

Regionkontor Landbruk
post@regionkontorlandbruk.no

Oslo 1.10.2022

Deres ref: 22/5073-2

Nybygging av Dammyrveien – gnr. 91 bnr. 1 – Lørenskog Høringsuttalelse fra Østmarkas Venner

Sammendrag

Beskrivelse av inngrepet

Regionkontor Landbruk har sendt ut på høring søknad fra Losby Bruk AS om bygging av en landbruksvei kl. 3 i et naturskjønt område mellom Elvåga og Halsjøen hvor befolkningen nå opplever inngrepsfri natur. Den omsøkte veien blir på 3860 meter og planlegges bygd med bredde på mellom 4 og 6,5 meter, eksklusive grøfter og fyllinger. I hele veiens lengde vil en gate på minst 20 meter bli flatehogd. I snitt vil veien for omtrent hver 225. meter utvides med en parkeringsplass, møteplass eller snuplass som innebærer at veien i en lengde på 20 til 26 meter vil være mellom 7 og 26 meter bred. Det planlegges dessuten flere massetak (pukkverk). Veien vil medføre meget omfattende utsprengning i særegne landskap og naturområder, og det vil bli mange og høye skjæringer og veifyllinger.

Den planlagte veien representerer et enormt inngrep som vil skjære gjennom et av Østmarkas mest verdifulle områder og dermed endre selve Østmarkas karakter for all fremtid. Dette inngrepet er derfor et av de mest alvorlige som Østmarkas Venner (ØV) har arbeidet med på flere tiår. Dessverre er natur- og opplevelsesverdiene sterkt under-kommunisert i søknaden, ettersom informasjonen om disse verdiene er svært mangelfull og til dels direkte misvisende. På den måten gir søknaden en svært skjev fremstilling av konsekvensene.

Store opplevelsesverdier i inngrepsfri natur blir ødelagt

Områdets aller viktigste funksjon for friluftslivet i dag er at det gir mulighet til å ferdes over større strekninger med intakt natur som ikke er oppstykket av tyngre, tekniske inngrep. Slike områder er sterkt etterspurt, men det er nesten ingen igjen i Oslomarka. Bygging av en massiv vei, i et område som av mange oppleves som selve hjertet av Østmarka, vil smerte Østmarka-brukerne mer enn noe annet inngrep i Østmarka i nyere tid. I dette området som er så vesentlig for utøvelsen av friluftslivet til store folkegrupper både i Oslo og Lørenskog, må hensynet til naturverdiene og friluftslivet veie svært tungt.

Samtlige blåstier blir ødelagt eller sterkt berørt

I det aktuelle området er det flere viktige, blåmerkede stier som utgjør noen av de aller mest populære rutene for fotturer i Østmarka. Samtlige av disse blir enten ødelagt eller sterkt berørt av veien. Blåstien mellom Mariholtet og Eggemåsan er en av hovedstiene til Vangen. Veien vil anlegges oppå eller ved siden av stien slik at den blir fullstendig ødelagt, herunder blir den svært vakre stien over Svarvestolsbrenna utradert. De opplevelsesrike stiene over Nilsåsen og fra El-Paso over Skytten til Skråbakkhølet vil munne ut i en vei med store inngrep.

Veien vil ødelegge samtlige skiløyper

Den planlagte veien vil helt eller delvis bli bygget i dagens skiløype fra Mariholtet til Vangen og berøre flere andre løyper. Anleggelse av en ny vei som skal vinterbrøytes hvert tredje år, ødelegger derfor samtlige skiløyper i området. For Østmarkas skiløpere har det meget store konsekvenser å bli avskåret fra noen av de kjæreste og mest tradisjonsrike skiløypene i Marka, herunder de høyereliggende vannveiene, en tredjedel av vintrene fremover. Det bør også tas i betraktning at dette er noen av Østmarkas mest snøsikre løyper, som ofte kan brukes når det er skrint med snø i lavereliggende områder.

Konsekvenser for stier og løyper i Skråbakkhølet

Området rundt Skråbakkhølet er et av Østmarkas mest sagnomsuste løype- og stideler. Her møtes forbindelseslinjene øst-vest mellom Skytten og Losbydalen og nord-sørgående ruter mellom Mariholtet og Vangen/Sandbakken ved den karakteristiske dumpa og den historiske 17. mai-plassen. Dersom veien blir bygget vil Skråbakkhølet bli fullstendig rasert. Vei blir lagt opp på stier og løyper og den idylliske bekken i det østlige stikrysset vil legges i rør. Bekkedraet øst for 17. mai-plassen blir liggende under en fylling på to til fire meter. En snuplass med diameter på 26 meter skal ligge i løype/stikrysset øst for dumpa, hvor det nåværende terrenget også senkes med to meter. Dumpa skal delvis fylles igjen, i sti- og løypekrysset i sydenden av Svarvestolsbrenna blir veien liggende på en tre meter høy fylling, noe som vil ha store konsekvenser for sti/løype mot Skytten.

Meget negative konsekvenser for skogsfugl og andre naturverdier

Naturverdiene i dette området har ikke vært kartlagt på 20 år og trenger fornyet kartlegging. NOA har på frivillig basis kartlagt sopp/kjucker i midten av september og funnet flere rødlistede arter. ØV kan dokumentere at det berørte området inneholder en tiurleik som antas å være en av Oslomarkas største. Selve tiurleiken ligger kloss inntil den planlagte veien, herunder en snuplass og en parkeringsplass for skogsmaskiner. I tillegg er det flere kjente spillplasser og sesongbiotoper for orrfugl på myrer og omkringliggende områder langs den planlagte veien fra start til slutt. Vi mener at det er all grunn til å frykte for at leikene vil forringes, eller i verste fall forsvinne, på grunn av de massive endringene veien med tilhørende hogstplaner vil medføre i et område som nå er inngrepsfritt og med få forstyrrelser. Det er også kjente lokaliteter for rovfugl, blant annet fiskeørn og hønsehauk, i nærområdet for veien. Dette viser at Losby Bruks opplysninger om eksisterende naturverdier er overfladiske, unøyaktige og summariske.

Bruk av eksisterende veier er ikke utredet

ØV bemerker at søknaden fremstår som så mangelfull at den etter vår mening ikke kan gi grunnlag for de vurderingene landbruksmyndighetene er forpliktet til å foreta etter landbruksforskriften § 3-2 jf. § 1-1. De tekniske spesifikasjonene for den omsøkte veien er beskrevet ned i minste detalj, og egner seg således godt som anbudsdokument. Problemstillingene som skal belyses for at myndighetene skal kunne vurdere søknaden i henhold til kravene i landbruksveiforskriften, er imidlertid så sparsomt behandlet at søknaden ikke gir grunnlag for å treffe noen avgjørelse. Dokumentasjon som støtter opp om Losbys konklusjoner knyttet til alternative veiløsninger og naturverdier er i praksis ikke-eksisterende. Opplysningene om naturverdier og betydning for friluftslivet er dels feilaktige og dels mangelfulle.

Vår konklusjon

Med henvisning til landbruksveiforskriftens formålsparagraf og paragraf 3-2 mener Østmarkas Venner at kommunen skal fatte vedtak om å nekte hele veianlegget bygget.

Anleggelse av en nærmere 4 km lang massiv skogsbilvei med parkeringsplasser, snuplasser, velteplasser og møteplasser i hjertet av Østmarka, vil ha så store negative konsekvenser for landskap, friluftsliv og naturopplevelser, samt for viktige naturverdier at dette langt overskrider de positive virkningene av veien for Losby Bruk.

Saken er dessuten for dårlig belyst med hensyn til konsekvenser for naturmangfold, landskap og friluftsliv som skal hensyntas ved behandling av søknaden.

Muligheter for å benytte eksisterende veiløsninger er mangelfullt behandlet i søknaden.

ØV viser ellers til høringsuttalelser fra OOF og NOA. ØV støtter organisasjonenes vurderinger om at det må foreligge en stadfestet reguleringsplan for et så stort inngrep, som har meget store konsekvenser for naturmangfold, landskap, friluftsliv og naturopplevelse.

1 Innledning

1.1 Om søknaden og vår behandling av den

Østmarkas Venner (ØV) viser til brev fra Regionkontor Landbruk datert 1. juli 2022 og takker for at vi fikk utsatt høringsfristen til 1. oktober. Vi viser videre til søknad fra Losby Bruk AS og befaring 18. august.

