



Bymarka som rekreasjonsområde

Av Ola Arne Aune

Introduksjon

1966 er vel 30 år tilbake i tid, ikke så veldig lenge. Også den gang gikk debatten om Trondheimsmarka. Som nå dreide denne seg mest om marka på vestsida av Trondheim, Bymarka. Vi har tatt utdrag fra en artikkel som Ola Arne Aune da skrev i TTs årbok om «Bymarka som rekreasjonsområde». Ola Arne Aune var den gang biologistudent ved Norges Lærerhøgskole, senere en del av universitetet. Han er nå sauebonde på Oppdal og har bl.a. vært ordfører i kommunen.

Artikkelen er skrevet rett etter den opphetete debatten om bygging av gondolbane fra Ila opp til Våttakammen, som bl a forutsatte alpinanlegg utbygd i Elsterparken. Elgsethytta var bygget 8 år før etter en god del debatt. Turutfart med bil og stor biltrafikk i Fjellsetervegen og parkering hadde begynt å prege de sentrale områder i Bymarka. Skiheisen i «Kleiva» ved Skistua var fortsatt den eneste i Trondheimsområdet.

På denne tida hadde turgåerne bare opplevd starten på den omfattende skogsdrifta i marka som skulle komme. Fredrik von der Lippe var skogsjef. Bare små hogstfelter var tatt ut og transporten hadde stort sett foregått med hest.

Lysløypa fra Baklia og ferista i Fjellsetervegen var bygget på begynnelsen av 1960-tallet. Makinell oppkjøring av skiløyper var knapt kommet i gang. 1966 var første året «Dagens løype» ble gjennomført. Stien fra Steinkjerringsåsen over Fjellsetermyrene og fram til Grønliia var på denne tida enda så lenge en av de triveligste opparbeidete kronglestiene i marka. Den første markaplanen fikk Trondheim knapt et tiår etter, i 1975, og med tydelige retningslinjer om at friluftslivet skulle prioriteres. Mens en kunne konstatere at inngrepene i marka likevel fortsatte.

Fra 1966 skulle det gå ca 20 år før vi fikk den omfattende hogsten i områdene ved Kobberdammen med introduksjon av store hogstmaskiner. Områdene oppe i Hoåsen og ved Rogntjønna, som mange lenge opplevde som den virkelige indre uberørte «kjerne» i Bymarka, skulle få ligge slik helt fram mot midten av 1980-tallet uten omfattende hogst og veginngrep. Veggen fra Tømmerdalen ned til Holstdammen kom også først på 1980-tallet. Utbygginga av turveg med kjøremulighet til Elgsethytta kom på begynnelsen av 1980-tallet. Strandlinja var i 1966 fortsatt en attraksjon som

lerkenålsdekket mjuk, smal sti og skulle få være slik i mange år før ombygginga til skogsbilveg skjedde tidlig på 1980-tallet.

Her er utdrag fra Ola Arne Aunes artikkel.

«Bymarka som rekreasjonsområde

... ..

