

# Innholdsfortegnelse

J.post 4 - Gard Stadheim - Miljøforbedrende tiltak - Vedlegg	4
J.post 4 - Gard Stadheim - Miljøforbedrende tiltak	6
J.post 5 og 6 - Eystein F. Husebye - Miljøforbedrende tiltak - Vedlegg 1(2)	7
J.post 5 og 6 - Eystein F. Husebye - Miljøforbedrende tiltak - Vedlegg 2(2)	13
J.post 5 og 6 - Eystein F. Husebye - Miljøforbedrende tiltak	14
J.post 7 - Anne Berit Brobakken	15
J.post 8 - Kari Haddeland	16
J.post 9 - Tommy Johansen	17
J.post 11 - Erik Aamodt - Miljøforbedrende tiltak	18
J.post 12 - Silje Helland	19
J.post 13 - Naturvernforbundet mfl. - Miljøforbedrende tiltak bla.	20
J.post 14 - Kari Jensen	22
J.post 17 - Torgrim Hallvardson Rygnestad	28
J.post 18 - Stein Schinstad - Miljøforbedrende tiltak o.l.	29
J.post 19 - Svar fra SF på j.post 13	30
1 Svar på forespørsel om forlenget høringsperiode - Høring av forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet NR	30
J.post 20 - Svar fra KLD på j.post 13	32
1 bmkReceiver	32
2 Sdo_AMReferanse	32
3 Sas_ArkivSakID	32
4 Sdo_DokNr	32
5 Tbl_Kopitul_3__sdk_navn__1__1	33
6 Tbl_Kopitul_3__sdk_navn__2__1	33
7 TblAvsMot__Sdm_Amnavn__1__1	34
8 TblAvsMot__Sdm_Amadr__1__2	34
9 TblAvsMot__Sdm_AmPostnr__1__3	34
10 TblAvsMot__Sdm_AmPoststed__1__4	34
11 TblAvsMot__Sdm_Amnavn__2__1	34
12 TblAvsMot__Sdm_Amadr__2__2	34
13 TblAvsMot__Sdm_AmPostnr__2__3	34
14 TblAvsMot__Sdm_AmPoststed__2__4	34
15 TblAvsMot__Sdm_Amnavn__3__1	34
16 TblAvsMot__Sdm_Amadr__3__2	34
17 TblAvsMot__Sdm_AmPostnr__3__3	34
18 TblAvsMot__Sdm_AmPoststed__3__4	34
19 TblAvsMot__Sdm_Amnavn__4__1	34
20 TblAvsMot__Sdm_Amadr__4__2	34
21 TblAvsMot__Sdm_AmPostnr__4__3	34
22 TblAvsMot__Sdm_AmPoststed__4__4	34
23 TblAvsMot__Sdm_Amnavn__5__1	34
24 TblAvsMot__Sdm_Amadr__5__2	34
25 TblAvsMot__Sdm_AmPostnr__5__3	34

