



STORTINGET

Innst. 264 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:118 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Carl I. Hagen og Tor André Johnsen om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag om umiddelbar igangsettelse av prosjektet E6 ved Lågendeltaet i Lillehammer.

Komiteen viser videre til Samferdselsdepartementets svarbrev av 20. februar 2023, samt departementets svarbrev av 1. og 13. mars 2023 på komiteens tillegsspørsmål. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at regjeringen har startet å utarbeide et forslag for å endre det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, merker seg at regjeringen har tatt til etterretning Miljødirektoratets vurdering av lovgrunnlaget for å gi dispensasjon fra verneforskriften, og at de ikke har sett grunnlag for å gjøre om på direktoratets vedtak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen har tatt til etterretning Miljødirektoratets vurdering av lovgrunnlaget for å gi dispensasjon fra verneforskriften. Miljødirektoratet har fått i oppdrag å gjennomføre utredning og høring av forslag til endring av verneforskriften.

Disse medlemmer vil peke på at det har vært utredet ulike trasévalg gjennom Lågendeltaet naturreservat som har blitt skrinlagt underveis, nettopp av hen-

syn til verneforskriften. Planleggingen av veien har nå pågått i over 15 år.

Disse medlemmer tror det å starte helt på nytt vil være feil, og at det er bedre å finne en serie tiltak som gjør at naturen kommer bedre ut totalt sett, og at den valgte traseen er en bedre løsning enn å starte på nytt eller utvide gammel vei, også for naturen.

Disse medlemmer mener det skal være en svært høy terskel for å tillate inngrep i verneområdene, men at det samlet sett i dette tilfellet er den beste løsningen også for verneområdet.

Videre peker disse medlemmer på at en forutsetning for endring av verneforskriften er at det blir utredet og gjennomført ytterligere miljøforbedrende tiltak. Forslag til miljøforbedrende tiltak ut over det som følger av Statsforvalteren i Innlandet sitt vedtak av 25. april 2022, skal utarbeides av Nye Veier AS sammen med lokale planmyndigheter og Statsforvalteren, og i dialog med Miljødirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Miljødirektoratet sa nei til ny E6 nordover fra Moelv, over Lågendeltaet naturreservat, og at Miljødirektoratet legger til grunn at ny E6 ikke lenger skal regnes som en vesentlig samfunnsinteresse. Disse medlemmer mener det er regjeringen som har skapt usikkerheten rundt prosjektets samfunnsinteresse. Disse medlemmer er ikke i tvil om at ny E6 utgjør en vesentlig samfunnsinteresse. E6 er Norges viktigste samferdselsåre. God vei og jernbane er en forutsetning for at folk kan bosette seg der de har lyst i landet, og for at vi kan ha gode jobbmuligheter og at næringslivet kan ha gode utviklingsmuligheter i alle landsdeler.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har landet på å endre verneforskriften, og at det arbeidet er i gang. Etter endringen av forskriften skal ny E6 kunne føres fram i tråd med vedtatt reguleringsplan. Samtidig har regjeringen forutsatt at det blir utredet og gjennomført ytterligere miljøforbedrende tiltak. Det er derfor usikkert når Nye Veier kan gjenoppta arbeidet. Det er inngått kontrakt med entreprenør, og kostnadene løper. Disse medlemmer mener derfor det bør avklares hvor lang tid forskriftsarbeidet vil ta, for å bidra til mer forutsigbarhet for utbygger og for framdriften i prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet finner i denne sammenheng grunn til å påpeke at forprosjekteringen og forberedelsene til vegutbyggingen i overveiende grad har pågått i Høyre og Frps regjeringsperiode, under de samme vilkår og forvaltningsmessige bestemmelser som utløser vedtaket som nå foreligger fra Miljødirektoratet om å ikke innvilge dispensasjon fra verneforskriften. Disse medlemmer reagerer på

forsøkene på ansvarsfraskrivelse, der tidligere regjeringspartier retter ubegrunnede anklager mot dagens regjering for situasjonen som har oppstått.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg regjeringens forslåtte prosess for utbygging av ny E6, der man velger å ikke fastholde Statsforvalterenes vedtak om dispensasjon fra verneforskriften, men gir Miljødirektoratets snuoperasjon i saken medhold. Det settes så i gang en mer omfattende prosess med endring av forskriftens virkeområde med påfølgende høringsrunde. Disse medlemmer mener at Statsforvalterens vedtak i saken burde fastholdes da dette representerer en helhetsvurdering som hadde tjent både veiprojektet og lokalmiljøet godt. Her ville man raskt kunne gå i gang med utbygging av prosjektet med fullverdig firefeltsstandard slik Stortinget allerede har bestemt. Disse medlemmer frykter nå en ny lengre byråkratisk prosess, og der det samtidig blir et press på Nye Veier om å redusere kvaliteten på veien. Disse medlemmer mener det nå legges opp til en byråkratisk prosess som vil svekke den nye veiens standard, effektivitet og sikkerhet.

