

Østmarkas Venner
Postboks 129 Tveita
0617 Oslo



Oslo kommune
Friluftsetaten
Postboks 1443 Vika
0115 Oslo

Oslo 14. september 2005

Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger 2006-2015

Østmarkas Venners høringssvar

SAMMENDRAG

Høringsutkast til flerbruksplan for Oslo kommunes skoger inneholder en rekke positive forslag om vern av viktige områder i Østmarka og opprusting og tilrettelegging for det enkle friluftsliv. Østmarkas Venner er imidlertid svært forundret over den tilsynelatende mangel på helhet og sammenheng mellom henholdsvis naturvern/friluftsliv og skogsdrift. Vi tenker her spesielt på forslagene om en betydelig utvidelse av veinettet i Østmarka. Flere av disse veiene går igjennom eller tett inntil områder som er foreslått vernet på grunn av naturverdier eller av hensyn til friluftslivet. De fleste veiene vil også bli anlagt igjennom våtmarksområder. Hvis de foreslåtte veiutbyggingene gjennomføres, forringes Marka vesentlig og mister mye av sin verdi. Da har ikke Friluftsetaten ivaretatt sin oppgave som forvalter av friluftsverdier for byens befolkning.

Det er nå et politisk flertall på Stortinget for en egen "Markalov". Dersom ikke Oslo kommune tar våre innvendinger mot den storstilte utbygging av veier i Marka til følge, vil Østmarkas Venner ta opp saken med overordnede myndigheter og be om at veiutbygging i Østmarka blir lagt på is inntil arbeidet med ny lov om bymarker er slutført.

Innledning

Østmarkas Venner har mottatt til høring Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger 2006-2015.

Østmarkas Venner har nærmere 3.000 medlemmer, inkludert borettslag og foreninger. Foreningen har som formål å bevare Østmarka som natur- og friluftsområde for dagens og kommende generasjoner. I § 3 i Østmarkas Venners vedtekter heter det at foreningen skal arbeide for å bevare markagrensa, arbeide for å sikre adkomsten, hindre tekniske inngrep som forringes Østmarka som naturområde og unngå motorisert og støyende aktivitet i Marka. Videre skal foreningen arbeide for å sikre det biologiske mangfold, bevare vann og vassdrag, sikre det enkle friluftsliv og oppnå et skogbruk som sikrer naturverdier og friluftsliv.

Sammenhengende natur- og friluftsområder nær større byer er det i dag stor knapphet på, og de har en uvurderlig betydning som rekreasjonskilde, opplærings- og tumleplass for barn og unge og arena for naturopplevelser. I tillegg er slike områder viktige for det forebyggende helsearbeidet, både fysisk og psykisk, og bidrar til at barn kan utvikle motoriske ferdigheter.

Bruk av Marka til fysisk aktivitet, som trim/trening, fot- og skiturer, bading, sykling, padling osv. er en svært viktig del av den norske friluftslivskulturen. I et miljøperspektiv er nærområdene ekstra viktige, fordi de muliggjør hverdagsfriluftslivet og er lette å nå uten motorisert transport.

Oslomarka er Norges mest brukte, og utvilsomt det viktigste, natur- og friluftsområdet i Norge. Over 1 mill mennesker har 0,4% av Norges areal som sitt nærområde, og Marka er derfor svært mye brukt året rundt til mange typer av friluftaktiviteter. I tillegg til at deler av Marka er vernet etter naturvernloven, er den også underlagt spesielle regler som skal ivareta dette unike området for kommende generasjoner. Oslomarka forvaltes etter § 17 b i Skogloven (som ett av to områder i Norge), der det er lagt begrensninger på hogst (bl.a. flatestørrelser), og det er strenge regler for hogst inn mot stier og skiløyper, vassdrag og våtmark, og for opprydding etter hogst. Videre har Oslo kommune særskilte regler for drift av sin skog (jfr. flerbruksplan for Oslo kommunes skoger), der hensynet til friluftsliv og naturverdier skal gå foran hensynet til økonomisk avkastning. Bystyret vedtok den 05.06.91 en egen kommunedelplan for Marka (endret 24.06.92), la arealet ut som LNF-område, fastsatte en Markagrense og egne planbestemmelser.

