

Natur og Ungdom

info@nu.no

Lågendeltaets venner

oyvin.aamodt@gmail.com

Naturvernforbundet

naturvern@naturvernforbundet.no

Oslo/Hamar/Lillehammer, 22. mai 2023

Samferdselsdepartementet

postmottak@sd.dep.no

NYE VEIERS FORSLAG TIL MILJØFORBEDRENDE TILTAK PÅ STREKNINGEN E6 MOELV–ØYER – HØRINGSUTTALELSE

Innledning

Vi viser til pressemelding fra Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet datert 12. mai, som opplyser om at Nye Veiers forslag til miljøforbedrende tiltak på strekningen E6 Moelv–Øyer er på høring, med høringsfrist 22. mai. Høringssaken er ikke tilgjengelig på regjeringens oversikt over hørings saker.

Vi viser også til brev fra Natur og Ungdom, Lågendeltaets venner og Naturvernforbundet datert 15. mai, der organisasjonene klager på den ekstremt korte høringsfristen. Utredningsinstruksen (punkt 3-3) sier at høringsfristen normalt skal være tre måneder og ikke mindre enn seks uker. Samferdselsdepartementet avviste denne klagen i brev sendt 19. mai. Til tross for den korte høringsfristen kommer vi herved med noen korte innspill.

Innledningsvis vil vi også uttrykke bekymring for at prosessen med endring av verneforskrift, vernegrense og miljøforbedrende tiltak er fragmentert og ikke ledes av en miljøfaglig instans som Miljødirektoratet. Regjeringen signaliserte i vinter at det skulle komme flere avbøtende tiltak som skulle gjøre inngrepet i naturreservatet akseptabelt, men siden ansvaret for ulike tiltak er spredt på flere aktører og forvaltningsnivå, og er det høyst usikkert hva som faktisk vil bli gjennomført dersom motorveien bygges.

Utover denne høringsuttalelsen viser vi også til organisasjonenes [felles høringsuttalelse fra 1. mai 2023 til Statsforvalteren i Innlandets forslag til utgrensing av verneareal og endring verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat](#).

Organisasjonenes utgangspunkt

Natur og Ungdom, Lågendeltaets venner og Naturvernforbundet er sterkt uenige i både prosessen rundt og beslutningen om at ny E6 skal bygges gjennom Lågendeltaet naturreservat. Konsekvensutredningen viser at den valgte traséløsningen er det alternative som gir størst negative virkninger for naturen. Natur og Ungdom og Naturvernforbundet har i tillegg vært svært tydelige på at en 4-felts motorvei fra Moelv til Øyer er feil løsning. I konseptvalgutredningen for

transportsystemet i Mjøsregionen (2007) var også Statens vegvesen og Jernbaneverkets felles konklusjon at E6 nord for Biri utvikles til 2/3 felt, i kombinasjon med satsinger på bane. Regjeringen har også, i forbindelse med utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036, vært tydelig på at både natur- og klimahensyn og de økonomiske rammene krever endringer i veipolitikken, med fokus på å ta vare på og utvikle de veiene vi har.

Vi er svært kritiske til at tradisjonelle trafikkvekstprognoser skal ligge til grunn for dimensjonering av nye veier, noe som undergraver nullvekstmål og klimaforpliktelser. Utfordringene rundt dette er satt i søkelyset nå som transportvirksomhetene har gjort alternative samfunnsøkonomiske analyser med de egentlig opplagte forutsetningene om at nullvekstmålet og klimaforpliktelsene faktisk skal innfris. Vi minner om at E6 Moelv–Øyer i NTP 2022–2033 fra 2021 er oppgitt å ha en negativ samfunnsnytte på mer enn 6 milliarder kroner, og at det reviderte kostnadsoverslaget fra mars 2023 viser at prosjektet nå er anslått å koste hele 17,9 milliarder kroner, rundt 50 prosent mer enn hva som var offentlig kjent da politikerne vedtok strekningen og da regjeringen i februar valgte å gripe inn i Miljødirektoratets beslutning om å ikke tillate motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat.

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet ber om at E6 Moelv–Øyer utbedres med midtrekkverk og forbikjøringsfelt der dette mangler, unntatt på strekningen gjennom naturreservatet og Lillehammer by, der dagens fartsgrense beholdes og det isteden satses massivt på støyskjerming og avbøtende tiltak overfor folk og dyreliv. Dette vil gi store fordeler for natur og klima, og det vil spare samfunnet for betydelige offentlige bevilgninger og bompenger. De sparte midlene kan for eksempel brukes til trafiksikkerhetstiltak og dermed bidra til færre drepte og skadde i trafikken.

