

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Postboks 325

1502 Moss

Høringsuttalelse – forslag til nasjonalpark i Østmarka 15.01.2023

Vi viser til høring av forslag til verneprosess for deler av Østmarka, hvor frist for å avgi høringsuttalelse er satt til 15. januar 2023.

Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) er en frivillig organisasjon som arbeider for terrengsyklistenes rettigheter. NOTS er partipolitisk uavhengig og arbeider for at terrengsykling utøves på en måte som tar nødvendige hensyn til naturen og brukere av naturen. NOTS har ca 1700 medlemmer og 20 lokallag i hele Norge.

Som det framgår av høringen, er terrengsykling en av de største aktivitetene i Østmarka. NOTS er derfor negative til de begrensningene som er foreslått for bruk av elektriske sykler, og kan ikke se at det er grunnlag for å innføre slike begrensninger.

NOTS mener:

- Et forbud mot el-sykling i marka er i strid med den alminnelige rettsoppfatning.
- En rekke forskrifter har allerede fastslått at el-sykler ikke kan reguleres som et motorkjøretøy, noe som også å gjelde for en eventuell nasjonalpark i Østmarka.
- Det finnes ikke forskning eller faglig dokumentasjon som tilsier at bruk av el-sykler skal behandles annerledes enn manuelle sykler.
- Et forbud vil være negativt i et folkehelseperspektiv, siden el-sykkel for mange er den eneste måten å komme seg ut i marka på.
- Dersom nasjonalparken skal være en park «for framtida», vil det være et feilgrep å innføre et forbud mot el-sykling på sti.
- Vern av Østmarka har et fundamentalt annet utgangspunkt enn andre nasjonalparker og dette må også komme til uttrykk ved valg av forvaltningsregime.
- Avgrensning av nasjonalparkområdet i sør må justeres slik at et større område gjøres til friluftslivsvernomsråde.

Om terrengsykling i Norge

Terrengsykling begynte å bli populært på 90-tallet. Fram til da hadde turgåerne stort sett har stiene for seg selv, og dette ble starten på spredte brukerkonflikter mellom gående og syklende. Disse konfliktene fikk mye oppmerksomhet i media. NOTS ble startet i 2004 som et resultat av at terrengsyklistene i stor grad ble framstilt som de som skapte problemene, og som derfor sto i fare for å miste sine rettigheter til å ferdes i skogen. NOTS sine stivettregler er kjent i hele Norge og har

fått stor anerkjennelse som et godt rammeverk for gjensidig respekt mellom brukergrupper i naturen, og gjengis bredt av kommuner og friluftsansjoner: <https://nots.no/stivettreglene/>

Terrensykling var en del av «det nye friluftslivet» og fikk nye brukergrupper ut i naturen. Dette var en ønsket utvikling som til slutt ble stadfestet av Friluftsmeldingen (Meld. St. 18 (2015–2016) s. 8) at «det i utgangspunktet skal være tillatt å sykle på eksisterende veier, stier og kjørespor i nasjonalparkene og i landskapsvernområdene».

Etter hvert som terrensykling har blitt mer utbredt i skogen og terrensyklistene har blitt flinkere til å ta hensyn til andre brukere, har konfliktnivået siden toppen rundt 2010, falt betraktelig. Terrensykling har blitt en vanlig friluftaktivitet over hele landet, sommer som vinter.

Tradisjonell terrensykling i nasjonalparken

NOTS er glade for at man i forslaget har gått bort fra et generelt forbud mot tradisjonell («manuell») stisykling som var skissert i oppstartsmeldinga. At terrensykling skal kunne fortsette som i dag, er helt i samsvar med hvordan de politiske signalene fra blant annet Friluftsmeldinga er fulgt opp, og i tråd med den statusen terrensykling har i befolkningen. Vi er videre glade for at det er poengtert at eventuelle restriksjoner på terrensykling krever begrunnelse, og bare skal skje der det er faglig begrunnet og dokumentert nødvendig.

Vi er kjent med at noen få fortsatt tar til orde for at sykling på sti i nasjonalparken skal forbys. NOTS mener et slikt forbud vil være et stort tilbakeskritt og med på å undergrave begrunnelsen for nasjonalparken. Det vil ikke bare være et brudd med utviklingen over mange år og i sterk kontrast til ønsket om marka som en arena for folkehelse og aktivt friluftsliv, men savner også faglig og erfaringsbasert begrunnelse og være i strid med den alminnelige rettsfølelsen. Vi kan heller ikke se at det kan begrunnes ut fra andre hensyn et vern skal ivareta.

