

Norges Naturvernforbund  
Lågendeltaets Venner

Trondheim, 19.12.2022

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
2022/10291

Saksbehandlere:  
Pål Foss Digre  
Tone Lise Alstad Eid

## Vedtak i klagesak om framføring av ny E6 på bru gjennom Lågendeltaet naturreservat

Vi viser til klagen på Statsforvalteren i Innlandets vedtak av 25. april 2022. Klagesaken ble oversendt fra Statsforvalteren 18. august 2022. På grunn av en teknisk feil mottok vi dokumentene først 2. september 2022.

### Vedtak

Miljødirektoratet endrer Statsforvalteren i Innlandet sitt vedtak.

Søknad om dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat for framføring av ny E6 på bru gjennom naturreservatet avslås.

Etter Miljødirektoratets vurdering er vilkårene i naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ om at hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig å gjøre unntak fra vernevedtaket for Lågendeltaet naturreservat ikke oppfylt.

Vedtaket er fattet etter naturmangfoldloven § 48 og forvaltningsloven § 34 fjerde ledd.

Dere kan ikke klage på vedtaket.

### Bakgrunn for saken

#### Vedtaket dere klager på

Statsforvalteren i innlandet fattet 25. april 2022 vedtak om å gi Nye Veier AS dispensasjon fra reglene i forskrift om Lågendeltaet naturreservat for å fremføre ny, fire-felts E6 på bru over Gudbrandsdalslågen og Våløya.

Statsforvalteren har vist til naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ som hjemmel for dispensasjonen. Statsforvalteren legger til grunn at tiltaket må anses som en "vesentlig samfunnsinteresse" og at det ikke finnes bedre alternative traseer utenfor eller i naturreservatet.

Statsforvalteren har satt en rekke vilkår for tillatelsen, herunder krav om at Nye Veier skal bekoste opprettelsen av Rykkhustjønnin naturreservat i Nord-Fron kommune og gjennomføre naturrestaureringstiltak i det foreslåtte reservatet.

Statsforvalteren har ikke funnet grunnlag for å endre vedtaket etter mottatt klage, og har oversendt saken til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse. Klagen gis samtidig oppsettende virkning, slik at tiltaket ikke kan iverksettes før klagesaken er avgjort.

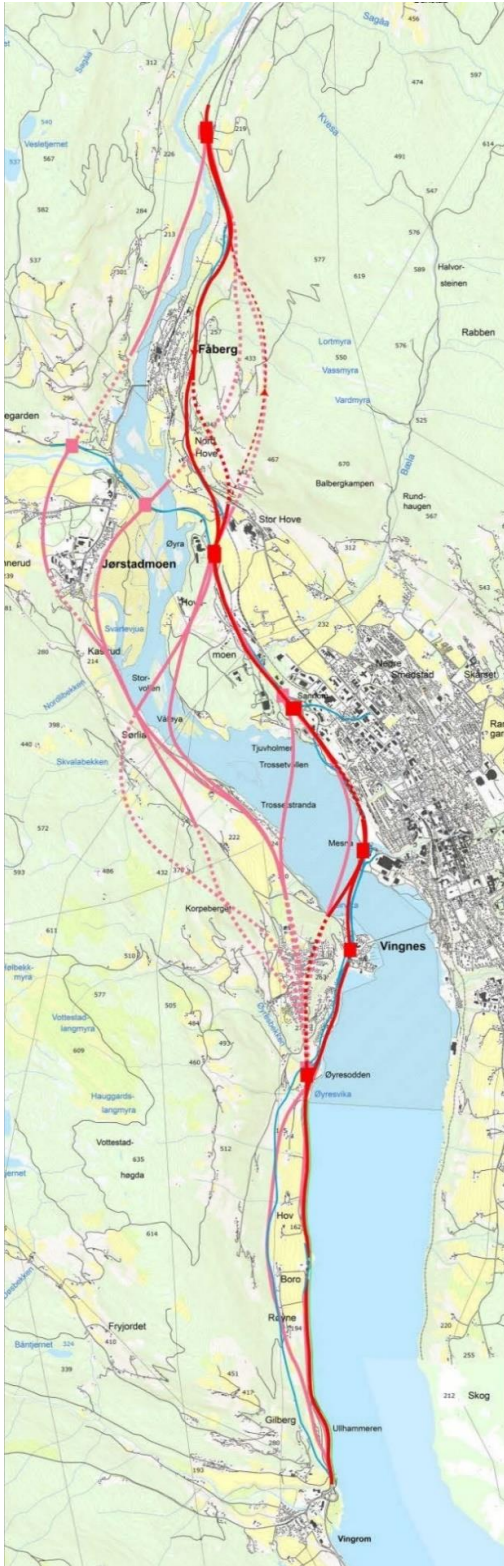
### **Planlegginga av E6 Moelv - Øyer**

Den planlagte brua gjennom Lågendeltaet naturreservat er en del av Nye Veiers prosjekt E6 Innlandet, delstrekning Moelv - Øyer. Utbyggingsprosjektet er inkludert i nasjonal transportplan (2022-2033) som del av transportkorridoren Oslo – Trondheim (korridor 6) og har også vært del av tidligere nasjonale transportplaner. I stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld.St.20 (2020-2021)) boks 11.6, angir regjeringa at ambisjonen for utvikling av denne korridoren er at regjeringa vil: *prioritere løsninger som legger til rette for utvikling av effektiv transport i og mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner, og effektive transportar for næringsliv og gjennomgangstrafikk.*

Prosjektet E6 Moelv – Øyer er også behandlet av Stortinget i Prop. 119 S. (2018-2019) *Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv Øyer i kommunen Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland fylker*. I proposisjonen gis det en beskrivelse av utbygginga der det blant annet framgår at vegen planlegges bygd som en motorveg med hastighet 110 km/t, og at det planlegges med ny trasé i tunell vest for bebyggelsen og bysentrum på Lillehammer, før veien skal krysse Lågen inn mot Hovemoen og Storhove. Proposisjonen nevner ikke at den beskrevne traseen innebærer at vegen må krysse Lågendeltaet naturreservat. I proposisjonen er den prissatte samfunnsnyttan av E6-utbygginga på strekningen Moelv-Øyer beregnet til minus 5,9 mrd. 2019-kroner.

Statens vegvesen utarbeidet i 2014 planprogram for kommunedelplan E6 Vingrom-Ensby. Figuren nedenfor viser veglinjene som ble vurdert. Alternativene som ble foreslått videreført for strekningen forbi Lillehammer var alternativ II-A-1 og II-A-2, som begge innebar ny bru nær dagens Lillehammer bru, og alternativ II-C-1 og II-C-2, som begge innebar kryssing ved Hovemoen.

