



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

14.02.2025

Vår ref:

2024/22886

Deres dato:

Deres ref:

Losby Bruk AS
Losbyveien 241
1475 FINSTADJORDET

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ellen Nitter-Hauge, 22003552

Vedtak om bygging av landbruksvei - Lørenskog - 91/1 - Dammyrveien

Oppsummering: Statsforvalteren opphever avslaget fra Lørenskog kommune på søknad fra Losby Bruk AS om å få bygge landbruksvei. Avslaget bygger på et uriktig rettslig grunnlag, og er ugyldig. Statsforvalteren innvilger veisøknaden etter landbruksveiforskriften.

Vi viser til oversendt klage fra Losby Bruk AS, på avslag fra Lørenskog kommune om å få bygge landbruksvei, og foreløpig svar herfra 02.10.2024.

Eiendommen:

Eiendommen gbnr. 91/1 er på totalt 43.900 dekar, hvorav 39.440 da er produktiv skog. 3.832 da av skogen er fredet. Den produktive skogen utenfor verneområdene utgjør 34.792 da, og 29.510 da av dette er vurdert som økonomisk drivbart.

Eiendommen ligger i sin helhet i Østmarka, 80% i Lørenskog, og 20% i Rælingen. Det har vært drevet næringsvirksomhet på eiendommen i 500 år, og frem til 1960 ble sagtømmeret foredlet på eget sagbruk. Eiendommen er en hovedinnfallsport fra nordøst til de mye brukte turområdene i Østmarka.

Eiendommen har totalt ca. 23.000 m skogsbilvei og 9.500 m bygget traktorvei. Veitettheten på eiendommen er på 0,6 m/da. 1 m/da er gjennomsnittlig for skog på Østlandet. Optimal veitetthet for skogbruket er anslått til 1,5 m/da.

Veistrategien på eiendommen har opprinnelig bygget på at det skal være mulig å benytte islagte vann og tilfrosset myrer som transport-årer i tillegg til veisystemet. En stor del av gjenværende hoggbar skog ligger slik til at uttransport må gå over slike felt. Dette har bidratt til redusert avvirking i forhold til planlagt nivå.

For inneværende 10-årsperiode viser prognosen et mulig årlig avvirkningsnivå på ca. 7.500 m³ salgsvolum, inklusive tynninger. Dette hogstkvantum forutsetter bygging av ny skogsbilvei for å få

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

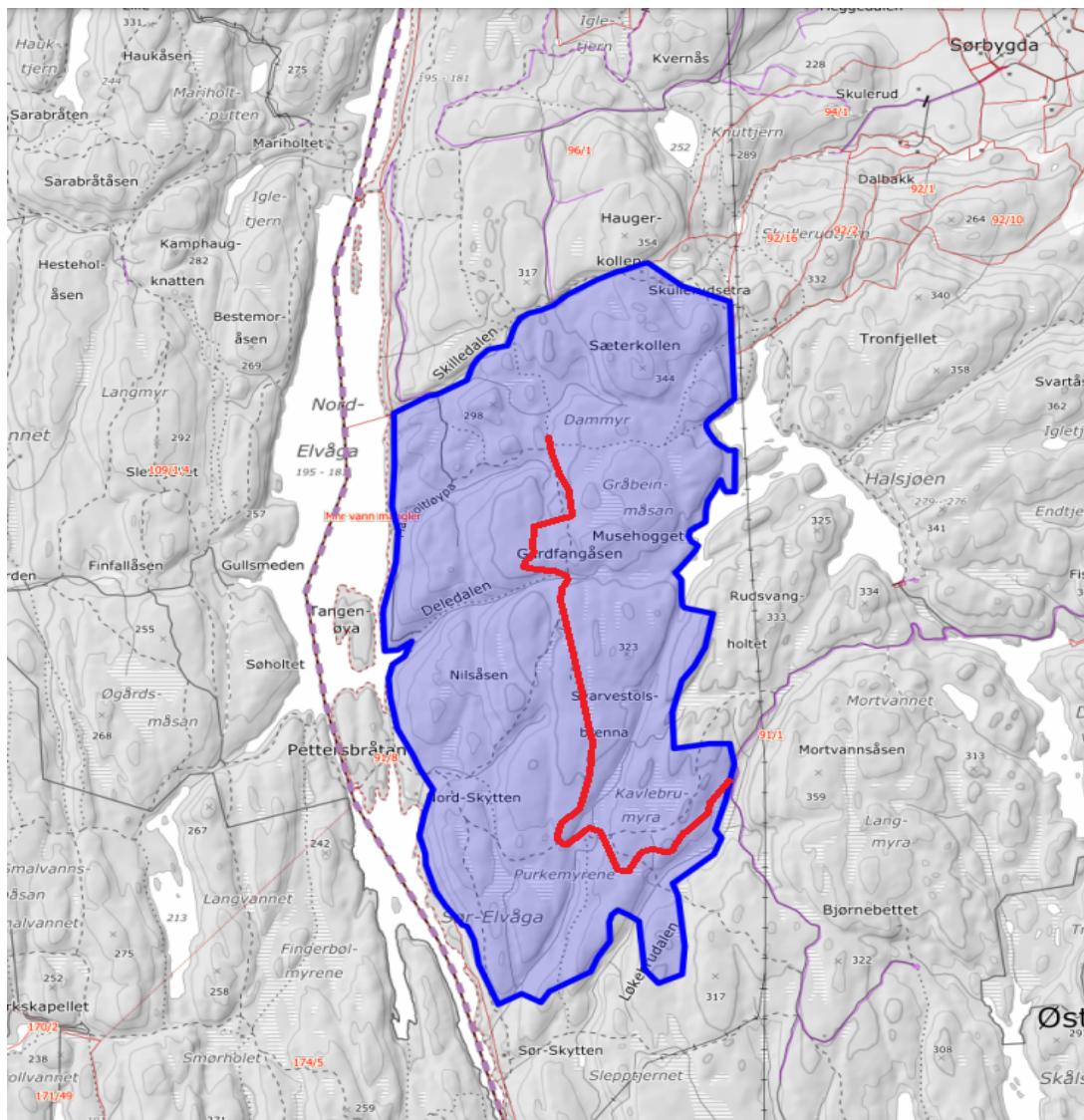
Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



tilgang til arealene i vestre del av eiendommen mot Elvåga. Det er et mål at 1/3 av hogstarealet for hovedhogster skal være lukket hogst.

