

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se.

LOK-gruppen är en sammanslutning med representanter för nationella och regionala cykelleder i Sverige. LOK-gruppen som bildades 2012 har som syfte är att utbyta erfarenheter och verka i riktning mot att intresset för att cykelturism ökar i Sverige. Målet för LOK-gruppens verksamhet ska visa att gruppen bidragit till ett utökat system av turismcykelleder i Sverige där besöksnäringen ges en möjlighet att växa.

LOK-gruppen vill härmed ge sitt remissvar till SOU 2017:95, Ett land att besöka, en samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring. Diarienummer: N2017/07438/FF.

Kapitel 3 - Mål för politiken

LOK-gruppen ser positivt på att regeringen tar fram en nationell strategi för hållbar turism och växande besöksnäring och att detta görs i samverkan med statliga myndigheter, länsstyrelsen, regioner, kommuner samt besöksnäringen och i relevanta delar beakta den strategi för naturturism som besöksnäringens aktörer utvecklar.

Den nationella strategin bör processas brett i landet och med relevanta aktörer. Vi ser också behovet av att en nuläges- och omvärldsbeskrivning tas fram med vidhängande analys av densamma. Vi vill framhålla vikten av kontinuitet och hållbarhet i arbetet.

Kapitel 4 - Hållbart samhällsbygge

Vi anser att framtagning och samordning av kunskap med utveckling av metoder och verktyg bör samordnas nationellt men att spridningen av kunskapen måste genomföras regionalt och lokalt.

Hållbar turism innebär också att arbeta tvärssektoriellt i samverkan med andra aktörer för att skapa förutsättningar för en attraktiv och aktivitetsbaserad natur- och kulturturism. När leder och rekreationsområden utvecklas och kvalitetssäkras ser vi fördelar med att identifiera

skärningspunkter, dvs. specifika servicenoder. Dessa bidrar till en styrning av besökare och därmed utökad besöksnäring, och fler arbetstillfällen vilket också gynna en levande landsbygd. Servicenoderna behöver kompletteras med kollektivtrafik.

Kapitel 5 - Digitaliserad besöksnäring med fokus på delnings- och plattformsekonomi

Behovet är stort behov av lösningar kopplade till sampaketering kring resa, boende, upplevelser på en övergripande Sverigenivå för att effektivt kunna möta den internationella och nationella kundens bokningsbehov. Härmed följer behovet av kompetensutbildning inom digitaliseringen i aktörsledet.

Kapitel 6 - Kompetensförsörjning

De förslag som läggs fram i utredningen är bra och fyller en viktig funktion när det gäller kompetensutvecklande insatser till näringen och det offentliga systemet. Vi vill tillföra behovet av en översyn av utbildningssystemet med fokus på matchning med näringslivets behov.

Kapitel 8 - Omvärld, statistik och analys

Vi vill trycka på vikten av nationellt framtagen statistik för hög jämförbarhet. Idag ser beräkningarna olika ut beroende på vilket konsultföretag som anlitas, vilket gör viss statistik otydlig eller till och med oanvändbar för nationella jämförelser.

Kapitel 9 - Trafikutbud och transporter

Vi vill lyfta fram vikten av att kollektivtrafikbranschen inkluderar cykeln som en del i resekedjan.

- Ett sätt för kollektivtrafiken att stödja turismen är att se värdet för cykelturisten att kunna ta med sig cykel på tåg och buss. Hos flera regionala aktörer kan detta göras i mån av plats, dock inte hos SJ. Med ökande antal cyklande turister (samt även ökat antal cykelpendlare) kommer under cykelsäsongen (i södra delarna av landet 15 april – 15 oktober) behovet av tågagnar för cykel att öka.
- Länstrafiken Blekinge samt Västtrafik/Västra Götaland regionen har under 2017 infört möjligheten för cyklisten att kostnadsfritt ta med sig cykel på tåget. Detta för att underlätta, stimulera och öka användandet av cykel i kombination med kollektivtrafiken.
- Att även att samordna biljettsystemen över länsgränserna mellan olika kollektiva transportaktörer innebär en förenkling av resandet hos cykelturisten.

10.5 - Allemansrätt och naturturism

Det är positivt att remissen lyfter att informationsarbetet om allemansrätten behöver förstärkas, inte minst mot entreprenörer med turismverksamhet och deras besökare. Vi vill lägga fokus på en fråga som rör allemansrätten.