Det eneste alternativet som helt unngikk Lågendeltaet naturreservat var alternativ IV-A med kryssing av Lågen nord for Fåberg. Alternativet ble ikke anbefalt tatt med i videre utredninger. I rapporten viser Statens vegvesen at alternativet vil føre til at E6 blir en veg for gjennomgangstrafikk, mens lokal- og regionaltrafikk til Lillehammerområdet fortsatt må bruke den gamle vegen. Mange av ulempene ved dagens veg vil derfor bli beholdt, samtidig som den nye vegen ville gi ulemper blant annet i form av konflikt med mulige utvidelser av det militære øvingsområdet på Jørstadmoen, kulturminner og kulturlandskap, viktige naturtyper og jordbruksareal. Alternativet innebærer også store byggekostnader.



Oversikt over vurderte veglinjer fra høring av planprogrammet. Stipla linjer viser tunneler. Linjer tegnet med kraftig rød farge ble av Statens vegvesen foreslått tatt med i det videre planarbeidet, og linjer markert med lys rød farge foreslått silt ut. Et alternativ med tunnel under Lågen er ikke uttegnet her.

I tillegg vurderte Statens vegvesen, etter oppfordring fra Statsforvalteren, en løsning med tunell under Lågen. Løsningen ble forkastet ettersom det sannsynligvis er svært dype løsmasser i området. En tunell må dermed bygges som en senketunell som graves ned i elvebunnen. Dette vil både være svært kostbart og medføre stor påvirkning på verneverdiene i reservatet.

Statsforvalteren hadde ved første gangs høring av plansaken innsigelser mot alle de utredete alternativene. For alternativene vest for Lågen var innsigelsene knyttet til forurenset grunn, konflikt med naturreservatet, ikke godt nok hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser langs sjø og vassdrag, samt jordvern hensyn og manglende utredning av lokaltilknytting fra søndre tunnelpåhugg.

For østside-alternativene var Statsforvalterens innsigelser knyttet til manglende hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser langs sjø og vassdrag, konflikt med naturreservatet, forurenset grunn, avvik fra statlig planretningslinje fordi en slik trase la opp til et utbyggingsmønster som ikke fremmet kompakte byer og tettsteder, manglende erstatningsareal for friområder egnet for eller i bruk av barn og unge, samt jordvern hensyn.

Statens vegvesen hadde selv innsigelser mot alternativene øst for Lågen. Innsigelsene var at vegen her ikke kunne oppfylle kravene til vegklasse H8 og hastighet 110 km/t, at den var i strid med føring fra Samferdselsdepartementet fra 2014 om at hovedveger i størst mulig grad bygges utenom byer og tettsteder og at utbyggingskostnaden var 1,3 – 1,7 milliarder kroner høyere enn vest-alternativet.

Både Lillehammer og Øyer kommune ga også uttrykk for at de foretrakk alternativet vest for Lågen. Øst-traseene ville over tid få økt trafikkbelastning tett på eksisterende bolig- og rekreasjonsområder, og ny E6 her ville beslaglegge store bynære arealer. Vest-traseene ville ta fjerntrafikk og mye tungtransport vekk fra bynære arealer, og det ville være enklere å knytte byen til vannet og gjøre området mer attraktivt for byutvikling.

Etter samordning av de statlige innsigelsene anbefalte deretter Statens vegvesen at Lillehammer kommune vedtok arealplan basert på løsningen med bru over Lågen ved Hovemoen. I det videre planarbeidet er vegtraseen justert slik at den krysser Lågen noe lengre sør enn det som framgår av arealplankartet. Lillehammer kommune vedtok 8. september 2022 og 24. november 2022 detaljregulering for E6 Roterud-Storhove der planlagt vegtrasé krysser Lågen og Våløya ved Hovemoen.

### Søknaden

Nye Veier AS sendte 10. desember 2021 søknad om dispensasjon fra forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat for anleggsarbeider og etablering av permanent veianlegg.

Det framgår av søknaden at Nye Veier ønsker å bygge en enkel spennarmert betongkassebru over Lågen og Våløya. Brua vil være ca. 540 meter lang og 21 meter brei. Veilinja vil ligge ca. 15 meter over høyeste regulerte vannstand i Lågen/Mjøsa og laveste høyde over Våløya vil være ca. 10 meter. Det vil være nødvendig med ei støttefylling på ca. 25 m<sup>2</sup> innenfor reservatet ved det søndre landkaret til brua. Brua vil videre fundamenteres på åtte par søyler inne i reservatet, hvorav fire vil være ute i Lågen og fire vil være på Våløya.

Nye veier beskriver videre i søknaden at brua i driftsfasen vil påvirke fuglelivet ved at støy, billys og hurtige bevegelige objekter kan medføre at en rekke fuglearter skyr områdene langs brua. Området i umiddelbar nærhet av brua vurderes som verdifullt for fuglelivet, men er ikke blant de spesielt verdifulle kjerneområdene i naturreservatet. Det svært viktige fugleområdet Storvollen, vil imidlertid ligge innenfor støysonen. Ei motorvegbru vil også kunne utgjøre en alvorlig kollisjonsfare for fugl, men brua skal utformes slik at den utgjør et minst mulig hinder for fuglene. De eksisterende kraftlinjene i området vurderes å utgjøre en større kollisjonsfare.

Motorvegbrua vil videre medføre brudd i kantsonen langs Lågen. Skyggevirkninger fra brua kan videre påvirke en forekomst av den truede (VU) mosearten kjempetjernmose i en dam på Våløya. Nye Veier vurderer det slik at det er lite sannsynlig at brua vil ha noen vesentlig betydning for produksjon, bestandspopulasjoner eller artssammensetning av fisk i reservatet, eller ha noen langtidseffekter for vandring av fisk.

Det framgår av søknaden at det trasévalget som ble gjort i kommunedelplanfasen har redusert mulighetsrommet for å unngå negativ påvirkning, og at en i prosjektfasen derfor har hatt særlig fokus på å minimere belastningene. Fyllingen ved landkaret i sør er derfor utformet med tanke på å gi vilt mulighet til å passere under vegen og det er også gjort tilpasninger av landkaret på Hovemoensida, blant annet av hensyn til rådyrbestanden. Videre vil brua bygges med to meter høye støyskjermene på hver side. Støyskjermene vil også redusere lysforurensninga fra brua. Det vil videre etableres støyvoll langs vegen utenfor reservatet. Brukonstruksjonen vil også utformes slik at de eksisterende høyspentledningene i området kan legges inne i brua.

I anleggsfasen vil det i forbindelse med fundamenteringa måtte etableres midlertidige fyllinger i Lågen for å etablere brupilarene. Fyllingene etableres slik at ei side av brua kan bygges om gangen, og vil sannsynligvis bli utført i to adskilte sesonger. Monteringa av selve brulegemet skjer ved at seksjoner av brua skyves fram ved hjelp av hydraulikk. Monteringa vil i liten grad påvirke reservatet.

### **Utdypende om Statsforvalterens begrunnelse for vedtaket**

Statsforvalteren peker på at en fire-felts motorveg dimensjonert for hastighet 110 km/t gjennom naturreservatet strider med vernevedtatekts formål og vil påvirke verneverdiene nevneverdig, men har vurdert at tiltaket er en vesentlig samfunnsinteresse, og at det er nødvendig å berøre naturreservatet.

