



Klima- og miljødepartementet  
Natur- og friluftslivseksjonen  
Kongens gate 20  
0153 Oslo

Dato:  
06.09.2024

## Hvordan vil forslaget til ny motorferdsellov påvirke sykling i Norge?

### Oppsummering

Opplysningskontoret for Terrengsykling stiller seg sterkt kritisk til Motorferdsellovutvalgets forslag om et nasjonalt forbud mot elsykler utenfor grus- og turveier i utmark. Forslaget vil ha betydelige negative konsekvenser for sykling som transportmiddel, folkehelse, og norsk reiseliv. Elsykler er avgjørende for å nå nasjonale mål om økt sykkelbruk og bidrar til en grønnere omstilling. Videre er det ingen dokumentasjon som tilsier at elsykler medfører mer slitasje på stier enn tradisjonelle sykler. Forbudet vil spesielt ramme eldre, nybegynnere og personer med nedsatt funksjonsevne. Vi anbefaler en kunnskapsbasert tilnærming til stiforvaltning i stedet for et generelt forbud.

### Bakgrunn

På oppdrag fra Regjeringen presenterte Motorferdsellovutvalget den 21. mai 2024 forslag til en ny motorferdsellov. Denne loven regulerer bruken av motoriserte kjøretøy i naturen, og hovedregelen er at motorisert ferdsel i utmark er forbudt. Vegtrafikkloven klassifiserer imidlertid elsykler som overholder europeiske NS-EN 15194-standarden (250W/25 km/t) som sykler. Elsykler har derfor vært unntatt fra det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark siden 2017, og i Oslo siden 2019. Kommunene har hatt hjemmel til å begrense eller forby bruken av elsykler der dette har skapt problemer. Forslaget til ny motorferdsellov innebærer et nasjonalt forbud mot elsykler utenfor grus- og turveier, inkludert opparbeidede stier og sykkelanlegg.

### Dagens situasjon

Motorferdsellovutvalget har konkludert med at konfliktnivået knyttet til elsykler i norsk natur er svært begrenset: "Siden unntaket ble innført i 2017 har ingen norske kommuner innført restriksjoner ved forskrift mot elsykler, slik at problemet i dag og den potensielle konflikten utvalget har trukket frem er svært begrenset" (NOU 2024:10, s. 282). Dette er på tross av den betydelige markedsveksten for elsykler og det faktum at elsykler har vært lovlige på stier siden 2017.

Det lave konfliktnivået kan delvis forklares ved at brukerne av elsykler hovedsakelig benytter syklene i sentrale strøk og i nærområder. Norge har satt som mål at 8 % av all fremtidig mobilitet

skal skje med sykkel, og hele 20 % i byene (Regjeringen.no). For å nå dette målet har elsykler vært en nøkkelfaktor, da de fjerner barrierer knyttet til fysisk form og gjør det mulig for flere mennesker å velge sykkelen som et grønnere og sunnere transportalternativ. Andelen elsykler i det norske sykkelsalget har økt fra 1 % i 2013 til 23 % i 2022, og elsykler er nå i ferd med å bli definisjonen på en «vanlig sykkel» i Norge (Norsk Sportsbransjeforening, 2013-2022).

Etterspørselen etter el-terrengsykler er spesielt høy. Ifølge bransjeaktører er rundt 30-37 % av de solgte elsyklene terrengsykler, og om man inkluderer andelen av elektriske hybridsykler (estimert ca. 40-45 %) som har grove dekk og dempegaffel, utgjør terrengsykler en klar majoritet av de solgte elsyklene. Dette reflekterer nordmenns ønske om et bredt bruksområde for syklene sine, som for eksempel å ta en snarvei gjennom skogen til fotballtrening eller å sykle ut i naturen i helgene for å plukke sopp.

Det er også verdt å merke seg at 24 % av kjøperne av el-terrengsykler i Europa har syklet mindre enn to år, noe som gjør denne kategorien til den som rekrutterer flest nye syklistere (Sporting Insights, 2023). Denne trenden støttes av den norske sykkelbransjen, som ser den sterkeste rekrutteringen blant nybegynnere, mens entusiaster fortsatt foretrekker analoge sykler. Denne innsikten er avgjørende for å forstå hvorfor konfliktnivået knyttet til elsykler i naturen er så lavt; de fleste elsyklistere bruker syklene sine på veier og stier i nærområdet, og har verken ferdighetene til eller intensjonene om å sykle i avsidesliggende og sårbare naturområder.