26 TblAvsMot__Sdm_AmPoststed__5__4	34
J.post 21 - Naturvernforbundet forts. j.post 13	35
J.post 22 - WWF - Miljøforbedrende tiltak mm.	36
J.post 23 - Gjøvik kommune - Miljøforbedrende tiltak mm.	37
J.post 24 - Sondre Lindgeen - Miljøforbedrende tiltak mm.	38
J.post 26 - Eystein F. Husebye - Miljøforbedrende tiltak endelig versjon	39
J.post 30 - Lågen fiskeelv sone 1 - Miljøforbedrende tiltak mm	44
J.post 31 - Bane Nor	45
J.post 32 - Svein Hoelseth - Miljøforbedrende tiltak	46
J.post 33 - Vegforum Innlandet - Miljøforbedrende tiltak mm	47
J.post 34 - Birdlife Norge - Miljøforbedrende tiltak mm. - Vedlegg	48
J.post 34 - Birdlife Norge - Miljøforbedrende tiltak mm.	56
J.post 37 - Arne Digernes	58
J.post 47 - Henriette Hultmann	59
J.post 48 - Arne J. Mortensen - Miljøforbedrende tiltak mm.	60
J.post 50 - Lågen fiskeelv sone 1 - Miljøforbedrende tiltak mm.	62
1 Sisteside underskrift.pdf	67
2 Statsforvalteren i Innlandet 28042023.pdf	62
J.post 51 - Nye Veier	68
J.post 53 - Ida Rydeng	72
J.post 54 - Lillehammer kommune - Protokoll	73
J.post 54 - Lillehammer kommune - Saksframlegg	74
J.post 60 - Freia Catana Aasdalen	77
J.post 61 - Thomas Sundal	78
J.post 63 - Norges Jeger- og Fiskerforbund Oppland	79
J.post 66 - Kari Bentzen	80
J.post 71 - Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken - Miljøforbedrende tiltak mm.	81
J.post 72 - Martin Harehjeld	83
J.post 74 - Lina Helseth Haug	84
J.post 76 - Extinction Rebellion Norge	85
J.post 77 - Jan Ove Vasaasen på vegne av Lillehammer sportsfiskerforening	86
J.post 80 - Vegard Byrkjeland Aasen på vegne av fotoprojektet Light Lines	87
J.post 82 - Fredrik Andreas Stadtler	88
J.post 84 - Spire	89
J.post 85 - Thomas Krogh	93
J.post 86 - Øyvin Aamodt	94
J.post 87 - Ingunn Haavemoen, gruppeleder Lillehammer Senterparti	97
J.post 88 - Yara Efarah	104
J.post 89 - Statens vegvesen - Miljøforbedrende tiltak mm.	105
J.post 90 - Finn Audun Grøndahl fra Randsfjordmuseet og Reidar J. D. I. Voith	107
1 Reidar J. D. I. Voith,	108
2 Finn Audun Grøndahl, Randsfjordmuseet	108
J.post 93 - Oppland Bonde- og Småbrukarlag - Miljøforbedrende tiltak mm.	109
J.post 94 - Norunn Grande	110
J.post 95 - Ragnhild Holmen Bjørnsen - inkl. AAB avmerket tekst	111

