

Even Saugstad
Guristuveien 1d
0690 Oslo
Tlf 909 21 575
E-post: esaugsta@online.no

Fylkesmannen i Oslo og Viken
Postboks 325
1502 Moss
e-post: fmovpost@fylkesmannen.no

Oslo, 9. desember 2020

INNSPILL TIL NASJONALPARK I ØSTMARKA

Undertegnede har flere hatter knyttet til Østmarka:

- Jeg er hytteeier i Rausjømarka, har eid en liten lafta hytte på østsiden av Mosjøen siden 1995
- Jeg har skrevet flere bøker om Oslomarka generelt og Østmarka spesielt (bl.a. *Hilsen fra Oslomarka, Østmarka fra A til Å, Sarabråten – godset i skogen* og nå sist *50 historier fra Østmarka*)
- Jeg har drevet Sandbakken markastue (eid av Oslo kommune) i 11 år, fram til 2015

I tillegg er jeg aktivt med i Sarabråtens venner og er også medlem av (og er i varierende grad aktiv i) Skiforeningen, Turistforeningen og Østmarkas venner. Jeg skriver også en ukentlig blogg om Østmarka; «Østfor byen og vestfor Øyeren».

Det er i kraft av overnevnte funksjoner jeg tillater meg å komme med noen betraktninger og innspill på punktene dere nevner på nettsidene deres, og annet som kanskje kan være nyttig i den videre behandling.

Tilbakeføring

Jeg har forstått at det har blitt diskutert eventuell tilbakeføring av tekniske inngrep i området som vil inngå i nasjonalparken. Jeg håper dette *ikke* vil innbefatte eldre bygninger og installasjoner som demninger, tidligere småbruk og husmannsplasser (inkl. rester og ruiner etter disse), branntårn (branntårnet på Kjerringhøgda var i bruk fram til tidlig på 1960-tallet, kraftig restaurert og gjort om til utsiktstårn for publikum i 2000, ny restaurering i fjor utført av Bymiljøetaten) og hytter (private og foreningseide).

Tilbakeføring/fjerning av kraftlinjer tror jeg er noe alle som bruker marka vil sette pris på. Jeg vet at allerede Statskraft (?) er igang med å fjerne/endre trasé for noen linjer nord i Østmarka.

Veinettet har flere funksjoner i dag:

- Transport til fastboende, hytteeiere, DNT-/Skiforeningshytter
- Turisme; fotgjengere, barnevogner/rullestoler, syklist
- Sikkerhet (ambulanse, skogbrann)
- Et godt underlag for å preppe skiløyper
- Tømmertransport

Etter at nasjonalparken blir etablert, vil behovet for tømmertransport falle bort. Veiene som er nødvendige for å drive Vangen (Skiforeningen) og Øvresaga (DNT) samt veier for fastboende og hytteeiere mener jeg det er viktig å beholde som de er i dag – med samme standard, vedlikehold og brøyting. Jeg håper dagens veinett i sin helhet kan beholdes, men hvis noen veistrekninger må fjernes, er dette mulige alternativ:

1) Veien fra Krokhol golfbane og opp til Skjelbreiavann med avstikker til Grisemøkkmåsan (mot Sandbakken). Her er det en speiderhytte og en OFA-hytte som sikkert vil få litt problemer med transport av utstyr og vedlikehold, men ut over det er veien lite brukt vil jeg tro. Viktig hvis veien fjernes er å opprettholde en slett flate der veitraséen gikk slik at prepping av skiløyper fortsatt går greit. Løypa mellom Krokhol og Sandbakken blir regnet som en av få «tidligløyper» i Østmarka hvor Skiforeningen kan preppe løyper selv med lite snø. Denne funksjonen er viktig å ivareta. Veien fra Grisemøkkmåsan til Sandbakken ble oppgradert og utbedret sist år slik at det er mulig å sykle/trille barnevogn her.