Siden forrige utarbeidelse av "Flerbruksplan for Oslo kommunes skoger" er det vår oppfatning at hensynet til friluftslivet har styrket seg betraktelig, bl.a. ved utarbeidning av kommunedelplan for friluftsliv (bystyresak 84, 16.03.05) og kommunedelplan for idrett (bystyresak 85, 16.03.05). Østmarkas Venner hilser en sterkere vektlegging av friluftslivet velkommen, og mener at dette gir en ytterligere forpliktelse ved prioritering mellom økonomisk utbytte av kommuneskogen og friluftsliv/verneverdier.

Denne vektleggingen er også fulgt opp i "Mål og retningslinjer for forvaltning og drift av Oslo kommunes skoger" som ble vedtatt av bystyret 16.06.05: "Kommuneskogene skal forvaltes og drives i pakt med økologiske og bærekraftige prinsipper. Det biologiske mangfold skal bevares og videreutvikles. **Forvaltningen skal ha friluftsliv- og verneinteressene som det bærende grunnlag og økonomiske hensyn skal underordnes disse**" (vår utheving). Oslo kommune legger også vekt på at "Helhetlig og kunnskapsbasert forvaltning og drift skal bidra til at kommuneskogene er et forbilde i flerbruk både nasjonalt og internasjonalt."

Med dette som bakteppe er det med stor forundring vi leser deler av høringsutkastet til Flerbruksplan. Det vi sikter til er kapittel 11 Skogsoversikt, avvirkningsprognoser, hogstkvantum og driftsopplegg, og da særlig forslaget om en betydelig utvidelse av veinettet i Østmarka. Vi vil komme særskilt tilbake til dette viktige kapitlet.

GENERELLE KOMMENTARER

Innledningsvis vil vi understreke at det er mye positivt i forslaget til Flerbruksplan, dette gjelder spesielt kapittel 3 og 4. Det vi er svært forundret over er den tilsynelatende mangel på helhet og sammenheng mellom henholdsvis skogsdrift og naturvern/friluftsliv. Det skinner igjennom at det må ha vært dårlig samordning mellom de ansvarlige for hhv. plankapitlene 3-4 og 11. Kapittel 11 framstår etter vår mening som et eksempel på lite bevisst natursyn og manglende økologisk forståelse, og er ikke i tråd med overordna mål og retningslinjer.

Kommuneskogene ble i sin tid primært anskaffet av hensyn til drikkevanns- og friluftsjnteressene. Hittil har det vært tverrpolitisk enighet i Oslo kommune om at det er naturmiljø og friluftsliv som er overordnet de økonomiske interesser. MMIs Holdnings- og brukerundersøkelse i forkant av arbeidet med Flerbruksplanen viser tydelig at det er det enkle friluftsliv, turgåing, naturopplevelser, stillhet og ro som er de dominerende formål for Markas brukere.

I forslaget til Flerbruksplan bryter Oslo kommune med tidligere praksis om barmarksdrift og går inn for helårsdrift. De begrunner dette selv på følgende måte: *”Økt hogstkvantum og mer tynningsdrift vil medføre at en stor del av året må nyttes til hogst og framkjøring av virke til vei. Tynningsbestandene er spredt over hele skogarealet. For å kunne behandle områdene til riktig tid er det derfor viktig med driftsveier som kan benyttes hele året. Det er særlig Østmarka som er dårlig dekket med driftsveier”*.

Det er en stor mangel ved planen at det ikke framkommer hvor stor andel av tømmeret som skal tas ut i Østmarka og hvor. De hogstkvanta som det legges opp til å ta ut, er fortsatt lavere en tidligere avvirkningsnivå og burde ikke gi behov for helårsdrift i planperioden. Det kan se ut som veiene primært skal dekke ”behov” i neste planperiode. Østmarkas Venner kan ikke godta den foreslåtte utbygging av veinettet i Østmarka.