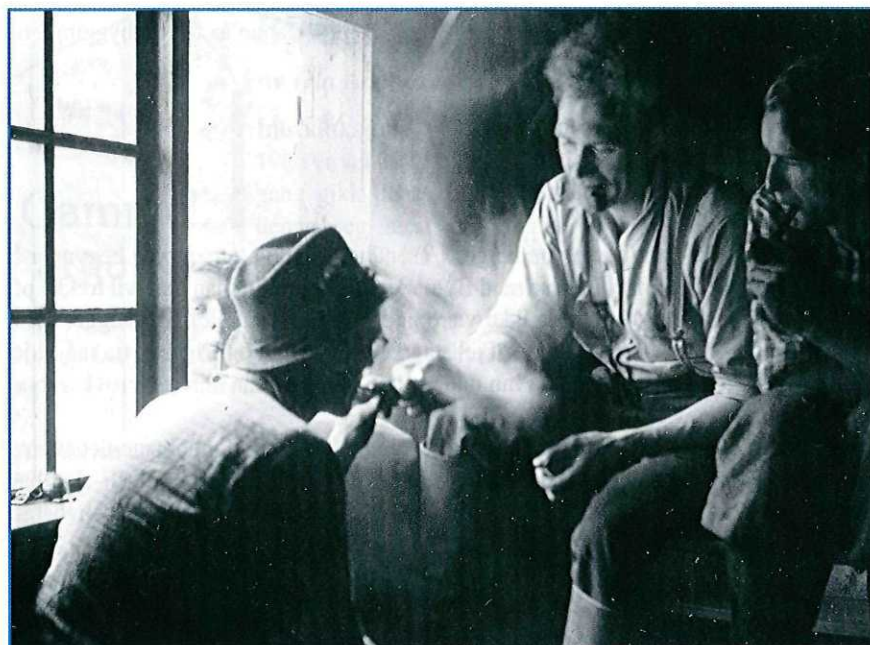
Jeg undres på hva han (den jevne borger i Trondheim) vil si dersom jeg begynner å snakke om naturvern i forbindelse med Bymarka? Det er mulig han bare vil trekke på skuldrene og mene at det kan da ikke være nødvendig. Bymarka har da ligget der i alle år, fin og nesten uberørt. Ja, for Fjellseterveien, Skistua og Elgsethytta må vi jo ha. Det er så godt å ha et sted å ta inn under turen, hvor en kan ta seg en røyk, nippe til «solbærtoddyen» og slappe av.

Jeg vet ikke om denne herr Trondheim er i mindretall, men Gondolbane-debatten i avisene omkring juletider ga meg bange anelser om at så ikke er tilfellet. – Jeg har derfor i den senere tid samlet noen eksempler på hvor merket Bymarka i virkeligheten er av sivilisasjonen, av oss innbyggere av Trondheim by.

Hvordan vi vil at Bymarka skal være. Noen faste retningslinjer er, så vidt meg bekjent, ikke offentlig trukket opp. Jeg tror imidlertid at myndighetene og den menige mann, har den oppfatning at Bymarka skal være et rekreasjonssted. Et sted hvor byens befolkning, i dag og i fremtiden, kan søke ut i sin fritid, til avkopling fra det daglige jag og mas. Et sted hvor en kan la kontortid, aviser og TV, trafikk og motorlarm, køer og restauranter, være langt borte, og i stedet la mer eller mindre ødelagte nerver og trommehinner hvile. Et bymenneske trenger til et slikt sted, hvor en kan fornye seg og samle energi. Det tror jeg de fleste er enige i. Det flittig benyttede uttrykket: «Bymarka – byens lunge», skulle tyde på det.

Men vil vi at Bymarka skal være et rekreasjonsområde, må vi ta konsekvensene av det. Den naturen som ennå ikke er ødelagt, må for alltid bevares og de inngrep som allerede er foretatt, må søkes leget på beste måte.

Jeg nevnte så vidt Skistua og Elgsethytta. Hvordan er det, er disse to byggverk i tråd med de nettopp antydde retningslinjer? Har en til hensikt å kople av fra sivilisasjonen når en drar ut på søndagstur, tror jeg det er best å holde seg lengst mulig borte fra disse to steder. Kjøkjøring, stappfulle busser og trafikk-kork i Fjellseterveien med etterfølgende køgåing på ski til Elgsethytta, er ikke akkurat avslappende. Men så kan en slappe av med matpakken når en er framme på Elgsethytta, vil kanskje noen si. Vel, dersom en våger seg innenfor døra på Elgsethytta eller Skistua – ja, la meg ta med Grønliia også – på en alminnelig utfartsdag, så er det ikke mye som minner en om



«Tjukk, sur tobakksrøyk slår imot en.» Det var anerkjent å ta seg en pipe eller røyk ved rasten på hytta.
Gammelt foto i TTs arkiv

«byens lunge». Tjukk, sur tobakksrøyk slår imot en. Inne i denne suppa kan en så skimte mennesker som med mer eller mindre ubehag fordøyer de medbrakte brødskiver.

