

Oslo 15 september 2024

## Hørings svar - NOU 2024: 10 Ny motorferdselslov

Det vises til mottatt høringsbrev med høringsfrist 15.09.2024.

Bransjeforeningen Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner ønsker gi følgende innspill.

---

### Om oss

Bransjeforeningen for skiheiser ble først stiftet i desember 1969 under navnet Norske Ski- og Fjellheisers Forening. I 1993 ble det etablert et heltidssekretariat og i 2003 fikk man navnet Alpinanleggens Landsforening. ALF har vært en av de eldre alpin-landsforeningene i Europa og har god og kontinuerlig dialog med bransjeforeningene i Norden og alpelandene. Foreningen jobber også aktivt for å øke bevisstheten omkring det arbeid som legges ned hos våre medlemmer hele året rundt. Destinasjonsutvikling, også i sommerhalvåret, har blitt viktigere for næringen de seneste årene.

Folkehelse, sysselsetting og næringsutvikling er viktige innfallsvinkler for bransjearbeidet i foreningen. Alpinbransjen favner mange hensyn og interesser, og skianleggene varierer fra å være den store hjørnesteinsbedriften i bygda til å være kveldstilbudet i nabolaget. Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner er bransjeorganisasjonen for norske fjelldestinasjoner og alpinanlegg i Norge. Viktige temaer for foreningen er sikkerhet, både i skiheisen og i bakken, å sikre gode rammebetingelser for bransjen, og bidra og bistå i videre utvikling av aktivitet hos våre medlemmer, både sommer og vinter.

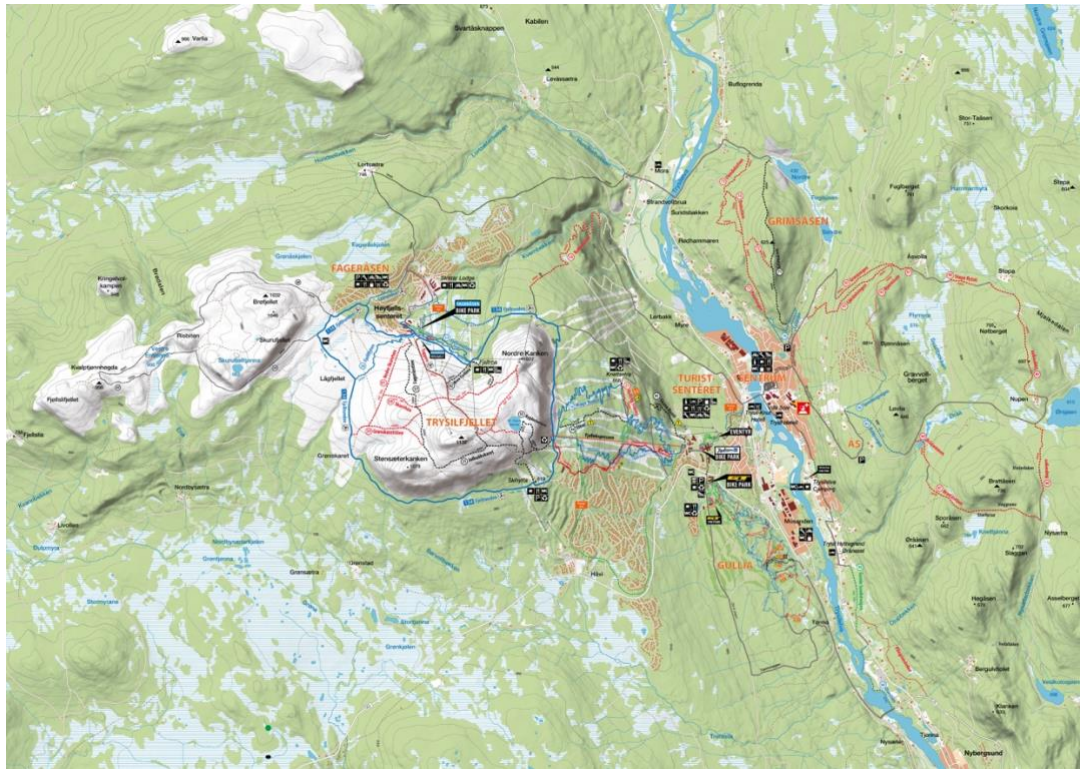
Alpinkommunene er med på å sette folk i bevegelse og plasserer destinasjonene på kartet ved å tilby aktiviteter gjennom hele året. Bransjeforeningen Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner jobber målrettet for å sikre gode rammevilkår, arbeidsvilkår og utviklingsmuligheter for våre medlemmer i Norge. Vi ønsker at hensynet til natur- og friluftsliv fortsatt skal være et grunnleggende premiss for lovverket.

