



Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim

Tlf.: 91369378 E-post: sor-trondelag@fnf-nett.no

Trondheim kommune

Dato: 04.05.2015

postmottak@trondheim.kommune.no

Uttalelse om hovedplan for skogsveier i Trondheim

FNF er et samarbeidsnettverk for naturvern- og friluftsansjasjoner på fylkesnivå. I Sør-Trøndelag er elleve organisasjoner tilknyttet FNF som til sammen har 33 000 medlemskap. Vi arbeider for å bevare natur og mulighetene å utøve friluftsliv, både i nærmiljøet og i villmark, i skogen og på fjellet.

Den delen som omhandler friluftsliv har et altfor positivt syn på hvordan skogbilveier påvirker friluftsliv. For å underbygge at veier er bra for friluftsliv henviser man blant annet til Gundersen 2004, men uten å nevne hvilken publikasjon fra det året man sikter til. Den samme forfatteren kom med en rapport i 2008 som gir et annet bilde¹:

”Generelt kan vi si ut fra våre resultater at bilder av skogmiljø prefereres lavere jo tydeligere og mer tilrettelagt infrastrukturen er. En nesten usynlig sti er høyere preferert enn en driftsvei på hogstflate.”

Det står i planen at mange går på skogsbilveier hele eller deler av turen. Med det omfang veinettet i marka har krever det ofte god planlegging for å ikke følge en vei deler av turen. Mange veier er lagt der det er mest naturlig å ferdes, det gjør at man ofte må ta omveier i vanskelig terreng om man vil unngå å gå på vei. Det er derfor helt naturlig at mange går på veiene, med det skal ikke brukes som et argument for mer vei i marka, det burde isteden ses som et argument MOT mer vei. Studien vi viser til over støtter at mye bruk av veier ikke nødvendigvis skal brukes som argument for mer vei:

”Det faktum at skogsveger ofte følger tidligere ferdselsårer i landskapet, vanskeliggjør en vurdering av hvor mange det er av dem som bruker vegen som faktisk ville ha foretrukket den gamle stien. De færreste er interessert i å gå lange omveger bare for å gå på sti.”

Det er et mål om at alle brukergrupper skal ha mulighet å finne områder som er attraktive til friluftsliv, både de som liker godt tilrettelagte områder og de som søker urørte områder. Likevel er det i dag bare to små områder som er kategorisert som INON i kommunen (0,14 og 0,01 km²). Når de store villmarksopplevelsene uteblir i Trondheim må man sikre at de områder som er noenlunde uten store inngrep bevares. Med de nye veiene som foreslås blir det alt vanskeligere å finne slike områder uten å reise til nabokommunene. Spesielt

¹ V. Gundersen og Haaken M. Christensen 2008 *Skogbruk og friluftsliv i bynære skoger - hvilke ønsker har dagens brukere av utmark?*

Skjelbreiavegen og Tomsetåsen er på grunn av dette spesielt konfliktfylte. Vi mener at det allerede i dag er nok veier til de som vil gå på tur på vei, men de som vil ha liten tilrettelegging sliter alt mer med å finne egnede områder.

For å sikre at flest mulig finner attraktive områder i Trondheim deler markaplanen opp Bymarka i tre soner med ulik grad av tilrettelegning. Om kjernesonen sier planen: "Det skal være igjen områder som ivaretar behovet for de som vil gå turer til 'fjerne' turmål og områder med mindre ferdsel. Her skal det bare være lett opparbeidede stier til spesielle turmål, evt spesielt viktige forbindelser." Likevel planlegger man veier i kjernesonen, det er ekstra viktig at veiene som er planlagt der ikke blir bygd.

Nært en av Norges største byer, som dessuten har begrenset markaareal og er under sterk vekst, må også allmennhetens tilgang til attraktive friluftsområder ilagges stor vekt for å øke folks trivsel og helse. Grunneierens vinstinteresser må derfor veies mot alle de besøkende som går på tur i markaområdene, spesielt der kommunen er grunneier.

På grunn av momentene over er vi mot de nye veiene som er med i planen, unntatt Reppe 2 som i stor grad følger kanten mellom skogen og et jorde. Av de eksisterende veiene som det planlegges tiltak på er det vanskelig å ta stilling til dem uten mer informasjon enn det man finner i høringsdokumentene. Vedlikehold av dagens standard eller en snuplass er generelt mindre konfliktfylt enn å gjøre en vei breiere eller rettere. Konflikten øker i områder der det er lite inngrep fra før eller mange som går på tur.

I tabellen i vedlegget med oversikt over alle foreslåtte tiltak mener vi at det er altfor stort fokus på næringsinteresser. Med den verdi markaområdene har for friluftsliv mener vi at man også svare på:

- Er området mye brukt?
- Finnes det veier fra før til de som liker å gå på tur på vei?
- Har området en verdi som et område uten altfor mye inngrep?
- Hvilke biologiske verdier finnes i området (truede arter, tiurleik, viktige naturtyper)?

Vi mener at man må svare på spørsmålene over for å ta stilling til forslagene. Det trenger ikke å være lange utredninger, men kan nevnes i tabellform for å gjøre det mulig å ta stilling til de foreslåtte tiltakene. Informasjonen er allerede tilgjengelig i diverse ulike databaser og gjennom informasjonsinnhenting fra de som arbeider med friluftsliv i kommunen.

Skal man bygge veier og se det som et friluftstiltak som det virker som i planen må veiene plasseres i områder der det er planlagt god tilrettelegning, ikke i kjernesonen, og legge veien så den følger terrenget. Brede, rette veier med skjæringer er ikke like attraktivt å ta en tur på som en mindre vei som tar flere svinger. I planleggingsprosessen må friluftsansjoner og kommunens friluftforvaltere være minst like delaktige som grunneiere og skogforvaltere. Vi mener at det må med i planen at ikke bare naboer og andre rettighetshavere skal varsles, men at også naturvern- og friluftsansjonene skal varsles når veier kommer på høring.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Trondhjems Turistforening og Trondheim Turmarsjforening.

Staffan Sandberg
Fylkeskoordinator
FNF Sør-Trøndelag