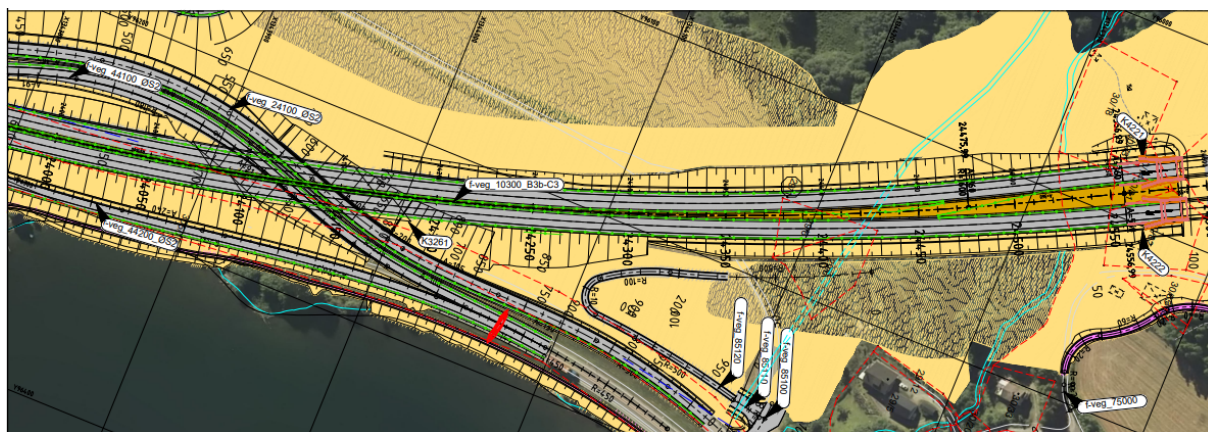
J.post 95 - Ragnhild Holmen Bjørnsen	117
J.post 96 - Calum Macintyre på vegne av Light Lines Project	123
J.post 97 - Hilde Hoven	124
J.post 98 - Øvre Mjøsa Trolling og Fiske - Miljøforbedrende tiltak mm.	128
J.post 99 - Helge Gjerde på vegne av flere velforeninger og sameier - Miljøforbedrende tiltak mm - Vedl.	140
J.post 99 - Helge Gjerde på vegne av flere velforeninger og sameier - Miljøforbedrende tiltak mm	148
J.post 100 - Nils Faarlund, talsperson for Råd for øko-filosofi	150
J.post 101 og 102 - Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Lågendeltaets venner	173
J.post 103 - Hilde Hoven på vegne av anonym innsender	183
J.post 104 - Lågen fiskeelv sone 1 - Miljøforbedrende tiltak mm - Kopi av brev til Nye Veier	189
1 Sisteside underskrift Nye Veier.pdf	194
2 Nye Veier AS 01052023.pdf	189
J.post 105 - Lillehammer sportsfiskerforening - Miljøforbedrende tiltak mm.	195
1 Innspill til miljøkompenserende og avbøtende tiltak i forbindelse med ny E6-trasé forbi Lillehammer	195
1.1 Våre innspill til kompenserende tiltak er som følger:	195
1.2 Tiltak knyttet til brukryssing ved Hovemoen/Våløya	196
J.post 106 - Innlandet fylkeskommune, administrativ uttalelse - Miljøforbedrende tiltak mm. - Vedlegg	198
J.post 106 - Innlandet fylkeskommune, administrativ uttalelse - Miljøforbedrende tiltak mm.	203
1 Høringssvar - Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat - Administrativ uttalelse	203

## Forslag til avbøtende tiltak for E6 forbi Lillehammer

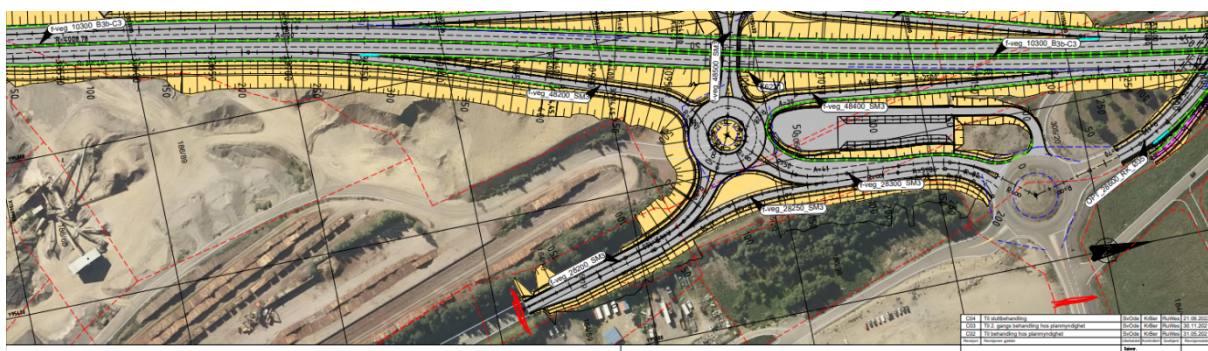
Forslaget mitt er et tiltak for å begrense trafikken over Lillehammer bru og forbi Lillehammer på dagens E6 ved å hindre trafikklekkasje pga. bompenger på ny E6 mellom Øyresvika og Storhove.

