

# Lillomarkas Venner



Oslo, september 2009  
Saksnr 200711655

Plan- og bygningsetaten  
[postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)  
Sendes bare elektronisk

## Uttalelse til forslaget til Grøntplan for Oslo Hovedbrev

Lillomarkas Venner (LV) har interesseområder i turveier i byggesonen mot Marka, adkomster til Lillomarka, og i ferdsel mellom Lillomarka og Gjelleråsmarka.

Denne uttalelsen består av

- Dette hovedbrevet
- Deluttalelse om Grøntplanen for Stovner bydel

Deluttalelsen om Grøntplanen for Stovner bydel er likeverdig med dette hovedbrevet. Den har et eget sammendrag.

## SAMMENDRAG FOR HOVEDBREVET

### Generelle bemerkninger

#### Turveier og forhold omkring dem. Grenser for bebyggelse

Det er viktig å sikre et sammenhengende grønt nettverk med størst mulig natursoner langs turveiene. Parallele traseer bør unngås.

**Tilrettelegging og vedlikehold:** Friluftsetaten med sin fagkompetanse bør ha forvaltningsansvaret for grøntområdene, men det er viktig at bydelene og berørte organisasjoner tar en aktiv del i planleggingen og utviklingen av områdene.

**Omdisponering av park, natur- og friområder:** Ikke bare områder med stor ferdsel har en verdi. Stille, mindre besøkte områder er verdifulle lommer med stor rekreasjonsverdi.

**Pukkverkene – forurensning:** Det er viktig at forurensning og støy fra pukkverk, snødeponier og annen forurensende virksomhet vurderes i Grøntplanen.

### Forslag til tiltak

**Vedlikehold** av turveier bør inn i fast plan. Ansvar for vedlikehold av de enkelte områder må være klart.

#### Bånkallia

LV ønsker at området, som er en del av det nasjonalt verneverdige område Røverkollen-Bånkallia, tas inn i Marka

## **Forslag om forgrening av turvei D15**

Vi vil foreslå at det opprettes en avstikker av turvei D15 inn langs Pottemakerveien langs bekken.

**Bekken fra Vesletjern/Lillettjern** ønskes åpnet i så stor grad som mulig.

## **Kommentarer til turveiforslag m.v. i planforslaget**

### **Turvei D9 Hølaløkka – Lillomarka**

Aksept av foreslåtte friområder. Tilleggsforslag:

- En akseptabel **atkomst over Grorud idrettsplass** mellom Grorudveien og turvei D9 ved Groruddammen er viktig. Stier på begge sider av Rosenbergveien 15 vest for Grorud senter og **ned til turvei D9** må bevares/gjenopprettes.

### **Turdrag inntegnet fra krysset Romsåsveien-Ravnkollbakken ned til**

**Vestbyveien** – planlagt trasé er for bratt. Annen trasé kan være ønskelig her.

-**Turdrag (D15)** nedover og oppover **langs Veitvetbekken**. Inntegnet trasé eksisterer ikke i terrenget. Den er ikke den samme som er framlagt i plan i PBE i mai.

**Turvei D12 fra veibroen** (Stovnerveien) over jernbanen **vestover** forbi krysset D11/D12 .Hovedinnvending: Inntegnet trasé vest for krysset er for bratt

- Inntegnet **turveitrase (del av D13)** mellom Karihaugveien og Karolinerveien eksisterer ikke, er nedbygget av industriområde.

## **KOMMENTARER TIL PLANFORSLAGET**

### **Generelle bemerkninger**

#### **Turveier og forhold omkring dem. Grenser for bebyggelse**

Generelt er det vår holdning at turveier, stier og smett i byggesonen og fra byggesonen til Marka må holdes åpne og ikke bygges igjen.

Det må bevares en størst mulig naturzone langs turveiene.

Om normalbredden for turdrag er 30 m må ikke det føre til at eksisterende turdrag blir bebygget der det er over 30 m.

Retningslinjene etter forrige grøntplan der avstanden fra elv/turvei skulle være minst x antall meter ble brukt begrensende for grøntområdene..

I den forbindelse nevner vi at det er for svakt at det i et område på opptil 20 meter fra vannkant for hovedløp og 12 meter fra vannkant for sidebækker (s.70) ikke skal oppføres ny bebyggelse. Ordet opptil må byttes ut med minst. "Opptil" kommer til å bli brukt begrensende for grøntområdene her.

