



Oslo/Lillehammer 12. oktober 2022

Til Lillehammer kommune

## Klage på reguleringsplanvedtak for E6 Roterud–Storhove og avlastet E6 i Lillehammer kommune

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner viser til Lillehammer kommunestyres vedtak 8. september om reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove og avlastet E6. Organisasjonene sender herved inn en felles klage, der Lågendeltaets Venner stiller seg bak den delen av klagen som berører Lågendeltaet direkte.

### Organisasjonene klager på vedtaket basert på følgende hovedpunkter:

1. Reguleringsplanen gjelder et inngrep i strid med verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat punkt IV nr. 1-4.
2. Vi mener videre at dispensasjonen fra verneforskriften, gitt av Statsforvalteren i Innlandet, ikke oppfyller vilkårene for dispensasjon i naturmangfoldloven § 48. Vi viser her særlig til advokat Tine Larsen i Dæhlin Sand Advokatfirma (DSA) sin juridiske betenkning.
3. Hovedbegrunnelsen for at inngrepet bryter med naturmangfoldloven, er at det ved dispensasjon må foreligge «vesentlige samfunnsinteresser», og at dispensasjon må være «nødvendig». Ingen av disse to vilkårene for dispensasjon er oppfylt. 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. Det må vurderes alternative løsninger. Resonnementet fra Statsforvalteren strider med forskrift om anlegg av offentlig veg, som blant annet sier at det ved planlegging av veier skal gis «frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet». I tillegg leverte Statens vegvesen 15. juni 2022 forslag til endringer i regelverket for veibygging, med forslag om økt bruk av 2/3-feltsvei framfor 4-feltsvei og innføring av alternative hastighetsstandarder for 4-feltsvei (90 og 100 km/t).
4. Det er ikke tilstrekkelig vurdert og utredet relevante og realistiske alternativer til trasé gjennom naturreservatet, jamfør plan- og bygningsloven § 4-1 og forskrift om

konsekvensutredning § 19 annet ledd, i lys av oppdaterte føringer for motorveiutbygging og samfunnsøkonomiske kostnader.

5. Til dette må vi også tilføye at Nasjonal transportplan 2022–2033 fra mars 2021 slår fast at regjeringen ikke vil planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder. Slike sterke, nasjonale føringer må få konsekvenser for både Nye Veiers veiplanlegging og kommunenes reguleringsplaner.
6. 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.
7. Den vedtatte reguleringsplanen med brukryssing over verneområdet over Våløya innebærer bygging av to 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 forringing av drikkevannskilden.
8. Ny 4-felts E6 for 110 km/t vil også gi betydelige inngrep sør og nord for Lågendeltaet. Arealendringer er den største trusselen mot naturmangfoldet, og nye barrierer som en ny vei trasé gir, forsterker utfordringene.
9. Ny 4-felts E6 for 110 km/t skal bygges på en strekning der dagens vei holder relativt god standard. En betydelig del av veien har allerede midtrekkverk og er derfor av den mest trafikksikre typen hovedvei. Andre deler av veien kan utbedres uten at det trengs ny motorvei i ny trasé. Netto samfunnsnyten for ny E6 Moelv–Øyer er svært negativ, og sterk kostnadsvekst vil føre til ytterligere tap for samfunnet.
10. Utbygging av jernbanen, blant annet intercity-strekningen Oslo–Lillehammer, har vært et tydelig krav fra politikere lokalt og regionalt i mange år, for å oppnå mer bærekraftige transportløsninger og god by- og tettstedsutvikling. Nå er det motorveien som skal bygges ut, slik at veitrafikkens konkurransekraft styrkes, og det legger til rette for bilbasert arealutvikling som undergraver jernbanen. Med de store investeringene i veinettet og det areal- og klimafotavtrykket det vil gi, er det nærmest utenkelig at det vil være mulig å realisere utbygging av jernbanen i tillegg.

## Utfyllende kommentarer

### **Bakgrunnen for saken**

Transportsystemet i Mjøs-regionen var gjenstand for en konseptvalgutredning<sup>1</sup> (KVU) med samme tittel i 2007 fra Statens vegvesen og Jernbaneverket. Etatene anbefalte såkalt kombinert konsept, som la til grunn 4 felts vei med 100 km/t fra Kolomoen til Biri og 2/3-felts vei med 90 km/t fra Biri til Lillehammer samt dobbeltspor på jernbanen sørfra til Hamar og en dobbeltsporparsell mellom Hamar og Lillehammer.