I de siste 10 år har salget av el-sykler økt fra 1% til 23 % av sykkelsalget i Norge. Den største andelen av salget er terrengsykler som brukes i både byområder og i naturen. Vi ser nødvendigheten av regulering for samtidig ivareta sporløs ferdsel, vektet opp mot god besøksforvaltning omkring stadig voksende sykkelaktivitetstilbud. Sykkeltilbudet er for oss særlig viktig i fjellkommunene hvor aktiviteten i stor grad er tilknyttet eksisterende alpinanlegg som en viktig bidragsyter til bærekraftig utvikling til helårsdrift på reiselivsdestinasjonene i fjellene.

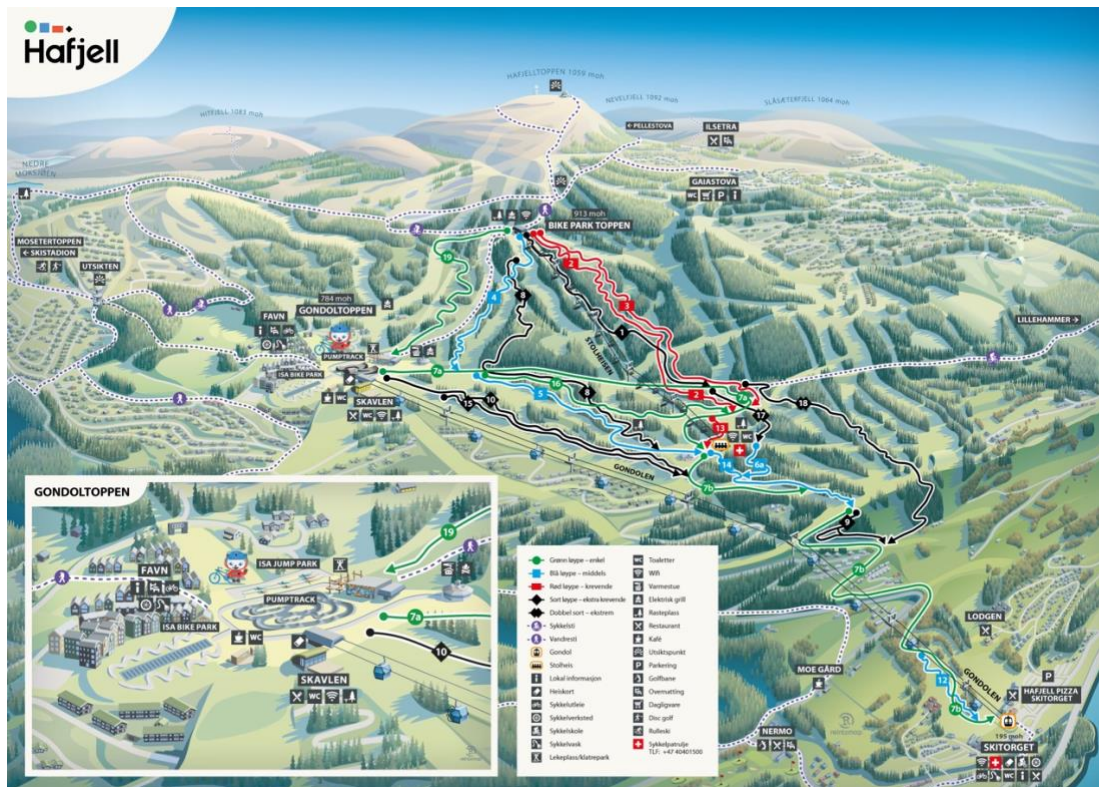
Vi ser det som svært viktig og nødvendig at det i forbindelse med innføring av lovverket, oppfordres til god dialog mellom sentrale aktører innenfor naturbasert reiseliv, lokale ski- og sykkelklubber, hyttebefolkning, friluftsansjoner, og det lokale folkehelsearbeidet i kommunen. Med gode samarbeidsprosesser lokalt bør det være mulig å komme frem til gode fellesløsninger for motorferdsel og sykling på el-sykkel i utmark og vassdrag, og samtidig ivareta målet om mest mulig sporløs ferdsel og attraktive reisemål.