NOTS sine medlemmer ønsker å ta vare på naturen og å følge restriksjonene som gjelder for ferdsel, herunder sykling. Dette forutsetter at restriksjonene er velbegrunnet og godt informert gjennom både fysisk skilting og lett tilgjengelige digitale kartgrunnlag. I spesielt sårbare områder er det for eksempel lettere å akseptere restriksjoner enn i områder som allerede er mye brukt til friluftsliv.

El-sykler

El-sykler er tråsykler med en elektrisk hjelpemotor med begrenset effekt som bistår ved tråkking i lav hastighet. El-sykler kom på markedet rundt 2012, og har vokst til å bli den suverent mest solgte formen for både transportsykler og terrensykler. I begynnelsen var de fleste kjøperne av elektriske sykler entusiaster med spesiell interesse, mens el-sykler de siste årene har gått over til å kjøpes av vanlige syklistene som bruker dem til jobb, skole og fritid.

Norge, med sin krevende topografi og svært varierende vær- og føreforhold, er svært godt egnet for el-sykling. El-sykler har fått mange flere til å sykle i hverdagen, noe som er viktig både for folkehelsen og reduksjon av utslipp av CO2 og miljøskadelige gasser fra fossile drivstoff. El-sykling er blitt en sentral del av strategien for å redusere veksten i biltrafikken. Veksten i salg og bruk av el-sykler er forventet å forsterkes ytterligere i årene som kommer.

El-sykler er derfor blitt viktig for å få folk ut på sykkel, både i marka og på vei, og da spesielt for de som ellers ikke ville sykle på vanlig sykkel. Mange av de som kjøper el-sykler er voksne og eldre mennesker som ønsker å komme seg ut i naturen på egenhånd og holde seg aktive så lenge som mulig. Med andre ord; el-sykler bidrar til økt livskvalitet og folkehelse.

El-sykling i nasjonalparken

NOTS er tilfreds med at elektriske sykler foreslås tillatt på veier og stier i friluftslivsområdet. Dette er i samsvar med dagens situasjon.

Vi er imidlertid svært kritiske til forslaget om at det i nasjonalparkområdet bare skal være tillatt med el-sykler på eksisterende veier, og at det foreslås et generelt forbud mot el-sykling på sti i hele området, med unntak av en forbindelsestrase vest for Skjelbreia.

NOTS mener at både faktiske og rettslige grunner taler for å behandle el-sykler og tradisjonelle sykler likt. Vi vil framholde at forslaget ikke er i samsvar med hvordan el-sykkel er regulert i dagens lovgivning, eller med hvordan både syklene selv, utbredelsen og aksepten av dem har endret seg de seneste årene.

Naturfaglige argumenter mot terrengsykling

Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) har gjennomført flere vitenskapelige undersøkelser om terrengsykling uten å kunne påvise at terrengsykling eller el-sykling påfører mer slitasje enn andre ferdselsformer:

- I NINAs rapport fra 2020 («Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling. En feltstudie og en GIS-modell» <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2683833>) ble det etter feltstudier konkludert med at det ikke var noen påviselig økt slitasje fra el-sykling i forhold til vanlig sykling.
- I NINAs rapport fra 2022 («El-sykling i Jotunheimen nasjonalpark»: <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2976549>) ble det heller ikke avdekket noen negative konsekvenser av el-sykling i forhold til vanlig sykling.

Eventuelle begrensninger i ferdsel må etter NOTS' oppfatning begrunnes med naturfaglige argumenter. Det må også gjelde for el-sykling som for manuell sykling.

Det har ikke blitt presentert naturfaglige argumenter for begrensning av terrengsykling i høringsutkastet. Tvert om er det lite sammenheng i argumentasjonen i høringen. På s. 56 framgår at «vern skal likevel ikke være til hinder for retten til å sykle på veier og stier, med mindre det er nødvendig av hensyn til natur eller dyreliv», mens el-sykling på s. 58 er foreslått begrenset «av hensyn til et enkelt friluftsliv og anledningen til å oppleve naturen uforstyrret».

NOTS kan ikke se at det er lagt fram faglige argumenter som tilsier at man skal skille mellom tradisjonell sykling og el-sykling, eller at man skal behandle disse så forskjellig som foreslått i høringsdokumentet.

I og med at en el-sykkel knapt lager lyd og ser lik ut som en manuell sykkel, er det neppe grunn til å tro at de vil forstyrre andre brukere av marka mer. Når høringsdokumentet samtidig sier at «Effektene av elektrisk sykkel på vegetasjon og dyreliv sammenliknet med vanlig sykkel er ikke

undersøkt vitenskapelig», framstår et generelt forbud mot el-sykkel på sti som ubegrunnet også ut fra et verneperspektiv.