2) Veien fra krysset ved Vangenveien og inn til Slåttebråtan ved Skjelbreiavann (fra sør). Langs denne veistrekningen ligger en privat hytte og Skjelbreia (tidligere husmannsplass) som eies av Oslo kommune og leies/drives av Oslomarka trekkhundklubb (fastboende). Her er det også servering i vintersesongen (drevet på dugnad av hundklubben). Selv om en eventuell tilbakeføring av veien her vil være upopulær for leietakerne på Skjelbreia og for den private hytteeieren, har veistrekningen liten funksjon og bruk i forhold til øvrige veier i marka. Også her er det viktig å opprettholde et flatt dekke som gjør prepping med stor-maskin mulig.

3) I Oslo kommunes (geografiske) del av Østmarka vil det være mulig å fjerne veien østover fra Ødegården (fastboende) til Gullsmeden og Skyttenbrua over Høyås. Likeledes veien fra Mariholtet til branntårnet på Haukåsen (hvis Haukåsen-tårnet rives, noe jeg har forstått at Luftfartsverket er klar for på sikt siden radaren her skal utfases).

Tilrettelegging for friluftsliv

Vangen skistue (og de øvrige betjente hyttene i Østmarka) er viktige oaser for turfolket, særlig barnefamilie. Å ha et mål for turen er viktig for mange. Jeg vil tro at markastuene vil kunne få et oppsving i besøket når nasjonalparken kommer med økt blest om og bruk av Marka. Det er viktig å huske på at markastuene drives av privatpersoner som selvstendige næringsdrivende og da med behov for økonomisk inntjening. Stuene i Oslomarka blir leid ut av Skiforeningen, Turistforeningen og Oslo kommune til de som driver dem. Noen få (bl a Skjelbreia og Setertjernstua i Lørenskog) drives av ideelle organisasjoner. Ingen av stuene får (så vidt jeg vet) noen form for offentlig støtte til driften, noe ikke alle brukere er klar over. Mange av stuene er avhengig av flere bein å stå på enn turtrafikken. Vangen har både sluttede selskaper og leirskole. Denne aktiviteten fordrer noe kjøring på veien. Det er viktig at det ikke legges restriksjoner og problemer som gjør denne flersidige driften av stuene mulig. Hvis en slik mulighet blir vanskeliggjort, er det viktig at driverne da får en økonomisk kompensasjon for det for fortsatt å kunne drive servering for turfolket. Jeg går ut fra at Vangen og de andre stuene sender egne betraktninger om dette.

Skiløypenettet er viktig både for oss hytteeiere og andre friluftsfolk. At løypene blir preparert med stor-maskin er ofte en forutsetning for å få gode nok løyper med god nok kapasitet, og dette har også blitt (kanskje dessverre) en forutsetning for å få folk ut. At løypene i en nasjonalpark fortsatt kan preppes, er vel en selvfølge. Viktig er det også at løypene kan vedlikeholdes med tynning langs traséene for å få mer snø i sporene og evt nødvendig grunnarbeide i myrer og andre våte partier.

Østmarka har (i motsetning til Nordmarka) svært få gjennomgående sykkelruter. Ofte er det noen hundre meter som mangler, og her må syklene bæres, trilles eller sykles på sti. Viktig at dette også blir mulig i en framtidig nasjonalpark. Det er etablert et par terrengsykkelløyper i Østmarka, i området inn fra Rustadsaga og Grønmo. Jeg går ut fra at det ikke blir noen endringer i disse ved en ny nasjonalpark. Jeg går ut fra at NOTS (Norsk Organisasjon for Terrengsyklister) vil komme med noen utspill her.

Ved den nedlagte delen av Krokhol golfbane er det etablert en frisbeegolf-bane med permanente «kurver». Dette er en forholdsvis ny aktivitet. Her i randen av Østmarka har denne aktiviteten lite konflikter med andre markabrukere i motsetning til slike baner anlagt i parker. Jeg går ut fra at ikke denne banen vil måtte opphøre når nasjonalparken kommer. Både

frisbee og terrengsykling er aktiviteter som trekker unge folk til marka – er brukergruppe som er viktig å ta vare på!

