



## Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus

Postboks 1041 Sentrum  
0104 OSLO  
[nofoa.no](http://nofoa.no)

1. november 2010

### Innspill til fastsetting av ferdselsbestemmelser i Nordre Øyeren naturreservat

Nordre Øyeren fuglestasjon og NOF OA (Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus) ser meget positivt på at det skal fastsettes bestemmelser om ferdsel i Nordre Øyeren naturreservat. Dette Ramsar-området er Nordens største innlandsdelta, og er en svært viktig lokalitet for mange vann- og vaderfugler på trekk. I tillegg er området også en verdifull hekkelokalitet.

I dag fremstår reservatet mer som et område hvor det ikke må bygges, og hvor menneskelig ferdsel og oppførsel gir inntrykk av at området oppfattes mer som et LNF-areal enn et naturreservat. Både menneskelig og motorisert ferdsel øker fra år til år, og nærmest daglig oppleves brudd på gjeldende vernebestemmelser. I tillegg er det blitt en stadig mer utstrakt friluft-, fritids- og hobbyaktivitet i reservatet. Dette gjelder ikke minst fritidsfiske, som i urovekkende stor grad virker direkte forstyrrende på fugler på trekk. Flere av reservatets områder brukes også flittig som rekreasjonsområder for hund, som ofte slippes løs straks eieren kommer inn i reservatet. For deler av området, særlig i gjessenes myte- og trekkperioder, bør det vurderes totalforbud mot å bringe med hund. Rastende gjess trenger all ro de kan få, og de blir like skremt av en hund i bånd. Det er dessverre også urovekkende mange båteiere som «ser seg lei» på alle flokker med vannfugl som samles på de åpne vannarealene. Det kjøres da gjerne i full fart bevisst mot fuglene for å skremme dem vekk. Vi har bilder og filmopptak som bekrefter forstyrrende fiske, løse hunder og råkjøring med båt. Ofte skal det ikke mer til enn en kort spontantur i området for å avdekke slike brudd på vernebestemmelsene.

Den 4. november 2008 leverte vi «Innspill til forvaltningsplan for Nordre Øyeren naturreservat». I vårt innspill var det et omfattende kapittel om ferdsel, og innspillet er gjengitt likt i dette dokument. Vi har satt opp to forslag til ferdselsbestemmelser, hvor forslag A er å foretrekke. Forslag A er på ingen måte en overdrivelse. Det er viktig med bestemmelser som vil fungere tilfredsstillende ikke bare ut fra dagens situasjon, men også i et mer langsiktig perspektiv. Det må ikke være slik i et naturreservat, at vernebestemmelsene hele tiden tangerer minstekravene. Da må de stadig fornyes, og naturen har ingen buffer. Naturens premisser må være hovedprioritet i alle henseender, uansett om vurderingene skal veies mot behovet for generell rekreasjon, fritidsfiske, jakt eller fuglekikking – eller kommersielt jordbruk.

Vi gjentar det urimelige i at det i et så viktig Ramsar-område som Norde Øyeren naturreservat fortsatt er tillatt med jakt i deler av området. Dette rimer dårlig med reservatets hovedformål om å verne om dyr og fugler, og samtidig tillate at de blir skutt. Samme urimelighet gjelder også tillatelser til «skadefelling». Grunneiere må i større grad forstå at selv kommersiell bruk av jordbruksareal må skje på naturens og reservatets premisser, og i spesielle tilfeller heller tildeles erstatning enn meningsløs skyting av fugl. Med fastsetting av ferdselsbestemmelser blir ovenstående urimeligheter ytterligere forsterket. Mange vil nok anse det som inkonsekvent med ferdselsforbud, gjemsler og fugletårn, hvor en må opptre med største varsomhet, hvis en jeger skal kunne stå ved siden av og skyte en fugl som ingen annen får lov til å forstyrre. Dette er ikke vanlig praksis i tilsvarende naturreservater i utlandet, og utenlandske ornitologer gjør store øyne når de får høre at det er tillatt å jakte i et Ramsar-reservat.