Søknaden fra Losby Bruk gir detaljerte opplysninger om selve veien med tilhørende snu-, velte- og møteplasser. På alle andre områder er imidlertid søknaden etter vårt syn mangelfull. For det første mener vi at søknaden dels underkommuniserer og dels inneholder feilaktige opplysninger om konsekvenser for naturmangfold, landskap og friluftsliv som skal hensyntas ved behandling av søknaden. Videre mangler søknaden nær sagt alle opplysninger som er nødvendige for å vurdere mulighetene for bruk og oppgradering av eksisterende veier i samme område uavhengig av eiendomsgrensene slik, landbruksveiforskriften § 3-3 krever. Vi reiser også spørsmål om den fremlagte beregningen av lønnsomhet.

ØV har i sin behandling av saken foretatt flere egne befaringer av planlagt veitrasé for å få oversikt over inngrepets innvirkning på bruken av området og naturverdiene. Vi vil i denne høringsuttalelsen legge stor vekt på å belyse verdier som landbruksveiforskriften fastslår at skal vektlegges. Vi viser til forskriften § 1-1 hvor det fremgår: *Det skal samtidig legges vekt på hensynet til miljøverdier som naturmangfold, landskap, kulturminner og friluftsliv ... (vår utheving).* Vi viser også til § 3-2.

I det etterfølgende gir vi i del 1 overordnede beskrivelser av Østmarkas viktighet som friluftslivsområde og det aktuelle områdets betydning. Del 2 gir en grundig beskrivelse av veiinngrepets omfang og virkning. I del 3 og 4 beskriver vi naturverdier og friluftslivet og konsekvenser av veibyggingen. Del 5 omhandler alternative veiløsninger, og del 6 gjennomgår en del av Losby Bruks argumenter for å bygge vei. Del 7 er vår konklusjon.

1.2 Om Østmarkas Venner

Østmarkas Venner har drøyt 4200 medlemmer og har som formål å bidra til å bevare Østmarka som natur- og friluftslivsområde for dagens og kommende generasjoner. ØV skal blant annet arbeide for å bevare markagrensa og ta vare på Markas innhold, ved å hindre tekniske inngrep som forringer Østmarka som naturområde. Vi arbeider også for å sikre det enkle friluftslivet og unngå motorisert og støyende aktivitet i Marka.

1.3 Østmarka - Norges viktigste friluftslivsområde

Østmarka skiller seg fra alle andre skogsområder i landet ved at den er omgitt av pressområder på alle kanter. Oslo Øst har i en årrekke opplevd sterk befolkningsvekst. Denne utviklingen er forventet å fortsette – bare på Gjørsrud/Stensrud i Oslo er det planlagt nye boliger til 30 000 mennesker. I de senere årene har kommunene Lørenskog, Rælingen og Nordre Follo opplevd en befolkningseksplasjon. Nær 1 million mennesker har Østmarka som sitt potensielle friluftslivsområde, altså nærmere 20 prosent av landets befolkning. De fleste av innbyggerne bor tett, uten nevneverdige egne hager eller grøntområder, og derfor er Marka ekstra viktig for dem.

Disse forholdene skiller Østmarka fra alle andre skogsområder. Østmarkas betydning som rekreasjonsområde for store folkegrupper, folkehelse og oppvoksende slekters mulighet til naturopplevelser er derfor uvurderlig. De som forvalter Østmarka, har et meget stort ansvar. Overordnede samfunnsmessige hensyn – hensynet til fellesskapsverdiene og økosystemtjenestene – må derfor veie tungt i forvaltningen. Skogbrukets ønsker om tyngre tekniske inngrep må veies opp mot nåværende og kommende generasjoners mulighet til å oppleve intakt natur i tilknytning til sine bosteder, uten å måtte forflytte seg over lange avstander.

I de befolkningsnære områdene rundt Østmarka er tilstedeværelsen av tekniske inngrep gjennomgående høy, og skogen bærer – i likhet av resten av Oslomarka – preg av oppdeling med idrettsanlegg, grusveier, kraftgater, og annen infrastruktur. Dette gjelder også Lørenskogmarka, hvor det går et omfattende nett av skogsbilveier ut fra Losbydalen.

Østmarka har fortsatt noen få veiløse områder som er «langt inne i skauen», med sammenhengende intakt natur og økosystemer uten inngrep. Disse områdene gjør Østmarka-opplevelsen unik, og innebærer at Østmarka har et annet særpreg enn resten av Oslomarka. Slike områder kan i Østlands-sammenheng best beskrives som «rødlistet», samtidig som etterspørselen etter autentiske naturopplevelser er økende. Det er svært viktig å hegne om disse verdiene, slik at de ikke går tapt for kommende generasjoner.

1.4 Overordnet om området som berøres

Området som berøres av det planlagte veiinngrepet med tilhørende hogstplaner avgrenses grovt sett av lysløypa fra Mariholtet til Vallerud og Knuttjernveien i nord, Elvåga/Elvågaveien til Deledalen samt Sør-Elvåga i vest, kraftlinjen over Blåsyna mot Tretjerna i sør og kraftlinjen over Halsjøen samt Bjønnebetveien i øst. Området er på ca. 7-8 kvadratkilometer (km²) og er dermed litt under halvparten så stort som Østmarka naturreservat.

Området ligger langt fra bebyggelse i alle retninger. Til Losby i øst, til Skullerudstua/Bøler i vest, til Ellingsrud/Vallerud i nord og til Sandbakken i sør er det mellom 6 og 10 kilometer. Befolkningen som sogner til østlige byområder, opplever dette som hjertet av Østmarka. Området har ingen veier, ingen kraftledninger og ingen bebyggelse. Det fremstår dermed helt fritt for tekniske inngrep. Selv om det ble drevet skogsdrift i deler av området på begynnelsen

av 1990-tallet, finnes det ikke nevneverdige innslag av planteskog, og sårene etter terrengkjøring og drifts/traktorveier er stort sett forsvunnet. Skogen fremstår i dag som variert både med hensyn til treslag og alder, og det er betydelig andel naturskog, se nærmere i kapittel 3.

For Oslos del av Østmarka-brukerne gir dette området de samme opplevelsesverdiene og dekker det samme behovet som naturreservatene øst i Marka dekker for befolkningen i Lørenskog, Rælingen og Enebakk. Området gir således store folkegrupper mulighet for å oppleve intakt, inngrepsfri natur i nærområdet til sine bosteder. Området har få, men svært viktige stier og skiløyper, dels av kulturhistorisk verdi, se nærmere i kapittel 4.

Den planlagte veien vil innebære et enormt inngrep som vil skjære gjennom et av Østmarkas mest verdifulle naturområder. Inngrepet vil, slik vi ser det, endre selve Østmarkas karakter for all fremtid. Denne saken er derfor en av de mest alvorlige sakene ØV har arbeidet med på flere tiår. Vi understreker derfor så sterkt vi kan nødvendigheten av å innhente tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og forta grundig saksbehandling.