Jeg foreslår at det settes opp to bomstasjoner på dagens E6 ved hhv. Øyresvika (mellom splitt på E6 og kryss på Vingnes) og en bom på dagens E6 rett sør for krysset på Storhove. Bomstasjonene programmeres slik at dersom et kjøretøy kun registreres i én av disse to bommene, så blir kjøretøyet ikke belastet med bomavgift. Dersom samme kjøretøy derimot registreres gjennom begge disse bommene innenfor et tidsintervall på f.eks 15 eller 20 minutter, så belastes tilsvarende bomavgift som ved kjøring på ny E6 mellom Øyresvika og Storhove.

Et slikt system, der bare bomavgift belastes ved passering av begge bommene, ikke enkeltvis vil sikre at lokaltrafikk til/fra Lillehammer ikke blir belastet. Men de som måtte velge å kjøre dagens E6 gjennomgående må betale tilsvarende som på ny E6. Dette mener jeg i praksis vil fjerne all trafikklekkasje fra ny E6. Det vil da ikke være mulig å kjøre dagens E6 for å slippe unna bompenger, uten å ta et lengre stopp et sted på veien. Ved plassering av bommen på Storhove på dagens E6 sør for ny kryssinfrastruktur vil også trafikk fra Gausdalsarmen foretrekke ny E6 sørover fra Storhove.



Figur 1: Eksempel på plassering av bomstasjon i Øyresvika vist med rød strek.



Figur 2: Eksempel på plassering av bomstasjon(er) i Storhove vist med føre streker.

På Storhove kan det eventuelt også etableres en bomstasjon med samme funksjon på Storhovearmen, for å hindre trafikklekkasje via fv. 213 (antatt å være mindre aktuell rute for å unngå bompenger).

Foreslår for øvrig fartsgrense 80 km/t Øyresvika-Vingnes, 60 km/t Vingnes-Sannom og 80 km/t Sannom-Storhove (evt. 60 km/t på sistnevnte strekning dersom det blir en ekstra rundkjøring mellom Sannom og Storhove). Miljøfartsgrense på 40 km/t Vingnes-Strandtorget utsatte tider av året av hensyn til fuglelivet kan være mulig. Nedsatt fartsgrense der det ikke er spesielle hensyn som tilsier det vil ikke være nødvendig med bomsystem som foreslått over.