Saksforhold:

Losby bruk AS søkte 17.06.22 Lørenskog kommune, ved Regionkontor Landbruk, om tillatelse til å få bygge en 3 860 meter lang landbruksvei i veiklasse 3 for tømmerbil med henger i den vestre delen av eiendommen gbnr. 91/1. Byggeplanen er utarbeidet av en veiplanlegger med godkjent planleggerkompetanse, og følger Normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse (LMD). I tillegg skal det etableres snu- og velteplasser i tråd med veinormalen. Linjeføringen for veien må, og er i stor grad, tilpasset terrenget for å begrense omfanget av skjæringer og få akseptabel stigning og kurve.



Oversiktskart som viser veiens dekningsområde (blå) og omsøkt veilinje (rød).

Veien får et dekningsområde på nærmere 4 300 dekar produktiv skog. 62 000 m³ er hogstmoden. Tiltaket er viktig for å modernisere og effektivisere skogbruket i området. Veiltaket gir kortere



transportavstander i terrenget, åpner opp for bruk av mindre maskiner, større andel tynninger og mer lukket hogst. Pris ca.kr. 5.840.000.

Søknaden er begrunnet slik:

«Vi har en spesiell utfordring knyttet til de vestligste deler av eiendommen. I utgangspunktet har disse områdene hatt svak veidekning, og den veiløsning som eksisterer, er i ferd med å falle ut på grunn av problemer med passering av damkronen på Nord-Elvåga, med moderne tømmerbil. Det er behov for å etablere en ny transportløsning for dette området, tilpasset dagens og morgendagens tømmerbiler. Vi har for dette planlagt en ny vei som tar utgangspunkt i Bjønnebetveien (Vestaveien) og går vestover fra denne mot Dammyra.»

Når veiltaket gjelder nybygging skal Statsforvalteren med flere høres, jf landbruksveiforskriften § 3-1. Både Statsforvalteren og fylkeskommunen har gitt egne uttalelser 01.09.2022.

Søknaden ble sendt på høring til berørte organisasjoner ut fra kravene i markaforskriften § 8 andre ledd. 18. august 2022 gjennomførte også kommunen en befaringsreise med organisasjonene.

Lørenskog kommune v/byggesaksavdelingen ga 12. april 2023 tillatelse til å bygge veien etter markaloven.

Kommunedirektøren innstilte på å innvilge søknaden etter landbruksveiforskriften, og begrunnet forslaget slik:

«Ved vurderingen har kommunedirektøren særlig lagt vekt på at skogen som skal skjøttes, er å betrakte som kulturskog som sist ble flate hogd ca. 1940-1970. For at skognæringen skal kunne drives på en rasjonell og økonomisk måte, kreves det tilgang til skogarealene gjennom et godt utbygd veinett til dagens driftsløsninger. Bærekraftig skogbruk innebærer økonomisk overskudd og ivaretagelse av miljøverdier. Det er å forvente at nye hogstmetoder kan føre til færre flatehogster med et godt veisystem i skogen.»

Saken gikk deretter til politisk behandling.

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble 02.05.2024 nedstemt med 7 mot 2 stemmer av miljø, samferdsel og teknisk utvalg. Tilsvarende ble forslaget nedstemt med 10 mot 3 stemmer av formannskapet 08.05.2024.

15.05.2025 ble kommunedirektørens forslag til vedtak nedstemt med 40 mot 7 stemmer av kommunestyret. Kommunestyret vedtok:

«Søknad om bygging av Dammyrveien på gnr. 91 bnr. 1 i Lørenskog kommune, jf. søknad datert 17. juni 2022 godkjennes ikke. Den omsøkte veien er permanent nedbygging av natur og et for stort inngrep i Østmarka.»

Avslaget ble begrunnet slik:

«Etableringen av skogsbilveien vil være et for omfattende, permanent inngrep i naturen og landskapet i dette området. Det vil bli flere skjæringer og fyllinger langs veistrekningen, og det er planlagt flere snuplasser og møteplasser, slik at anlegget vil få stor nærvirkning. En vei inn i dette området vil etter kommunens skjønn ha svært



negative konsekvenser for det kuperte landskapet. Hensynet til naturen og landskapet i dette området veier tyngre enn hensynet til landbrukets behov for skogsbilvei.»

Avslaget ble påklaget 04.06.2024 av Losby Bruk. I klagen vises det til at kommunens vedtak er mangelfullt begrunnet da avslaget ikke tar utgangspunkt i vurderingstemaet etter landbruksveiforskriften. Når forskriften forutsetter at *«vedtaket må bygge på at de landbruksressurser veien har betydning for skal kunne brukes på en rasjonell og regningssvarende måte»*, så må begrunnelsen vise hvordan kommunen har vurdert behovet for landbruksfaglige helhetsløsninger for å oppnå et rasjonelt og bærekraftig skogbruk, opp mot hensynet til miljøverdiene. Klager påpeker i den forbindelse:

- Vegen er en erstatning for veiløsning som er i ferd med å bortfalle.
- Vegen gir betydelig reduserte driftsutgifter og god lønnsomhet for den operative virksomheten.
- Vegen vil tilrettelegge for mer hensynsfullt skogbruk med vesentlig mindre terrengtransport og tilhørende terrengskader, driftsgrunnlag for tynningshogst som nødvendig tilrettelegging for lukket hogst, og stor andel lukkede hogster.
- Det er ikke dokumentert funn av spesielle miljøverdier i veitraséen
- Veien er planlagt i samsvar med gjeldende anbefalinger og regelverk, herunder veinormalen
- Det er i krevende kupert terreng en trenger veier, og det vil naturlig nok bli skjæringer og fyllinger i slikt terreng

Kommunedirektøren vurderte klagen slik:

«Spørsmålet blir om kommunen fritt kan velge å tillegge hensynet til landskapet større vekt enn hensynet til landbruksfaglige helhetsløsninger og et rasjonelt og bærekraftig skogbruk ved avgjørelsen av saken.»

«Dette er altså en næringslov eller «brukslov» der det skal tas hensyn til miljøverdier. Dette er ikke først og fremst et regelverk om vern av naturområder. Regelverket bygger således på en forutsetning om at det skal være anledning til å bygge landbruksveier dersom det tas tilstrekkelig hensyn til miljøverdier mv.

Som det fremgår har lovgiver ikke sett for seg at ulike tiltak ikke skal kunne gjennomføres fordi det vil medføre at landskapet blir endret, men det skal tas hensyn til landskapsbildet. Dette kan tale imot at kommunen fritt kan velge å tillegge hensynet til landskapet («et for stort inngrep i Østmarka») større vekt enn hensynet til landbruksfaglige helhetsløsninger og et rasjonelt og bærekraftig skogbruk i dette tilfellet.

