



Oslo/Lillehammer 16. mai 2022

Til Miljødirektoratet  
(via Statsforvalteren i Innlandet: [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no))

## Klage på dispensasjonsvedtak fra verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner viser til Statsforvalteren i Innlandets dispensasjonsvedtak av 25. april 2022 om motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat.

### Vi klager med dette på vedtaket basert på følgende:

1. Vi mener vedtaket er i strid med verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat punkt IV nr. 1-4. Dette er et klart brudd med naturmangfoldloven § 48. Vi viser her særlig til advokat Tine Larsen i Dæhlin Sand Advokatfirma (DSA) sin juridiske betenkning.
2. Vi mener også dispensasjon er gitt på feilaktig grunnlag fordi «vesentlige samfunnsinteresser» forutsetter at også andre alternativer vurderes i saken. Når Statsforvalteren unnlater å pålegge utbygger utredning av alternativer og bruker utbyggers kravargument om at trasé for 110 km/t er eneste alternativ, så er dette i strid med forskrift om anlegg av veg. Problemet er at Statsforvalteren har akseptert feil premiss; at 110 km/t er eneste alternativet for veistrekningen. Til dette må vi også tilføye at Nasjonal transportplan 2022–2033 fra mars 2022 slår fast at regjeringen ikke vil planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder. Når Statsforvalter ikke har påpekt dette overfor utbygger på et tidligere tidspunkt, må dette anses som en betydelig saksbehandlingsfeil, som igjen fører til en selvforskyldt og gal konklusjon om at dispensasjonsvedtaket er eneste mulige løsning. Klager påpeker at en slik snever saksbehandling må anses som uforsvarlig og ikke i tråd med alminnelig og god forvaltningspraksis.
3. Lågendeltaet naturreservat innehar store nasjonale og internasjonale verneverdier. Disse må også anses som særlig viktige samfunnsinteresser. Derfor skulle alternative traseer som i langt mindre grad negativt påvirker naturreservatet vært krevd utredet. Norge har forpliktet seg til å bidra i den internasjonale dugnaden om å redusere farlige klimaendringer og stanse naturtapet. Dispensasjonsvedtaket bryter med begge disse internasjonale forpliktelsene.
4. Statsforvalteren viser til arbeid med vern av Rykkhustjønnin naturreservat i Sør-Fron som et såkalt kompensasjonstiltak. Dette må anses som et faglig feil av kompensasjonsbegrepet fordi: (1) Rykkhustjønnin innehar så store naturkvaliteter at det

uansett tilfredsstillende normal verneprosess og skulle vernes. (2) Området ligger hele 68 kilometer unna Lågendeltaet. Å tillate nye, omfattende inngrep i et naturreservat av nasjonalt og internasjonal verneverdi og forsøke å gjøre dette akseptabelt med vernevedtak på et annet verneverdig våtmarksområde milevis unna, kan på ingen måte kalles kompensasjon. Nødvendige kompensasjons- og restaureringstiltak er utelatt fra vedtaket og må anses som en betydelig svakhet i saksbehandlingen.

5. Høyspentlinjer gir en dobbeltbarriere sammen med lav bru ved kryssing av deltaet. Fylkesmannen ga tilslutning til bygging av firefelts motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat i meklingsmøte 18. juni 2018 under forutsetning av at alle kraftledninger som i dag krysser Lågendeltaet ved Våløya, ble fjernet ved bygging av brua. Dispensasjonsvedtaket av 25. april 2022 setter ingen slik forutsetning, og dermed vil bru øke den samlede belastningen på området, i strid med verneforskriften.
6. Vestlig trase med brukryssing over verneområdet over Våløya innebærer bygging av tofelts tunnellop gjennom Vingnes på til sammen 8,5 kilometer, hvor det er beregnet å tas ut 815 000 pfm<sup>3</sup> masse som inneholder potensielt syredannende leirskifer. Forurensende masser fra syredannende skifer er omsøkt for bruk i veibyggingen langs Mjøsa sør for Vingnes. At Statsforvalteren ikke har vurdert søknaden om dispensasjon fra forurensingsforskriften sammen med dispensasjon fra verneforskriften om motorvei gjennom det fredede naturreservatet, er kritikkverdig. Disse to sakene bryter begge med eksisterende lovverk i/nær et fredet naturreservat og vassdrag og vil føre til et stort irreversibelt naturtap og burde derfor vært vurdert i sammenheng, blant annet etter forurensingsloven, vannressursloven og naturmangfoldloven § 10 om samlet belastning. Boring for brupilarene innenfor hensynssonene til Lillehammer vannverk, avd. Korgen, innebærer risiko for varig ødeleggelse eller forringede drikkevannskilden.