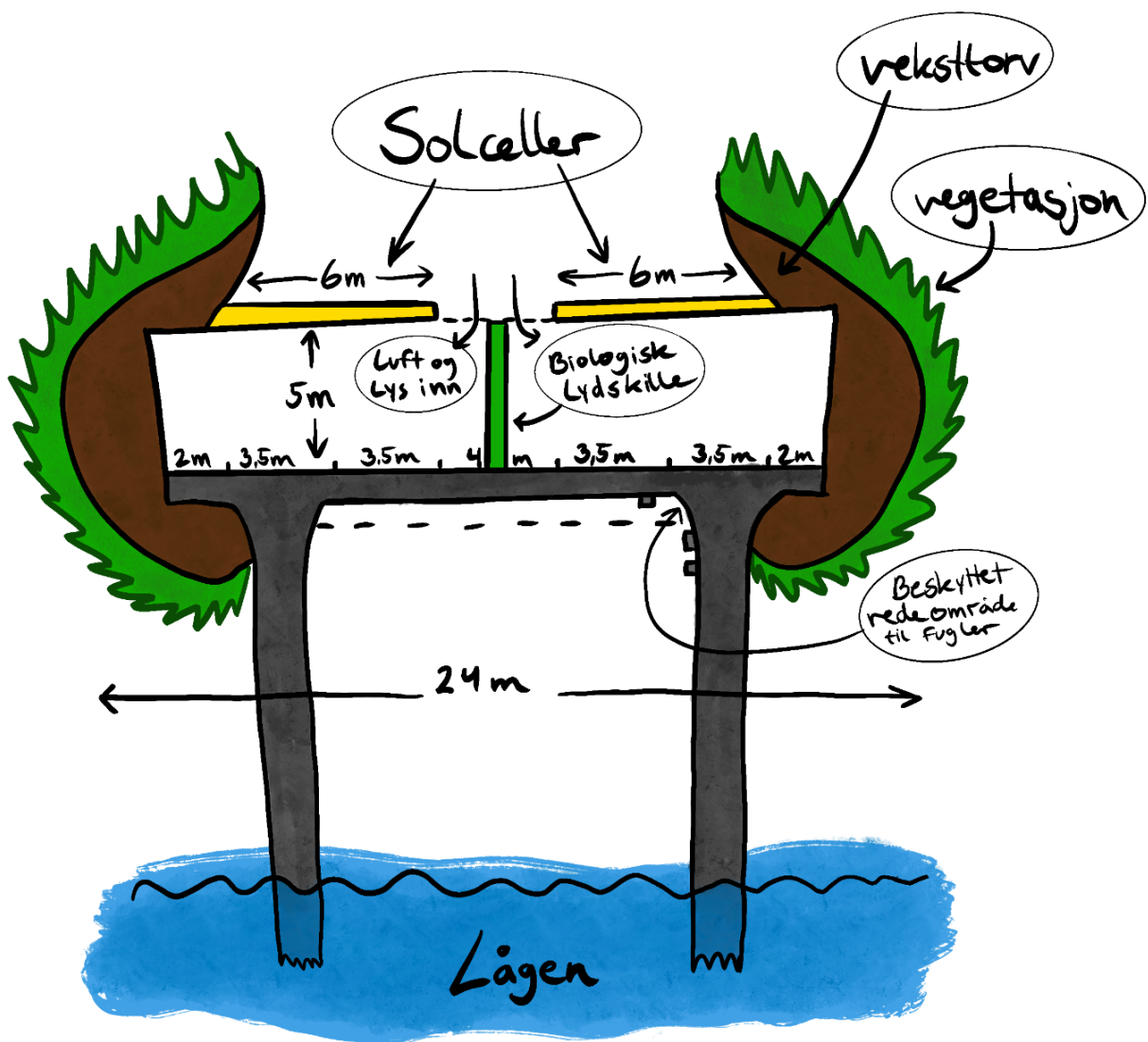
Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 03.03.2023 12:06:26  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Gard Stadheim  
PÅVEGNEAV : Meg selv  
E-POSTADRESSE : gard\_stadheim@hotmail.com  
UTTALELSE : Se vedlegg som sidevegsbommer som ikke vil belaste lokaltrafikken  
LASTOPP : [Forslag til avbøtende tiltak.docx](#)

# Høring - hva om vi kledde broen?



Eystein F. Husebye

[ey-f-hus@online.no](mailto:ey-f-hus@online.no)

# Ingeniører har utformet en bro over Lågendeltaet naturreservat



Livet i deltaet vil ta skade – hva gjør vi?



Vi kan samarbeide med naturen om  
avbøtende tiltak. Tårnseilere og låvesvaler  
vil samarbeide med oss



