

Sivilombudet
Postboks 3, Sentrum,
0101 Oslo
postmottak@sivilombudet.no

Oslo, 12. mars 2025

Klage til Sivilombudet

Klagere: Østmarkas Venner og Norges Naturvernforbund

1 Klagen gjelder:

Klagen til Sivilombudet gjelder vedtak av 14. februar 2025 truffet av Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus ved landbruksavdelingen. I vedtaket omgjør Statsforvalteren Lørenskog kommunes vedtak av 15. mai 2024, hvor kommunestyret ga avslag på søknad om bygging av landbruksvei med hjemmel i forskrift om planlegging og bygging av landbruksvei § 3-2 jf. skogbrukslova § 7.

Statsforvalterens vedtak bygger på flere saksbehandlingsfeil, og vedtaket har alvorlige mangler når det gjelder lovforståelsen. Dette utdypes i klagen, men kan oppsummeres gjennom følgende punkter:

- Mangelfull utredning av tiltakets konsekvenser.
- Mangelfull vurdering av naturmangfoldloven kap. 2.
- Manglende vurdering av alternativer.
- Mangelfull behandling av innkomne uttalelser.
- Feil lovforståelse når det gjelder kommunen adgang til å gi avslag på en søknad om bygging av landbruksvei.
- Feil lovforståelse når det legges til grunn at skogbrukshensyn etter loven veier tyngre enn landskapshensyn, naturhensyn og friluftslivshensyn.
- Feil lovforståelse når det gjelder skillet mellom forvaltningsskjønn og rettsanvendelsesskjønn.
- Feil lovforståelse når det gjelder plikten til å vektlegge hensynet til det kommunale selvstyret.
- Feil lovforståelse når det gjelder vurderingen av om et vedtak skal oppheves og sendes tilbake til kommunen for ny behandling, eller realitetsbehandles.

Saken gjelder et rettsområde hvor forvaltningens praktisering og forståelse av regelverket svært sjelden er gjenstand for kontroll fra Sivilombudet og domstolene. Det er etablert en forvaltningspraksis hvor skillet mellom forvaltningsskjønn og rettsanvendelsesskjønn ikke er forstått, og hvor sentrale hensyn og interesser i Stortingets lovgivning ikke tillegges vekt. Klagen reiser prinsipielle spørsmål om landbruksforvaltningens praktisering av lov- og forskriftsverk, herunder plikten til å utrede virkningene av tiltak (veibygging) før vedtak treffes.

Forvaltningens behandling av saken er med Statsforvalterens vedtak endelig, og Sivilombudet har dermed full adgang til å ta klagen til behandling.

2 Sakens faktum

2.1 Om tiltaket

Saken gjelder søknad fra Losby Bruk om å bygge en 3860 meter lang skogsbilvei klasse 3 fra Bjønnebetveien til Dammyr i Østmarka. Losby Bruk har anført at deres veiløsning er i ferd med å bli utdatert. De har dels vist til at tømmer ikke lenger kan fraktes over isen om vinteren, og dels at dammen på Elvåga har en kurvatur som gjør at det ikke kan kjøres tømmertrailer med henger. Tømmer må dermed fraktes til Mariholtet og lastes om, hvilket gjør transporten dyrere. Ny vei vil gi kortere terrengtransport, og de mener at det vil legge til rette for et mer variert skogbruk.

Samtidig innebærer veianlegget det største inngrepet i Østmarka på flere tiår. Anlegget vil føre til vesentlig forringelse av et friluftslivsområde som er svært viktig, ikke bare for Lørenskogsbefolkning, men også for befolkningen på østkanten i Oslo.

Området utgjør Lørenskog kommunes siste området av noe omfang med intakt natur som ikke er oppstykket av tyngre, tekniske inngrep. Slike områder er sterkt etterspurt og blir enda viktigere i framtida. I dette området som er så vesentlig for utøvelsen av friluftslivet til store folkegrupper både i Oslo og Lørenskog, må hensynet til naturverdier, landskap og friluftslivet veie svært tungt.

Lørenskog kommunestyre har i to tilnærmet enstemmige, tverrpolitiske vedtak funnet at hensynet til landskap, natur og friluftsliv i denne saken veier så tungt at veisøknaden må avslås.¹