## **Utfyllende kommentarer**

### **Bakgrunnen for saken**

Nye Veier planlegger ny motorvei forbi Lillehammer og forutsetter at denne skal bygges med 4 felt og fartsgrense 110 km/t. Det er vedtatt en kommunedelplan basert på forutsetningen om at motorveien skal gå gjennom Lågendeltaet naturreservat, uten at det var gitt noen gyldig dispensasjon for dette, annet enn en skriftlig tilslutning gitt i meklingsmøtet 18. juni 2018, tre dager før kommunedelplanen skulle vedtas i kommunestyret. Likevel ble dispensasjonen gitt i meklingsmøtet betraktet som gjeldende dispensasjon fra Lillehammer kommunes side, da all planlegging heretter forutsatte at dispensasjon var gitt. Vi kan ikke etter 18. juni 2018 et eneste sted finne en «plan B» som tar høyde for hvordan prosessen vil forløpe om formell dispensasjon ikke blir gitt. Videre planlegging av veien har tatt utgangspunkt i dette, og dispensasjonssøknaden kommer helt i innspurten av prosessen.

Veien forbi Lillehammer inngår i strekningen E6 Moelv–Øyer. Utbygging av firefelts motorvei på strekningen reiser også flere andre miljørelaterte spørsmål som ikke inngår som en sentral del av denne klagen, relaterte til blant annet arealinngrep, klima og bærekraftig areal- og transportutvikling.

Sett i en dagsaktuell transportpolitisk kontekst er det også verd å nevne at motorveipolitikken er oppe til diskusjon, og at flere sentrale krefter taler for å ta mer hensyn til natur og matjord og prioritere vedlikehold mye høyere enn bygging av motorveier for høy fart. Dette kan føre til at flere utbyggingsprosjekter droppes eller nedskaleres.

## **Nasjonale og internasjonale naturverdier trues**

Lågendeltaet naturreservat ble opprettet ved Kronprinsreg. res. 12. oktober 1990 for å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde, særlig med tanke på trekkende, hekkende og overvintrede fugl. Det er observert 226 fuglearter/underarter i naturreservatet hvorav 59 av de registrerte fugleartene er på den norske rødlista for arter. Lågendeltaet er et av viktigste landingsområdet for trekkende fugl i Norge og inngår i en av hovedtrekkrutene for fugl i Norge.

Vegetasjonen i Lågendeltaet er rik og består av flere plantearter og vegetasjonstyper som er sjeldne på landsbasis. Det er særlig flommarksmiljøene som er av stor verdi, og på rødlista for naturtyper er flomskogmark en truet naturtype. Her er det også planter som er truet og har sine viktigste voksesteder i landet i Lågendeltaet naturreservat.

Lågendeltaet er også det viktigste gyteområdet for mange av de i alt 20 fiskeartene i Mjøsa. Storørretbestanden i Norge vurderes som nasjonalt verneverdig. Hunderørreten, som er en ansvarsart av nasjonal verdi, bruker Lågendeltaet som vandringskorridor og beiteområde.

Forekomsten av insekter i naturreservatet er generelt lite undersøkt, men det er observert flere sjeldne sommerfuglarter i tilknytning til flomskogmark. Disse har sine leveområder i Lågendeltaet, med få andre funnsteder i Norge.

Lågendeltaet er et svært artsrikt område med stor verdi for naturmangfoldet og med en økologi bestående av gruntvannsområder, øyer, kanaler, strandenger, sump og dyrket mark. Elvedelta og innlandsdelta er generelt en truet natur, og inngrep og ytterligere fragmentering i Lågendeltaet naturreservat vil få svært negative konsekvenser for livsmiljøene. Naturtapet vil bli svært stort – uansett valg av ny veitrasé gjennom reservatet.