Den gang Elgsethytta ble bygget, påberopte en seg diverse behov. Det var spesielt «behov» for å spre trafikken til Storheia, ble det sagt. Den gang gikk det jo en liknende kø dit, som det nå gjør til Elgsethytta fra Skistua. Det kunne vært interessant å vite om Elgsethyttas forkjemperer fortsatt mener at en skal bygge bevertningssteder for å spre trafikken i Marka?

Under avisdebatten omkring Elgsethytta, ble det av enkelte motstandere nevnt at fikk en først hytte, så ville neste skritt være vei dit ut. Jeg frykter for at disse får rett. Riktignok har vi hittil «bare» fått sti, men det vil nok snart bli behov for vei også. Det er ikke vanskelig å skape et «behov». Det er sikkert mange som har «behov» for å sette til livs en solo eller en øl, under Bymarkturen også om sommeren. Men skal en ha fram brus- og ølkasser til hytta på sommerføre, må en ha bilvei.

I løpet av Gondolbanedebatten ved juletider påberopte forkjemperne seg diverse «behov». Det er «behov» for et utsiktssted hvor turistene kan se Trondheim ovenifra, samt nyte solnedgangen over Fosenhalvøyas fjellverden. Dessuten er det fortsatt «behov» for å spre trafikken av skiløpere i Bymarka.

Trondhjems Skiklub har i vinter med «Dagens løype», vist at det går an å spre trafikken uten å ødelegge naturen med bygging av gondolbane og nye hytter. Det er å håpe at dette tiltaket vil fortsette også neste vinter.

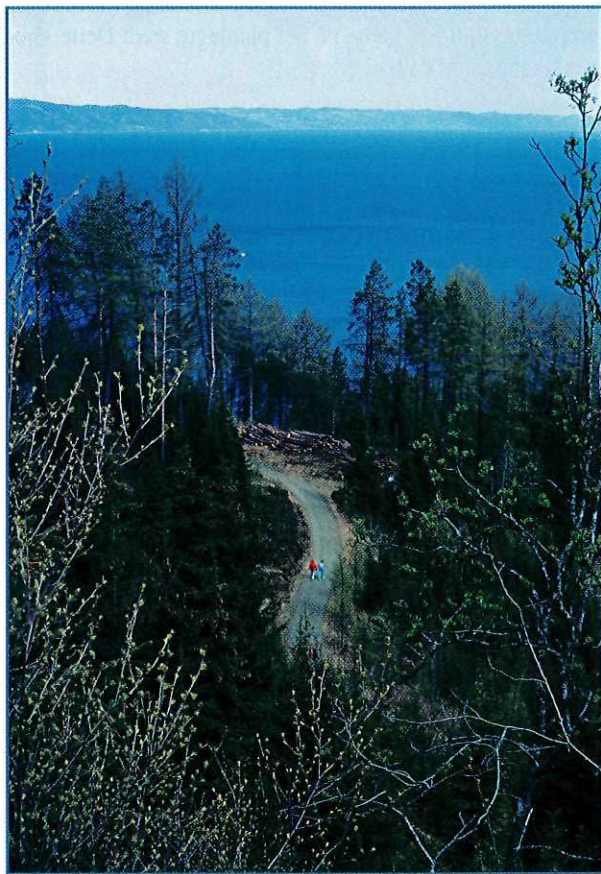
Byens alpine idrettsutøvere har også «behov» for en storslalåmløype som holder internasjonale mal, etter hva jeg har forstått. Spørsmålet i denne forbindelse er vel om det er riktig å rasere naturen på det foreslåtte sted, til fordel for en så liten gruppe av byens befolkning.

For noen år siden var det også «behov» for å bygge en ny Gråkallbakke, til tross for advarsler fra flere hold på grunn av vindforholdene på det planlagte sted. Dette «behov» til ca. 1/2 million kroner brukes nesten ikke.



