

Til Miljøverndepartementet

Oslo, 2007-11-22

HØRINGSUTTALELSE - UTKAST TIL LOV OM NATUROMRÅDER I OSLO OG
NÆRLIGGENDE KOMMUNER (MARKALOVEN)

Jeg har gleden av å sende Norsk forening mot støys høringsuttalelse til departementets utkast til markalov.

Jeg beklager at vi har oversittet fristen.

Med vennlig hilsen
Norsk forening mot støy
Ved daglig leder Hanne Herrman



HØRINGSUTTALELSE - UTKAST TIL LOV OM NATUROMRÅDER I OSLO OG NÆRLIGGENDE KOMMUNER (MARKALOVEN)

Det vises til tilsendt utkast til lov for Osloområdet med høringsfrist 15.11.07. Norsk forening mot støy ønsker markaloven velkommen, men er svært kritisk til at departementet underslår lydmiljøets betydning for natur- og friluftsopplevelser, herunder den helsefremmende betydningen. Det er et paradoks at forhold som påvirker opplevelsese- og rekreasjonsverdiene i så liten grad reguleres i lovutkastet. Marka trenger sterkt støyvern.

Lovutkastet skjuler en rekke problemstillinger og konflikter, og det framgår ikke av beskrivelsene og kommentarene/begrunnelsene til de enkelte paragrafene om disse konfliktene har vært gjenstand for vurdering.

Selv om departementet i sitt forslag har unnlatt å regulere aktiviteter som i avgjørende grad påvirker gleden av å bruke Marka, så ville det vært hensiktsmessig av departementet å redegjøre for dem, herunder begrunne hvorfor de er utelatt fra lovutkastet. Vi foreslår at en passus om støy/lyd/stillhet tas inn i formålsparagrafen.

Det aller viktigste vernet Marka kunne fått, ville vært regulering i forhold til overflygning.

Andre aktiviteter relatert til støy/lydmiljø/lydlandskap/fred/ro/stillhet som ikke er nevnt eller drøftet i lovutkastet: sykkel, båt, kano, veduttak, motorsportsbaner, skytebaner, helikoptre, småfly, mikrofly, lavtflygning, militærflygning, nye motorredskaper.

Lydlandskap og lydmiljø burde vært drøftet, samt konsekvensene av å prioritere slike verdier. Tidsstyring og lokalisering av aktiviteter er virkemidler som burde vært vurdert; bl.a. i forhold til overflygning av Marka i helgene (fredag ettermiddag til mandag morgen).

Skiløypene burde vært drøftet: Hvilke skal kjøres opp, hvor brede, hvor og når? Gjennom reservater? Oppkjørte løyper gir opplevelse av støy, så kanskje flere tidligere oppkjørte traseer skal få hvile – for å skape større områder med frisk natur og villmark vinterstid? Så inspireres kanskje flere til å søke skogens ro.

De helsefremmende sider ved bruk av marka er ikke drøftet, og tatt med i begrunnelsen for lovforslaget. Folkehelseinstituttet er blant de instanser som burde stått på høringslisten.

GENERELT

Naturopplevelse og vern av friluftshensyn

Når en ny vernetype tas i bruk, fortjener den en bedre drøfting enn i punkt 5.2 og punkt 6, til § 1 Formål. Tenk om det kunne være et mål å gi Marka det beste støyvernet som noe landskapsområde i Norge har, det ville bidratt til litt villmarkspreg. Skikkelig støyvern bør også få konsekvenser for regulering av randsonene, herunder for skytebaner, motorsport, idrettsanlegg og høyttalerbruk.

Vi har gleden av å vedlegge en artikkel fra 1973 av Nils Faarlund, medlem av vårt sakkyndige råd, med tittelen *Hva mener vi med friluftsliv?*

http://naturliv.no/faarlund/artikler/Hva_mener_vi_med_friluftsliv.htm

Nattero og helgefred i villmark

Vi har erfart at lov om helligdagsfred ikke har gjennomslagskraft, og mener at introduksjonen av markaloven kan være en svært god anledning til å gi marka ikke bare helligdagsfred men også helgefred!

