

## Miljødirektoratet

Oslo, 4.3.2016

### ÅPNING FOR BRUK AV EL-SYKKELE I UTMARK - HØRINGSUTTALELSE

#### Deres referanse 2015/11684

Viser til deres brev av 17.12.2015 angående høring av forslag til endringer i markaloven, forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, verneforskrifter og friluftsløven om bruk av el-sykel i utmark.

#### Innledning

Norsk Friluftsliv ønsker ikke mer motorisert ferdsel i norsk natur og er mot en ytterligere uthuling av motorferdselregelverket. Vi er imidlertid meget positiv til el-sykel som transportmiddel, og som alternativ til bil. Vi mener el-sykel har et meget stort potensial som klimavennlig og miljøvennlig transportmiddel i byer og tettsteder. Vi ser også at mange som i dag ikke kommer seg ut på andre måter vil få utvidet muligheter naturopplevelser på el-sykel.

Norsk Friluftsliv er derfor ikke ensidig negativ til bruk av el-sykel i utmark, men mener bruk av el-sykel i utmark berører en del problemstillinger som burde vært belyst og avklart bedre, før nye regler blir innført. Disse problemstillingene vil vi belyse nærmere nedenfor, sammen med kommentarer og konkrete forslag til endringer.

El-sykel er allerede i dag i bruk på veier i utmark, uten at folk er klar over at dette ikke er lov. Tidligere statsråd Tine Sundtoft gikk derfor ut i media før saken ble sendt på høring og forskutterte en lovendring som skulle hindre at folk ble tatt for ulovlig sykling i marka. Norsk Friluftsliv er sterkt kritisk til en slik forskuttering av resultatet, men forholder oss til at dette er en reell høring som skal veie fordeler og ulemper mot hverandre før den endelige avgjørelsen blir tatt.

#### Saken

Selv om det er foretatt endringer i motorkjøretøysforskriften og i forskrift om krav til sykkel som innebærer at el-syklister etter trafikkregelen likestilles med andre sykklister, er el-sykel

fortsatt omfattet av motorferdsellovens bestemmelser for motorferdsel i utmark. Med el-sykkel menes her sykkel med hjelpemotor med maks effekt på 0,25 kW, der effekten av motoren opphører når det oppnås en hastighet på 25 km/t (kortversjonen).

Dette ønsker Klima- og miljødepartementet å endre på, og har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utarbeide et forslag om å tillate bruk av el-sykkel i utmark innenfor visse rammer, samt vurdere hvilke lov- og forskriftsendringer som er nødvendige for å gjennomføre en slik oppmyking.

Miljødirektoratet har derfor utarbeidet et forslag som innebærer at det blir tillatt med bruk av el-sykkel på vei og opparbeidet sti i utmark. Av dette følger forslag til endringer i lover og forskrifter:

- Markaloven: Det foreslås endring i Markaloven som gir departementet mulighet ved forskrift, til å tillate motorferdsel med el-sykkel. Forskriften kan gi nærmere regler for bruk av el-sykkel.
- Forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann: Det foreslås å ta inn en ny bestemmelse i forskriften (§ 2a) som tillater bruk av el-sykkel på opparbeidet sti og veg i utmark. Kommunen kan likevel ved forskrift bestemme at bruk av el-sykkel ikke er tillatt i et bestemt område eller nærmere angitte stier og veier. Disse endringen innebærer ikke at el-sykkel blir en allemannsrett og at grunneier kan fortsatt nekte slik ferdsel over sin eiendom.
- Verneområder: Ferdsel i verneområder reguleres av en verneforskrift som gjelder for det enkelte område. Det foreslås at el-sykkel skal likestilles med vanlig sykkel i alle områder der verneforskriften tillater sykling. Dette foreslås løst teknisk ved en ny forskrift som vil gjelde for alle verneområder opprettet etter naturvernloven og naturmangfoldloven.
- Friluftsløven: § 4 i friluftsløven gir eier av privat vei (som ikke omfattes av utmarksbegrepet), når ikke annet er bestemt, rett til å forby ferdsel med motorvogn, herunder sykkel med hjelpemotor på veien. Det foreslås å stryke «herunder sykkel med hjelpemotor», slik at grunneier ikke kan forby bruk av el-sykkel på samme måte som grunneier ikke kan forby vanlig sykkel.