Statsforvalteren viser til at trasevalget som nå er omsøkt er det eneste mulige alternativet ut fra de forutsetninger som er lagt for å ivareta denne samfunnsinteressen. I tillegg til at dette er traseen med minst skadevirkning på naturreservatet, er det ikke mulig å bygge en veg dimensjonert for 110 km/t i dagens E6-korridor av hensyn til både naturreservatet og andre interesser. En fire-felts veg med lavere hastighet i denne traseen er mulig å bygge, men den hadde fått svært store negative konsekvenser for naturreservatet både gjennom permanente og midlertidige inngrep samt økt trafikk i en av de viktigste delene av reservatet for trekkfugl. Dagens E6-trase ligger også svært tett på Lillehammer sentrum. Den oppfyller derfor ikke kravet om at nasjonale hovedveger skal føres forbi byer, og dermed ikke heller den samfunnsinteressen vegen skal ivareta.

Statsforvalteren trekker også fram at Lågendeltaet naturreservat har en sentral betydning som en del av et nettverk av vernede våtmarksområder helt fra Oslofjorden og Øyeren, langs Mjøsa og videre oppover Lågen med nasjonal/internasjonalt betydning for særlig trekkende vannfugl og truede naturtyper på flommark. Lågendeltaet er også nasjonalt/internasjonalt viktig for fisk da det utgjør et sentralt leveområde for nesten samtlige fiskearter i Mjøsa, som enten gyter innenfor eller oppstrøms deltaet.

Selv om ny E6 strider mot verneformålet og vil påvirke verneverdiene nevneverdig, mener Statsforvalteren at utredete konsekvenser tilsier at ny E6 på bru over Lågen og Våløya, fulgt opp med avbøtende tiltak, ikke vil resultere i at området mister sin økosystemfunksjon for naturverdiene og heller ikke mister sin verdi som naturreservat, jf. naturmangfoldloven § 10. Områdets viktigste funksjon som del av en trekk- og vandringskorridor for fugl og fisk vil bli svekket, og inngrepet innebærer ytterligere fragmentering av et allerede belastet økosystem, men Statsforvalteren mener likevel at disse hovedfunksjonene i stor grad vil bli opprettholdt.

Det er videre slått fast at det er mulig å beskytte tilsvarende naturverdier som blir berørt av ny veg gjennom Lågendeltaet, gjennom vern av Rykkhustjønnin. Dette området inngår i det samme nettverket av våtmarksområder, og det har ifølge Statsforvalteren høye, tilsvarende naturverdier som finnes i Lågendeltaet naturreservat, jf. § 48 andre ledd og siste trinn i tiltakshierarkiet om kompensasjon. Dette vil veie opp for den negative påvirkningen ny E6 får og som ikke kan avbøtes gjennom tilpasninger av tiltaket innenfor Lågendeltaet naturreservat. Totalt sett mener Statsforvalteren at tiltaket derfor ikke vil bidra til et netto-tap av naturverdier innenfor dette nettverket av nasjonalt/internasjonalt verdifull våtmark.

Ut fra dette er Statsforvalterens konklusjon at det er mulig å ivareta både naturverdiene innenfor det samlede nettverket av våtmarker som Lågendeltaet er en del av, og fremføring av ny E6 gjennom Lillehammer kommune. Begge er å regne som nasjonale interesser av vesentlig samfunnsmessig betydning. Statsforvalteren viser også til at vedtaket tar høyde for at eksisterende kraftledninger kan legges i brukroppen.

Statsforvalteren har vurdert om dispensasjon er det beste virkemiddelet når det er nødvendig å legge et tiltak av dette omfanget gjennom naturreservatet. Alternativet er å foreta en grensejustering slik at det berørte arealet tas ut av verneområdet, eller at vernet oppheves. Statsforvalteren vurderer det slik at verneverdiene og verneformålet best blir ivaretatt ved en dispensasjon fremfor å grense E6-traseen ut av naturreservatet. Dette for å ikke svekke beskyttelsen av det aktuelle arealet, som selv med ny E6 fortsatt vil ha stor verneverdi, særlig som en del av den helhetlige trekk- og vandringskorridoren for fugl og fisk langs vassdraget. Statsforvalteren ser det som svært viktig at området over og under brua fortsatt har beskyttelse, og at både vegen og høyspentledningene er underlagt verneforskriften. Det er avgjørende for naturverdiene at det både kan stilles vilkår i dispensasjonen for å best mulig ivareta disse verdiene, samt sikre et økologisk kompensasjonsareal, og også at framtidige arbeider ut over vedlikehold kan behandles etter verneforskriften.

### **Klagers argumenter**

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner sendte felles klage på vedtaket 16. mai 2022.



Klagerne mener vedtaket er i strid med verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat punkt IV nr. 1-4, og at vilkårene for å gi dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 ikke er oppfylt. Vedlagt klagen er en juridisk vurdering av vedtaket fra Dæhlin Sand Advokatfirma datert 6. mai 2022.

Klagerne mener dispensasjon er gitt på feilaktig grunnlag fordi "vesentlige samfunnsinteresser" forutsetter at også andre alternativer vurderes i saken. Statsforvalteren har ifølge klager unnlatt å pålegge utbygger utredning av alternativer og bruker utbyggers kravargument om at trasé for 110 km/t er eneste alternativ. Nasjonal transportplan 2022–2033 fra mars 2022 slår fast at regjeringen ikke vil planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder. Når Statsforvalteren ikke har påpekt dette overfor utbygger på et tidligere tidspunkt, mener klager dette må anses som en saksbehandlingsfeil, som igjen førte til en konklusjon om at dispensasjonsvedtaket er eneste mulige løsning. En slik snever saksbehandling må anses som uforsvarlig og ikke i tråd med alminnelig og god forvaltningspraksis.

Klagerne mener videre tiltaket er i strid med internasjonale forpliktelser. Lågendeltaet naturreservat innehar store nasjonale og internasjonale verneverdier, som også må anses som særlig viktige samfunnsinteresser. Derfor skulle alternative traseer som i langt mindre grad påvirker naturreservatet negativt vært krevd utredet. Norge har forpliktet seg til å bidra i den internasjonale dugnaden om å redusere farlige klimaendringer og stanse naturtapet, og vedtaket bryter ifølge klager med begge disse internasjonale forpliktelsene.

Klagerne mener Statsforvalteren legger feil premisser til grunn for etablering av kompensasjonsområder, og viser til arbeid med vern av Rykkhustjønnin naturreservat som et såkalt kompensasjonstiltak. Rykkhustjønnin innehar så store naturkvaliteter at det uansett tilfredsstiller normal verneprosess og burde vernes, og området ligger hele 68 kilometer unna Lågendeltaet. Å tillate nye, omfattende inngrep i et naturreservat av nasjonal og internasjonal verneverdi, og forsøke å gjøre dette akseptabelt med vernevedtak på et annet verneverdig våtmarksområde milevis unna, kan ifølge klager på ingen måte kalles kompensasjon. Nødvendige kompensasjons- og restaureringstiltak er utelatt fra vedtaket og klager mener dette må anses som en betydelig svakhet i saksbehandlingen.