Skilting, klopping og merking av ski- og fotruter i Marka går jeg ut fra at ikke vil påvirkes av nasjonalparken. I Østmarka er vi så heldige at vi har den spreke pensjonist- og dugnadsgjengen ØX som hjelper Turistforeningen og Skiforeningen å holde tilretteleggingen for turfolket vedlike.

Hytteieier

Som hytteieier er jeg selvfølgelig opptatt av at vi vil ha samme mulighet til å bruke hyttene som tidligere. Markaloven som kom i 2009 la en kraftig demper på muligheten til å bygge ut hyttene. En ytterligere tilstramming i mulighetene for å vedlikeholde og bruke hyttene vil være meget uheldig. Viktig er selvfølgelig at vi har samme muligheter for kjøring til hhv Vangen og Hella (Rausjøveien) for hytteeierne og deres gjester. Også viktig å ha samme mulighet som i dag til å søke Bymiljøetaten om kjøring helt inn til Mosjøen fra sør (Mosjøveien fra Hella til Mosjøen). Dette veinettet går jeg ut fra at vil bli vedlikeholdt og brøytet som i dag. Ved for eksempel ny bom ved Bysetermåsan går jeg ut fra at et åpningsystem for denne vil bli enkel og tilgjengelig for hytteeierne (med dagens teknologi går jeg ut fra at det vil være problemfritt, men ganske sikkert vil koste en del).

Viktig er det også å kunne hogge ved og tynne nødvendig vegetasjon på egen tomt. Hvis det blir snakk om å måtte søke om slikt, er det viktig at dette er en enkel søkegang. Hytteeiere opplever i dag at bare det å få den årlige kjøretillatelsen for Vangen-veien fra Bymiljøetaten er en ganske møysommelig prosess: Kjøretillatelsen kan (av en eller annen grunn) ikke sendes i posten, så den må hentes ved personlig fram møte på etatens kontor (som ikke har gjesteparkeringsplasser og heller ikke har åpent på kveldstid). Et annet eksempel som gjør hytteeierne skeptiske til et for byråkratisk søkesystem for f.eks. endring av bygninger, hugging av trær, kjøring, er erfaringer enkelte hytteeiere har hvor de har måttet søke Enebakk kommune om å få restaurere f.eks. et uthus – fått nei – anket til fylkesmannen og fått ja. Og hver av disse prosessene har kostet en del tusen kroner for den som bare skal bygge opp igjen et annekst eller vedskjul som har råtnet ned.

De fleste hyttetomtene ved Mosjøen, Rausjøen og Tonevann ble skilt ut like etter krigen. Mange av hyttene som ble bygget da har nå kanskje fått et generasjonsskifte hos eierne med et noe større ønske om kvalitet på bygningene. Mange av hyttene har nå etter 70 års bruk behov for større vedlikeholdsprosjekter, noe som er viktig at ikke vanskeliggjøres ved etableringen av nasjonalparken.

Brukerundersøkelser

Det har de siste ca 20 årene vært gjennomført ulike brukerundersøkelser for Osloomarka generelt og Østmarka spesielt. Dette er undersøkelser som sikkert kan ha stor verdi for dere i det videre arbeidet. Jeg vil tro dere har oversikt over disse undersøkelsene, men nevner likevel de jeg kjenner til:

- Lise Davanger Häusler gjorde for Bymiljøetaten i 2014 en meget nøyaktig registrering og skjøtselsplan for Hauktjern-/Sarabråtenområdet i forbindelse med etableringen av verneområdet her. Mulig hun også gjorde samme jobben for Spinnernområdet.
- I 2004 og 2011 ble det gjort en stor brukerundersøkelse for hele Osloomarka på oppdrag fra Oslo kommune (?) gjennomført av Synovate. Her ble det kartlagt brukerfrekvens, friluftaktivitet, forhold til tilrettelegging og forhold til skogsdrift.
- En student fra Ås lagde en brukerundersøkelse (skoleprosjekt?) i 2010 (?) hvor han hadde satt ut selvbetjente «spørrestasjoner» ulike steder i Østmarka for bl a å kartlegge forskjellen på folks forhold til tilrettelegging avhengig av hvor de gikk på tur (ved skogsvei, i mer vill natur).

