

Natur og Ungdom  
[info@nu.no](mailto:info@nu.no)

Naturvernforbundet  
[naturvern@naturvernforbundet.no](mailto:naturvern@naturvernforbundet.no)

Lågendeltaets venner  
[oyvin.aamodt@gmail.com](mailto:oyvin.aamodt@gmail.com)

Lillehammer/Oslo, 1. mai 2023

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

## **HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG OM UTGRENSING AV VERNEAREAL OG ENDRING AV VERNEFORSKRIFT FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT I LILLEHAMMER**

### Innledning

Planen om å bygge motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat strandet i utgangspunktet da Miljødirektoratet 19. desember i fjor avsto Nye Veiers søknad om dispensasjon fra reservatets verneforskrift. På en pressekonferanse avholdt på Biltema på Lillehammer 10. februar i år annonserte regjeringen at den allikevel ville bygge veien.

Miljødirektoratet fikk derfor i oppgave å endre på selve grunnlaget for vernet i området – forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat. Dette oppdraget ble videre gitt til Statsforvalteren i Innlandet. Statsforvalteren fikk i oppgave å «iverksette utredning og deretter høring av forslag til endring av det geografiske virkeområdet» til forskriften.

Det er dette forslaget som nå er på høring.

Et problem med å inngi et svar på denne høringen er at skissen vi har fått å svare på kun omfatter deler av det planlagte tiltaket. Sentrale elementer mangler, herunder mulige, ytterligere dispensasjoner fra verneforskriften for å muliggjøre byggingen av den nye veitraseen og informasjon om avbøtende tiltak. Det siste skal utredes av Nye Veier og leveres departementene når høringsfristen har utløpt, men før vedtaket i denne saken skal fattes. Regjeringen ser ellers ut til å forutsette at dispensasjoner fra verneforskriften for å muliggjøre byggingen av ny E6 vil bli gitt, jamfør forslag til endring av punkt VI i verneforskriften.

Vi vil komme tilbake til de manglende opplysningene under punktet om høring, men vil her si at vårt høringssvar nødvendigvis må basere seg på den informasjonen som nå foreligger. Flere av de problemene vi ønsker å påpeke, vil være relevante uavhengig av hvordan det endelige vedtaket måtte bli seende ut.

Overordnet om virkningene av det planlagte tiltaket skal det bemerkes at flere negative konsekvenser allerede er belyst i sakens tidligere faser, blant annet i Miljødirektoratets avslag av dispensasjon. Den valgte traséløsningen kom dårligst ut i konsekvensutredningene, særlig med hensyn til naturmangfold. Det er fortsatt hull i kunnskapsbildet. Det er blant annet nylig

oppdaget en helt ny og ukjent art av minérmøll i Lågendeltaet. Denne er ikke omtalt i de foreliggende konsekvensutredningene. Prosjektet legger til rette for mer biltrafikk og økte utslipp.

Kostnadsoverslaget for veiprojektet har nylig fått en dramatisk økning. Samfunnsøkonomien er derfor etter alt å dømme enda dårligere enn da Miljødirektoratet av slo dispensasjon.

Det er krav i loven som alltid må følges, uansett hvor mye det måtte brenne under ens føtter, og et vedtak i tråd med det forslaget som nå foreligger vil bryte med flere av dem. Det er fortsatt store usikkerheter omkring virkningene av tiltaket, og sakens opplysning står ikke i forhold til den risiko som er forbundet med tiltaket. Høringsrunden har den fundamentale mangel at hele tiltaket slettes ikke er på høring, og effektiviteten av høringen undergraves av at man ikke har vært villig til å tilstå mer tid.

Regjeringen ser i denne saken ut til å ha hastverk, og har flere ganger signalisert at det er nødvendig å fullføre prosjektet fordi det allerede er brukt store ressurser på planleggingen. Natur og Ungdom, Naturvernforbundet og Lågendeltaets venner mener at naturens og framtidige generasjoners rettsvern ikke bør måtte lide under at andre aktuelle veitraseer ble sjaltet ut tidlig i prosessen, og at Statsforvalteren allerede i 2018 ga lovnader om dispensasjon fra verneforskriften. Søknad om dispensasjon ble ikke sendt før i desember 2021. Det har vært alvorlige feil i saksgangen i prosessen med E6 Roterud–Storhove. Disse feilene kan i seg selv være ugyldighetsgrunn.