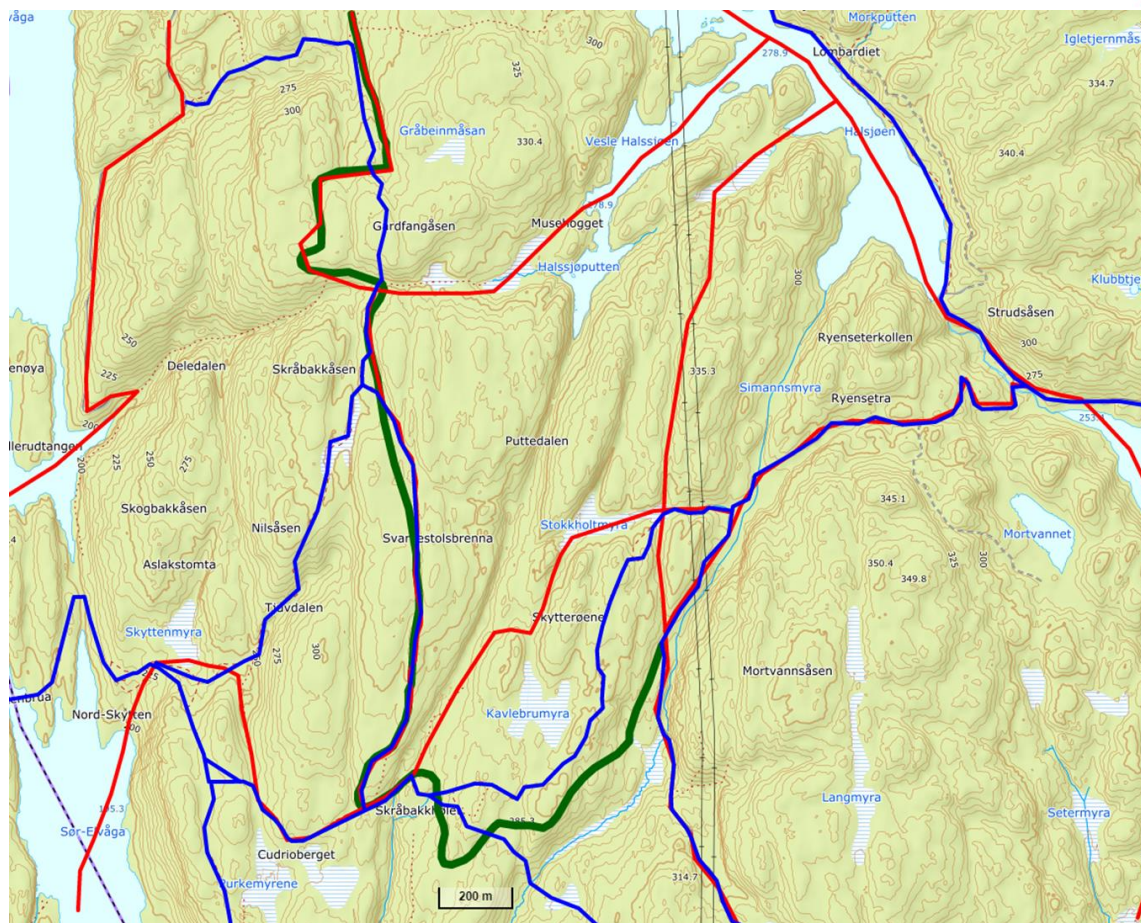
Det er ingen tvil om at det omsøkte veianlegget vil innebære et irreversibelt inngrep av et slikt omfang at det vil endre Østmarkas karakter for all fremtid. Områdets store betydning for befolkningen rundt hele Østmarka er vel dokumentert i de mange høringsuttalelsene i saken. Samtidig er det godt dokumentert at det finnes alternative veiløsninger for uttransportering av tømmer, selv om de ikke er førstevalget for Losby Bruk.

2.2 Beskrivelse av veiinngrepets omfang og virkning

Veien skal bygges i området mellom Elvåga og Halsjøen. Området er i dag uten tyngre, tekniske inngrep. Ifølge søknaden skal veien bygges med en bredde på mellom 4 og 6,5 meter, eksklusive grøfter og fyllinger. I hele veiens lengde vil en gate med minst 20 meters bredde 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) langs veien. Veien vil medføre meget omfattende utsprengning i særegne og ulendte landskap og naturområder, og det vil bli mange og høye skjæringer og veifyllinger.

¹ Kommunestyret avslo søknaden 15. mai 2024, og etter at Losby Bruk klaget på avslaget ble klagesaken behandlet i kommunestyret 18. september. Alle dokumenter i saken finnes her inkludert kommunestyret vedtak:

<https://www.lorenskog.kommune.no/innsyn.aspx?response=mote&moteid=3518&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=19803&>



Kart over området som viser viktige områder som omtales, og en skisse over hvor veien er planlagt i grønt, blåmerkede stier i blått og skiløyper i rødt.

Veien starter i Bjønnebetveien og vil i ca. én kilometer gå i ulendt terreng mot løypekrysset Skråbakkhølet. Her viser veikartet vedlagt Losby Bruks søknad at inngrepet krever massive utsprengninger og fyllinger i de bratte åssidene. I tillegg planlegges to massetak i åsene øst og sør for Kavlebrumyra. Veien vil også krysse hovedstien til Vangen.

Terrenget rundt Skråbakkhølet blir fullstendig utradert. Dette er Østmarkas mest sagnomsuste sti- og løypekryss, hvor forbindelsene øst-vest mellom Skytten og Losbydalen og nord-sydgående ruter mellom Mariholtet og Vangen/Sandbakken møtes ved det karakteristiske søkket (selve «Skråbakkhølet») og den kulturhistorisk viktige «17. mai-plassen». Stier og løyper blir liggende under veien. Det idylliske bekkedraget øst for 17. mai-plassen blir liggende under en fylling på to til fire meter. 17. mai-plassen blir liggende som en liten øy som er kringsatt av veien, med eller uten snuplass. Veien vil utradere løype- og stikrysset øst for dumpa, hvor dagens terreng også senkes med to meter. Søkket som utgjør selve Skråbakkhølet 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.

Fra dette sti- og løypekrysset skal veien legges i traseen for den blåmerkede stien og den rødmerkede hovedløypa. Deretter krysser veien både sti og løype før den i stor grad følger samme trasé som disse mot Deledalen. I tillegg til selve veien skal det anlegges hele tre parkeringsplasser, én møteplass og to snuplasser langs veien på Svarvestolsbrenna. Før løypedelet i Deledalen skal terrenget sprenges ut slik at veien vil ligge betydelig lavere enn dagens bakkenivå; den største forskjellen blir ved planlagt

snu plass rett før løype-/stidelet. 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 regnet som de vakreste i den vestlige delen av Østmarka. 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.

Fra Deledalen og nordover skal veien legges oppå den historiske skiløypa Valstadløypa. Oppe på åsen er veien planlagt å følge skiløypa gjennom en våt myr. I det myrlendte partiet er det også planlagt en parkeringsplass for skogsmaskiner. Veien vil deretter krysse blåstien og fortsetter nordover i skiløypa i et fuktig søkk. Før krysset der den kjente Stakanløypa kommer inn, skal det anlegges en snuplass for tømmerbiler som treffer både skiløype og sti, hvor det må foretas omfattende sprengning for å få inngrepet på plass. Etter krysset er det planlagt et massetak i åsen øst for veien. Krysset Stakanløypa /Valstadløypa vil etter utbygging fremstå som et mer eller mindre sammenhengende system av snuplasser, parkeringsplasser og massetak.

