



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/361-2

20. februar 2023

**Dok 8:118 S (2022-2023) om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Carl I. Hagen og Tor André Johnsen**

Jeg viser til brev 7. februar 2023 fra leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite om ovennevnte. Representantforslaget berører vedtak truffet med hjemmel i naturmangfoldloven, som hører inn under klima- og miljøministerens konstitusjonelle ansvar. Selv har jeg ansvar for oppfølging av Stortingets vedtak om utbygging og finansiering av E6 Moelv – Øyer, som representantforslaget også omhandler. Jeg besvarer derfor henvendelsen i samråd med klima- og miljøministeren.

Forslaget lyder:

*«Stortinget ber regjeringen omgjøre Miljødirektoratets vedtak om avslag etter naturmangfoldloven, fastholde tidligere bestemmelse om dispensasjon og slik sørge for å bygge ny E6 med firefelts standard gjennom Lågendeltaet som planlagt.»*

I desember 2021 sendte Nye Veier søknad til Statsforvalteren i Innlandet om dispensasjon til fremføring av ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat. Slike tiltak er i utgangspunktet forbudt, og krever særskilt tillatelse etter naturmangfoldloven § 48. Utbyggingen er en del av prosjektet E6 Roterud – Storhove som inngår i strekningen E6 Moelv – Øyer. Finansiering og utbygging av E6 Moelv – Øyer ble som nevnt behandlet i av Stortinget (Prop. 119 S (2018-2019)), og Samferdselsdepartementet har inngått utbyggingsavtale med Nye Veier. I april 2022 ga Statsforvalteren dispensasjon fra verneforskriften.

Miljødirektoratet behandlet klage over dispensasjon. De aktuelle vilkårene for å gi dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 er at «vesentlige samfunnsinteresser gjør det

nødvendig» å bygge veien i trase gjennom naturreservatet. Dette er svært strenge vilkår. Etter en konkret vurdering kom Miljødirektoratet til at vilkårene for å gi dispensasjon ikke var oppfylt. Miljødirektoratet tok klagen til følge, og avslo derfor søknad om dispensasjon fra verneforskriften for framføring av ny E6 gjennom naturreservatet. Miljødirektoratet foretok ikke en samlet vurdering av ulike alternativer veid opp mot hverandre. Direktoratet har primært gjort en rettslig vurdering. Miljødirektoratet pekte samtidig på at dersom regjeringen likevel vil tillate framføring av veien gjennom Lågendeltaet naturreservat, bør det skje ved endring av verneforskriften. Naturmangfoldloven er ikke til hinder for en slik løsning som Miljødirektoratet nevner. Dersom vilkårene for å gi dispensasjon til tiltak i et verneområde ikke er oppfylt er det mulig å legge til rette for et tiltak ved å endre verneforskriftens geografiske virkeområde. Det nye tiltaket blir dermed liggende utenfor verneområdet etter grenseendringen. Mens det er strenge vilkår for å gi dispensasjon, har ikke loven tilsvarende strenge vilkår for å justere vernegrensen eller gjøre andre endringer i verneforskriften. Forskriftsendring krever imidlertid avklaring i regjering og behandling i statsråd, mens en dispensasjon kan gis på lavere forvaltningsnivå. Jeg vil her også minne om at saken om E6 som forslagsstillerne viser til, gjennom Åkersvika naturreservat, ble håndtert som forskriftsendring som følge av at departementet vurderte at loven ikke ga hjemmel til dispensasjon. Vern er imidlertid ment å være varig og slike endringer skjer bare helt unntaksvis.

Regjeringen har tatt til etterretning Miljødirektoratets vurdering av lovgrunnlaget for å gi dispensasjon fra verneforskriften og har ikke sett grunnlag for å gjøre om på direktoratets vedtak. Den 9. februar 2023 besluttet regjeringen i stedet å starte arbeidet med å utarbeide forslag om å endre det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat slik at ny E6 kan føres frem i trasé i tråd med vedtatt reguleringsplan for prosjektet E6 Roterud – Storhove. Miljødirektoratet har fått i oppdrag å gjennomføre utredning og høring av forslag til endring av forskriften. Direktoratet vil ha dialog med Nye Veier AS om forslaget til nytt geografisk virkeområde. Endringen vil begrenses til det som er høyst nødvendig for å kunne bygge ny E6 i vedtatt trasé gjennom verneområdet.