Prosjektet kan ikke forsvares, verken miljømessig, samfunnsøkonomisk eller juridisk.

## Miljømessige konsekvenser og faglig etterrettelighet

Regjeringen framstiller det som om det vil være positivt for lokalmiljøet å gjennomføre tiltaket, og peker i tillegg på flere andre forhold (såkalte miljøforbedrende tiltak) som tas til inntekt for veiprojektet. Dette må ansees som et forsøk på å grønnvaske et stort og miljødeleggende motorveiprojekt. Når klima- og miljøministeren sier at naturen samlet sett kommer bedre ut med dette veiprojektet, er det feil. Når det viktigste kompenserende tiltaket er å verne et såkalt erstatningsareal som ligger 50–60 km nord for Lågendeltaet, og som er relativt uberørt og allerede var verneklart på 1980-tallet, er det åpenbart at E6-prosjektet vil føre til et *netto naturtap*. Dette støtter ikke oppunder ambisjonene i naturavtalen som Norge signerte i desember 2022.

De miljømessig negative konsekvensene av ny motorvei gjennom naturreservatet har vi påpekt i vår klage på Statsforvalterens dispensasjon fra april 2022. De negative konsekvensene på natur og miljø er også tydelig dokumentert i Statens vegvesens konsekvensutredning fra 2017. Den valgte traséløsningen er den som kommer dårligst ut i konsekvensutredningen. Negative konsekvenser er også tydelig beskrevet i Miljødirektoratets avslag på søknad om dispensasjon fra verneforskriften. Statsforvalteren slår også selv fast de dokumentert negative konsekvensene i sitt høringsdokument. Å forsøke å framstille dette som noe annet nå, kan ikke sies å være faglig etterrettelig. Det er heller partipolitisk retorikk. Vi kjenner heller ikke til noen konsekvensutredning som drøfter oppdeling av reservatet i to områder, slik Statsforvalteren nå foreslår.

Det som også slås fast i høringsdokumentet fra Statsforvalteren, er at kunnskapsgrunnlaget har betydelige hull. Dette inntrykket forsterkes av at det i løpet av høringsperioden har blitt

kjent at det er funnet en ukjent art av minérmøll (mikrosommerfugl) i Gausadeltaet og Lågendeltaet. Denne arten er ny for vitenskapen, og har enda ikke fått navn.<sup>1</sup> Vi kommer tilbake til kunnskapsbildets mangler i delen om prosessuelle krav.

Et grunnleggende problem med hele prosjektet er at det bidrar til og legger til rette for mer trafikk. Økonomien i prosjektet, med stor grad av bompenger, forutsetter også en betydelig trafikkvekst. Trafikkveksten forsterker både klimaendringene og presset på naturen. Det er nå nødvendig å senke ambisjonsnivået og nedskalere samferdselsprosjekter. Det har regjeringen selv pekt på.

Mye av trafikken skal til og fra Lillehammer by. Trafikkveksten sprer seg derfor på lokalveinettet. Mer trafikk på lokalveinettet skaper ytterligere lokale miljøutfordringer, deriblant mer støy. Økt trafikk gjør det også vesentlig vanskeligere å avlaste dagens E6 gjennom naturreservatet. Tiltak for avlastning av dagens E6 gjennom reservatet og effektene av disse er som sagt ikke kjent.

For øvrig er det slik at når veiplaner skal konsekvensutredes, skal Statens vegvesens håndbok *V712 Konsekvensanalyser* brukes. Den sier blant annet følgende: «Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, for eksempel regulering av trafikk og forbedring av kollektivsystemet.» Og videre: «Analyser av tiltak for å løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje etter «firetrinnsmetodikken»: 1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel. 2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer. 3. Mindre ombyggingstiltak. 4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.»