I tillegg har det i arbeidet med høringsutkastet, etter NOTS sin kjennskap, ikke framkommet informasjon som tilsier at Østmarka må beskyttes bedre mot ferdsel enn det vernet som Markaloven allerede gir. Vernet som er foreslått går hovedsakelig på langsiktig beskyttelse mot bebyggelse og skogdrift. Det er med andre ord ingen grunn til å foreslå nye begrensninger på ferdsel.

Terrengsyklister som bor nær marka sykler dit hjemmefra, og det er først utenfor en viss radius at folk frakter sykkelen med bil. Elsykkel øker denne radiusen og dersom bare konvensjonelle sykler blir tillatt, vil dette øke andelen terrengsyklister som kjører bil til Østmarka - med de åpenbart negative konsekvensene det har også for andre markabrukere.

Rettsutviklingen taler for at el-sykler skal være tillatt

Høringsforslaget tar utgangspunkt i at el-sykler er motorkjøretøy, og viser det til den tradisjonelle definisjonen av «kjøretøy» i motorferdselloven § 2, som etter lovforarbeidene er den samme som i vegtrafikkloven § 2. Dette utgangspunktet gjenspeiler ikke rettstilstanden i dag.

En rekke forskrifter har de siste årene gjort unntak fra forbudet, spesifikt rettet mot el-sykler:

- Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 andre ledd regner el-sykler (gitt effekt- og fartsbegrensninger) som sykkel og ikke som motorvogn
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a tillater uttrykkelig el-sykling
- Markalovforskriften § 2 tillater bruk av el-sykkel i marka

Disse bestemmelsene kom i henholdsvis 2015, 2017 og 2019. Forbudet i motorferdselloven stammer fra 1977, på en tid da el-sykler ikke var et tema, og da det hovedsakelig var behov for å regulere bruk av fossildrevne traktorer, motorsykler, snøscootere og påhengsmotorer. Rettsutviklingen viser en tydelig trend som tar inn over seg at el-sykling er noe annet enn det som er naturlig å omtale som motorferdsel.

En slik gjennomgående endring i rettsoppfatningen og i de faktiske forholdene må også gjenspeiles i bestemmelsene for en ny nasjonalpark i Østmarka. Man kan ikke begynne med å innføre regler som allerede er utdaterte.

Vi har nå noen års erfaring med bruk av el-sykkel i utmark generelt og i marka spesielt. NOTS har god kontakt med terrengsykkelmiljøet i Norge, og er ikke kjent med erfaringer som tilsier at det bør strammes inn på adgangen til å bruke el-sykkel på sti. Grunneiere har siden el-sykler ble tillatt i utmark i 2017 hatt mulighet til å gi lokale forbud, men NOTS er ikke kjent med et eneste aktivt forbud i Norge. Å innføre et forbud i Østmarka vil være et inngrep i en eksisterende og godt fungerende praksis som ikke kan forsvares ut fra en «føre var-tanke».

Etter det NOTS erfarer, så er det tale om en oppmykning av forbudet mot el-sykling på sti i flere eksisterende nasjonalparker. Det vil være mildt sagt paradoksalt dersom man velger det motsatte i landets mest brukte friluftslivsområde.

Krevende håndheving

Et generelt forbud mot el-sykling på sti vil ikke være i samsvar med den alminnelige rettsoppfatningen i den stadig voksende gruppen av el-syklister, men heller oppleves som et uforståelig særforbud uten gode argumenter.

Med et økende antall el-sykler som blir stadig mer lik ordinære sykler, vil et forbud raskt bli utdatert og pedagogisk utfordrende. Håndheving av forbudet være krevende, om overhodet mulig. NOTS mener det både er nytteløst og formålsløst å innføre et forbud som i praksis ikke kan håndheves.

Negativt i et folkehelseperspektiv

For mange gjør helsemessige forhold at el-sykkel er den reelt sett eneste måten å komme seg ut i marka på. Å forby el-sykkel på sti vil være et hinder mot at de kommer seg ut, og vil dermed få folkehelsemessige konsekvenser.

El-sykkel må fortsatt behandles som sykkel, ikke som motorkjøretøy. Dersom nasjonalparken skal være en park «for framtida», mener NOTS det vil være et feilgrep å innføre et forbud mot el-sykling på sti.

Forvaltning

Vern av Østmarka har et fundamentalt annet utgangspunkt enn etablering av nasjonalpark i de fleste andre områder hvor det er gjort. Dette må også komme til uttrykk ved valg av forvaltningsregime, herunder hvor man legger terskelen for hvilke tiltak og aktiviteter som krever søknad.

