

Innspill til verneprosessen for Nasjonalpark i Østmarka

Jeg viser til høringsdokumentet og takker samtidig for god løpende informasjon, og mulighet for medvirkning gjennom prosessen så langt.

Her kommer tre innspill fra meg som markabruker og hytteoppsitter ved Tonevann (eiendom 126/67 Toneodden).

1. Skiløyper for framtiden

Klimaendringene jobber neppe med oss i tiårene som kommer. Allerede de siste tiårene har antall dager med godt skiføre i Østmarka blitt kraftig redusert. Dette gjelder ikke minst de mange små scooterkjørte løypene i ulendt terreng. Jeg har noen generelle kommentarer til hvordan jeg mener man best kan ivareta mulighetene for å gå på ski i nasjonalparken også med dårligere vintre framover: Jeg ønsker ikke at det samlede inngrepet av skiløyper i Marka skal bli større framover, men jeg mener det kan være mye å hente på å utbedre utvalgte løypetraseer om sommeren. Bredere traseer og jevnere underlag gir mer snø på bakken, inkludert mulighet for å samle snø fra kantene mens man prepper løypene. I tillegg kreves det mindre snø når underlaget er jevnt. Samtidig vil jo dette medføre økte inngrep, både gjennom det årlige vedlikeholdet, og i form av bredere traseer. Dette mener jeg med fordel kan kompenseres godt ved å legge ned store deler av småløypenettet for øvrig, hvor det uansett er lite, og synkende, bruk. Jeg ser for meg at man bør etterstrebe få, men gode løyper fra de store utfartsparkeringene, som videre forbinder markastuene i Østmarka. Det er jo BYM og Skiforeningen som må vurdere hvorvidt en slik løsning er realistisk og ønskelig, men jeg tror det bare er et spørsmål om år før noe slikt tvinger seg fram, dersom man vil opprettholde skimulighetene 2-3 mnd i året i Østmarka, og jeg håper at forskriften formuleres slik at en utvikling/omstilling som beskrevet ikke gjøres vanskelig/umulig. Hva gjelder dyrelivet i Marka, mener jeg at få, større og mer trafikkerte løyper utgjør en mindre belastning enn mange små løyper med sporadisk trafikk av scootere og skiløpere. Dyrelivet tilpasser seg godt til jevnt brukermønster. I sone A bør selvsagt ingen løyper utvides.

2. Kjøretillatelse på Vangenveien

I høringsutkastet står følgende:

Rausjøveien: Alle har rett til egen kjøring og ubegrenset rett til besøkskjøring.

Vangenveien: Kun tillatelse til egen bil.

Her er det behov for en avklaring. I utgangspunktet mener jeg disse to veiene bør likestilles, ikke minst siden det kun er halvparten så mange hytteeiere som benytter Vangenveien. Samtidig er det forståelig at man ønsker å minimere trafikken på Vangenveien særskilt, ettersom det er flere gående og syklende på denne veien, og biler her forringer naturopplevelsen. Det siste anliggende er dog godt ivaretatt gjennom strenge tidsvinduer for

tillatt kjøring i helgene, og disse tidspunktene respekteres av hytteeierne, selv om det av og til er ubeleilig. Dette taler for å likestille de to veiene, men med tidsbegrensninger på Vangeneveien.

Dersom man ikke ønsker ubegrenset besøkskjøring på Vangeneveien, bør man finne løsninger som på den ene siden ivaretar ønsket om begrensning, og på den andre siden samsvarer med hytteeiernes minimumsbehov.

Det mest restriktive nivået man da kan legge seg på, er å forby all besøkskjøring. I det tilfelle vil det være urimelig og svært lite hensiktsmessig å i tillegg begrense kjøringen kun til "egen bil". (Forbehold om at jeg her overtolker bruken av ordet "egen", derfor dette innspillet for å få klarhet i dette). Én kjøretillatelse pr hytte, og ingen besøkskjøring, må da innebære at denne ene løyva ikke er knyttet til formell hytteeier eller ett bestemt kjøretøy, men til den som benytter hytta der og da, og dermed disponerer løyva. Noe annet vil ikke samsvare med hvordan mange av disse hyttene benyttes av flere generasjoner.

I Norge er det nærmest et folkesykdom at flest mulig skal eie sin egen hytte. I sum utgjør dette et enormt stort både naturinngrep og klimaavtrykk. En voksende kultur for delingsøkonomi ser ikke ut til å bremse lysten på egen hytte, som typisk kanskje brukes 10-20 dager i løpet av et år. Som ny hytteier ved Tonevann har familien blitt en del av denne statistikken av "eiersyke" nordmenn med egne hytter som står tomme i flertallet av årets dager.