Hvilke biologiske undersøkelser ligger til grunn for valg av veitraseer til helårsdrift? Har en vurdert skadene på myrområder og øvrige våtmarker? Vi savner en konsekvensutredning av behovet for å bygge nye traktorveier og tømmertransportveier. Har Friluftsetaten for eksempel beregnet kostnadene ved utbygging av veier til helårsdrift kontra fortsatt utkjøring på frossen mark? Er disse kostnadene vurdert opp mot negative konsekvenser for natur og friluftsliv? Etter vår mening - og her har vi et overveldende flertall av brukerne med oss – er det ikke hensynet til skogbruket som skal styre utbygging av infrastruktur i Østmarka. Vi har en mistanke om at det her dreier seg om en uheldig konsekvens av sammenblanding av roller, ved at den som utfører også er den som forvalter.

Vi ser oss nødt til å spørre: Hva er hensikten med en Friluftsetat som fører til en bit for bit-utbygging og på sikt en sterkt redusert kvalitet av Østmarka som natur- og friluftsområde? Er Oslos befolkning tjent med en kommunal etat som tilsynelatende er mest opptatt av å ta vare på sine skogtekniske arbeidsplasser, og som lar det gå foran hensynet til naturopplevelser og friluftsliv som nettopp representerer de viktigste verdiene i Marka for byens befolkning? Hvis de foreslåtte veiutbyggingene gjennomføres, forringes Østmarka vesentlig og mister mye av sin verdi. Da har ikke Friluftsetaten ivaretatt sin oppgave som forvalter av friluftsliv- og naturverdier for byens befolkning.

KONKRETE MERKNADER TIL PLANEN

Kap. 3 Naturvern

3.2 Våtmarker

Østmarkas Venner (ØV) støtter administrativt vern av Sørlimyra og Skogsmosen i Østmarka. Vi vil bemerke at vi ikke anser utbygging av traktorvei på begge sider av Skogsmosen som forenlig med vern, se for øvrig kommentarer til kap. 11.

3.6 Bevaringsskog

ØV støtter fortsatt administrativt vern av de omtalte 15 bevaringsskogområdene i Østmarka. I avsnittet er bl.a. Lutvann, Svartdalen, Spinneren og Sølvdoblabecken tatt med i lista over aktuelle områder. I disse områdene skal det ikke foretas ”skogbehandling eller andre inngrep” (avsnitt 3.6.3). De samme områdene er nevnt i avsnitt 4.1 *Eventyrskog*, og i slike områder skal hogst være tillatt. Her trengs det en presisering om at de fire områdene må behandles som bevaringsskog.

Som for punkt 3.2 vil vi påpeke at flere av områdene synes å bli berørt av veier og hogst. Vi synes det er beklagelig at resultatet av de pågående registreringene av biologisk mangfold (MIS) ikke er tilgjengelige før planen legges ut på høring. Dette er særlig bekymringsfullt i forhold til planlagte veiinngrep i Østmarka. Vi synes ikke det er god nok sammenheng mellom foreslåtte retningslinjer for behandling av bevaringsskogen og forslag om veier i eller tett inntil områdene.

Kap. 4 Vern av områder for friluftsliv

4.1 ”Eventyrskog”

ØV er svært fornøyd med at flere områder i Østmarka med stor verdi for friluftslivet er foreslått vernet. Dette gjelder Evensmosan, området Lutvann-Sarabråten inkludert Krokstjern og Puttdalen, og Sølvdoblabecken-Spinnerenområdet. Vi vil berømme NOA som har foretatt kartleggingen og utarbeidet forslagene i samarbeid med øvrige organisasjoner. Vi imøteser videre kartlegging med stor interesse. Det som også her er beklagelig er at Friluftsetaten foreslår traktorveitbygging tvers gjennom Sølvdobra-Spinnerenområdet, samt et par andre veiutbygginger som vil grense inntil eller berøre området.

Når det gjelder retningslinjer for behandlingen vil vi under kulepunkt 2 foreslå at også NOA konsulteres ved eventuell hogst, og at ØV trekkes inn i planleggingen for områdene i Østmarka.

4.2 Skogparker

ØV støtter forslaget om administrativt vern av tre ”Skogparker” i Østmarka: Sarabråten, Rustadsaga-Ulsrud og Askevann. Vi vil særlig framheve Askevann, som i årene framover vil få økt betydning pga. nye boligområder på Søndre Nordstrand. Nettopp av den grunn er vi skeptiske til utbygging av traktorvei i området, som nå har en natursti.

