

Jeg adresserer punkt 7.2, elsykkelforbud på stier i Østmarka.

Effektene av elektrisk sykkel på vegetasjon og dyreliv sammenliknet med vanlig sykkel er ikke undersøkt vitenskapelig. Av hensyn til enkelt friluftsliv og anledningen til å oppleve naturen uforstyrret er det behov for å begrense ferdselstrykket i de mer urørte områdene. Bruk av elektriske sykler i nasjonalparken er derfor begrenset til veier og trase avmerket på vernekart. Avmerket trase binder veinettet sammen for å legge bedre til rette for elektrisk sykkel på veier i området. Tilsvarende begrensning vil gjelde i et eventuelt naturreservat. Bruk av elektriske sykler vil fortsatt være tillatt på stier og veier i friluftslivsområdet.

Med jevne mellomrom dukker det opp initiativ som ønsker å begrense elsykkelenes tilgang i marka. La oss ta definisjonen av en elsykkel først. Den kalles ofte Pedelec, den gir motorassistanse opp til 25 km/t (+/-10%) og ingen hjelp over. Motorens kontinuerlige nominelle effekt er maksimalt 250W, spisseffekten kan være høyere. Motoren gir kun fremdrift når man trækker på pedalene, med unntak av trillehjelp-funksjonen som har en maksfart på 6 km/t. Oppfyller ikke sykkelens disse kravene så havner den automatisk under kategorien «moped» evt «lett motorsykkel», det er bred enighet om at disse kategoriene ikke ønskes i marka.

## Elsykkel på sti har allerede vært vurdert flere ganger

Da forskrift om motorferdsel i utmark ble endret i 2017, var det flere som leverte høringsuttalelser som var negative til elsykkelen. Resultatet var likevel at elsykkelen ble tillatt. Jeg har i ettertid ikke registrert noen problem med dette vedtaket. Jeg pratet i 2019 med noen kommuner (1), og ingen hadde negativ erfaring med elsykkel på sti. Representanten fra Trondheim kommune sa at de var negative i utgangspunktet, to år senere forteller de at de ikke har gjort noen negativ erfaring med elsykkel i Bymarka. På tross av at det finnes sårbare områder i Bymarka så ønsker de ikke lenger et forbud.

I 2019 skulle det avgjøres om elsykkelen kunne slippe til i Oslomarka. Byråden var ute i media sammen med grunneiere og krevde at stortinget ikke aksepterte elsykler i Oslomarka (2). De bekymret seg blant annet for slitasje og at elsyklene ville presse ut andre brukergrupper. Markaloven ble likevel endret, og Oslo kommune valgte i siste øyeblikk å tillate elsykkelen. Grunneierene har mulighet til å begrense elsykkelen på sine eiendommer, men de valgte å slippe til elsyklene som et forsøk. I 2021 pratet jeg med Oslo kommune og fikk følgende svar (3):

Bymiljøetaten har ikke gjennomført noen form for registrering eller undersøkelse av elektriske terrengsykler i marka, men bygger erfaringer på hva våre folk som jobber ute i skogen observerer. Bymiljøetaten har ikke mottatt noen rapporter om konflikter knyttet spesifikt til el-sykler, hverken for sykling på grusveier eller for sykling i terrenget/på stier.

Vi får noen tilbakemeldinger om uvettig sykling, særlig knyttet til utforkjøring på mye brukte grusveier, og noen tilbakemeldinger om at terrengsykling medfører skader på terrenget. Antall rapporteringer oppleves som synkende. Felles for alle tilbakemeldingene er at de ikke kan tilskrives el-sykler spesifikt, men heller sykler generelt.

*Trond Enkerud i Bymiljøetaten*

## Hva er problemet med elsykkel på sti?

Jeg har fulgt og deltatt i debatten om elsykkel på sti siden 2016. Mitt inntrykk er at mye av motstanden skyldes at folk ikke helt vet hva en elsykkel er. Jeg tror de fleste er enige om at vi ikke ønsker raske og støyende farkoster i marka, farkoster som sliter betydelig på underlaget. Men en elsykkel er ingen av disse tingene. Den er stillegående og ikke spesielt rask. Det finnes lite forskning på slitasje.

NINA sin vurdering av elsykkel i Jotunheimen er til dels negativ til elsykler, men de har ikke påvist at elsykkelen faktisk er et problem (4). Det vitenskapelige grunnlaget i denne undersøkelsen virker noe tynt:

Når det gjelder effekter av sykling og el-sykling på verneverdiene, gir studieområdet begrenset mulighet for å studere dette og dermed også mulighet for å overføre kunnskapen herfra til andre verneområder. Årsaken til dette er at ferdselen er ekstremt forutsigbar og knyttet til eksisterende infrastruktur av veger og merka stier, samtidig som terrenget utenfor vegen er svært krevende for terrengsykling. I praksis ble arealene utenfor vegen ikke brukt til sykling, og vi observerte dermed ingen eller helt minimale negative effekter av sykling og el-sykling på verneverdiene i studieområdet. Resultatene må også sees i sammenheng med at det undersøkte området ikke har villrein eller andre sårbare arter som påvirkes av sykkeltrafikken langs vegen.

