



Bærum kommune
Bærum kommune, postboks 700, 1304 Sandvika,

post@baerum.kommune.no

Skui 6.4.2022

Høring og offentlig ettersyn - Helårs turveitrasé i Vestmarka, planID 2019008

Vi viser til varsel om høring ang Helårs turveitrase i Vestmarka. Høringsfrist 8.4.2022

Skui Vel vil gi følgende merknader og innspill til planforslaget, som har vært kommentert flere ganger tidligere, både i høring og ved presentasjoner.

Endringer i grunnleggende forutsetninger:

-Kortreist sprengstein.

Prosjektet kom i gang pga at bygging av nytt vannanlegg på Kattås ville gi mye sprengstein som kunne brukes lokal til turvei i Marka. Det ble det ikke noe av, steinen er kvalitetstein som skal til Franzefoss på Steinskogen og knuses til annet formål.

Annen stein må i så fall da kjøpes for å brukes til prosjektet, som fyllstein i Marka.

Prosjektet skulle bidra til å avhjelpe overskudd av sprengstein, et overskudd som er svært tvilsom finnes på sikt da tunnelprosjekter forskyves og drar ut i tid.

En hovedforutsetning for prosjektet er derved borte.

- Økt fokus på stopp i klimagassutslipp og reduksjon av artsmangfold

Stopp klimagassutslippene

Senest 4.4.2022 kom FN's generalsekretær, på basis av nye rapporter med en sterk appell om at klima gass utslippene NÅ MÅ reduseres raskest mulig. Vi er allerede på overtid og på vei mot 3gr. økning, noe som er meget dramatisk.

Da må både små og store prosjektet revurderes.

Tiden for prosjekter som øker klimagassutslippene og reduserer naturmangfold er slutt!

Det gjelder også et prosjekt som dette som både er unødvendig og ikke etterspurt.

Endringer i traseen.

Vi ser at det er gjort noen endringer i planforslaget siden forslaget ble fremmet.

- På Jordbru er traseen flyttet fra østsiden til Vestsiden av «Jordbrurunden»

Vi stiller oss spørrende og kritisk til at Jordbru ikke er tatt ut av planen da Jordbrurunden allerede er oppgradert i 2016 v/IL Jutul. Den gang ble det i tillegg i denne vestre delen under Ramsåsen, lagt bærelag for skogsmaskin, etter krav fra Bærum kommune.

- Ved Gupu er traseen flyttet nordover til å følge skiløype over Gupumyr.

Her er registret en naturbiotop og traseen foreslå å flyttes litt, men går fortsatt over Gupumyr. Men det bidrar ikke til å redusere klimagassutslipp å fylle stein i myra, den burde heller restaureres

Øvrige kommentarer til utsendt plan.

1) Miljø – vårt ansvar

Dette prosjektet er det største inngrep i marka etter at Markaloven kom. I tillegg øker det traseens bredde inkl kantsoner.

Mot Mikkelsbonn (Del 6 i kart nedenfor) er det i dag sti og åpen trase for preppemaskin. Der blir natur inkl. myr ødelagt i full bredde.

Hvor mye naturareal tar prosjektet i tillegg til dagens trase:

Breddeøkning 2+2 m i 13 km er 52 daa pluss 3 km full bredde 4-5 m ca 13 daa i tillegg:

Minst 65 daa natur blir ødelagt/endret. Hvor skal det tas inn igjen?

Det er som påpekt sterke og overtydelige overordnede krav til å redusere klimagassutslipp og øke lagring av karbon.

Dette medfører.

- Skogens omløpstiden må bli lenger. Slik det er nå tas trærne ut mens de er i full vekst og er i perioden de binder mest karbon. Hogst i yngre suksesjonstrinn øker CO₂ utslippet.

- Mest mulig areal må dekkes av grønne vekster slik at fotosyntesen kan foregå. Det er fotosyntesen som sørger for at naturen bruker CO₂ fra atmosfæren, bruker karbon til vekst og lagring i jordsmonnet og slipper ut oksygen.

Vi har per i dag ikke menneskekonstruerte prosesser som kan konkurrere med naturen på lagring av karbon og naturen gjør det gratis!

Konsekvens: Ikke øk trasebredden, ikke hugg trær langs traseen, ikke lag gruset vei - den skal være grønn!

2) Hva er nytteverdien, hva er driveren?

- Hvem er dette tiltaket for? Er det utelukkende mennesket eller også naturen?