## **Ankepunkt 1: Tiltaket strider med verneforskriften og naturmangfoldloven**

Statsforvalteren i Innlandet har i vedtak av 25. april 2022 gitt dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat punkt IV nr. 1-4, for fremføring av ny firefelts motorvei. Vi klager på dette vedtaket. Vi peker særlig på at vedtaket er gjort i strid med Naturmangfoldloven § 48 og med unntakshjemmelen i verneforskriften for Lågendeltaet punkt VIII.

Det fremgår av forarbeidene til naturmangfoldloven at terskelen skal være høy for å kunne tillate inngrep i vernede områder, jmfør Ot.prp.nr.52 (2008–2009), side 240: «Terskelen for å kunne gjøre inngrep i verneområder skal være høy. Områdevern gir en sterk beskyttelse av verneområdet, og inngrep som skader eller forringer verneverdiene, skal så langt som mulig unngås eller begrenses. Det følger også av internasjonale konvensjoner, bl.a. Bernkonvensjonen. Også EUs habitatdirektiv har strenge rammer for når dispensasjon kan gis, jf. art. 6.2. Selv om habitatdirektivet ikke er en del av EØS-avtalen, gir direktivet viktige signaler om hva som bør tillates innenfor et verneområde.»

Dispensasjonen til ny motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat er fattet med hjemmel i unntak i vernebestemmelsens tredje ledd: «dersom hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig»

Av dette utgår at to sentrale vilkår må være oppfylt: (1) Det må foreligge en vesentlig samfunnsinteresse, og (2) dispensasjonen må være nødvendig av hensyn til denne interessen. Vilkårene er kumulative, det vil si at begge vilkårene må være oppfylt for å kunne dispensere. Statsforvalteren har lagt til grunn at ny E6 dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t er en «vesentlig samfunnsinteresse», og at hensynet til å få realisert motorvei av denne standarden gjør det «nødvendig» med dispensasjon fra vernebestemmelsene.

Et vesentlig forhold i denne saken er at dagens E6 fortsatt vil bestå som lokalvei etter motorveibyggingen og fortsatt ta unna mesteparten av trafikken i korridoren. Det vil si at 4 kjørefelt bygges i tillegg til de 2 eksisterende – i sum 6 felt. Det er altså ikke trafikkgrunnlag for 4-felts vei i tunnel og i bru gjennom Lågendeltaet. Høy trafikk på eksisterende E6, hvor ulemper beholdes og nye kommer til med nytt veianlegg i tillegg, var en av grunnene til at Statens vegvesen klart avviste vestalternativene som uakseptable i planprogramfasen i 2014.<sup>1</sup>

Vilkårene om vesentlig samfunnsinteresse og nødvendighet tilsier en svært høy terskel for dispensasjon i Lågendeltaet. Dette skal i ytterste fall kunne være en sikkerhetsventil for situasjoner hvor dispensasjon nærmest er tvingende nødvendig for å ivareta tungtveiende samfunnsinteresser. Som det redegjøres for i vedlegget fra DSA, er ikke etablering av ny E6-trasé gjennom Lågendeltaet naturreservat i henhold til de to sentrale vilkårene for å gi dispensasjon fra verneforskriften etter naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ.

## **Ankepunkt 2: Transportpolitiske føringer på veistandard og mulighet for inngrep i verneområder**

For å kunne legge motorvei gjennom et naturreservat, må det være en vesentlig samfunnsinteresse som tilsier dette, og Statsforvalteren knytter samfunnsinteressen til 4-felts vei dimensjonert for 110 km/t. Statsforvalteren mener at denne veistandarden på denne strekningen er vedtatt av Stortinget. Vi har følgende kommentarer til dette:

### **Valg av veistandard**

Det er håndbok N100<sup>2</sup>, som er en av de såkalte veinormalene, som legger rammene for hvordan nye veier skal bygges. N100 er verken lov eller forskrift, men er et dokument som Vegdirektoratet forvalter. Større endringer i håndboka avklares med Samferdselsdepartementet.