Kommunedirektøren har imidlertid ikke funnet rettspraksis eller andre rettskilder som med sikkerhet avklarer at kommunen ikke kan tillegge landskapsmessige hensyn avgjørende vekt ved avveiningen av de ulike hensyn.

På denne bakgrunn er kommunedirektøren, under noe tvil, kommet til at han vil anbefale at vedtaket opprettholdes og at saken sendes klageinstansen til behandling:

Forslaget blir vedtatt med 38 mot 8 stemmer, og kommunestyret underbygger avslaget ytterligere:



«Den omsøkte landbruksveien ligger i et område i Østmarka som er fritt for synlige inngrep og utgjør et verdifullt friluftsområde. Søknaden må også vurderes mot Markaloven.

Strategi for naturmangfold i Lørenskog kommune legger til grunn: «I Lørenskog, der store deler av kommunen ligger innenfor markagrensa, er markaloven og markaforskriften viktige for å ivareta naturmangfold og friluftsliv. Natur- og friluftshensyn er styrende for praktiseringen av markaloven, og gis forrang over annen bærekraftig bruk».

Lørenskog kommunestyre har avslått søknaden om landbruksvei på et helhetlig grunnlag hvor natur- og friluftshensyn er veid opp mot de inngrepene en irreversibel vei vil innebære.»

Klagesaken ble deretter 23.09.2024 oversendt Statsforvalteren for endelig avgjørelse.

Statsforvalterens vurdering:

Kommunens begrunnelse for avslaget, gir uttrykk for et ønske om å verne området. Kommunen har lagt avgjørende vekt på at veien blir et permanent naturinngrep i relativt uberørt natur, og at man ikke ønsker et slikt inngrep i Østmarka.

Loverket skiller mellom bærekraftig bruk og vern. Vern kan gi grunneier rett til erstatning. Både vern etter naturmangfoldloven og markaloven § 11 utløser et slikt erstatningsansvar. Skogbruksloven gir ikke hjemmel for rådighetsinnskrenkninger som kan innebære en erstatningsrett for den som påføres restriksjonene.

Skogbruksloven regulerer det næringsmessige skogbruket, og har som formål å sikre et bærekraftig skogbruk. Det innebærer et skogbruk som balanserer hensynet til økonomisk verdiskapning, med hensynet til miljøverdier som naturmangfold, landskap, kulturminner og friluftsliv, samtidig som framtidsskogen og dens rolle i klimasammenheng sikres for framtidige generasjoner.

Veien skal anlegges i et område avsatt til LNF-formål. Arealformålet LNF er en bunden arealkategori. Det innebærer at det ikke kan legges restriksjoner på landbruket av hensyn til natur- og friluftsliv. Restriksjonene må følge av sektorlovverket. Skogsbilveier er søknadspliktige tiltak etter skogbruksloven § 7, og innføringen av landbruksveiforskriften er begrunnet i at det offentlige ellers ville manglet en hjemmel til å nekte å bygge landbruksveier i LNF-områder.

Dagens forskriftshjemmel i skogbruksloven § 7 tredje ledd viderefører den tidligere hjemmelen i skogbrukslov § 17 a. Det fulgte av denne bestemmelsen at det offentlige kunne nekte bygging av skogsbilveier som «vil vanskeliggjøre mulighetene for andre mer hensiktsmessige helhetsløsninger eller vil medføre vesentlig skade for friluftslivet eller naturmiljøet (jfr. § 1 tredje punktum)»

Vi siterer fra Ot.prp. nr. 28 (2004-2005) punkt 7:

«I tredje ledd er det teke inn ein heimel for å gi forskrifter på dette området. Teksten er forenkla i høve til § 17 a i gjeldande lov om skogbruk og skogvern, men departementet føreset at ei forskrift etter den nye lova vil innehalde dei same momenta som tidlegare.»

Landbruksveiforskriften § 1-1 forutsetter at planlegging og bygging av landbruksveier skjer på en måte som gir landbruksfaglige helhetsløsninger, samtidig som det legges vekt på hensynet til miljøverdier som naturmangfold, landskap, kulturminner og friluftsliv.

Landbruksveiforskriften § 3-2 annet ledd sier:



«Når saken er ferdig forberedt, skal kommunen enten fatte vedtak om å godkjenne veiutformingen, byggingen eller ombyggingen, sette vilkår for godkjenningen, jf. § 3-3, eller nekte hele eller deler av veianlegget bygget eller ombygget. Vedtaket må bygge på at de landbruksressurser veien har betydning for skal kunne brukes på en rasjonell og regningsvarende måte.»

Spørsmålet i denne klagesaken er om forskriften gir hjemmel for å avslå veisøknaden ut fra hensynet til miljøverdiene.

Hensynet til det biologiske mangfoldet

Det biologiske mangfoldet er definert i naturmangfoldloven (nml) § 3, og nml kapittel II har alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk som skal ivareta verdiene. Det følger av nml § 7 at prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer for all myndighetsutøvelse som berører det biologiske mangfoldet. Prinsippene er i hovedsak nøytrale, og krever ikke at man kommer til et bestemt resultat, men skal bidra til at vurderingen av naturmangfoldet blir mer synlige og strukturerte.

I utgangspunktet er det etter nml § 8 tilstrekkelig å legge tilgjengelig kunnskap om naturmangfoldet til grunn for saksbehandlingen. I denne saken ble det også krevet ny miljøregistrering i veitraseen, jf. § 4 i forskrift om bærekraftig skogbruk (bærekraftforskriften). Registreringen viste ikke naturverdier i selve traseen. Losby uttaler i søknaden:

«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.»

Det biologiske mangfoldet i influensområdet til veien, det vil si veiens dekningsområde for fremtidig hogst, er ikke tema for denne klagesaken. Hogst i influensområdet er underlagt søknadsplikt etter markaforskriften (forskrift om skogbehandling og skogsdrift i Oslo og nærliggende kommuner) gitt med hjemmel i skogbruksloven § 13. De biologiske verdiene i det enkelte bestand vil bli vurdert i forbindelse med den enkelte hogstøknad, ut fra miljøprinsippene i nml kap. II, for å sikre en bærekraftig forvaltning av skogressursene. Markaforskriften stiller også krav om tilpasning til landskapet med hogstflater ikke større enn 30 dekar, krav til foryngelsesmetode, etableringen av ny skog og terrengtransport.