For en mer detaljert beskrivelse vises det til ØVs høringsuttalelse kapittel 2. Det vises også til Losby Bruks søknad, hvor tegningene som er vedlagt, viser det samlede omfanget av inngrep.

2.3 Nærmere om naturverdier i området

Det finnes ingen samlet oversikt over biologiske verdier i influensområdet til Dammyrveien. Med influensområde mener vi området som omfatter selve veitraseén, samt veiens dekningsområde i forbindelse med framtidig hogst. Dette skyldes at det ikke er foretatt systematisk kartlegging og sammenstilling av biologisk mangfold i området de siste 25 årene. Østmarkas Venner sammenstilte derfor i april 2024 et notat om biologiske verdier² basert på det som finnes av eldre rapporter og det som er lagt inn i offentlige databaser som **Naturbase** som drives av Miljødirektoratet på oppdrag fra KLD, og **Kilden** som drives av NIBIO på oppdrag fra LMD. Losby Bruks nylige kartlegging av biologiske verdier er også omtalt i notatet og sammenstilt basert på data i Kilden.

Vi mener at den sammenstillingen som presenteres i dette notatet som også ligger i saken, dokumenterer at det er langt større biologiske verdier i området enn det Losby Bruk hevder. Kartene som Losby Bruk har vedlagt søknaden viser at det er 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. 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. Tretåspett og konglebit er registrert i veitraseen i Deledalen. Dette er nær trua arter. Ifølge Statsforvalterens egen høringsuttalelse til veiinngrepet er det også registrert vaniljerot (NT) og knerot (NT) i området for inngrepet.

² <https://www.ostmarkasvenner.no/losby-bruks-kartlegging-omkring-dammyrveien-skjuler-store-naturverdier/>

ØV har i sin høringsuttalelse dokumentert at det berørte området inneholder en tiurleik som antas å være en av Oslomarkas aller største. Tiurleiken ligger *ikke* med god margin til veien, slik Losby Bruk hevder. Naturfotograf Lars Lindland, som har dokumentert leiken over flere år, anslår at det er om lag 50 meter fra veien til første spillende fugl. Terrenget er åpent, og det er ingen naturlige barrierer mellom leiken og veien. Det er stor sannsynlighet for at veiinngrepet vil medføre at tiurleiken forringes eller ødelegges helt om veien bygges. I tillegg er det flere kjente spillplasser og sesongbiotoper for orrfugl på myrer og omkringliggende områder langs den planlagte veien fra start til slutt. Disse leikene er også svært viktige for befolkningens naturopplevelse i området og en viktig grunn til at området har vært ikonisk for ungdom i flere generasjoner. Store tiurleiker er svært sjeldent. Det er viktig at så store tiurleiker samt 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 naturmangfoldlovens § 9 vektlegges, for å sikre god forvaltning av arter og viktige biotoper i området.

Sett fra ståstedet til befolkningen som sogner til Østmarka, er det innlysende at landskapsverdiene og naturverdiene i området til sammen gir store naturopplevelser. Området er, som Losby Bruk selv skriver i søknaden, ulendt. Dette innebærer at veiinngrepet medfører store landskapsendringer i form av utsprengte åser, store skjæringer og mange fyllinger. Det er ingen tvil om at veien vil føre til svært store terrengendringer i et område som for store folkegrupper fremstår som selve hjertet av Østmarka. I sum er inngrepene så omfattende at området hvor veien går, ikke vil være til å kjenne igjen.

2.4 Nærmere om konsekvenser for friluftsliv

Losby Bruk anfører i søknaden at området ikke er et mye brukt friluftsområde og at viktige stier og løyper i liten grad blir berørt. Flere utførlige høringsuttalelser dokumenterer at dette ikke er riktig. Det berørte området ligger i hjertet av Østmarka og er et viktig friluftslivsområde både for Lørenskogs og Oslos befolkning. Området inneholder en rekke gamle ferdselsårer som er svært viktige for friluftslivet, herunder flere 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 hovedsti til Vangen. Veien vil dels anlegges oppå og dels ved siden av stien slik at stien blir fullstendig ødelagt, herunder blir den svært populære stien over Svarvestolsbrenna utradert. De opplevelsesrike stiene over Nilsåsen og stien fra Oslo-Øst over Skytten til Skråbakkhølet vil munne ut i en massiv vei med store inngrep.

Den planlagte veien vil helt eller delvis bli bygget i dagens hovedløype fra Mariholtet til Vangen og berøre alle andre løyper i området. Anleggelse av en ny vei som skal vinterbrøytes hvert tredje år, ødelegger faktisk 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 høyere liggende vannveiene, en tredjedel av vintrene fremover.

Området gir store folkegrupper særlig i Lørenskog og Oslo-Øst, muligheten til å oppleve et intakt naturområde av noe omfang. Den omsøkte veien vil innebære at Lørenskog kommunes siste naturområde av noe omfang uten tyngre tekniske inngrep, går tapt. Det bemerkes at befolkningen i Lørenskog og Oslo-Øst bor høyt og tett. I et slikt område vil hensynet til dagens og kommende generasjoners mulighet for å oppleve intakt natur i nærheten av sine boområder, veie tungt. Det er derfor ekstra viktig å se mulige veiløsninger på tvers av eiendomsgrensens for å redusere omfanget av

inngrep, se omtale nedenfor. Det kan i denne forbindelse også vises til PEFC-standard, som Losby Bruk har sluttet seg til, hvor det fremholdes at: "I større sammenhengende skogarealer med lite omfang av tekniske inngrep og som er spesielt viktig for biologisk mangfold eller friluftsliv, skal nye skogsbilveianlegg normalt unngås."