Disse medlemmer mener at Stortingets tidligere vedtak i saken skal følges opp så raskt som mulig. Veiprojektet skal bygges ut helhetlig med firefeltsstandard. Etter mange års planlegging og forarbeider må nå prosessen gjennomføres raskt og ubyråkratisk. På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Miljødirektoratet før jul konkluderte med at bygging av en motorvei gjennom et naturreservat strider mot verneforskriften. Skal det gis dispensasjon, må det være en vesentlig samfunnsinteresse som taler for dette, og inngrepet må være nødvendig. Miljødirektoratet konkluderte med at det ikke er tilfellet. Dette medlem finner regjeringens forslag om å endre forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat svært oppsiktsvekkende. Dette medlem mener det er helt uakseptabelt å bygge en motorvei gjennom et naturreservat, som er landets strengeste verneform. Lågendeltaet har hatt lovens strengeste vern siden 1990, og bygging av veier nevnes eksplisitt i verneforskriften som et inngrep som ikke kan tillates i naturreservatet.

Dette medlem mener vi trenger mer vern, ikke mindre, slik det internasjonale naturtoppmøtet nylig har slått fast. Dette medlem viser til at ved å la Lågendeltaet være i fred kan vi beskytte 226 forskjellige

fuglearter – 59 av dem på den norske rødlisten, viktige rasteplasser for trekkfugl, overvintringsområder for fugler og et mangfold av fisk og insekter.

Dette medlem viser til at veibygging har store miljøkonsekvenser. Dette medlem peker på at bygging av mer motorvei for høyere fart og økt kapasitet også vil bidra til økt trafikk og dermed forsterke flere andre miljøproblemer som støy, energiforbruk, utslipp av svevestøv og utslipp av mikroplast samt flere utfordringer relatert til arealbruk.

Dette medlem vil også peke på at den samfunnsøkonomiske netto nytten for E6 Moelv–Øyer er på minus 6,1 mrd. 2020-kroner. Dette medlem mener at det da bør være åpenbart at dette veiprojektet ikke er en vesentlig samfunnsverdi, men tvert imot har en negativ totalverdi for samfunnet, og at det derfor er uansvarlig å bygge denne motorveien gjennom et naturreservat. Dette medlem vil også peke på at tross ny vei vil trafikken på dagens vei fortsatt være stor. Istedenfor ny motorvei foreslår dette medlem å gjøre mindre utbedringer på dagens vei, som f.eks. støyskjerming. I tillegg må det etableres midtrekkverk der det mangler. En ny, utbedret E6 bør følge dagens trasé i 2/3-feltsvei. Dette vil gi høy trafikksikkerhet og antakelig en større samfunnsnytte enn en 4-feltsvei for 110 km/t i ny trasé, når kostnader og ulemper ses i forhold til nytteeffekten. Dette medlem vil også peke på at bompengene vil bli vesentlig mindre med denne løsningen.

Dette medlem viser også til at ved lavere fartsgrense enn 100 km/t er vi tilbake til det opprinnelige forslaget for strekningen Roterud–Storhove, forbi Lillehammer i dagens trasé i øst med 80–90 km/t. Dette medlem peker på at dette var et forslag både innbyggere og myndigheter hegnat om før Nye Veier i oktober 2016 kom inn og satte 110 km/t som vilkår for å prioritere prosjektet. Dette medlem peker på at lavere fartsgrense muliggjør 2/3-feltsvei, og gjenåpner dermed muligheten for gjenbruk av eksisterende østsidetrasé hvor kryssing av fredningsområdet kan skje på eksisterende Lillehammer bru. Dette medlem påpeker at denne løsningen ikke vil være i konflikt med fredningsbestemmelsene for Lågendeltaet naturreservat.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E6 mellom Moelv og Øyer over Lågendeltaet naturreservat og sette i gang arbeidet med å finne andre løsninger som ikke er i strid med vernebestemmelsene.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til behandlingen av Dokument 8:79 S (2022–2023) og Innst. 211 S (2022–2023) fra energi- og miljøkomiteen, der Venstres posisjon om E6 gjennom Lågendeltaet er klarlagt.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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 og vedtatt av Stortinget.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E6 mellom Moelv og Øyer over Lågendeltaet naturreservat og sette i gang arbeidet med å finne andre løsninger som ikke er i strid med vernebestemmelsene.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mars 2023

Erling Sande

leder

Kirsti Leirtrø

ordfører



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.

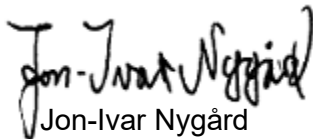
Regjeringen har videre satt som forutsetning for forskriftsendringen at det blir utredet og gjennomført ytterligere miljøforbedrende tiltak. Forslag til miljøforbedrende tiltak, utover de som følger av Statsforvalteren i Innlandets vedtak av 25. april 2022, skal utarbeides av Nye Veier AS sammen med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

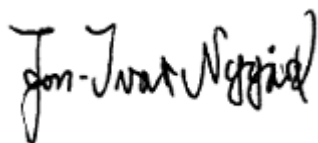
vedtak på planen. Bompengefinansiering er vedtatt lokalt basert på et firefeltskonsept med fartsgrense 110 km/t og valg av veistandard er videre forankret gjennom finansieringsvedtak i Stortinget.

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.

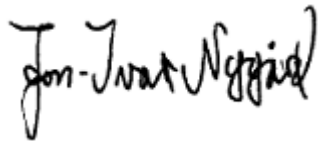
Spørsmål 2

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