Vi må nå se på naturen med nye øyne og forvalte til beste for mangfold og bærekraft (ref FN) og for kommende generasjoner. De må også ha et valg. Ikke bare rydde opp etter oss.

Innspill fra brukere.

- Friluftslivet og idrett: Friluftslivsorganisasjoner, idrettsorganisasjoner, naturvernorganisasjoner, mfl. uttaler at prosjektet ikke er ønsket, Flere organisasjoner som før var positive har skiftet mening og er nå negative. (Ref. innsendte uttalelser).

Skui vel har fått mange henvendelser og bekymringer fra daglige og ukentlige brukere av området og fra naboer og turgåere i nærmiljøet. De forstår ikke hva som er i ferd med å skje, hvorfor og hensikten. De forstår ikke behovet og er sterkt kritiske. De sier det er allerede gjort mer enn nok av forflating av «veier» som ødelegger opplevelsen av Marka og å være i naturen.

Det er nok veier og brede tilrettelagte traseer i Vestmarka. Deler av vei er til og med asfaltert. Prosjektet ødelegger natur og reduserer opplevelsesverdi,

Vestmarka er godt dekket av skiløyper. Det er ikke behov for utvidelser.

Det er bedre heller få åpnet populære løyper som er blitt stengt – også enkle mindre, men «naturlige» løyper som ikke lenger kjøres opp med sneskuter.

Vi er blitt kontaktet av engasjerte markabrukere, også syklistene, som er sterkt imot at det lages en ny "vei" parallelt med eksisterende vei og at siste bit mot Mikkelsbonn ødelegges med vei! - **DETTE ER MARKA, IKKE FROGNERPARKEN!**

Erfaring fra denne type tilrettelegging for handikappede er at: Det nesten ingen som bruker det. Her er allerede skogsvei, Grønlandsveien, asfaltvei til Sandungen, grusvei videre nordover nesten til Mikkelsbonn mv. Dessuten er traseen så lang og med stigning at det ikke innbyr til rullestol

- Bevegelseshemmede

- Hvorfor skal handikappede dyttes foran hver gang det er snakk om tiltak i naturen?
Undertegnede har selv familiemedlem som kjører rullestol – og som fortviler over storstilt og voldsom tilretteleggingen som ødelegger natur, med slike som ham som brekkstang.

Eksempel på det motsatte:

Trillesti til Dokkfløyvannet: 1m bred asfaltstripe for rullestol UTEN inngrep på sidene.

Handikappet gutt sa: "Hvorfor skal jeg ikke kunne oppleve urørt natur i nærområdet fra skuldrene til faren min på tur?"

"Hvorfor skal det ødelegges «for min skyld»!?"

- Sti kontra vei som trivsels faktor.

Det gir mye større opplevelse å gå på en sti enn vei, ikke minst for barn.

Ref.:

Doktorgrad og bok: Annette Bischoff «STIER, MENNESKER OG NATUROPPLEVELSER»
Stien gir større bidrag til psykisk og fysisk helse enn å gå på vei.

«Gå inn i og med natur - ikke bare ha naturen som kulisse».

Er det å være i naturen opplevelse eller er det transport?

- Bruk av sprengstein?

Returbil til Kattås med annen stein tilbake fra Franzefoss på Steinskogen - er ikke kortreist - et lengre et argument.

- Få til en veitrase som er dimensjonert etter skogsveiforskriften?

Men her er det ikke et stort nytt nedslagsfelt for hogst som kan forsvare behovet for tiltaket.
Området har allerede veier for tømmertransport, til og med til dels parallelt med forslaget..

I kommunens skog må virket stå lengst mulig for å binde mer CO₂ dvs godt over 100 år. Nedbrytingen starter når rotsystem og greiner råtner/brennes og avgir CO₂. Å ta ut tømmer tidlig har negativ CO₂ balanse. Om tømmeret som tas ut går til papirfiber, eller brennes, vil det også brytes ned og gi CO₂ utslipp. Det er bare i bygningsvirke som går til konstruksjon at karbon bindes. Men det tas ikke opp og det lages ikke karbon i samme skala før treet igjen blir større.
Bærum kommunes skoger bør prioritere lagring av karbon - ikke øke utslippet av CO₂ ved hugst.

Bør stå i godt over 100 år – legge om til plukkhogst. – Dette bør inn i ny flerbruksplan.

I tillegg:

- Å anlegge traseen medfører økt CO₂ utslipp. Det tas ikke inn igjen!
- Forurensingene som anleggsvirksomheten vil medføre. Selv om det brukes «rene masser og stein». Sprengstein uten nitrogenrester og sprengtråder er kostbart å produsere.