En detaljert redegjørelse for konsekvensene for friluftslivet er gitt i ØVs høringsuttalelse kapittel 4.

2.5 Nærmere om alternative veiløsninger

Etter landbruksveiforskriften § 1-1 er formålet med forskriften *"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 forskriftens § 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. Forvaltningen 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 når alternativene velges. Konsekvensen av det ene eller det annet alternativ for natur- og friluftverdier skal dermed etter forskriften tillegges vekt.

Det fremgår av søknaden at det finnes en alternativ løsning basert på at Losby Bruk knytter seg til Knuttjernveien, som er en skogsbilvei som går inn mot Losby Bruk sin grense fra nord.

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 gammel driftsvei 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 Losby Bruks søknad er Knuttjernveien nedslitt, og det vil medføre «vesentlig kostnad» å kjøpe seg inn samt oppgradere veien og den tilgrensende Haugerveien. Losby Bruk viser til befaringsbilder som har foretatt. Det er ikke kartfestet eller på annen måte dokumentert hvilke deler av veien som er

nedslitt, hvilke konkrete utbedringer som kreves eller hvor veien har kurvatur som krever oppgradering for å tilfredsstille kravene til skogsbilvei klasse 3.

Østmarkas Venner har også befart veien. Vi mener Knuttjernveien er i langt bedre stand enn hva det gis inntrykk av i søknaden. Det er et faktum at dette veinettet benyttes til å uttransportere tømmer fra hogst på Hauger-eiendommen i dag. Dessuten er veien tilknyttet Lintjernveien, som brukes av tømmerbiler med tilhenger. Vi mener Losby Bruks beskrivelse av veiens tilstand er misvisende, noe Østmarkas Venner også fremholder i sin høringsuttalelse.

Det fremgår av dokumentene i saken at Losby Bruk ikke har vært i kontakt med eier av veien, som også har svært mye hogstmoden skog i området. I motsetning til bygging av ny vei som utelukkende tjener Losby Bruk, vil oppgradering av Knuttjernveien kunne dekke behovet til eiendommer, hvilket er et viktig hensyn etter landbruksveiforskriften. Det samme gjelder for eventuell utbedring av Haugerveien.

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 befaring langs veitraséen hvor Losby Bruk deltok, opplyste imidlertid Losby Bruk 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 på et område som lett kan avsperras for allmenheten. 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 i søknaden fremstilles som eneste alternativ til veien), og dermed redusere kostnadene ved den type transport betraktelig.

Konsekvenser av alternativ løsning for natur og friluftsliv

Oppgradering av Knuttjernveien og Elvågaveien vil utelukkende innebære inngrep i tilknytning til allerede eksisterende vei og har liten eller ingen betydning for naturverdier. Utbygging av Dammyrveien vil til sammenligning innebære massive og irreversible inngrep i et skogsområde som er tilnærmet inngrepsfritt.

Losby Bruk anfører at nybygging av vei 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 kravene som gjelder for istandsetting følges. Ny vei innebærer imidlertid et varig inngrep som fragmenterer intakt landskap på en irreversibel måte og skader viktige økosystemer og naturverdier, herunder myrer, spillplasser for tiur og rødlistede arter.

For 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 Dammyrveien vil imidlertid ødelegge samtlige stier og løyper i området og ha svært store konsekvenser for det naturbaserte friluftslivet.

Selv med en forlengelse av Knuttjernveien mot Elvågaveien på 1,6 kilometer, som Losby Bruk fremholder nødvendigheten av i et udatert notat med "supplerende informasjon", vil en løsning basert på Knuttjernveien åpenbart innebære mindre konsekvenser, idet de viktige områdene fra krysset Stakanløypa ved Dammyr og sydover over Svarvestolsbrenna, Skråbakkhølet og mot Bjønnebetet vil forbli intakte, slik at de svært viktige stiene og løypene bevares.

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 og så presise at de kan etterprøves av forvaltningen. 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 tømmer. Losby Bruk har lagt til grunn at de kan ta ut 40 000 m³ med tømmer de nærmeste 20 årene. Som belyst foran, 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 begrensninger på hogst i området, jf. markaforskriften §7 om søknadsplikt. Følgelig kan byggekostnadene per m³ tømmer 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 statstilskudd ikke synes å være tatt med i kostnadsberegningen.

Losby Bruk har i udatert notat lagt frem et kostnadsoverslag knyttet til oppgradering av Knuttjernveien og Elvågaveien. Ifølge Losby Bruk blir løsningen klart dyrere, samtidig som den gir lavere deknings-grad. Fordi det ikke er redegjort konkret for det faktiske behovet for oppgradering, er det ikke mulig for forvaltningen å etterprøve beregningene. Vi reiser spørsmål om kostnadsoverslaget knyttet til utbedring av Knuttjernveien, og viser til at både Knuttjernveien og Haugerveien benyttes til uttransportering av tømmer i dag.

I beregningen av dekningsområdet for Knuttjernveien fremgår det ikke om også dekningen for Hauger-eiendommen er tatt med. Ettersom Hauger-eiendommen også har store mengder hogstmoden skog, skal dekningen vurderes på tvers av eiendmsgrensene.

Det fremgår 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.

3 Sakens rettslige sider

3.1 Innledning

Statsforvalteren bommer allerede i sin innledende omtale av kommunens vedtak. Statsforvalteren skriver:

Kommunens begrunnelse for avslaget, gir uttrykk for et ønske om å verne området.