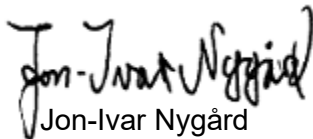
Regjeringen har videre satt som forutsetning for forskriftsendringen at det blir utredet og gjennomført ytterligere miljøforbedrende tiltak. Forslag til miljøforbedrende tiltak, utover de som følger av Statsforvalteren i Innlandets vedtak av 25. april 2022, skal utarbeides av Nye Veier AS sammen med lokale planmyndigheter, Statsforvalteren i Innlandet og i dialog med Miljødirektoratet.

Departementet har bedt Nye Veier AS om å utrede miljøforbedrende tiltak og oversende forslag til departementet så raskt som mulig og innen 12. mai 2023. Forslagene skal være tilstrekkelig utarbeidet til at regjeringen kan ta en beslutning om videre oppfølging av tiltakene. Framdriften for Nye Veier AS sitt oppdrag følger av Miljødirektoratets arbeid med forskriftsendringen. Jeg ber også om at Nye Veier AS tar initiativ overfor Statnett og Elvia for å se på ulike kabelløsninger i det aktuelle området med sikte på å redusere den samlede belastningen i Lågendeltaet naturreservat

Jeg finner det avslutningsvis nødvendig å gjøre oppmerksom på hva som eventuelt er konsekvensene av om Stortinget skulle be regjeringen om å omgjøre Miljødirektoratets vedtak. Et nytt vedtak må også være hjemlet i naturmangfoldloven. Miljødirektoratet har kommet til at lovens vilkår for å gi dispensasjon ikke var oppfylt. Jeg antar Stortinget ikke ser seg tjent med å be regjeringen om å treffe et vedtak som potensielt setter til side lover vedtatt av Stortinget. Jeg antar videre at Stortinget vil ta til etterretning at regjeringen har valgt å løse denne saken på en annen måte, innenfor lovens rammer, ved å åpne opp for å endre verneforskriften i stedet.

Forskriftsendringen, forutsatt ytterligere miljøforbedrende tiltak, gjør det mulig for Nye Veier AS å gjennomføre den helhetlige utbyggingen som er vedtatt i Stortingets behandling av Prop. 119 S (2018-2019) og fremgår av utbyggingsavtalen mellom departementet og selskapet. Med utbygging i planlagt trasé kan også prosjektet E6 Storhove – Øyer nord for Lågendeltaet bygges i tråd med reguleringsplaner som er godkjent i både Lillehammer og Øyer kommune.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
ABS/fg

Vår ref  
23/361-4

Dato  
1. mars 2023

**Spørsmål til Dok 8:118S S (2022-2023) om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer**

Planleggingen av ny E6 i Innlandet har pågått i flere tiår og er forankret gjennom vedtak både lokalt, regionalt og nasjonalt. Statens vegvesen ledet den innledende planleggingen fram til kommunale vedtak på kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby i juni 2018.

Stortinget har behandlet finansieringen av utbyggingen i Prop. 119 S (2018-2019) Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland.

Som det framgår av stortingsbehandlingen, har Nye Veier inngått vegutbyggingsavtale med Staten ved Samferdselsdepartementet om å gjennomføre utbyggingen basert på vedtatte kommunedelplaner for strekningen.

Spørsmålene i brevet svares ut punktvis og nummerert i samsvar med spørsmålsstillers punktliste. Samferdselsdepartementet vil bemerke at omfanget av spørsmålene var betydelig og ble gitt med en svært kort frist.

1. Veistandard har vært vurdert ved flere anledninger, med oppjusterte tall for forventet trafikkmengde og tilpasset utvikling av vegnormalene. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet ble det tatt hensyn til vegnormalendringer som nå er på høring, men enda ikke er vedtatt. Det vil si at prosjektet allerede er betydelig nedskalert sett opp mot hva som var planen i kommunedelplanfasen. Allerede i konseptvalgutredningen fra 2007 anbefalte Statens vegvesen at «E6 utvikles som 4-felts veg med fysisk midtdeler mellom Kolomoen og Lillehammer». Standard for E6 ble også vurdert i arbeidet med kommunedelplan for strekningene E6 Vingrom-Ensby. Statens vegvesen la firefeltsvei til grunn for konsekvensutredningene som dannet grunnlag for

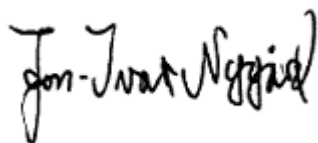
vedtak på planen. Bompengefinansiering er vedtatt lokalt basert på et firefeltskonsept med fartsgrense 110 km/t og valg av veistandard er videre forankret gjennom finansieringsvedtak i Stortinget.