Til tross for dette har konsekvensutredningen for veiprojektet utelukkende vurdert alternativer på nivå 4 i «firetrinnsmetodikken». Konseptvalgutredningen fra 2007, som ligger til grunn for konsekvensutredningen, har en felles konklusjon fra Statens vegvesen og Jernbaneverket («kombinert konsept») som blant annet sier at E6 nord for Biri anbefales bygd ut til 2/3 felts vei.

Da Statsforvalteren i meklingsmøte med Nye Veier i 2018 aksepterte kryssing av naturreservatet, var det under forutsetning av at alle kraftlinjer som i dag krysser Lågendeltaet ved Våløya skulle fjernes. Dette vilkåret har siden vist seg å være ugyldig og var ikke en forutsetning for dispensasjonen Statsforvalteren ga i april 2022. Forslaget har igjen kommet på bordet i forbindelse med nye avbøtende tiltak. Dette er politisk retorikk, all den tid vi erfarer at arbeidet med omlegging av kraftlinjer vil skje uavhengig av arbeidet med ny E6. Luftspenn og ny bru vil utgjøre en dobbeltbarriere for fugl.

Geologien i Brøttumsformasjonen har vært kjent siden 1920-tallet og ble beskrevet på 1970-tallet. Allikevel ble det ikke før i 2021, altså tre år etter at kommunedelplanen var vedtatt, gjort kjent i plansaken at formasjonen, og dermed sprengmassene fra Vingnestunnelene, inneholder potensielt syredannende leirskifer. Sprengmassene fra tunnellopene vil være spesialavfall. Vi kan ikke se at tiltakshaver og Statsforvalteren på en tilfredsstillende måte har tatt høyde for miljørisikoen dette innebærer.

Forskere fra Norges ledende forskningsmiljøer slår fast at veiprojektet ikke kan forsvares i et klima- og naturperspektiv, og at regjeringen med beslutningen om å bygge vei gjennom

---

<sup>1</sup> <https://www.gd.no/verdensnyhet-i-nedre-del-av-gausa/o/5-18-1752713>

naturreservatet viser at den ikke respekterer den nye internasjonale naturavtalen.

## Samfunnsøkonomi

I sin begrunnelse for å åpne opp for ny E6 gjennom Lågendeltaet trekker regjeringen også fram enkelte momenter som allerede er inkludert som prissatte effekter i den samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalysen. Denne analysen viser at ny E6 Moelv–Øyer er svært ulønnsom.

Miljødirektoratet har vurdert den samfunnsøkonomiske nytten i sin behandling av vår dispensasjonsklage. Miljødirektoratets vurdering er at et tiltak som har så stor negativ samfunnsøkonomisk verdi som det aktuelle veiprojektet, ikke kan sies å være en vesentlig samfunnsinteresse som gir grunnlag for å gjøre unntak fra verneforskriften.

Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) viser til at det er inngått utbyggingsavtale mellom staten og Nye Veier for E6 Moelv–Øyer med kostnad på 11,6 milliarder 2020-kroner. Dette og de følgende tallene gjelder altså kun byggekostnader. 31. mars 2023 presenterte Nye Veier AS nye kostnadsoverslag for selskapets utbyggingsportefølje. Veistrekningen vil nå koste 17,9 milliarder 2023-kroner. Dette er en betydelig kostnadssprekk.

Kostnaden er nå økt med 54 prosent, nominelt. Vi er ikke kjent med hva dette har å si for samfunnsøkonomien i prosjektet, men det er nærliggende å anta at det er blitt vesentlig mer ulønnsomt. Vi er heller ikke kjent med hva kostnadssprekken vil bety for bompengenivået på E6, utover at bompengeproposisjonen angir at det er mulig å øke takstene med 20 prosent. Dette vil uansett ikke være nok til å dekke inn kostnadssprekken.

Økte bompenger kan bety at enda mer trafikk vil bruke lokalveiene, noe som gjør det vanskeligere å innfri miljømål – i tillegg til at samfunnsøkonomien i prosjektet blir enda dårligere.

24. april 2023 meldte avisa Gudbrandsdølen Dagingen at Nye Veier ikke har tatt høyde for ekstrakostnader forbundet med nye avbøtende tiltak. Dette er tiltak regjeringen trekker fram for å rettferdiggjøre veiprojektet, men hva det konkret er snakk om er foreløpig ukjent – og kostnadene er det ingen som tar ansvaret for, til tross for at samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i Stortingets spørretime 26. april 2023 slo fast at disse kostnadene hører til hos Nye Veier.