2 Beskrivelse av inngrepets omfang og virkning

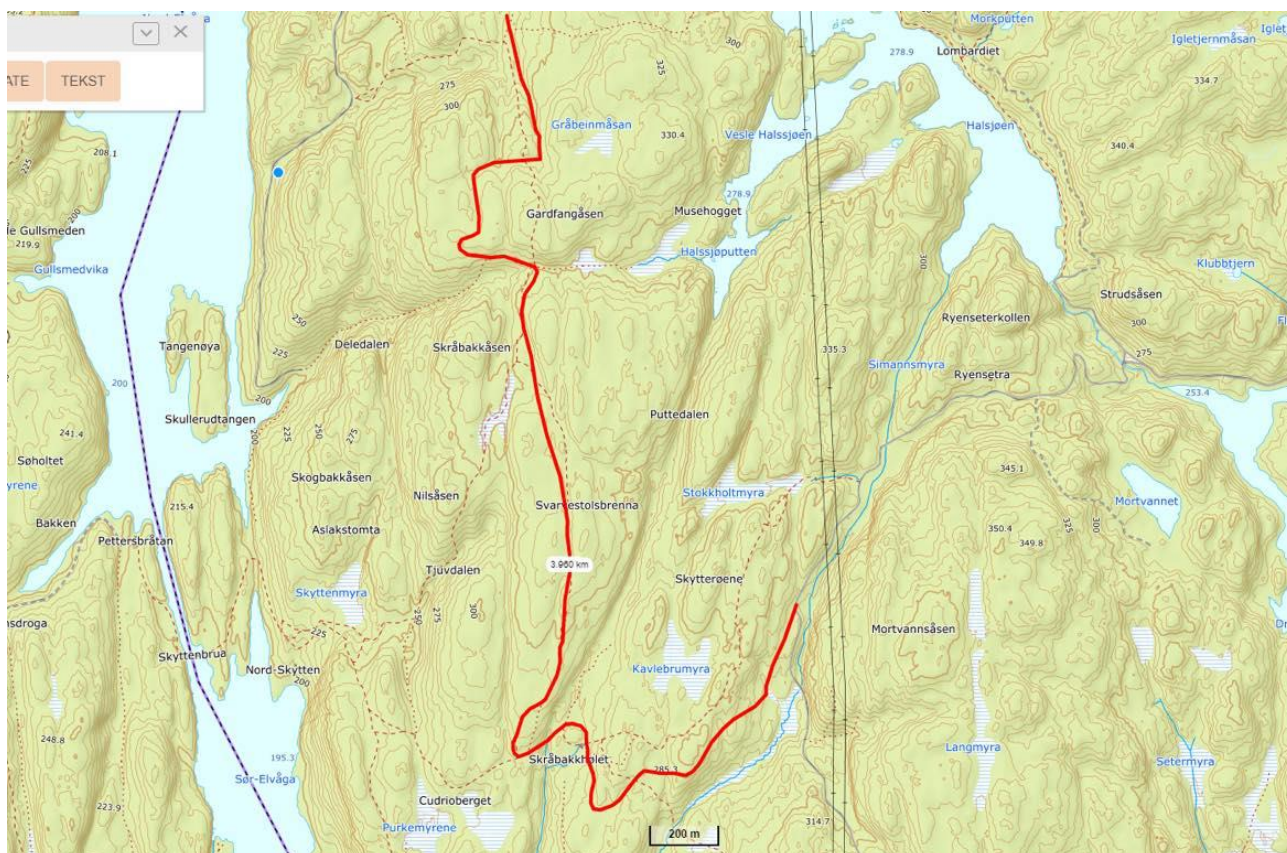
2.1 Generelt om inngrepet

Den planlagte veien er hele 3860 meter lang, med start ved Bjønnebetveien øverst i Løkebrudalen og slutt på Dammyra rett nord for krysset med Stakanløypa. Veien planlegges bygd med bredde på mellom 4 og 6,5 meter, eksklusive grøfter og fyllinger. I hele veiens lengde vil en gate på minst 20 meter være flatehogd. I snitt vil befolkningen for omtrent hver 225. meter møte enten et massetak (pukkverk) eller en parkeringsplass, møteplass eller snuplass som innebærer at veien i en lengde på 20 til 26 meter vil være mellom 7 og 26 meter bred. Veien vil medføre omfattende utsprengning av karakteristiske landskap og naturområder, og det vil bli mange store og skjemmende skjæringer og fyllinger.

Losby Bruk skriver i søknaden at 2115 meter av veien er ombygging av traktorvei klasse 8, mens 1745 meter er ny vei. De har ikke angitt i kartgrunnlaget hvilke deler av veien de mener utgjør ombygging. På befaringene i terrenget kunne det konstateres at alle spor etter den opprinnelige traktorveien var forsvunnet på store deler av strekningen. Fra Bjønnebetet til Skråbakkhølet klarte ikke engang Losby Bruks representant å påvise hvor driftsveien hadde gått, annet enn helt i starten. Det er kun i området rundt Skråbakkhølet at man ser spor etter et mindre inngrep knyttet til tidligere driftsveier. Over Svarvestolbrenna er det ingen spor etter noen driftsvei. Det er imidlertid antydning til en tidligere traktor/driftsvei mellom Deledalen og Dammyr, det vil si på deler av de siste 1060 meterne av traseen. I det store og hele fremstår imidlertid de eventuelle traktorveiene som gjengrodd og terrenget som restituert og inngrepsfritt.

På bakgrunn av befaringene mener ØV det er klart at de 2800 første meterne av veien skal klassifiseres som ny vei. Når det gjelder de siste 1060 meterne fra Deledalen til Dammyr, er det fortsatt stedvis spor etter driftsvei. Vi reiser imidlertid spørsmål om disse relativt ubetydelige sporene er tilstrekkelige til å betrakte utbygging av ny vei som ombygging. Vi bemerker at heller ikke dette strekket fremstår som en «traktorvei» i dag, men som rester og spor av tidligere driftsveier.

Vi vil nedenfor gi en fyldig omtale av de direkte konsekvensene for den enkelte veistrekning, med korte oppsummeringer for den enkelte strekning. Det kulturhistorisk viktige området rundt Skråbakkhølet behandles særskilt.



Kart over området som viser viktige områder som omtales og en skisse over hvor veien er planlagt å gå. Kilde: ØV.

2.2 Beskrivelse av inngrepene for de enkelte delene av veien

Bjørnebetveien – Skråbakkhølet (fra 0 til 1000 meter)

Oppsummering: Behov for massive utsprengetninger og fyllinger for å bygge vei i ulendt terreng. I tillegg planlegges to massetak i åsene øst og sør for Kavlebrumyra. Det skal lages en parkeringsplass med 20 meters lengde hvor samlet veibredde blir 16 meter. Veien vil krysse hovedstien til Vangen. I sum betyr inngrepene at et område som i dag har særlig store natur- og opplevelsesverdier, vil bli fullstendig rasert.

På de første 150 meterne fra startpunktet ved Bjørnebetveien er terrenget ganske flatt og stedvis fuktig, og vegetasjonen består hovedsakelig av løvtrær. På denne strekningen skal veien følge traseen til en tidligere driftsvei (som blant annet gikk til Skråbakkhølet) og som ble brukt til å kjøre ut store mengder tømmer på vinteren. I dag er det bare noen ubetydelige spor av denne driftsveien. I starten av veien er det planlagt en parkeringsplass for skogsmaskiner.

Etter det første stykket skal veien gå opp og over åsen på vestsiden av Løkebrudalen. Terrenget her er svært bratt med flere skrenter og smale hyller. I den første delen er det frodig

blandingsskog av varierende alder, og i selve veitraseen er det flere grupper med osp. Også bunnvegetasjonen er frodig. Et stykke opp i åssiden er det også en betydelig andel store, gamle grantrær som gir et preg av naturskog. Der hvor veien skal passere toppen av åsen, er det store furutrær som dominerer. Området byr på svært store opplevelsesverdier.

For at den planlagte veien skal være fremkommelig for tømmerbiler med tilhenger, må det sprenges en ca. 6 meter bred trasé i åssiden opp til toppen, noe som vil resultere i store fjellskjæringer og steinfyllinger over en distanse på vel 600 meter. I den nederste delen av dette stykket planlegges det i tillegg et massetak. Det sier seg selv at naturkvalitetene i området vil bli fullstendig ødelagt av de massive inngrepene. Også den gamle driftsveien gikk oppover denne åssiden, men den ble tilpasset terrenget og har ikke etterlatt noen spor.

Ved det høyeste punktet svinger traseen vestover og ganske bratt nedover gjennom yngre blandingsskog og deretter sørvestover gjennom småkupert terreng hvor den krysser blåmerket sti mellom Skråbakkhølet og Eggemosen. I den bratte siden ned fra toppen er terrenget ulendt, og det vil bli nødvendig med store inngrep her. Ifølge kartene i søknaden vil den sørligste delen av veien passere to åsrygger med naturlig åpen og gammel furuskog i nordenden av et myrlendt område. Deretter svinger traseen nordover og går langs den vestre av åsryggene mot Skråbakkhølet. Terrenget her er småkupert med blandingsskog, blant annet or og stor gran. For å komme forbi disse ryggene vil det bli nødvendig med flere meter høye skjæringer og fyllinger. Dessuten planlegges det massetak i siden på den vestre åsryggen.

Særskilt om området rundt Skråbakkhølet (fra 1000 til 1350 meter)

Området rundt Skråbakkhølet er et av Østmarkas mest sagnomsuste løype- og stideler. Her møtes forbindelseslinjene øst-vest mellom Skytten og Losbydalen og nord-sydgående ruter mellom Mariholtet og Vangen/Sandbakken ved den karakteristiske dumpa og 17. mai-plassen. De aller fleste østmarkinger har et forhold til dette området.

Dersom veien blir bygget vil Skråbakkhølet, slik vi kjenner det i dag, bli fullstendig utradert. Stier og løyper blir liggende under veien og den idylliske bekken i det østlige stikrysset vil legges i rør. Bekkedraget øst for 17. mai-plassen blir liggende under en fylling på to til fire meter. 17. mai-plassen, hvor ulike friluftslivsgrupper har feiret nasjonaldagen siden 1923, blir kring satt av vei på den ene siden og snuplass på den andre. En snuplass med diameter på 26 meter skal ligge i løype/stikrysset øst for dumpa, hvor dagens terreng også senkes med to meter. Dumpa skal delvis fylles igjen. I sti- og løypekrysset i sørenden av Svarvestolbrenna blir veien liggende på en tre meter høy fylling, noe som vil ha store konsekvenser for sti/løype mot Skytten.