## Problemstillinger

Som vi skriver ovenfor er det flere problemstillinger som burde vært belyst bedre, og eventuelt avklart før nye regler blir innført. I likhet med alle de andre sakene som er sendt på høring med forslag til endringer i motorferdselloven, mener vi også denne ikke er

**Organisasjoner tilsluttet Norsk Friluftsliv:** Den Norske Turistforening, Forbundet KYSTEN, Norges Turmarsjforbund, Norges Jeger- og Fiskerforbund, Norges KFUK-KFUM-Speidere, Norges Klatreforbund, Norsk Orientering, Norges Padleforbund, 4H Norge, Norges Røde Kors Hjelpekorps, Norges speiderforbund, Kristen Idrettskontakt, Skiforeningen, Syklistenes Landsforening, Norsk Kennel Klub

tilstrekkelig utredet og at kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt. Forslaget som foreligger er derfor etter vår mening ikke i tråd med grunnloven, naturmangfoldloven og utredningsinstruksen. For nærmere utdyping av dette viser vi blant annet til vår uttalelse til Miljødirektoratet angående persontransport i utmarksnæringen, datert 4.3.2016.

Nedenfor belyser vi noe problemstillinger vi mener burde vært utredet nærmere, sammen med kommentarer og konkrete forslag til endringer.

### *Utvikling av kjøretøyer*

Utviklingen av motoriserte el-kjøretøyer går raskt og teknologisk sett har vi sannsynligvis bare sett starten. Dette gjelder både utforming og effekt. Det er derfor vanskelig å se hvilke nye typer kjøretøyer som kommer, og Norsk Friluftsliv er bekymret for at åpning for el-sykkel i utmark bare er starten på en utvikling vi ikke vet hvor ender. Allerede ser vi at «el-fatbike» kommer for fullt. Vi mener derfor det er behov for en mer prinsipiell diskusjon rundt hvilken utvikling vi ønsker i norsk natur når det gjelder denne type kjøretøyer, og hvilke konsekvenser dette kan få på sikt.

### *Allemannsretten og el-sykkel*

Friluftsløven regulerer blant annet allmennhetens adgang til å ferdes og oppholde seg på annen matts grunn. I høringsnotatet presiseres det at bruk av el-sykkel ikke er en allemannsrett. Norsk Friluftsliv mener det er prinsipielt svært viktig at ingen former for motorisert ferdsel, herunder el-sykkel, kan bli definert som en del av allemannsretten, verken nå eller framtiden. Det viktig å være bevist dette ved alle lovendringer. I motsatt fall vil kunne få en utvikling vi verken ønsker eller vet hvor ender.

### *Brukerkonflikter*

Bruk av sykkel er i sterk framgang, og i utgangspunktet mener Norsk Friluftsliv dette er bra. Det fører imidlertid til flere brukerkonflikter mellom sykkel og andre bruk av marka, først og fremst gående. I følge Marianne Reusch er brukerkonflikter rundt sykkel det heteste konflikttemaet rundt allemannsretten i dag. Dette gjelder ikke bare i og rundt Oslo, men også i store deler av landet. Konflikten går først og fremst på forskjellen i fart mellom gående og syklende. Dette fører ofte til situasjoner som oppleves skremmende og farlig, spesielt fra gåendes side. El-sykkel vil føre til at mange flere vil få betydelig høyere fart på flater og i oppoverbakker enn det som ellers ville være tilfelle.

Norsk Friluftsliv mener det burde vært sett nærmere på disse konfliktene for å finne gode løsninger, før det gjøres endringer som potensielt kan øke disse konfliktene.

### *Terrenslitasje*

Kunnskapen om terrenslitasje ved bruk av el-sykkel er liten. El-sykkel er betydelig tyngre, men hjelpemotoren bidrar til stor effekt, særlig på bakhjulet. Enkelte tester tyder på større slitasje fra el-sykkel, i alle fall for visse typer terreng. Andre tester eller uttalelser mener det ikke er vesentlige forskjeller mellom vanlig sykkel og el-sykkel. Norsk Friluftsliv mener at kunnskapsgrunnlaget for denne typen problemstillinger burde vært bedre utredet. Hvis endringen fører til el-sykkel kun kan brukes på vei og turvei med fast dekke, blir dette kanskje ikke noe problem, i alle fall ikke på kort sikt.

