

Lillehammer/Oslo, 6. september 2021

Naturvernforbundet i Lillehammer
Naturvernforbundet i Innlandet
Norges Naturvernforbund

Nye Veier / Lillehammer kommune

HØRINGSINNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E6 ROTERUD–STORHOVE

Innledning

Lågendeltaet naturreservat ble fredet som naturreservat i 1990. Formålet med fredningen er «å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl». Nye Veiers reguleringsplan for ny E6 forbi Lillehammer legger opp til kryssing av det svært sårbare området, til tross for at verneforskriften spesifikt nevner bygging av veier som et av mange tiltak som ikke må iverksettes innenfor verneområdet, samt at unntak fra fredningsbestemmelsene bare kan gjøres «når disse ikke strider mot formålet med fredningen». [Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland - Lovdata](#)

Veibygging har store miljøkonsekvenser, som dette og mange prosjekter viser. Å bygge mer motorvei for høyere fart og økt kapasitet vil også bidra til økt trafikk og dermed forsterke flere andre miljøproblemer som støy, energiforbruk, utslipp av svevestøv og utslipp av mikroplast samt flere utfordringer relatert til arealbruk. Veistrekningen fra Roterud til Storhove har i hovedsak en god standard, og det er gjennomført trafiksikkerhetstiltak på mesteparten av strekningen. Ytterligere motorveiutbygging vil svekke muligheten for å få bygd ut jernbanen nordover mot Lillehammer.

Naturvernforbundet er svært glad for at Nye Veier så sent som 1. september annonserte at de nå skal vurdere alle eksisterende prosjekter på nytt, etter tung kritikk blant annet fra Naturvernforbundet og innbyggere og kommuner på Sørlandet. Nye Veier uttrykker at de ønsker å endre strategi for å begrense naturinngrep. Fartsgrenser er noe av det Nye Veier vil se på på nytt.

Naturvernforbundet forventer at Lillehammer kommune som planeier og Nye Veier som veimyndighet starter prosessen med gjenværende strekninger på E6 i Lillehammer og Innlandet på nytt. En konsekvens av dette, slik vi ser det, vil være å forkaste reguleringsplanen som nå er på høring. Nye Veiers revisjon må også medføre at kommunedelplanen sees på på nytt dersom ny strategi med mer gjenbruk av vei skal realiseres.

[Nye Veier vurderer å endre flere prosjekter – NRK Vestfold og Telemark – Lokale nyheter, TV og radio](#)

Med lavere fartsgrense enn 100 km/t er vi tilbake til det opprinnelige forslaget for strekningen Roterud–Storhove; forbi Lillehammer i dagens trasé i øst med 80–90 km/t, et forslag innbyggere og myndigheter heget om før Nye Veier i oktober 2016 kom inn og satte 110 km/t som vilkår for å prioritere prosjektet. Lavere fartsgrense muliggjør 2/3-felts vei, og gjenåpner dermed muligheten for gjenbruk av eksisterende østsidetrasé hvor kryssing av fredningsområdet kan skje på eksisterende Lillehammer bru. Denne løsningen vil ikke være i konflikt med fredningsbestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat.

Naturvernforbundet vil i denne uttalelsen utdype hvorfor det er behov for å starte planprosessen på nytt. Dette vil delvis begrunnes i Nye Veiers nye strategi og delvis i at vi mener det har vært feil i planprosessen som medfører ugyldighetsgrunner for kommunedelplanen for Vingrom–Ensby. Vi vil også kommentere mangler ved de foreliggende planene.

Kommentarer til planprosessen

Statsforvalteren synes ikke ha tenkt å realitetsbehandle dispensasjonssøknaden

Naturvernforbundet reagerer på at det kun er kompensasjonstiltak i form av fjerning av fysisk barriere og erstatningsareal som er framsatt av Statsforvalteren som vilkår for dispensasjon overfor Nye Veier.

Statsforvalteren synes dermed ikke å ha lagt opp til en ordinær saksbehandling etter fastsatte krav i forvaltningsloven, inngangsvilkår i fredningsforskriften og fastsatte krav om plikt til å utrede alternativer i den grad at man er sikker på at løsningene som velges, er de alternativene som gir minst negativ virkning på verneverdier og verneformål.

Vi vil peke på at selv om nye, reelle alternativer ikke ble utredet i nytt planprogram etter at Nye Veier oppstilte nye vilkår om 110 km/t i oktober 2016, begrenser ikke dette Statsforvalterens utrednings- og undersøkelsesplikt etter naturmangfoldloven ved behandling av dispensasjonssøknad. Statsforvalteren må i de tilfellene både inngangsvilkår og nødvendighetskriterium er oppfylt, påse at utredningen av ulike alternativer har vært bred og grundig nok til å sikre at de alternativene som velges, er de som vil få minst negative konsekvenser for verneverdier og verneformål.