Kap. 5 Anlegg og tilrettelegging for friluftsliv og idrett

ØV vil understreke at det er viktig at en kjenner igjen mål og retningslinjer i planene. Vi vil spesielt framheve viktigheten av det enkle, naturvennlige friluftslivet og at tyngre tilrettelegging skal konsentreres til randsonen til Marka. Generelt bør det vektlegges å bedre tilgjengelighet og friluftslivstilbud i bydel Søndre Nordstrand, som vil ha en sterk befolkningsvekst i planperioden.

ØV støtter forslagene i 5.1-5.2.5.

5.2 Områder for friluftsliv

5.2.6 Viltforvaltning

ØV er enig med Friluftsetaten i at pattedyr og fugler har en meget stor opplevelsesverdi for brukerne av Marka. Våre medlemmer er opptatt av at den nødvendige desimering av hjortevilt skal foregå skånsomt og uten fare for turgåere. Derfor går ØV imot at ordinære jegere får kjøpe jaktkort i Østmarka. Videre vil vi advare sterkt mot innføring av jakt på småvilt i Oslo kommunes skoger. En viktig grunn til dette er nettopp opplevelsesverdien som vil bli sterkt forringet ved at en åpner for jakt. Småviltbestandene er også generelt så små at det verken er behov for eller ønskelig med noen beskatning. Tvert imot er det viktig at småviltbestandene øker, og dermed kan bidra til at flere brukere får oppleve ville dyr på nært hold. ØV mener derfor at småvilt i Østmarka bør fredes.

5.3 Anlegg for friluftsliv og idrett

5.3.1. Parkering

ØV vil understreke at det er behov for å bedre parkeringsmulighetene ved de største innfallsporene til Marka. Vi vil derfor støtte en utvidelse av parkeringen ved Rustad/Skullerud skole, så fremt dette gjøres på en skånsom måte. Men det er synd at dette er nødvendig, fordi parkeringsplassen for noen år siden ble kraftig redusert på grunn av annen utbygging. Det er ett av mange eksempler på planer i Oslo kommune som ikke henger i hop, noe som fører til en bit for bit-utbygging i Østmarkas randsone.

Det antydes videre at det kan bli aktuelt å ta i bruk det opparbeidete området ved Langbråten til utfartsparkering. Dette forslaget går ØV sterkt imot, først og fremst fordi det vil bety at man åpner for bilkjøring én kilometer lenger innover i Marka enn det som er mulig nå. Dessuten er denne veien mye brukt av turgåere og syklistene på vei inn i og ut av Marka. Vi mener at en evt. utvidelse av parkeringskapasiteten ved Grønmo må skje i tilknytning til veien inn til den nåværende P-plassen.

5.3.3 Sykkeltraséer og trillestier

ØV foreslo i sin uttalelse til "Mål og retningslinjer for Oslo kommunes skoger" at det bør etableres noen stier/traséer som prioriteres for sykling og som merkes spesielt. Det er et behov for lett opparbeidede traséer for terrengsykling, som leder syklistene utenom de mest brukte turstiene. Behovet går kun på å anlegge enkle traséer uten grusdekke. Sykkelstier bør ligge i randsone langs boligområdene.

Det foreslås to nyanlegg i Østmarka. Vi er usikre på hvilken trasé som er tenkt brukt for Grønmo-Sandbakken. Hvis denne skal realiseres ved at det bygges en driftsvei fra Trollvannsveien, via Smørhullet og til Sandbakken (jfr. vedlagte kart), går ØV sterkt imot. Enhver sykkeltrasé/traktorvei innenfor det skraverte verneområdet er uønsket.