Til tross for elsyklenes økende popularitet, har ingen norske kommuner funnet det nødvendig å innføre lokale restriksjoner for el-sykler, og konfliktnivået ansees å være svært lavt. I flere alpinbygder er det nå et godt utviklet, **skiltet stinettverk tilrettelagt for sykling**, der også el-sykkelen har sin plass. Se sti kart fra Trysil, Hafjell og Hemsedal som eksempler.

Eksempel sykkelkart Trysil



Eksempel sykkelkart Hafjell



Men

### § 15 Turistanlegg

*Forbudet i § 7 gjelder ikke motorferdsel som er nødvendig for transport av personale og gods til driften av betjente turistanlegg. Dette gjelder bare for transport med luftfartøy, transport på lovlig etablert traktorvei og transport på vassdrag og snødekt mark.*

*Vi ønsker at paragraf 15 også skal omfatte allerede tilrettelagte stianlegg for sykling i tilknytning til alpinanlegg, som allerede er bygge meldt. Stinettverk som kartene over viser. Vi ser ikke nødvendigheten av at kommunene her nå skal måtte gå veien om en ny lokal forskrift for å kunne tillate ferdsele på el-sykkelen i dagens allerede bygge meldte og godkjente tilrettelagte stianlegg i tilknytning til alpinanlegg. Her har el-sykkelen allerede sin plass, og den vil ikke føre til ne mer slitasje enn vanlige sykler.*

Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner har 7 av de største destinasjonsselskapene i fjellene som medlemmer, der en stor prosentandel av den aktuelle aktiviteten lovforslaget er rettet mot, skjer. Vi oppfordrer til en kunnskapsbasert tilnærming til naturforvaltning, aktivitets- og besøksforvaltning i fjellkommunene. Anbefalingen inkluderer at det etableres god og enhetlig veiledning av, skilting og et tydelig regelverk for el-sykkler på allerede tilrettelagte stier, skogsveier og veier. Slik sikrer et godt samarbeidsklima opp mot andre brukergrupper i utmark, som gående, syklende uten el, og dyreliv mfl. Dette må gjelde på tvers av kommuner som kan ha ulikt regelverk i forskrift, slik at det blir enkelt å navigere i, og følge lovverket, både for våre tilretteleggere og for gjester.

Vi ønsker samtidig å påpeke viktigheten av oppfølging omkring ureglementert bruk av el-sykling. Utviklingen skjer fort, og det er allerede vanskelig å skille el-sykler fra vanlige sykler. Både leverandører og sykkelbransjen må bidra og ta ansvar for å begrense bruken av eksempelvis sykler som er laget for å kunne gå fortere enn det loven gir tillatelse til. I den grad forutsetningene for ansvarlig bruk av utmark skal utvikles, bør det legges økt fokus på kontroll og sanksjoner knyttet til bruk av ulovlige/modifiserte elsykler ihht NS-EN15194, hvor den enkleste kontrollen er om sykkelen har korrekt CE-merking, samt test av max hastighet.

Bransjeforeningen er allerede er godt i gang med arbeidet for å sikre trygg drift av tilrettelagte sykkeltilbud. Våren 2024 lanserte bransjeforeningen denne guiden; [«Ansvar og sikkerhet ved tilrettelagte sykkelaktiviteter»](#), som vi håper og tror også kan bidra til å «ramme inn» hva som kan ansees som et allerede tilrettelagt sykkeltilbud, der vi mener at El-sykkelen har sin plass i dag.