De senaste åren har en ny typ av cyklar börjat säljas i Sverige och Europa, E-Bikes eller elcykel. Vi ser positivt på utvecklingen vilket möjliggör för fler att kunna nyttja cykelturistiska leder, det blir lättare för en familj eller sällskap att cykelsemestra tillsammans

även om den fysiska förmågan eller fysiska förutsättningar gör att alla inte är jämnstarka. E-cykelturism har vuxit enormt i Europa, där man till och med inrättat laddstationer efter vissa leder. För att Sverige ska hänga med i utvecklingen behöver vi lyfta problematiken som texten och tolkningen på Naturvårdsverkets (NVV) hemsida skapar. LOK vill i sammanhanget alltså lyfta fram frågan om elcykelns tillåtlighet utanför väg. I Sverige finns i dag tusentals markägaravtal mellan olika huvudmän och markägare angående mountainbikeleder. Dessa avtal har i de flesta fall skrivits innan el-cykeln blev populär och avtalen gäller cykel och inte motoriserade fordon. En elcykels egenskaper följer främst av standarden SS-EN 15194: 2009 och cyklar som uppfyller dessa krav (pedalassistans, max 250 W märkeffekt samt hjälpmotor upp till 25 km/h) faller under Transportstyrelsens definition på fordonsslaget cykel och inte motordrivet fordon.

NVV uppger på sin hemsida bl.a. att elcyklar förvisso inte orsakar "större miljöpåverkan" än vanlig cykel men att "Allemansrätten är icke motoriserad" och att framförande av elcykel därför kräver markägarens tillstånd. Avseende uttrycket "Allemansrätten är icke motoriserad" hänvisar man till att det i prop. 2009/10:238, prop. 1995/96:226, SOU 1993:51, lagkommentaren till 17 § NVL, lagkommentaren till 7 kap. 1 § miljöbalken) *har slagit fast att det inte finns någon "motoriserad allemansrätt"*. LOK:s anser dels att NVV inte redovisat vad som följer av de källor som anges på ett sakligt och objektivet sätt, dels att NVV:s slutsatser är felaktiga. Vi bifogar ytterligare text till varför vi anser det till remissen. Sammantaget anser LOK att NVV:s slutsats och påstående om att elcyklar inte får framföras i terräng med hänvisning till att det inte finns någon motoriserad allemansrätt är felaktigt och vilseledande. Med hänsyn till att (lagliga) elcyklar faller under fordonskategori cykel och att cykling i terräng faller under allemansrätten (jmf. lagkommentaren till 7 kap. 1 § Miljöbalken) kan rättsläget enligt LOK inte uppfattas på annat sätt än att även elcyklar får framföras i samma utsträckning som övriga cyklar. Vi föreslår att regeringen ger Naturvårdsverket i uppdrag att se över texten. Följden blir då att de huvudmän som ansvarar för cykelturistiska leder i Sverige som går på annat än väg inte tvingas skriva om alla avtal utan det räcker att informera markägaren om att el-cyklar med en maxhastighet på 25 km/h faller under allemansrätten eftersom de klassas som cyklar av Transportstyrelsen.

10.7 - Turism i skyddade områden

Ett sätt att styra besökare till specifika områden är att utöka möjligheten att fler leder (MTB-, rid- och cykelleder) anläggs på platser där man idag inte accepterar dessa, exempelvis i naturreservat och nationalparker. På så sätt avlastas redan hårt utsatta leder med högt slitage. En designad MTB-led ger mindre slitage på naturen än en naturlig stig där MTB förekommer. Detta bidrar också till att det blir enklare för besöksnäringen att etablera sig i anslutning till lederna.

10.10.3 - Leder

Nationell märkning av leder

Leder är precis som vägar en turistisk infrastruktur. Idag har lederna olika märkning, kvalitetssäkring och svårighetsgradering i olika delar av landet, vilket kan uppfattas förvirrande för besökaren. Genom att ta ett helhetsgrepp och arbeta fram en nationell modell som på sikt skapar en enhetlighet kring leder och märkning kan Sverige bli en ledande vandring- och cykelnation.

En ledhuvudman borgar för högre kvalitet

Krav på ledhuvudman vid utvecklandet av cykelleder är spelar en avgörande roll. Vid utveckling av leder har en ledhuvudman en viktig funktion i att samordna arbetet för flera samarbetspartners avseende förvaltning, hållbar utveckling, långsiktig finansiering för att nå ett resultat av hög kvalitet.