Kommunen viser også til at veien kommer i strid med kommunens strategi for naturmangfoldet inntatt i en delplan. En strategi er ikke rettslig bindende. Vedtak med rettsvirkninger overfor private må ha hjemmel i lov. Det er bare bestemmelser i en kommuneplan gitt med hjemmel i plan- og bygningsloven, som kan få direkte rettsvirkninger for private.

Hensynet til landskapet

Når det skal tas hensyn til landskapet, skal det tas utgangspunkt i landskapsbildet. Vi siterer fra Ot.prp. nr. 28 (2004-2005) s. 78:



«Det skal også takast omsyn til landskapsbiletet. Føresegna byggjer på at landskapet er eit samfunnsgode som skogbruket formar og har ansvar for. Føresegna er ikkje til hinder for at landskapet blir endra over tid i takt med utviklinga i skogbruket eller i takt med anna verksemd i området. Ein må sjå omsynet til landskapsbiletet i samheng med natur- og kulturelement som heng saman med landskapet, til dømes bekker, fløytingsdammar, vassvegar, våtmarker eller vegetasjonsbelter langs vassdrag og jorder.»

Kommunen viser til at landskapet er kupert, og at det vil bli flere skjæringer og fyllinger langs veien som får nærvirkninger for landskapet. Et landskapsbilde har et videre synsfelt enn det nærbildet som kommunen her viser til.

Eiendommen ligger utenfor det mer næringsrike Oslo-feltet, noe som gir et mer kupert terreng. Terrenget får igjen betydning for prosjekteringen av veien. Skogsbilveier skal planlegges og bygges i samsvar med normaler for landbruksveier. Veinormalen skal sikre at skogsbilveiene bygges slik at de tåler tyngre kjøretøy. For å oppnå den kvaliteten som kreves for veiens styrkeegenskaper, må det benyttes egnede masser. Dette løses med uttak av stein, og fjellmasser i og langs veien. Losby forklarer det slik:

«Grunnen til at det skal hentes ut mest mulig masser i veilinjen er å unngå egne sidetak utenfor veilinjen for uttak av masser, som kan oppleves som skjemmende og graverende sår i terrenget.

Når det gjelder fyllinger så er det, som tverrprofiler fra pel 1190.0-1220.0 under viser, stedvis fylling på 4,2 m. Dette er, vel og merke, kun v/pel 1200.0 og veilinjen går relativt raskt i lengdeprofil ned mot eksisterende grunn. Dette er jo krysningen nord-vest for Skråbakkhølet. Utover nevnte strekninger er veien planlagt med +/- 0-2 m skjæringer/fyllinger, noe som er helt vanlig ved anleggelse av skogsbilveier i dag og, som nevnt, krever masser til anleggelse.

I et slikt terreng som veien er planlagt er det nødt til å bli fyllinger/skjæringer, og jeg synes det er leit at slike enkelte korte strekninger skal være avgjørende for utfallet/uttalelser i saken. Massebalanse er også et viktig poeng i veibygging, og en forsøker alltid å få til positiv massebalanse slik at behovet for tilkjørte masser blir minst mulig.

I all sin tid skogsbilveier har blitt planlagt og anlagt, skal de alltid forsøkes og anlegges lett i terrenget. Dette var enklere før, da veier ble anlagt av stedegne masser for så å vente på at vinteren skulle tilføre tele i veikroppen. Slik er det jo ikke lenger da det i dag er behov for utkjøring hele året og dermed økt krav til solide veier med tilstrekkelig bærelag.»

I denne saken, har Losby Bruk vurdert ulike traseer. Linjeføringen er også tilpasset terrenget for å begrense omfanget av skjæringer og få akseptabel stigning og kurvatur. Losby Bruk utdyper trasevalget slik:

«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 veien blir relativt lang, 3,8 km. Veien vil dekke et skogområde registrert til 4.283 dekar produktiv skog. Deler av veistrekningen er gammel driftsvei/traktorvei, og vi har størst mulig grad forsøkt å gjenbruke disse traseene.»

Selv om det vil bli flere skjæringer og fyllinger langs veistrekningen, og nærvirkningen derfor relativt stor, så innebærer ikke det at ikke hensynet til landskapsbildet er ivaretatt under planleggingen av veien. Landbruksveiforskriften § 3-2 andre ledd andre punktum forutsetter også at *«vedtaket må bygge på at de landbruksressurser veien har betydning for skal kunne brukes på en rasjonell og regningssvarende måte.»*

Det er også gjennomført ekstra arkeologiske undersøkelser, uten at det er gjort funn av automatisk fredete eller nyere tids kulturminner.

Hensynet til friluftslivet

Kommunen viser til at den omsøkte landbruksveien ligger i et område i Østmarka som er fritt for synlige inngrep og utgjør et verdifullt friluftsområde. Videre at søknaden må vurderes opp mot markaloven.

Som nevnt, skiller lowerket mellom bærekraftig bruk og vern av arealer. Skogbruksloven med tilhørende forskrifter skal sikre bærekraftig bruk. Kommunen har også godkjent veisøknaden etter markaloven.

Losby Bruk utdyper forholdet til friluftslivet slik:

«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 antydningssvis 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 syklistene. 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 syklistene 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.»

Østmarka naturreservat som ble opprettet i 1990, ligger delvis på eiendommen. Reservatet ble innlemmet i Østmarka nasjonalpark i 2023. I tillegg har man vernet 2 områder på eiendommen gjennom ordningen for frivillig vern. Dette gjelder Styggvassdalen og Tretjernhøla. Eiendommen grenser også opp mot Ramstadslottet naturreservat.

Østmarka nasjonalpark utgjør ca. 1/3 av områdene i Østmarka, og er vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Innenfor nasjonalparken er det forbudt å iverksette tiltak som kan endre naturmiljøet, og forholdene for «det enkle friluftslivet». Verneområdet går opp langs Sør-Elvåga, og Losby sin eiendom grenser inn til nasjonalparken. Det ble i forbindelse med verneprosessen ikke vedtatt begrensninger for randsonen til parken.

