

11.09.2024

Til Klima- og miljødepartementet

Høringsinnspill fra Syklistforeningen til Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 Ny motorferdsellov

Syklistforeningen er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling og aktiv transport. Foreningen ble grunnlagt i 1947 og har siden arbeidet for å bedre sykkelforholdene i Norge. I dag har vi i underkant av 7000 medlemmer og 19 lokallag.

Syklistforeningen takker for muligheten til å gi innspill til «Motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024: 10 Ny motorferdsellov - Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselsloven)»

Syklistforeningen mener:

- Det bør være et bærende prinsipp at elsykler fortsatt defineres som sykler og at samme lover og regler skal gjelde for disse syklene også i utmarksområder.
- Det må være en enhetlig definisjon av sykkel og elsykkel i Norge. Det gjør det krevende for befolkningen å må forholde seg til forskjellige regler avhengig av type sykkel og hvor de ferdes
- Veidirektoratets Forskrift om krav til sykkel §2 hvor elektriske sykler med hjelpemotor defineres som «sykkel» må legges til grunn også for ny motorferdselslov.
- Under kapittel 24 “Elsykkler og lignende” bør det konsekvent følges Vegdirektoratets Forskrift om krav for sykkel.
- Ved å legge Vegdirektoratets definisjon til grunn er det ikke behov for å utvikle egne regler for elsykkel, men la det følge samme reguleringer og begrensninger som sykkel.
- Sykling i skog og mark er en viktig rekreasjonskilde for mange, og ikke minst eldre. Elsykkel bidrar til at flere kommer seg ut og opplever gleden ved å være aktiv i naturen.

Våre betraktninger:

Syklistforeningen støtter lovutvalgets ambisjon om å forsøke å hindre den samlede belastningen motorferdsel har på natur og friluftsliv, og at man ønsker å videreføre dagens ordning der utgangspunktet er at motorferdsel er forbudt i utmark.

Syklistforeningen støtter også opp under kommunens adgang til å begrense ferdsel i utmark. Igjen er det vi ønsker endret at det ikke skilles mellom sykkel og elsykkel.

Det gjør det krevende for de som skal på sykkeltur og det kan i verste fall bidra til å undergrave tilliten til forbud, når det er mulig å sykle med en type sykkel og ikke med en annen.

Det finnes ingen dokumentasjon på at elsykkel fører til økt slitasje på natur, sammenlignet med vanlig sykkel. Det er heller ingen dokumentasjon på at elsykler fører til økt sykling på stier og tråkk.

På den andre siden er det dokumentert at ved å få opp antallet som sykler i det daglige fører til mindre forurensing, svevestøv, støy og vil også føre til mindre arealbruk.

I kapittel 24 opplever Syklistforeningen at elsykkel til tider settes i samme kategori som små elektriske kjøretøy. Det er viktig at det gjøres helt klart at elsykkel ikke er et motorisert kjøretøy.

Syklistforeningen støtter utvalget i "at dagens bestemmelse gir en god innramming av aktiviteten, som igjen kan være et argument for å videreføre dagens regler".

Det er minimale forskjeller mellom «vanlige» sykler og elektriske sykler når det kommer til avtrykk på stier, støy eller hastighet. En elsykkel har en hjelpemotor, og er ikke drevet av en motor. Hjelpemotoren vil gjøre det litt lettere å tråkke i oppoverbakker, ellers fungerer den på samme måte som en helt «vanlig» sykkel. Denne ekstra hjelpekraften opphører ved maks 25 km/t. Elektriske sykler er drevet av muskelkraft, på lik linje med «vanlige» sykler. Vi mener det er unødvendig av utvalget å operere med to forskjellige sett regler for sykling på sti, avhengig av om sykkelen har en hjelpemotor eller ikke. Dette dilemmaet blir understreket av lovutvalget selv: «For allmennheten kan det være vanskelig å forstå hvorfor en elsykkel, som ikke gir større skade på mark og terreng enn en vanlig sykkel, og som verken støyer eller forurenser, skal omfattes av motorferdselloven»

Vi viser også til forskriftsendringen som kom i 2017 (forskrift 3 april 2017 nr. 422, §2a) hvor elektriske sykler menes sykler tilsvarende det som etter vegtrafikkloven er å regne som sykler.

Vi mener det bør være et bærende prinsipp om at elsykler fortsatt defineres som sykler og at samme lover og regler skal gjelde for disse syklene også i utmarksområder.

Det er viktig for håndhevelsen av loven og enkelhet for de syklende at det ikke skilles på type sykkel.

Helseeffekten av sykling er stor, både for den enkelte syklist men også for den samlede folkehelsen. At syklist har tilgang til natur, friluftsliv og utmark som rekreasjonsarena er derfor svært lønnsomt i et folkehelseperspektiv. Gevinsten er stor uavhengig om sykkelen har en hjelpemotor eller ikke. El-syklene har bidratt til en økning av brukere som benytter seg av disse på veier og turveier.

Avslutningsvis presiserer vi at våre synspunkter på utvalgets forslag:

24.5 Utvalgets forslag

Utvalget foreslår

– at det generelle forbudet mot motorferdsel ikke skal gjelde bruk av elsykler på vei og turvei i utmark

– at kommunen får adgang til å åpne for bruk av elsykler utenfor vei og turvei i utmark eller forby eller begrense bruken av elsykler i hele eller deler av utmarka

Syklistforeningen mener all den tid vegtrafikkmyndighetene definerer elsykkel som sykkel blir det ikke riktig å skrive at “forbudet mot motorferdsel ikke skal gjelde elsykler”.

Har dere spørsmål, eller ønsker utdyping av våre innspill er det bare å ta kontakt. Lykke til med videre arbeid.

Beste hilsen,

Eline Oftedal

Generalsekretær

Syklistforeningen

Tommy Christensen

Teamleder fag og politikk

Syklistforeningen

Vedlegg:

Veidirektoratets Forskrift om krav til sykkel §2 hvor elektriske sykler med hjelpemotor defineres som «sykkel» <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-02-19-119>