Forbud mot skogsdrift og jakt fredag kveld til mandag morgen er trolig greit å få tilslutning til. Men vi foreslår også andre reguleringer som utvider i fht lov om helligdagsfred.

Ved å gi Marka bedre støyvern enn friluftsområder ellers i landet sikres bynære fritids- og feriemuligheter, som kan gi flere grunn til å bruke Marka framfor å reise lange avstander for å finne fred og ro. Likeledes kan skiturister og markasøkende med kunnskap om at Marka har slikt støyvern, i trygg forvisning sette igjen bilen i Danmark/Tyskland, ta ferger fra kontinentet og i Norge ta T-bane/buss til det området som har best støyvern. Nattemørke og stjernehimmel uten støy er opplevelsesverdi og fred.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Marka bør sikres med en fast, lovfestet grense, og forvaltningen av Marka bør samles i ett regime.

I utkastet opplyses at markaloven vil gi økt byggepress utenfor Marka (pt 1.3). Men samferdselsmessig sett er kommunegrensene ulogiske, og en endret regional samferdselspolitikk vil kunne oppveie en slik virkning, og vel så det: Et eksempel på det ville være en tyve kroners billettakstzone på kollektivtransport for Asker, Bærum, Oslo, Nittedal, Skedsmo, Lørenskog, Oppegård og Ski. Omtrent på samme nivå som Stockholm prøvde ut i 2006, og som omfattet 1, 8 millioner mennesker.

Skogbruket bør forvaltes av markaloven

Det er hensyn til friluftsliv og naturopplevelse som har fremskyndet markaloven. Derfor må forvaltningen av skogbruket legges under markaloven. For eksempel kan de avveiningene som det offentlige må gjøre i forbindelse med anleggelse av skogsbilveier, herunder regulering av støy, best skje gjennom markaloven (for eksempel kan det settes som betingelse for anleggelse av skogsbilveg at det ikke skal skje støyende arbeid/boring og sprengning i helgene). Likeledes bør det være opplagt at motorsaging (enten det dreier seg om skogsdrift, tynning eller mer hyttehobby) forbys i helgene.

PARAGRAFENE

Forslag til ny paragraf: § 4 Overflygning

Vi mener at en ny § 4 som regulerer overflygning av Marka må inn. Bakgrunnen er at det er friluftsliv og naturopplevelse som er en hovedgrunn til forslaget om markalov. Det neste spørsmålet etter fastsettelse av sikre grenser, er hva slags kvalitet som skal sikres gjennom loven. Stillhet er Europas mest beskattede og ettertraktede ressurs, og støy er Europas mest omfattende lokale helse- og miljøproblem. Søken etter fred, ro og stillhet oppgis av 80-90 % av de utenlandske turistene i Norge, både vinter og sommer, som deres hovedgrunn til å legge ferien hit. Like høy andel av nordmenn oppgir samme hovedgrunn for sitt friluftsliv.

Det gir ingen mening å hoppe over/underslå det faktum at overflygninger utgjør en av de største trusler mot de kvalitetene som må og skal ivaretas med markaloven!

Vi forutsetter at Miljøverndepartementet har nær kontakt med Samferdselsdepartementet om hvilke muligheter som finnes og hvilke grep som kan gjøres for å verne marka fra overflygning. Vi ser at det her foreligger konflikt mellom flere kryssende samfunnshensyn. **Men i disse konfliktene ligger også store muligheter som kan gi miljøgevinster på flere områder.**

I stedet for å skjule dilemmaene, bør departementet utrede og legge dem på bordet, gjøre noen normative og kunnskapsbaserte prioriteringer og valg, og utfordre dem som forvalter andre samfunnshensyn. Kanskje bør de miljøargumentene som andre fremmer prøves? (Hvor viktig er for eksempel argumentet om at korteste trasé gir minst CO₂-utslipp, i fht om man reduserer trafikken med én eneste daglig flygning?) Kanskje finnes forvaltningsmuligheter som kombinerer ulike tiltak? (Kunne man følge en trasé en tid på døgnet/natt/helg/uke/måned/season/år og en annen den neste tid på døgnet/natt/helg/uke/måned/season/år, og slik tilby folk muligheten av bevisst å veksle mellom jobb, fritids-/friluftsområder?)