Skråbakkhølet – Deledalen (1350- 2800 meter)

Oppsummering: Både blåmerket sti og hovedskiløype blir fullstendig utradert idet veien dels vil gå i og dels krysse ut og inn av begge. Langs veien skal det anlegges tre parkeringsplasser med 20 meters lengde hvor veien blir 16 meter bred samt to snuplasser med en diameter på 26 meter. Rett sør for løypekrysset i nordenden av Deledalen skal området sprenges slik at veien vil ligge flere meter under dagens bakkenivå. Ospelunden sør for Deledalen vil utraderes. Minst en viktig spillplass for skogshøns vil påvirkes sterkt.

Fra sti- og løypekrysset i sørenden av Svarvestolsbrenna, der stier og løyper fra Skytten og Mariholtet møtes, skal veien legges i traseen for den blåmerkede stien og den rødmerkede hovedløypa i ca. 700 meters lengde nordover. Deretter krysser veien både sti og løype før den i stor grad følger samme trasé som disse over en strekning på ca. 200 meter rett før Deledalen. I tillegg til selve veien skal det anlegges hele tre parkeringsplasser, én møteplass og to snuplasser langs veien på Svarvestolsbrenna. To av parkeringsplassene og møteplassen skal ligge langs den første strekningen hvor veien følger stien og løypa, den ene snuplassen skal ligge ved siden av stien omtrent der hvor sti og løype skiller lag når man kommer sørfra, og den siste parkeringsplassen og snuplassen blir liggende i stien og løypa rett før Deledalen med få meters mellomrom. Mellom disse og løypedet i Deledalen, skal terrenget sprenges slik at veien vil ligge betydelig lavere enn dagens bakkenivå; den største forskjellen blir ved snuplassen. Denne kommer seks meter under dagens nivå. Området på toppen av Deledalen og mot stikrysset til Nilsåsen vil neppe være til å kjenne igjen.

Både stien og løypa over Svarvestolsbrenna er av de vakreste i den vestlige delen av Østmarka, og de er svært mye brukt. De går i et område som er fritt for inngrep. Vegetasjonen er dominert av gran av ulik alder, med innslag av store furu- og bjørketrær, bunnvegetasjonen er stedvis rik, ikke minst på blåbærlyng. I den sørøstre delen er det områder med store ospetrær, og nordover fra det fuktige søkket som skiløypa går i, er det løvtrær som dominerer. Av særlig betydning er den store ospelunden på oversiden av stien og løypa de siste 150 meterne før løypekrysset i nordenden av Deledalen. Ospelunden ligger der snuplassen er planlagt og veibanene skal senkes, og den vil bli fullstendig utradert dersom planene realiseres. Eldre osper har som kjent stor verdi for naturmangfold.

Til tross for områdets svært store naturverdier, opplevelsesverdier og betydning for friluftslivet, velger Losby Bruk å legge en vei med fire enorme parkeringsplasser og snuplasser i stien og løypetraseen over Svarvestolsbrenna, kant i kant med en svært viktig biotop for skogshøns. Losby Bruks argument for valg av trasé er at den følger en gammel driftsvei. Det finnes imidlertid ingen synlige tegn på en slik driftsvei i dag.

Deledalen til Dammyr (2800- 3850 meter)

Oppsummering: Veien legges oppå hovedskiløypa som blir fullstendig utradert. Veien vil krysse blåmerket sti, for deretter å legges oppå og utradere blåstien mot krysset ved Stakanløypa. På dette strekket skal det anlegges to parkeringsplasser på 20 meters lengde og samlet veibredde på 16 meter, en møteplass, en snuplass med radius på 26 meter og ett massetak. Det er behov for både sprenging/pigging og oppfylling av masser. Krysset Stakanløypa/Valstadløypa vil etter utbygging fremstå som et mer eller mindre sammenhengende system av snuplasser, parkeringsplasser og massetak. På den siste delen av strekning vil veien gå i myrlendt terreng.

Fra løypekrysset øverst i Deledalen skal veien følge den historiske Valstadløypa, som ligger i en gammel og lite tydelig driftsvei i et bratt terreng opp på Gardfangåsen. Skiløypa går her med vakker utsikt over Deledalen i skog bestående av løvtrær og furuskog. På grunn av opplevelsesverdiene er skiløypa i dette området nokså mye brukt også i sommerhalvåret, og den fremstår delvis som en umerket sti. Oppe på åsen er veien planlagt å følge skiløypa gjennom et flatt, myrlendt terreng. I det myrlendte partiet er det også planlagt en parkerings-

plass for skogsmaskiner. I enden av myra rett før terrenget skrå ned mot Stakanløypa, krysser veien blåstien og fortsetter nordover i skiløypa kloss inntil blåstien i et fuktig søkk/dråg som har vært brukt til å kjøre tømmer på vinteren.

Fra veien og tvers over blåstien planlegges nok en parkeringsplass for skogsmaskiner, hvor sprengning vil være nødvendig for å oppnå en samlet bredde på 16 meter. Rett før krysset der Stakanløypa kommer inn, skal det anlegges en snuplass for tømmerbiler som treffer både skiløype og sti, hvor det må foretas sprengning og pigging for å få inngrepet på plass. Etter krysset er det planlagt et massetak i åsen øst for veien. Veien fortsetter ca. 100 meter og med fem meters bredde i et fuktig parti før Dammyr. Her skal det være velteplasser for tømmer.

I Deledalen er det trolsk og spennende granskog før veien kommer inn i en nydelig furuskog på Gardfangåsen. Resten av strekningen ligger veien i granskog. I områdene mellom veitraseen og øst til Halsjøen består skogen i all hovedsak av naturskog som ikke er flatehogd tidligere. I disse områdene er det mye skogsfugl og tretåspett, og konglebit er registrert i veitraseen i Deledalen. Dette er nær trua arter, se også neste kapittel.

3 Naturverdiene i området

3.1 Landskapsverdier

Etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier § 1-1 skal det legges vekt på hensynet til miljøverdier som landskap når søknaden skal vurderes.

Dette er et opplevelsesrikt og vakkert naturområde med flere langstrakte åser, koller og sprekkedaler. Området ligger mellom Halsjøen i øst og en av de to største sprekkesonene i Østmarka som danner grunnlaget for innsjøen Elvåga i vest. Fra Elvåga (195 moh.) går terrenget bratt opp til åser og koller på 280 til 340 meter moh. med mange fine utsiktspunkter. Flere daler som ligger i mindre sprekkesoner (fra sør: Løkebrudalen, Losbydalen-Puttedalen, Tjuvdalen, Deledalen og Skilledalen) deler området opp i adskilte åser og koller (Skogbakkåsen, Nilsåsen, Svarvestolbrenna, Gardfangåsen og Seterkollen). Området inneholder flere myrer og mindre sprekkesoner med fuktige dråg. Området er dermed et Østmarka i miniatyr.

Som nevnt i kapittel 1.3 er veien planlagt i et område som i dag fremstår som tilnærmet inngrepsfritt landskap, med noen svært få spor etter tidligere driftsveier og stedvis spor etter hogst tilbake på begynnelsen av 1990-tallet. Frem til Skråbakkhølet er terrenget svært ulendt med skrenter og berghyller og små bratte, koller og trange søkk, senere er veien planlagt å gå dels over rolige, høyereliggende åsrygger, dels krysse sprekkedalene og dels i gamle driftsveier (nå skiløyper) som ble brukt på vinteren og gikk i fuktige dråg.

Det er åpenbart at en veibygging i slikt landskap vil være et omfattende inngrep som vil endre landskapets karakter i meget stor grad. Det har stor negativ betydning for naturopplevelsen.

3.2 Naturmangfold

Etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier § 1-1 skal det legges vekt på hensynet til miljøverdier som naturmangfold når søknaden skal vurderes. Losby Bruks søknad er svært mangelfull på dette punktet.

Skog og vegetasjon

Skogen er i nord og øst dominert av granskog som mange steder fremstår som vakker blandingsskog av varierende alder. Furuskogen er mer dominerende i sør og sørvest mot Elvåga. Det er mange innslag av løvtrær som osp og bjørk. Som vedlegg 1 (kart fra Losby) viser, er det mye naturskog (skog som aldri er flatehogd) i området. Vi finner gammel granskog i hogstklasse 4 og 5 særlig vest og sørvest for Halsjøen, og store partier med furuskog i hogstklasse 4 og 5 i sør og sørvest. Som ellers i Østmarka vokser furua på de høyereliggende åsryggene, mens grana vokser på fuktige partier og steder med høyere bonitet. Veien vil krysse og dels gå i flere mindre myrer (myrsøkk) med rik vegetasjon, blant annet stort innslag av orkideer. Skogbunnen har flere steder stort innslag av blåbærlyng og blomster.