### **Definisjon Turistanlegg**

Vi forutsetter videre at definisjonen av turistanlegg er tilstrekkelig vid slik at alle andre reiselivsannlegg som overnattingssteder, opplevelses- og aktivitetsannlegg, sykkelparkannlegg, servering og lignende er inkludert i begrepet turistanlegg.

*Paragraf 15 må også gjelde trafikk til eksempelvis serveringssteder, utleiesteder og andre innen og i tilknytning til alpinanlegg, som er avhengig av tilkomst og nyttetransport i dag. Anleggene (alpinanlegg) vil som regel ha akkurat de samme behovene for å frakte inn matvarer, førstehjelp og utstyr som de betjente anleggene det vises til, og det er ingen grunn til å behandle disse typene anlegg forskjellig. Dette gjelder både kommersielle og ideelt drevne alpinanlegg (eksempelvis drevet av idrettsklubber og lag, på dugnad osv.)*

Videre støttes forslagene fra NHO Reiseliv og Skiforeningen;

#### **Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel**

##### **§ 30 Skiløyper og skibakker**

*Kommunen kan gi tillatelse til motorferdsel på snødekt mark og islagt vassdrag når ferdselele er nødvendig for preparering av skiløyper og skibakker.*

*NHO Reiseliv mener at dagens lovgivning for preparering av skiløyper fungerer godt og bør videreføres. Her henviser vi til Skiforeningen som i sitt høringsvar til denne sak skriver at: Vi er*



*bekymret for at den foreslåtte endringen i motorferdselloven vil gi mindre sammenhengende skiløyper og et dårligere tilbud for folk som ønsker å gå på ski.*

*Mange løypeområder prepareres på tvers av kommunegrensene, og vi er bekymret for at kommunevis behandling vil gi dårligere sammenheng i løypenettet.*

*Arealplan er et lite egnet virkemiddel for å regulere hvilke løyper som kan kjøres uten tillatelse etter motorferdselloven.*

*Skiforeningen anbefaler at dagens lovgivning for preparering av skiløyper videreføres, med en tillatelse direkte etter motorferdselsforskriften for aktørene som i hovedsak prepareres skiløyper.*

*Det er en lite byråkratisk ordning, og den sikrer sammenhengende skiløyper uavhengig av kommunegrensene. Det fremgår av NOU-en at dagens ordning har vært lite diskutert, noe som må ses på som et signal om at den fungerer godt.*

### **§ 39 Tillatelse til motorferdsel i verneområder eller foreslåtte verneområder etter naturmangfoldloven**

*Trenger et tiltak tillatelse både etter en verneforskrift etter naturmangfoldloven kapittel V og etter motorferdselloven, kan tiltakshaver velge å søke om tillatelse parallelt. Vedtak skal i slike tilfeller først fattes etter verneforskriften, dersom ikke annet følger av verneforskriften eller forvaltningsmyndighetens samtykke, jf. naturmangfoldloven § 48 tredje avsnitt. Der tillatelse til motorferdsel kan påvirke verneverdiene i et verneområde gjelder reglene i naturmangfoldloven § 49. Kommunen kan etter naturmangfoldloven § 44 uten videre avslå søknad om motorferdsel i foreslåtte verneområder når det er foretatt kunngjøring etter naturmangfoldloven § 42.*

*NHO Reiseliv mener at søknadsprosessene for de formål som tillates kan forenkles ytterligere. Der det er et relativt konstant transportbehov mener vi hovedregelen bør være at det gis tillatelser for 4 år av gangen. Søknadsprosedyrene i verneområder kan også forenkles ytterligere. Det oppleves unødvendig byråkratisk med dobbel søknadsbehandling i verneområder, hvor man både må søke den enkelte kommune og vernemyndighetene etter et nesten likt regelverk (i tillegg til tillatelse fra grunneier).*

Vennlig hilsen

Camilla Sylling Clausen  
Generalsekretær