Dersom det skulle bli aktuelt å etablere en sykkeltrasé mellom Grønmo og Sandbakken, vil det være en langt bedre løsning å ta utgangspunkt i de forbindelsene som allerede eksisterer mellom Hanoaveien og P-plassen ved Sandbakken og mellom Langbråten og Godliaveien. Det gjenstår da å opparbeide en forbindelse mellom Hanoaveien og Godliaveien. En slik sammenbindingstrasé vil ikke minst være svært nyttig for innbyggerne i de planlagte utbyggingsområdene på vestsiden av Enebakkveien, ved at den sikrer lett og bilfri atkomst til flere av innfallsporene i denne delen av Østmarka (Skullerud, Grønmo, Godlia og Sandbakken).

ØV har forståelse for behovet for en trillesti i Deledalen. Her mener vi det er viktig at forbindelsestraséen mellom Skyttenbrua og Deledalsveien kun opparbeides som trillesti, og ikke får en høyere standard.

Som Friluftsetaten er kjent med er det til dels store brukerkonflikter mellom syklistene (treningssyklistene) og turgåere. Dette må tas tak i på en bedre måte enn tidligere.

5.3.5 Ridestier

ØV støtter forslagene om nye ridestier i Østmarka og oppmyking av forbudet mot ridning i helgene. Vårt inntrykk er at hester blir ansett for å være et svært positivt element i Østmarka, og vi er ikke kjent med brukerkonflikter mellom hestefolket og turfolkene. Hester på beite i Østmarka er også en berikelse i kulturlandskapet

5.3.6 Skiløyper

Vi støtter forslaget om en ny skiløype Sandbakken–Hanoaveien–Stensrudtjern–Myrer–Grønliåsen, som vil gi en direkte forbindelse mellom nye boligområder i Oslos søndre del og Østmarka.

Som for sykkelstiene bør de tyngre tilrettelagte skiløypene anlegges i randsonene langs boligområdene.

Når det gjelder utbedring og planering av løypene Eriksvann vest og Morttjern–Vangen, samt utbedring (planering) av trenings- og konkurranseløype ved Sandbakken, lurer vi på hva man egentlig mener med dette. For at vi skal kunne ta stilling til dette, må det fremlegges mer presise beskrivelser av tiltakene. Hvis det dreier seg om tyngre tilrettelegging mener vi det ikke er i tråd med mål og retningslinjer som presiserer at tyngre tilrettelegging skal konsentreres i randsonen.

5.3.13.2 Forslag til nyanlegg

Det foreslås at fristilte arealer på Grønmo benyttes til utvidelse av nåværende golfbane til 18 hull. Østmarkas venner bemerker at det er svært viktig at de fristilte arealene på Grønmo settes av til variert friluftsliv og rekreasjon. Området rundt Grønmo betjener i dag befolkningen i Oslo syd og vil i framtida bli verdifullt for nye befolkningsgrupper. Det trengs en åpen prosess rundt etterbruken av Grønmo hvor bydelene og friluftsansjonene får anledning til å delta.

5.3.14 Hytter

5.3.14.2 Nye hytter

ØV mener at det bør undersøkes om det er aktuelt å leie ut Deliseter som ny overnattingshytte i DNT Oslo og Omegns hyttenett.

Kap. 6 Anlegg for støyende aktiviteter

6.1 Skytebane

Vi viser til vår høringsuttalelse angående alternativer til Prinsdal skytebane. Byrådet har vedtatt utredning av skytebane på Grønmo. ØV er svært fornøyd med at Friluftsetaten ikke foreslår etablering av skytebane på Grønmo i planperioden. Av hensyn til den videre behandlingen vil vi markere at en skytebane på Grønmo er helt uakseptabelt. Vi gjentar våre viktigste argumenter mot Grønmoalternativet: *”For Grønmo eksisterer det to alternativer. I begge tilfeller benyttes eksisterende areal på søppelfyllplassen, men det blir behov for en utvidelse av eksisterende parkering. Skytebanen vil ligge åpent og uheldig til. Skytebanens*

ulemper for Østmarkas brukere blir først og fremst knyttet til støy i nærheten av en av de aller viktigste innfartsårene til Marka. Dessuten blir svært viktige natur- og friluftsområder rundt Gjersrudleiken og oppover Rundvassåsen til Østmarkkapellet også sterkt forringet av støy. Med alternativ 1 blir støyen hørbar i et område på ca 10 km² fra Nøklevann i nord, via Langvann i øst til Godlia i sør. Med alternativ 2 vil en støyvoll muligens føre til at veien til Østmarkkapellet må stenges, og det blir betydelig støy mot nord og sør. Tilsvarende som for Godlia sier utredningen ingenting om hvor store områder i Østmarka som kommer innenfor Miljøverndepartementets nye støyretningslinjer. Den framtidige bebyggelsen ved Gjersrud-Stensrud vil om noen år gjøre Grønmo til et enda viktigere atkomstområde til Østmarka.”