Kommunen viser i sin begrunnelse for å opprettholde avslaget, også til at søknaden må vurderes mot markaloven. Etter markaloven gjelder det et generelt forbud mot bygge- og anleggstiltak i Marka. Stortinget ønsket ikke at landbrukstiltakene skulle være omfattet av dette byggeforbudet, og vedtok derfor et unntak i § 5 andre ledd under den innstillende behandlingen. Stortinget påpekte at det var aktiv skogsdrift gjennom etablering av skogsbilveier som har åpnet Marka for friluftslivet, og begrunnet unntaket fra byggeforbudet slik (Innst. O. nr. 58 (2008–2009)):

«Flertallet peker på at virksomhet innen tradisjonelle næringer som jordbruk og skogbruk har bidratt til – og bidrar fortsatt til – å vedlikeholde Markas verdifulle kulturlandskap, ikke minst ved å sikre og vedlikeholde de tradisjonelle ferdselsvegene i området. På denne måten bidrar denne næringsutøvelsen til å gjøre Marka attraktiv som et friluftsområde, og er viktig for å sikre tilgjengeligheten til naturverdiene i Marka for allmennheten. Flertallet mener at jordbruket og skogbruket fortsatt vil være viktige for å bevare og videreutvikle Marka som et attraktivt og tilgjengelig friluftsområde.»

Inge Lorang Backer oppsummerer den rettslige situasjonen slik i artikkelen «Friluftsliv og utbygging i Oslomarka – hva gjør markaloven?» inntatt i festskrift til Anne Hellum utgitt i 2023:

«Hvilke tiltak det kan åpnes for gjennom en arealplan, fremgår av markaloven § 7. For kommunale planer er det spesifisert i fire punkter i § 7 første ledd. Det første gjelder tiltak i landbruket – en bestemmelse som er overflødig når landbruk dekkes av arealformålet i § 4, og forbudet mot tiltak i § 5 ikke gjelder for landbrukstiltak overhodet.

I virkeligheten har markaloven ingen selvstendige regler for skogbruket etter at stortingskomiteen unntok landbrukstiltak fra bygge- og anleggsforbudet i markaloven § 5. Det ligger nær å anta at Stortingets intensjon var å holde tiltak i skogbruket helt utenfor markaloven.»

Til sammenligning så har markaloven § 11 en hjemmel for å verne friluftsområder med særskilte kvaliteter, som områder med preg av urørthet. Denne bestemmelsen er ikke benyttet i saken, men siden formålet med denne vernebestemmelsen illustrerer forskjellen mellom et bærekraftig skogbruk og et vern, siterer vi fra Ot.prp. nr. 23 (2008-2009) punkt 3.8:

«Skogloven og forskrift om skogbehandling og skogsdrift i Marka er viktige for å ivareta et "minimumsnivå" av skogbrukshensyn i Marka generelt. Dette regelverket er imidlertid ikke egnet til å ivareta behovet for å sikre avgrensede områder i Marka som har spesielle



naturopplevelsverdier. Dette skyldes i hovedsak at verken skogloven eller forskrift for skogsdrift i Marka gir hjemmel for å gjennomføre tiltak som begrenser skogsdrift i så stor grad at man kan sikre slike viktige naturopplevelsverdier. For å oppnå dette vil det ofte være nødvendig med tiltak som begrenser lønnsomheten i skogbruket i vesentlig grad, noe som følgelig må påregnes å utløse krav om erstatning fra grunneier.»

Losby Bruk skriver i søknaden:

«Deler av rødmerket skiløype som ligger i gammel driftsveg, blir berørt. Skiløypa vil fortsatt kunne ligge i samme trase, men veien vil enkelte vintre bli brøytet.»

«Vi vil tilstrebe at friluftslivet i minst mulig grad blir negativt berørt. Tilgjengeligheten til området vil bli forbedret, ikke minst for turtrafikk mellom Elvåga området og Losby, med økt mulighet for rundløyper, ikke minst for syklist og skiløyper.»

Flere av høringsinstansene gir uttrykk for at naturinngrepet også kan ha positive sider for friluftslivet. Skiforeningen skriver i sin høringsuttalelse:

«Veien vil tilgjengeliggjøre et nytt område av Østmarka for syklist og åpne opp for en rundtur på sykkel ved å etablere trillesti standard over til en av de øvrige veiene i området. Deler av veien skal anlegges der det i dag er en skiløype. I disse delene vil det ikke være mulig å preparere skiløype de årene veien brøytes på grunn av hogst, noe som vil redusere løypetilbudet i området. På den andre siden er skogsbilveiene mulige å preparere også med lite snø, og de har dermed en viktig funksjon som skiløyper de årene de ikke brøytes. Skogsbilveiene kan utgjøre det eneste løypetilbudet tidlig i vintersesongen og under marginale snøforhold. Vi ber landbrukskontoret foreta en nøye vurdering av om den valgte traseen er den optimale med tanke på å redusere naturinngrepene og påvirkningen på løyper og stier i området.»

Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) uttaler:

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

Skogsbilveinetten 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 naturopplevels muligheter. 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.»

Fylkeskommunen anbefaler kommunen, i sin høringsuttalelse, å se veiltaket i sammenheng med en helhetlig plan for friluftslivets ferdselsårer, og viser i den forbindelse til muligheten for sammenhengende sykkelturner i øst-vest akse i Østmarka mellom Lørenskog og Oslo.

Om mulighetene for å etablere en rundløype uttaler Losby:



«Vi er klar over ønsket om å få en rundløype fra Losby, som kobler løypenett og sykkelveier på Losbysiden, til sti, løype og veinett på Mariholt/Elvåga-siden. Vi er åpne for å bidra til dette. Om Dammyrveien bygges omtrent slik den er omsøkt, vil nord-enden av denne veien være tett på eksisterende gammel driftsvei som går ned til Elvåga-veien. Det er samme trase som Knuttjernveialternativet følger fra Dammyra og ned til veien. Denne strekningen kan med relativt enkle midler rustes opp til god sti-standard som kan sykles.»

I anleggsperioden vil deler av området ikke være tilgjengelig for friluftslivet, men når veien er ferdigstilt blir tilgjengeligheten i området mellom Elvåga området og Losby forbedret. Det blir flere muligheter for rundløyper for syklister og skigåere, og veien er søkt tilrettelagt slik at fremkommeligheten på stier som krysser fyllinger og skjæringer fortsatt skal være god.

Andre interesser som blir berørt av veiltaket

Elvåga er drikkevannskilde til Oslo kommune, og Mattilsynet krever at det må innhentes uttalelse fra vannverkseier. Oslo kommune v/vann- og avløpsetaten, har vurdert tiltaket og konkludert med at skogsbilveien vil ha svært liten (neglisjerbar) innvirkning på vannkvaliteten i Elvåga, men at forebyggende tiltak mot forurensning må ivaretas gjennom anleggsfasen.

