



Miljødirektoratet,
Postboks 5672 Sluppen,
7485 Trondheim
Epost: post@miljodir.no

Oslo, 2. mars 2016

Deres ref.:
2015/11684

Høringsuttalelse fra Østmarkas Venner

Uttalelse til Miljødirektoratets forslag til endringer i motorferdselsregelverket med videre

Sammendrag:

Østmarkas Venner (ØV) anbefaler, under visse forutsetninger, at det vedtas lovendringer som innebærer at det blir tillatt med el-sykling på skogsveier, traktorveier og turveier i Oslomarka. På alle mulige slags stier, både i utmark generelt og i verneområder spesielt, bør det derimot fortsatt være forbudt med el-sykling.

Det er en forutsetning at lovendringene inneholder eller følges av bestemmelser som regulerer bruken på en måte som tar hensyn til etablerte og tradisjonelle brukergrupper. På veiene i Marka vil vandrerne og andre eksisterende brukergrupper utgjøre de «myke» trafikantene, som trenger beskyttelse mot de «harde» syklistene.

Det er også en forutsetning at begrepene «skogsveier», «traktorveier», «turveier» og «stier» blir klart definert, på en måte som gjør det lett for markabrukerne å unngå misforståelser.

Det er en forutsetning at lovendringen gjelder el-sykler som ligger innenfor definisjonen i Miljødirektoratets høringsnotat. Eventuelle andre elektrisk drevne fremkomstmidler – som for eksempel Segway, elektriske sparkesykler og one-wheels – er ikke omfattet av intensjonen bak lovendringen og bør ikke tillates.

Vi understreker spesielt at det vil være et alvorlig feilgrep å tillate el-sykling på «opparbeidet sti» eller ferdelsårer hvor ordet «sti» er en del av beskrivelsen. Dette vil i praksis fungere som en bestilling på misforståelser og brukerkonflikter i Marka, da mange ikke vil oppfatte forskjellen mellom en «sti» og en «opparbeidet sti». Derimot vil de fleste lett oppfatte forskjellen mellom en «sti» og en «vei».

1. Om Østmarkas Venner

Østmarkas Venner (ØV) er en frivillig organisasjon med litt over 4000 medlemmer, som arbeider for å bevare Østmarka som natur- og friluftsområde for dagens og kommende generasjoner. Organisasjonen ble stiftet i 1966 og fyller derfor 50 år i 2016.

ØV arbeider blant annet for å bevare markagrensa og ta vare på Markas innhold, ved å hindre tekniske inngrep som forringer Østmarka som naturområde. Vi vil også sikre det enkle friluftslivet og unngå motorisert og støyende aktivitet i Marka.

ØV foreslo i 2011 vern av to friluftslivsområder i Østmarka etter § 11, den såkalte eventyrskogparagrafen, i markaloven. Disse ble vedtatt av Regjeringen i oktober 2013. Våren 2012 foreslo vi at deler av Østmarka bør bli nasjonalpark, og dette forslaget støttes av bystyret i Oslo.

Østmarka er en del av Oslomarka og omfatter et område på ca. 250-300 kvadratkilometer beliggende i kommunene Oslo, Lørenskog, Rælingen, Enebakk og Ski.

2. Miljødirektoratets høring

Miljødirektoratet sendte 17.12 2015, på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, to forslag på høring:

1. El-sykler i utmark: 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-sykler i utmark
2. Persontransport i utmarksnæring: Høring om behov for endringer i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag som åpner for å kunne tillate persontransport i utmarksnæring

Dette høringssvaret inneholder synspunkter fra Østmarkas Venner (ØV) på de to forslagene. Vi legger mest vekt på punktet om el-sykler i utmark.

3. Bakgrunn for ØVs uttalelse

Østmarkas Venner er en av de friluftslivs- og naturvernorganisasjonene i Norge som har mest erfaring med brukerkonflikter i Oslomarka. Vi viser til vårt brev til Miljødirektoratets friluftslivsseksjon og Naturavdelingen 20. april 2015, der vi blant annet påpekte at de siste årene har skjedd en markert økning av terrengsykling i Oslomarka. Særlig i Østmarka har det oppstått brukerkonflikter på grunn av store terrengsykkelritt med 800-1000 deltakere fra store deler av landet. ØV påpekte i brevet at terrengsykling generelt, og spesielt rittene, fører til store slitasjeskader på både blåstier og andre stier, samt på andre naturverdier.