Samtidig har Norge sett en svært positiv utvikling når det gjelder tilrettelegging av stier og terrengsykkelanlegg, som har god tåleevne og kanalisere syklistere på en måte som gjør sykkelopplevelsen både dynamisk og morsom. Terrengsykling har dermed blitt en viktig del av norsk reiseliv, og de mest populære anleggene, som for eksempel Trysil Bike Arena, tiltrekker seg hvert år nærmere hundre tusen besøkende fra inn- og utland, noe som bidrar med milliarder til lokal verdiskaping. Nybegynnere er blant de viktigste målgruppene for disse anleggene, hvor elsykler ofte er den dominerende sykkeltypen, og også her er konfliktnivået fraværende.

Reiseliv er en av de fem prioriterte eksportsatsingene i regjeringens eksportreform "Hele Norge eksporterer", og sykkelturisme er en viktig del av Norges reiselivsprodukt i sommersesongen. Det europeiske terrengsykkelmarkedet omfatter 30 millioner potensielle gjester, og Norge har aldri fått større oppmerksomhet i dette markedet enn nå. I en nylig undersøkelse blant 16 000 europeiske terrengsyklistere ble Norge rangert som nummer fire blant destinasjoner de ønsket å besøke – foran populære sykkelland som Italia, Spania og Kroatia (Mountain Bike Tourism Forum, 2022). Denne posisjonen skyldes ikke bare Norges enestående natur, men også en velfungerende lovgivning som gjør at europeiske terrengsyklistere oppfatter Norge som et terrengsykkelvennlig land.

### **Dokumentasjon knyttet til slitasje, konflikter og holdninger**

Det finnes ingen dokumentasjon som viser at elsykler sliter mer på naturen enn tradisjonelle sykler. I en studie utført av International Mountain Bicycling Association (IMBA) ble slitasjen fra analoge terrengsykler, elsykler og elektriske motorsykler sammenlignet på en opparbeidet stiseksjon. Resultatene viste en tydelig forskjell i slitasje mellom elektriske motorsykler og analoge terrengsykler, mens elsykler og analoge sykler hadde tilnærmet identisk slitasje (IMBA, 2015).

Norsk Institutt for Naturforskning (NINA) har i sin rapport "Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling" (2020) funnet belegg for at syklistene på elsykkel sykler lengre enn de som sykler på analoge sykler. Vi finner også støtte for antakelsen om at elsyklistene generelt har lavere ferdighetsnivå enn terrengsyklistene på analoge sykler. Rapporten gir ingen indikasjon på at elsyklistene beveger seg lenger inn i urørt terreng (NINA, 2020).

En rapport fra Storbritannia, "The future directions and trends for off-road e-MTB use and impact in Great Britain" (Campbell, 2022), viser at sårbart terreng og ukjente stier er de minst viktige stiene for nåværende og potensielle el-terrengsyklistene. Dette er ikke overraskende, da terrengsykling i krevende og avsides terreng stiller høyere krav til tekniske sykkelferdigheter, navigering og turplanlegging, inkludert hensynet til batteriets levetid. Den europeiske terrengsykkelundersøkelsen fra 2022 (Mountain Bike Tourism Forum, 2022) viser at elsyklistene tilbakelegger omtrent 18,6 % større avstand og 15,2 % flere høydemeter enn tradisjonelle syklistene. Majoriteten av syklistene i den britiske undersøkelsen (63 %) rapporterer at de sykler flere runder på den samme stien når de bruker el-terrengsykkel. Legger man til at elsykkelturen ofte starter hjemmefra, er det lite som tyder på at elsyklistene fører til økt ferdsel i urørt og sårbart terreng.

Et annet viktig aspekt er terrengsyklistenes holdninger og ansvarfølelse i naturen. Motorferdsellovutvalgets forslag om å utestenge elsyklistene fra naturen kan være basert på en stereotyp oppfatning av terrengsyklistene som hensynsløse og uaktsomme. En studie blant 3780 europeiske syklistene fant imidlertid at terrengsyklistene i stor grad er drevet av en affektiv verdsettelse av naturen. Flertallet har også tatt direkte tiltak for å beskytte naturen, samt endret atferd for å redusere sin miljøpåvirkning (Campbell et al., 2021).

### Sannsynlige konsekvenser ved forbud

I resten av Europa skiller det ikke mellom analoge sykler og elsyklistene. En elsykkel som oppfyller NS-EN 15194-standarden er per definisjon en sykkel, uansett om den brukes i byen eller i naturen. Innfører Norge et forbud mot elsyklistene på stier, vil vi ha den mest restriktive elsykkelpolitikken i Europa.