2. En utbygging med redusert standard (100 km/t) langs eksisterende trase ble vurdert i arbeidet med kommunedelplanarbeidet for E6 Vingrom-Ensby. Etter en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser ble det både anbefalt og vedtatt trase på vestsiden av Lågen med kryssing av Lågendeltaet. Hvilke standard veien skulle ha og hvilke alternativer som skulle konsekvensutredes i kommunedelplanen, ble i 2014 besluttet av Lillehammer og Øyer kommuner gjennom behandling av planprogrammet for strekningen. I konsekvensutredningen inngår 0-alternativet, dagens E6 uten større tiltak, som sammenligningsgrunnlag.
3. Kunnskapen fra blant annet konseptvalgutredningen og konsekvensutredningene for E6 er tatt med i det videre arbeidet med reguleringsplan for E6 Roterud-Storhove. Nye Veier har i samarbeid med kommunene, fylkeskommunen og Statsforvalteren nedskalert prosjektet med mindre inngrep i reservatet. Løsningene som en i fellesskap har kommet frem til gjennom reguleringsplanarbeidet vurderes som en forbedret løsning for totaliteten i prosjektet.
4. Syredannende bergarter er en utfordring i mange byggeprosjekt, som på den nevnte strekningen mellom Grimstad og Kristiansand. Nye Veier er godt kjent med denne problemstillingen og det er gjort et grundig arbeid med å analysere fjellforekomsten på strekningen Roterud – Storhove. Det vil bli utarbeidet et program som beskriver hvilke masser som kan benyttes hvor. Programmet forankres gjennom en utslippstillatelse som vil regulere at massedisponeringen ikke vil utgjøre noen risiko for tilstøtende vassdrag.
5. Framskrivning av trafikk gjøres i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjene. Nye Veier har benyttet det standardiserte beregningsverktøyet som er utviklet av Statens vegvesen for bruk i sektoren. Økonomisk vekst, befolkningsvekst og andre faktorer er benyttet slik disse er gitt av Finansdepartementet og SSB.
6. Alle konsekvensvurderinger som gjøres i prosjektene tar utgangspunkt i den forventede trafikkveksten. Følgelig er forventet trafikkvekst tatt høyde for når konsekvensene er vurdert både for både prissatte og ikke-prissatte verdier.
7. Nye Veier skal prioritere strekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samtidig har selskapet fått i oppdrag å bygge ut de strekningene som ligger i selskapets portefølje, også strekninger med negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Stekningen E6 Moelv - Øyer ble prioritert for utbygging av Nye Veiers styre i 2018. Prioriteringen baserte seg på en helhetsvurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, strekningens modenhet for utbygging, trafiksikkerhet og lokalpolitisk tilslutning til delfinansiering med bompenger.

8. Nye Veier gjennomførte konkurranse om prosjektet E6 Roterud – Storhove og inngikk kontrakt med entreprenør for utførelse av byggearbeidene i 2022 før merkningen ble gitt.
9. E6 er hovedveien mellom nord og sør i Norge. Veien krysser Mjøsa ved Moelv og krysser tilbake over Gudbrandsdalslågen ved Lillehammer. Dette overordnede prinsippet har i svært lang tid ligget til grunn for videre utvikling av hovedveien mellom nord og sør. Lågendeltaet verneområde har stor utstrekning og det ble i forbindelse med kommunedelplanarbeid konkludert med at det ikke var realistisk å finne kryssingsmulighet over Gudbrandsdalslågen verken sør eller nord for verneområdet. Framtidig utvikling av E6 vil derfor uansett påvirke verneområdet, enten ved utvikling/utvidelse av E6 i eksisterende trase, eller ved en ny kryssing slik som nåværende planer tilsier.
10. Brotypen som er valgt for kryssing av Lågendeltaet gir en vesentlig mer skånsom byggeperiode enn brotypen skissert i kommunedelplanen. Broen er foreslått bygget etter lanseringsprinsippet. Dette betyr at brobanen bygges på land og skyves suksessivt ut over Lågen. Byggemetoden er vurdert som skånsom og er benyttet med suksess i flere prosjekt hvor det har vært viktig med særs skånsom utbygging. Broen er planlagt og prosjektert i henhold til gjeldende krav og retningslinjer. Konseptet gjør det også mulig å unngå arbeider inne i naturreservatet i særlig sårbare perioder for fuglelivet her. Forstyrrende arbeider utføres i vintersesongen i tråd med bestemmelser for reservatet.
11. Broen over Lågendeltaet er forenklet og kortet inn vesentlig i reguleringsprosessen. Reguleringsplanen har vært på høring og høringsinnspill er håndtert i denne prosessen. Statsforvalteren i Innlandet har bidratt i prosessen fram mot vedtak på reguleringsplanen i Lillehammer kommune. Miljøkrav til brobyggingen må håndteres i alle faser; planfase, bygge fase og driftsfase.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/361-6