Utvecklande av mountainbikeleder

Att hantera utvecklingen av mountainbike-leder kan vara utmanande med tanke på känslig terräng, markägarefrågor och avtal. Det är positivt att remissen lyfter vikten av att tidigt involvera länsstyrelsen för att få lederna godkända.

Det är också viktigt vid utvecklandet av mountainbikeleder att ta hänsyn till vandringsleder och ridleder för att kunna ge både mountainbike-utövare och vandrare och ryttare en hög kvalitet av nöjdhet.

Förslag kvalitetssäkring av skötsel och drift av mountainbikeleder

Vi ser det som utomordentligt värdefullt att utredaren föreslår att skyddad natur på olika sätt kan ställas tillgänglig för kommersiell verksamhet. En komplettering till detta kan vara att genomlysna hur kommersiella zoner i skyddat område kan vara ett sätt att nyttja naturreservat och nationalparker på ett varsamt sätt. Men det behövs mer och vi föreslår följande:

- Det är lämpligt att ta fram ett förslag på hur skötsel och drift kan kvalitetssäkras för leder, men det behövs också ett förslag på hur man kan samarbeta med markägaren vid slutavverkning. För en mountainbikeled eller vandringsled kan det vara förödande med ett kalhygge. Den turistiska attraktiviteten på en sträcka kan försvinna helt. Genom att nationellt ta fram nya riktlinjer för hur avverkning kan hanteras samt att presentera beräkningsmodeller för ett alternativt hyggesbruk som även den privata markägaren kan ta del av, kan man ta steg mot att säkra upplevelsen längs leder för både cyklisten, vandraren och naturturismföretag. Ett förslag skulle kunna vara att titta på för- och nackdelar på en modell för buffertzoner längs några av Sveriges leder. Vi föreslår att Sveaskog eller annat större skogsbolag går i bräschen för en sådan modell.

Kapitel 14 Regler, tillstånd och tillsyn

Förenkling av bl.a. kommunala e-tjänster samt ändringar avseende regler där dessa utgör ett hinder i besöksnäringens verksamhet är av största vikt. Exempel på hinder finns bland annat där outdoor-företagare behöver hantera matlagning utomhus, där företag som erbjuder outdoor-produkter och där kunden behöver hämtas upp, inte kan göra detta utan taxitillstånd. Även regler vid event är komplicerade.

Det är också viktigt med en avtalsreglering mellan markägare och de näringsidkare som avser att bedriva kommersiell verksamhet på annans mark, framför allt inom ramen för hållbar miljö och social hållbarhet, men ska också ses inom ramen för en ekonomisk hållbarhet.

Generella synpunkter

Bilfria cykelleder

Längre bilfria cykelleder är viktiga för att besökaren ska kunna få en attraktiv upplevelse. Det finns en förståelse för att Trafikverket behöver säkra stråk för pendling och studier och för en ekonomisk planering. Cykelleder som ligger utmed trafikerade vägar utgör dock inte

attraktiva leder för den besökande cykelturisten som efterfrågar tysta natur- och kulturmiljöer. Ur hälsosynpunkt är inte cykelleder som ligger intill trafikerade leder med motorfordon att föredra. Det är viktigt att cykelturisterna känner sig nöjda med förhållandena. Vi tror att det går att skapa ett mycket bättre samarbete mellan Trafikverket och regionala aktörer där en plan för hur rekreativ cykling och cykelpendling ska kunna utvecklas. Vi anser att det redan nu bör påverka den aktuella infrastrukturplaneringen.

Krav på kartläggning av turismcykelleder bidrar till bättre planering hos Trafikverket och skogsbolag

En kartläggning av regionala, nationella och lokala turismcykelleder bör också finnas i Trafikverkets databas samt hos statens egna och större skogsbolag för att ge en överblick över de turistiska lederna. Kartläggningen bör följas av riktlinjer och rutiner som beskriver hur man tar hänsyn till cykelleder när man planerar för vägbyggen och vid avverkning i linje med utvecklingen av naturturism.

Rätt upphandling hos Trafikverket bidrar till högre kvalitet på turismcykelleder

Det är också av vikt att Trafikverket i sin upphandling av underleverantör för drift och underhåll av turismcykelleder utgår ifrån kriterier gällande kvalitet av underlag, utmärkning mm som beskrivs i Trafikverkets handbok – *Cykelleder för rekreation och turism. Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*, där snabba och effektiva åtgärder är väsentliga för framkomligheten för cykelturisten.