I ettertid har Nye Veier fått ansvar for E6 på strekningen Moelv–Øyer, en 43 kilometer lang veistrekning, som selskapet opprinnelig ville bygge ut til 4-felts motorvei for 110 km/t. Ifølge Nasjonal transportplan 2022–2033 skal veien koste 12 milliarder kroner og har en samfunnsøkonomisk netto nytte på minus 6,1 milliarder 2020-kroner. Strekningen er inndelt i tre parseller: Moelv–Roterud, Roterud–Storhove og Storhove–Øyer. Denne klagen omhandler konkret parsellen Roterud–Storhove i Lillehammer kommune, men har dels relevans for alle tre. Nye Veier har allerede gjort større endringer i planene for Storhove–Øyer i form av å nedskalere prosjektet til 2/3-feltsvei på en betydelig del av parsellen. Nye Veier har også nylig kunngjort at de anbefaler ny løsning for Moelv–Roterud, med fartsgrense 100 km/t og mer gjenbruk av eksisterende trasé.

For parsellen Roterud–Storhove vedtok Lillehammer kommune 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. Likevel ble tilslutningen 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.

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. Statens vegvesen presenterte 15. juni 2022 forslag til endringer i veinormalene, som blant annet innebærer mer bruk av 2/3-feltsvei framfor 4-feltsvei og nye standarder for motorveibygging med fartsgrenser på 90 og 100 km/t som alternativ til 110 km/t.

### **Nasjonale og internasjonale naturverdier trues**

Den 43 kilometer lange strekningen Moelv–Øyer vil gi store arealinngrep. Både natur og matjord trues, og det blir store klimagassutslipp fra infrastrukturbygging. Ny vei med økt kapasitet og økt fart vil skape mer biltrafikk og undergrave jernbanen. Dette vil også kunne føre til en mer utflytende arealbruk, med ytterligere inngrep i natur og matjord samt mer biltrafikk som konsekvens. Mer biltrafikk vil forsterke flere miljøproblemer, som energiforbruk, støy og

---

<sup>1</sup> [Konseptvalgutredning for transportsystemet i Mjøsregionen \(2007\)](#)

utslipp av klimagasser, svevestøv og mikroplast. Økt fart vil også forsterke utfordringene. Norge har sterke internasjonale forpliktelser om å ta vare på naturmangfoldet, og arealinngrep er den største trusselen mot dette.

Det desidert største enkeltinngrepet fra E6 Moelv–Øyer gjelder inngrepet i Lågendeltaet naturreservat. Naturreservatet 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.

En 4-felts motorvei for 110 km/t vil også gi inngrep andre steder enn i Lågendeltaet. Lenger nord blir det inngrep i skog, og lenger sør vil en bredere vei kreve arealer langs Mjøsa. Veien vil også beslaglegge matjord, men dette er planlagt kompensert med flytting av jord og nydyrking, noe som heller ikke er uproblematisk. Å beslaglegge arealer vil uansett være konfliktfylt.

## **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 framføring av ny firefelts motorvei. Vi har også påklaget dette vedtaket, som nå er til behandling hos Miljødirektoratet. Vi peker særlig på at vedtaket er gjort i strid med naturmangfoldloven § 48 og med unntakshjemmelen i verneforskriften for Lågendeltaet punkt VIII.

Det framgår av forarbeidene til naturmangfoldloven at terskelen skal være høy for å kunne tillate inngrep i vernede områder, jamfør 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,

jamfør artikkel 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 alternativ: «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>2</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.

## **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>3</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

---

<sup>2</sup> [Statens vegvesen: Planprogram E6 Vingrom–Ensby, kommunedelplan, høringsutgave, 2014](#)

<sup>3</sup> [Statens vegvesen: Håndbok N100](#)

inneholde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi frihet til å velge løsning tilpasset forholdene på stedet.»<sup>4</sup>

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 E6 Moelv–Roterud, E6 Gyllan–Kvål, E16 Skaret–Hønefoss, E18 Grimstad–Arendal og E18 Tvedestrand–Bamble.

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

Det er et økende fokus på miljøkonsekvensene av store motorveiprosjekter 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.

### **Forslag til endringer i veinormalene fra Statens vegvesen**

Budsjettavtalen på Stortinget om statsbudsjettet for 2022 inneholdt også et punkt om at det skal gjøres en gjennomgang av blant annet veinormalene, blant annet vurdere en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av 4-felts motorveier. Som et svar til Samferdselsdepartementet leverte Statens vegvesen 15. juni 2022 forslag til endringer på dette.<sup>6</sup> Statens vegvesen foreslår blant annet å øke bruken av 2/3-feltsvei framfor 4-feltsvei og foreslår å innføre 90 og 100 km/t som alternative fartsgrenser ved bygging av 4-feltsveier, som et supplement til 110 km/t.