En god måte å demme opp for bygging av enda flere hytter, er at flere familier disponerer samme hytte, enten innad i slekta eller på tvers av familier. Dette bør være en ønsket utvikling. I vårt tilfelle (og svært mange av de andre hyttene ved Mosjøen og Tonevann) er det tre generasjoner som bytter på å være på hytta. Besteforeldre på hver kant, og tre barnefamilier i tillegg til noen voksne "barn". Slik bør det være, heller enn at hver familie skal ha sin egen hytte. Da kan det ikke være slik at en bestemor som skal på hytta må låne formell eiers bil for å kunne dra på hytta. Eventuelt bli kjørt inn og ut, som jo vil doble trafikken inn, stikk imot intensjonen med restriksjonene.

Mitt forslag er derfor primært en tilsvarende løsning som for Rausjøveien, men med tidsbegrensninger som skåner gående og syklende til /fra Vangen i helgene. Sekundært at familier som eier en eiendom sammen, eller har bruksrett (tinglyst eller ikke tinglyst), kan betale årsavgift for flere kjøretillatelser. Tertiært at den ene løyva som gis ut, disponeres av den som til enhver tid bruker hytta. Tilfeldig besøkende unge mennesker på hyttetur kan fint sykle/gå hele veien fra Bysetermåsan, men for eldre, de yngste, og dem som skal frakte større ting inn og ut til hytta, oppleves veien som kronglete nok fra Vangen, så jeg håper man kan finne en løsning som ivaretar disse anliggende og tar gjerne en dialog for å drøfte ulike forslag opp mot faktisk behov/bruksmønster. Dette involverer nok også BYM, men innspillet her handler om at ikke verneforskriften legger begrensninger som forhindrer BYM i å finne en hensiktsmessig løsning for alle parter.

3. Forvaltning av nasjonalparken

Slik jeg forstår på Christian Hillmann, er Statsforvalteren svært klar over at status som Nasjonalpark, med vern som hovedformål og enkelt friluftsliv som sekundært formål, ironisk nok fort kan føre til et veldig mye større press på området. Det finnes mange eksempler på dette

både i inn- og utland. Mer press på Østmarka trenger ikke nødvendigvis være negativt i et større perspektiv, men for oss som har tråkket i Østmarka hele livet, og opplevd Tonekollen uten andre mennesker store deler av året, før det ble en populær destinasjon, hadde kanskje dagens vernestatus vært å foretrekke. Mulig dyrelivet også hadde stemt for det, men gitt en god og tilstedeværende forvaltning, kan man i noen grad styre presset. Da oppnås andre og kanskje større gevinster, som at flere i og rundt Oslo vil legge turen til Østmarka framfor å reise langt for friluftsopplevelser, med de fordelene det har for naturen i et større perspektiv.

Men: For å unngå at bruken av Østmarka blir noe tilsvarende det vi så i starten av pandemien, vet vi at god informasjon alene ikke er nok til å nå fram med budskap om sporløs ferdsel mm. Statusen som nasjonalpark bør

1. Medføre at man gjennom informasjon og fysisk tilrettelegging kanalisere mest mulig trafikk til randsonene av nasjonalparken, slik at de mange som ønsker seg en kort og givende opplevelse i parken kan oppleve dette, uten at de trenger å ferdes midt i hjertet av den. Eksempler som peker seg ut her på vår kant er Tømmerås, Svartoren og Kjerringhøgda. Sandbakken og Vangen er andre eksempler, men her er det allerede godt tilrettelagt. Man kan ikke nekte folk å gå hvor som helst, men man kan i noen grad påvirke ferdselen. Dyrelivet vil tilpasse seg bruksmønsteret og bli minst forstyrret dersom man legger opp til mest trafikk i randsonene.

2. Sørge for at det er nok løpende ressurser til fysisk tilstedeværelse og oppfølging, for å sikre etterlevelse av verneforskriften.

Min vurdering er at spesielt innspill nr. 3 her, om aktiv løpende forvaltning av nasjonalparken, vil være et vel så viktig suksesskriterium som valg av geografisk område, verneform og forskrifter.. Fasiten ligger et sted der i fremtiden, og den bør vise at man ikke bare brukte mye ressurser på etableringen, men også den løpende forvaltningen, for ellers er jeg redd hele prosessen kan ha virket mot sin egen hensikt, og til det er Østmarka for verdifull. Hvis man derimot klarer å følge opp vedtaket med nok ressurser til forvaltningen, er jeg nokså overbevist om at en nasjonalpark både kan styrke vernet og samtidig fremme ferdsel og bruk.

Vennlig hilsen
Anders Baumberger