Områdets biologiske verdier er ikke kartlagt siden sommeren 2002 (se rapport om nøkkelbiotoper utarbeidet av Anne Sverdrup-Thygeson for Losby Bruk). I naturbase er følgende verdifulle naturtyper basert på kartlegging i 1998 og 1999 registrert: [Purkemyrene](#) vest; viktig gammel barskog. [Tjuvdalen](#); lokalt viktig rik sump- og kildeskog. [Løkebrudalen](#); svært viktig gammel barskog. [Puttedalen V](#); viktig gammel barskog. For mer info se klikkbare lenker. Selv om området ikke har vært kartlagt på over 20 år er flere karplanter registrert i naturbase; krypjonsokkoll, knerot og vaniljerot som alle er nær trua, samt noen sopp- og kjukearter.

Siden skogen nå er 20 år eldre enn da den ble sist kartlagt er det grunn til å anta at antall rødlista arter nå har økt betraktelig. Vi viser til NOAs høringsuttalelse med vedlegg. NOA foretok en enkel kartlegging av sopp/kjuke i gammel skog i området og fant en rekke rødlistede sopp/kjukearter. NOAs vurdering er at hele området har store naturverdier tilknyttet spesielt gammel granskog og noe tilknyttet furu. Naturverdiene vil utvikles videre når skogen blir eldre, med potensial for flere rødlistearter tilknyttet gammelskog/død ved. Gammelskogbestandene utgjør viktige hoppesteiner og naturtyper for artene tilknyttet slike livsmiljøer.

Dyre- og fugleliv

ØV pleier aldri å offentliggjøre skogsfuglleikers plassering, men på grunn av sakens alvor bryter vi våre prinsipper og omtaler disse her. Det berørte området inneholder en stor tiurleik som antas å være en av Oslomarkas største. Selve tiurleiken ligger kloss inntil den planlagte veien, herunder en snuplass og en parkeringsplass for skogsmaskiner, mens biotopen for storfugl er i områdene rundt selve tiurleiken. Settes en passer på den planlagte snuplassen på Svarvestolbrenna med en radius på 1 kilometer har du omtrent angitt dagområdene for storfuglene. Det gir en avgrensning på stien nord for Gråbeinmåsan i nord, Ryensetra i øst, 17. mai-plassen i sør og Elvåga i vest. Ser man på hele tiurens biotop strekker den seg ut om lag 2 km fra sentrum av leikene i alle retninger. Røyas hekkeområde ligger gjerne 1-3 kilometer fra sentrum av leiken.

I tillegg er det flere kjente spillplasser og sesongbiotoper for orrfugl på myrer og omkringliggende områder langs den planlagte veien fra start til slutt. Det er også kjente rovfugl-lokaliteter, blant annet fiskeørn og hønsehauk, i nærområdet for veien. Tretåspett og konglebit er registrert i veitraseen i Deledalen. Dette er trua og nær trua arter. Det spores både gaupe og ulv i området, i tillegg blant annet rev, hare, mår, rådyr og elg.

Sinoberbille som er et nær trua insekt er registrert i området. I nærheten av der veien er tenkt å gå sør for Kavlebrumyra er det registrert mange forskjellige insektarter som er trua eller nært trua. Det er ikke foretatt kartlegging av fugle- og dyrelivet, ei heller av insekter.

3.3 Konsekvenser for naturverdier

Losby Bruk er godt kjent med tiurleiken som er avmerket i bestandskartet fra 2016. I søknaden opplyser de at det er tiurleik i området, men at veien vil bli lagt med god margin til denne. Vi mener at disse opplysningene i er uriktige. I området for leiken vil veien følge blåmerket sti, og selve leiken ligger rett øst for skiløypa som går parallelt med stien, uten topografi som skiller områdene fra hverandre. All ferdsel på veien vil dermed skje i direkte tilknytning til leiken, både i anleggsperioden og ved etterfølgende tømmertransport. I tillegg kommer annen trafikk inn i området som følge av veien. En brøytet vei kan således medføre økt trafikk i perioder hvor det ofte er nokså stille i skogen fordi stiene ikke har tørket opp og er klare til bruk. I tillegg blir leiken mer eksponert. Vi mener det er all grunn til å frykte for at tiurleiken vil forringes, eller forsvinne helt, på grunn av de massive endringene veien med tilhørende hogstplaner vil medføre i et område som nå er inngrepsfritt med få forstyrrelser.

Store tiurleiker er svært sjeldent, og det bør utarbeides en forvaltningsplan i samarbeid med fagkyndige på området, for å sørge for at tilgjengelig kunnskapsgrunnlag tas i bruk og tiurleiken, dag- og leveområder og sammenhengende gode kylling-biotoper, ivaretas og sikres for fremtiden. Av hensyn til både skogshøns og andre truede og sårbare arter bør føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 vektlegges, for å sikre god forvaltning av arter og viktige biotoper i området.

NOAs kartlegging av kjuke og sopp i september 2022 viser at det er ukjente naturverdier i området og at det er behov for kartlegging av naturverdiene (både flora og fauna). Konsekvensene av både veien og etterfølgende hogst på naturmangfoldet må utredes.

4 Friluftsliv og konsekvenser av veien

4.1 Innledning

Etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier § 1-1 skal det legges vekt på hensynet til friluftsliv når søknaden skal vurderes. Nedenfor redegjør vi for dagens friluftsliv i området og konsekvensene av bygging av veien.

4.2 Områdets betydning som villmarksopplevelse

Det går svært viktige blåmerkede stier og skiløyper i det berørte området, se nedenfor. Et svært viktig friluftsliv foregår også utenfor stier. Områdets viktigste funksjon er dermed at det gir mulighet til å ferdes over store strekninger i intakt natur som ikke er oppstykket av tyngre, tekniske inngrep. Slike områder er sterkt etterspurt, men det er nesten ingen igjen i Østmarka.

Det er ingen hemmelighet at Skyttenbrua har en helt egen betydning for Oslo-delen av Østmarka-folket. Når du krysser brua – eller El Paso – forlater du sivilisasjonen og entrer villmarken. På den andre siden av brua er du langt inne i skauen, i landet for en ekte naturopplevelse. Det går en jevn (og sterkt økende) strøm av mennesker over brua med sekk og soveposer fredag kveld. De skal oppleve myrer med leik, fiske i Halsjøen, og henge i hengekøyer på nydelige bortgjemte plasser i en skog slik du bare finner den i Østmarkas hjerte. Disse opplevelsene vil bli frarøvet både nåværende og kommende generasjoner med en massiv vei gjennom et område av Østmarka som det knapt finnes maken til.

4.3 Dagens skiløyper

Hovedløypa Mariholtet - Vangen og løypa over de høyereliggende innsjøene i Østmarka

Hovedløypa fra Mariholtet til Vangen er preparert med stormaskin. Den følger Elvågeveien og Stakanløypa til den treffer Valstadløypa i krysset ved Dammyra. Her fortsetter den sørover i Valstadløypa til Skråbakkhølet. Hovedløypa fortsetter deretter videre østover mot Bjønnebetete over Stokkholtmyra. Deretter følger den Bjønnebetveien et stykke sørover, før den tar av og går ned i Paradisdalen der den møter "Vangenrunden".

Fra toppen av Deledalen går det skuterpreparert løype ut fra Musehogget og videre over Halsjøen, Drettvann og Skålsjøen.

Både hovedløypa og løypa over de høyereliggende vannene er svært populære, sistnevnte er kanskje den mest populære vårskituren i Østmarka, i hvert fall for befolkningen i Oslos østlige bydeler. Når Bjønnebetveien er brøytet er løypa over vannene alternativ rute til Vangen, fordi denne traseen i sin helhet unngår Bjønnebetveien. Løypa gir også en forbindelseslinje ned i Losbydalen via Drettvann og Askeslora/Knurra.

Valstadløypa og de upreppa herlighetene

Valstadløypa (tidligere navn Påskeløypa) starter nå på toppen av bakken i lysløypa fra Mariholtet mot Vallerud og går sydover til Skråbakkhølet. Den er skuterpreparert til krysset på Dammyr, hvor den møter hovedløypa til Vangen og følger denne til Skråbakkhølet. Her møter hovedløypa også den svært populære upreparerte løypa fra Elvåga over Nord-Skytten til Skråbakkhølet. Fra Skråbakkhølet går Valstadløypa videre som upreparert løype sørover mot Slepptjern til Simmingmyr, hvor den møter skuterkjørt løype fra Eriksvann og følger denne til Paradisdalen. Løypene er (sammen med noen få andre løyper) kjent som Østmarkas "upreppa herligheter". Disse trækkes opp av Østmarkas ski-entusiaster. Løypene er av Østmarkas eldste, og har slik sett også kulturhistorisk verdi. Det er ikke mange slike løyper igjen i Østmarka.