Regjeringen har gitt tydelige signaler om at den nye nasjonale transportplanen, som nå er under utarbeidelse, vil måtte forholde seg til lavere budsjetttrammer enn hva som er lagt til grunn i inneværende NTP. Utredningsoppdraget fra Samferdselsdepartementet til transportvirksomhetene 6. september 2022 peker tydelig på at ressursbruken i neste NTP i større grad bør rettes inn mot å ta vare på infrastrukturen vi har og utnytte denne bedre, framfor mot nye, store utbyggingsprosjekter. Mange samferdselsprosjekter er i tillegg blitt betydelig dyrere enn tidligere antatt, og det er identifisert et stort behov for å utbedre og vedlikeholde den infrastrukturen vi har. Det er derfor klart at dersom E6 Moelv–Øyer bygges ut som planlagt, vil det måtte gå ut over andre tiltak. Virkningen av dette blir enda større nå som kostnadsoverslaget for prosjektet er økt dramatisk.

## Internasjonale forpliktelser

På toppen av dette kommer ambisjonene i den nye naturavtalen fra desember 2022. Verden skal blant annet verne 30 prosent av land og hav og starte arbeidet med å restaurere 30 prosent av ødelagt natur innen 2030. Dette er svært viktige og ambisiøse mål. I tillegg har Norge klare forpliktelser i klimaavtalen med EU om å redusere arealsektorens klimagassutslipp, noe som blant annet må resultere i mindre nedbygging av arealer. Dette må legges klare føringer for konkrete utbygginger, også for E6 Moelv–Øyer.

Høyesterett påpekte i Fosen-dommen at regjeringen hadde andre alternativer. Det gjelder også i Lågendeltaet, jamfør Miljødirektoratets avslag på søknad om dispensasjon fra verneforskriften. Både på Fosen og i Lågendeltaet skjer utbygging på bekostning av naturens og menneskers rettsvern. I Lågendeltaet handler det om framtidige generasjoners menneskerettigheter. Bernkonvensjonen forplikter Norge til å verne om våtmarkssystemer. Staten har også nylig pekt på delta som en av fire naturtyper som trenger særlig beskyttelse. Slik beskyttelse vil bidra til å sikre kommende generasjoners rettigheter etter Grunnloven § 112. Dersom regjeringen forsømmer sin plikt til å beskytte Lågendeltaet og andre viktige naturtyper, forsømmes samtidig forpliktelsene både i Grunnloven § 112 og i menneskerettskonvensjonen. Retten til et levelig miljø er en forutsetning for oppfyllelse av alle andre menneskerettigheter.

En rekke land har kommet betydelig lenger enn Norge i å sørge for naturens rettsvern. Ecuador, Bolivia, New Zealand, Uganda, India og Columbia har alle vedtatt lover og forføyninger som gir naturelementer vern som egne rettssubjekt.<sup>2</sup>

## Juridisk utgangspunkt

Det er i utgangspunktet slik at forvaltningen har rett til å endre forskrifter innenfor lovens rammer. Naturmangfoldloven § 34,3 inneholder imidlertid regler om den geografiske utstrekning av et verneområde og understreker at:

*Verneområdets geografiske utstrekning skal samsvare med verneformålet.  
Ved avgrensing av verneområdet skal det legges vekt på å ivareta  
økologiske funksjoner av betydning for verneformålet og økosystemets  
tåleevne mot ytre påvirkninger.*

Det er ingen tvil om at den endringen som her er foreslått strider mot formålet med vernet av Lågendeltaet, som i forskriften er angitt som:

*[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.*

Et vedtak i tråd med det som nå er foreslått, vil stride mot verneformålet, og i stedet for å ivareta økologiske funksjoner vil det legge ytterligere press på Lågendeltaet. Vedtaket vil bryte med § 34,3 og dermed være beheftet med en materiell saksbehandlingsfeil.