Søker har sammen med søknaden sendt inn en prosjekteringsplan for veien, som detaljert beskriver hvor og hvordan stikkrennene skal legges for blant annet å sørge for at de opprinnelige vannveiene i området opprettholdes. Vi siterer fra kommunens saksfremlegg:

«Veien krysser vannveier en rekke steder. Disse kryssingene er planlagt med utfylling og stikkrenner. Det er mange små vannløp i området, som trolig ikke har årssikker (helårs) vannføring og derfor ikke omfattes av kommunedelplan for differensiert vassdragsforvaltning av 11.6 2003. Omsøkt tiltak er tenkt lagt i rør på 600 mm et sted, og rør på 300 og 400 mm flere steder der veien krysser vannløp. Kommunedelplanens bestemmelser § 3 åpner for at andre løsninger enn kryssing via bru kan benyttes «der omgivelsene er grønne og ubebygde og trafikken minimal». Kommunedirektøren vurderer det derfor slik at nevnte løsninger for kryssing av disse små vannløpene ikke vil stride mot bestemmelsene i kommunedelplanen.»

I tillegg bør det settes vilkår som ivaretar drikkevannskilden under anleggsfasen.

Krav om reguleringsplan

Spørsmålet om veiltaket forutsetter en reguleringsplan etter pbl § 12-1 tredje ledd er tatt opp av Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA) og Naturvernforbundet i Lørenskog (NiL), OOF og Østmarkas venner som uttaler:

«Veianlegget kan ikke vedtas uten stadfestet reguleringsplan og vedtak etter markaloven. Det følger av Pbl. § 12-1, jfr. MI §§ 6, 7 og 14 at det må foreligge stadfestet reguleringsplan og vedtak etter MI § 14 før anleggsarbeidet kan iverksettes. Foreligger det stadfestet reguleringsplan vil MI § 14, 2.ledd komme til anvendelse. Landbruksveiforskriften regulerer søknadsprosessen, men tilsidesetter ikke kommunens plikt til reell planbehandling etter pbl §12-1.»

Kravet om å utarbeide reguleringsplan retter seg mot kommunen. Kommunen har med utgangspunkt i en tolkningsuttalelse fra Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) 19. desember 2023, vurdert plankravet slik:



«Spørsmålet om det skal kreves reguleringsplan må kommunen ta stilling til, og det vil måtte gjøres en konkret vurdering ut ifra forholdene på stedet og i saken. Kriteriet «større bygge- og anleggstiltak» skal vurderes ut ifra sumvirkningene av tiltaket. Departementet peker i tolkningsuttalelsen på viktige momenter som får betydning i vurderingen.

Tiltakets størrelse og bruken av veien

Departementet viser til sin egen veileder til Kommuneplanens arealdel (mars 2022 kap. 4.5.6.8) hvor det legges til grunn at «i lys av behandlingen [landbruksveiene] får etter [landbruksveiforskriften], vil det ikke være naturlig å utløse reguleringsplikten med mindre det er snakk om anlegg av helt ekstraordinær størrelse. Eller når det for eksempel gjelder veianlegg som skal benyttes som atkomst til hytteområder slik at veien får kombinert bruk.» Departementet viser videre bl.a. til at «nybygging av landbruksvei med en lengde på fem kilometer skal [konsekvens utredes] iht. landbruksveiforskriften § 2-2.

I saken her er det snakk om nybygging av landbruksvei. Den omsøkte Dammyrveien er imidlertid 3,86 km lang, og skal utelukkende brukes som skogsbilvei. Omfanget av fyllinger og skjæringer bidrar også til tiltakets omfang. Terrenget i deler av traséen gjør at det er snakk om relativt store terrenginngrep. At skogsbilveier planlegges i kupert terreng er imidlertid ikke uvanlig, og vurderes ikke i seg selv å innebære at veien er av «ekstraordinær størrelse». Dammyrveien kan etter kommunedirektørens vurdering derfor ikke anses som et tiltak av ekstraordinær størrelse, og det er heller ikke snakk om kombinert bruk av veien.

Mulige negative virkninger for miljøet

Departementet viser til at det først og fremst er muligheten for at det oppstår negative virkninger for miljøet, og da særlig for biologisk mangfold knyttet til arealet veien vil legges beslag på, som kan bli avgjørende for om det oppstår planplikt. Terskelen må ses i lys av hvor sårbare miljøverdiene er, og at søknaden skal behandles etter landbruksveiforskriften som har en rekke bestemmelser som ivaretar hensynet til biologisk mangfold.

Departementet mener det må legges til grunn en forholdsvis høy terskel for planplikt på dette grunnlaget, og viser til at hensynet til å unngå unødvendig dobbeltbehandling også tilsier det.

Dammyrveien må som nevnt anses som nybygging av vei, noe som generelt i større grad enn ombygging av eksisterende vei kan tenkes å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det er imidlertid gjennom MiS-registreringer i veitraséen ikke avdekket biologisk mangfold som blir berørt av tiltaket. Det er heller ikke registrert truede rødlistearter i traséen.

Det er gjennomført en ganske omfattende og grundig kartlegging og vurdering av det biologiske mangfoldet i veitraséen, kulturminner og betydning for friluftsliv og landskap ved behandlingen av saken etter reglene i landbruksveiforskriften.

På denne bakgrunn vurderer kommunedirektøren det slik at byggingen av veien ikke er å anse som «et større bygge- og anleggstiltak» i plan- og bygningsloven § 12-1 tredje ledd første punktum sin forstand, og at gjennomføring av tiltaket ikke krever reguleringsplan.»

En reguleringsplan ligger til grunn for en byggetillatelse. Skogsbilveier er søknadspliktige tiltak etter pbl § 20-1 bokstav l) og etter skogbruksloven § 7, men har et unntak fra søknadsplikten etter pbl § 20-6 jf. byggesaksforskriften § 4-3 bokstav e), når veitiltaket får en tilfredsstillende behandling etter landbruksveiforskriften.



For skogsbilveier som skal anlegges i Marka, supplerer markaforskriften høringsreglene i landbruksveiforskriften. Statsforvalteren, fylkeskommunen og andre offentlige etater har avgitt uttalelse, jf. landbruksveiforskriften § 3-1. Organisasjoner og privatpersoner har avgitt uttalelse, jf. markaforskriften § 8 andre ledd.