- Dette er nok en «bit for bit» nedbygging.

Bit for bit - er et hovedproblem – det er slik naturen og arter blir borte – bit for bit - -.

Marka er full nok av menneskelige inngrep og veier som det er.

Flere inngrep gir mer og mer «motorvei» og mindre naturopplevelse.

Prosjektet bidrar til å øke preget av menneskelige inngrep og skal en oppleve relativt «urørt natur» så må en stadig enda lenger inn i Marka.
Det blir mindre «naturlig-natur» igjen også i Marka. Dette var ikke hensikten med Markaloven.

3) Overordnet lovverk

- Markaloven

Markaloven ble vedtatt september 2009, med forsterket håp om at Marka var sikret.

”Marka- unik og umistelig for naturopplevelse, helse og trivsel”

Det er grunn til å minne om Markalovens formål:

§ 1. Formål

Formålet med loven er å fremme og tilrettelegge for friluftsliv, naturopplevelse og idrett.

Loven skal sikre Markas grenser og bevare et rikt og variert landskap og natur- og kulturmiljø med kulturminner.

§ 14, Søknad

Tiltak omfattet av loven kan bare settes i verk dersom det er gitt tillatelse av myndigheten etter loven.

Tillatelse kan bare gis dersom fordelene ved tiltaket må anses større enn de skader og ulemper tiltaket vil medføre for friluftslivet, naturmiljøet eller de allmenne interesser for øvrig.

Dvs:

- **Fordelen må være større enn ulempene!**
 - Det er ikke dokumentert - snarer tvert imot.
 - Hvor mye mer «nytte» får man med en «helårs turvei», kontra mindre utbedringer av dagens tilbud?

§ 5. Forbud mot bygge- og anleggstiltak

- **Byggevirksomhet i Marka er i prinsippet forbudt.**
 - Marka skal ikke fylles opp med sprengstein

§3 og §17 Myndighet og tilsyn

- § 3. Myndigheter etter loven
Kommunene forvalter markaloven innenfor sine områder av Marka,
- § 17. Tilsyn og kontroll
Kommunen fører tilsyn med at bestemmelsene gitt i og i medhold av denne lov blir overholdt.

Kommunen sitter her i en dobbeltrolle. (Bukken og havresekken)

Kommunen er både tiltakshaver og tilsynsmyndighet. Dette er uakseptabelt.

- Friluftsloven:

Tilrettelegging på naturens premisser – tilrettelegges med minst mulig fotavtrykk.

Tiltakene må være så små at naturen tar seg tilbake.

Hvis det bare skulle lages en turvei så trengtes ikke et så enormt fotavtrykk.