En kan undre seg over hvorfor Statsforvalteren omtaler Lørenskog kommunes avslag på bygging av landbruksvei på denne måten. Det er jo overhodet ingen tvil om at kommunestyret tar stilling til om det skal gis tillatelse til bygging av vei. Det er ingenting i kommunestyrets vedtak og begrunnelse som tyder på at det gis uttrykk for at lokalpolitikerne tror de treffer et vernevedtak, eller at det legges til grunn en holdning om at de tror de har slik kompetanse. Statsforvalterens mangelfulle og ukorrekte beskrivelse av kommunestyrets vedtak gjør at Statsforvalteren i sin prøving kommer «skjevt ut av hoppkanten». Statsforvalteren redder seg etter dette aldri inn i svevet. Kommunestyret legger ikke til grunn en vernetanke med hensyn til adgangen til skogsdrift som sådan, altså hogst. Det bemerkes at saksordfører Knut Berg (H)³ innledet saksfremlegget i kommunestyremøtet som behandlet klagen fra Losby Bruk, med å gjøre det uttrykkelig klart at saken ikke dreiet seg om hogst, men om bygging av vei, og at kommunestyret ikke bestrider Losby Bruks rett til å hugge i skogen.

3.2 Vedtaket bygger på saksbehandlingsfeil

Statsforvalteren bygger sitt vedtak på mangelfullt grunnlag. Saken er, når det kommer til den planlagte veiens virkninger på friluftsliv, landskapshensyn og naturmangfold, ikke tilstrekkelig utredet. Det er heller ikke gjort realistiske og relevante alternativvurderinger fra Statsforvalterens side.

Det følger av forvaltningsloven § 17 at: *Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes.* Det sentrale i en sak som gjelder et naturinngrep, som det er tale om her, er at virkningene av tiltaket er utredet før det treffes vedtak. Vedtaket skal selvsagt også vise hvordan Statsforvalteren har vurdert disse virkningene. Generelt må det legges til grunn at jo desto større virkninger et tiltak kan få, desto grundigere må forvaltningens utredning og begrunnelse for et vedtak være.

Statsforvalteren skriver: *I utgangspunktet er det etter nml § 8 tilstrekkelig å legge tilgjengelig kunnskap om naturmangfoldet til grunn for saksbehandlingen.* Naturmangfoldloven § 8 slår fast at:

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. (vår understrekning)

Statsforvalterens vedtak viser at en ikke har forstått de krav til saksbehandling, herunder kunnskapskravet, nml. § 8 oppstiller. Statsforvalteren viser til søkers vurderinger av tiltakets virkninger. Statsforvalteren gjør ingen egne vurderinger av de opplysninger søker har gitt. Langt mindre kommenteres andres merknader og opplysninger gitt i forbindelse med høring av saken.

³ <https://www.ostmarkasvenner.no/dammyrveien-lorenskog-politikerne-skjerpet-nei-vedtaket/>

Statsforvalterens vedtak tilfredsstillende ikke kravene nml. § 8 setter. Naturmangfoldloven § 8 omtales ofte som en presisering av de kravene fvl. § 17 oppstiller. Statsforvalterens vedtak oppfyller verken de kravene naturmangfoldloven setter, eller forvaltningslovens alminnelige krav.

Statsforvalteren skriver i sitt vedtak: *I denne saken, har Losby Bruk vurdert ulike traseer.* Uttalelsen illustrer et gjennomgående poeng. Statsforvalteren synes ikke å være bevisst på hva som utgjør forvaltningens ansvar og myndighet, og hva som er generelle krav til søknaden. Hvorvidt Losby Bruk har vurdert ulike traseer er uinteressant for vurderingen av om Statsforvalteren har gjort de vurderinger lovgivningen pålegger forvaltningen å gjøre. Etter ordlyden i fvl. § 17 er det ingen alminnelig plikt til å vurdere alternativer. I lys av det meget omfattende inngrepet det her er tale om og ettersom alternative veitraseer er trukket inn i søknaden, plikter Statsforvalteren vurdere alternativene. Det er ikke gjort. Dette er et klart brudd på den samlede plikten til å opplyse saken, herunder viser hvordan alternativene er vurdert i vedtaket.

Dette må også ses i sammenheng med landbruksveiforskriftens § 2-3 tredje ledd, tredje punktum som fremhever alternativvurdering når det søkes om tillatelse. Her sies det: *Eventuelle alternative veitraseer bør også framgå.* Dette er ganske enkelt et utslag av at prosessen skal sikre en forsvarlig saksbehandling, og må ses i sammenheng med fvl. 17. Poenget er jo ikke bare at søker bør vise alternative veitraseer, men at forvaltningen gjør en vurdering av alternativene når det skal tas stilling til søknaden, jf. forskriftens § 3-2. Igjen er det viktig å fremheve et sentralt poeng når det gjelder praktiseringen av det prinsippet fvl. § 17 tilkjennegir, nemlig at desto større virkninger et tiltak kan få, desto strengere krav til utredning, herunder alternativvurderinger, må en stille til forvaltningen.

Vi tilføyer at Statsforvalterens beskrivelse av virkningen for natur- og friluftsliv er oppsiktsvekkende ensidig. Losby Bruks beskrivelse av konsekvensene er lagt ukritisk til grunn, til tross for at det er godt dokumentert i faktabeskrivelsene i flere av høringsuttalelsene at Losby Bruk har underkommunisert virkningen både for naturverdiene og for friluftslivet, herunder konsekvensen for eksisterende stier og løyper og verdien av å oppleve intakt natur. Det vises blant annet til Østmarkas Venners høringsuttalelse, Naturvernforbundets høringsuttalelse, Ungdom For Østmarka sin høringsuttalelse, naturfotograf Lars Lindland m. flere som dokumenterer naturverdier, samt oppropet mot veien som samlet hele 8400 underskrifter. Statsforvalteren lager et hovedpoeng av at den ikke definerte gruppen "flere" har ønsket seg en rundløype for sykling, uten at det nevnes at syklistenes egen organisasjon NOTS går mot bygging av veien. De fremhever videre at veien vil kunne benyttes til maskinpreparering av løyper uten å nevne at flere høringsuttalelser påpeker at veien vil brøytes 1/3 av vintrene og at dette medfører at området blir utilgjengelig for skiløping hver tredje vinter.