Vårt avsnitt om ferdsel fra vårt innspill til forvaltningsplan, sendt 4. november 2008, er gjengitt nedenfor (avsnittet om bom ved inngangen til Årnestangen har noe endrete forhold i dag, ved at ny bom er satt opp):

## ● Ferdsel

### *Båt*

Ferdsel i et naturreservat kan både ha negative og positive effekter avhengig av påvirkningsform. Negativ påvirkning omfatter forstyrrelser av dyreliv, men også forstyrrelser som står i motstrid til en forventet tilstand i et naturreservat generelt. Fra vernetidspunktet og fram til i dag har ferdsel med motorfartøyer vært en sterkt dominerende aktivitet i reservatet. Regulær motorisert ferdsel til lands er forbudt av hensyn til reservatets naturverdier, men dette hensynet er underordnet når det gjelder motorisert ferdsel til vanns. Her er ingen begrensninger med unntak av 5-knopsgrensen i deler av området, som dessverre ignoreres altfor ofte. Nitelva, Glomma, råker og området sør for øyene benyttes gjerne som fartsetapper for båter med motorer på inntil flere hundre hestekrefter. De uberegnelige tilstandene dette medfører innebærer svært lite tilfredsstillende forhold for andre former for ferdsel til vanns (kano, kajakk, robåt).

Både lovlig og ulovlig båttrafikk utgjør totalt sett den dominerende støykilden i reservatet, og er ofte døgkontinuerlig i sommerhalvåret. Det skal likevel nevnes at det er nyanser med hensyn på støyvirkningen fra ulike båttyper. Foruten de direkte ulovlige, daglige fartsovertredelsene i Glomma og i råkene mellom øyer og halvøyer, er den frie farten sør for øyene mest problematisk med hensyn til støy. Samlet har disse faktorene i stor grad utelukket rekreative interesser, med den opplevelse av ro og harmoni som mange forventer i et naturreservat.

Generelt representerer også den store båttrafikken negative effekter for fugl som hekker i forbindelse med råkene, f.eks. laksand og kvinand. De krysser ofte løpene med sine kull, må være kontinuerlig på vakt og skremmes svært ofte.

Båtsportområdet sør for øyene er gjerne tilholdssted for store mengder vannfugl om høsten, og fuglene tyr ofte til vingene som følge av trafikken. Felter med godt utviklet vannvegetasjon tilbyr noe sikkerhet, mens andre områder er betydelig mer utsatt. Noe tilvenning forekommer, men trafikk i samtlige dypløp og kryssende trafikk i disse områdene snevrer nødvendigvis inn toleransegrensene. Det siste året er det for øvrig også observert sumpbåt i reservatet (luftpropell) med den fleksibilitet det representerer. Heller ikke uaktsomme kano- og kajakkpadlere vil hindres av disse vegetasjonsfeltene. Feltene med vannplanter utgjør viktige næringsområder for vannfugl utover høsten, og det er avgjørende at disse områdene får nødvendig beskyttelse mot forstyrrelser.

For å anskueliggjøre problematikken omkring forstyrrelser i området sør for øyene viser vi til utdrag fra NØFs database den 16.8.2008 som eksempel på nær dagligdagse episoder i denne sesongen:

*264 storskarv var kommet inn for overnatting til holmen sør for Rossholmen da jeg kom dit ved 15:30-tida. Kl. 16:45: 3 båter i full speed opp mellom bøyene vest for holmen sør for Rossholmen. Skremte ca 50 av storskarvene inn mot bankene øst for holmen. Båtene fortsatte i full fart oppover Midtråka. Kajakkpadler kom deretter fra øst inn mot Rossholmens vesttange og padlet så vestover mellom tangen og holmen. Skremte samtlige storskarv utover Øyeren mot vest. Der la de seg ned, men ble øyeblikkelig skremt av 4 fartsbåter i full fart. Noen ble igjen, men de ble like etterpå skremt vekk av to store båter. Skarvene flyktet østover igjen. Der ble de ikke lenge etter jaget vekk av båt som kom sørover fra Innerråka. Etter at de fikk lagt seg ned, ble de kort etter skremt nordover av den samme båten ca kl 16:20. En snekke med fiskere lå rett sør for holmen og var en effektiv barriere mot at skarvene kom tilbake til holmen.*