En slik politikk vil få vidtrekkende konsekvenser:

- **Redusert attraktivitet for elsyklistene:** Forbudet vil gjøre elsyklistene mindre attraktive som transportmiddel, fordi mange ferdselsårer vil bli ulovlige og bruken derfor vil bli begrenset. Syklistene må også ha høyere kunnskap om hvor det er lovlig å sykle, hvilket kan oppfattes som en barriere for bruk av elsyklistene.
- **Urettferdig innvirkning på sårbare grupper:** Forbudet vil spesielt ramme eldre, nybegynnere og personer med nedsatt funksjonsevne. I den britiske undersøkelsen (Campbell, 2022) var det en større andel eldre eMTB-syklistene (spesielt i aldersgruppen 45-74 år) sammenlignet med generell MTB-statistikk. Videre rapporterte 15 % av respondentene at de lever med en funksjonsnedsettelse eller en langvarig helsetilstand, noe som er proporsjonalt med gjennomsnittet for befolkningen i Storbritannia. Det er sannsynlig at et forbud mot elsyklistene på stier vil gjøre terrengsykling mer utilgjengelig for disse gruppene.
- **Negative konsekvenser for reiselivet:** Reiselivet er en viktig del av Norges økonomi, og sykkelturnisme utgjør en sentral del av dette, spesielt i sommersesongen. Norge har de siste årene sett en økende interesse fra europeiske terrengsyklistene, og i en undersøkelse blant

16 000 europeiske terrengsyklister ble Norge rangert som nummer fire blant destinasjoner man var interessert i å besøke, foran land som Italia, Spania og Kroatia (Mountain Bike Tourism Forum, 2022). Innføring av et forbud mot elsykler i naturen vil gjøre Norge mindre attraktivt som reisemål for sykkelturister, noe som vil ha store økonomiske konsekvenser for både lokalsamfunn og nasjonal økonomi.

- **Økt kompleksitet i lovgivningen:** Det må også antas at mange kommuner vil benytte muligheten til å gjøre lokale tilpasninger av loven, noe som vil resultere i omfattende og ressurskrevende prosesser i kommunene. Når de lokale vedtakene etter hvert kommer på plass, risikerer vi at Norge fremstår som et lappeteppes av ulike elsykkellovgivninger, som vil være ekstremt ressurskrevende å utarbeide og etterleve og som vil gjøre det vanskeligere for syklister å navigere. Dette strider mot intensjonen om å forenkle dagens lovgivning.

### **Anbefalinger for å håndtere slitasje og konflikter**

Terrengsykling bidrar med store positive effekter for norsk økonomi og folkehelse, samtidig som all ferdsel i naturen medfører en viss grad av slitasje. Basert på den innsikten vi har tilgjengelig, vil denne slitasjen være omtrent lik enten man går eller sykler, med eller uten elektrisk assistanse.

I Norge har man hatt en forholdsvis minimalistisk tilnærming til stiforvaltning, særlig sammenlignet med for eksempel Alpelandene. Tradisjonelt har stinettverk blitt til gjennom passasje over tid, og mange av disse stiene er preget av å være den raskeste ruten fra A til B. Lavtliggende områder, som ofte oppfattes som enklere å ferdes i, er samtidig der vann samler seg, noe som bidrar til at mange stier blir våte og utsatte. Med fremveksten av moderne friluftsliv, særlig topturer, har det også blitt flere bratte stier som går rett opp i fallinjen, noe som akselererer erosjonen.

Mye av den slitasjen vi ser i dag, som følge av et norsk friluftsliv i positiv vekst, kunne vært håndtert mer bærekraftig med bedre kunnskap og en bredere verktøykasse i forvaltningen. I mange år har klopping vært det eneste virkemiddelet som har blitt brukt, men de siste årene har teorien og kunnskapen om bærekraftig stitilrettelegging blitt mer utbredt. Terrengsykkelbransjen har på mange måter vært en pioner på dette feltet: Allerede på 1990-tallet grunnla den internasjonale terrengsykkelorganisasjonen (IMBA) prinsippene for bærekraftig stitilrettelegging, som i dag også er inkludert i Merkehåndboka (2019).

Norske terrengsykkelanlegg har bidratt betydelig til å implementere og spre disse prinsippene gjennom bygging og vedlikehold av stier og anlegg. Som en direkte konsekvens av veksten innen norsk terrengsykkelbransje har vi i dag etablert en nasjonal stibyggenæring med flere foretak som jobber på tvers av hele landet. Det arrangeres stibyggerskoler for lokale dugnadskorps, og Norge leder europeiske prestisjeprosjekter for utdanning og sertifisering av stibyggere i Europa (DIRTT.eu). I 2022 piloterte Fagskolen i Viken dessuten Europas første stibyggerutdanning.