Dompap og kjøttmeis vil samarbeide med  
OSS



Einer, Bjørk og Furu vil samarbeide med oss



Blåbær, tyttebær og krekling vil samarbeide med oss



Sommerfugler, marihøner og bier vil samarbeide med oss



Ender og elg vil samarbeide med oss

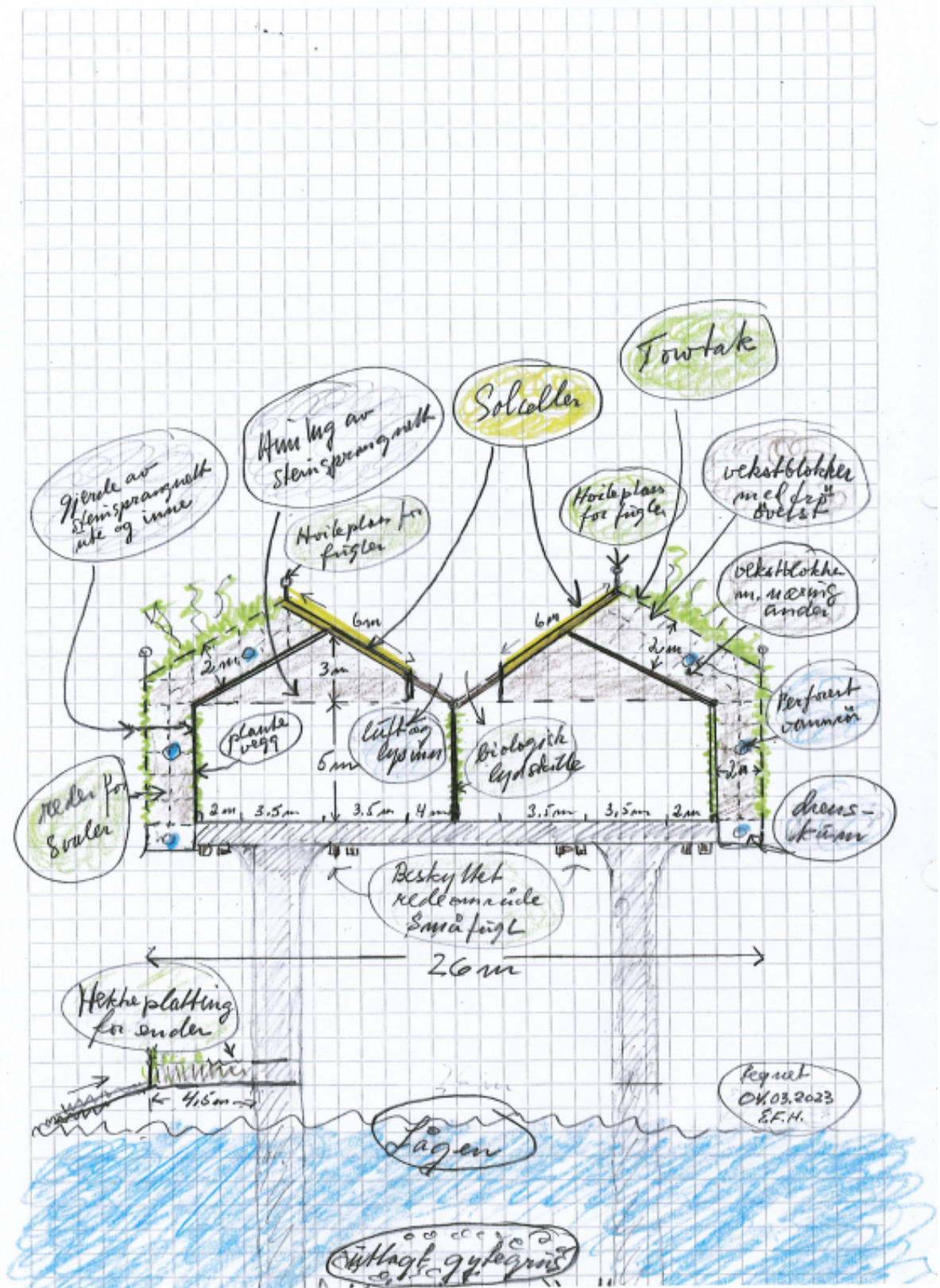


Livet i naturen tar broen for et nytt fjell - med plass for nytt liv



«Enn om vi kledde fjellet», sa eneren til bjerken og furuen – (Bjørnstjerne Bjørnsons fortellig «Arne»)

En natur- og klimatilpasset bro:



**Eystein F. Husebye**

[ey-f-hus@online.no](mailto:ey-f-hus@online.no)

# Prinsipper og omfang

## *Overordnet grunnlag:*

Broen blir sterkt eksponert for sollyset gjennom hele året

Dette gir optimale vilkår for etablering av plantemasse ved fotosyntese på tilrettelagte vilkår