Det finnes en undersøkelse fra USA (5) som har sett på hvordan elsykkelen sliter på underlaget. Legg merke til at Class-1 elsykkelen ikke er helt lik den europeiske elsykkelen som kalles Pedelec. Motorassistenten kuttet ved 32km/t for den amerikanske elsykkelen mens den kuttet ved 25 km/t for den europeiske. Dette er en liten undersøkelse og de ønsker mer data, men resultatene indikerer at elsykkelen ikke sliter betydelig mer på underlaget enn en sykkel:

This study found that the impacts from Class 1 eMTBs and traditional mountain bicycles were not significantly different, while motorcycles led to much greater soil displacement and erosion. Observations suggest that Class 1 eMTBs may lead to more displacement under certain trail conditions. More research is needed before conclusions can be drawn regarding the environmental impacts of Class 1 eMTBs as compared with traditional mountain bicycles.

## Hva med fart?

Det finnes flere studier på hastighet på vei. TØI har en studie fra Oslo (6) som viser at gjennomsnittsfart for alle turer var 16,85 km/t for vanlig sykkel og 18,09 km/t for elsykkel. En tysk studie (7) sammenligner vanlig sykkel med elsykkelen (Pedelec) og «Speed Pedelec» som krever førerkort og kun er tillatt på vei. Speed pedelec er irrelevant for denne saken, den er ikke tillatt på sti og ingen jobber for at den skal bli det. Resultatet var at snittfarten for elsykkelen var 2 km/t høyere enn sykkel. Dette vil nok variere litt med terrenget, men hele poenget med elsykkelen (Pedelec) var at den skulle påvirke omgivelsene mest mulig lik en sykkel slik at den passer inn i eksisterende infrastruktur for sykler. Elsykkelen er ikke laget for mest mulig fart.

## Hvorfor skal elsykkelen stenges ute?

Her er 6 sykler, kan du se hvilke som er elsykkel?



Det er mulig å se forskjell om man studerer bildene. Men er det mulig å se forskjell ute på stien? Disse elsyklene er en ny kategori som kalles «lettvektssykler». De er altså lettere, og de har svakere motorer. De er også meget stillegående, når man hverken kan se eller høre at dette er en elsykkel så blir det vanskelig å håndheve et forbud.

Man har flere års erfaring med at elsykkelen ikke utgjør et særskilt problem. Noe forskning, samt erfaring viser at slitasje ikke er et betydelig problem. Man vet at syklene ikke er spesielt raske. Hva er det Østmarka egentlig skal beskyttes mot? Skal den beskyttes fordi noen forestiller seg at elsykler er et problem?

Elsykkelen skiller seg ikke i særlig grad fra sykler uten hjelpemotor, det virker kunstig og unødvendig å skulle skille mellom disse to i lovverket. I tillegg til at det altså er veldig vanskelig å håndheve.

Det eksisterer allerede en formulering i «forskrift om motorferdsel i utmark og...» som sier at elsykler kan forbys i utvalgte områder hvis de skaper problem. Meg bekjent har dette enda ikke skjedd, men muligheten er der. Er ikke dette godt nok? Det er mulig til å slippe til elsykkelen og senere gå tilbake på dette, om det viser seg at elsykkelen utgjør et problem. På den måten kan myndighetene ivareta punkt 3.2 i høringsdokumentet:

### 3.2 Andre mål for arbeidet med vern av Østmarka

Opplevelse, friluftsliv og helse

Statsforvalteren har oppfattet de overordnede føringene til verneprosessen slik at et eventuelt vern bør være positivt for områdets verdi for friluftsliv og opplevelse. Det ligger en betydelig helsegevinst i friluftslivet. Variert bruk av Østmarka vurderes å ha svært mye å si for folkehelsen og har dermed stor samfunnsnytte. Utredningsområdet er da også blant Norges mest besøkte skogsområder når det gjelder friluftsliv og opplevelse. Bruken er mest intens og variert i den vestlige randsonen mot Oslo og rundt de store utfartsstedene i vest.

### Elsykkelen bør tillates på sti i et vernet Østmarka

Det begynner å bli en betydelig gruppe som bruker elsykkel i marka. Facebookgruppen «EMTB Norge – elektriske terrengsykler» har rundet 6.000 medlemmer og vokser raskt. I 2018 ble det gjort en enkel spørreundersøkelse i denne gruppen om hvordan elsykkelen påvirker deres bruk av marka (8). Over 80% svarte at elsykkelen gjør at de bruker marka mer. Om et vern skal ivareta bruk av Østmarka så er det vanskelig for meg å se hvorfor elsyklistene må ekskluderes, jeg ber om at elsykler tillates på stier i et eventuelt vernet Østmarka.

Av Knut Nes

Journalist, emtb.no

#### Referanser

- 1) <https://emtb.no/2019/03/15/elsykkel-har-na-vaert-tillatt-pa-de-fleste-stier-i-2-ar-har-det-medfort-problemer/>
- 2) <https://emtb.no/2018/12/27/elsykkel-pa-sti-i-oslomarka-er-det-et-problem/>
- 3) <https://emtb.no/2021/10/06/elsykkel-i-oslomarka-hvordan-har-det-gatt/>
- 4) <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2976549>
- 5) <https://www.imba-europe.org/knowledge-hub/a-comparison-of-environmental-impacts-from-mountain-bicycles-class-1-electric-mountain-bicycles-and-motorcycles/>
- 6) <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45144>
- 7) <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0925753515001976>
- 8) <https://emtb.no/2018/12/27/elsykkel-pa-sti-i-oslomarka-er-det-et-problem/>