Høyspentlinjer gir en dobbeltbarriere sammen med lav bru ved kryssing av deltaet. Statsforvalteren 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. Vedtaket av 25. april 2022 setter ingen slik forutsetning, og dermed vil ny bru øke den samlede belastningen på området, i strid med verneforskriften.

Vestlig trase 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 ta 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.

Klager mener disse to sakene bryter med eksisterende lovverk i/nær et fredet naturreservat og vassdrag, og vil føre til et stort irreversibelt naturtap. Sakene 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 forringelse av drikkevannskilden.

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 området verneverdier. Disse restaureringstiltakene må gjøres uavhengig av veisaken, men må også følge veisaken videre når alternativer utredes og ny løsning kan vedtas.

### **Statsforvalterens merknader til klagen**

Statsforvalteren har ikke funnet grunnlag for å endre vedtaket, og har oversendt saken til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse. Klagen gis samtidig oppsettende virkning, slik at tiltaket ikke kan iverksettes før klagesaken er avgjort.

Statsforvalteren er enig i at ikke ethvert større samferdselsprosjekt er å anse som en "vesentlig samfunnsinteresse", men viser til at også rundskriv til tidligere naturvernlov av 1970 hadde dette som eksempel. Statsforvalteren mener at dersom det ved vedtakelse av ny lov var meningen å endre forvaltningens forståelse og praksis etter gammel lov, burde dette fremgå tydelig av forarbeidene eller lovteksten. Statsforvalteren legger til grunn at naturmangfoldloven § 48 kan hjemle bygging av større samferdselsanlegg, og har lagt til grunn at dagens vei ikke holder akseptabel standard med tanke på sikkerhet og framkommelighet.

Både østsiden og vestsiden ble utredet ved første gangs høring av kommunedelplanen. Det ble besluttet at det ikke var ønskelig å bygge en ny firefelts E6 som er dimensjonert for lavere hastighet enn 110 km/t på østsiden, også av hensyn til verneverdiene i reservatet. Dette betyr at vestsiden med kryssing av Lågendeltaet først ble aktuelt etter gjennomgang og utredning av andre alternativer. Det er Stortinget som vedtar hvilke veier som skal bygges ut og hvor høye bompengene skal være, og det vises til føringer fra Stortinget. Statsforvalteren mener vilkårene for å gi dispensasjon er oppfylt.

Når det gjelder vern av Rykkhustjønnin, viser Statsforvalteren til at området ikke har vært foreslått vernet som del av en verneplan, og dersom Rykkhustjønnin ikke vernes som kompensasjonsareal, vil området med all sannsynlighet ikke bli et naturreservat. Et eventuelt vernevedtak ligger i så fall langt frem i tid. Når det gjelder avstand fra erstatningsarealet til Lågendeltaet vises det til vurderinger som fremgår av vedtaket. Valg av avbøtende tiltak er ellers mer eller mindre direkte knyttet til reguleringsplanen for ny E6, og delvis også avlastet veg. Kompensasjonsplanen konkluderer med at den nye vegen utløser behov for et erstatningsareal, selv med valgte avbøtende tiltak.



Ved siden av fragmenteringen av verneområdet og økosystemet, er den største negative effekten av ny bru barrierevirkningen for fugl. Statsforvalteren mener vern av Rykkhustjønnin er en god måte å fullt ut kompensere for tap av vernekvalitet i Lågendeltaet. Selv om området ligger nesten sju mil nord for der inngrepet skjer, har det svært store naturkvaliteter og er både trekk- og hekkeområde for de samme fugleartene som bruker Lågendeltaet. Det vil altså ligge i det samme nettverket av verneområder som § 48 nevner spesielt. Det finnes ikke områder av tilsvarende høy kvalitet og likhet som de verneverdier som går tapt nærmere Lågendeltaet og som ikke er vernet allerede.

Når det gjelder omlegging av høyspentlinjer, foreligger det ikke vilkår om omlegging av disse, kun vilkår om tilrettelegging for slik omlegging. Prosessen for vurdering av høyspentlinjene er beskrevet i vedtaket. Ledningene vil ikke lenger måtte flyttes for å få plass til broen, og den videre prosessen knyttet til ledningene er usikker. Statsforvalteren har utarbeidet et utkast til tillatelse etter forurensningsloven til utslipp fra anleggsfasen, utslipp fra mudring og utfylling i Mjøsa og Lågen, samt gjenbruk av sprengstein fra Brøttumformasjonen i forbindelse med utbygging av ny E6 mellom Roterud og Storhove. Statsforvalteren viser til at vurderinger knyttet til forurensning i Lågendeltaet behandles i denne saken.

### **Andre merknader til klagen**

Naturvernforbundet har i møte med Miljødirektoratet presentert klagen og klagegrunnene. I tillegg viser Naturvernforbundet til Statsbudsjettet for 2023 hvor det fremgår på s. 107 i fagproposisjonen for Samferdselsdepartementet:

*"Regjeringen har vurdert muligheten for å nedskalere veiporteføljen i Nasjonal transportplan 2022-2033. Et resultat av dette er at forslag til endringer i veinormaler nå sendes på høring. Endringene som Statens vegvesen foreslår, vil gi andre rammebetingelser for valg av standard i planleggingen av veier framover. Eksisterende planer vil oppdateres til gjeldende veinormaler før prosjekter igangsettes, og slik vil endringene slå inn i porteføljene. Videre vil Samferdselsdepartementet be virksomhetene finne gode løsninger på transportutfordringene med et begrenset rom for budsjettvekst framover. Dette forsterker det oppdraget som både Statens vegvesen og Nye Veier allerede har, om å lete etter endringer som øker nytten og reduserer kostnadene i prosjektene."*

Videre viser Naturvernforbundet til Nasjonal transportplan 2022-2023 som blant annet sier at Regjeringen vil "ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder", og at dette også er uttalt av statsråden som svar på skriftlig spørsmål (Dokument nr. 15:2735 (2021-2022)).

### **Tilleggsopplysninger etter oversendelse av klagen til Miljødirektoratet**

Statsforvalteren i Innlandet varslet i brev av 7. oktober 2022 til Miljødirektoratet om forhold i Nye Veiers søknad etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Det vises til at det var kommet ny informasjon om erosjonssikring av flere av pilarene til den planlagte brua. Statsforvalteren vurderte dette til å være inngrep som ikke omfattes av gjeldende dispensasjon, og har gjort en tilleggsvurdering av tiltaket. Statsforvalteren oversendte 4. november 2022 sin vurdering av erosjonssikring av pilarer.

Konkret gjelder dette fare for endringer i bunnforhold i reservatet og nedstrøms krysningssområde for ny bru over Lågen, og fare for erosjon og senking av bunnen oppstrøms bruområdet i anleggsperioden.