Kap. 8 Naturstier, kulturminnestier, undervisningsbaser og besøksgård

ØV støtter forslaget om opprettelse av Ellingsrud og Grønliåsen naturstier, likeså opprettelsen av Sørli besøksgård.

Kap. 11 Skogoversikt, avvirkningsprognoser, hogstkvantum og driftsopplegg

11.3 Hogstkvantum

ØV registrerer at det foreslås en sterk økning i hogstkvantumet som sluttavvirkning (tredobling) i siste del av perioden – men at andelen skog i h.kl. 5 allikevel vil fortsette å øke. Ettersom det ikke fremgår hvilke områder i Østmarka som særlig blir berørt av denne økningen, er det vanskelig å kommentere forslaget. Dette vil vi derfor komme tilbake til i forbindelse med de årlige hogstplanene til Friluftsetaten, som vi forventer å få til uttalelse i god tid før hogstene gjennomføres. Dette har ikke alltid vært tilfelle de siste årene.

Generelt ønsker ØV en høy andel gammel skog, samtidig som vi aksepterer at hogstkvantumet kan øke noe. Men vi krever at lukkede hogster blir regelen i fremtiden, og flater blir unntaket.

11.5 Skogsbilveier, snuplasser, velteplasser og 11.6 Driftsveier

ØV registrerer at det foreslås en sterk økning av antallet helårs skogsbilveier i Østmarka, som – etter dagens veinormal fastsatt av Landbruks- og matdepartementet for 22 meter lange vogntog – vil medføre omfattende naturinngrep pga. stor veibredde, kraftige veiskuldre, godt bærelag, lave stigningsforhold og store kurvaturer på svinger. Det synes som en opprustning av veistandarden er påkrevd kun for å øke lønnsomheten ved den planlagte hogstøkningen, spesielt i planens andre periode. Dette er i strid med hensynet til friluftsliv og verneverdier, og vi kan ikke akseptere denne prioriteringen, og mener den bryter med de overordnede retningslinjene for kommuneskogene som er vedtatt av bystyret.

I tillegg til helårsveiene foreslås såkalte ”bærekraftige traktorveier” som skal kunne benyttes hele året. Vi savner en definisjon av hva som menes med ordet bærekraftig. Er det i økologisk betydning eller snakker en om en vei som skal kunne bære en traktor med tømmerlass hele året? Flere av de foreslåtte traséene ligger i svært fuktige områder. Alt i alt betyr dette at det blir nødvendig med omfattende grunnarbeider, og sluttresultatet blir trolig ganske likt ordinære skogsbilveier. Da er det langt bedre at man fortsetter som nå, dvs. kjører i terrenget vinterstid (på frossen mark) når og der hvor forholdene tillater det. Skadene som da måtte oppstå lar seg i hvert fall reparere. Bygging av en traktorvei er et irreversibelt inngrep i Østmarka

En av traséene går langs nord- og østsiden av Spinneren-området, som er foreslått som bevaringsskog. Fram til øst- og vestenden av Skogsmosen er det også foreslått driftsveier, til tross for at det i avsnitt 3.2.2 står at: ”Skogsmosen er den største myra i Oslo kommunes

skoger. Foruten å være et variert og vakkert landskapsområde, er Skogsmosen verdifull for dyrelivet.”

Å hevde, slik Friluftsetaten gjør i kap. 11.6.2, at det må bygges langt flere veier i Østmarka fordi veitettheten i dag er for lav, er å snu saken på hodet. Nettopp det at det er relativt få veier er med på å gjøre Østmarka til et ganske unikt område i Oslomarka – muligens også nasjonalt. Veiutbygging er et irreversibelt inngrep. Målet må derfor være å opprettholde dagens situasjon med hensyn til veinettet i Østmarka.