Under "Planforslaget" side 48, er det i forbindelse med å sikre et **sammenhengende grønt nettverk** listet opp positive tiltak som å sikre manglende turveier og lenker planmessig, fjerne barrierer ved å etablere trafikksikre krysninger samt etablere nye turveier i områder hvor dette mangler. Men en må ikke OVERDRIVE når det gjelder å opparbeide turveier, som for eksempel foreslått turvei fra Grorud prestegård og nordover, som vil gå like ved turvei D9, og en ny turvei lenger nord, fra D9 til Hukerveien, der en også har et annet alternativ (Begge omtalt senere i denne uttalelsen). Rekreasjonverdien i disse områdene består bl.a. i å komme seg bort fra det urbane, som for eksempel veier, mange har glede av å oppleve det gamle kulturlandskapet som et helhetlig landskap uten inngrep av veier. Pengene kunne

brukes bedre ved for eksempel å opparbeide turvei D8 fra Kalbakkveien til Trondheimsveien, og turvei D 15 fra Trondheimsveien til Sandåsveien.

### **Tilrettelegging og vedlikehold**

Det er i planen foreslått (s. 19) at det utarbeides bydelsvise planer for tilrettelegging og vedlikehold av parker og naturområder. Spørsmål knyttet til kvalitet og innhold i grøntstrukturen bør behandles der.

Vi mener at Friluftsetaten bør forvalte de grønne områdene, da de har kompetanse og kjennskap til overordnede planer, biologiske rapporter o.s.v. Friluftsetatens planer må forelegges bydelene og berørte organisasjoner til uttalelse etter faste rutiner.

Når bydelene eller andre kommer med forslag til Friluftsetaten må disse legges fram for alle berørte parter.

**Omdisponering av park, natur- og friområder** (s. 65): Ved analyse av følgene av en omdisponering skal bl.a. parkenes bruksintensitet vurderes.

Det kan ikke være meningen at bare områder med stor ferdsel har en verdi. Lokale grupper har blitt møtt med av politikere o.s.v. når de har kjempet for å bevare et grøntområde, at "her går det aldri et menneske".

### **Pukkverkene – forurensning?**

Det er ikke tatt i betraktning hvilken innvirkning Franzefoss Bondkall pukk; og det planlagte snødeponiet i området vil ha for naturen, og for vannkvaliteten i Alna.

Forurensning fra Huken pukkverk er så vidt vi kan se heller ikke tatt med i betraktning.

## **Forslag til tiltak**

### **Vedlikehold**

av turveier for å holde dem tilstrekkelig farbare med for eksempel kantslått bør inn i fast plan. Ansvar for vedlikehold av de enkelte områder, om Friluftsetaten skal ha ansvaret for alt eller om ansvaret delvis er bydelenes, må være klart.

### **Bånkallia**

LV ønsker at området, som er en del av det nasjonalt verneverdige område Røverkollen-Bånkallia, tas inn i Marka på grunn av sine kvaliteter med verneverdig natur, og ikke bygges ut. Bånkallia har også et uvanlig rikt dyre- og fugleliv.

Området er på grunn av verneverdiene også spennende for friluftslivet.

Dersom det trengs dokumentasjon av verneverdiene, henviser vi til rapporter som tidligere er gitt Plan- og bygningsetaten:

Flora og vegetasjon på Røverkollen. Forslag til vern av Ravnkollen, Røverkollen, og Bånkallåsen av Bendiksen og Salvesen (Miljøetaten i Oslo 1992).

Zoologisk internrapport av Nils Jørung.

### **Forslag om forgrening av turvei D15**

Vi vil foreslå at det opprettes en avstikker av turvei D15 inn langs Pottemakerveien langs bekken. Dette er raskeste vei for Veitvetboere inn til lysløypenettet (fra

Krigsskolen). Innerst i Pottemakerveien begynner dessuten en ridesti, dvs. en ganske bra opparbeidet turvei som brukes lite til ridning. De idylliske Hestejordene ligger her inne. Det er ønskelig med en turvei langs en åpen bekk i stedet for nåværende adkomst gjennom det triste industriområdet i Pottemakerveien.