Ut fra de opplysninger som er gitt fra Nye Veier, mener Statsforvalteren at faren for bunnsenkning og erosjon i elvebunnen oppstrøms bruområdet under anleggsperioden er liten, forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak.

Statsforvalteren finner ikke grunnlag for å endre sin tilrådning til Miljødirektoratet, men tilrår at det stilles følgende tilleggsvilkår til dispensasjonen:

- Ved utgraving for erosjonssikringstiltak skal det graves i retning nedstrøms fra oppstrøms med slak skråning for å ikke lage en oppdemming oppstrøms samt få en så laminær strømningsprofil som mulig over byggegrop.
- Så snart som mulig etter utgraving skal byggegrop plastres og videre erosjonssikres.
- Ved behov skal bunn av byggegrop dekket fortløpende med et lag filtermasse (20-150) som avbøtende tiltak for partikkelspredning og erosjon i den begrensede tiden før tilbakefylling med erosjonssikringsmasser.
- Bunnsstrat fra området hvor brua skal bygges og erosjonssikring skal skje skal tas ut og legges tilbake oppå erosjonssikring for å reetablere en så naturlig elvebunn som mulig, dvs. ved akse 1,2,3,4, 8 og 9.
- Erosjonssikringa skal ikke påvirke vassdraget og naturreservatet negativt. Det er ikke tillatt å bruke syredannende bergarter innenfor naturreservatet. Detaljer omkring dette reguleres nærmere gjennom forurensingslov og forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

## Miljødirektoratets vurderinger

Vi er klageinstans i saken, og kan derfor prøve alle sider av den. Vi kan også ta hensyn til nye omstendigheter og forhold som ikke er tatt opp i klagen.

### **Reglene som gjelder for vurdering av tiltaket gjennom Lågendeltaet naturreservat**

Lågendeltaet naturreservat ble vernet ved Kronprinsreg.res. 12. oktober 1990. Naturreservatet dekker et areal på ca. 7.230 dekar, hvorav ca. 495 dekar er landareal. Formålet med vernet er 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.

Det følger av verneforskriften punkt IV nr. 1 – 4 at all vegetasjon i vann og på land er fredet mot enhver form for skade og ødeleggelse. Alt vilt herunder deres hi, reir og egg, er fredet mot enhver form for skade, ødeleggelse og unødig forstyrrelse. Det er forbudt å iverksette tiltak som kan endre de naturgitte forhold, som f.eks. oppføring av bygninger anlegg og faste innretninger, framføring av nye luftledninger, jordkabler og kloakkledninger, bygging av veier, drenering og annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling, planering og lagring av masse.

Nord for Vingnesbrua er motorisert ferdsel til vanns og til lands, samt lavtflyging under 800 fot over naturreservatet, forbudt. I tida f.o.m. 15. april t.o.m. 14. mai, er all ferdsel til vanns og på gruntområder i Mjøsa og Lågen mellom reservatets søndre grense og linja Svinerumpa – Mosodden, forbudt.



Området ved Våløya hvor omsøkt bru skal krysse Lågendeltaet naturreservat

Verneforskriften har ikke unntaksbestemmelser som åpner for at det kan gis tillatelse til bygging av vei og bru innenfor naturreservatets grenser. Etter naturmangfoldloven § 48 kan imidlertid forvaltningsmyndigheten, i denne saken Statsforvalteren i Innlandet, gjøre unntak fra vernevedtaket dersom tiltaket ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig.

På grunn av tiltakets størrelse og de inngrep som kreves, samt tiltakets formål, legger vi til grunn at eneste mulige hjemmel for å kunne gi tillatelse er at hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør at fremføring av ny fire-felts E6 gjennom verneområdet er nødvendig.

Det må derfor vurderes om tiltaket er en vesentlig samfunnsinteresse, og om trasé gjennom Lågendeltaet naturreservat er nødvendig. Dersom man kommer til at vilkårene er oppfylt, medfører ikke dette at tiltakshaver har *krav* på tillatelse. Naturmangfoldloven § 48 første ledd sier at forvaltningsmyndigheten *kan* gjøre unntak og det må foretas en konkret vurdering av om tillatelse skal gis. I § 48 annet ledd første punktum, gis noen føringer for denne skjønnsutøvelsen: *I avveiningen mellom øvrige vesentlige samfunnsinteresser og hensynet til verneområdet skal det særlig legges vekt på verneområdets betydning for det samlede nettverket av verneområder og om et tilsvarende verneområde kan etableres eller utvikles et annet sted.*

Ved behandling av klagen skal prinsippene i nml §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer for de vurderinger som gjøres, jf. nml § 7. Dette er viktige prinsipper som skal sikre at avgjørelsen så langt det er rimelig skal bygge på vitenskapelig kunnskap (§ 8), at man ved manglende kunnskap skal være føre-var, slik at mulig vesentlig skade på naturmangfoldet unngås (§ 9), at det tas hensyn til et tiltaks samlede belastning (§ 10), at det legges til grunn at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11), samt at et tiltaks gjennomføring tar utgangspunkt i miljøforsvarlig driftsmetoder, teknikk og lokalisering (§ 12).

### Tiltakets påvirkning på verneverdiene

Konsekvensutredningen viser svært stor negativ konsekvens for verneområdet for både øst- og vest-alternativene. Øst-alternativene kom litt bedre ut for reservatet enn vest-alternativene, framfor alt fordi øst-alternativene krysset i et område med allerede store inngrep fra før, herunder E6. Dagens E6 og øst-alternativene krysser imidlertid reservatet i et område med særlig verdi for fugl. Denne delen av reservatet vurderes å ha større verdi for fuglelivet enn området i den omsøkte vest-traseen ved Våløya. Fagrapport naturmangfold (E6 Roterud-Storhove) har vurdert konsekvensene for naturmangfold for den traseen som ble fastsatt i kommunedelplanen, herunder konsekvensene for Lågendeltaet naturreservat. Det fremgår av rapporten at verneområdet vurderes å ha *svært stor verdi* og påvirkningen er vurdert å gi tilstand som *sterkt forringet*, dette gir "svært stor negativ (----)" konsekvens for verneområdet, ved gjennomføring av tiltaket.

Miljødirektoratet er ikke enig i Statsforvalterens vurdering av at tiltaket ikke vil føre til netto tap av viktig våtmarksnatur. Nedbygging av våtmark fører til et netto tap av våtmarksnatur. Et eventuelt vern av Rykkhustjønnin som naturreservat vil imidlertid kunne bidra til å redusere tapet av **vernet** våtmark i Gudbrandsdalslågen. Rykkhustjønnin er et viktig våtmarksområde, ikke minst som et supplement til det nærliggende Hundorp naturreservat. Området innehar nok også til en viss grad mange av de samme viktige funksjonene for vannfugl som Lågendeltaet, men området ligger 50-60 kilometer lenger opp i vassdraget og vil derfor etter vår vurdering ikke fullt ut kunne kompensere for utbygging i et deltaområde i utløpet av vassdraget.