Det er fullt mulig for veieieren å søke om fravik fra veinormalene, jamfør siste setning i forskrift om anlegg av offentlig veg, § 3, sjette punkt: «Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.»<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> [Statens vegvesen: Planprogram E6 Vingrom–Ensbj, kommunedelplan, høringsutgave, 2014](#)

<sup>2</sup> [Statens vegvesen: Håndbok N100](#)

<sup>3</sup> [Forskrift om anlegg av veg](#)

Det er Vegdirektoratet som behandler og eventuelt innvilger fravikssøknader for riksveinettet. Nye Veier er i prosess med å vurdere fravik på hastighet på flere strekninger som planlegges utbygd, blant annet E16 Skaret–Hønefoss, E18 Grimstad–Arendal og E18 Tvedestrand–Bamble.

### **Stortingets vedtak om E6 forbi Lillehammer**

Den aktuelle E6-parsellen forbi Lillehammer inngår i strekningen E6 Moelv–Øyer. For denne strekningen vedtok Stortinget 19. juni 2019 en bompengeproposisjon (Prop. 119 S (2018–2019) og Innst. 412 S (2018–2019)).<sup>4</sup> I bompengeproposisjonen og tilhørende innstilling fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité kan vi lese at: «Prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t.»

Det er vanskelig å tolke dette som noe annet enn en saksopplysning, ikke som et krav som Stortinget stiller.

Det er for øvrig verd å merke seg at bompengeproposisjonen opplyser om at veiprojektet samfunnsøkonomiske netto nytte er på minus 5,9 milliarder 2019-kroner. Dette bør være relevant i vurdering av om veien representerer en vesentlig samfunnsinteresse. I den samfunnsøkonomiske netto nytten er verdien av ødelagt natur ikke prissatt, så dette tapet vil komme på toppen.

### **Stortingets merknader i forliket om statsbudsjett for 2022**

Det er et økende fokus på miljøkonsekvensene av store motorveiprojekter og behovet for å frigjøre penger til mer vedlikehold og utbedring av dagens veinett. Et resultat av dette gjenspeiles i verbalpunkt nr. 21 i forliket om statsbudsjettet for 2022.<sup>5</sup> Punktet lyder slik:

«Stortinget ber regjeringen:

sørge for at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede»

Vi leser dette som et tydelig signal om at fravik fra veinormalene må gjøres der dette vil skåne natur og matjord.

### **Nasjonal transportplan 2022–2033 om inngrep i verneområder**

Solberg-regjeringen la 19. mars 2021 fram Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP).<sup>6</sup>

På side 14 i dokumentet kan vi lese blant annet følgende:

«Regjeringen vil:

- ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder og så langt mulig unngå kryssing av og inngrep i vernede vassdrag. Områder med nasjonale naturverdier bør ikke ødelegges slik at naturverdiene reduseres
- legge tiltakshierarkiet til grunn, slik at det sikres at skade så langt som mulig unngås før avbøtende tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon vurderes»

Vi kan ikke lese dette annerledes enn at det ikke skal kunne gis dispensasjon for motorveibygging gjennom et naturreservat.

---

<sup>4</sup> [Stortingets behandling av Prop. 119 S \(2018–2019\) og Innst. 412 S \(2018–2019\)](#)

<sup>5</sup> [Vedlegg 1.1 datert 29. november 2021 til Innst. 5 S \(2021–2022\)](#)

<sup>6</sup> [Meld. St. 20 \(2020–2021\): \*Nasjonal transportplan 2022–2033\*](#)

### **Ankepunkt 3: Tiltaket strider med internasjonale forpliktelser**

Lågendeltaet naturreservat innehar store nasjonale og internasjonale verneverdier. Disse må også anses som særlig viktige samfunnsinteresser. Derfor skulle alternative traseer som i langt mindre grad negativt påvirker naturreservatet vært krevd utredet.

Videre er arealnedbygging og -endring er den største av fem hovedtrusler mot arter og natur – nasjonalt og globalt.