«Eksisterende sti» er en dynamisk størrelse, spesielt i bynære området med høy grad av rekreasjonsbruk. Stier kommer og går, endrer seg, oppstår og forsvinner, enten det er dyr, barnehager, turgåere, hundeluftere eller syklistere som ferdes på dem. Dersom man skal man forby rekreasjonsbruk (sykling) på alt annet enn stier definert i vernekartet må man derfor lage en mye mer dynamisk forvaltning av stier enn i dag, noe som trolig vil kreve en ny forvaltningsplan hvert 15-20 år. NOTS mener at mindre tiltak som stiltrettelegging (f.eks. Maridalsrunden) må kunne gjennomføres uten omstendelige prosesser med utredninger og lang behandlingstid.

Basert på tidligere erfaringer med bruk av marka, må også nasjonalparken forvaltes med den samme fleksibiliteten som markaloven i dag når det gjelder gjennomføring av arrangementer og enkle tilretteleggings- og utbedringstiltak som ikke går på bekostning av viktige vernehensyn. Legging av en enkel klopp eller bro, eller omlegging av et kort stiparti rundt et evig gjørmehull, kan gjerne bidra til å bevare terrenget. Dersom slike nødvendige tiltak undergis en rigid og tidkrevende søknadsprosess, vil det virke mot sin hensikt.

Avgrensningen av nasjonalparkområdet i sør

Grunnlaget for avgrensningen i verneforslaget er ikke basert på representative data, og vil ha store negative konsekvenser for de mange som sogner til de sørlige delene av Østmarka.

Mens det i nord og vest er foreslått et stort område med friluftslivsvern, er grensa for nasjonalparkområdet i sør trukket helt ut til yttergrensa for utredningsområdet. Bare Rausjøveien fra Fjell og parkeringsplassen på Bysetermåsan er kategorisert med friluftslivsvern. NOTS stiller seg undrende til denne avgrensningen, og ber om at et større område gjøres til friluftslivsvernomsråde.

Som (ikke uttømmende) eksempler vil vi nevne området mellom «Skjelbreiaveien» og Svartoren og mot Tømmeråsen og Krokhol, mellom Bysetermåsan og Vangen, og rundt Kjerringhøgda med «høyspenten» og «NATO-runden». Dette er mye brukte områder både til fots og på sykkel.

NOTS er kjent med at det i stor grad er Strava-data som ligger til grunn for avgrensningen, men vil framholde at disse gir et svært upresist uttrykk for bruksomfanget. Strava er i all hovedsak en trenings-app med tidtaking, som i liten grad benyttes av mosjonister eller folk på tur – som faktisk utgjør den største andelen av markabrukere. Disse bruker typisk iMarka-appen, UT-appen, Trailguide eller mtbmap-appen, og da i hovedsak for navigasjonsformål. Til forskjell fra områdene rundt Skullerud, er det i mindre grad treningsturer i dette området, men mer sykling som friluftslivsform, der man i liten grad bruker Strava. Færre Strava-data betyr derfor ikke nødvendigvis at området er lite brukt som turområde, kanskje snarere tvert imot.

Valget av verneform i dette området har også en side mot forslaget om forbud mot el-sykling. *Dersom den foreslåtte avgrensningen i sør blir stående, og forbudet mot el-sykling på sti blir vedtatt i tråd med forslaget, vil alle som har el-sykling på sti som sin form for friluftsliv, og som har tilhold i dette området (Nordre Follo, Enebakk etc.), være forhindret fra å utøve sin form for friluftsliv i de områdene i marka som de sogner til.* Dette vil i særdeleshet ramme de som for eksempel av helsemessige grunner ikke kan bruke tradisjonelle sykler, men er avhengig av den hjelpen de får gjennom el-motoren. Stiene i denne delen av Østmarka vil i praksis være stengt for dem. Dersom de vil sykle sti i Østmarka, må de kjøre flere mil i bil for å komme til et område med friluftslivsvern.

Dette vil være en sterkt uønsket konsekvens, og i direkte motstrid med friluftslivhensynet.

Med vennlig hilsen
Norsk Organisasjon for Terrengsykling

Kjell Ivar Moland
leder for sentralstyret i NOTS

Berit Benjaminsen
nestleder for sentralstyret i NOTS

Simen Filseth
leder for NOTS vernegruppe

Frode Kaafjeld
leder for NOTS Oslo og omegn

Endre Løvaas
leder for NOTS Follo

Referanser

<https://www.imba-europe.org/knowledge-hub/a-comparison-of-environmental-impacts-from-mountain-bicycles-class-1-electric-mountain-bicycles-and-motorcycles/>

Anbefalt bakgrunnslesning: https://hvlopen.brage.unit.no/hvlopen-xmlui/bitstream/handle/11250/275515/Authen_Sameien.pdf?sequence=1&isAllowed=y