

Utdypende begrunnelse for Dammyrveien.

Losby Bruk har i dag en veidekning på ca 0,6 m/da. Dette er klart mindre enn gjennomsnittet i fylket. I gamle Akershus fylke er veitettheten i gjennomsnitt 0,9 m/da. Terrenget i Østmarka og bynært skogbruk tilsier at vi burde ha hatt tettere veidekning enn gjennomsnittet for fylket.

Vår veiløsning for vestre del av eiendommen har vi så langt vært basert på bruk av Elvågaveien, som kommer inne fra Mariholtet og går over damkronen på demningen i nordenden av Elvåga, før veien går sørover mot Losby Bruk. Denne veiløsningen har ikke vært optimal, men det er den som har vært benyttet. Veiløsningen over Elvåga dammen er utdatert. Moderne tømmerbiler kan ikke kjøre der. Veien her er for smal i forhold til kurvatur. Vi må derfor se etter en alternativ veiløsning for den vestre del av vår eiendom. Vi har sett behovet over noe tid, og brukt tiden på å vurdere ulike alternativer. Skogen i området blir eldre og behovet for en veiløsning nærmer seg påtrengende. Den løsning som gir klart størst nytte for Losby og som er både driftsmessig best og billigst, er å bygge med utgangspunkt i den vestligste veien i vårt veisystem som går inn fra Losby, Bjørnebettveien (også kalt Vestveien).

Vi har også sett på en alternativ løsning basert på at vi knytter oss til Knuttjernveien, som er en skogsbilvei som går inn mot Losby Bruk sin grense fra nord. Dette er et veisystem som Losby Bruk ikke er medeier i. Veisystemet er nedslitt. Det vil medføre vesentlig kostnad for Losby Bruk å kjøpe seg inn i denne veien, samt å få den oppgradert til tidsmessig standard. Vi har vurdert dette til både å være en klart dyrere løsning, og en løsning som gir vesentlig mindre nytteverdi for Losby Bruk, enn en løsning som går ut fra eget veisystem.

Linjeføringen for veien må og er i stor grad tilpasset terrenget for å begrense omfanget av skjæringer og få akseptabel stigning og kurvatur. Dette medfører at veiene blir relativt lang, 3,8 km. Veien vil dekke et skogområde registrert til 4.283 da. prod. Skog. Deler av veistrekningen er gammel driftsvei/traktorvei, og vi har størst mulig grad forsøkt å gjenbruke disse traseene.

Forhold til friluftsliv

Veien vil gå i et område hvor det er både turstier og skiløyper, men det er langt fra den mest trafikkerte del av Losbymarka. Den planlagte veien vil ikke bli brøytet hvert år, men antydningvis ca hvert 3. år. De øvrige år vil det kunne legges skiløype i veien. Med en skogsbilvei gjennom området vil mulighetene for skiløype bli vesentlig bedre enn i dag. Veien vil styrke mulighetene for å ha en fungerende øst-vest- gående skiløype i dette området.

Blåmerkede stier vil i begrenset grad bli berørt. Vår erfaring er at veiene på Losby i stor grad blir brukt av både fot-turister og syklistere. For fotgjengere og spesielt funksjonshemmede vil adkomsten til dette området bli vesentlig forbedret med en vei. For fotgjengere som foretrekker å gå på sti, er vi åpne for å finne alternative stitraseer, der eksisterende trase blir ødelagt av veien.

For syklistere vil muligheten for å sykle vestover fra Losby og til Elvåga blir klart forbedret med denne veien.

Veien vil bli bygget slik at den fremstår som minst mulig skjemmende i terrenget. Vårt mål er at vegen blir driftsmessig god og samtidig en attraktiv turvei.

Forhold til biologisk mangfold.

Veien berører ikke områder med kjente miljøverdier. Veien vil gå i retning mot en nøkkelbiotop vi har Vest for Halsjøen, men vil ikke berøre denne. Skogen som sogner til veien har relativt stor andel hogstklasse 4 og 5, men er ikke spesielt gammel.

Veien vil heller ikke berøre kjente viltbiotoper. Det er kjent hekkeplass for rovfugl, tiurleik og orremyr i området, men veien bli lagt med god margin utenfor disse lokalitetene.

Betydning for skogbruket

Variert og nyansert skogbruk forutsetter god veidekning. Skal vi kunne drive dette etter tidens krav for tilpasning til friluftsliv med begrensning i flatestørrelse, variasjon i hogstformer og begrensning av kjørespor, er god veidekning en forutsetning. Den er svært langt fra godt nok i dag. Skal skogen kunne drives variert med ulike hogstformer, hensyn til miljø og kjøreskader, samt med minst mulig klimaavtrykk, er det ikke realistiske alternativer til å bygge veg.