Kortnebbgås fra Svalbard trekker over østlandsområdet vår og høst og en del av trekket går over Nordre Øyeren. Gjessene er vare for forstyrrelser, men en del slår seg ned for hvile og næringsopptak. Spesielt om høsten er det et generelt mønster at de må ta til vingene grunnet ulike former for menneskelig ferdsel, og de fortsetter da trekket videre sørover. Et naturreservat bør rimeligvis være det rette sted for tilrettelegging i henhold til de behov fuglene har i den tiden de tilbringer der. Høsten 2008 passerte eksempelvis flere tusen kortnebbgjess over området og en del av disse valgte reservatet som stoppested (anslagsvis 1000-2000 i løpet av noen dager). Noen slo seg ned midt inne blant øyene som for anledningen var uten forstyrrelser verken fra jegere eller båteiere. Noen valgte Rossholmvika, andre området langt sør i Nordre Øyeren, mens atter andre slo seg ned på tuppen av Årnestangen eller i Snekkervika. Situasjonen forholdt seg imidlertid slik den 11.10.2008:

*To kajakker med tre personer langs Rossholmens vesttange (Midtråka). Klarte ikke å runde tuppen av tangen pga. grunt vann. Dro i stedet kajakkene over tuppen og padlet mot østtangen og skremte dermed 80 kortnebbgås som satt på innsiden av vesttangen. Disse gjessene slo seg sammen med de ca 300 utenfor Barkenes, men alle ble noen minutter senere skremt vekk derfra av båt som kom i stor fart sørover.*

I dette tilfellet var området utenfor tuppen av Årnestangen tilfeldigvis uten forstyrrelser da gjessene landet, og et lyspunkt senere var at to vanlige turgåere faktisk bevisst unnlot å skremme gjessene. I motsatt tilfelle ville altså samtlige kortnebbgjess som rastet i reservatet denne dagen ha vært utsatt for forstyrrelser og blitt fordrevet videre sørover. Vi velger å tro at reservatet vil trekke flere gjess til seg hvis de får den hvile de åpenbart har behov for. For å opprettholde verneformålet er det viktig at ressurskrevende, støyende og forstyrrende trafikk i størst mulig monn fjernes fra reservatet som helhet. *Vi foreslår imidlertid i første omgang at 5-knopsgrensen strekkes sørover til en linje fra Flateby båthavn til sørenden av Lindjulsvika.* Strengere restriksjoner kombinert med styrket overvåkning vil relativt raskt føre med seg en fordelaktig utvikling i båtbruken generelt i reservatet og med tiden en gunstig endring av strukturen i båtflåten.

## **Fly**

En annen svært påtrengende aktivitet er lokale flyklubbers sedvanlige bruk av luftrommet over naturreservatet, enten som treningsfelt eller ved generell overflyging. Utfoldelsen av denne hobbyaktiviteten ødelegger definitivt ethvert ønske om en rik naturopplevelse i reservatet. Vi ønsker at forvaltningsmyndigheten henstiller på det sterkeste til de ulike flyklubber om å holde sin aktivitet i god avstand fra reservatet.

Etter at Oslo Lufthavn la innflygingskorridor over naturreservatet har medfølgende støy økt belastningen ytterligere. Vi kan ikke se fornuftbaserte kriterier for myndighetenes ønske å legge innflygingsruten til en storflyplass over et av Europas viktigste våtmarksområder med tilhørende betydning for naturopplevelse.