FNs internasjonale naturpanel (IPBES) er naturmangfoldets tvillingsøster til det internasjonale klimapanelet (IPCC). Her bidrar verdens fremste naturforskere med kunnskap om biologisk mangfold og tjenester vi mennesker får fra naturen. Forskerne har identifisert arealendringer som den største trusselen mot det biologiske mangfoldet. Arealforbruk og -endringer ødelegger artenes leveområder, endrer økosystemene og reduserer deres robusthet. Det gjør økosystemene mer sårbare og mindre forutsigbare. Dermed forringes også de tjenestene som økosystemene og artene gir oss. Verdifull natur ødelegges, og globalt er vår aktivitet kritisk for vannforsyning og matproduksjon for svært mange mennesker. Globalt antas det at forringelse av natur utgjør mer enn 10 prosent av verdens økonomi.

Også i Norge er nedbygging av arealer og arealendringer den store trusselen mot arter og natur. 2456 arter, nesten 90 prosent av de truede artene på rødlista (Artsdatabanken 2021), er truet på grunn av arealendringer og arealødeleggelse. Den fortsatte bit-for-bit-ødeleggelsen av naturtyper og artenes leveområder – til og med i verneområder, slik som dispensasjonsvedtaket legger opp til – er den største trusselen mot den nasjonale og globale dugnaden for å stanse naturtapet. Vedtaket bryter derfor også med våre internasjonale forpliktelser om å sikre representativt vern av natur og bevaring av det biologiske mangfoldet. I tillegg er 110 km/t fartsgrense et bidrag til å øke klimagassutslippene framfor å benytte lavere hastigheter. Vedtaket er derfor negativt i forhold til våre internasjonale forpliktelser om å bidra til å redusere klimagassutslippene.

### **Ankepunkt 4: Premisser for kompensasjonsområder**

Statsforvalteren legger feil premisser til grunn for etablering av kompensasjonsområder. Det er feil å bruke et område som allerede skal vernes på grunn av svært store naturverdier. Og det er feil å lege et kompensasjonsareal langt unna det området der ødeleggende inngrep foretas. Vi vil påpeke at følgende problemstillinger og faglige prinsipper må ligge til grunn for kompensasjonsarealer:

#### **Forutsetninger og prinsipper om fysisk kompensasjon på generelt grunnlag:**

- Fysisk kompensasjon er betenkelig. Dette gjør det enklere å argumentere for skadelige inngrep, som kan gjøre det vanskeligere å si nei til utbygging, og det åpnes for et marked som fremmer kompensasjon fremfor å unngå negative inngrep.
- Vi godtar likevel fysisk kompensasjon prinsipielt, da det tross alt er bedre å ha et slikt system på plass enn ingen kompensasjon ved ødeleggende inngrep. Vi vil imidlertid understreke at vi ikke kan godta fysisk kompensasjon uten en rekke spesifikke krav, begrensninger og prinsipielle avklaringer.
- Formålet med fysisk kompensasjon må være *mindre* ødeleggelse av natur. Fysisk kompensasjon skal *ikke* gjøre det lettere med inngrep enn i dag.

- Vårt hovedsynspunkt er at naturinngrep i verdifull og sårbar natur skal unngås. Særlig gjelder dette i verneområder.

### **Noen viktige prinsipper for bruk av fysisk kompensasjon som virkemiddel for å bevare biologisk mangfold og natur på generelt grunnlag:**

- Kompensasjon må alltid være aller siste utvei.
- Arealer som er aktuelle for framtidig vern, skal ikke benyttes som kompensasjonsarealer. Disse må vernes «uansett».
- Kompensasjon skal skje lokalt og i/inntil området som ødelegges.
- Det er viktig at det erstattes likt med likt der inngrepene skjer, og at det ikke opprettes banker for å ta seg av kompensasjonen.
- God faglig og uavhengig kartlegging må ligge til grunn.
- Faglig kompetanse om kompensasjon må brukes. Ikke all natur kan kompenseres.
- Det er et viktig prinsipp at det fysiske kompensasjonstiltaket gjøres før inngrepet, og i god tid før inngrepet, slik at man vet at det gir ønsket effekt.
- Det må alltid etableres skjøtsels- og overvåkningsprosjekter for å sikre verdiene i overskuelig framtid.
- Verneområde er ikke fullgod erstatning. Restaurering av allerede ødelagte områder bør være førsteprioritet når en skal finne kompensasjonsareal.
- Som hovedregel skal det alltid kompenseres for mer enn det som blir ødelagt.