Vi vil også påpeke at vern av nye områder som kompensasjon for innngrep ikke er en farbar vei. Den internasjonale naturavtalen fra desember 2022 sier at 30 prosent av all områder til lands og til havs må vernes. Det må få konsekvenser også for Norge, i form av at vi må verne langt mer. Aktuelle nye verneområder i E6-prosessen vil sannsynligvis måtte vernes uansett og vil derfor ikke bidra til å løfte miljøprofilen til E6-prosjektet annet enn på papiret.

Utgangspunktet Nye Veiers utredning av miljøforbedrende tiltak er at ny vei skal bygges i den vedtatte traseen gjennom Lågendeltaet naturreservat. Vi er uenige i dette, men respekterer at dette har vært premisset i denne utredningen. Vi vil heretter kommentere Nye Veiers utredning.

Kommentarer til «Ytterligere miljøforbedrende tiltak - faglig analyse»

En viktig del av Nye Veiers forslag til miljøforbedringer er tiltak på og langs dagens E6 (blant annet Lillehammer bru), som etter gjeldende planer vil forbli hovedforbindelsen mellom ny E6 og Lillehammer by. Det er viktig, men det er nødvendig å merke seg at dagens E6 gjennom naturreservatet vil bli en fylkesvei, og at det neppe er opp til staten å fastsette fartsgrense 50 km/t her. Det er følgelig ikke sikkert at dette vil bli gjennomført.

Dersom bygging av ny bru over Lågendeltaet skulle hatt en sjanse til å virke positivt for miljøet, måtte dette ha blitt kombinert med at dagens E6-bru gjennom reservatet fjernes. Det er lite som tyder på at noe slikt vil få politisk flertall. Dersom ny motorveibru bygges og dagens E6-bru beholdes, forventer vi ytterligere tiltak som begrenser trafikken på dagens bru, særlig i den perioden som er mest kritisk for fuglelivet, utover ønskene om redusert fartsgrense til 50 km/t og innføring av bompenger (se egen omtale).

Når det gjelder visuelle markører på høyspentlinjer, så oppfatter vi dette som noe helt annet enn det som har vært pekt på som avbøtende tiltak tidligere, nemlig fjerning av kraftlinjene gjennom naturreservatet (se egen omtale).

Restaurering og vern av Gausa er nevnt som et tiltak, men som ikke er en del av Nye Veiers ansvarsområde. Vi er enige i at restaurering og vern av Gausa dette er et godt tiltak. Det vil ifølge Nye Veier koste 90–140 millioner kroner. Nye Veier peker på at dette kan finansieres av en bom på lokalveien, men også at Lillehammer kommune bør bidra til å finansiere eventuelle tiltak mot flom ved Jørstadmoen og Jorekstad i dette tiltaket. Siden bompenger på lokalveien eller økonomisk bidrag fra Lillehammer kommune på ingen måte er avklart, kan ikke dette tiltaket regnes inn som et miljøforbedrende tiltak når inngrepet i Lågendeltaet skal vurderes

Med bakgrunn i geokjemiske undersøkelser og analyser gjengitt i fagrapport fra 26. mars 2021 er det konkludert med betydelige mengder (25–30 prosent) potensielt syredannende svart leirskifer i bergmassen i tunnellopet. Etter forurensningsforskriften kapittel 2 er slike bergarter klassifisert som forurenset grunn med påfølgende krav om levering av massen på spesialdeponi. Likevel er planen, slik vi er kjent med, at steinmassene skal brukes som fyllmasse ved utbygging av E6 langs Mjøsa. Syredannende leirskifter har et stort skadepotensial, noe som blant annet er dokumentert etter bygging av ny E18 mellom Kristiansand og Grimstad. Vi savner et større fokus på denne risikoen og ber om at deponi av disse massene framfor bruk som fyllmasse bør tas med som et avbøtende tiltak.

Vi vil også be om at arbeidet med å drive ut Vingnestunnelen gjøres kun fra sør, ikke fra nord. Utkjøring av masse i nordenden, tett på naturreservatet, vil kunne gi en unødvendig belastning på reservatet i anleggsperioden.

Videre vil vi peke på at Naturvernforbundet og Lågendeltaets venner i klagen på Statsforvalterens dispensasjon fra 16. mai 2022 pekte på flere aktuelle avbøtende tiltak i tilfelle det skulle ende med ny motorvei gjennom naturreservatet. Nye Veier har valgt å anbefale noen få av dem. Vi kan ikke se at følgende av våre forslag er tatt med:

- Det må etableres 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.
- Det må etableres blomsterenger mellom stinettverkene på østsiden som vil øke insektfaunaen.
- 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.

Alt dette er tiltak som vi mener fortsatt må være riktige å gjennomføre.