## **Øvrig ferdsel**

Ferdselsproblemene i tilknytning til hekkekolonien på øya Karte er en sak for seg. Øya representerer den eneste sjøfuglkolonien i reservatet, og utover denne hekker fiskemåke og enkelte andre måkearter kun fåtallig og som oftest enkeltvis i andre deler av reservatet. På Karte hekket i 2008 ca. 25 par makrellterne, 4 par hettemåke, 2 par silde-måke, 1 par gråmåke, 2 par fiskemåke og 1 par tjeld i tillegg til 1 par hvitkinngås. Klekking hos fiskemåke, sildemåke, gråmåke og tjeld og en del av makrellternene mislyktes. Tre unger ble påvist for hettemåke 10. juli. For sjøfugl er det i reservatet stor mangel på fysisk egnede hekkeplasser som kan tilby et bakkenivå over ordinære flomnivåer. Rundsand sør for Årnestangen hadde tilhold av relativt store mengder sjøfugl for over 20 år siden. Her hekket flere hundre par med hettemåke, noen titalls makrellterner, enkelte andre måkearter og innslag av krikand, siland, rødstilk og brus-hane. Senere ble imidlertid øya oppgitt av hettemåkene uten påviselig årsak. I dag hekker hettemåke i noen få par i Nordre Øyeren (4 par på Karte i 2008). Makrellterne har holdt stand i reservatet, men aldri i særlig store hekkeantall. Det kan påvises en viss opportuniste i stedsvalg. F.eks. ga en lav sandbanke vest for Bukkesand noen få år grunnlag for hekking. Slike etableringer er imidlertid svært utsatt for flom. Det sikreste valg for makrellterne er således øya Karte som består av berggrunn og har en høyde som gjør at mange reir går klar av flomvannet. En viss omlegging kan forekomme i første del av sesongen ved tap som følge av flom og ferdsel. Hekkesesongen kan dermed bli langvarig, eksemplifisert gjennom en relativt nyklekket unge på Karte i månedsskiftet juli/august 2008. Øya har ikke ferdselsrestriksjoner og frekventeres ofte av fiskere eller solbadere – til dels i mange timer (opptil 6 timer flere ganger i 2008). Hekkeresultatet ble i 2008 begrenset til ca. 10 unger (makrellterne/hettemåke) + 2 unger av hvitkinngås. Potensialet på grunnlag av antall hekkepar må ha vært nærmere 60–70. Den lave suksessen skyldes utvilsomt hyppig og langvarig menneskelig opphold. Et skilt med påskrift om ilandstigning forbudt og en noe uklar melding om ferdselsforbud 50 meter fra land har i mange år ligget på svaberget på fastlandet og befinner seg nå i nærheten av en hytte.

Som eksempel på problemet med forstyrrelser av hekkekolonien på Karte viser vi til utdrag fra NØFs database i 2008:

- *Begynnelsen av juni: familie med barn slo seg ned og oppholdt seg der nesten hele dagen.*
- *3. juli - en kar satt på stol og drakk kaffe et par timer på Karte (13-14-tida).*
- *8/7 - to voksne ungdommer i rødlig kano satt på Karte i 5-6 timer fra omkring 15-tida og utover.*
- *9/7 - samme personer som over og samme tidsperiode og tidspunkt. Ga seg ved 21-tida.*

*6-7 terne/måke-unger ble observert svømmende vekk fra øya en av dagene 8.–9. juli og har muligens klart seg av den grunn. Noen av dem er kanskje de samme som jeg så på Karte og ved land innenfor den 10. juli. Men små unger og egg må ha krepert på Karte (6-7 døde unger ble funnet et par timer før forstyrrelsene 9. juli og som åpenbart skyldes forstyrrelsene dagen i forveien). 3-4 små terneunger kan være helt nyklekket eller de har så vidt greid påkjenningen. Evt. har enkelte egg også greid påkjenningen. Det finnes opplysninger om sjøfuglkoloni på Karte på 1960-tallet. [NN] meldte om at det har vært folk i land på Karte (med eller uten hunder) i alle år i hekketiden så lenge vedkommende har hatt hytte der (dvs. siden 1948).*