---

<sup>2</sup> Vi viser til Christina Voigt, ekspert i internasjonal miljørett og leder av Verdenskommisjonen for miljørett (WCEL): <https://www.laagendeltaetsvenner.no/symposium-15-april-2023/>

§ 34,4 inneholder også en regel om personell kompetanse til å endre verneforskrifter, og begrenser det som kan tas på delegering til «mindre endringer». I vår sak er det snakk om en massiv endring for å legge til rette for et stort inngrep som vil berøre en lang rekke interesser. Skulle dette vedtaket bli tatt på delegering, slik det nå legges opp til, vil det være beheftet med en personell kompetansemangel som alene gjør det ugyldig.

Subsidiært anføres det at selv om staten skulle komme til at det i loven er rom for en slik endring av verneforskriften, vil det stå i klar motstrid til naturmangfoldlovens formål, jmf § 1. Det framgår også klart av lovens system at det er dispensasjonsbestemmelsen som var tenkt å gi vernevedtak fleksibilitet, ikke en mulighet til å gå inn å revidere grunnlaget for vernet. Endring av verneforskriften var en løsning som først ble valgt i den betente Sjørdalen-saken, og den framstod, da og nå, først og fremst som en omgåelse av loven – som et brekkjern for å tvinge igjennom tiltak som loven søker å forby.

Når regjeringen nå velger å bruke dette virkemiddelet fordi man med Miljødirektoratets avslag av Nye Veiers dispensasjonssøknad 19. desember i fjor gikk på et tap, undergraver regjeringen tilliten til vernestatus i Norge generelt.

Vern har liten verdi om det kun står seg – til det står i veien.

Norge har nylig gjennom FNs naturavtale forpliktet seg til å bidra til å verne 30 prosent av verdens landareal innen 2030, blant annet gjennom «well-connected systems of protected areas and other effective area-based conservation measures». Å kort tid senere annonsere at man er villig til å kutte et verneområde av særlig høy verdi i to for å bygge motorvei, undergraver Norges troverdighet i denne sammenheng.

Selv om utgangspunktet er at staten kan endre sine forskrifter, mener vi det er gode grunner som taler for at staten ikke bør gjøre det for å tvinge igjennom tiltak man ikke fikk igjennom ved dispensasjon.

## Prosessuelle krav

Selv om loven ikke inneholder noen direkte hindringer for at staten kan endre verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat, finnes det en rekke prosessuelle krav som et slikt tiltak må etterleve. I vår sak vil et vedtak i tråd med det forslaget som nå er på høring, bryte en rekke av disse, og derved være beheftet med en eller flere alvorlige feil som samlet, men også alene, kan lede til ugyldighet.

Det er især sakens opplysning som er problematisk i denne saken.

Etter naturmangfoldloven § 20,2 skal det ved høringer i saker som har vesentlige konsekvenser for miljøet foreligge en «redegjørelse for forslaget virkning for miljøet». Dette må forstås i lys av de generelle krav til sakens opplysning som i første rekke er regulert i forvaltningsloven § 37,1 og naturmangfoldloven § 8. Førstnevnte krever at enhver sak er «så godt opplyst som mulig før vedtak treffes», mens sistnevnte krever at beslutninger som berører naturmangfoldet, skal bygge på vitenskapelig grunnlag og at kunnskapsgrunnlaget skal stå i forhold til sakens risiko og skadepotensiale for naturmangfoldet. Jo mer sårbar natur det er snakk om og jo større verdier som står på spill, jo strengere krav stilles til sakens opplysning.

Disse kravene må i sin tur tolkes i lys av Grunnloven § 112, som sikrer alle rett til kunnskap om virkningene av planlagte inngrep i naturen, slik at de kan ivareta sin rett til et bærekraftig og helsesikrende miljø.

Det er i vår sak ingen tvil om at den berørte naturen er sårbar og verdifull. Den inneholder et stort antall rødlistede arter og er et såkalt Emerald-område under Bernkonvensjonen. Det er også et område som, inntil det skisserte tiltaket skulle bli vedtatt, er et naturreservat. Dette understreker områdets viktighet.

Om tiltaket skulle bli vedtatt, vil også hensynet til det resterende reservatet på hver side av den planlagte veien måtte vektlegges etter naturmangfoldloven § 49.

