

NOTS Follo
Co/ Endre Løvaas
Fjellsvingen 2
1410 Kolbotn
Tlf. 901 45 441
follo@nots.no

Østmarka, 12.01.23

Statsforvalteren i Oslo & Viken
sfovpost@statsforvalteren.no

Høringsuttalelse – forslag til nasjonalpark i Østmarka

Oppsummering:

Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) avdeling Follo er sterkt kritisk til forslag om nasjonalpark i Østmarka, og herunder spesifikt de foreslåtte begrensningene for utøvelse av friluftsliv. Vi anser det som fullstendig hensiktsløst å innføre vern og ferdselsbegrensninger som allerede er solid forvaltet og forankret gjennom Markaloven.

1. Tusenvis av syklistere i Nordre Follo vil bli berørt av et eventuelt vern og ferdselsbegrensninger

Nordre Follo huser flere tusen syklistere i alle aldre som benytter Østmarka og Sørmarka som sin naturlige arena for mosjon, rekreasjon og friluftsliv gjennom hele året. Mange hundre barn og unge er organisert under klubber som [Kolbotn Sykkelklubb](#), [Follo Sykkelklubb](#) og [Sørmarka Stisykkelklubb](#), og som utgjør et svært viktig aktivum for fysisk bevegelse og folkehelse. I tillegg har vi drøyt 200 medlemmer i NOTS Follo, som er et av lokallagene under Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS), en politisk uavhengig organisasjon som ble startet i 2004. NOTS ble startet av en gruppe terrengsyklistere som så behovet for en nasjonal organisasjon som ivaretar alle terrengsyklisters interesser. NOTS er medlem av den globale sykkelorganisasjonen International Mountain Biking Association (IMBA). Vi har også en nasjonal vernegruppe som jobber med verneprosesser. NOTS Follo alene har altså drøyt 200 aktive og betalende medlemmer som sogner til det foreslåtte verneområdet i Østmarka og Sørmarka, og vi nedlegger årlig flere tusen timer i dugnadsarbeide for bærekraftig forvaltning av marka, i form av å vedlikeholde og reparere umerkede og blåmerkede stier som ofte faller utenom typisk forvaltningsansvar (f.eks. Skiforeningen, kommune, grunneiere). I et folkehelse- og forvaltningsperspektiv er den jobben vi gjør ansett som særdeles viktig av både grunneiere og alle brukergrupper som benytter marka til fritid og rekreasjon.

NOTS representerer alle former terrengsyklistere og i alle aldre. Dette oppnår NOTS gjennom aktivt opplysningsarbeid, vedlikeholdsarbeid i turområder og deltakelse i politiske prosesser som berører utøvelse av terrengsykling og ferdsel i marka. De fleste av NOTS sine medlemmer bedriver stisykling med fokus på naturopplevelse, mosjon, frisk luft, folkehelse og mestringfølelse. Vi ønsker også å øke forståelsen for vår aktivitet hos dem som ikke deler vår entusiasme for sykling utenfor allfarvei. Ikke

minst ønsker vi å sørge for at vi syklister selv tar hensyn til dem vi møter på vår vei og til naturen vi ferdes gjennom de nå svært etablerte og anerkjente stivettreglene: <https://nots.no/stivettreglene/>

Terrengsykling begynte å bli populært på 90-tallet. Frem til dette hadde turgåerne stort sett har stiene for seg selv, og dette ble starten på spredte brukerkonflikter mellom gående og syklende i særlig folketette turområder. Disse konfliktene fikk mye oppmerksomhet i media. NOTS ble startet i 2004 som et resultat av at terrengsyklistene i stor grad ble fremstilt som de som skapte problemene, og som derfor sto i fare for å miste sine rettigheter til å ferdes i skogen. NOTS' stivettregler er kjent i hele Norge og har fått stor anerkjennelse som et godt rammeverk for gjensidig respekt mellom brukergrupper i naturen.

Terrengsykling var en del av «det nye friluftslivet» og bragte mange nye brukergrupper ut i naturen med ditto folkehelse-gevinst. Dette var en ønsket utvikling som til slutt ble stadfestet av Friluftsmeldingen (Meld. St. 18 (2015–2016)): «Friluftsmeldingen slår fast at det skal bli tillatt å sykle på eksisterende veier og stier i nasjonalparkene, og i landskapsvernområdene.»

Etter hvert som terrengsykling har blitt mer utbredt i skogen og terrengsyklistene har blitt flinkere til å ta hensyn til andre brukere, så har dette kunstig konstruerte konfliktnivået falt betraktelig. Terrengsykling har blitt en helt vanlig friluftaktivitet over hele landet, sommer som vinter.