Årnestangens strandområder og Snekkervika er noen av områdene med høyest konsentrasjoner av våtmarksfugler. Tangen er landfast og lettilgjengelig for mennesker og en utbredt ferdsel fra ulike brukere har forstyrrende virkning i hele eller deler av året. Det er behov for ferdselsrestriksjoner på den ytterste delen av tangen og langs strandområdene på vestsiden av tangen. Problemene er særlig knyttet til fising langs vestsiden av tangen fra sør til nord på høyere vann i vårsesongen og til ulike brukere på den sørlige delen der særlig sesongen etter flom og fram til vinterperioden er mest problematisk. Hovedmassen av besøkende her består av turvandrere, ryttere, fuglekikkere, fiskere og til en viss grad også ferdsel til vanns. Fuglekikkere har stort sett har en relativt høy grad av selvjustis som følge av denne interessens karakter. Men de representerer en såpass stor og mangfoldig gruppe at forstyrrelser kan oppstå til tider. Det skal heller ikke mer enn én uforsiktig person til for at ansamlinger av vadere og andefugl må forflytte seg. Det har vært en økning av ferdsel fra fiskere i områder under hekkefasen for en del sårbare arter, eksempelvis også strandområdene i Fautvika.

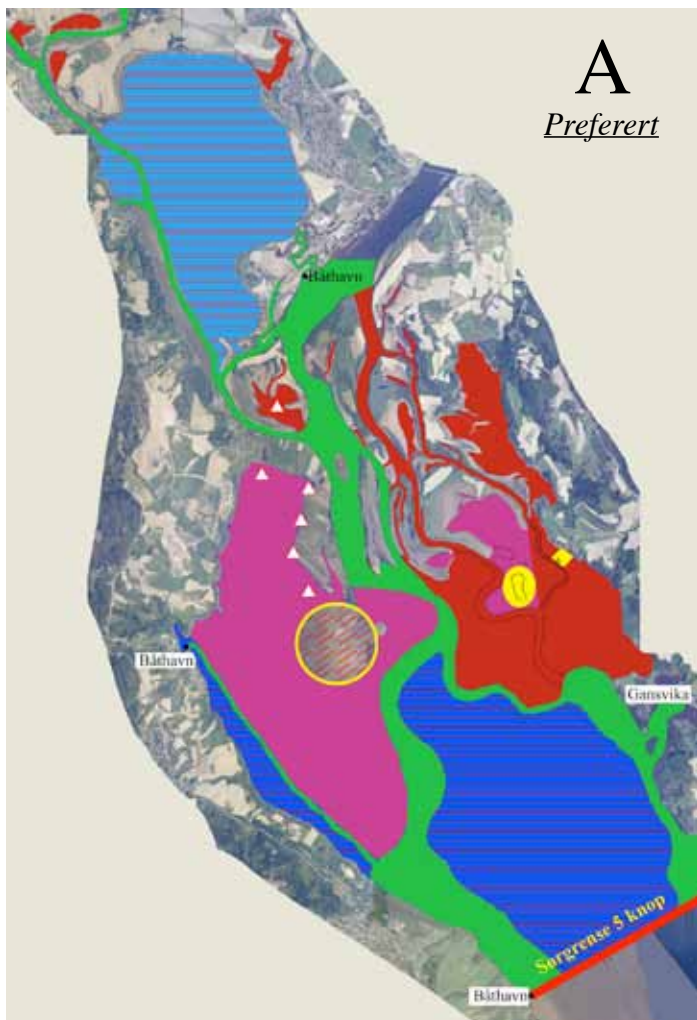
Store og fuglemessig viktige soner i tilknytning til mudderområder på lavvann om våren er også til tider gjenstand for forstyrrelser. Mest sårbar i den forbindelse er Svellet der store ansamlinger av fugl ofte skremmes vekk. Her er behovet for ferdselsforbud i lavvannsperioden helt nødvendig.