4.4 Konsekvenser for skifolket

Selve veien vil ligge oppå eller parallelt med skiløypene og således ødelegge eksisterende løyper. Når veien vinterbrøytes ødelegger den alle muligheter for skigåing i området. For det første vil hovedløypa fra Mariholtet til Vangen ødelegges. For det andre vil det ikke være mulig å benytte løypa fra Deledalen gjennom Musehogget og videre over Halsjøen, Drettvann og Skålsjøen, fordi tilgangen blir stengt med brøytet vei. På denne måten ødelegges også dagens mulighet til å komme rundt Bjønnebetete mot Vangen. Det blir videre umulig å komme fra Elvåga og videre ned i Losbydalen (hvor vi nå går over Halsjøen og Drettvann, deretter ned på Knurra over Askeslora), uten å gå helt rundt om Paradisdalen. Det vil si at alle tverrforbindelser mellom Elvåga og Losbydalen avskjæres. Alternative løyper til Halsjøen via Milorgløypa og fra Stokkholtmyra krever svært mye snø og kan kun unntaksvis benyttes.

Fra Mariholtet til Vangen blir eneste alternativ å gå over Elvåga, noe som ofte ikke lar seg gjøre. De årene veien er brøytet (Losby Bruk anslår hvert tredje år, som kan være tre år etter hverandre eller med jevne mellomrom) vil området i realiteten være utilgjengelig for skiløpere, samtidig som både tverrforbindelsene og forbindelsene nord-sør blir brutt.

Det blir en stor sorg for Østmarkas skiløpere å bli avskåret fra noen av de kjæreste og mest tradisjonsrike skiløypene i Marka, herunder de høyereliggende vannveiene, en tredjedel av vintrene fremover. Det bør også tas i betraktning at dette er noen av Markas mest snøsikre løyper, som ofte kan brukes når det er skrint med snø i lavereliggende områder. Det må ellers påregnes at Mariholtet mister omsetning når forbindelseslinjene i Marka brytes helt ned.

Losby Bruk fremholder at veien kan benyttes til løypekjøring de årene den tilfeldigvis ikke brøytes, noe som kan lette prepareringen ved sparsomme snøforhold. Dette har imidlertid kun verdi dersom Bjønnebetveien heller ikke brøytes. Når Bjønnebetveien brøytes er det ikke noen som helst slags fordel av veien disse årene heller, fordi løypa uansett vil kunne ut i brøytet vei i Bjønnebetveien.

4.5 Blåmerkede stier

I det aktuelle området er det flere viktige blåmerkede stier som utgjør noen av de aller mest populære rutene for dem som vil ta en langtur i Østmarka. For det første går stien fra Mariholtet til Vangen i området. Mellom Mariholtet og Skråbakkhølet går den blåmerkede stien for en stor del parallelt med Stakanløypa og hovedskiløypa sydover. Litt sør for toppen av Deledalen deler stien seg slik at én sti går nedover Nilsåsen til Skytten mens en annen går over Svarvestolbrenna til Skråbakkhølet. Sistnevnte er regnet som en av de aller vakreste stiene i Østmarka. Stiene mellom Skråbakkhølet og Mariholtet er også en viktig del av en av Østmarkas mest kjente lange løperunder, nemlig Elvåga rundt.

Stien fra El-Paso mot Vangen møter stien fra Mariholtet i Skråbakkhølet. Fra Skråbakkhølet går den stier videre mot Vangen over Eggemåsan og over Kavlebrumyr og Stokkholtmyr til Bjønnebetveien. Begge stier er mye benyttet både av gående og de som liker en lang løpetur. Stien over Stokkholtmyra er svært populær blant terrengsyklister.

4.6 Konsekvenser for brukerne av blåmerkede stier

Losby Bruk anfører at blåmerkede stier i begrenset grad blir berørt. Som vist over medfører dette ikke riktighet. Tvert imot har det aktuelle området flere viktige blåmerkede stier som utgjør noen av de aller mest populære langrutene i Østmarka. Samtlige av disse blir enten ødelagt eller sterkt berørt av veien. Blåstien mellom Mariholtet og Eggemåsan er en av hovedstiene til Vangen. Denne blir fullstendig ødelagt, herunder blir den ikoniske stien over Svarvestolbrenna utradert. Stien over Nilsåsen og stien fra El-Paso over Skytten til Skråbakkhølet vil kunne ut i veien og forbindelsen videre på sti blir brudd.

Samtlige blåmerkede stier er mye benyttet både av gående, de som liker en lang tur og av terrengsyklister. Det kan selvsagt ikke legges til grunn at brukerne av dette stinettet like gjerne benytter tømmerveien. Vi minner om at det er rikelig med veier i nær tilgrensende områder.

4.7 Losby Bruks anførsler om friluftsliv

Losby Bruk fremholder at området ikke er av mest benyttede i Lørenskogmarka. Det vil selvsagt alltid være slik at områdene som ligger tette opp mot bebyggelsen vil ha aller mest besøk. Gitt at hovedløypa mellom Mariholtet og Vangen går midt i den planlagte traseen og at noen av de aller mest populære blåstiene som benyttes til langturer berøres sterkt, reiser vi spørsmål om hva som skal til for at Losby Bruk mener at et område er hyppig brukt.

Sett sommer og vinterbruk under ett, og ikke minst på grunn av at området brukes av befolkningen i flere kommuner, mener vi Losby Bruk underkommuniserer bruken av området grovt. Det er svært viktig å merke seg at området har naturopplevelseskvaliteter som få andre områder har, og som brukerne av området vil miste dersom veien bygges.

Losby Bruk anfører videre at området blir mer tilgjengelig for syklist, fotturister og særlig for funksjonshemmede. Når det gjelder det siste, bemerker ØV at Bjønnebetveien er stengt med bom og at startpunktet på den planlagte veien er nesten inne ved Bjønnebet, etter seks kilometer bratt stigning. Veien vil dermed åpenbart ikke være et egnet turmål for denne målgruppen. Vi tillater oss å påpeke det ufine i å bruke funksjonshemmede som argument for et tiltak som åpenbart verken er myntet på eller egnet for gruppen. Dessuten ligger den planlagte veien flere kilometer unna nærmeste utgangspunkt, slik at en spasertur på veien nok vil oppleves i overkant strabasiøs for de aller fleste som foretrekker denne formen for friluftsliv. Noen syklist vil antakelig oppleve veien som en fordel, mens terrengsyklistene – på samme måte som stitruverne og langturløperne – vil miste stier og naturopplevelser som er svært verdifulle for dem.

Vi mener at Losby Bruk gir et fortegnende bilde av konsekvensene for friluftslivet. Vi bemerker at friluftslivsaktivitetene som i dag utøves i området i stor grad vil forringes. Hovedtyngden av de grupper Losby Bruk påstår vil ha fordel av veien har, og vil fortsatt ha, områder nærmere utfartsområdene som er langt bedre egnet for deres aktivitet, mens den nye veien er lite egnet. Et mulig unntak er som nevnt syklist som foretrekker vei. En god del av disse ønsker imidlertid også å kunne sette fra seg sykkelen og vandre videre inn i et intakt naturområde.

5. Om alternative veiløsninger

5.1 Regler om helhetsløsninger av betydning for søknaden

Den omsøkte veien faller inn under Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier. Forskriften § 1-1 angir formålet med forskriften. Etter bestemmelsen er formålet *"å sikre at planlegging og bygging av landbruksveier skjer på en måte som skal gi landbruksfaglige helhetsløsninger. Det skal samtidig legges vekt på hensynet til miljøverdier som naturmangfold, landskap, kulturminner og friluftsliv, hensynet til fare for flom, erosjon og løsmasseskred, samt andre interesser som blir berørt av veiframføringen."*

I «Kommentarer og utdypende forklaringer til forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier», står det følgende under punktet Landbruksfaglige helhetsløsninger (s. 5): *«Landbruksfaglige helhetsløsninger betyr blant annet at man må ta en helhetlig vurdering av infrastrukturen, på tvers av eiendomsgrensene. For skogsveiene er det ofte slik at de optimale veiløsningene i et større sammenhengende skogområde krever samarbeid mellom flere grunneiere.»*

Det er ingen tvil om at skogsområdet mellom Elvåga og Losbydalen er å betrakte som ett sammenhengende skogsområde. Det følger dermed av forskriften § 1-1 at infrastrukturen i området skal vurderes helhetlig og på tvers av eiendomsgrensene. Det vil si at mulighetene for bruk og oppgradering av alle eksisterende veier i området må tas i betraktning når behovet for ny vei i området skal vurderes.