Ca 50 % av skogen i dekningsområdet er ungskog og ikke minst yngre produksjonsskog. Dette er skog med behov for tiltak, spesielt tynning. Tynning er en forutsetning for senere variasjon i hogstform, inklusive lukket hogst. En vesentlig del av den eldre skogen her har en sjiktning og dimensjonsfordeling som kan være egnet for lukket hogst, forutsatt at det er nærhet til bilvei. Det ligger med andre ord godt til rette for et nyansert og variert skogbruk i dekningsområdet.

Uten den nye veiløsningen vil det meste av området bli drevet, men driftsmetodene må da tilpasses lang terrengtransport, som vil kreve noe tilrettelegging. Slik tilrettelegging vil medføre behov for å drive større volumer samtidig. Risikoen for kjøreskader i terrenget blir vesentlig større, og skogbruket langt mindre nyansert.

Lang terrengtransport er svært kostnadskreven og lite klimavennlig. I følge Rapport fra Skog og landskap 14/2013 (Prosjektrapport klimatre) er dieselforbruket pr m³ transportert ca 40 ganger høyere pr m transport for terrengtransport med lastetraktor, sammenliknet med transport på bilvei med tømmerbil.

Det er økende fokus og skjerpede krav til at skogbruket skal drive mer variert med større innslag av lukkede hogster, spesielt i bynære strøk. Skal vi få til slik hogstføring i dette området må veidekningen bedres. Vi står overfor 2 alternative løsninger:

Alternative løsninger for skogbruk i området.

Vi kan se for oss 2 alternative måter å drive skogbruket i dette området på:

- Uten veibygging.

Vi må drive et skogbruk med terrengkjøring i til dels krevende terreng med kjøreavstander på 2 – 4 km. Dette er svært krevende og kostbart og fordrer store drifter når vi driver, for å forsvare kostnader med tilrettelegging av terrengtransporten. Med klimaforholdene vi nå har og til tross for forsøk på å begrense spordannelse, må en da regne med klar risiko for omfattende kjørespor. Tynning og lukket hogst under slike forhold er ikke aktuelt, som følge av krevende og kostbar utkjøring med fremkommelighet bare de år vi har gode vintre.

- Med veibygging
Vi kan drive et langt mer variert skogbruk, i tråd med hva som ønskes i bynære områder. Vi kan drive et skogbruk med vesentlig innslag av både tynning og lukket hogst.

Konklusjon; Veibygging er helt nødvendig både rent skogøkonomisk og at det vil redusere potensielle konflikter knyttet til store drifter og stort omfang av skjemmende kjørespor i terrenget.

Lønnsomhet

Kostnadene ved terrengtransport er fra 3-4 kr/100 m for enkel kjøring etter sluttavvirking og relativt enkle terrengforhold til 5 – 6 kr/100m for tynninger. Veien vil gi spart terrengtransport med i gjennomsnitt ca 3 km/m³. Det gir en spart driftskostnad på ca 120 kr/m³. Med denne veien vil kostnaden for Losby Bruk være:

Brutto byggekostnad	ca	5.900.000 kr
- statsbidrag	Ex. 35 %	2.065.000 kr
- Netto effekt av skogfond	Eff. av meravskrivning og 22 % skatt.	700.000 kr
Netto kostnad		3.135.000 kr

I det aktuelle området har vi ca 49.000 m³ brutto kvantum, som gir i overkant av 40.000 m³ salgskvantum som er aktuelt for drift de nærmeste 20 år.

Om denne kostnaden fordeles på netto hogstkvantum i h.kl 4 og 5 (40.000 m³), representerer dette en kostnad pr. m³ på 78 kr.

Med en innsparing på 120 kr og en kostnad på 78 er lønnsomheten åpenbar. For tynning som primært kommer i den noe yngre skogen (h.kl.3) er dette kvantum som kommer i tillegg. Tynning i dette området vil ikke bli gjennomført uten vei.

Det kan diskuteres om det skal trekkes inn diskonteringseffekter og krav til avkastning, men forskjellene her er såpass store at lønnsomheten uansett blir klar.

Vi vil også ha vesentlige administrative fordeler av veien som ikke er trukket inn i den enkle kalkylen ovenfor, fordi vi mener argumentene for denne vegen er så sterke selv uten disse gevinstene.

Losby 20. juni 2022.

Erling Bergsaker