ØV har fått mange reaksjoner fra medlemmer som mener at en del blåstier er blitt så slitt på grunn av terrengsykkelrittene at de som liker å gå til fots mer eller mindre har sluttet å gå der. Folk opplever også en tristhet over at steder de før likte å gå for å søke ro og fine opplevelser, nå er blitt gjørmete og lite tiltalende.

ØV mener at vi, for Østmarkas del, har kommet til et punkt hvor det er nødvendig at myndighetene må trekke opp forskrifter og retningslinjer for bærekraftig og hensynsfull bruk av Oslomarka i henhold til lovverket. Vi ønsker at marka skal vare i hundrevis av år, og da må alle opptre med varsomhet. Naturopplevelser forutsetter at det finnes noenlunde uberørt natur, og dagens bruk av stiene i Østmarka er ikke bærekraftig.

ØV har argumentert for en innstramming av dagens praksis når det gjelder sykling, for å redusere brukerkonfliktene og naturslitasjen. Det er først og fremst Oslo kommune ved Bymiljøetaten som kan stå for denne innstrammingen for Østmarkas vedkommende, men problemene knyttet til terrengsykkelritt er eskalerende og fortjener også oppmerksomhet på et nasjonalt plan. Vi registrerer bl.a. at promotering av sykling på stier i fjellet brer om seg i turistbrosjyrer og liknende over hele landet.

På denne bakgrunnen mener vi det vil være helt feil å åpne for el-sykling på stier i utmark. Dette vil etter alt å dømme medføre en stor tilleggsbelastning for naturverdiene, økt slitasje og erosjon på stiene, en svekkelse av mulighetene for det enkle friluftslivet, og en ytterligere opptrapping av brukerkonfliktene.

4. Generelle kommentarer til forslaget om el-sykler i utmark

4.1. Mulige fordeler:

Østmarkas Venner har vurdert de mulige fordelene og ulempene ved å tillate bruk av el-sykler i utmark. De følgende punktene er beskrevet i høringsnotatet som mulige fordeler:

1. Bruk av el-sykler kan bidra til å få flere brukergrupper til å bruke sykkel til daglige gjøremål.
2. Miljødirektoratet mener at en åpning for bruk av el-sykkel kan være positivt ut fra et folkehelseperspektiv
3. El-sykler kan ha større rekkevidde enn vanlige tråsykler

ØVs kommentarer:

1. Vi mener at el-sykling i utmark byr på så store skadevirkninger at det ikke må tillates. Det som blir igjen av lovforslaget er da at det skal tillates bruk av el-sykler på veier i Marka, men det har helt til nå vært ukjent for de fleste at dette ikke har vært tillatt. Dermed blir det lite eller ingenting igjen av argumentet. De som har hatt lyst til å kjøpe el-sykler for å sykle på veier i Marka, har allerede kunnet gjøre det – i den tro at det har vært tillatt. Det er derfor liten grunn til å tro at salget av el-sykler til bruk i Marka vil øke vesentlig på grunn av en liberalisering, utover den generelle økningen.
2. Vi kan ikke se at det er lagt fram reell dokumentasjon for «folkehelseargumentet» ved å tillate el-sykling i Marka (og i utmark ellers). Den fysiske treningen ved syklingen blir åpenbart mindre.
3. Miljødirektoratet påpeker selv i høringsnotatet at «Større rekkevidde vil kunne medføre økte forstyrrelser inn i sårbare områder, noe som kan gi negative effekter for eksempel i form av forstyrrelse av dyrelivet og andre hensyn som motorferdselloven ivaretar i dag». ØV støtter denne vurderingen.