Det er tilsvarende behov for forbud mot ulike former for surfing i Svellet under høsttrekket og vi sakser fra NØFs notater 15.9.2007:

*Som en kommentar til denne dagens vannfugltelling kan nevnes at det langs Nerdrumstranda var stor aktivitet av brettseilere og kitere. Ikke mindre enn 16 stykker var på vannet den stunden vi var tilstede. Dette førte selvsagt til at områdene sør og sørøst i Svellet var tomme for fugl.*

Ved inngangen til Årnestangen har det i de senere år vært en betydelig økt biltrafikk utover tangen mot Nitelva, til tross for skilting. Det står en bom her, men vi kjenner ikke årsaken til at har stått åpen i flere tiår. En enkel løsning er å stenge og låse porten. I den sammenheng må parkeringsproblemene i det samme området løses.

Ferdselsrestriksjoner kan blir et komplisert nettverk av datoer og soner i henhold til spesifiserte behov slik vi har foreslått på kart nedenfor. En annen mulighet er å kun å markere en sone med forbud for motorisert ferdsel (rød farge), merke hekkekolonier med ferdselsforbud og utvide 5-knopsgrensen sørover. Det krever i så fall et intensivert oppsyn og en betydelig strengere håndheving av verneforskriften som faktisk eksplisitt formulerer at all ferdsel skal skje på en slik måte at dyre- og plantelivet ikke unødig skades eller forstyrres.



- Ferdselforbud Årnestangens spiss m/ vannområde 15/7-31/12 (sti/skjul)
  - Ferdselforbud 15/4-15/8
  - Motorisert båtferdsel forbudt
  - Motorisert båtferdsel forbudt 15/8-15/3 / Ferdselforbudt 15/3-15/5 (HRV)
  - Motorisert båtferdsel forbudt 15/8-15/5 (HRV).
  - Fiske forbudt 15/4-15/7
  - Sørgrense 5 knop
  - Påbudt båtled 15/8-15/5 (HRV) for motorisert båtferdsel
  - Ferdselforbud 15/8-31/12 / Motorisert båtferdsel forbudt 1/1-15/5 (HRV)
- Elektrisk drevet båtmotor tillatt i rød sone  
 Sumpbåt (luftpropell) forbudt  
 Alle former for surfing forbudt 15/8-15/5 (HRV)  
**All jakt forbudt**

Utarbeidelsen av de ulike soner og tidsperioder er gjort på grunnlag av ansamlinger av fugl og erfaringer om forstyrrende aktivitet. Det er også tatt høyde for gjennomfart av båttrafikk inkludert de mest benyttede reisemål. En forutsetning er totalforbud for jakt i hele reservatet.

De to kartene gjenspeiler to alternative rødsoneer der vi har klar preferanse for A-alternativet. Ingen av alternativene hindrer framkomst til de hyppigste reisemål med båt.

Sentralt i forslaget står utvidelse av 5-knops grensen sørover til en linje fra Flateby båthavn til Lindjulsvika. Fartsbegrensningen burde imidlertid gjelde hele reservatet.

Rød sone er foreslått med tanke på hensynet til andre grupper enn brukere av motoriserte fartøyer, hensynet til ro i sentrale deler av reservatet og hensynet til dyrelivet i området. Vi har også inkludert enkelte andre områder der Fautovika har behov for mer ro gjennom året. Andre vikar (i nord) er lite trafikkert, men bør skjermes uansett.

Ferdselforbud til fots i Svellet under lavvannsperioden om våren har økt og konsentrasjoner av fugl blir ofte skremt vekk. Ferdselforbud til fots i denne perioden bør forbys.

Det er behov for ferdselfrie soner i tilknytning til hekkekolonier (Rossholmsand og Karte). Kolonier kan være temporære.