Det er *ikke* opp til den enkelte eier om fellesløsninger skal velges. Forvaltningsmyndigheten skal velge den løsningen som gir en best helhetlig infrastruktur og som samlet sett gir det beste grunnlaget for å optimalisere verdiskapingen. Hensynet til den enkelte skogeiers økonomiske fordel av den ene eller den annen løsning er ikke ubetinget avgjørende. Hensynet til miljøverdier, naturmangfold og friluftsliv skal vektlegges, sammen med en hel rekke andre forhold. Konsekvensen av det ene eller det annet alternativ for natur- og friluftverdier skal dermed etter forskriften tillegges vekt.

ØV bemerker innledningsvis at Losby Bruk i søknaden anslår den totale kostnaden ved å bygge veien til NOK 5.900.000. I lønnsomhetsberegningen Losby Bruk har fremlagt, er det imidlertid trukket fra et statsbidrag på hele NOK 2.065.000. Det vil si at Losby Bruk i beregningen av lønnsomhet ser bort fra ca. en tredjedel av de faktiske kostnadene ved å bygge veien (noe som er naturlig og riktig når de skal vurdere om prosjektet er lønnsomt for egen del).

Sett fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, herunder hensynet til å velge mest mulig bærekraftige løsninger, er det imidlertid uheldig å vurdere lønnsomheten ved å bygge ny vei fremfor å satse på eksisterende løsninger, på en måte som innebærer at det ses bort fra kostnadene fellesskapet bidrar med i form av statsbidrag. En slik tilnærming motvirker forskriftens formål om å skape landbruksfaglige helhetsløsninger. Den legger heller ikke til rette for et mest mulig bærekraftig skogbruk med insentiver til å redusere inngrepene i naturen til et minimum. *Myndighetene bør derfor legge vekt på de totale økonomiske virkningene av de ulike alternativene i sin avgjørelse, slik landbruksveiforskriften legger opp til.*

Losby Bruk har i søknaden oppgitt av veitettheten for Losby Bruk er lavere enn i gamle Akershus fylke (!). De opplyser ikke om veitettheten i Viken eller for den saks skyld i Oslo. Det fremgår imidlertid at Losby Bruk har gitt opplysninger om veitetthet ut fra Losby Bruks egne veier, uten å ta andre veier i området i betraktning. Både Knuttjernveien og Elvågaveien ligger i samme område og skal følgelig regnes med når veitettheten beregnes.

ØV bemerker ellers at Losby Bruk i søknaden opplyser om at 2115 meter av veien er ombygging av traktorvei klasse 8, mens 1745 meter er ny vei. De har ikke angitt i kartgrunnlaget hvilke deler av veien de mener utgjør ombygging. Det er heller ikke fremlagt annen dokumentasjon for traktorveiens eksistens. På befaringene i terrenget kunne det konstateres at alle spor etter den angivelige traktorveien var forsvunnet på store deler av strekningen, stedvis slik at Losby Bruks egen representant ikke klarte å påvise hvor veien hadde gått. Det vises til omtale i kapittel 2.1. Som et ledd i saksbehandlingen må myndighetene ta stilling til den nedre grense for hva som kan anses som ombygging og hva som er å betrakte som nybygget vei.

Landbruksveiforskriften § 3-2 gir regler om vedtakets innhold. Etter bestemmelsen skal vedtaket inneholde de landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger som fremgår av forskriftens § 1-1. Det vil si at vedtaket skal inneholde vurderinger av helhetsløsninger for landbruksvirksomhet og andre formål veien tjener, uavhengig av eiendomsgrenser. Konsekvenser for miljøverdier skal vurderes. En forutsetning for at myndighetene skal kunne foreta slike vurderinger er at dokumentasjonen som kreves for å foreta vurderingen er fremlagt av den som søker.

ØV bemerker at søknaden fremstår som så mangelfull at den etter vår mening ikke kan gi grunnlag for de vurderingene landbruksmyndighetene er forpliktet til å foreta etter landbruksforskriften § 3-2 jf. § 1-1. De tekniske spesifikasjonene for den omsøkte veien er beskrevet ned i minste detalj, og egner seg således godt som anbudsdokument. Problemstillingene som skal belyses for at *myndighetene* skal kunne vurdere søknaden i henhold til kravene i landbruksveiforskriften, er imidlertid så sparsomt behandlet at søknaden ikke gir grunnlag for å treffe noen avgjørelse. Dokumentasjon som støtter opp om Losbys konklusjoner knyttet til alternative veiløsninger og naturverdier er i praksis ikke-eksisterende. Opplysningene om naturverdier og betydning for friluftslivet er dels feilaktige og dels mangelfulle.

5.2 Knuttjernveien

Knuttjernveien ligger på eiendommen til Søndre Hauger gård. Den starter i Losbydalen ved Hauger, går forbi Knuttjern og videre helt sør til toppen av Skilledalen. Det vil si at veien går til nordgrensa for Losby Bruks eiendom og slutter bare 400 meter nord for Dammyr. Fra Dammyr og sørover til Deledalen finner vi de eneste sporene av en traktorvei i dag. Det må uten videre kunne legges til grunn at det er forholdsvis enkelt å frakte tømmer fra området rundt Deledalen og åsene nordover til sørenden av Knuttjernveien.

Ifølge søknaden er Knuttjernveien nedslitt, og det vil medføre «vesentlig kostnad» å kjøpe seg inn samt oppgradere veien. Det fremgår ikke av søknaden hva det vil koste, eller hvilke kalkyler som er foretatt. Det fremgår heller ikke om Losby Bruk har vært i kontakt med eier av veien, som også har svært mye hogstmoden skog i området. *I søknaden fremstår dermed anførselene om kostnader ved å knytte seg til Knuttjernveien som udokumenterte påstander.* Under enhver omstendighet kan det konstateres at Knuttjernveien er i langt bedre stand enn hva det gis inntrykk av i søknaden. Etter å ha befart veien mener vi Losby Bruks beskrivelse av veiens tilstand er misvisende.

5.3 Elvågaveien

Elvågaveien går over demningen ved Mariholtet og sørover på østsiden av Elvåga til bunnen av Deledalen. Det vil si at en betydelig del av skogen som den planlagte veien skal dekke, sogner til Elvågaveien. Den nordre delen av veien ligger på eiendommen til Søndre Hauger gård, mens resten tilhører Losby Bruk. Ifølge Losby Bruk er veien «utdatert» fordi tømmerbiler med tilhenger ikke kan kjøre over demningen til Mariholdet.

På befaringen ble det imidlertid opplyst at selve veien frem til demningen kan oppgraderes slik at det kan kjøres tømmerbil med henger, uten at det må foretas store terrenginngrep. Det kom videre frem at det kan kjøres tømmerbil uten tilhenger og/eller traktor med tømmerhenger over demningen og frem til Mariholtet. Der er det plass til lunning og omlasting til større tømmerbiler. Lunning og omlasting vil medføre noe ekstra kostnader sammenlignet med å kjøre ut tømmeret på den planlagte veien. For tømmer som tas ut i den nordlige delen av området, vil imidlertid terrengtransport til Elvågaveien bli langt kortere enn terrengtransport til Bjønnebetveien (som fremstilles som eneste alternativ til veien), og dermed redusere kostnadene ved den type transport betraktelig.

5.3 Hensynet til miljøverdier

Etter landbruksveiforskriften § 1-1 skal det legges vekt på hensynet til miljøverdier som naturmangfold, landskap, kulturminner og friluftsliv når myndighetene skal vurdere alternativene opp mot hverandre.

Oppgradering av Knuttjernveien og Elvågaveien vil utelukkende innebære inngrep i tilknytning til allerede eksisterende vei. En ny vei vil derimot innebære massive og irreversible inngrep i et skogsområde som er tilnærmet inngrepsfritt, og hvor skogen fremstår som et intakt og sammenhengende økosystem med stort innslag av gammel skog. Losby Bruk anfører at ny vei ikke berører kjente miljøverdier. Området er imidlertid ikke kartlagt siden sommeren 2002. Opplysningene synes dermed å bygge på utdatert dokumentasjon. I naturbase er verdifulle naturtyper registrert. Det er også funnet nye rødlistede arter i området. Losby Bruks opplysninger om at veien ikke berører tiurleik er ikke korrekte. Det vises ellers til omtale av naturverdier i kapittel 3.

Losby Bruk har i søknaden gjort et poeng av at nybygging vil redusere kjøreskader i terrenget. Kjøreskader som følge av lang transport i terrenget vil imidlertid også reduseres kraftig ved en løsning der Knuttjernveien og Elvågaveien oppgraderes og benyttes. Under enhver omstendighet bemerkes det at selv omfattende kjøreskader heles over tid hvis reglene som gjelder for istandsetting følges. Ny vei innebærer imidlertid et varig inngrep som fragmenterer et intakt økosystem på en irreversibel måte og skader viktige naturverdier, herunder myrer, spillplasser for tiur og rødlistede arter.