Et krav om reguleringsplan vil i denne saken medføre en høring som langt på vei blir overlappende med den som allerede er gjennomført. For å unngå unødig dobbeltbehandling av veisøknader fra landbruket, uttaler KDD i tolkningsuttalelsen 19. desember 2023 at det skal legges til grunn en forholdsvis høy terskel for når det oppstår planplikt. Vi går ikke nærmere inn på spørsmålet, da et krav om reguleringsplan ikke får betydning for tillatelsen etter landbruksveiforskriften og etter markaloven.

Den rettslige betydningen av en reguleringsplan for tiltak som ellers er unntatt fra søknadsplikten etter pbl § 20-6, var oppe til vurdering i Eidsivating lagmannsrett 28.02.2023 (sak 23-022977). Domstolen tok her stilling til om et krav om reguleringsplan etter pbl § 12-1 tredje ledd kunne få betydning for gyldigheten av en tillatelse etter landbruksveiforskriften.

Lagmannsretten la til grunn at en reguleringsplan ikke er en forutsetning for å gi tillatelse etter landbruksveiforskriften og markaloven § 14. Retten fant det heller ikke nødvendig å ta stilling til om kommunen pliktet å utarbeide reguleringsplan da det *«uansett bare er for tiltak som er søknadspliktig etter plan- og bygningsloven kapittel 20 en slik plan er en forutsetning for at tillatelser kan gis.»*

Spørsmålet om en reguleringsplan er et materielt vilkår for å tillate veibygging etter landbruksveiforskriften ble anket videre inn til Høyesterett (HR-2023-795-U), som enstemmig fant at anken ikke kunne føre frem, jf. tvisteloven § 30-9 andre ledd.

Oppsummering:

Skogbruksloven § 7 andre ledd sier at planlegging og bygging av skogsbilveier *«skal»* skje på en måte som tar hensyn til viktige miljøverdier, og som sikrer landbruksfaglige helhetsløsninger.

Formålet med skogbruksloven er å fremme en bærekraftig forvaltning av skogressursene i landet med sikte på aktiv lokal og nasjonal verdiskapning. Loven bygger på St.meld. nr. 17 (1998-1999), Skogmeldinga, der Stortinget la til grunn at den nye loven skulle være ei næringslov med klare rammer for de miljøhensynene som næringen skal ta.

Landbruksveiforskriften er vedtatt med hjemmel i skogbruksloven, og skal praktiseres innenfor rammen av denne loven. Formålet er angitt slik i § 1-1:

Formålet med denne forskriften er 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

Veinettet *«skal»* være rasjonelt, jf. skogbruksloven § 7, og vedtaket *«må»* etter landbruksveiforskriften § 3-2 andre ledd andre punktum *«bygge på at de landbruksressursene veien har betydning for skal kunne brukes på en rasjonell og regningsvarende måte»*.

Losby Bruk anfører at kommunen ikke har tatt utgangspunkt i det rettslige vurderingstemaet som gjelder etter landbruksveiforskriften, og uttaler at *«begrunnelsen må vise hvordan kommunen har*



vurdert behovet for landbruksfaglige helhetsløsninger for å oppnå et rasjonelt og bærekraftig skogbruk, opp mot hensynet til miljøverdiene».

Kommunen kommenterer anførselen med å vise til at den har «avslått søknaden om landbruksvei på et helhetlig grunnlag hvor natur- og friluftshensyn er veid opp mot de inngrepene en irreversibel vei vil innebære».

Kommunens begrunnelse for avslaget viser at vedtaket bygger på et uriktig rettslig grunnlag. Utgangspunktet for kommunestyrets vurdering var ikke om veiltaket sikrer landbruksfaglige helhetsløsninger, samtidig som tiltaket tar tilstrekkelig hensyn til miljøverdiene innenfor rammen av et bærekraftig skogbruk etter skogbruksloven. Markaloven er også feilaktig trukket inn i saken.

Vedtaket er følgelig ugyldig, og må oppheves. I en slik situasjon kan Statsforvalteren enten treffe nytt vedtak i saken, eller sende saken tilbake til kommunen for ny behandling, jf. forvaltningsloven § 34 siste ledd.

Saksforholdet er godt utredet fra kommunens side. Veisøknaden har vært gjenstand for bred høring, i tråd med høringsreglene i landbruksveiforskriften og markaforskriften. Statsforvalteren, fylkeskommunen sammen med andre offentlige organer, organisasjoner og privatpersoner er gitt mulighet til å uttale seg, og har medvirket til å få saksforholdet godt opplyst. Kommunen har også gjennomført en befaring sammen med høringsinstansene.

Når hensynet til sakens opplysning ikke innebærer at kommunen bør foreta nærmere undersøkelser før vedtak treffes, tilsier tidsfaktoren at klageinstansen treffer et nytt realitetsvedtak. Veisøknaden kom inn 17. juni 2022, og saksforholdet er godt nok opplyst til å ta stilling til om det er saklig grunn for å avslå søknaden etter landbruksveiforskriften.

Eiendomsretten til skog gir skogeier råderett over skogressursene. Utgangspunktet er at enhver grunneier fritt kan utnytte sin eiendom innenfor grensene som følger av lov eller bestemmelser gitt i medhold av lov. Dette er et utslag av eierrådigheten og legalitetsprinsippet. Legalitetsprinsippet er nå lovfestet i Grunnloven § 113. Offentlige inngrep i eierrådigheten kan derfor bare gjøres i form av bestemmelser i eller i medhold av lov. Et utslag av dette er at en skogeier har krav på å få innvilget en søknad om tillatelse til tiltak, når tiltaket er i tråd med skogbruksloven med tilhørende forskrifter, og faller inn under det arealformålet som området er avsatt til.

Formålet med skogsbilveier er å få tømmeret ut, og veiene inngår som en del av skogproduksjonen, og er viktig rammevilkår for næringen. Et avslag på en søknad om å få bygge en skogsbilvei krever derfor hjemmel i lov, eller i bestemmelser vedtatt med hjemmel i lov.

Kunnskapen om naturverdiene i traseen er godt kartlagt, jf. nml § 8. Det er gjennomført ny miljøregistrering, og det er ikke gjort funn av viktige naturverdier i traseen. Tiltaket påvirker ikke naturmangfoldet i nevneverdig grad, og det er derfor ikke nødvendig med en vurdering av nml §§ 9 til 12.

Det er også gjennomført ekstra arkeologiske undersøkelser, uten at det er gjort funn av automatisk fredet eller nyere tids kulturminner.