Nye Veiers krav/ønske om 110 km/t, som ikke er et lovfestet krav, ble prioritert høyere enn naturmangfoldloven og fredningsbestemmelsene. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.

Statsforvalteren har ikke myndighet til å kreve at høyspentlinjer fjernes som vilkår for å gi dispensasjon

Statsforvalterens miljøvernavdeling framsatte i rollen som part i mekling om statlige innsigelser i et meklingsmøte 18. juni 2018 krav om at alle kraftledningene i luftspenn over Lågendeltaet skulle fjernes for å hindre dobbeltbarriere, og at kostnadene skulle dekkes av veiprojektet. Dette ble satt som vilkår for at miljøvernavdelingen skulle dispensere fra forbudet mot å bygge vei i fredningsområdet.

I brev til Statsforvalteren datert 3. desember 2018 forklarer NVE hvorfor Statsforvalteren verken hadde myndighet eller hjemmel til å sette konsesjoner etter energiloven i spill i en mekling, som rekkefølgekrav eller tiltak etter plan- og bygningsloven eller naturmangfoldloven.

Naturvernforbundet er for øvrig skeptisk til at man i en mekling bringer vilkår for en eventuell framtidig dispensasjon fra fredningsbestemmelser inn som et forhandlingskort. Vår skepsis forsterkes av at man her forhandler om kompenserende tiltak for en dispensasjon som verken er omsøkt, saksbehandlet eller innvilget.

Innspill til reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove

Vern er vern

Naturinngrep må så langt det er mulig unngås. Dette gjelder all natur. Naturrestatene representerer i særlig grad spesielt sårbar og truet natur, og det er grunnen til at disse er fredet. Et naturrestat er i utgangspunktet for verdifullt til å kunne kompenseres for. Naturvernforbundet mener at mer natur må vernes. Derfor kan store inngrep i naturrestat ikke tillates, selv ikke der økologisk kompensasjon er en del av reguleringsplanen.

Planens alternative traseer

Nye Veier legger i realiteten fram kun ett alternativ til trasé mellom Øyresvika og Storhove – tunnel og brukryssing gjennom Lågendeltaet naturrestat. Selv om planen presenterer ulike kryssingsvarianter, vil alle disse kreve dispensasjon fra verneforskriften. I og med at Nye Veier enda ikke har omsøkt og fått dispensasjon fra verneforskriften, er det betenkelig at det ikke foreligger traséalternativer som går utenom naturrestatet.

I Miljødirektoratets veileder (M47-2013)¹ om dispensasjon i vernede våtmarksområder står det følgende om rekkefølgen i saksbehandlingen:

Fylkesmannen skal oppfordre tiltakshaver til å søke dispensasjon fra verneforskriften på et så tidlig tidspunkt som mulig etter at de ulike alternativene er utredet. Dispensasjon skal alltid søkes og behandles etter det strengeste regelverket først, i dette tilfellet naturmangfoldloven før plan- og bygningsloven.

[Microsoft Word - Veileder Ramsarområder endelig versjon.docx \(miljodirektoratet.no\)](#)

Dispensasjon skal altså avgjøres på et så tidlig tidspunkt som mulig i planprosessen. Poenget er at dispensasjon i vernede våtmarksområder må avklares før alternativer «lukkes» i planprosessen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at dispensasjonssaken behandles som en formalitet rett før det endelige reguleringsplanvedtaket, dersom traseen i realiteten allerede er bestemt og det ikke lenger foreligger alternativer i planforslaget.

At dispensasjon fra vernevedtaket i realiteten er avgjort før den er behandlet, tydeliggjøres av at forslaget til reguleringsplan heller ikke tar høyde for at dispensasjon kan bli avslått. Alt tyder på at man nå ser på den etterfølgende dispensasjonssaken som en ren formalitet, og at Nye Veier tar det for gitt at dispensasjon gis. Skal verneområdet ha et visst vern og behandlingen av dispensasjonssøknaden en viss troverdighet, må i det minste reguleringsplanen ta høyde for at dispensasjonen kan bli avslått. Et avslag om dispensasjon må derfor omtales i reguleringsplanen, og

den må peke på alternative løsninger ved et eventuelt avslag.