Som et Emerald-område nyter Lågendeltaet naturreservat et særlig vern, og land som har Emerald-områder, har forpliktet seg til å iverksette passende vernetiltak for å ivareta verneverdiene der, jamfør anbefaling nummer 16 (1989), punkt 3, a. og resolusjon nummer 8 (2012) punkt 2.1.

Videre er dette et elvedelta, et våtmarksområde som har særlig beskyttelse etter Ramsarkonvensjonen. Konvensjonen bygger på at disse områdene globalt sett er under press, og er særlig viktige for fuglelivet. Konvensjonen opererer med to spor for beskyttelse av våtmarksområder: et spesielt spor for definerte Ramsar-områder som ikke er relevant i vår sak, og et generelt spor etter artikkel 4, som er relevant. Artikkel 4 etablerer en generell plikt for statene til å beskytte våtmarksområder og især fuglelivet der. Lågendeltaet er et våtmarksområde som er vernet blant annet fordi det har et «spesielt rikt og interessant fugleliv». Ramsarkonvensjonens artikkel 6 understreker at statene skal ha en opplyst forvaltning av våtmarksområdene.

Norsk rett presumeres å være i overensstemmelse med våre til enhver tid gjeldende internasjonale forpliktelser, og Bern- og Ramsarkonvensjonene er derfor relevante kilder når vi ser på viktigheten av dette området og kravene som må stilles til sakens opplysning.

Oppsummert er det i vår sak snakk om store verneverdier og sårbar natur. Det er snakk om et område som i dag er et naturreservat, og et tiltak som vil påvirke verneverdiene i det resterende reservatet. Det er et Emerald-område etter Bernkonvensjonen og et våtmarksområde som nyter særlig vern etter Ramsarkonvensjonen.

Samlet sett må det stilles særlig høye krav til sakens opplysning.

Det er ikke krav om konsekvensutredning i vår sak, men Statsforvalteren skal forholde seg til utredningsinstruksen. Det kan allikevel være nyttig å se på reglene som gjelder for konsekvensutredninger. Konsekvensutredningsforskriftens regler gir et bilde av hva som ellers forventes av en saks opplysning når staten foretar store inngrep med alvorlige virkninger for miljøet. Etter konsekvensutredningsforskriftens §§ 19, 20, 21 og 23 skal en utredning beskrive en rekke faktorer og hvordan disse vil bli påvirket, herunder økosystemtjenester og naturmangfold. Utredningen skal beskrive alternativer til det planlagte tiltaket og skal vurdere null-alternativet og tiltak iverksatt for å begrense skadeomfanget av tiltaket.

I vår sak har Statsforvalteren blitt gitt i oppdrag av Miljødirektoratet å «iverksette utredning og deretter høring av forslag til endring av det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat». Statsforvalteren har imidlertid ikke foretatt noen egen utredning av kunnskapsgrunnlaget. I stedet viser Statsforvalteren til det som ble utredet da saken i sin tidligere fase handlet om dispensasjon. Uten å ta stilling til om de utredninger som da ble gjort var gode nok, må det bemerkes at en dispensasjon er et ganske annerledes

tiltak enn det som nå er på høring. Dispensasjoner er etter sin natur mindre inngrep i et verneområde og innebærer også at områdets vern ellers består. Det tiltaket som er foreslått i denne saken, er å kutte et verneområde i to og fullstendig oppheve vernet for et større område. Det er ikke gitt at kravene til sakens opplysning vil være de samme for de to tiltakene, og Statsforvalter burde vurdert behovet for ytterligere undersøkelser.

Statsforvalteren beskriver kunnskapsgrunnlaget som godt.

Samtidig nøyer Statsforvalteren seg med å skrive at tiltaket vil kunne ha «begrenset, men ikke varig innvirkning» på flere verneverdier. Pilarene og erosjonssikringen til den nye broen vil «kunne» føre til endrede leveforhold for fisken. Den samlede belastningen som oppstår når den nye broen kommer i tillegg til andre, eksisterende barrierer gjennom Lågendeltaet, vil «kunne» slå negativt ut for kondisjonen til fugl, vilt og insekter.