Miljødirektoratet mener det heller ikke kan legges vesentlig vekt på at kryssing av naturreservatet lengre nord berører en mindre sårbar del av området, så lenge den eksisterende traseen fortsatt vil benyttes til lokal- og regionaltrafikk, og det dermed må påregnes fortsatt mye trafikk her.

Framføring av ny vei gjennom naturreservatet i tillegg til eksisterende trasé, vil medføre at den samlede belastningen på verneverdiene blir stor, jf. naturmangfoldloven § 10. Dette kommer i tillegg til eksisterende kraftlinjer som går over Lågen i området hvor fremføringen av ny E6 planlegges. Gjennom prosessen med planlegging av ny veg har det vært vurdert å legge disse kraftledningene i kabel. Miljødirektoratet ser at dette er et tiltak som kunne redusert den samlede belastningen på verneverdiene, og Statsforvalteren har også gjennom vilkår i vedtaket lagt til rette for at slik kabling kan gjennomføres. Imidlertid krever tiltaket behandling etter energiloven. I alle tilfelle vil det være et tiltak som ikke kan iverksettes før etter en viss tid. Miljødirektoratet mener derfor at fordelene ved en eventuell kabling av eksisterende kraftledninger ikke kan hensyntas i vurderingen nå, da det er usikkert om dette blir gjennomført.

### Er vilkårene for å gi dispensasjon oppfylt?

For at det skal kunne gis dispensasjon må begge vilkår i unntaksbestemmelsen være oppfylt; både kravet om vesentlig samfunnsinteresse, og at det er nødvendig at veien legges gjennom naturreservatet.

Ordlyden i naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ er en videreføring av den tidligere naturvernloven § 23 som hjemlet adgang til å gjøre unntak fra vernevedtak for tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning.

I NOU 2004:28 uttalte lovutvalget (punkt 17.2.8.2): "*Utvalget ser det som vesentlig at en dispensasjonsadgang ikke blir brukt til å uthule vernet i strid med formålet med vernevedtaket ...*

*Utvalget har videre vurdert om det bør være en mer generelt formet dispensasjonsadgang for tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning, slik naturvernloven § 23 har. I så fall mener utvalget at betingelsene burde gjøres noe strengere enn i dag, særlig ved å fastsette i loven at bare interesser av nasjonal betydning kan gi grunnlag for dispensasjon etter dette alternativet".*

I Ot.prp. nr. 52 (2008-2009) side 240 uttales om videreføringen av en tilsvarende hjemmel: "*Departementet ser at det kan tenkes tilfelle hvor tungtveiende hensyn av nasjonal betydning tilsier at det gjøres inngrep i et eksisterende verneområde. Verneområdet vil være et tungtveiende argument for å finne en løsning utenfor området, men trolig vil dette ikke alltid la seg gjøre....Departementet mener derfor det fortsatt bør være mulig å gi dispensasjon til tiltak av hensyn til vesentlige samfunnsinteresser.*

*Det kan også være at inngrep kan gjennomføres på en måte som ikke forringer verneverdiene vesentlig selv om det er i strid med de vedtatte vernebestemmelsene. Departementet mener derfor det fortsatt bør være mulig å gi dispensasjon til tiltak av hensyn til vesentlige samfunnsinteresser.*

*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 ..."*

Ordlyden i bestemmelsen sier ikke noe om at bestemmelsen kun omfatter nasjonale interesser, men i en tolkning av begrepet *vesentlige* samfunnsinteresser sier Inge Lorange Backer i sin kommentarutgave 2010 side 410, at samfunnsinteressene må være av *kvalifisert art*. I Rundskriv om forvaltning av verneforskrifter (veileder M106-2014 fra Miljødirektoratet) kap. 7.5 er det lagt til grunn at med vesentlig samfunnsinteresse menes tungtveiende hensyn av nasjonal betydning, som for eksempel viktige kommunikasjonsanlegg som flyplasser, jernbaner eller større samferdselsprosjekter.

Nye Veier viser i dispensasjonssøknaden til at E6 er landets viktigste riksvei, og svært viktig for Mjøsregionen, ettersom den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked. Utbyggingen av hele E6 Innlandet skal blant annet sikre bedre fremkommelighet for personer og gods og reduksjon i antall ulykker. Nye Veier mener dermed at utbyggingen representerer en vesentlig samfunnsinteresse. Midtrekkverket som er satt opp på deler av strekningen for å redusere ulykkestallene fører også til dårlig fremkommelighet for nødetatene og øvrige trafikanter ved stopp/berging. Ny E6 Moelv – Øyer vil dermed også kunne øke samfunnssikkerheten og beredskapen i regionen.

Utbyggingen av E6 Moelv-Øyer er en videreføring av allerede fullført utbygging av E6 Kolomoen-Moelv. Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv-Øyer er, som nevnt over, behandlet i Prop. 119 S (2018-2019). Her står det at prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t. Videre står det: "*E6 Moelv – Øyer er en del av en større satsning på utvikling av hovedveien fra Oslo til Nord-Vestlandet. Satsingen støtter oppunder generell vekst og verdiskaping i en region med 240 000 innbyggere som lever av eksport og privat næringsliv. Prosjektet*



*vil styrke Mjøsregionen som ett felles bo- og arbeidsmarked. Veistrekningen støtter videre oppunder utvikling av næringslivet i Gudbrandsdalen. Veistrekningen vil også ytterligere forsterke og videreutvikle E6 som hovedferdselsåre mellom Øst-/Sørlandet og Trøndelag/Nord-Norge.*" Det har vært en sterk trafikkvekst de siste årene, og trafikkprognosene viser sterk trafikkøkning i årene som kommer. I framskrivningen, gjort i 2018, ble det beregnet en årsdøgntrafikk (ÅDT) mellom 13–18000 i 2022. Krav til firefelts veg i dagen utløses ved ÅDT 12000, som gir dimensjoneringsklasse H3. For en H3-vei er det et krav at fartsgrensen skal være 110 km/t.

Veitbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet. Utbyggingen omfatter et funksjonelt og trafiksikkert veianlegg som inkluderer kjørebane med nødvendige grunnarbeider, bruer, tunneler, sideterreng, kryss, tekniske installasjoner samt eventuelle nødvendige veiltak for å knytte ny hovedvei til eksisterende veinett.

Veiprojektets samfunnsøkonomiske netto prissatte nytte er beregnet til om lag minus 5,9 mrd. 2019-kr. I tillegg vil de ikke-prissatte virkningene, som virkningene på natur og miljø, trekke den totale samfunnsøkonomiske lønnsomheten i ytterligere negativ retning. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til minus 0,58. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto prissatte nytte beregnet til om lag minus 5,3 mrd. kr.