Nedenfor vil vi gå gjennom de foreslåtte veiene. Vi tar forbehold om at det kan forekomme feil i beskrivelsene av traséene fordi kartgrunnlaget som fulgte med høringsutkastet er dårlig egnet for detaljstudier.

Område A: Eriksvann–Vangen Fire traktorveier

Store deler av områdene i endene av disse veiene blir av lokalkjente brukere betegnet som viktige skogsfuglbiotoper.

1 Vangenveien (Gråbeinsvingen)–Kløftetjernshøydene

Den foreslåtte traktorveien følger rødmerket skiløype (gammel kjerrevei) til sørenden av et myrområde sør for Kløftetjern. Store deler av veien vil gå gjennom et dalsøkk med myrområde (våtmark). For å anlegge en ”bærekraftig” traktorvei må en fylle opp våte partier og sprengne fjell.

2 og 3 Torkildsmosen–Skogsmosen øst og vest

To traktorveier vil gå fra enden av opparbeidet vei og på begge sider av Skogsmosen. Skogsmosen er på Friluftsetatens eget plankart definert som bevaringsskog, og i Flerbruksplanen definert som Myr-, våtmark- og sumpskogreservat. Skogsmosen er den største myra i Oslo kommunes skoger. Foruten å være et variert og vakkert landskapsområde, er Skogsmosen verdifull for dyrelivet. Formålet er å verne kommuneskogens største myr og sikre friluftslivets- og dyrelivets interesser. I retningslinjer for behandlingen står at Skogsmosen vil ligge urørt (i planperioden?).

Den østlige traséen krysser Næssløypa og går langs vestsida av Kløftetjernshøydene. Den vestlige veitraséen på vestsida av Skogsmosen vil gå tvers over mot Paradisdalen og følge rødmerket skiløype nordover Paradisdalen til Paradisputten. Så godt som hele Paradisdalen er våtmarksområde.

4 Slåttebråten–Eriksvannshøydene

Veien vil følge vestsida av Eriksvannsåsen. Ser ikke ut til å gå i myrområder.

Område B: Rustadsaga – Elvåga, Grønmo – Sandbakken

I dette svært viktig natur- og friluftsområdet planlegges fem traktorveier (skogsbilveier) og tre tømmerbiltrasé. To av veiene går gjennom områder som er vernet/foreslått vernet for friluftslivet og/eller av naturvernårsaker. Totalt er det seks områder mellom Sandbakken og Østmarkkapellet som er karakterisert som svært viktige, viktige eller lokalt viktige naturtyper. Hele området har store friluftsverdier, og er derfor foreslått vernet som spesielt friluftsområde i denne Flerbruksplanen.

5 Klokkerud–Smørholet

I følge kartet ser det ut til at traktorveien følger rødmerket skiløype (Sandbakkenløypa) og går på våtmarksområder nesten hele veien i retning Smørholet. Smørholet blir av Oslo kommune beskrevet som en lokalt viktig og intakt lavlandsmyr med flere forskjellige vegetasjonstyper. Liten salamander forekommer på lokaliteten. Ferdslen blir av Oslo kommune beskrevet som den største trusselen mot Smørholet. Veien går tvers gjennom området som er foreslått som Eventyrskog (jfr. 4.1) og rett i utkanten av Spinneren-området som omtales som bevaringsskog i kap. 3.6.

6 Grønmo-Trollvann–Smørholet

Her foreslås både en tømmertransportvei og i forlengelse av den en traktorvei. Traktorveitraséen ser ut til å følge blåmerket sti mot Smørhullet; denne stien går gjennom et svært fuktig område. Ved Trollvann har Oslo kommune kartlagt og beskrevet tre myrområder som lokalt viktige og intakte innlandsmyrer som utgjør noen av de få gjenstående og forholdsvis lite berørte intermediær- og rikmyrer i Østmarka. Floraen er artsrik med flere interessante arter. Trusler mot disse myrene er av kommunen beskrevet som ferdslen. Vi tillater oss å tilføye veier til trusselbildet.