Av de 15 høringsuttalelsene som kom inn, har Statsforvalteren henvist til kun tre, fra Akershus fylkeskommune, Skiforeningen og Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) som ifølge Statsforvalteren gir uttrykk for at veien har positive sider for friluftslivet. Det er på sin plass å bemerke at OOFs høringsuttalelse er sitert på en måte som gir et grovt misvisende bilde av organisasjonens syn på Dammyrveien. Sitatet som er gjengitt i Statsforvalterens avgjørelse, gjelder skogsbilveier generelt, og utgjør en innledende betraktning fra OOF. I drøftelsen av det konkrete inngrepet Dammyrveien vil utgjøre, går OOF sterkt imot veien:

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

Det er oppsiktsvekkende at Statsforvalteren misbruker uttalelsen fra en høringsinstans på denne måten. Det er klart i strid med god forvaltningsskikk. Landbruksveiforskriften § 3-1 første ledd slår fast:

Før vedtak fattes, skal kommunen innhente de uttalelser som er nødvendige, jf. § 1-1, og ellers sørge for at saken er så godt opplyst som mulig.

I dette kravet ligger ikke bare en plikt til å innhente nødvendige uttalelser. Det ligger også en plikt på forvaltningsorganet som treffer vedtaket, å vise hvordan de innkomne uttalelser er vurdert og hvilken vekt de er tillagt. Dette som en del av begrunnelsen for det vedtaket som treffes jf. forskriftens § 3-2 første ledd. For å foreta den vurderingen forskriften her legger opp til, må nødvendigvis de ulike høringsuttalelsene kommenteres. Dette er også et utslag av alminnelig forvaltningsrett jf. fvl. § 25.

3.3 Vedtaket bygger på feil lovforståelse

Forvaltningsskjønn vs. rettsanvendelse

Lørenskog kommunestyre har gitt avslag på bygging av landbruksvei med hjemmel i forskrift om planlegging og bygging av landbruksvei § 3-2. Forskriften er gitt med hjemmel i skogbrukslova § 7 som slår fast:

Bygging og ombygging av vegar til skogbruksformål kan berre gjennomførast etter løyve frå kommunen.

Planlegging, bygging og ombygging skal skje på ein måte som tek omsyn til viktige miljøverdiar og som sikrar landbruksfaglege heilskapsløyisingar. Det skal leggjast vekt på å oppnå eit rasjonelt vegnett, der det også blir teke omsyn til den nytten vegen kan få for anna næringsverksemd knytt til landbrukseigedommane.

Departementet kan gi nærare forskrifter om planlegging, godkjenning og bygging av skogsvegar og av andre anlegg og tekniske inngrep knytte til skogbruk.

Det er særlig to forhold det er viktig å være oppmerksom på her. *For det første* ligger kompetansen til å gi tillatelse til bygging av landbruksvei til kommunen. Kommunens øverste organ er kommunestyret, jf. kommunel. § 5-3. *For det andre* understreker lovbestemmelsen kraftig hensynet til miljøverdier.

I forskriftens § 3-2 første ledd følges lovens understrekning av hensynet til miljøverdier opp, når det slås fast at:

Saker som behandles etter denne forskriften skal undergis landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger, jf. § 1-1, og hvor det blant annet skal legges vekt på:

- a. *helhetsløsninger for landbruksvirksomhet og andre formål veien tjener, uavhengig av eiendomsgrenser,*
- b. *konsekvenser som bygging, ombygging og bruk av veien vil ha for miljøverdier,*
- c. *faren for flom, erosjon og løsmasseskred*

Når det kommer til forskriftens § 3-2 andre ledd slår den fast:

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.

Kommunen kan altså bruke sin kompetanse på tre måter; (1) fatte vedtak om å godkjenne byggingen, (2) sette vilkår for godkjenningen og (3) nekte hele eller deler av veianlegget bygget.

Det fremgår tydelig av forskriftens § 3-2 første ledd at valg av alternativ skal «*undergis landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger*». Ordlyden i § 3-2 første og andre ledd trekker klart i retning av kommunen står meget fritt i sine landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger, herunder vurderingen av hvilket av alternativene etter andre ledd disse vurderingene leder til. Ordlyden gir anvisning på et forvaltningsskjønn.⁴

Etter andre ledd andre punktum og tredje ledd er det likevel stilt skjerpede krav til begrunnelsen, nemlig at landbruksressursene uten bygging av vei kan brukes på rasjonell og regningsvarende måte, samt at det er gjort vurderinger etter naturmangfoldloven § 7. Statsforvalteren kan selvsagt vurdere veiens betydning for at landbruksressursene kan benyttes på en rasjonell og regningsvarende på en annen måte enn det kommunen gjør. I så fall må Statsforvalteren vise, gjennom det kravet til begrunnelse forskriftens § 3-2 andre ledd andre punktum oppstiller, at landbruksressursene ikke kan utnyttes på rasjonell og regningssvarende måte uten den omsøkte veien. Statsforvalterens vedtak går ikke nærmere inn på hvilke vurderinger som er gjort når det kommer til *rasjonell og regningssvarende måte*. Begrepet regningsvarende er ikke et spørsmål om hva som er den optimale utnyttelse. I lys av en vurdering av andre hensyn og interesser, og i særlig grad miljøinteresser, er spørsmålet om ressursene med utgangspunkt i eksisterende veinett kan utnyttes på en måte som gir avkastning. Trolig må begrepet forstås på samme måte som i pbl. § 15-2 andre ledd.⁵

Høyesterett uttaler om begrepet regningsvarende i relasjon til plan- og bygningsloven:⁶

Som førstvoterende mener jeg også at overskjønnsrettens rettsanvendelse er uriktig når retten har tatt stilling til vilkåret "ikke lenger ... regningssvarende" utnyttelse ved å sammenligne avkastningen ved utnyttelse av eiendommen henholdsvis før og etter reguleringsplanen 1993. Bestemmelsen i plan- og bygningsloven § 42 første ledd sier intet om at det skal foretas noen slik sammenligning. Heller ikke at temaet er om det er oppstått et misforhold mellom avkastningen ved utnyttelsen før og etter reguleringen. Spørsmålet er alene om eiendommen etter reguleringen – ut fra en vurdering av hele eiendommens forhold – overhodet kan utnyttes på en regningssvarende måte. (vår understrekning)

Statsforvalterens landbruksavdeling har ikke gjort noen vurdering av om landbruksveien er nødvendig for å utnytte landbruksressursene på en rasjonell og regningsvarende måte i rettslig forstand.