Tiltakshierarki og arealkompensasjon

Det er ikke åpenbart for oss at prinsippet om tiltakshierarki (*unngå – avbøte – restaurere – kompensere*) er fulgt i utarbeidelsen av reguleringsplanen. Når reguleringsplanen har kryssing av Lågendeltaet naturreservat som eneste mulige trasé, er prinsippet om tiltakshierarki brutt. Planen hviler på arealkompensasjon ved opprettelse av Rykkhustjønnen naturreservat i Sør-Fron kommune. Naturvernforbundet ser flere prinsipielle betenkeligheter ved arealkompensasjon som tiltak i dette prosjektet, og vil gjerne påpeke følgende:

- Arealer som er aktuelle for framtidig vern, bør ikke benyttes som kompensasjonsarealer. Dette er områder som allikevel i framtiden kan vernes, og de skal ikke kunne gjelde som kompensasjonsområder. Blir disse benyttet som kompensasjon, vil verneområder stadig reduseres.
- Nye verneområder er ikke fullgod erstatning; restaurering av allerede ødelagte områder bør være førsteprioritet når man skal finne kompensasjonsareal.
- Muligheten for økologisk kompensasjon må ikke gjøre det enkelt å «kjøpe seg fri» fra naturødeleggelser.
- Kompensasjon må alltid være siste utvei.
- Ikke all natur kan kompenseres.

Rykkhustjønnen naturreservat

Med bakgrunn i innvendingene over, har vi flere spørsmål til planene om og prosessen omkring opprettelse av Rykkhustjønnen naturreservat som økologisk kompensasjonsareal.

- Det foreslåtte kompensasjonsarealet ble allerede på 80-tallet vurdert som verneverdig, og er trolig kvalifisert for vern uavhengig av inngrepene i Lågendeltaet.
- Kan det garanteres for at Rykkhustjønnen naturreservat blir opprettet? Så vidt vi kan se, vil prosessen omkring vern av Rykkhustjønnen bli fullført etter at reguleringsplanen for E6 til Storhove er vedtatt. Dette mener vi er svært problematisk.
- Det foreslåtte kompensasjonsarealet ligger nær E6 gjennom Gudbrandsdalen. Er det sannsynlig at det i framtida kan oppstå nye konflikter mellom fredet natur og motorveiprojekter i dette området?

Potensielt syredannende leirskifer i fjellet hvor det skal sprenges tunneler

Omstendighetene omkring potensielt syredannende leirskifer i Brøttumsformasjonen synes ikke å være kartlagt grundig nok, og er heller ikke lagt fram på en tydelig måte i høringsbrevet. Dette til tross for at dette er et moment som vil være helt sentralt både for økonomien og gjennomføringen av prosjektet, ettersom det kan bli nødvendig å levere sprengmasser som avfall til deponi. Et regime for sortering må være svært omstendelig for å kunne garantere at ingen sprengmasse med spor av leirskifer havner i veifyllinger.

[Norsk Gjenvinning: Syredannede bergarter](#)

Vi mener at usikkerheten og risikoen omkring syredannende leirskifer er svært mangelfullt utredet. Naturvernforbundet vil ikke godta verken uttransport eller knusing av stein ved nordre tunnelpåslag like ved Lågen og fredningsområdet.

Premisset om 4-felts vei med hastighet 110 km/t

Reguleringsplanen legger opp til 4-felts vei med hastighet 110 km/t. Dette har fra Nye Veiers side vært hovedargumentet for å legge veien gjennom Lågendeltaet naturreservat. En slik høy hastighet krever svært slake svinger og fall/stigninger, noe som gjør det svært vanskelig å anlegge vei uten store konflikter. Samtidig er tidsgevinsten av høyere fart i dette tilfellet svært liten.

Det foreligger to alternative normer for bygging av hovedveier med moderate trafikkmengder. 4-felts vei med fartsgrense 110 km/t er én av dem. 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t er en annen. Hva som velges, avhenger blant annet av forventninger om trafikkmengde. Statens vegvesens utredning av alternative veistandarder fra høsten 2019 viser at en smal 4-felts vei for 110 km/t har dårligere samfunnsøkonomi, er mer trafikkfarlig og er dårligere for klima, natur og andre miljøhensyn enn 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t for trafikkmengder opp til 12 000 ÅDT. Statens vegvesen viser også at 2/3 felt har god kapasitet for trafikk opp til 15 000–18 000 ÅDT. Og helt uavhengig av dette ligger det et handlingsrom for fravik fra normene, både ved bygging og ved utbedring av vei. 110 km/t er uansett ikke et bindende premiss for en slik plan.

[Statens vegvesens utredning av veistandarder fra 2019](#)

Naturvernforbundet vil minne om IEAs (Det internasjonale energibyrået) rapport fra mai i år som viser hvordan den globale temperaturstigningen kan begrenses til 1,5 grader. Et tiltak IEA anbefaler medlemslandene for å innfri temperaturmålet, er å redusere hastigheten på motorveiene til maksimalt 100 km/t innen 2030, for å spare energi og redusere klimagassutslippene fra transport.