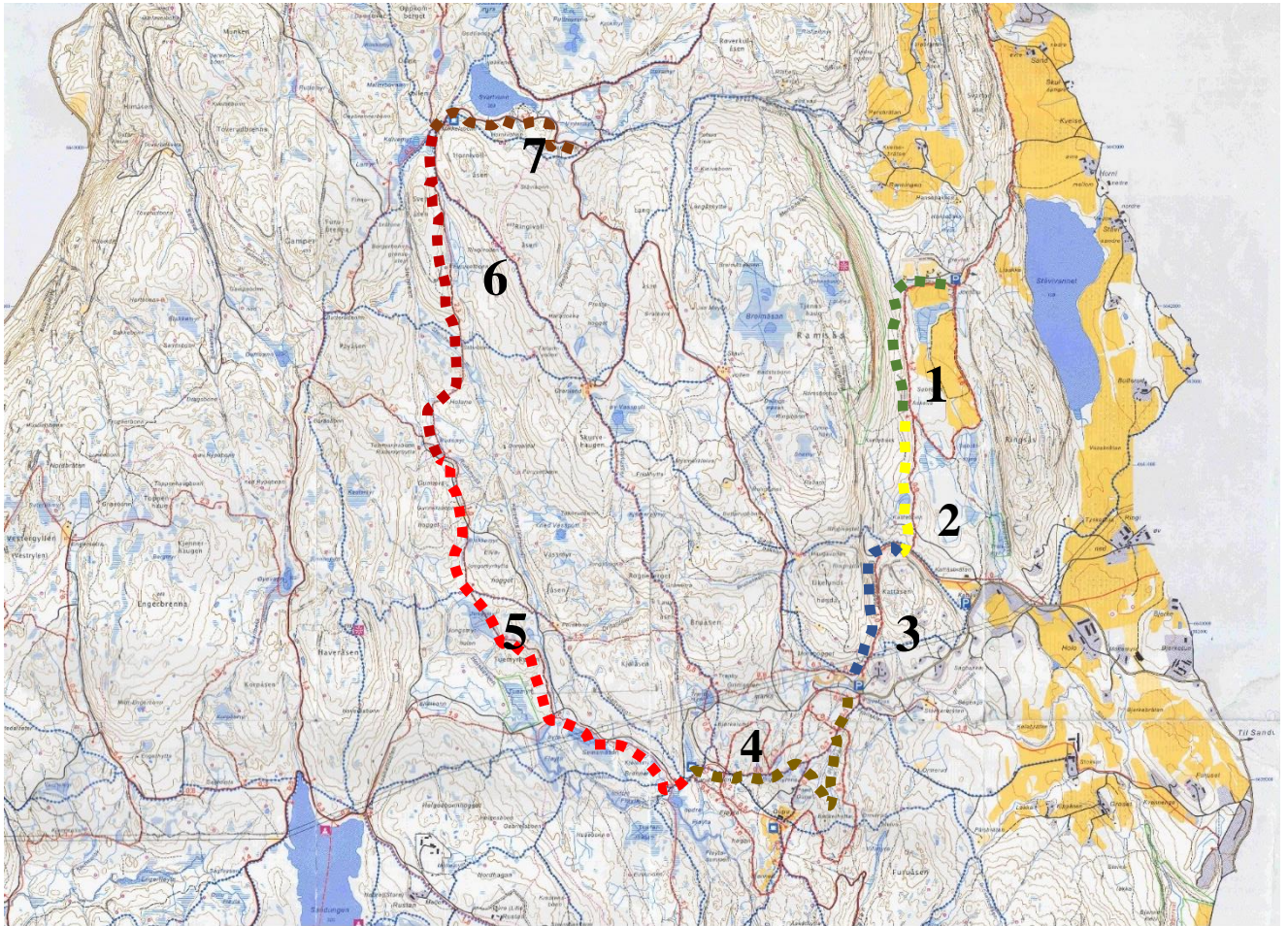
Gå over med en beltegraver, fjern mindre stubber legg noen stikkrenner, der det trengs som hovedtiltak for skiløyper.

Å begrunne med preparer på 5 cm sne, er for enkel argumentasjon:

Følgen av «motorveier» i marka er reduserte natur opplevelse og naturkvaliteter, både sommer og vinter.

- **Naturmangfoldloven** –Prosjektet er ikke tilstrekkelig vurdert og dokumentert etter (§§8-12)

4) Er det fysisk behov for denne «oppgraderingen»?



Kart over delstrekningene i forslaget fra Bærum kommune. Kartgrunnlag ASK Vestmarka

Hele trasen er i dag tilrettelagt for å kjøre preppemaskin.

1 Jordbru, Trase under Ramsåsen har i dag bærelag for skogsmaskin.

2 Jordbru-Kattås

3 Kattås - Eikelundsraset – Franskleiv. Eikelundsraset har rikt biologisk mangfold og store naturoplevelser.

4 Franskleiv – Furuholmen, over Gupumyr

5 Furuholmen – Rudsmyr, over langs Semsmåsan og Jongsmyr parallelt med eksiterende skogsvei.

6 Rudsmyr – Mikkelsbonn, natur trase / sti

7 Mikkelsbonn – Grønlandsveien, natur trase / sti

Det refereres til naturundersøkelser, biologiske rapporter, uttalelser fra friluftslivsorganisasjoner, naturvernorganisasjoner, BNFs gjennomgang av traseen del for del m foto, av 29.06.2019, m.fl.

Del-traseene:

- **Del 1) Jordbrurunden** ble oppgradert ved et skånsomt prosjekt av IL Jutul i 2016, med bærelag for skogsmaskin under Ramsåsen.

Noe daværende skogsjef krevde gjennomført til tross protester: Fra idretten, grunneier og vellet da det var unødvendig og misbruk av skattebetalernes penger. Grunneier sa «Dere kan kjøre tømmer over mitt jorde på frossen mark!»

- **Del 2 og 3) Fra Jordbru til Franskleiv** kun behov for lokalt vedlikehold

Men som den er går det helt greit å syklet på vanlig sykkel fra Jordbru til Franskleiv også på våren uten å bli hverken møkkete eller våt.