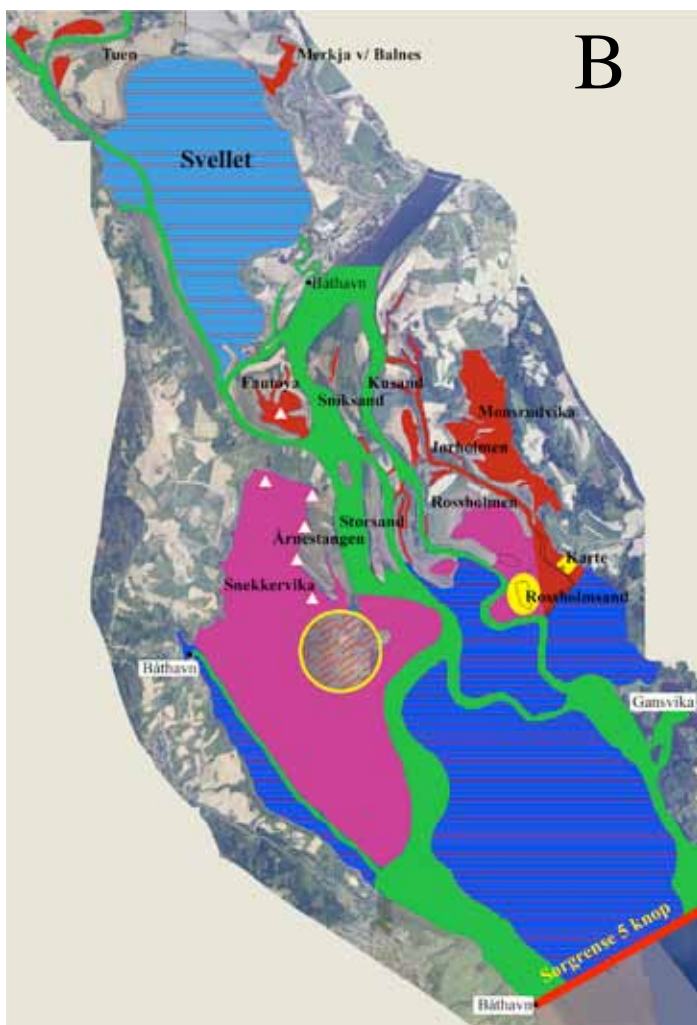
Det er økning av ferdself i Rossolmenområdet og sørover utover sensommer og høst med forstyrrelser av fugleansamlinger som konsekvens. Det er behov for mer ro i dette området.

På grunnlag av de ofte store konsentrasjoner av fugl i Snekkervika og vannvegetasjonen sør for vika utover høsten har vi foreslått ferdselforbud i denne perioden. Hele området er også sårbart på lavvann om våren, men foreløpig nøyer vi oss med å se an utviklingen i ferdself til fots på disse mudderflatene (og andre mudderflater sør for øyene). Det er også mye vannvegetasjon i sørlige, sentrale deler utover sensommer og høst (mellom grønne soner i sør på kartet) og ofte betydelige ansamlinger av vannfugl. Ferdself på tvers i denne sonen er hyppig forekommende og uheldig.

Vi har også foreslått begrensninger på vårfiske etter primært gjedde langs vestsiden av Årnestangen og i Fautovika. Denne aktiviteten ved flomstigning er forstyrrende for etableringen av hekkefugl i tilknytning til disse områdene.

Vi har dessuten lagt opp til ferdselfrestriksjoner sommer og høst på spissen av Årnestangen med tilhørende vannområde av hensyn til de ofte store konsentrasjoner av fugl på denne tiden.

Samlet sett kan man forenkle den motoriserte båtferdselen til påbudte soner (grønn sone på kartet) fra 15. august til 15. mai (eller ved oppnådd HRV i mai). Sammenfallende med hovedsesongen for båtbruken er det i juni og juli relativt lite vannfugl i Svellet og sør for øyene. Det er dermed noe mindre behov for restriksjoner her i den tiden bortsett fra en utvidet 5-knops grense.



### *Tiltak:*

Med unntak av ferdselsfrie sone i tilknytning til Karte og øya som vi har valgt å kalle Rossholmsand (holmen sør for Rossholmens vesttange) er det en absolutt forutsetning at ferdselsrestriksjonene foreslått nedenfor knyttes opp mot avviklingen av jakten for å tilstrebe en enhetlig innretning på forvaltning. Dette er tiltak som reduserer forstyrrelsene i reservatet og forutsetter konsekvens i forvaltningen for å være akseptable på bred front. Det er videre en forutsetning at ferdselsrestriksjoner til en viss grad vedtas som en pakke slik at ikke noen brukergrupper blir forfordelt.

