



22. februar 2022

Til Statsforvalteren i Innlandet
- enhet for vannforvaltning og forurensing
- enhet for naturmangfold og verneverdier

E6 ROTERUD–STORHOVE: BRUK AV POTENSIELT SYREDANNENDE BERGARTER SOM FYLLMASSE

Planene for ny E6 Roterud–Storhove er til lokalpolitisk behandling. Den svært omdiskuterte veitraseen, som også forutsetter inngrep i Lågendeltaet naturreservat, innebærer bygging av tunnel gjennom Brøttumformasjonen, og denne inneholder potensielt syredannende bergarter.

Ifølge *Fagrapport geokjemisk vurdering av Brøttumformasjonen* fra Nye Veier 26. mars 2021 er Norconsult AS, i samarbeid med AF Gruppen, i en prosess med å utarbeide en søknad til myndighetene – muligens til Statsforvalteren i Innlandet – om tillatelse etter forurensningsloven § 32 og § 11 til å kunne gjenbruke potensielt syredannende masser i veien framfor å levere massene på spesialdeponi, slik regelverket krever.

Vi forstår det slik at gjenbruk i denne sammenhengen vil kunne bety at massene brukes til oppbygging av veikroppen, utfylling i vann og bygging av støyvoller med mer.

Vi må derfor minne om at erfaringene med avrenning fra fyllinger etter E18-prosjektet Kristiansand–Grimstad, ferdigstilt i 2009, er svært dårligere. Den vedlagte artikkelen *Prestisjeprosjekt med alvorlige miljøproblemer*, av biolog/forsker Jens Petter Nilssen i Arendals Tidende 4. september 2013, beskriver dette. Ifølge artikkelen slår Norsk institutt for vannforskning (NIVA) fast i flere publikasjoner at forsøk på å bevare vannkvaliteten nedstrøms steindeponier etter bygging av ny E18 har vært svært utfordrende. Problemene med metallavrenning og utfelling/slamdannelse i ferskvann- og sjøvann vil vedvare så lenge det kommer luft og fuktighet til i deponiene og de geokjemiske prosessene foregår.

Store veianlegg gir fra før store inngrep i og påvirkning av leveområdene til mange små dyr og planter. Skadelig avrenning fra syredannende sprengstein vil fort kunne gjøre miljøregnskapet for prosjektet enda dårligere, med risikoer for kostbare oppryddinger i ettertid.

Føre-var-prinsippet tilsier at faren for forurensing må veie svært tungt. Med de skadene som er oppstått andre steder som følge av deponi av syredannende bergarter, kan ikke Naturvernforbundet se at det kan være grunnlag for å gi utbyggingsprosjektet tillatelse til å bruke massene til veibygging eller annen utfylling.

Naturvernforbundet vil be Statsforvalteren i Innlandet avvente behandling av søknad om dispensasjon fra forbud om veibygging i Lågendeltaet naturreservat til det eventuelt foreligger søknad om til håndtering av syredannende leirskifer, slik at natur- og miljøbelastningen forbundet med de to søknadene kan vurderes i sammenheng.

Bygging av firefelts motorvei i et naturreservat er helt uakseptabelt, og vi kan ikke se at det foreligger noen samfunnsmessige hensyn som kan forsvare dette, sett i lys av natur- og miljøkonsekvensene og det faktum at den planlagte veien Moelv–Øyer viser en svært negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Motorveien vil, ifølge Nye Veiers egne beregninger i bompengeproposisjonen, bare vil ta unna en årsdøgntrafikk på 7000 kjøretøyer, mens

størstedelen av trafikken på fortsatt vil gå på eksisterende vei. Den nye veien vil da bli svært overdimensjonert.

Ved å beholde og utbedre dagens vei unngår vi både tunnelen i Brøttumformasjonen og ny vei i fredningsområdet. Dette er et reelt alternativ som har klart mindre negativ virkning på verneformål og verneverdier. Dette må også ses i lys av punkt 24 i Stortingets forlik om statsbudsjettet for 2022, som lyder slik:

Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.

Med vennlig hilsen

Truls Gulowsen
leder i Naturvernforbundet

Ole Midthun
leder i Naturvernforbundet i Innlandet

Terje Onshus
leder i Naturvernforbundet i Lillehammer