Skjæringen **Eikelundsraset (del 3)** mellom Kattåsen og Ekelundshøgda er meget spennende, ikke minst for barn, og med stort biologisk mangfold. Her må det IIK bygges «turvei»

EIKELUNDSRASET MÅ IKKE UTSETTES FOR DETTE ØDELEGGENDE INNGREPET.

- **Del 4) Gupumyr** – denne myra bør restaureres, ikke fylles med sprengstein!

- **Del 5) Franskleiv til Rudsmyr.**

Her går det allerede vei, som også kan brukes av rullestol.

I tillegg er det: Asfalt vei til Furuholmen

Delstrekningen har naturlig tidlig skiløype over de to store myrene Semsmåsan og Jongsmyr.

Det gir en flott naturopplevelse å gå om vinteren. Om sommeren ligger veien ved siden av som kan brukes. Skiløype over frossen myr gir ikke inngrep i naturen – meget klima og naturvennlig!

- **Del 6) siste del mot Mikkelsbonn** er MARKA med sti og god «naturlig» skiløype

– enn så lenge, - men her foreslås nå at lages «turveitrase»? Unødvendig og ikke ønsket!

Prsjektet berører også på denne delstrekningen myr, Furubonn, (ved 6-tallet i kartet) noe som er meget uheldig og sterkt frarådes.

Dette er ikke omtalt i biologisk rapport? Må undersøkes.

- **Del 7) Mikkelsbonn – Grønlandsveien** er opparbeidet som ny skiløypetrase for preppemaskin. Den gamle skiløypen og sommersti går ved siden av.

Markaloven sier:

Graden av tilrettelegging skal avta innover i marka ikke øke slik som i dette forslaget, ved at god skiløypa blir gruset tur/skogs/vei:

Indre områder er lite omtalt i biologisk rapport. Virker som det ikke er undersøkt?

Tiltakets beskrivelse sies å ikke lage ny trase – fordi den allerede følger dagens skiløype? Men prosjektet medfører en svært omfattende anleggsvirksomhet og vil endre naturen i en bredde på 10-20 m inkl kantsoner.

Tiltaket vil også ender traseens sommerpreg fra skogbunn/sti til vei. Dette er uakseptabelt sett ut fra opplevelsen av å være i Marka! Samt reduserer biologisk mangfold.

- Paradoks: Påstås at trenger en 10-20 m bred "gate" med 5-6m bred «vei» med veiskuldre i Marka for å oppleve "urørt natur" - - det henger ikke sammen.

Det sies at det ikke er en skogsbilvei. men resultatet for natur og opplevelse er det samme! Og like dårlig!

5) Økonomi:

Prosjektet er budsjettert med 15 mill i anleggsplanen for «Idrett, natur og friluftsliv». Midlene kan brukes på mange meget bedre måter.

Anleggsplanen viser forøvrig mange forslag enn det er midler til – 15 mill kan brukes på mange bedre måter. Eks Næranlegg, tilgang til natur der folk bor - -mm. Flere har foreslått å bruke det på lokalanlegget på Franskleiv, forutsatt ikke mer natur blir ødelagt eller berørt.

Midlene skal ikke brukes på å ødelegge natur og miljø ei heller i konflikt med Markaloven.

KONKLUSJON:

Vurderingen av prosjektet tilsier at man ikke kan bruke midler på noe som er:

- I direkte konflikt med overordnet målsetting for klima og naturmiljø samtidig som:
- det ikke er behov.
- Det er ikke godgjort at fordelene er større enn ulempene – tvert imot! Ref Markaloven
- I tillegg kommer kommunes dobbeltrolle som både forslagstiller og som skal føre tilsyn ved å påse at Markaloven følges, noe som i dette prosjektet blir svært problematisk. Ref Markaloven.

Mennesket har satt seg selv i sentrum altfor lenge.

Vi må slutte å sage over grenen vi sitter på! - -

Til slutt brekker den - plutselig!

Sluttappell

- **Ivareta Marka!**
- **Ikke ødelegg naturen bit for bit - i Marka også!**
- **Stopp dette unødvendige og naturødeleggende prosjektet!**

Med vennlig hilsen

Skui vel

Sign

Morten Heldal Haugerud

leder

c/c

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

Naturvernforbundet i Bærum

Bærum Natur- og Friluftsråd

Bærum Elveforum

OOF/FNF

DNT/Bærum Turlag

Asker og Bærum Historielag

Tanum Vel

Bærum Velforbund