Når naturmangfoldloven § 48 åpner for å gi dispensasjon til tiltak av vesentlig samfunnsinteresse, innebærer det en vurdering av at enkelte samfunnsmessige interesser kan ha så stor verdi, at de vil være viktigere å ivareta enn verneinteressene i området. Ordlyden i bestemmelsen, og lovens forarbeider, vektlegger at den aktuelle samfunnsinteressen skal være av kvalifisert art, dvs. vesentlig og tungtveiende. Forarbeidene gir ikke anvisning på hvorvidt det forutsetter at det aktuelle tiltaket skal være samfunnsøkonomisk nyttig. En naturlig forståelse av begrepet "vesentlig samfunnsinteresse" omfatter imidlertid etter Miljødirektoratets vurdering også den samfunnsøkonomiske verdien av den aktuelle samfunnsinteressen. 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 vernevedtaket.

#### Nærmere om nødvendighetskriteriet

Vilkåret om at det skal være "nødvendig" å gjøre unntak fra verneforskriften, er ikke nærmere konkretisert i lovens forarbeider. I Kommentartutgave til naturmangfoldloven (Inge Lorange Backer 2010) sies på side 410: "*... lar det seg gjøre å ivareta dem på annen måte, er ikke nødvendighetskriteriet oppfylt*".

Miljødirektoratet mener unntak fra verneforskriften kan være "nødvendig" selv om det er en teoretisk mulighet for å legge tiltaket utenfor verneområdet. Dette er også lagt til grunn av Borgarting lagmannsrett i dom om etablering av en kraftlinje gjennom Sør-dalen naturreservat (LB-2014-40408). I denne saken var alternativet en ferdig konsekvensvurdert trasé utenfor naturreservatet. I dommen uttaler lagmannsretten: "*Lagmannsretten peker på at en kraftlinje tilnærmet alltid kan legges utenfor/rundt et naturreservat. Imidlertid må det kunne tenkes tilfeller der "vesentlige samfunnsinteresser" er så sterke at verneinteressene må vike, og at nødvendighetsvilkåret*



*vil være oppfylt. Sentralt i vurderingen må likevel være å se om det foreligger alternative traséer. Vilkårene for dispensasjon vil sjelden være oppfylt der det foreligger en åpenbar alternativ trasé utenfor reservatet. Kan en alternativ trasé utenfor verneområdet etableres innen rimelig tid og til ikke uforholdsmessige kostnader vil vilkårene for dispensasjon, slik lagmannsretten ser det, ikke være oppfylt ... Dette må skje gjennom en konkret helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle."*

I vurderingen av om unntak fra verneforskriften er nødvendig må det derfor gjøres en konkret vurdering av om det finnes reelle alternative traseer, som enten ikke berører naturreservatet, eller berører naturreservatet i mindre grad. I vurderingen av om alternative traseer er reelle må det både tas hensyn til om alternativet oppfyller den aktuelle samfunnsinteressen, og om alternativet kan velges uten at det medfører uforholdsmessige merkostnader.

Gjennom plansaken ble flere alternative traseer vurdert. Kun et av alternativene lå i sin helhet utenfor naturreservatet, men dette alternativet ble silt ut før høring av kommunedelplanen. Alle gjenstående traseene ville berøre naturreservatet i større eller mindre grad. Statsforvalteren viser i sitt vedtak til at trasévalget som nå er omsøkt, med kryssing av Lågen og Våløya ved Hovemoen, er det eneste mulige alternativet ut fra de forutsetninger som er lagt for å ivareta den aktuelle samfunnsinteressen, nemlig en fire-felts motorveg dimensjonert for hastighet 110 km/t gjennom Lillehammer.

#### Gjelder forutsetningene for vegprosjektet fortsatt?

Forutsetningen om fartsgrense på 110 km/t står helt sentralt i saken og har vært avgjørende for hvilke traseer som er fullt ut utredet og dermed også hvilken trase det er søkt om og gitt dispensasjon til. Til forskjell fra Sørvaldalen-saken foreligger det her – ut fra forutsetningene - ikke en fullverdig utredning av et alternativ som ikke berører verneområdet. Vi er dermed nå ikke i en situasjon der vi kan velge mellom alternativer.

For at det da skal være **nødvendig** at det gis dispensasjon til omsøkt trase, er det avgjørende viktig å vurdere hvilke forutsetninger som lå til grunn for vegprosjektet og den omsøkte traseen og om disse forutsetningene fortsatt er gjeldende. I hvilken grad forholdet til verneområdet inngikk i forutsetningene for vegprosjektet må også vurderes.

Forutsetningen om fire-felts motorveg dimensjonert for hastighet 110 km/t, lå klart til grunn for vurderingene gjort av Stortinget i Prop. 119 S. (2018-2019).

Stortinget har imidlertid etter dette bedt regjeringen vurdere terskelen for når det skal bygges firefelts motorveger. Dette er omtalt slik i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2023 (Prop. 1S (2022-2023)) på s. 105: " *Stortinget har gjennom anmodningsvedtak nr. 35, punkt 23, 2. desember 2021 og nr. 844, 17. juni 2022 bedt regjeringen om å komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i Nasjonal transportplan for å sikre effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Stortinget har bedt om at regjeringen i den sammenheng vurderer veinormalene og en høyere terskel for når det skal bygges firefelts motorvei. Videre har Stortinget bedt regjeringen fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord.*"

Statens Vegvesen har i brev av 2. november 2022 derfor sendt på høring et forslag til endringer av dimensjoneringsklassene. Her foreslås det "å justere innslagspunktet for når man skal bygge H3, slik dimensjoneringsklasse H3 benyttes for ÅDT > 15 000", mens dimensjoneringsklasse H2, tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, foreslås å gjelde for ÅDT mellom 6 000 og 15 000.

Det er i budsjettproposisjonen for 2023 videre vist til konsekvenser for Nye Veiers portefølje dersom de anbefalte endringer i veinormalene legges til grunn. Det vises til at endringene vil få konsekvenser for flere av strekningene i porteføljen og bidra til redusert arealbeslag og mer vei for pengene, og at det kan være aktuelt å endre standard og omfang på flere av strekningene. I tillegg vil økt gjenbruk av eksisterende vei være aktuelt på flere strekninger. Det fremgår av omtalen i budsjettproposisjonen: "*Standard omfang blir også vurdert i pågående planprosesser på strekningen E6 Ulsberg-Melhus-Nedgård og på E6 Moelv-Øyer vil det bli vurdert å redusere hastigheten og gjennom det legge opp til økt gjenbruk av eksisterende vei.*"

I omtalen av videre prosess heter det: "*Endringene som Statens vegvesen foreslår, vil gi andre rammebetingelser for valg av standard i planleggingen av veier framover. Eksisterende planer vil oppdateres til gjeldende veinormaler før prosjekter igangsettes og slik vil endringene slå inn i porteføljene.*"

I Prop. 119 S. (2018-2019) – der dette vegprosjektet ble vedtatt av Stortinget – er det ikke omtalt at tiltaket vil berøre Lågendeltaet naturreservat.