Det vil være relativt uproblematisk å forby overflygning med helikoptre, småfly, mikrofly, lavtflygning og militærflygning over Marka. Selv om dette i verste fall kan bety en økt belastning på boligområder, vil det være viktigere å verne om et "fristed" fra slik støy. I praksis flys det gjerne "hensynsløst" og lavt over ubebodde områder fordi "ingen klager" - over boligområder er man tvunget til å ta hensyn. Marka skal være et fristed for mennesker og dyr - ikke et fristed for lufttrafikk. En overflygning med helikopter i relativt stor høyde vil kunne "maskeres" av annen støy i tettbygde strøk. "Under stjernehimmelet i nattemørket" vil slik støy ikke kunne maskeres. Bestemmelser om militær luftfart (BML) kan ta inn restriksjonsområder i sitt regelverk.

At Marka trenger et støyvern er enda et nytt argument for å regulere flytrafikken over Gardermoen bedre, akkurat som klimahensyn har blitt et viktig argument det siste året. Nye innflygningssystemer muliggjør glidende nedstigning og landing fra store høyder og i smalere korridorer (utenfor Marka) enn de som brukes i dag. Flytrafikken til og fra destinasjoner under 600 km og dit det også er togforbindelse til Oslo, utgjør ca 50 % av flybevegelsene der, så hvorfor ikke utrede hvilke tiltak og grep som skal til for å minimere denne trafikken – også uten å bygge ut lyntog! For øvrig er det et meget uttalt mål for EU å få reiser på 5-700 km over fra fly til bane, og sikkert nyttig å undersøke de prosesser som løper der.

Sveits ligger langt foran Norge og EU i forvaltningen av støy, og vi vil anbefale departementet å undersøke om det kan være forvaltningsløsninger som kan kopieres derfra. For eksempel er vi kjent med at det for noen år siden ble besluttet at flyplassen i Zürich skal holdes stengt fra kl 21.00, og at det trolig også ble innført tilleggsreguleringer for helgene. Kanskje landets miljømyndigheter kan by på kunnskap og tanker om muligheter utover de tiltak som er gjort i Zürich, og kjennskap til gode eksempler fra andre land.

Internasjonale luftfartsorganisasjoner så vel som miljøorganisasjoner (for eksempel Aviation Watch <http://www.aviationwatch.eu/>) kan også være kilder å hente kunnskaper fra for å konstruere et bedre regime for Gardermoen og Marka enn dagens.

Annen samferdsel i Marka

Bilfritt i Marka: Prinsippet "opp men ikke inn" bør være styrende. I noen deler av Marka er det fritt fram for kjøring (mot bomavgift), også tvers gjennom (som på veien forbi Tverrsjøen), og vi

ber om at det vurderes å stenge slike allment tilgjengelige veier for gjennomkjøring og at det innføres totalt kjøreforbud på bomveiene i helgene. Det er også vel mange km vei som brøytes vinterstid uten at det er grunnlag for det.

§ 5 Idrettsanlegg og stevner

Det bør inn i § 5 at konkurranser og trening som medfører skyting eller motorstøy er forbudt. Dernest utfordrer vi departementet på hva som kan gjøres i forhold til alle de eksisterende idrettsanlegg, mht bedre regulering, nedleggelse osv.