Dette er vagt og gir lite grunnlag for å kunne vurdere hva som er virkningene av det planlagte tiltaket.

Mer alvorlig blir det når vi ser at Statsforvalteren skriver at virkningen for vadestedet for vilt, og for en rekke organismer som bruker elvebredden og kantsonen som forbindelseslinjer, er «usikker». Virkningen av den planlagte veien *utenfor* det eksisterende reservatet beskrives også som «ukjent».

Videre skriver Statsforvalteren at belastningen på området allerede er stor, men virkningen av en ytterlig barriere for berørte arters bestandsutvikling «er ikke kjent». At slike sumvirkninger beskrives som ukjente, viser en manglende forståelse for økosystemtilnærming, jamfør naturmangfoldloven § 10. Her er nettopp poenget at det skal legges vekt på den samlede belastningen av flere tiltak på et økosystem.

Når det kommer til insektene i området, skriver Statsforvalteren at området kan være levested for «flere sjeldne arter», men at insektfaunaen er «mangelfullt undersøkt». At man her står overfor et naturreservat der særlig fugl og fisk er blant verneverdiene, men ikke har oversikt over insektene som mange av disse primært lever av, må sies å være kritisk. Som tidligere nevnt er en helt ny art av minérmøll nylig oppdaget i Lågendeltaet.

Om vi for å illustrere hva som ville utgjort et godt kunnskapsgrunnlag ser til konsekvensutredningsforskriftens krav, skal utredninger beskrive virkningen for naturverdiene av et planlagt tiltak. Det er ikke i tilstrekkelig grad gjort her. Alternative tiltak skal beskrives, herunder null-alternativet. Det er heller ikke gjort. En utredning skal også beskrive avbøtende tiltak. Det har ikke Statsforvalteren gjort, og det er heller ikke mulig, da tiltakene først senere skal foreslås av Nye Veier. Statsforvalteren skriver i stedet at de negative bidragene er «forventet» å bli redusert med Nye Veier sine tiltak. Dette er lite betryggende, da ingen enda vet hva disse vil bli foreslått å være.

Samlet sett sitter vi med et bilde av dagens situasjon med flere vesentlige hull, der sentrale deler av økosystemet ikke er kartlagt. Vi har mangelfull kunnskap om virkningen av det planlagte tiltaket og ingen kunnskap om avbøtende tiltak eller beskrivelse av null-alternativet.

Virkningene av planlagte tiltak skal være opplyst slik at folk kan ivareta sin rett til et bærekraftig og helsesikrende miljø etter Grunnloven § 112. Den skissen som nå er sendt ut, har så mange mangler at den ikke oppfyller dette kravet. Sakens opplysning er derfor ikke så «god som mulig» og står ikke i forhold til de risikoene som her gjør seg gjeldende i særlig verdifull og sårbar natur. Det foreligger ikke en redegjørelse for forslagens virkning, jamfør naturmangfoldloven § 20,2.



Et vedtak basert på dette kunnskapsbildet vil være beheftet med en alvorlig saksbehandlingsfeil.

Noe av dette kan skyldes at staten har bedt om at forslaget skulle behandles «så raskt som mulig» og skulle på høring bare to uker senere. Det er neppe mulig å få en bedre oversikt over området på denne tiden, men at Miljødirektoratet har gitt Statsforvalteren en umulig oppgave, kan ikke begrunne fravikelse av sentrale saksbehandlingsregler.

Vi vil ellers minne om hva klima- og miljøministeren 10. februar i år sa på Dagsnytt 18: «(...) regjeringen er veldig tydelig på at den [verneforskriften] blir ikke endret før man har besluttet om disse avbøtende tiltakene, og dette vil også komme på høring».

## Krav til høring

Statsforvalteren ble bedt av Miljødirektoratet om, og var forpliktet til, å sende forslaget om forskriftsendring på høring. Naturmangfoldloven § 20,1 sier generelt om folks rett til å komme med innspill i miljøsaker at det skal settes tidsrammer som sikrer reell mulighet til å påvirke beslutningen, og at allmennhetens skal gis «nødvendig informasjon». Om høringer spesielt sier § 20,2 at høringer skal finne sted i god tid før beslutningen skal tas. En effektiv høring vil være med på å sikre retten til å delta i demokratiske prosesser som berører miljøet, slik staten har forpliktet seg til etter Århuskonvensjonens artikler 3, 6 og 7.