Vi mener at løsningen på bærekraftig forvaltning av norske stier i fremtiden ikke er et nasjonalt forbud mot elsykler, terrengsykler eller turgåing. Løsningen er snarere en aktiv og kunnskapsbasert forvaltning, med en bred og kvalitetssikret verktøykasse samt gode finansieringsordninger som grunnlag. Videre vil utdanning og opplysningsarbeid rettet mot nye syklister være et effektivt virkemiddel for å sikre at syklisters adferd i størst mulig grad samsvarer med intensjonen om å ta vare på og beskytte naturen.

## Konklusjon

Det virker lite hensiktsmessig å endre på unntaket i lovgivningen som ble innført i 2017, og som gir elsykler innenfor den europeiske NS-EN 15194-standard (250W/25 km/t) adgang til å bruke stier. Denne lovgivningen er i tråd med regelverket i resten av Europa. Til dags dato er det ingen dokumentasjon for at elsykler sliter mer på terrenget enn analoge terrengsykler. Det er heller ingen kjente konflikter knyttet til elsykkelbruk i utmark, og ingen kommuner har funnet det nødvendig å bruke sin rett til å forby elsykler i utmark ved forskrift. Dersom det skulle oppstå utfordringer i enkelte områder, har den enkelte kommunen hjemmel til å innføre restriksjoner ved forskrift. Dette er en ordning som har fungert godt og hensiktsmessig siden 2017. Det generelle forbudet som Motorferdsellovutvalget nå foreslår, er basert på udokumenterte antakelser og delvis fordomsbasert bias mot elsykler. Et slikt forbud vil ha vidtrekkende negative konsekvenser for norsk folkehelse, reiseliv og den grønne omstillingen. Det er derfor et svært dårlig alternativ.

---

## Litteraturliste:

1. Motorferdsellovutvalget. (2024). NOU 2024:10. Forslag til ny motorferdsellov.
2. Regjeringen.no. Målsetting om økt sykkelandel. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/>
3. Norsk Sportsbransjeforening (NSBF). Salgsstatistikk 2013-2022. Hentet fra NSBFs interne rapporter.
4. Sporting Insights, CIE Consumer Research Report, April 2023
5. International Mountain Bicycling Association (IMBA). (2015). A Comparison of Environmental Impacts from Mountain Bicycles, Class 1 Electric Mountain Bicycles, and Motorcycles: Soil Displacement and Erosion on Bike-Optimized Trails in a Western Oregon Forest. Hentet fra: <https://www.imba.com/>
6. Norsk Institutt for Naturforskning (NINA). (2020). Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling. NINA Rapport 1849. Hentet fra: <https://www.nina.no/>
7. Campbell, Tom. (2022). The future directions and trends for off-road e-MTB use and impact in Great Britain. Rapport utgitt av The Mountain Bike Centre of Scotland. Hentet fra: <https://www.dmbins.com/>
8. The Mountain Bike Tourism Forum. (2022). European Mountain Bike Survey 2022. Hentet fra: <https://www.mbtourismforum.com/>
9. Campbell, Tom, & Grimshaw, D. (2021). Trail Use, Motivations, and Environmental Attitudes of 3780 European Mountain Bikers: What Is Sustainable?. Journal of Outdoor Recreation and Tourism, 34, 100392. Hentet fra: <https://www.sciencedirect.com/>
10. Merkehandboka. (2019). Merkehandbok for bygging og vedlikehold av stier og løyper. Hentet fra [https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/merkehandboka/Merkehandbok\\_2019.pdf](https://www.merkehandboka.no/wp-content/uploads/merkehandboka/Merkehandbok_2019.pdf).

## Om Opplysningskontoret for Terrengsykling

*Opplysningskontoret for Terrengsykling (OFT) er en norsk interesseorganisasjon som arbeider for å fremme terrengsykling som en viktig del av friluftslivet i Norge. Vi representerer Norges største og fremste terrengsykkeldestinasjoner og -anlegg og jobber for å sikre bærekraftig forvaltning av stier og sykkelanlegg. Vårt mål er å bidra til økt sykkelbruk, styrket folkehelse, og å gjøre Norge til en ledende terrengsykkeldestinasjon, både for lokale og internasjonale gjester.*

*OFT har utviklet flere veiledere og felles retningslinjer for terrengsykkelbransjen, kurs og sertifisering av sykkelguider, og har siden 2019 deltatt i det europeiske kompetansebyggingsprosjektet for stibygging "Delevoping Intereuropean Resources for Trailbuilder Training ([DIRTT.eu](http://DIRTT.eu)).*

*Mer informasjon om OFT på [Stibbygg.no](http://Stibbygg.no)*