Statsforvalterens vedtak mangler kompensasjons- og restaureringstiltak. Klager finner det særdeles oppsiktsvekkende at det ikke er innbakt kompensasjonstiltak og restaureringstiltak uavhengig av trasevalg. I FNs restaureringstiltak må det forutsettes som en selvfølgelighet at minimumskrav til faglig virksomme restaureringstiltak implementeres i alle omfattende planer i denne størrelsesordenen.

### **Vi nevner nedenfor noen nødvendige, konkrete tiltak knyttet til Lågendeltaet naturreservat som må gjennomføres uavhengig av trasevalg:**

- Tidsperioden for ferdselsforbudet må justeres. Denne må framskynde med to uker fordi trekkfuglene ankommer tidligere.
- Det må innføres miljøfartsgrense over dagens E6-bru og på veien mellom Øyresvika ved Vingnes og opp til Mosodden fra 1. april til 20. mai for å redusere dagens støybaserte fryktreaksjoner hos våtmarksfugl.
- Belyst gangsti fra Korgen til Strandpromenaden må legges om.
- Det må etablere tettere kantvegetasjon med lokale arter langs dagens gangsti.
- Det trengs ulike typer tilrettelegging med fungerende viltpassasjer til/fra Lågendeltaet for pattedyr. Det er kjente trekk- og beitelokaliteter for hjortevilt i Lågendeltaet, blant annet den planlagte bruas vestre og østre landfester.
- Sumeffekter av allerede negative inngrep gir behov for økologiske tilrettelegginger for fugl mot østsiden for å forsterke deltaets kjerneområder.
- Det må etableres gyteplasser for nøkkelarten krøkle i deltaets kjerneområder mellom Våløya og gamle Vingnesbrua.
- Gamle betongstrukturer og infrastruktur ved Tråsetstranda må fjernes.

### **Andre krav om tiltak (ikke utfyllende liste):**

- Det må etableres lys- og støyskjerming på dagens E6-bru.
- Det må etableres av krattskogsområder for småfugler flere steder langs deltaet.
- Det må etableres blomsterenger mellom stinettverkene på østsiden som vil øke insektfaunaen.
- Det trengs fuglemerkinger på alle øvrige linjestrekk over reservatet for å redusere faren for fuglekollisjoner med kraftlinjer.
- Bekker som renner ut i deltaet, må restaureres for å forbedre insektsfaunaen og gyteområder for fisk.
- Det trengs en større kulvert til Rundtomevja ved Fåberg for å forbedre gyteområdene for gjedde, abbor, mort og brasme.
- Vannveiene gjennom Jørstadvollene må åpnes opp for å kunne gjenskape naturlige forhold og vandringsveier for fisk, blant annet niøye.

Restaurering og nyplantinger må skje med lokalt genetisk materiale og naturlig tilhørende arter.

### **Ankepunkt 5: Saksbehandlingsfeil i spørsmålet om vilkår for omlegging av høyspentlinjer**

Alternativ II-C-2 med høy bru gjennom fredningsområdet kommer i fysisk konflikt med blant annet to høyspentlinjer (300 kV) mot Røykås og Ulven. Lav bru, som nå ligger i reguleringsplanforslaget, medfører fortsatt en dobbeltbarriere dersom høyspentlinjene ikke legges om.

I forbindelse med høringsprosessen knyttet til kommunedelplanen for ny E6 mellom Vingrom og Ensby var det fra Fylkesmannen i Oppland satt fram krav om en løsning som fjerner luftstrek og at linjene legges i kabel. Dette var en forutsetning for å kunne gå inn for vei og bru gjennom verneområdet.

I meklingsmøtet 18. juni 2018 ga Fylkesmannen lovnad om dispensasjon til å krysse Lågendeltaet naturreservat under forutsetning av at alle høyspentlinjer legges om.

NVE slo 3. desember 2020 i brev til Statsforvalteren fast at kravet var ulovlig framsatt. Statnett har konsesjon etter energiloven. Statsforvalteren hadde verken myndighet eller hjemmel til å oppstille vilkår om fjerning av høyspentlinjene. Omlegging av linjene vil først skje flere år fram i tid, i henhold til Statnetts driftsplaner og helt uavhengig av en utbygging av E6.