Skytebaner

Som departementet er gjort kjent med anmeldte vi i desember 2006 Løvenskiold skytebane til Politiet for brudd på lov om helligdagsfred bl.a. I fellesferien 2007 henla Politiet saken. Vi påklaget til statsadvokaten, som ikke tok klagen til følge. Denne erfaringen sammen med erfaringer fra arbeid med støy fra andre skytebaner avtegner et mønster der tunge understrømmer i samfunnet (det er i Norge 900 000 registrerte håndvåpen i hendene på 400 000 registrerte eiere, Politiet har sikkerhetstilsyn med skytebanene som de også trener på, fylkesmannen unnlater å føre utslippstilsyn osv, osv.) sørger for at det ikke skjer noen forbedringer til tross for at det objektivt skal og må skje. Vi mener skytebaner må omfattes av markaloven.

Helgestegning av eksisterende skytebaner

I det minste kan markaloven forby bruk av de eksisterende skytebanene i og nær Marka i helgene (fredag ettermiddag til mandag morgen) og kvelds-/nattetid, samt forby kommersiell skyting (Løvenskioldbanen tilbyr i dag skyting til utdrikningslag, og lerdueskytingen på søndagene – også i kirketiden, før kl 13.00 – er intens). I likhet med Løvenskioldbanen er i dag bl.a. Asker skytebane åpen hele lørdag og hele søndag.

Vi vil også nevne at det – til tross for de tunge understrømmingene – neppe lenger foreligger noen faglig begrunnelse fra Forsvarets side for at vi i Norge skal ha så mange skytebaner (det er kun en kommune i landet som ikke har skytebane). Det begrunner vi med at Bondevik II-regjeringen i statsbudsjettet for 2004 foreslo at det ikke lenger skulle bevilges midler til Det frivillige skyttervesen!

Motorsport

Motorsporten er i stor utbredelse landet rundt. Media idealiserer sporten, og landets to største partier sørger for å begunstige motorsportarrangementer økonomisk og med tilstedeværelse. Som et føre-var-tiltak foreslår vi at det i § 5 inkluderes forbud mot motorsportarrangementer i Marka.

§ 8 Motorferdsel

Det er bra at departementet vil regulere tidspunkter for nyttetransport. For eksempel kan konsentrasjon av transport (for eksempel av privat uthenting av ved etter hugst) legges til bestemte ukedager. Vi tilslutter oss departementets ønske om å kunne stenge for motorisert ferdsel visse tider av døgnet og lignende, og vil understreke at det vi har fremmet om helgefred og nattero underbygger departementets ønske ytterligere.

§ 10 Dispensasjon

Støyhensyn må veie tungt i dispensasjonssaker.

§ 12 Særskilt vern: Stille soner der det ellers er villmarkspreg

I norske kommuner er stille soner nå under kartlegging og regulering i hht EU-direktiv. Det ville være bemerkelsesverdig om markaloven gis dårligere støyvern enn det kommuner gir sine stille soner!

Spålen og Pershusvannet ligger i hjertet av Marka, riktignok oppdemt og med snøskuterløyper - men ellers nokså uberørt/frisk - uten mange hytter i nærheten og uten bilvei helt ned til vannene. I dag sørger kontinuerlig og høy flystøy for å frata dette området den opplevelsen man kunne ha av å nå inn til Markas indre.

Dersom det ikke oppnås generelt vern mot overflygning, jfr vårt forslag til ny § 4, bør i det minste områder som (for eksempel) Spålen naturreservat og Pershusvannet/Skarvvannet frigjøres fra

- overflygning (minimum 20 000 fot avstand opp/til siden)
- biler (bom etableres ved Tverrsjøstallen)
- snøskuterpreparering (prepareringen av løypene over de tre vannene stanses)

En slik frigjøring av Markas indre vil også gi betydelig avlastning fra støy for områdene rundt, og fordi disse områdene ligger så vidt langt unna Gardermoen skal det ikke foreligge flynavigasjonstekniske argumenter mot.

Norsk forening mot støy står gjerne til departementets disposisjon, videre vil vi gjerne delta i en det videre dialog om muligheter som oppstår med den markaloven kommer.

Mvh Norsk forening støy