I 1966 var hogst og skogsvegbygging i Bymarka bare ved starten. «Villmarksområdene» i Hoåsen og ved Rogntjønna ble hugget ut først vel 20 år etter.
Foto Erik Stabell

Omkring Skistua har en etter hvert fått et flott treningsområde for vinteridrettsfolk. Hoppbakker og slalåmløyper ligger på rekke og rad. Det er hyggelig å se den yrende aktivitet av små og store en vintersøndag. Fullt så hyggelig er ikke de problemer dette fører med seg. De fleste bileiere skal nemlig absolutt kjøre helt opp til Skistua. Men parkeringsplassen er nå en gang temmelig liten. Så klager de bilende skiløpere, og Skiklubbens formann synes det må gjøres noe, og uttaler i avisintervju at han ser det som sin viktigste oppgave å få anlagt ny parkeringsplass. Flere myrer like nedenfor Skistua måtte kunne egne seg godt. Der måtte det kunne bli plass til mange biler. Noe særlig skade ville ikke en slik plass forårsake, hevdes det av flere. Det er jo svært få som går over disse myrene, for en myr er jo så våt og ekkel å gå i. ...



*I 1966 var den vakre stien Strandlinja ombygd til skogsbilveg et kort stykke nærmest Schønningsdalen. Tidlig på 1980-tallet var hele stien gjort om til veg.
Foto Erik Stabell*

Parkeringsplasser kan en f. eks. anlegge ved Wullumsgården, Leirbrua eller Ringvål, så kan en ta buss eller gå derifra. De nedre delene av Bymarka er minst like vakre og godt egnet til turbruk som områdene fra Skistua til heiene. ...

De fleste har lagt merke til at det drives en del tømmerhogst i Bymarka. Det er ikke min mening å komme med noe innlegg for eller imot hogst nå, jeg vil bare peke på det faktum at tømmeret skal fraktes fram til bilvei etter hoggingen. I tidligere tider foregikk dette med best på vinterføre. Jeg vet ikke om det var mangel på snø eller hester de siste vintrene, eller om det er andre årsaker som har gjort at det ikke lenger er tilfellet i Bymarka. Tømmerkjøring på sommerføre fører imidlertid til at det ganske fort danner seg en del «sår» i skogbunnen. Torv og mose rives opp, og en «vei» dannet av svart jord og avslitte røtter forteller tydelig hva som har foregått.

Skogbilveier er i de senere år i stor utstrekning blitt anlagt i skoger hvor en driver rasjonell skogsdrift. Nå skal jeg ikke insinuere at skogsdriften i Bymarka ikke er rasjonell nok, det har jeg ikke forutsetninger for, men er det virkelig behov for skogsbilveier her? Jeg tenker i første rekke på den stumpen skogssjefen har latt anlegge fra Blåveisberget i Schønningsdal til Øvrestykket ovenfor Fagerlia. Kunne virkelig ikke hestene fraktet tømmeret fram også disse siste 200 metrene? Det er ikke bare det at den første trivelige delen av Strandlinja er blitt ødelagt, det er prinsippet jeg vil fram til. Skal Bymarka være et rekreasjonsområde? – Hvis skogsdriften her krever skogsbilveier for å bli rasjonell nok, så får en slå fra seg tanken om fortjeneste.

Forøvrig er det kommet meg for øre at det er søkt om tillatelse til å anlegge en skogsbilvei fra vestre Tømmerdal til Holstdammen. Dersom dette medfører riktighet, er det meget betenkelig. ...

Bymarka hadde tidligere et flott utsiktspunkt, som nå ikke kan betres av alminnelige sivile uten klatring over netting og piggråd, samtidig som en står i fare for å bli arrestert. Jeg antar det var før naturverntanken dukket opp at forsvaret fikk tillatelse til å starte sin virksomhet på Store og Lille Gråkallen. ...

Byens myndigheter, teknisk rådmann og Bymark-utvalget, protesterte mot anlegget på Gråkalltoppen, men de militære myndigheter annekterte toppen og måtte senere betale årlig leie av terrenget.

Jeg mener at dagens borgere av Trondheim by, av hensyn til seg selv, og av hensyn til byens innbyggere om 50, 100 eller 200 år, har plikt til å sørge for at Bymarka nå blir bevart som rekreasjonsområde for all framtid. Den må få sine grenser fastlagt, og det må settes klare regler for hva som kan tillates påført markas natur av menneskelig slitasje og ødeleggelse, samt settes forbud mot de av dagliglivets faktorer som en vil søke avkopling fra.»