Dispensasjonsvedtaket av 25. april 2022 stiller opp en rekke vilkår. På side 48–49 i vedtaket beskrives vilkår knyttet til luftspennene over Våløya. Her står det at det skal legges til rette for å føre luftspennene i kabel i/under bru. Vi savner tydelig informasjon om at luftspennene ikke vil fjernes i forbindelse med bygging av bru, men først om flere år.

Oppsummert: Vilkår om omlegging av høyspentlinjer er (1) ikke oppfylt og (2) uriktig framsatt.

Vi krever fjerning av barrierer i form av luftspenn/høyspentlinjer i Lågendeltaet naturreservat uavhengig av trasévalg.



## **Ankepunkt 6: Potensielt syredannende leirskifer i Brøttumsformasjonen**

Vi er overrasket og skuffet over Statsforvalterens til nå manglende behandling av saken om håndtering av funnene av potensielt syredannende leirskifer i Brøttumsformasjonen/ Vingnestunnelen. Med bakgrunn i geokjemiske undersøkelser og analyser gjengitt i fagrapport fra 26. mars 2021 ble potensielt syredannende leirskifer klassifisert i 27 av 30 prøver. Det ble i nevnte rapport konkludert med betydelige mengder av svart leirskifer i bergmassen i tunnellopet (25–30 prosent).<sup>7</sup>

Etter forurensningsforskriften kapittel 2<sup>8</sup> er slike bergarter klassifisert som forurenset grunn med påfølgende krav om levering av massen på spesialdeponi, i praksis Heggvin Alun på Hamar. Levering på spesialdeponi vil medføre en betydelig og ikke avklart kostnad.

Vi er kjent med at det er søkt Statsforvalteren om tillatelse etter forurensningsloven § 32 og § 11 om å kunne gjenbruke potensielt syredannende masser i og nær veibanen framfor å kjøre det til spesialdeponi.

Å gjenbruke massen i oppbygging av veikroppen, utfylling i vann og bygging av støyvoller med mer vil føre til store inngrep gjennom avrenning og forurensning av grunnen og sterk påvirkning av leveområdene til insekter, små dyr, fisk og fugler. Det vil kunne få store negative konsekvenser for økosystemet og bli et stort irreversibelt naturtap nær/i naturreservatet.

At Statsforvalteren ikke har vurdert søknaden om dispensasjon fra forurensningsforskriften sammen med dispensasjon fra verneforskriften om motorvei gjennom det fredede naturreservatet, er kritikkverdige. Disse to sakene bryter begge med eksisterende lovverk i/nær et fredet naturreservat og vil føre til et stort irreversibelt naturtap og burde derfor vært vurdert i sammenheng.

## **Konklusjon**

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner ber om at vedtaket kjennes ugyldig, og at alternative løsninger utredes.

I tillegg er det avgjørende at det innføres betydelige restaureringstiltak i Lågendeltaet siden mange inngrep allerede har redusert områdets verneverdier. Disse restaureringstiltakene må gjøres uavhengig av veisaken, men må også følge veisaken videre når alternativer utredes og ny løsning kan vedtas.

For øvrig viser vi til allerede nevnte og vedlagte juridiske bakgrunn for vår klage på vedtaket fra Dæhlin Sand Advokatfirma.


---

<sup>7</sup> [Nye Veier: Fagrapport geokjemisk vurdering av Brøttumsformasjonen](#)

<sup>8</sup> [Forskrift om begrensning av forurensning \(forurensningsforskriften\) - Kapittel 2. Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider - Lovdata](#)

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og  
Lågendeltaets Venner



Truls Gulowsen  
leder  
Naturvernforbundet

Ole Midthun /s/  
leder  
Naturvernforbundet i Innlandet

Terje Onshus /s/  
leder  
Naturvernforbundet i Lillehammer

Torbjørn Dahl /s/  
leder  
Lågendeltaets Venner

Vedlegg:

- Notatet *Juridisk vurdering av dispensasjonen til ny motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat* fra advokat Tine Larsen i DSA Dæhlin Sand Advokatfirma 6. mai 2022