### *Kontroll*

Kontroll av regelverket ved å tillate el-sykkel i utmark vil bli krevende, for ikke å si umulig. Det å oppdage eller avslør om folk bruker el-sykkel med større effekt enn tillatt vil bli umulig, og hvem skal i så fall kontrollere dette? Mye tyder på at mange el-sykler, som er i bruk i dag, allerede har en effekt på mer enn 0,25 kW. Dette betyr i praksis at vi vil få en betydelig større hastighet på el-syklene i marka enn det som er forutsatt i lovverket, og noe som vil øke brukerkonfliktene ytterligere.

### *Sikkerhet*

Med generelt høyere fart og flere typer trafikanter vil risikoen for ulykker øke. I tillegg vil sannsynligvis flere enn før komme lengre inn i marka uten muligheter til å hjelpe seg selv hvis noe uforutsett skulle skje. Det er ikke foretatt noen vurdering av dette.

### *Helseeffekt*

El-sykkel kan gi nye muligheter for at personer med ulike helseplager kan komme ut i naturen. Dette vil sannsynligvis ha en positiv helseeffekt, særlig for den psykiske helsen. Ulempen er at, dersom vanlig sykkel byttes ut til fordel for el-sykkel vil dette utvilsomt ha en negativ effekt på folkehelsen.

### *Opparbeidet sti*

Det foreslås at el-sykkel skal være tillatt på vei og opparbeidet sti. Vi mener «*opparbeidet sti*» er et upresist begrep som kan være gjenstand for mange misforståelser og konflikter. Norsk Friluftsliv mener derfor «*opparbeidet sti*» må byttes ut med «*turvei med fast dekke*».

### *Forholdet til vegtrafikklovgivningen*

I forslaget til endring av forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag foreslås det at definisjonen av el-sykkel knyttes opp mot definisjonen i vegtrafikklovgivningen. Dette betyr at en eventuell endring i dette lovverket automatisk vil føre til endringer i motorferdselloven.

Med den utviklingen vi ser innenfor motorkjøretøyer mener vi en slik direkte referanse til vegtrafikklovgivningen definisjon er uheldig, siden det er umulig å se konsekvensene av dette på lang sikt. Vi mener derfor at definisjonen av el-sykkel, slik den er definert i dag, må tas inn i forskriften, slik at ikke dette kan bli et problem i framtiden.

### **Konklusjon**

Norsk Friluftsliv ønsker ikke mer motorisert ferdsel i norsk natur og er i utgangspunktet mot ytterligere uthuling av motorferdselregelverket. Vi ser imidlertid at det, på visse premisser, kan være grunner til å tillate bruk av el-sykkel i utmark.

Hvis det skal åpnes for el-sykkel i utmark støtter Norsk Friluftsliv forslaget om å tillate bruk av el-sykkel på vei. Vi mener imidlertid at begrepet «*opparbeidet sti*» er et svært uklart begrep. Dette må derfor byttes ut med «*turvei med fast dekke*».

Hvis det først åpnes for bruk av el-sykkel på vei i utmark, støtter vi forslaget om at el-sykkel ikke omfattes av grunneieres rett til å forby motorferdsel på private veier som ikke omfattes av utmarksdefinisjonen.

Definisjonen av el-sykkel bør tas inn i motorferdselsforskriften. I motsatt fall vil eventuelle framtidige endringer i vegtrafikklovgivningen også gjelde i utmark, noe vi mener ikke bør skje uten en nærmere vurdering av om det er ønskelig eller ikke.

Det er prinsipielt viktig at ingen former for motorferdsel, herunder el-sykkel, blir en del av allemannsretten.

**Med vennlig hilsen**

**Norsk Friluftsliv**



**Lasse Heimdal**  
**Generalsekretær**



**Hans Erik Lerkelund**  
**rådgiver**