Adgangen til å vektlegge miljøhensyn

Statsforvalteren stiller følgende spørsmål i sitt vedtak etter å ha vist til forskriften: *Spørsmålet i denne klagesaken er om forskriften gir hjemmel for å avslå veisøknaden ut fra hensynet til miljøverdiene.*

Det kan ikke, ut fra lovens og forskriftens ordlyd, være tvil om at kommunen har hjemmel til å avslå en søknad ut fra hensynet til miljøverdiene. Statsforvalterens drøftelse under punktene *hensynet til det biologiske mangfoldet, hensynet til landskapet og hensynet til friluftslivet* er meget mangelfull og bygger på feil oppfatning av den rettslige relevansen av disse hensynene.

Statsforvalteren skriver blant annet:

⁴ Se også TRYFY-2005-85392 hvor Ryfylke tingrett skriver: *Men kommer retten til at Tjelmeneveien er en landbruksvei og derfor kan behandles etter veiforskriften, er spørsmålet om det bør gis tillatelse eller ikke, et politisk spørsmål som er underlagt det frie skjønn og som domstolene ikke kan overprøve.*

⁵ Se Backer, Inge Lorange, Naturvern og naturinngrep, Universitetsforlaget 1986, s. 5032

⁶ Rt. 1998 s. 1140, Nedre Foss

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.

Det fremstår som helt uklart hva Statsforvalteren mener med dette, og ikke minst hvilken relevans Statsforvalteren legger dette i sin overprøving av kommunens vedtak. At kommunestyret ikke bare kan, men skal legge vekt på landskaps-, natur-, og friluftshensyn følger av skogbrukslova § 1, av forskriftens § 1-1 og forskriftens § 3-2 første ledd. Gjennomgående skriver Statsforvalteren ned relevansen og vekten av natur- og landskapshensyn. Statsforvalteren gir uttrykk for at disse hensynene nærmest ikke er relevante. En slik lovforståelse bygger på rettslig uholdbare slutninger. I boken Naturvern og naturinngrep skriver Inge Lorange Backer:⁷

Mange formålsparagrafer har med flere forskjellige formål ved siden av å verne naturmiljøet. Forholdet mellom dem kan variere. To formål kan således virke sammen, opptre hver for seg, eller komme i strid med hverandre. Det hender loven setter opp en rangordning mellom formålene. Slik er det med skogbruksl. § 1, som synes å gi hensynet til skogproduksjon høyere prioritet enn bl.a. vern av naturmiljøet. Men rangordningen her kan bare ha betydning for den samlede virkning av loven på aggregert nivå. Den kan ikke forstås slik at den er til hinder for at naturvern hensyn i den enkelte sak gis forrang for hensynet til skogproduksjon, og trolig heller ikke at naturvern hensyn får høyere prioritet i forhold til enkelte av de kompetanser som loven gir.

Backer la dette synet til grunn etter skogbruksloven 1965. Med den tydeliggjøringen og fremhevingen en fikk av landskaps- og naturhensyn i skogbrukslova av 2006 kan det ikke være tvil om at Backers betraktninger må ha enda større tyngde etter någjeldende lov. I forarbeidene til dagens § 1 i skogbrukslova slås det fast:⁸

Den nye lova skal fremme ei berekraftig forvaltning. Innholdet i dette omgrepet er forankra i internasjonale konvensjonar, og må også tolkast i lys av mellom anna Grunnlova § 110 b. Skogen skal forvaltast ut frå ei langsiktig og allsidig tilnærming der ein tek vare på framtidige generasjonar sine behov. Dette inneber at skog og skogareal blir forvalta og brukt på ein måte og i eit tempo som kan oppretthalde det biologiske mangfaldet i skogen, produktiviteten, evna til fornying, vitaliteten i skogen og skogen sitt potensial for å oppfylle, i dag og for framtida, relevante økologiske, økonomiske, sosiale og kulturelle funksjonar. Det er også ein premiss at skogen blir forvalta slik at det ikkje fører til skade på andre økosystem.

Statsforvalterens vedtak bygger på en rettsoppfatning om at kommunen ikke er innrømmet et handlingsrom. Det kan ikke være korrekt. I Statsforvalterens vedtak legges det til grunn at:

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

⁷ Backer, Inge Lorange, *Naturvern og naturinngrep*, Universitetsforlaget 1986, s. 399.

⁸ Ot.prp. nr. 28 (2004-2005) *Om lov om skogbruk* (skogbrukslova) s. 79.

innvilge veisøknaden fra Losby Bruk, så tilsier ikke hensynet til det kommunale selvstyre at saken må sendes tilbake til kommunen for ny vurdering.