Förtydligande av text om e-cykel under rubriken Allemansrätten, kapitel 10:5

Naturvårdsverket (NVV) uppger på sin hemsida bl.a. att elcyklar förvisso inte orsakar "större miljöpåverkan" än vanlig cykel men att "Allemansrätten är icke motoriserad" och att framförande av elcykel därför kräver markägarens tillstånd. Avseende uttrycket "Allemansrätten är icke motoriserad" hänvisar man till att det i prop. 2009/10:238, prop. 1995/96:226, SOU 1993:51, lagkommentaren till 17 § NVL, lagkommentaren till 7 kap. 1 § miljöbalken) har slagit fast att det inte finns någon "motoriserad allemansrätt". Till att börja med var det uttryckliga syftet med utredningen i SOU 1993:51 att föreslå åtgärder till minskning av bullerskapande trafik med snöskotrar i fjällområden och motorbåtar i skärgården. Det anges inte i utredningen att "det inte finns någon "motoriserad allemansrätt"". Däremot följer av utredning att "Allemansrätten inte ger utrymme för motoriserade aktiviteter som medför mera betydande störningar av omgivningen" (vår understrykning), samt bl.a. att möjligheten att framföra motorfordon på annans mark hindras av terrängkörningslagen, att markägare inte är skyldig att öppna grind för fordon, att fordonstrafik som skadar marken kan vara brottslig m.m. Samtidigt uppger Statens Naturvårdsverk (numera NVV) ett yttrande i bilaga 2 till utredningen att "I Sverige har rätten att köra skoter på annans mark knutits till allemansrätten och i större delen av landet är det därför tillåtet att köra skoter.". Dåvarande NVV:s uppfattning var alltså att det visst fanns möjlighet att koppla fordonstrafik i terräng till allemansrätten.

I prop. 1995/96:226 omnämns inte motoriserad allemansrätt genom några egna slutsatser utan man gör endast en hänvisning till just SOU 1993:51. I prop. 2009/10:238 endast mycket kortfattat att terrängkörning med motorfordon inte ingår i allemansrätten utan är "strikt reglerad i särskild lagstiftning". Dessa två källor utgör alltså endast ett uppreparande av vad

som allmänt följer av SOU 1993:51 och innehåller inte några egna självständiga utredningar eller slutsatser.

Naturvårdslagen upphörde att gälla 1 januari 1999 genom miljöbalkens ikraftträdande. Av lagkommentaren till miljöbalken 7 kap. 1 § om hänsyn och varsamhet vid nyttjande av allemansrätten följer förvisso någon allemansrätt avseende biltrafik och andra motordrivna fordon (även moped) inte finns och hänvisning görs här till terrängkörningslagen. I stycket ovan anføres däremot att cykling "medför sällan större skaderisker än gångtrafik och torde få ske i stort sett i samma utsträckning".

En elcykels egenskaper följer främst av standarden SS-EN 15194:2009 och cyklar som uppfyller dessa krav (pedalassistans, max 250 W märkeffekt samt hjälpmotor upp till 25 km/h) faller under transportstyrelsens definition på fordonslaget cykel och inte motordrivet fordon.

Sammantaget anser LOK att NVV:s slutsats och påstående om att elcyklar inte får framföras i terräng med hänvisning till att det inte finns någon motoriserad allemansrätt är felaktigt och vilseledande. Med hänsyn till att (lagliga) elcyklar faller under fordonskategori cykel och att cykling i terräng faller under allemansrätten (jmf. lagkommentaren till 7 kap. 1 § Miljöbalken) kan rättsläget enligt LOK inte uppfattas på annat sätt än att även elcyklar får framföras i samma utsträckning som övriga cyklar.

Örebro 2018-04-06

Kontaktperson: Katarina Rönnbacka-Nybäck

Region Örebro

E-post: katarina.ronnbacka-nyback@regionorebrolan.se

Cykelleder och organisationer som är representerade i LOK-gruppen.

Bergslagen Cykling, Region Örebro

Unionsleden, Interregprojekt Karlstad-Moss, projektledning Bengtsfors.

Visit Dalarna, Biking Dalarna

AB Götakanal bolag, cykla längs kanalen, projektledning Motala

Turistrådet Västra Götaland

Ölandsleden, projektledning Borgholm

Cykla och vandra i Sjuhärad, samverkan sju kommuner, projektledning Borås

Kattegattleden (nationell cykelled 1), Region Halland

Sydostleden (nationell cykelled 2), Region Skåne

Sydostleden (nationell cykelled 3, invigning 2019), Region Skåne