Innfartsparkering, tilgjengelighet

Trykket på parkeringsplassene rundt Østmarka varierer mye med årstider og vær. Å ha stor nok kapasitet på p-plassene for å dekke opp behovet på en god skisøndag (eller en finværs koronahelg) er vanskelig. Det er positivt at Bymiljøetaten det siste halvåret har etablert ny p-plass (midlertidig?) ved Grønmo (på området som i perioder er forbeholdt hageavfall) og også sør for gamle Grønmo med innkjøring fra svingen ved Godheim (stor, men foreløpig ikke skiltet). Behovet for slike plasser vil selvfølgelig øke etter at nasjonalparken er etablert, særlig sør i marka der kollektivtilbudet er dårligere.

For noen år siden ble takstgrensene for buss og annen kollektivtransport i og rundt Oslo endret. Det resulterte i at på Enebakkveien (buss nr 550) ble takstgrensen endret innover (!) slik at man på siste holdeplass i Oslo må betale utenbys-takst (2 soner). Samtidig ble grensa endret på motsatt vis mot Kolsås i Bærum hvor en stor del av T-banenettet ble lagt inn (!) i Oslo og brukerne slapp med å betale for en sone. Hvis det er ønskelig at folk skal bruke offentlig transport til den nye nasjonalparken, er det et poeng at takstene holdes nede og at takstgrensa til sone 2 også øst for byen går litt lenger ut.

Informasjon

Jeg opplever at det er stor usikkerhet rundt hva en ny nasjonalpark vil innebære for brukerne. Hva kan vi oppleve i en nasjonalpark som vi ikke kan oppleve i dag? Hva vil eventuelt bli strammet inn på og begrenset av friluftaktiviteter i en nasjonalpark (sykling, sanking, bålrensing, jakt, fiske, tilrettelegging)? Slik informasjon er viktig både før og etter en park er etablert.

Det er sikkert alt for tidlig å vurdere hvor et nasjonalparksenter vil ligge. Likevel kommer jeg med et utspill: Skullerudstua. Lett tilgjengelig med offentlig transport fra byen, varierte turmuligheter med det samme man er inne i skogen, allerede eksisterende infrastruktur.

Noe annet som er viktig at er på plass når en nasjonalpark etableres er ansvarsforhold til allerede eksisterende innretninger. Hvem skal betale og sørge for vedlikehold og restaurering av dammene? Disse har etter at fløting (og evt drikkevann) opphørte ingen funksjon og greit å slippe diskusjoner tilsvarende den som kom ved Ramstadsjøen der ingen ønsket å ta ansvaret for vedlikeholdet av dammen. Likeledes må noen ha ansvaret for det tidligere branntårnet på Kjerringhøgda.

Jeg heier på nasjonalpark og er ikke redd for at (som noen mener) det vil bli for mange turgåere i denne delen av Oslomarka. Østmarka har plass til mange, særlig utenfor veinettet, og marka fortjener å bli satt på kartet (Østmarka er unektelig i skyggen av Nordmarka i mange sammenhenger).

Jeg sier ofte spøkefullt at jeg *lever* av Østmarka – og har gjort det de siste 20 årene; som hyttevert, som foredragsholder, som markaguid og som markabokskribent. Jeg gleder meg til fortsatt å leve av nærmarka i Oslo øst.

Med vennlig hilsen

Even Saugstad

PS: Sjekk gjerne ut: www.markaguiden.no

www.ostafor.no

www.frie-fugler.no