### **Bekken fra Vesletjern/Lilletjern**

i Lillomarka (innenfor Rødtvet) har på et eller annet tidspunkt blitt lukket. Det er et sterkt ønske om å få åpnet den igjen, det er et svært beferdet område med turgåere og badegjester, og tjernet ligger like ved Apalløkka skole.

Et lite stykke nedenfor kommer bekken opp i dagen igjen og går gjennom hagene nedover til den igjen forsvinner ved Rødtvet Sykehjem/Kalbakken T-banestasjon. Hvordan det opprinnelige løpet herfra har vært er vanskelig å si, den dukker i hvert fall opp igjen vest for Nordtvet hagesenter. I mellom her ligger turvei D8 til Lillomarka (Vesletjern), øst for butikkene (bl.a. Meny) og bensinstasjonen på Kalbakken. Å få opp bekken igjen her ville, sammen med en opparbeidet turvei og vegetasjon mot butikkene være et blågrønt pustehull i denne grå asfalt- og betongjungelen (også omgitt av trafikksystemer som Trondheimsveien og Kalbakkveien).

## **Kommentarer til turveiforslag m.v. i planforslaget**

Vi refererer til plankartet

### **Turvei D9 Hølaløkka – Lillomarka**

- Vi mener å huske at det er et lite uregulert (eller regulert til bolig) område på under 1 mål inntil **Kalbakkveien (sør for) ved turvei D9**. Det burde innlemmes i friområdet for å opprettholde bredden på det.

- Vi opprettholder vårt tidligere forslag om å innlemme en del av den kommunalt eide store tomta til **Grorud prestegård i friområdet til turvei D9** (Rasmusbakken, Grorud Idrettsplass). Tomta inneholder foruten hage også edelløvskog. Vi tror at et lite område utenfor prestegårdstomta mellom D9 og Rasmusbakken er privateid, og trenger å innløses for at området skal bli komplett.

En sti inn til det lysåpne hageanlegget med sittebenker eller liknende ser vi som bare positivt.

En vei videre nordover herfra vil vi derimot sterkt motsette oss. Den vil gå ikke langt unna og parallellt med nåværende turvei og vil skjære seg gjennom ravinen og den fine blomsterenga med storkenebb, samt sannsynligvis utradere den livskraftige almen og andre trær som har vokst opp i en klynge i det åpne landskapet. De fungerer som trivselskapende element sett opp mot de høye gjerdene ved idrettsplassen.

- Det foreslåtte **grøntbeltet rundt shoddyfabrikken** er helt i tråd med hva vi har ønsket oss. Det vil bl.a. forhindre ny parkeringsplass rett ved turveien, som ville medføre biler ved et turområde som til nå har vært bilfritt. Parkering for eksempel vest for shoddyen med fabrikken som skjerm mot turveien er et mye bedre alternativ.

- En akseptabel **atkomst over Grorud idrettsplass** mellom Grorudveien og turvei D9 ved Groruddammen er viktig. Det er ikke tilfredsstillende som det er nå.

- En gammel sti **fra REMA-bygget** (Rosenbergveien 15) vest for Grorud senter og **ned til turvei D9** forsvant da de bygde rekkehus i området for en stund siden. Vi vil gjerne ha en ny sti som erstatning mellom rekkehusene og ned til turveien.

I denne sammenhengen vil vi også gjøre oppmerksom på at det er planer om utbygging av Rosenbergveien 15, med et tilbygg nordover, tett inn på friområdet med sti ned til turvei D9. Vi ber om at bydelen gjør det de kan for at et eventuelt slikt tilbygg i minst mulig grad berører friområdet.

- Vi vil motsette oss en eventuell opparbeidelse av vei på det bratte jordet mellom **D9 og Hukerveien**. P.g.a. terrengforholdene er traséen uegnet til for eksempel barnevogner, og det går en gammel sti gjennom området i dag som fungerer som forbindelse mellom turveien og Lillomarka. Noen minutter lenger nord på turveien går det en vei forbi Lillomarka barnehage til Hukerveien i et langt slakere terreng (ikke inntegnet på kartet) som har den funksjonen en eventuell turvei er tiltenkt.

For å legge til rette for mennesker som ønsker rolige turer langs Alna, med mulighet for pauser, foreslår vi sittebenker eller liknende på egnede steder mellom brua over Alna og markagrensa.