Kommentarer til «Ytterligere nedskaleringer av veiprojektet E6 Moelv–Roterud, utover det som allerede er innarbeidet i de vedtatte reguleringsplanene»

Natur og Ungdom og Naturvernforbundet mener at det, uavhengig av trasévalg gjennom Lågendeltaet, må velges en løsning med 2/3 felt og ikke bygging av 4-feltsvei. Vi er som nevnt uenige i vekstprognosene som utløser behov for 4-felt sør og nord for Lillehammer. Her har dagens vei på mesteparten av strekningen en god standard med høy trafiksikkerhet. Økt veikapasitet og hastighet vil også, alt annet likt, bidra til økt trafikk og dermed forsterke presset på Lågendeltaet naturreservat. Økt trafikk vil også skape økte miljøutfordringer på andre områder, blant annet i Lillehammer by. Også i en situasjon der ny vei bygges gjennom Lågendeltaet, vil en 4-feltsvei for økt fart sør og nord for Lillehammer øke miljøutfordringene, med blant annet flere biler over Lillehammer bru og i byområdet.

Nye Veier drøfter spørsmålet om veibredde og peker på at veien skal bygges som smal 4-feltsvei (20 meter). Vi vil minne om at en smal 4-feltsvei for 110 km/t har betydelige utfordringer trafiksikkerhetsmessig, og at Trygg Trafikk i sin høringsuttalelse til revisjon av veinormalene (N100) har tatt sterk avstand fra denne veitypen. Vi vil understreke at trafiksikkerhet er et ytterligere argument for å redusere hastigheten, i tillegg til energiforbruk, klimagassutslipp, støy, mikroplastutslipp og svevestøv. En 2/3-feltsvei med midtrekkverk er en god løsning for natur, miljø og trafiksikkerhet og gir i tillegg store kostandsbesparelser.

Nye Veier skriver i kapittel 7.2: «Turvei langs Mjøsa mellom Øyresvika og Vingnes og gang- og sykkelvei mellom Vingnes bru og Storhove er et avbøtende tiltak besluttet gjennom meklingen i forbindelse med vedtak av kommunedelplanen. Ny E6 utløser ikke behov for disse tiltakene, og de kan utgå.»

Det virker ikke som om Nye Veier mener at turveien og gang- og sykkelveien har en negativ miljøeffekt. Hvorfor trekkes dette da inn i debatten om miljøforbedrende tiltak? Er det for å spare penger for å finansiere andre tiltak? Med mindre det er noen gode miljøfaglige begrunnelser for å droppe turveien og gang- og sykkelveien, er vi uenige i at disse tas ut.

Kommentarer til «Høyspentlinjer over Lågen - redegjørelse for muligheter»

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.

I dispensasjonsvedtaket fra Statsforvalteren 25. april 2022 bekreftes en slik løsning, og flere vilkår stilles. På side 36 kan vi lese: «Ut fra Statsforvalterens syn var det helt avgjørende for valg av vestlig trasé for ny E6 i kommunedelplanen at høyspentlinjene skal legges i bakken, i bru eller utenom reservatet. Dette er fortsatt en forutsetning som Statsforvalteren legger til grunn vil bli realisert når høyspentlinjene skal legges om.» På side 48–49 i vedtaket beskrives vilkår relatert til luftspennene over Våløya. Her står det at det skal legges til rette for å føre luftspennene i kabel i/under bru, og at bygging av brua ikke kan starte opp før Vegdirektoratet har godkjent framføring av høyspentledninger som kabler i bru.

I Nye Veiers utredning av miljøforbedrende tiltak nevnes status i arbeidet med å legge om høyspentlinjene. Her går det tydelig fram at det ikke er avklart hvorvidt Statnetts linjer vil gå i bru eller ikke. Statsforvalterens vilkår fra april 2022 om at kablene skal gå i bru, er derfor ikke oppfylt. Fjerning av høyspentlinjene har vært solgt inn som et avbøtende tiltak, men nå viser det seg at det er svært usikkert om dette faktisk vil bli gjennomført.

Kommentarer til «Bompenger på lokalvei»

Bompenger på lokalveien vil bidra til måloppnåelse. Problemet er at Nye Veier eller regjeringen ikke avgjør spørsmålet om bompenger. Dette er en sak som også skal ha lokalpolitisk tilslutning.

Bompenger på lokalveier er generelt upopulært. Det er derfor slett ingen garanti for at dette tiltaket vil få flertall lokalt og regionalt, og i så fall kan det neppe innføres. Vi anser det derfor som uaktuelt å legge til grunn at bompenger på lokalveien vil bli innført, og dette må derfor avklares før en eventuell beslutning om å endre vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat skal gjøres.

Med vennlig hilsen

Gina Gylver, leder, Natur og Ungdom

Øyvind Aamodt, talsperson, Lågendeltaets venner

Truls Gulowsen, leder, Naturvernforbundet