4.2 Mulige ulemper:

ØV har også vurdert mulige ulemper ved å tillate el-sykling i utmark. Flere av disse er også trukket frem i Miljødirektoratets høringsnotat. Blant ulempene peker vi på følgende:

1. Økt generelt konfliktnivå mellom gående og syklende.
2. El-sykler kan innebære at flere oppnår større fart enn vanlige sykler på flater og i motbakker, noe som kan være en ulempe for gående som oppsøker skog, mark og fjell for rekreasjon.
3. Økt fart kan også påvirke sikkerheten, eller følelsen av sikkerhet, til de som ferdes i skog og mark.
4. Det blir enklere å sykle i utmark på stier og tråkk, noe som igjen kan åpne for bruksmåter som er lite vanlige i dag.
5. ØV anser at el-sykling i utmark vil redusere eksisterende brukergrupper naturopplevelse og den fysiske og psykiske folkehelsegevinsten ved friluftsliv.
6. Redusert fysisk folkehelsegevinst – flere bruker el-sykkel, færre går eller bruker tråsykkel.
7. ØV ser allerede i dag at umotorisert terrengsykling, og da særlig terrengsykkelrittene, har forårsaket store slitasjeskader. Det er rimelig å anta at el-sykling vil forsterke disse problemene ytterligere, og da særlig i motbakker hvor hjelpemotoren vil gi mer kraft i tråkket enn det som er vanlig med vanlige sykler.

4.3 Oppsummering:

Denne gjennomgangen viser at antallet ulemper er større enn de antatte fordelene. Men det viktigste er etter ØVs vurdering at ulempene veier mye tyngre enn de antatte fordelene, som i stor grad er udokumentert.

5. Kommentarer til de spesifikke forslagene om lovendringer i Vedlegg 1

5.1 Forslaget om nytt sjettede ledd i markalovens § 10

Miljødirektoratet foreslår at det tas inn et nytt sjettede ledd i markalovens § 10:

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

Østmarkas Venner motsetter seg ikke denne endringen, under forutsetningen av at det utarbeides regler slik som beskrevet i forslaget sine siste ledd. Begrunnelse:

At loven i dag ikke tillater bruk av el-sykkel på veiene i Marka har vært helt ukjent for de aller fleste, og de fleste vil også ha vanskelig for å forstå hvorfor det er slik. I helger og i de mest trafikkerte delene av Marka, er konfliktnivået mellom gående og syklistene på veiene allerede høyt. «Birke-syklistene» bidrar nok mer til dette, enn det den gjengse el-syklist vil gjøre.

Viktigere enn å unngå å slippe inn el-sykkelen, er at en vurderer å regulere bruken av sykkel (både vanlig og el-sykkel) på utsatte steder i Marka.

5.2 Forslaget om ny § 2a i forskriften om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Miljødirektoratet foreslår en ny § 2a i forskriften om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag:

«Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er tillatt på veg og opparbeidet sti i utmark. 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. Reglene i paragrafen her gjelder også i områder omfattet av lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)».

ØV tar helt avstand fra dette forslaget til endring i motorferdselloven. El-sykling er uansett tillatt på veier som er opparbeidet for bilkjøring. Det eneste punktet hvor en utvidelse kan la seg forsvare, gjelder traktorveier.

Den foreslåtte endringen vil føre til sterkt økt terrengslitasje og ikke minst sterkt økt konfliktnivå mellom gående og løpende på den ene siden, og syklistene på den andre siden.

Sti-begrepet bør beholdes den type sti som de aller fleste tenker på ved bruk av ordet, en sti som i hovedsak er opparbeidet ved menneskers ferdsel til fots i naturen. Forskriften bør derfor definere klart at det ikke er tillatt med bruk av el-sykkel på sti.

Miljødirektoratet sier at de med opparbeidet sti mener «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 mv». Samtidig sier de at denne definisjonen i stor grad vil være sammenfallende med det som i forbindelse med tilrettelegging for friluftsliv kalles turveger. ØV kan leve med et endringsforslag der det heter at el-sykkel er «*tillatt på veg og turveg i utmark*», men uttrykket «opparbeidet sti» bør absolutt ikke brukes.

Det bør være uproblematisk å endre ordlyden i forskriftsforslaget fra «opparbeidet sti» til «turveg». Det er all grunn til å tro at folk da lettere vil forstå hvor det er lov med el-sykkel, og hvor det ikke er lov. Samtidig bør forskriftsgiver jobbe mer med å beskrive distinksjonen mellom begrepene, og for eksempel klargjøre at en turvei ikke er en sti med visse små utbedringer som en klopp og en oppbygning her og der.