### **Problempunkter ut over de som er nevnt foran og i Deluttalelse om Grøntplanen for Stovner bydel**

I tegnforklaringen til plankartene er brukt betegnelsen "eksisterende turdrag", som i tekstdelen er forklart som "planmessig sikrede turdrag". I noen av observasjonene nedenfor er betegnelsen "eksisterende turdrag" tatt bokstavelig. De er likevel tatt med, da den praktiske opparbeidelsen ser ut til å være helt eller delvis vanskelig.

#### **Turdrag inntegnet fra krysset Romsåsveien-Ravnkollbakken ned til Vestbyveien**

Det finnes ingen sti eller turvei. Det er sammenhengende autovern i Romsåsveien der turveien skal gå ned. Terrengen er meget bratt.

På nedsiden av riksvei 4 er det støyskjerm. Nedenfor rv 4 og sykkelveien er det heller ikke noe sti/turdrag langs bekken sydover mot Vestbyveien. Terrengen er meget bratt. (Friluftsetaten har foreslått grøntområdet nedenfor rv 4 som vernområde, noe som vel betyr at det uansett ikke bør være turvei her?).

Hele dette turdraget må være nær umulig å opparbeide.

Kryssing av riksvei 4 et sted mellom Grorudkrysset og Fossumkrysset er aktuell. Nå er det fotgjengerovergang ved Romsåsfoten.

Skal det være turvei i skråningen mot Romsås fra nedre Grorud over rv4 mellom Grorudkrysset og Fossumkrysset må den legges med en mye mindre bratt trasé. Det store gamle steinbruddet på nedsiden av rv4 (og eventuelt vern av området) gir problemer for traseen.

- Oppgang langs D6 fra krysset D6/Veitvetveien østover, ser etter **turdrag (D15)** nedover og oppover **langs Veitvetbekken**.

**Angitt på plankartet:** Eksisterende turdrag sørover og nordover langs Veitvetbekken ut fra D6.

**Faktiske forhold:** Turvei/stier finnes ikke nå, muligens er det fragmenter av stier nordover langs bekken, men det er tilgrodd og vanskelig framkommelig, og ulendt terreng (D6 går nordover langs bekken ca. 100 m). Også sett på inngang nordfra ved T-banen, der er en svak sti, men etter tidligere erfaringer løser den seg opp nedover Bredtvetjordene.

**Kommentar:** Så vidt vi har forstått på møte i PBE i mai er turvei D15 tenkt opparbeidet lenger inn på Bredtvetjordene (lenger øst). "Framtidig prinsipplassering" av turdraget sørover som følger den nåværende traseen for D15 stemmer heller ikke med planene presentert på møtet hos PBE.

- Oppgang av en strekning av **turvei D12 fra veibroen** (Stovnerveien) fra Stovner over jernbanen inn i Høybråten; **vestover** til krysset D11/D12 rett nord for jernbanelinjen.

Dette er del av D12-traseen etter det opprinnelig opplagte turveinettet.

**Angitt på plankartet:** "Annen viktig gangforbindelse" fram til Høybråten stasjon. Videre til krysset D12/D11 angitt "Framtidig turdrag".

Traseen er angitt å gå videre rett fram ned mot Haugenstua som eksisterende turdrag.

**Faktiske forhold:** Fra veibroen følger D12-traseen etter Friluftsetatens skilting på stedet Brolandsveien (ikke Eneboveien som angitt av PBE) fram til Nybrottveien, og tar så av i turdrag langs jernbanelinja vestover. De første 100 m er god sti. Så er turveien god fram til ca.100 m før krysset D12/D11, der det igjen er sti.

Det går ingen sti eller turvei videre rett fram etter krysset D11/D12. Terrenget er ulendt, tildels med høye skrenter og i praksis uframkommelig. Turvei D12 mot Haugenstua tar av D11 ca 100 m nord for krysset, ned mot Stig skole.

- Inntegnet **turveitrase (del av D13)** mellom Karihaugveien og Karolinerveien eksisterer ikke, er nedbygget av industriområde.

Med hilsen  
for styret i Lillomarkas Venner

Unni Pedersen  
sign.

Randi Werner-Erichsen  
sign.

Vedlagt Deluttalelse om Grøntplanen for Stovner bydel med vekt på Vestliområdet fra Lillomarkas Venner, som likeverdig del, med 2 underbilag

Kopi til: Oslo og Omland Friluftsråd  
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus  
Grorud Vel ved Per Kr.Holth