7 Pedersbråten–Fingerbølmyrene

Den foreslåtte traktorveien følger en rødmerket skiløype over flere bløtpatier, og ser ut til å punktere store myrpartier på sin vei. Det vil bli behov for påfylling av store steinmasser og inngrep i myr/våtmarksområdene.

Veiutbygging langs traséene 5, 6 og 7 vil føre til at veiene nesten møtes ved Smørholet og i nærheten av myrer ved Trollvann. De vil føre til mye større ferdslen og kunne trekke til seg bl.a. syklistene som vil forsøke å forsere resterende myrområder, og da spesielt Smørholet.

8 Ødegården–Langvann

Følger rødmerket skiløype oppover Gudbrandsdalen et stykke, ser ut til å følge Plankeveien videre opp en ”verneverdig” oppbygget del av Plankeveien og over Kruggmyr. Veien går gjennom det kjentfolk betegner som en god skogsfuglbiotop. Vil sannsynligvis føre til punktering av myr/våtmark og at det blir nødvendig å kjøre på med pukk etc. I dag går det en gammel kjerrevei opp Gudbrandsdalen som etter vårt syn egner seg godt til å kjøre på vinterstid.

9 Ødegården–Guldsmeden/Sør Elvåga

Den gamle eksisterende skogsbilveien skal utbedres til moderne tømmerbiltrasé. ØV er bekymret for at en standardheving av veien vil medføre omfattende naturinngrep pga. stor veibredde, kraftige veiskuldre, godt bærelag, lave stigningsforhold og store kurvaturer på svinger. Det vil etter vårt syn gå ut over verneinteressene og dessuten komme i konflikt med kulturlandskapsområde 26 og 27.

10 Grønmo–Skullerudåsen

Dette er et svært mye brukt turområde, med et omfattende stinett. Evt. veiutbygging her vil derfor kunne bli veldig konfliktfylt. For øvrig er det blitt avvirket en god del i dette området i løpet av de siste 10-15 årene. Til tross for at det ofte har skjedd i barmarksperioder, har terrengskadene blitt små, noe som dels skyldes omtenkksomhet fra Friluftsetatens side, dels de tørre grunnforholdene.

C: Andre områder

11 Nuggerud–Lauvtjern

Følger en rødmerket løype via myrområder ved Svartputten og videre blåmerket løype til Lauvtjern. Veien skjærer igjennom en uberørt ås opp mot Haukåsen hvor det allerede eksisterer en vei. Det bør undersøkes om ikke skogsdrifta kan foregå fra Haukåsenveien.

12 Karlsrud – Dalåsen

Følger umerket skiløype og passerer myrområder.

Vi vil anmode Friluftsetaten om å gå inn i dialog med Østmarkas Venner om de foreslåtte traséene. Vi imøteser også resultatene fra MIS kartleggingen og kartlegging foretatt av Siste Sjanse da vi ikke har hatt tilgang til sentralt underlagsmateriale om viktige verneverdier i Østmarka. For øvrig viser vi til vår konklusjon.

Kap. 12 Jordbruk, kulturlandskap og kulturminner

ØV støtter den forsterkede innsatsen som rettes inn mot kulturlandskapet på plassene i og inntil Østmarka, og forventer at planene følges opp med en aktiv skjøtsel til glede for natur og friluftsliv.

KONKLUSJON

Hvis de foreslåtte veiutbyggingene gjennomføres mener Østmarkas Venner at Friluftsetaten ikke er seg sitt ansvar bevisst med å forvalte Østmarkas friluftsverdier til beste for Oslos innbyggere og Markas brukere.

Som Friluftsetaten er kjent med er det nå et politisk flertall på Stortinget for å arbeide med en egen ”Markalov”. Dersom ikke Oslo kommune tar våre innvendinger mot den storstilte utbygging av veier i Marka til følge, vil Østmarkas Venner ta opp saken med overordnede myndigheter og be om at veiutbygging i Østmarka blir lagt på is inntil arbeidet med ny lov om bymarker er slutført.

Med vennlig hilsen

Steinar Saghaug
Leder

Øyvind Pettersen (sign.)
Styremedlem

Kopi:
OOF
NOA
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Skiforeningen