



Ref: 22/5073- 2

Oslo, 30. september 2022

Lørenskog kommune

ved Regionkontor Landbruk, post@regionkontorlandbruk.no

kopi: OOFs medlemsorganisasjoner

Høringsuttalelse til Losby Bruks:

DAMMYRVEIEN I ØSTMARKA

Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) er paraplyorganisasjon for 14 medlemskommuner, deriblant Lørenskog kommune, og 41 medlemsorganisasjoner i Oslo og Viken, og har som hovedformål å ivareta natur- og friluftslivet i regionen.

For OOF er en ny skogsbilveg i Marka et stort inngrep, som er negativt for både natur og naturopplevelse. Samtidig er skogbilveinettet viktig for friluftsfærdelsen i Marka. Når nye skogsbilveier planlegges, er det derfor avgjørende at de ikke ødelegger viktig natur og ikke forringer naturopplevelsesverdier i mye brukte friluftslivsområder.

Store deler av Dammyrveien er planlagt i, eller langs, eksisterende blåmerkede stier og skiløyper. I tillegg er hverken naturmangfold, kulturminner eller friluftsliv dokumentert. Dette er så alvorlig at OOF går imot veien, slik den er planlagt.

Den foreliggende planen mangler altså dokumentasjon på kulturminner, natur- og friluftslivsverdier i området. OOF mener at et så stort tiltak i Marka, etter gjeldende lovgivning, krever en reguleringsplan der disse verdiene blir dokumentert.

GENERELT OM TILTAKET

Losby Bruk AS søker om å få bygge en ny skogsbilvei i Østmarka som er 3860 meter lang. Det skal anlegges syv parkeringsplasser for skogsmaskiner som vil bli 20 m lang og 14 m bred, beregnet fra midten av veien. Tre møteplasser for vogntog skal bygges som skal være 25 m lange og tre meter brede fra veiskulder. Dette vil bety at veien her blir totalt syv meter bred over en strekning på 25 meter. Veiens dekningsområde er 4283 dekar med produktiv skog og av søknaden går det fram at det sogner om lag 23 000 kubikkmeter hogstmoden skog til veien. Den planlagte veien innebærer omfattende inngrep i form av flere fjellskjæringer og steinfallinger langs hele traseen.

Den planlagte veien skal bygges sentralt i Østmarka, ca. 1 km øst for Elvåga, ca. 4-5 km sørvest for utfartsparkeringen på Losby og ca. 3-4 km sør for Mariholtet. Området er veiløst og nærmest fritt for andre inngrep.

Veien skal starte ved Bjønnebetveien og gå sørover via Skråbakkhølet, før den svinger nordover på Svarvestolsbrenna mot Dammyr. Der slutter den i nærheten av løypedelet ved Stakanløypa. Veien vil fra Skråbakkhølet til Dammyr i stor grad følge den blåmerkede stien og hovedskiløypa mellom Mariholtet og Vangen.

Losby Bruk AS mener at den foreslåtte veien er den beste både for økonomi og miljø, og påpeker at skogsbilveien er en forutsetning for å kunne drive et nyansert og mer miljøvennlig skogbruk med tynninger og lukkede hogster. Selskapet mener at tiltaket også vil redusere kjøreskader i terrenget ved at en unngår lange driftsveier. Tiltaket vil koste om lag 5,9 millioner kroner, og det søkes om et statsbidrag på litt over 2 millioner kroner. I sakspapirene er det lite informasjon om natur og friluftslivsverdiene i området.

Skogsbilveinettet kan få flere ut i marka og gir bedre mulighet for å preparere skiløyper i snøfattige vintre. Samtidig vil en ny skogsbilveg i Marka være et stort inngrep, som vil ødelegge natur og forringe naturopplevelsesmuligheter. Når nye skogsbilveiprosjekter planlegges er det derfor vesentlig for OOF at veien er helt nødvendig for skogbruket, og det er avgjørende at den ikke ødelegger viktige verdier knyttet til naturmangfold, friluftsliv og naturopplevelse i viktige natur- og friluftslivsområder.

VIKTIG MED GOD INFORMASJON OG LANG HØRINGSFRIST I VIKTIGE MARKASAKER

Høringspapirene ble sendt ut i begynnelsen av sommerferien, med en kort frist. Dette ble påpekt av Østmarkas Venner og ble ganske raskt rettet opp av *Regionkontor for landbruk for Lørenskog, Rælingen og Oslo*, ved at høringsfristen ble utvidet til 1. september. (OOF fikk så en ytterligere utsettelse til 1. oktober, fordi vi ønsket å styrebehandle saken.) OOF tok deretter initiativ til en befaring for organisasjonene i august. Her deltok alle de største markaorganisasjonene.

OOF vil derfor generelt oppfordre landbrukskontoret til å informere godt, invitere til befaring og ha tilstrekkelige høringsfrister, f.eks. 6 uker, i slike saker.

OM LOWVERKETS BETYDNING I DENNE SAKEN

Veien er i sin helhet lokalisert innenfor markalovens virkeområde. Det følger av plan- og bygningslovens § 12-1, jfr. markalovens §§ 6, 7 og 14 at det må foreligge stadfestet reguleringsplan og vedtak etter markalovens § 14 før anleggsarbeider kan iverksettes. Foreligger det stadfestet reguleringsplan vil markalovens § 14, andre ledd komme til anvendelse.