Denne høringen har imidlertid to sentrale mangler.

For det første er det, som vist over, kun deler av det planlagte tiltaket som er på høring. Høringsinstansene inviteres til å uttale seg om et vedtak som det vil knytte seg bestemte forutsetninger til, men hvor innholdet av disse forutsetningene ikke er kjent. At vesentlige deler av et forslag som sendes på høring, skal utredes først etter høringen, undergraver effektiviteten av hele ordningen og er et åpenbart brudd med naturmangfoldloven § 20,1.

For det andre har staten heller ikke vært villig til å gi en lenger høringsfrist, slik at man kanskje kunne rukket å få et mer komplett bilde av det planlagte tiltaket. Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Lågendeltaets venner anmodet om forlenget høringsfrist utover lovens minimum på to måneder. Klima- og miljødepartementet avviste anmodningen i brev av 29. mars 2023.

I avslaget ble det vist til at spørsmålet om framføring av E6 forbi Lillehammer har vært gjenstand for politisk og forvaltningsmessig behandling i mange år, og at veien nå må føres fram uten ytterligere forsinkelser.

Dette er et åpenbart ugyldig standpunkt. At noe har tatt tid begrunner ikke at man kan sette til side folks rett til å delta i og ha en reell mulighet til å påvirke beslutninger som berører miljøet, eller nekte folk et mer komplett bilde av det som er foreslått. Direktoratets holdning bidrar til at høringen får preg av tom formalitet og dermed strider mot naturmangfoldloven § 20,2.

Høringen er ikke i tråd med lovens formål og ikke i tråd med lovens krav. Dette utgjør en saksbehandlingsfeil.

## Konklusjon

Regjeringens framgangsmåte i denne saken bærer preg av hastverksarbeid og ønsket om å drive gjennom en politisk beslutning så raskt som mulig. Det er valgt en framgangsmåte som kanskje teoretisk sett er mulig, men som framstår suspekt og undergraver tilliten til vernestatus, lovens system og Norges innsats for naturen i en naturkrise.

Vi har forståelse for at Statsforvalteren er satt i en håpløs situasjon. Men der noe ikke kan gjøres lovlig, kan det ikke gjøres i det hele tatt, uansett hvem som spør.

Under særlig henvisning til alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper, forvaltningslovens kap. VII, naturmangfoldlovens kap. V, Grunnlovens § 112, 2. ledd og Århuskonvensjonen, konkluderer vi med at regjeringens eventuelle forskriftsendring etter den initierte prosessen vil framstå som et tilfelle av myndighetsmisbruk. Vi ber regjeringen påse at sakens faktiske og rettslige sider blir tilstrekkelig opplyst.

Vi ber regjeringen stanse høringsprosessen og fastsette ny høringsfrist når forslaget til endring av verneforskriften er forsvarlig utredet.

Konsekvensutredningene, Miljødirektoratets vedtak og Norges ledende forskningsmiljøer fastslår at E6 Moelv–Øyer vil være svært negativ for natur og klima. Prosjektet gir mer biltrafikk og skaper dermed nye utfordringer med tanke på støy og andre lokale miljøutfordringer. Med det dramatisk økte kostnadsoverslaget veiprojektet nå har fått, med tilhørende negativ samfunnsøkonomi, burde konklusjonen være veldig tydelig for enhver ansvarlig regjering: Dropp dette prosjektet.

*Gina Gylver, leder, Natur og Ungdom*

*Truls Gulowsen, leder, Naturvernforbundet*

*Ole Midthun, leder, Naturvernforbundet i Innlandet*

*Terje Onshus, leder, Naturvernforbundet i Lillehammer og Øyer*

*Øyvin Aamodt, talsperson, Lågendeltaets venner*

Kopi til:  
Lillehammer kommune  
Nye Veier  
Klima- og miljødepartementet  
Samferdselsdepartementet