Når det gjelder friluftslivet innebærer ikke en løsning med oppgradering av eksisterende veier noen stor belastning. Sett bort fra anleggsperioden (som kommer uansett), vil veiene kunne benyttes omtrent som før. Bygging av ny vei vil imidlertid være en katastrofe for friluftslivet. Når det gjelder betydningen for stier og løyper viser vi til kapittel 4.3 flg. Områdets aller viktigste funksjon er imidlertid at det gir mulighet til å ferdes i intakt natur, det vises til omtale i kapittel 4.2. Dette er en form for friluftsliv som betinger at det er igjen områder uten tyngre tekniske inngrep, og som ikke lenger vil kunne utøves hvis marka stykkes opp bit for bit. ØV mener Losby Bruks fremstilling av konsekvenser for friluftslivet er feilaktig. Vi viser til omtale i kapittel 4.7. Vi kan garantere at bygging av en massiv vei i området som av mange oppleves som selve hjerte av Østmarka, vil smerte Østmarka-folket mer enn noe annet inngrep i Østmarka i nyere tid.

6. Losby Bruks argumenter for å bygge veien

6.1 Økonomiske hensyn

Økonomiske hensyn er naturlig nok det klart viktigste argumentet for å bygge veien. Det er en legitim interesse, men beregningene som legges frem, bør være korrekte. Ifølge Losby Bruks beregninger vil den planlagte veien gi redusert terrengtransport med i gjennomsnitt ca. 3 km/m³ og dermed redusert driftskostnad på ca. 120 kr/m³. Losby Bruk synes imidlertid ikke å ha tatt i betraktning at terrengtransporten for en stor del av tømmeret blir vesentlig kortere og driftskostnadene tilsvarende lavere også ved utkjøring til Knuttjernveien og/eller Elvågaveien.

Videre har selskapet beregnet at kostnadene ved å bygge veien blir ca. 78 kr per m³. Da har de lagt til grunn at de kan ta ut 40 000 m³ de nærmeste 20 årene. Som belyst i kapittel 3 og 4 er imidlertid dette et område som er svært viktig både med hensyn til friluftsliv og biologiske verdier. Det må dermed, uavhengig av utfallet av veisøknadene, legges til grunn at det vil bli betydelige begrensninger på hogst i området, jf. markaforskriften §7 om søknadsplikt. Følgelig kan byggekostnadene per m³ bli vesentlig høyere. Det er uklart for oss hva slags hogstformer Losby Bruk har lagt til grunn ved beregningen. Vi påpeker at fellesskapets bidrag i form av statsbidrag ikke er tatt med i kostnadsberegningen.

6.2 Ønske om å hindre terrengskader

I søknaden fremholdes det som et argument for å bygge veien, at den vil redusere behovet for terrengtransport og dermed risikoen for kjøreskader i terrenget. Som nevnt reduseres behovet for terrengtransport også vesentlig dersom Knuttjernveien og Elvågaveien oppgraderes og benyttes. Det fremstår på grensen til frekt at Losby Bruk anfører at en nesten fire kilometer lang vei gjennom et område som i dag fremstår som fritt for tekniske inngrep, og som i hele sin lengde vil kreve store terrenginngrep, herunder massetak og omfattende utsprengning i intakt natur, vil redusere omfanget av terrengskader. Vi bemerker for øvrig at terrengskader med tid og stunder vil heles, mens naturskader og fragmentering som følge av veiinngrepet innebærer permanente skader.

6.3 Klimavennlig transport

I søknaden påpekes det at lang terrengtransport er lite klimavennlig og at dieselforbruket er langt lavere med tømmerbil på vei. Dersom disse veiplanene skal vurderes i et bærekraftsperspektiv, herunder med hensyn på utslipp av drivhusgasser, bør Losby Bruk selvsagt starte med å beregne utslippene som følge av selve veibyggingen. Også her synes Losby Bruk å legge til grunn at alt tømmer må transporteres ut via Bjønnebetveien, uten å se hen til transport på øvrige allerede eksisterende veier i området. Som vist foran, vil utkjøring via Knuttjernveien og Elvågaveien også redusere behovet for terrengtransport vesentlig. Losby Bruks henvisninger til besparelser av klimagassutslipp er ellers så lite gjennomarbeidet at de best kan karakteriseres som forsøk på grønnvasking. Vi nøyer oss med å bemerke at utslipp knyttet til å bygge veien ikke er nevnt med ett eneste ord.

Det er imidlertid løfterikt at Losby Bruk ønsker å bidra til å bremse klimaendringene. Et vesentlig bidrag til å bekjempe klima- og naturkrisen vil være å legge vekk både vei- og hogstplanene. Det bemerkes at skogen i dag fremstår som et intakt og sammenhengende økosystem med stort innslag av gammel skog (naturskog) som både fra et klimasynspunkt og fra et naturbevaringssynspunkt er svært verdifull. Losby Bruk vil i så fall skrive seg inn i historien som foregangsmenn som vil takkes for et substansielt bidrag til nødvendig omstilling, både av nålevende og kommende generasjoner. De ville videre sikret at også kommende generasjoner skal få oppleve Østmarkas unike kvaliteter som friluftsområde.

6.4 Vil veien tilrettelegge for varierte hogstformer?

Ifølge søknaden er veien en forutsetning for at Losby Bruk skal kunne drive et langt mer variert skogbruk med vesentlig innslag av både tynning og lukket hogst. Uten veien blir det nødvendig med krevende og kostbar terrengtransport, noe som betinger større drifter (dvs. store hogstflater) når man først skal avvirke i et område.

Etter en gjennomgang av hogstmeldingene fra Losby Bruk som er godkjent av Landbrukskontoret i perioden 5.11.2021 – 17.6.2022 og som ØV har fått kopi av, reiser vi spørsmål ved realiteten i argumentasjonen. Av totalt 16 hogstmeldinger gjaldt 11 flatehogst, der flatestørrelsen varierte mellom 8 og 28 daa. Av disse flatene lå ti nær en vei, mens én lå ca. 500 m fra vei. Vi stiller oss tvilende til at nok en vei på eiendommen vil føre til en endring i praksisen med å avvirke mest mulig for å sikre eierne størst mulig fortjeneste. Empirien taler således mot at bygging av mer vei fører til større innslag av bevaring av skog.

7. Konklusjon

Med henvisning til landbruksveiforskriftens formålsparagraf og paragraf 3-2 mener Østmarkas Venner at Lørenskog kommune skal fatte vedtak om å nekte hele veianlegget bygget.

- 1) ØVs gjennomgang av søknaden fra Losby Bruk viser at anleggelse av en nærmere 4 km lang massiv skogsbilvei med parkeringsplasser, snuplasser, velteplasser og møteplasser i hjertet av Østmarka, vil ha så store negative konsekvenser for landskap, friluftsliv og naturopplevelser samt for viktige naturverdier at dette langt overskrider de positive virkningene av veien for Losby bruk. Søknaden underkommuniserer og inneholder til dels feilaktige opplysninger om konsekvenser for naturmangfold, landskap og friluftsliv som skal hensyntas ved behandling av søknaden. Naturverdiene har ikke vært kartlagt på 20 år.
- 2) Landbruksforskriftens § 3-2 innebærer at Losby Bruks søknad skal vurderes opp mot mulighetene for å benytte alternative veiløsninger. Det finnes utvilsomt alternative veiløsninger i dette området som ikke krever nybygging av vei. Spørsmålet om bruk av alternative veiløsninger er så mangelfullt behandlet i søknaden at det ikke kan vurderes. Vi viser til at Losby Bruk ikke har fremlagt noen form for dokumentasjon som støtter påstandene om at en løsning hvor Knuttjernveien og Elvågaveien oppgraderes og benyttes ikke er mulig/blir kostbar. Den samlede nytteverdien er overhodet ikke omtalt i søknaden. Det er heller ikke foretatt noen sammenligning av konsekvensene for miljøverdiene av de alternative veiløsninger.

ØV viser ellers til høringsuttalelser fra OOF og NOA. Begge uttalelsene har en grundig gjennomgang av det rettslige grunnlaget etter plan- og bygningsloven og markaloven knyttet til behandling av veisøknaden. ØV støtter deres vurderinger. ØV er enig i at det må foreligge en stadfestet reguleringsplan for ett så stor inngrep, som har meget store konsekvenser for naturmangfold, landskap, friluftsliv og naturopplevelse.

Med vennlig hilsen

Elektronisk godkjent

Helga Gunnarsdóttir
styreleder

Øyvind Pettersen
leder av skogutvalget

Vedlegg 1. Kart fra Losby Bruk som viser traséen for Dammyrveien på et kart over hogstklasser.

