

Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Klima- og miljødepartementet

Dato: 01.04.19

Syklistenes Landsforenings (SLF) syn på forslag om at følgende formulering bør tas inn i motorferdselsloven:

«Kommunen kan i forskrift begrense eller forby bruk av elektriske sykler i hele eller deler av kommunen.»

SLF mener det er beklagelig at denne formuleringen er kommet med i stortingsvedtaket for Markaloven. Vi er på generelt grunnlag enige i at kommunene bør ha mulighet til å forby elsykling – og for den saks skyld all annen ferdsel – i avgrensede sårbare naturområder. Men veien er lang mellom å forby elsykling i avgrensede sårbare områder til å forby elsykling i alle naturområder i en kommune. Det finnes ikke støtte i forskningen for å innføre et slikt totalforbud. Det er lite som tyder på at slitasje fra elsykkel, slik den er definert i vegtrafikkloven, skiller seg vesentlig fra vanlig terrengsykkel. Og det er foreløpig lite, ifølge forskning fra NINA, som tilsier at terrengsykling generelt gir større slitasje enn fotturer. Det er imidlertid igangsatt ytterligere forskning på området, noe vi er positive til.

Det er gode argumenter for å åpne og tilrettelegge for mer elsykling – både med tanke på folkehelse, mobilitet for eldre/uføre og miljø/klima, med mindre det er særlige hensyn til sårbar natur i avgrensede områder som veier tyngre. I slike områder vil all type ferdsel kunne være utfordrende.

Formuleringen skaper mindre grad av samkjøring mellom regelverkene

Klima- og miljødepartementet argumenterer for at formuleringen for Marka og motorferdselsloven bør bli like. Men regelverket for syklisters/elsyklisters blir ikke samkjørt med formuleringen fra stortingsvedtaket. Når kommunene får adgang til å innføre totalforbud, gir det grunnlag for en juridisk situasjon som vil kunne variere sterkt fra sted til sted og over tid. På en lengre sykkeltur som tilfeldigvis krysser kommunegrenser, vil elsyklistere uforvarende kunne risikere å bli lovbrøtere. Å samkjøre regelverket blir i dette tilfellet ikke hensiktsmessig fordi en slik samkjøring vil føre til at regelverket for syklisters må forholde seg til potensielt vil variere i enda større grad enn uten en slik samkjøring. Hvis formuleringen kun står i Markaloven, blir i det minste de juridiske og samfunnsmessige ulempene ved formuleringen begrenset geografisk til Oslo-området.

Brukerperspektivet

Vi inntar brukerperspektivet for å se hvordan formuleringen fra stortingsvedtaket kan oppleves: Du skal på tur og elsykkel hjemmefra. Du sykler først på offentlig vei og er underlagt vegtrafikkloven der elsykkel og sykkel er likestilt. Du kommer så inn i utmarka, men blir rådvill. Hvilket regelverk gjelder her? Noen kommuner har kanskje innført totalforbud. Da vil det kun være lovlig å elsykle på visse grusveier som brukes til bilkjøring til og fra hytter (som dermed ikke er utmark), mens det kan være ulovlig på helt identiske grusveier som ikke brukes til bilkjøring. Noen kommuner har kanskje ikke innført noen form for forbud. Da vil det være lovlig å elsykle overalt, også på sti. Men det samme kan være ulovlig i nabokommunen. Og skulle du uforvarende sykle forbi en kommunegrense vil regelverket kunne endre seg.

Hvordan skal du som elsyklist kunne oppfatte og forholde deg til dette?


Det vil være urimelig at elsyklistere, som består av et bredt spekter mennesker i ulike aldre og med ulike forutsetninger, skal kunne oppføre seg lovlig i en slik situasjon. Ingen vil verken kunne følge eller håndheve et slikt regelverk. Staten legger dermed grunnlag for kommunale vedtak som vanskelig vil kunne bli respektert, eller håndhevet – slik politiet har innvendt tidligere.

Se til forutsigbarheten i vegtrafikkloven/trafikkreglene

I veitrafikken ville det vært uholdbart at trafikkreglene endret seg fra kommune til kommune. Ferdes du gjennom gatetun, er det visse regler som gjelder i hele Norge. Det samme gjelder hvis du ferdes på motorvei eller andre veityper. Forbud mot en bestemt trafikanntype gjelder unntaksvis og regelverket er gjennomgående skiltet og følger den fysiske utformingen slik at det er forutsigbart i hele landet (med unntak av visse tunneler).

Oppsummert

SLF er imot at formuleringen tas inn i motorferdselsloven og mener prinsipielt at formuleringen i stortingsvedtaket for markaloven burde vært endret til å gjelde kun avgrensede områder/traseer.



Morgan Andersson
Generalsekretær
Syklistenes Landsforening