[Net Zero by 2050 – Analysis - IEA](#)

Tiltakets samfunnsnytte

En dispensasjon fra verneforskriften stiller krav til at tiltaket må være av «vesentlig samfunnsmessig betydning».

Hva som er av samfunnsmessig betydning, bør i høyeste grad være et levende spørsmål. Det bør ikke settes likhetstegn mellom økonomisk nytte og samfunnsmessig betydning. Dette prosjektet er endog av Nye Veier selv beregnet til å ha betydelig negativ nytte med tanke på prissatte konsekvenser.

Når vi i tillegg ser at konsekvensutredningen «Fagrapport Naturmangfold» viser at utbyggingen vil gi hovedsakelig middels til svært stor negativ konsekvens for naturmangfoldet på strekningen Øyresvika–Storhove, bør det være tydelig at samfunnsnyttene i dette prosjektet vanskelig lar seg forklare og forsvare.

Byggekostnadene for hele strekningen Moelv–Øyer er på 11,4 milliarder kr, mens totalkostnadene medregnet rentekostnader på lån, bompengedministrasjon og planlegging er 17,041 milliarder kr, hvorav 5,829 milliarder kr dekkes av staten og 11,212 milliarder kr av bompenger. Nye Veier har anslått prosjektets samfunnsnytte til å være sterkt negativ, altså minus 5,9 milliarder kr.

[Prop. 119 S \(2018–2019\) \(regjeringen.no\)](#)

[svar-pa-sporsmal-3-og-42037778.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Strekningen ble ikke prioritert i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–2023 i 2013, men ble til tross for sterk ulønnsomhet prioritert i Nye Veiers portefølje i 2018.

Nye Veiers vedtekter (§ 3 Selskapets virksomhet) sier:

Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av

trafikksikre riksveier, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

[vedtekter-for-nye-veier-as-18122015-l1233397.pdf \(regjeringen.no\)](#)

Beregninger viser at avlastningseffekten av ny vei er moderat. Det vil fortsatt gå mye trafikk på den gamle veien. Resultatet blir at vi får to hovedveier. Trafikkmengden Øyresvika–Storhove vil være på 7000–9300 ÅDT på den nye veien.

[ÅDT E6 Lillehammer\[251\].pdf](#)

[Microsoft Word - Saksgrunnlag E6 Moelv - Åÿyer \(nyeveier.no\)](#)

Trafikksikkerheten på dagens vei har vært svært god etter etablering av midtrekkverk sør for Vingrom samt åpning av forbikjøringsfeltet på Biri i 2016. Reisetidsforskjellen er ubetydelig fordi veien er rask og lett tilgjengelig i dag, og dessuten ikke rammet av bompengелеkkasje. Veistrekningen er ikke rasfarlig.

På bakgrunn av stor ulønnsomhet i prosjektet stiller Naturvernforbundet spørsmål ved om det var i tråd med Nye Veiers vedtekter å prioritere dette prosjektet i mai 2018.

Konklusjon

Naturvernforbundet i Lillehammer, Naturvernforbundet i Innlandet og Norges Naturvernforbund mener at reguleringsplanen unnlater å forholde seg FNs bærekraftsmål som Norge har sluttet seg til. En 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t gjennom vernet natur er ikke en utvikling vi ønsker i et bærekraftperspektiv. En slik utbygging kan ikke hvile på og forsvares ved økologisk kompensasjon ved opprettelse av et nytt verneområde. Vi vil også minne om at 2021 innleder FNs tiår for naturrestaurering.

[– Det viktigste er ikke å restaurere naturen, men å la være å ødelegge den | Titan.uio.no](#)

Ny, utbedret E6 bør følge dagens trasé i 2/3 felt. Dette vil gi høy trafikksikkerhet og antakelig en større samfunnsnytte enn en 4-feltsvei for 110 km/t i ny trasé, når kostnader og ulemper ses i forhold til nytteeffekten. Også bompengebehovet vil bli vesentlig mindre. Samfunnet og naturen har ikke råd til å legge til rette for en høyst usikker økning i veitrafikken. Folk og naturmangfold langs eksisterende E6 bør skjermes for støy og forurensning ved fysiske tiltak, som støyskjerming, støyvoller, bygningsmessige tiltak, støysvake veidekker med mer.

Lillehammer kommune som planeier og Nye Veier som veimyndighet må starte prosessen med gjenværende strekninger på E6 i Innlandet på nytt, slik at en demokratisk planprosess blir sikret og nødvendige klima- og naturhensyn blir tatt.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Lillehammer v/ leder Terje Onshus
Naturvernforbundet i Innlandet v/ leder Ole Midthun
Norges Naturvernforbund v/ leder Truls Gulowsen