Veiprosjektet er et større anleggstiltak som kan få vesentlige virkninger for miljøet, naturopplevelser og friluftsliv. Det følger direkte av plan- og bygningsloven § 12-1, tredje ledd at reguleringsplan er nødvendig.

Kommunen kan åpne for tiltaket, men da må vilkårene i markalovens § 7, andre ledd være tilfredsstillende. Disse krever at departementet skal ta stilling til om veiprosjektet er forenlig med markalovens formål (§ 1).

Dammyrveien er et nytt tiltak som ikke har vært undergitt noen tidligere planbehandling. Opprinnelig kommunalt LNF-vedtak i arealplan er etablert mange tiår før markalovens vedtakelse. Kravet til planmessig behandling etter markaloven foreligger således ikke.

OOF kan under henvisning til brev av 01.07.2022 ikke se at kommunens opplegg for etablering av politisk beslutningsgrunnlag tilfredsstiller de lovbestemte krav.

Skogbruksloven og landbruksveiforskriften har begge viktige punkter om natur og friluftsliv. I skogbrukslovens formålsparagraf står det at formålet til loven er «å fremme ei berekraftig forvaltning av skogressursane i landet med sikte på aktiv lokal og nasjonal verdiskaping, og å sikre det biologiske mangfaldet, omsyn til landskapet, friluftslivet og kulturverdiane i skogen.»

Også PEFC-skogstandarden har krav til planlegging og anleggelse av skogsbilveger. I kravpunkt 4 står det blant annet følgende: «Ved planlegging og bygging av skogsveger skal hensyn til friluftsliv, miljøverdier ... vektlegges, ... I større sammenhengende skogarealer som har spesielle verdier for miljøvern eller friluftsliv og lite omfang av tekniske inngrep, skal nye veganlegg søkes unngått.»

Sakspapirene besto av en prosjektbeskrivelse med kart og et brev fra Losby Bruk og mangler etter OOFs mening viktig dokumentasjon knyttet til friluftsliv, kulturminner og naturmangfold.

Under befaringen kom det fram at miljøverdiene ble kartlagt sist i 2003. Losby Bruks egen landskapsplan angir 2020 som frist for ny registrering. Per i dag er dette ikke gjort. I PEFC-skogstandarden står det at større skogeiendommer, over 10 000 dekar, skal ha en landskapsplan som revideres hvert 10. år. En landskapsplan inneholder i tillegg til den tradisjonelle skogbruksplanen også informasjon om miljøverdiene.

OOF finner det uakseptabelt å gjennomføre forvaltningsmessig behandling av veiprosjektet uten oppdaterte miljøregistreringer. Den interesseavveining som må gjennomføres sammenholdt med mangelfull oppdatering av miljøregistreringer tilsier at næringsinteresser ikke kan overstyre markalovens formål (§ 1, første ledd). OOF mener at også skogbrukslovgivningen samlet sett stiller store krav når en skogsbilveg skal anlegges, og at det kan bety at veien må legges om, eller i noen tilfeller skrinlegges, når store natur- eller friluftslivsverdier er truet.

STORE DELER AV SKOGBILVEIEN BERØRER VIKTIGE FERDSLSÅRER FOR FRILUFTSLIVET

Den planlagte veien vil utgjøre et stort inngrep i terrenget med sterk negativ påvirkning på natur, naturopplevelse og dagens skogbilde. Som beskrevet foran følger veien mellom Skråbakkhullet, Svarvestolsbrenna og Dammyra i stor grad blåmerket sti og/eller skiløypa. Denne strekningen utgjør minst 50 % av hele veien.

I sakspapirene legges det vekt på at dette er gamle traktor/driftsveier, som bør gjenbrukes og utvides. Under befaringen ble dette diskutert, og mange vurderte dette til i større grad å være stier enn gamle traktor-/driftsveier.

Skogsbilvegen planlegges gjennom Skråbakkhullet, et velkjent løype/sti-kryss i Østmarka, og kloss ved den historiske *17. mai-plassen*. Videre over Svarvestolsbrenna framstår den blåmerkede stien som en lettgått, tørr sti gjennom en attraktiv og relativt åpen blandingsskog med mange store og flotte enkelt-trær. Den planlagte skogsbilveien vil delvis gå i stien, og delvis vil den ligge rett i nærheten av stien.

Skiløypa kan flyttes over til den planlagte skogsbilvegen. Det kan bidra både positivt og negativt. Positivt: at mulighetene for tidligskigåing styrkes, ved at skiløypene kan kjøres opp med mindre snømengder. Negativt: at den naturnære skiløypa gjennom et flott myrdrag forsvinner, og at veien vil bli brøytet så ofte som ca. hvert 3. år.

OOF mener at den planlagte skogsbilveien **ikke** kan realiseres, fordi den i for stor grad er til ulempe for ferdsel, friluftsliv og naturopplevelse i området. Hvis en likevel mener at en skogsbilvei må etableres, må det foreligge en reguleringsplan, og det er helt nødvendig å finne alternativer som i mindre grad er til ulempe for natur- og friluftslivsopplevelser. Det kan for eksempel være å benytte det eksisterende skogsbilveisystemet, Knuttjern-veien.

Med vennlig hilsen
Tom Fremstad
Generalsekretær

Johan Hval (rådgiver)