Den rettslige forankringen for konklusjonen om at kommunen ikke står fritt til å avslå søknaden mangler. Statsforvalteren legger, til tross for den klare ordlyden i forskriftens § 3-2 andre ledd, at det ikke er hjemmel til å gi avslag på en søknad. Begrunnelsen synes å være at den som søker om bygging av en skogsbilvei som oppfyller kravene til bærekraftig skogbruk etter skogbruksloven, hva nå enn det måtte være, har rettskrav på å få innvilget en søknad. Dette kan ikke være korrekt tolking av forskriften.⁹

Statsforvalteren synes nærmest å legge til grunn et spesialitetsprinsipp, et prinsipp som for lengst er forlatt i norsk rett. Lunner Pukkverk-dommen viser nettopp dette.¹⁰

Hensynet til det lokale selvstyre

Det er videre, og som nevnt, tale om et forvaltningsskjønn, hvor Statsforvalteren etter forvaltningsloven § 34 andre ledd, ved sin overprøving skal vise hvordan hensynet til det kommunale selvstyre er vurdert. Statsforvalterens feilaktige lovforståelse innebærer at Statsforvalteren selv gjør en saksbehandlingsfeil. Feilen er vesentlig, fordi den fratar kommunestyret muligheten til å gjøre en fornyet vurdering av saksforholdet, herunder gi en grundigere begrunnelse for sitt vedtak. Nettopp av denne grunn er det i alminnelighet antatt at klageinstansen ikke skal treffe en realitetsavgjørelse der kommunen er innrømmet et forvaltningsskjønn. I NOU 2019: 5 *Ny forvaltningslov* sies følgende om tilfeller hvor førsteinstans bør gis mulighet til å treffe nytt vedtak:¹¹

Det kan f.eks. være tilfellet hvis det er gjort vesentlige saksbehandlingsfeil og saken trenger ytterligere utredning eller forholdene har endret seg. Også hensynet til det kommunale selvstyre kan tilsa en slik fremgangsmåte der kommunen eller fylkeskommunen er underinstans. (vår understrekning)

Plikten til å vurdere reguleringsplan for tiltaket

Gjennom å realitetsbehandle saken fratar Statsforvalteren videre kommunen retten og plikten til å kreve reguleringsplan før gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak. Statsforvalteren synes å legge til grunn at plan- og bygningslovens krav til å utarbeide reguleringsplan ikke kommer til anvendelse på bygging av landbruksveier. Dette kan åpenbart ikke være riktig. Det at bygging av landbruksvei ikke er i strid med arealformålet LNFR er uten betydning for om det gjelder en planplikt eller ikke for veianlegget. Det er virkningen av tiltaket som avgjør om plan- og bygningsloven krever reguleringsplan eller ikke. Dette er et meget sterkt argument for at saken ikke skulle blitt realitetsbehandlet av Statsforvalterens landbruksavdeling, men sendt tilbake til kommunen for ny behandling. På denne måten ville en sikret muligheten til å påse at plan- og bygningslovens krav følges opp. Landbruksveier er unntatt plan- og bygningslovens byggesaksdel, ikke lovens plandel.

Dette er også lagt til grunn av KDD i en tolkningsuttalelse av 19. desember 2023. Der sies det:¹²

⁹ I Meld. St. 6 (2016-2017 Verdier s. 51 i vekst sies det: *Departementet legger til grunn at avveiling av nærings- og miljøhensyn skal foretas i forbindelse med godkjenningsvedtaket av omsøkte veger.*

¹⁰ Rt. 1993 s. 528.

¹¹ NOU 2019: 5 *Ny forvaltningslov*, Lov om saksbehandlingen i offentlig forvaltning (forvaltningsloven) s. 390.

¹² §§ 11-9 nr. 1 og 12-1 - Reguleringsplikt for landbruksvei, Tolkningsuttalelse | Dato: 19.12.2023

Plan- og bygningsloven inneholder ikke unntak fra reguleringsplikten etter pbl. § 12-1 andre eller tredje ledd ved bygging av landbruksveier som er omfattet av landbruksveiforskriften. Det er dermed et kommunalt ansvar å sørge for at det utarbeides en reguleringsplan hvis bygging av en slik vei er å anse som et større bygge- og anleggstiltak, eller hvis byggingen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Kommunens plikt til å utarbeide reguleringsplan gjelder uavhengig av om tiltaket skal behandles etter annet regelverk.

Dette understreker det alvorlige ved at Statsforvalteren ikke gir kommunen mulighet til å foreta en ny vurdering av saken. Det ligger til forvaltningen å organisere seg slik at de pliktene som ligger til forvaltningen overholdes. Med Statsforvalterens realitetsvedtak gis ikke kommunen mulighet til å vurdere planplikten, og Statsforvalterens realitetsvedtak gjør at forvaltningen ikke foretar de vurderinger den plikter å gjøre. Ettersom spørsmålet om planplikt kommer på spissen i et område som er omfattet av markaloven, skal spørsmålet også klareres med Klima- og miljødepartementet jf. markaloven § 6.

I tolkningsuttalelsen fra KDD 19. desember 2023 slås det fast:

I saker hvor det framstår som uklart om terskelen for planplikt er oppfylt, bør kommunen som henholdsvis landbruksmyndighet og planmyndighet koordinere seg.

Det ligger ikke til Statsforvalters landbruksavdeling å ta stilling til reguleringsplanplikten. Kommune-styret har antydnet at de mener Dammyrveien krever reguleringsplan for å kunne bygges. Det er kommunen som skal gjøre denne vurderingen etter reglene i plan- og bygningsloven, og kommunen skal involvere Klima – og miljødepartementet jf. markaloven § 6. Statsforvalters landbruksavdeling er ikke gitt kompetanse til å ta stilling til reguleringsplanplikten.

Kopi av denne klagen til Sivilombudet vil bli sendt Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus ved Landbruksavdelingen, med anmodning om at klagen gis oppsettende virkning jf. fvl. § 42.

Med vennlig hilsen

Elektronisk godkjent

Helga Gunnarsdóttir
styreleder Østmarkas Venner

Truls Gulowsen
styreleder Norges Naturvernforbund