Tredje ledd i den foreslåtte § 2 a må strykes. Den fremstår etter ordlyden som en selvstendig hjemmel for el-sykling ved siden av og uavhengig av reglene i markaloven.

5.3 Foreslått endring som angår verneområder

Miljødirektoratet foreslår en endring i form av en forskrift som skal gjelde alle verneområder som er opprettet i medhold av naturmangfoldloven og naturvernloven. Forskriften foreslås med følgende innhold:

«Bruk av motorisert kjøretøy som etter vegtrafikklovgivningen regnes som sykkel er unntatt fra motorferdselsforbudet i forskrifter vedtatt med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) kapittel V eller lov 19. juni 1970 nr. 63 om naturvern kapittel II. Verneforskriftenes regler for bruk av sykkel gjelder for slikt kjøretøy».

Dette forslaget kan ØV ikke godta. Begrunnelse:

Forslaget innebærer at bruk av el-sykkel i verneområder bare kan forbys gjennom forskriften for det enkelte område, og det må gjøres ved å forby all sykling.

Vi påpeker at verneområdene skal ta vare på natur som har særlige kvaliteter, biologisk eller opplevelsesmessig (jfr. markalovens § 11). Det er derfor grunn til å være særlig forsiktig og legge stor vekt på «føre var»-prinsippet ved utforming av regelverket for verneområdene.

Det er naivt å tro at el-sykler lar seg begrense til det lovgiver har sagt (at man ikke skal bruke el-sykkel på vanlige stier) med bakgrunn i denne endringen. Dette vil i så tilfelle ha særlig uheldige konsekvenser i verneområdene.

ØV foreslår isteden at prinsippet for regulering snus helt rundt, ved at det lages en generell forskrift for alle verneområdene som sier at el-sykling er forbudt. Så bør det gjennom forskriften for det enkelte område være mulig å åpne opp for el-sykling på «veier og turveier», dersom det er gode grunner for det.

5.4 Foreslått endring i friluftslovens § 4

Miljødirektoratet foreslår en endring i friluftslovens § 4, ved at presiseringen «derunder sykkel med hjelpemotor» strykes. Dermed blir ordlyden som følger:

«Når ikke annet er bestemt, kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn, (~~derunder sykkel med hjelpemotor~~) og parkering av motorvogn på eller langs vegen. Ved offentlig veg er det tillatt å parkere i utmark, såfremt det ikke volder nevneverdig skade eller ulempe».

ØV mener at grunneierens adgang til å forby el-sykling så langt dette følger av friluftsloven § 4, ikke bør avskaffes. Man kan ikke se bort fra at el-syklingen også generelt betyr et nytt potensial for konflikter med annen ferdsel, medregnet grunneierens egen bruk av veiene. Vi ser heller ingen grunn til at adgangen skal være forskjellig for hestekjøretøyer og el-sykler. Hvis grunneierens adgang til å forby el-sykling på private veier blir avskaffet, kan det iallfall ikke gjøres på den måten som er foreslått i høringsnotatet. Da risikerer man at loven blir forstått slik at grunneieren heller ikke kan forby mopeder eller knallerter innover skogsveiene.

6. Kommentarer til forslaget om persontransport i utmarksnæring, angående bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (Vedlegg 2):

ØV mener at regelverket for persontransport i utmarksnæring ikke bør endres. Vi har ikke registrert noe behov for endringer, og vi viser blant annet til at heller ikke Innovasjon Norge er kjent med et slikt behov, jamfør deres høringsuttalelse.

Miljødirektoratet har foreslått endringer i forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Forslaget innebærer at § 5 første ledd bokstav d oppheves, og at § 5a endres på en måte som er beskrevet i høringsnotatet.

ØV advarer mot en utvidet mulighet for transport av personer på vinterføre i forbindelse med utmarksnæring. Muligheten skal komme i tillegg til den mulighet som nå eksisterer for transport av personer i kommunale snøscooterløyer som er åpne for fornøyleskjøring.

Den økte muligheten til snøscooterkjøring, som allerede er innført, er en klar trussel mot det enkle friluftslivet. Opplevelsesverdier blir redusert gjennom økt støy og stress. Mulighet for økt kjøring utenom oppsatte løyper vil forsterke de uheldige effektene.