Derimot er forholdet til verneområder generelt omtalt i Nasjonal transportplan fra 2021. Her fremgår det i punkt 1.3.4. at: "*Transportvirksomhetenes tiltak og aktiviteter kan bidra til negativ påvirkning på økosystemene blant annet ved fragmentering og ødeleggelse av naturtyper og leveområder, barriereeffekter, forstyrrelser av fugle- og dyrelivet, spredning av fremmede skadelige organismer, redusert vannkvalitet og spredning av miljøskadelige kjemikalier og plast*".

Videre fremgår det i planen at 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 her også referere klima- og miljøministerens svar på skriftlig spørsmål fra Miljøpartiet De Grønne om tillatelsen til ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat, (Dokument 15:2735 (2021-2022)), der det heter:

*"Når et område er vernet, er vernet ment å være varig. Terskelen for å gjøre inngrep i et verneområde skal være svært høy. Jeg mener derfor at nye samferdselsprosjekt ikke skal planlegges gjennom verneområder. Dette følger også av Nasjonal transportplan 2022-2033, og er viktig for at transportpolitikken bidrar til at de nasjonale miljømålene nås. Jeg legger til grunn at transportetatene heretter ikke planlegger nye samferdselsprosjekter gjennom verneområder."*

Vi mener at budsjettproposisjonens omtale av endret politikk for bygging av firefelts motorveger, omtalen av E6 Moelv-Øyer samt omtalen av konsekvenser for planlagte prosjekter gir betydelig

usikkerhet om forutsetningene for det omsøkte trasealternativet fortsatt er gjeldende. Et sentralt spørsmål her er om en planprosess bygd på disse nye forutsetningene ville resultert i samme trasé. Vi mener det ikke er opplagt. Dermed er det heller ikke klart at vegframføring i omsøkt trasé er nødvendig.

Vi er også i tvil om det ved Stortingets vedtak ble tatt hensyn til at veiprojektet berører et verneområde.

Usikkerhetene nevnt over gjør at det etter Miljødirektoratets vurdering vil være nødvendig med nye utredninger og en ny vurdering av om det finnes reelle alternative traseer utenfor naturreservatet, eller som berører naturreservatet i mindre grad.

Miljødirektoratets vurdering er etter dette at vilkårene i naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ om at hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det "nødvendig" med dispensasjon fra vernevedtaket for Lågendeltaet naturreservat ikke er oppfylt slik saken står nå.

### **Tidspunkt for vurdering av dispensasjon fra verneforskriften**

Miljødirektoratet konstaterer at søknaden om dispensasjon fra verneforskriften ble fremmet etter at prosessen etter plan- og bygningsloven hadde pågått over flere år og der antall alternativer etter hvert ble redusert, ut fra hensyn til andre interesser enn forholdet til verneområdet.

Naturmangfoldloven § 48 oppstiller ikke noe krav om at søknad etter ulike regelverk skal skje parallelt, men bestemmer at vedtak skal først fattes etter verneforskriften, dersom tiltakshaver *velger* å søke parallelt. I Sjørdalen-saken (LB-2014-40408) viste lagmannsretten imidlertid til lovens forarbeider, hvor departementet har forutsatt at det som utgangspunkt skal kreves at det foreligger dispensasjon etter verneforskriften før det gis tillatelse etter annet lovverk.

Ved større veiprojekter som dette, hvor flere alternativer tas ut gjennom planprosessen, er derfor handlingsrommet og muligheten for å ivareta hensynet til verneområdet begrenset når dispensasjonssøknaden fremmes så sent i prosessen. Miljødirektoratet mener en slik praksis er svært uheldig, og fører til en ubalanse i hvordan ulike interesser faktisk kan ivaretas. Forvaltningsmyndigheten for verneområdet, som i første omgang skal ta stilling til en dispensasjonssøknad, vil da være låst til kun å vurdere de alternativene som gjenstår etter avveining mot andre interesser enn verneinteressene. Miljødirektoratet mener dette ikke er i tråd med forutsetningene i lovens forarbeider om at hensynet til verneområdet skal veie tungt, og at bestemmelsen i § 48 kun skal være en sikkerhetsventil.

### **Oppsummering**

Etter Miljødirektoratets vurdering er vilkårene i naturmangfoldloven § 48 første ledd tredje alternativ ikke oppfylt.

Miljødirektoratet mener at et tiltak som har så stor negativ samfunnsøkonomisk verdi som det aktuelle veiprojektet, ikke kan sies å være en vesentlig samfunnsinteresse. Tiltaket har en negativ samfunnsøkonomisk prissatt nytte på minus 5,9 milliarder 2019-kroner. I tillegg kommer

de ikke-prissatte virkningene, som forringelsen av svært verdifull natur, som forsterker konklusjonen om at tiltaket er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Videre mener Miljødirektoratet omtalen av det aktuelle prosjektet i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2023, og høring av forslag til vegnormaler, er nye momenter som må tillegges vekt i vurderingen av om det er nødvendig å gjøre unntak fra vernevedtaket. Det er i budsjettproposisjonen vist til at endringer også vil få betydning for allerede planlagte prosjekter, og denne veistrekningen dispensasjonssaken gjelder er konkret nevnt. Miljødirektoratet mener det er en betydelig usikkerhet om forutsetningene om en firefelts motorveg med hastighet 110 km/t fortsatt gjelder. Miljødirektoratet mener disse nye momentene gjør det nødvendig med nye utredninger, og en ny vurdering av om det finnes reelle alternative traseer til den omsøkte traseen gjennom naturreservatet. Dermed mener vi at heller ikke nødvendighetsvilkåret for å gi dispensasjon er oppfylt.

I Sør-dalen-saken kom lagmannsretten til at nødvendighetsvilkåret ikke var oppfylt da det fantes en alternativ trasé utenfor naturreservatet. I denne saken ble alternative traseer silt ut gjennom den forutgående planprosessen, og mulige alternativer som ikke berører naturreservatet har derfor ikke vært en del av vurderingen etter naturmangfoldloven.

Miljødirektoratet mener dispensasjonsbestemmelsen i naturmangfoldloven § 48 ikke gir hjemmel til å gi dispensasjon til svært samfunnsøkonomisk ulønnsomme investeringer, og at det er uheldig at reelle alternativer i stor grad er låst gjennom forutgående planprosess.

Dersom Regjeringen likevel vil tillate framføring av veien gjennom Lågendeltaet naturreservat, mener Miljødirektoratet dette bør skje ved endring av verneforskriften, slik det ble gjort i saken om oppføring av kraftledning gjennom Sør-dalen naturreservat.

### **Konklusjon**

Miljødirektoratet tar klagen til følge. Søknad om dispensasjon fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat for framføring av ny E6 gjennom naturreservatet avslås.

Hilsen  
Miljødirektoratet

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent*

Ellen Hambro  
direktør

Knut Fossum  
seksjonsleder

## Kopi til:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET	Postboks 987	2604	LILLEHAMMER
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep	0030	OSLO
Lillehammer kommune	Postboks 986	2626	Lillehammer