Statens vegvesens forslag til endringer i veinormalene er nok et moment som gjør at Statsforvalterens forutsetning om at veien må bygges ut til 110 km/t, ikke holder vann.

### **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>7</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.

---

<sup>4</sup> [Forskrift om anlegg av offentlig veg](#)

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

<sup>6</sup> [Forslag til nye veinormaler fra Statens vegvesen](#)

<sup>7</sup> [Stortingets behandling av Prop. 119 S \(2018–2019\) og Innst. 412 S \(2018–2019\)](#)

Det er for øvrig verd å merke seg at veiprojektets samfunnsøkonomiske netto nytte ifølge Nasjonal transportplan 2022–2033 er på minus 6,1 milliarder 2020-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.

Byggekostnadene for veianlegg har økt betydelig. Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks<sup>8</sup> viser at prisene for veibyggning har økt med 22 prosent fra 2020 (gjennomsnitt for hele året) til andre kvartal 2022. Om dette er representativt for E6 Moelv–Øyer, vil byggekostnadene øke med 2–3 milliarder kroner, og den samfunnsøkonomiske netto nytten vil bli enda mer negativ.

### **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>9</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 motorveibyggning gjennom et naturreservat. Nåværende klima- og miljøminister Espen Barth Eide har i svar til Stortinget gjentatt at dette er regjeringens politikk og føyer til at: «Når et område er vernet, er vernet ment å være varig. Terskelen for å gjøre inngrep i et verneområde skal være svært høy.»<sup>10</sup>

### **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

---

<sup>8</sup> [Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg](#)

<sup>9</sup> [Meld St. 20 \(2020–2021\): Nasjonal transportplan 2022–2033](#)

<sup>10</sup> [Svar fra Espen Barth Eide til Une Bastholm om Lågendeltaet naturreservat \(Dokument nr. 15:2735 \(2021-2022\)\)](#)

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.

### **Mangelfull konsekvensutredning – manglende vurdering av traséalternativer**

Det foreligger ikke oppdatert konsekvensutredning av traséalternativer med lavere naturkostnad.

Det forutsettes i plan- og bygningsloven § 4-1 annet ledd og KU-forskriften (2017) § 19 annet ledd at konsekvensutredningen skal redegjøre for relevante og realistiske alternativer. Vurderinger av alternative løsninger er grunnleggende for at en konsekvensutredning skal tjene sitt formål og et av de viktigste midlene for å sikre miljøforsvarlige løsninger. Utredningen av alternativene som ligger til grunn for den endelige beslutningen, må være oppdatert.

I kommunedelplanen for E6 Vingrom–Ensby, vedtatt i juni 2018, ble flere alternative traseer konsekvensutredet. Denne konsekvensutredningen og vurderingene av de utredede alternativene er utdatert. Det ble den gang lagt til grunn et premiss om 4 felt og fartsgrense på 110 km/t. Dette strider med tidligere nevnte forhold, der vi gjentar noen::

- Føringerne i Nasjonal transportplan om at det ikke skal planlegges samferdselsprosjekter gjennom verneområder
- Statens vegvesens forslag til endringer i regelverket for veibygging med økt bruk av 2/3-feltsvei framfor 4-feltsvei og alternative hastighetsstandarder for 4-feltsvei (90 og 100 km/t). Det er også i tråd med det internasjonale energibyråets anbefaling<sup>11</sup> til medlemslandene om å redusere fartsgrensen på motorveier til maksimalt 100 km/t for å spare energi og redusere klimagassutslipp
- Et betydelig økt byggekostnadsnivå som øker veiens negative samfunnsøkonomiske verdi, som også var betydelig i utgangspunktet

Dette er momenter av stor betydning for trasévalget. Når premissene som lå til grunn for kommunedelplanens utredning og kommunestyrets tidligere beslutning om trasévalg, er vesentlig endret, må det etter klagerens syn foretas en ny og oppdatert konsekvensutredning av alle relevante og realistiske alternativer for å ivareta et forsvarlig kunnskapsgrunnlag før det

---

<sup>11</sup> [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector](#)



fattes en endelig beslutning.

## **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>12</sup>

Etter forurensningsforskriften kapittel 2<sup>13</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 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 Lillehammer kommunestyres vedtak 7. september om reguleringsplan for E6 Roterud–Storhove og avlastet E6 oppheves. Om planen realiseres, vil det føre til uakseptable naturinngrep og miljøskader. Planen er basert på utdaterte forutsetninger om blant annet hastighetsnivå for ny vei.

---

<sup>12</sup> [Nye Veier: Fagrapport geokjemisk vurdering av Brøttumformasjonen](#)

<sup>13</sup> [Forskrift om begrenning 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