13. mars 2023

### **3 spørsmål fra SV til Dok 8:118S S (2022-2023) om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer**

Vi viser til brev av 6. mars 2023 med følgende spørsmål:

1. I svarbrevet datert 1. mars 2023 kan vi ikke se at det er omtalt noen nullpluss-løsninger. Vi lurer på om kanskje nullpluss er forvekslet med 0-alternativer, men det vi spurte om var nullplussløsninger, eller tiltak som ofte gir høy måloppnåelse relativt til pengebruken. Vi vil derfor gjenta spørsmål 2: «I hvilken grad er det analysert en nullpluss-løsning der dagens vei beholdes gjennom reservatet, og der det brukes betydelige ressurser på støydemping der og overfor bebyggelsen i Lillehammer by?».
2. Hva er risikoen for syredannende leirskifermasse og kostnader knyttet til dette? Vi lurer spesielt på hva som er risikoen for at dette må deponeres, og hva som i så fall vil være kostnaden forbundet med det.
3. I hvilken grad harmonerer framskrivingen av trafikk med nullvekstmålet for de store byene og godsoverføringsmålet?

#### **Spørsmål 1**

Et 0+-alternativ ble vurdert helt innledningsvis i kommunedelplanarbeidet. Løsningen ble derimot ikke tatt med som ett av alternativene i det vedtatte planprogrammet for hva som skulle utredes, da det hadde svært svak måloppnåelse og ikke svarte på de prosjektutløsende behovene. 0+-alternativet løser ikke utfordringene knyttet til kø, og har også svært begrenset måloppnåelse knyttet nærmiljøulempene langs dagens vei. Alternativet ble følgelig ikke tatt med i konsekvensutredningen til kommunedelplanen.

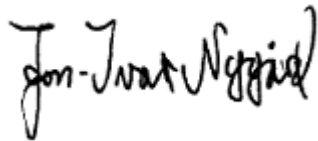
### **Spørsmål 2**

Nye Veier opplyser at de i sine analyser har lagt til grunn at deler av fjellet som består av leirskifermasser må kjøres på deponi. Det er i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen gjennomført kartlegging og det er gjort et anslag på omfanget av bergmasser som må deponeres. Det endelige omfanget vil kunne variere begge veier, men Nye Veier mener at anslaget for mengder og kostnader er dekkende for denne risikoen. Selskapets vurdering er verifisert av ekstern rådgiver. Kostnadene forbundet med dette er beregnet og inkludert i prosjektkostnaden. Gjennom geologiske og geokjemiske undersøkelser er det dokumentert at berget i sin helhet ikke er syredannende og dermed ikke medfører risiko for ytre miljø ved bruk av sprengstein til veibygging. Dette er også bekreftet gjennom vurderinger gjort av en uavhengig rådgiver. Statsforvalteren i Innlandet har i utslippstillatelsen angitt begrensninger for bruk av masser fra Brøttumsformasjonen. Det medfører at det ved utsprengning skal gjennomføres kartlegging av syrepotensialet i berget. Det er utarbeidet en prosedyre som angir hvordan kartleggingen kan gjennomføres.

### **Spørsmål 3**

Som omtalt i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 utarbeides framskrivinger av transporttettersspørsmål for å vise forventet utvikling dersom det ikke gjennomføres nye tiltak for å påvirke transportomfang eller transportmiddelomfang.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård