



Allemansrätten hotas av elcyklar i naturen

DEBATT

Elcyklar har en tyngd och en fart som riskerar både naturvärden och andras naturupplevelser, skriver Ingemund Hägg.

Allemansrätten, denna rätt grundad på sedvänja, är i dag icke-motoriserad. Den innebär att man i naturen kan gå till fots, springa, cykla, rida, åka skidor – allt icke-motoriserat. Men att ge sig ut i terrängen med mopeder, motorcyklar, fyrhjulingar, bilar mm är inte tillåtet enligt allemansrätten. Sådana motoriserade aktiviteter i naturen måste följa terrängkörningslagen och kan under vissa villkor vara tillåten om markägaren ger tillstånd.

Men nu hotas allemansrätten av elcykeln (observera, här avses inte elsparkcykel). Är detta fordon ett motorfordon eller bara en cykel? Elcykel med vissa preciserade egenskaper – eldrivet fordon med trampanordning, max 25 km i timmen, max 250 W effekt – definieras av Transportstyrelsen som cykel och får då i likhet med vanliga cyklar användas på gator, vägar, cykelbanor. Men hur är det i terrängen, ute i naturen?

I en ny utredning – Hållbar terrängkörning (SOU 2019:67) – ägnas stort utrymme att gå igenom vad allemansrätten är för något och det slås fast att denna sedvanerätt är icke-motoriserad. Det vill Naturvårdsverket också slå vakt



Elcykeln bör klassas som fordon och inte som cykel för att inte allemansrätten ska smygmotoriseras.

FOTO: PONTUS LUNDAHL/TT

om. Om Transportstyrelsens definition av elcykel skulle få gälla också för naturen så smygmotoriseras allemansrätten.

Elcyklar blir allt vanligare i Sverige. Det är välkommet. Men elcykeln i terrängen, i naturen på barmark (jag behandlar inte vad som gäller på snötäckt mark och vatten som ju inte är så relevant för cykel) borde inte likställas med cykel utan med fordon med motor. På mark som i Förordningen om vägtrafikdefinitioner inte ses som väg måste gälla att elcykel ska ses som ett motoriserat fordon

Får vi inte ett sådant klargörande när det gäller naturen kommer elcykeln, inte minst el-mountain-bi-

kes (eMTB), att mer och mer användas för förflyttning i naturen. I dag är trycket från elcyklar i naturen inte så stort. Men utan restriktioner kommer elcyklandet att växa lavinartat där.

Elcykling på vandringsleder innebär att vandrare som rör sig i långsam takt kommer att möta och köras om av personer på elcykel med höga hastigheter. Risk för otrivsel och även kollisioner är inte försumbar. Höga hastigheter kan vara störande för djurlivet i naturen. Och elcykeln är något tyngre än vanlig cykel och i kombination med hög hastighet är risken för skador på marken större än vid vandring eller vanlig cykling. I delar av fjällvärlden

skulle rennärningen störas av elcykling.

Den allvarligaste invändningen mot elcykel i naturen är att det skulle bli helt omöjligt att hålla fast vid dagens begränsning till 25 km/tim och 250 watt. Det finns idag på marknaden ett utbud av tuning kits och liknande som gör det möjligt att uppgradera elcykeln till högre hastigheter än 25 km/tim. Det öppnar för andra idag ännu inte uppfunna motoriserade fordon att i likhet med dagens elcykel i praktiken att betraktas som cykel. Och i praktiken inte kunna kontrolleras om de håller sig inom gränserna 25 km/tim och 250 watt.

Argument för elcykling

i naturen som att man kan nå mycket längre ut i naturen, att motorn inte bullrar, att det är el och inte bensin som driver motorn väger inte upp de negativa effekterna. Den icke-motoriserade allemansrätten skulle heller inte hindra möjligheter för naturnära elcykling. På flera platser i landet har med markägares tillstånd skapats möjligheter att använda vissa väg- och stigslingor för turer med elcykel. Det är välkommet.

Transportstyrelsens definition av elcykel som cykel avser vägar, gator och cykelbanor. I terräng, där allemansrätten gäller, hör elcykeln inte hemma. Precis det som Naturvårdsverket med rätta hävdar.

Ingemund Hägg