Dersom forslaget til nasjonalpark og dets ferdselsbegrensninger i forhold til sykling blir vedtatt, så vil det ha en enorm negativ konsekvens for folkehelse og livskvalitet i regionen. Vi kan på ingen måte se at verneforslaget har tatt innover seg konsekvensene av dette.

2. El-sykler og sykling i nasjonalparken

El-sykler utgjør et formidabelt bidrag til økt livskvalitet og folkehelse, og begrenset elektrisk assistanse har senket terskelen enormt for å bruke sykkel som fremkomstmiddel. Norge er, med sin krevende topografi og svært varierende vær- og føreforhold, svært godt egnet for el-sykler. Dette startet å komme på markedet rundt 2012, og har vokst til å bli den suverent mest solgte formen for både transportsykler og terrengsykler. I begynnelsen var de fleste kjøperne av elektriske sykler entusiaster med spesiell interesse, mens el-sykler de siste årene har gått over til å bli den klart mest vanlige formen for sykkel til allmenn ferdsel (jobb, skole og fritid). Dette har fått mange flere til å sykle i hverdagen, noe som er et viktig komponent 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 et viktig rekrutteringsmiddel for å få folk ut på sykkel, både i marka og langs landeveien, og da spesielt for de som ellers ikke ellers vil eller kan sykle på vanlig sykkel, slik som eldre mennesker eller folk med helsemessige utfordringer. Mange av de som kjøper el-sykler er voksne og eldre mennesker som også 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.

Forslaget som ligger ute på høring er **ikke** i samsvar med hvordan el-sykkel er regulert i norsk lovgivning.

Vi er derfor svært negative 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. Dette er direkte i konflikt med hvordan ferdsel med el-sykkel er regulert i henhold til norsk lovgivning, og må simpelthen forkastes.

I henhold til lovgivning og anvendelse skal el-sykler og tradisjonelle sykler likebehandles. Vi vil derfor understreke at forslaget ikke er i samsvar med dagens lovgivning, eller med hvordan både sykklene selv, utbredelsen og aksepten av dem har endret seg de seneste årene. Stadig flere bruker el-sykkel til transport daglig, og det vil oppfattes som direkte feil at man ikke skal også kunne bruke el-sykkel i marka hvor det folk har ferdes både til fots og på sykkel i milliontall over mange tiår.

Forslaget legger også begrensninger på organiserte turer i nasjonalparken, og man kan bli søknadspliktig til et nasjonalparkstyre dersom man ønsker å dra på langtur med klubben i store områder av Øst- og Sørmarka. Fellesturene med barnegruppene til Sandbakken eller Vangen vil for eksempel være søknadspliktig for arrangørene dersom det blir nasjonalpark.

Forslaget innebærer også at sykling utenfor sti på vinteren blir forbudt. Og da mener Statsforvalteren at selv om 100 mennesker har tråkket en sti i snøen, så kan du ikke sykle der med mindre det også ligger en sommersti under snøen. En slik regulering er fullstendig irrasjonell og uforståelig.

Forslaget innebærer også at el-sykkel på vinterstier eller isete veier blir forbudt. Dette henger ikke på greip, og vil for øvrig være fullstendig umulig å håndheve.

Denne typen forslag til begrensning i ferdsel for syklist vil utelukkende virke mot sin hensikt, og vil ved eventuelt vedtak medføre utbredte brudd på forskriftene og sivil ulydighet med både forsett og overlegg.

En nasjonalpark med slike restriksjoner vil innføre mer byråkrati for frivillige idrettsklubber, det vil legge begrensninger på organisert aktivitet for beboerne langs Øst- og Sørmarka, og det vil høyst sannsynlig medføre økt konfliktnivå i marka.

Vedtak om begrensninger i bruk og ferdsel i marka vil være irreversible og således ødeleggende for alle kommende generasjoner og potensielt nye friluftslivs- og idrettsformer, hvor i sær grad barn og unge har behov for å få avveksling fra skjermtid. Det vil være et mildt sagt gedigent paradoks å gjøre det *vanskeligere* for folk å drive med mosjon og friluftsliv for kommende generasjoner.

3. 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-sykkel i forhold til vanlig sykkel
- 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.

I tillegg har det i arbeidet med høringsutkastet, etter NOTS' kjennskap, ikke fremkommet behov om at Østmarka må beskyttes bedre mot ferdsel enn det vernet som allerede Markaloven 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 restriksjoner på ferdsel.