Hensynet til friluftslivet skal forstås likt med friluftsløven, og skal sikre fysisk aktivitet. Veien vil tilrettelegge forholdene bedre for sykling om sommeren, og skigåing om vinteren i denne delen av



Marka. Veiltaket vil gi personer med nedsatt bevegelighet/balanse og rullestolbrukere, slik rådet for personer med funksjonsnedsettelse uttaler, økt mulighet for friluftsliv.

Hensynet til landskapet referer seg til landskapsbildet og har et videre synsfelt enn nærvirkningen av en skogsbilvei. Veien er også søkt lagt mest mulig slakt gitt det kuperte landskapet.

Skogeier har i denne saken dokumentert et reelt behov for den omsøkte veien for å kunne drive næringsmessig skogbruk i område. Ulike trasevalg er vurdert ut fra anleggskostnad og dekningsområde, og veien er planlagt for å ivareta miljøhensynene best mulig gitt den topografien som er i området. Veiløsningen åpner også opp for en mulighet for rundløype fra Losby ved å knytte Dammyrveien til Elvågaveien

Den omsøkte veien får et dekningsområde på nærmere 4 300 dekar produktiv skog, hvorav 62 000 m³ er hogstmoden. Veiltaket skal modernisere og effektivisere skogbruket i området, og gir kortere transportavstander i terrenget, åpner opp for bruk av mindre maskiner, større andel tynninger og mer lukket hogst. Kostnaden er nærmere 5 millioner kroner, og tiltaket vil være berettiget statlig tilskudd.

Hogst i dekningsområdet er underlagt søknadsplikt etter markaforskriften, med de begrensninger som følger av forskriften. Flatestørrelser er begrenset til 30 dekar, og ved transport utenfor permanente skogsveier skal det legges vekt på å unngå skader i terrenget.

Et klimasmart, stedstilpasset skogbruk som skal møte klimaforandringene, forutsetter mer tynning og lukket hogst. Det innebærer at man må inn på det samme arealet oftere. For å unngå skjemmende kjøreskader i terrenget som også kan føre til erosjon og avrenning, er god veidekning nødvendig.

Formålet med veien er 100% skogbruk, og den anlegges i et LNF-område som åpner opp for denne type tiltak. Veien er også godkjent etter markaloven av kommunen.

Dagens veiløsning med tømmertransport over damkrona på Elvåga er ikke lenger et alternativ på grunn av kombinasjonen kort kurveradius og smal veibredde. Lukket hogst er også ønsket i viktige friluftsområder. Losby Bruk utdypet betydningen av veien slik:

«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.

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.»

Et hensiktsmessig skogsveinett er et sentralt rammevilkår for konkurransedyktige verdikjeder og verdiskaping i skogsektoren. Et aktivt skogbruk som gir plass til ny skog som kan binde karbon, og bringe materialer til neste generasjoner, forutsetter en videreutvikling av skogsveinettet. Framtidsskogen skal sikres, og skogsbilveiene er viktige også i beredskapssammenheng, i krisesituasjoner og bidrar til at flere tar del i friluftslivet.

Veiltaket er planlagt for å sikre skogfaglige helhetsløsninger. Det er tatt tilstrekkelig hensyn til miljøverdiene under planleggingen av veien, samtidig som økonomien i veiprojektet er ivaretatt. Den planlagte skogsbilveien oppfyller kravene til et bærekraftig skogbruk etter skogbruksloven. Slike skogsbilveier er lovlige etter landbruksveiforskriften. Når kommunen som skogbruksmyndighet, ikke står fritt ut fra saksforholdet, til å velge mellom å avslå eller innvilge veisøknaden fra Losby Bruk, så tilsier ikke hensynet til det kommunale selvstyret at saken må sendes tilbake til kommunen for ny vurdering. Innenfor det geografisk avgrensede området Marka, som er omfattet av markaloven og markaforskriften, skal klageinstansen også sikre en felles praksis på tvers av kommunene.

Landbruksveier skal prosjekteres og bygges i tråd med veinormaler for landbruket. Avstanden mellom snu- og møteplasser bestemmes av normalen. For å etterkomme normen, er en av snuplassene planlagt på Skråbakkhølet. Siden denne plasseringen ikke er ønskelig av hensyn til friluftslivet, åpnes det opp for å fravike avstandskravet for denne snuplassen, slik at man kan finne en bedre tilpasset løsning.

Vedtak:

Statsforvalteren innvilger søknad datert 17.06.2022 fra Losby Bruk As om bygging av landbruksvei på eiendommen gbnr. 91/1, jf. landbruksveiforskriften § 3-2. Tillatelsen gis på følgende vilkår:

a) Veien skal bygges i veiklasse 3, i tråd med gjeldende normaler for landbruksveier, og ut fra prosjekteringsplan fra veiplanlegger. Snuplassen ved Skråbakkhølet flyttes til en bedre egnet plassering av hensyn til friluftslivet.

b) Anleggsarbeid skal ikke foregå i leik- og hekketid i perioden 1. mars – 15. juli.

c) Inntil skjæringer og på kanten av fyllinger skal det fylles på jord for å sikre revegetering. Jorda må være stedegen, helst overskuddsmasse fra veiprojektet. For å optimalisere massebruken bør fjernet topplag gjenbrukes i størst mulig grad.

d) I anleggsperioden skal det skiltes med alternative ferdselsårer i området.

e) Der veien krysser stier skal det tilrettelegges slik at veien ikke blir en hindring for friluftslivet.

f) Utførende entreprenør må sikre at anleggsarbeidet ikke kan medføre fare for forurensning av drikkevannskilder. Det er ikke tillatt å slippe ut helseskadelige væsker og stoffer i forbindelse med anleggsarbeidet. Forbudet omfatter for eksempel vask, reparasjoner og oljeskift av maskiner og kjøretøy.

g) Ved ulykke/uhell som kan ha konsekvenser for drikkevannskilden skal Oslo kommune ved Vann- og avløpsetaten varsles umiddelbart.



- h) Lørenskog kommune ved landbrukskontoret skal varsles før påføring av slitelag.
- i) Ved funn av ikke kartfestede kulturminner skal Akershus fylkeskommune varsles, og arbeidet stanses.
- j) Tiltaket skal være igangsatt innen 31. desember 2027 og fullført innen tre år etter denne dato.

Vedtaket er endelig.

Med hilsen

Helge Nordby
seksjonssjef
Landbruksavdelingen

Ellen Nitter-Hauge
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

LØRENSKOG KOMMUNE
Landbruks- og matdepartementet
NORSKOG
Lørenskog kommune v/ordfører

Postboks 304
Postboks 8007 Dep

1471 LØRENSKOG
0030 OSLO