Dersom det likevel blir innført en utvidet mulighet som beskrevet i forslaget, er det viktig at den begrenses gjennom de formuleringer som departementet selv har foreslått:

«Tillatelse til transport av personer kan bare gis for kjøring med snøscooter på vinterføre til bestemte mål. Det kan ikke gis tillatelse til kjøring som har som formål å frakte personer til et utgangspunkt for skitur, skikjøring, kiting eller liknende.»

7. Overordnede perspektiver

ØV påpeker at forslagene i Miljødirektoratets høringsnotat må ses i sammenheng med øvrige lovendringer og forslag som i den senere tid har åpnet for mer motorferdsel i naturen uten særskilte nytteformål. En økende motorisering av friluftslivet er for tiden kanskje den største trusselen mot et naturbasert friluftsliv.

Aksept for el-sykler i utmark vil gjøre det vanskeligere å argumentere mot annen motorferdsel, særlig hvis den blir batteridrevet. Det er lett å se for seg en utvikling i retning av elektriske snøscootere og ATV'er. Det vil også bli vanskelig å sette en grense mot tyngre og kraftigere el-sykler enn det som finnes på markedet i dag.

Vi er nå inne i et «grønt skifte», som blant annet innebærer at støyende og forurensende bensin- og dieselmotorer erstattes med elektriske motorer eller andre utslippsfrie alternativer. Det blir helt feil hvis dette grønne skiftet skal brukes som grunnlag for å tillate motorferdsel i utmark. Dette vil gi både klima- og miljøpolitikken et dårlig ord på seg blant tilhengerne av naturvern og det enkle friluftslivet. Klimaeffekten av å tillate el-sykling i Marka er i beste fall null, hvis den ikke er negativ.

El-sykler er kun et miljøtiltak der de erstatter annen motorisert ferdsel som gir større miljøbelastning. El-sykler vil åpenbart ikke erstatte bensin- eller dieseldrevet motorisert ferdsel i utmark, men vil sannsynligvis isteden erstatte annen type mosjon. Produksjon og avfallshåndtering av el-delen av el-sykler gir miljøbelastning bl.a. innenfor energi, uttak av begrensede råstoffer, og forurensning. El-sykler vil være vanskeligere å vedlikeholde, og dermed kan livslengden bli redusert. Vi er allerede kjent med stor andel av bruk og kast i stedet for vedlikehold og reparasjon.

Som høringsnotatet viser, må vi regne med en utvikling i retning av el-sykler som er solgt eller trimmet med større ytelse og fart enn høringsforslaget åpner for. Det er illusorisk å tro at dette kan hindres eller stanses ved økt oppsyn og kontroll.

ØV mener at forslagene om å tillate el-sykling i utmark springer ut av en misforstått trang til å «tilrettelegge» slik at flere skal komme seg ut i skogen for å oppleve naturen og gledene ved det enkle friluftslivet. Men det finnes liten eller ingen dokumentasjon på at slike forslag vil øke bruken av Marka. Risikoen er isteden at eksisterende brukergrupper føler seg presset ut og søker andre steder for å oppleve urørt natur og gledene ved det enkle friluftslivet.

8. Konklusjon

ØV tar avstand fra alle lovendringer som vil tillate el-sykling utenom på skogsveier, turveier og traktorveier i Marka.

Det er på skogsbilveiene det kan være noen grunn til å åpne for el-sykling, og det er her på veiene det kan være rimelig grunn for folk til å mene at el-sykling er lovlig. Dette er da også tillatt etter friluftsloven § 4 jf. markaloven § 10, så lenge ikke grunneieren har nedlagt forbud.

Det bør ikke åpnes for el-sykling på veier som ikke er brøytet for bilkjøring. Ikke minst har kombinasjonen av el-sykling («el-fatbikes») og skiløping et betydelig konflikt- og skadepotensial.

Vi savner ellers opplysninger om hvilken vekt en el-sykkel kan ha. Det kan ha betydning for å vurdere skadepotensialet, både isolert og sammenlignet med vanlige sykler.

Med vennlig hilsen

Johan Ellingsen (elektronisk signatur)
Styreleder

Bjarne Røsjø (elektronisk signatur)
Styremedlem