- Forbud mot motoriserte fartøyer i områder inntegnet på kart (alternativer). De aller fleste skal uansett til bare Gansvika eller videre sørover i Øyeren. Det kan gis dispensasjon for turistbåt – med eksplisitte regler for kjøring, og dispensasjon for annen motorisert ferdsel med relevante grunner. Elektrisk drevet fartøy kan tillates.
- 5-knops fartsgrense utvides til minimum linjen Flateby båthavn–Lindjulsvika.
- Betydelig strengere håndheving av fartsrestriksjonene.
- Ferdselsforbud i Svullet 15.3–15.5 (eller oppnådd HRV).
- Forbud mot motoriserte fartøyer i Svullet 15.8–15.3.
- Forbud mot motoriserte fartøyer 15.8–31.12 utenom særskilte soner sør for øyene ned til grense for ny 5-knops grense
- Ferdselsforbud på sørspissen av Årnestangen og særskilt opparbeiding av beskyttet sti og et enkelt observasjonsskjul eller en plattform i den forbindelse. Dette må være en dynamisk ordning hvor skjulet/plattformen kan flyttes etter hvert som Årnestangen bygger på seg i sørenden.
- Restriksjoner på fiske langs vestsiden av Årnestangen 15.4–15.7.
- Ilandstigningsforbud på Karte 15.4–15.8 med utvetydig skilting. Ferdselsfrie sone i en viss avstand (50 meter).
- Ilandstigningsforbud på Rossholmsand 15.4–15.8 med utvetydig skilting. Ferdselsfrie sone i en viss avstand (50 meter).
- Ferdselsfrie sone i Rossholmvika og sør for vika 15.8–31.12.
- Ferdselsfrie sone i Snekkervika og sørover 15.8–31.12.
- Forbud mot motorisert ferdsel i Fautvika.
- Restriksjoner på fiske i Fautvika.
- Etablering av observasjonstårn, -skjul og/eller plattformer også på andre underlokaliteter (f.eks. Merkja) for kanalisering av trafikken og som ledd i bevisstgjøring i forhold til reservatets høye verneverdi.
- Blokkering av muligheten for unødig motorisert ferdsel på Årnestangen ved å stenge porten.
- Tett oppfølging av sjøfuglkolonien på Karte i hekketiden med tanke på både håndheving av restriksjoner og måling av hekkesuksess.
- Rask innføring av ferdselsforbud og merking hvis nye kolonier av sjøfugl etableres/oppdages.
- Sterk oppfordring til flyklubber om å legge sin aktivitet utenfor luftrommet over reservatet.

## ● Informasjon

Etter over 30 års fredning er skilting, med informasjon om dette internasjonalt viktige naturreservatet ikke god nok. Alle viktige ferdselsårer til reservatet kan med fordel skiltes allerede fra hovedvei, slik som er vanlig i andre land. Informasjonstavler er satt opp noen steder, men bør settes opp på *alle* strategiske underlokaliteter:

- Parkeringsplassen ved Årnestangen
- Ved tårnet på Årnestangen.
- Ved eventuell plattform/skjul ved spissen av Årnestangen
- Parkeringsplassen på Søndre Bjaner.
- Ved tårnet på Jørholmen.
- Ved Merkja (i forbindelse med plattform/skjul)
- Ved Tuenstranda.

Det er også ønskelig at forvaltningsmyndigheten selv legger opp til en bredere informasjonskampanje og tar mer ansvar for proaktiv formidling i tilknytning til reservatets kvaliteter. En ny forvaltningsplan kan være et godt utgangspunkt i så måte.

### Nordre Øyeren fuglestasjon



Yngve Kvebæk

### Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus



Håkan Billing