Eventuelle begrensinger i ferdsel må etter vår oppfatning begrunnes med naturfaglige argumenter. Det har ikke blitt presentert naturfaglige argumenter for begrensning av terrengsykling i høringsutkastet. Videre har det heller ikke vært utredet noen analyse av de negative konsekvensene ved å innføre rigide bruks- og ferdselsrestriksjoner, som vil ha sterk påvirkning for folkehelse og livskvalitet for mange generasjoner fremover.

4. Rettsutviklingen taler mot et forbud

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 språklig er naturlig å omtale som motorferdsel.

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

Man har nå en del 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 Øst- og Sørmarka vil være et inngrep i en eksisterende og godt fungerende situasjon som ikke kan forsvares ut fra en «føre var-tanke».

Videre er det etter det NOTS erfarer 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 desidert mest brukte friluftslivsområde.

5. Krevende håndheving

De aller fleste mennesker, herav også våre medlemmer, er svært opptatt av å ta vare på naturen og å følge restriksjonene som gjelder for ferdsel, herunder sykling. Men dette forutsetter at restriksjonene er begrunnet og godt informert gjennom skilting, både fysisk og lett tilgjengelig gjennom digitale kartgrunnlag. I spesielt sårbare områder er det for eksempel lettere å akseptere restriksjoner på sykling enn i områder som allerede er mye brukt til friluftsliv. I dag er denne typen

restriksjoner på de stedene det gjelder ikke tilstrekkelig skiltet til at det er lett å forholde seg til, og derfor vanskelig å forholde seg til i praksis.

Vi mener bestemt at et generelt forbud mot el-sykling på sti ikke vil bli forstått eller rasjonelt akseptert blant mange i den stadig voksende gruppen av el-syklister. Det vil heller ikke være i samsvar med den alminnelige rettsoppfatningen. Man risikerer dermed å innføre et forbud som i liten grad vil bli etterlevd.

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

6. Negativt i et folkehelseperspektiv

For en stor andel av befolkningen gjør helsemessige forhold at el-sykkel er den reelt sett eneste måten å komme seg ut i Marka på. Et forbud som man ikke forstår grunnen til, vil kunne skape nye «lovbrytere» blant en gruppe som absolutt ikke ønsker å være det, men som blir stilt overfor et dilemma når de må velge mellom å droppe sykkelturen eller bryte loven. Et valg om å forby el-sykkel på sti vil få åpenbare negative folkehelsemessige konsekvenser.

El-sykkel må fortsatt behandles som sykkel, og ikke som motorkjøretøy. Dersom den eventuelle nasjonalparken skal være en park også for fremtidige generasjoner, så mener NOTS Follo at det vil være et stort feilgrep å innføre noe som helst forbud eller restriksjon mot el-sykling på sti.

7. 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 Follo stiller seg svært kritisk til forslaget om denne avgrensningen, og ber om at man vurderer om det ikke ligger til rette for et større område med friluftslivsvern. Som 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 stier både til fots og på sykkel.

NOTS Follo er kjent med at det i stor grad er Strava-data som ligger til grunn for avgrensningen, men vi vil framholde at disse gir et svært upresist uttrykk for bruks- og aktivitetsomfanget. Strava er i all hovedsak en rendyrket trenings-app med prestasjonsrettet tidtaking, som i ekstremt liten grad benyttes av mosjonister eller folk på tur – som faktisk utgjør den desidert største andelen av markabrukere. Disse bruker typisk iMarka-appen, UT-appen eller mtbmap-appen, og utelukkende for navigasjonsformål. Til forskjell fra områdene rundt Skullerud, så er det i mindre grad treningsturer i dette området, men mer ferdsel som friluftslivsform, der man i svært liten grad bruker Strava. Færre Strava-data betyr derfor ikke nødvendigvis at området er lite brukt som turområde, men gjerne snarere tvert i mot – og da med mindre fokus på trening som målbilde for bruk av marka.

Valget av verneform her 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 – nå og i all fremtid - 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 begrensede assistansen 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.

8. KONKLUSJON

Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) avdeling Follo mener dagens Markalov fungerer utmerket både for vern av marka og befolkningens behov for å bruke Østmarka til friluftsliv, rekreasjon og mosjon. Vi er derfor sterkt kritisk til forslag om nasjonalpark i Østmarka, og herunder spesifikt de foreslåtte begrensningene for sykling og utøvelse av friluftsliv. Vi anser det som fullstendig hensiktsløst å innføre irrasjonelle vern og ferdselsbegrensninger for sykling som allerede er solid forvaltet og forankret gjennom Markaloven.

Med hilsen



Endre Løvaas
Styreleder
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