Da følger artene etter og nyttiggjør seg plantemassen

Og et rikt biologisk mangfold på og rundt broen utvikles over tid

## *Konstruksjonsprinsipp:*

Broen er en hybridløsning med samvirke av betong – trevirke – biomasse

Trevirket over kjørebanelen bærer biomassen og forankrer rotsystemene i betongen under

Kjørebanelen utstyres med rails og belysning etter gjeldende regler

Broen har lavt utslipp av trafikkstøy, vegstøv, forurenset vann og lys til omgivelsene

## *Solceller*

Broen er utstyrt med solceller for bedre klimatilpasning. Om dette er riktig kan diskuteres. Kalkylen viser at solcellene på broen (i 540 meters lengde og i 12 meters brede) vil gi 1 mill kwh/år. Strømmen kan brukes til vegbelysningen o.l. gjennom deltaet.

## *Variable laster fra vind og snø*

Overbygningen av biomasse på broen påfører betongkonstruksjonen under endrede vektlaste. Også endrede variable laster fra vind og snø må vurderes. Dette kan medføre at viktige detaljer i betongstrukturen må forsterkes. Kappen av biomasse over betongbroen vil beskytte denne mot erosjon og gi mindre behov for omfattende vedlikehold gjennom levetiden for betongbroen.

## *Anleggsfasen*

Tiltakshaver Nye Veier AS har satt sin anleggsperiode til tre år. De avbøtende tiltak som foreslås for broen her, vil delvis kunne utføres i anleggsperioden. Etableringen av biomassestrukturen med bjelkelag og vekstmedier må utføres etter den satte anleggsperioden. Dette er montering av lokal- og prefabrikerte komponenter og betyr relativt lav anleggsstøy. Perioden settes til ett år.

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 06.03.2023 12:42:19  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Eystein F. Husebye  
PÅVEGNEAV : Innspill til høring  
E-POSTADRESSE : ey-f-hus@online.no  
UTTALELSE : Jeg sender et innspill til høringen - to filvedlegg: "Hva om vi kledde broen" og "Kort om prinsipper og omfang". Håper dette kommer vel frem til dere, og at det kan gi inspirasjon til å finne gode avbøtende tiltak. Med vennlig hilsen Eystein F. Husebye, mobil 90638591  
LASTOPP : [Lågendeltaet naturreservat 01.03.2023.docx](#)

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 08.03.2023 11:06:17  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Anne Berit Brobakken

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : annbrobak@hotmail.com

UTTALELSE : Jeg er imot 4- felts motorvei i Lågendeltaet! Man opphever ikke fredning!

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 08.03.2023 12:27:09  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Kari Haddeland  
PÅVEGNEAV :  
E-POSTADRESSE : haddelandk@gmail.com  
UTTALELSE : Rødt  
LASTOPP :



Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 08.03.2023 13:38:34  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Tommy Johansen

PÅVEGNEAV : La deltaet leve og begyn å føre noe ordentlig politikk som gagnar omgivelsene i stedet for bare å ødelegge.

E-POSTADRESSE : tjohansen060@gmail.com

UTTALELSE : Politikere kan vel holde de løftene som betyr noe till folket i stedet for å ødelegge naturen for at folk ska komme sen fortere til hytta. Fy fan dette er et skammens kapittel for politikken.

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 09.03.2023 10:49:36  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Erik Aamodt

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : lisebergaren@yahoo.no

UTTALELSE : Hei! Først og fremst må jeg si jeg støtter ny firefelts E-6 Moelv-Øyer gjennom Lågendeltaet fullt ut 100 %! Dette er en riktig løsning både for trafiksikkerhet og miljø! Jeg har noen punkter under som omhandler kompenserende og avbøtende miljøtiltak omkring utbyggingen av ny E-6 forbi Lillehammer gjennom Lågendeltaet naturreservat. Tiltakene jeg foreslår er: 1. Miljøfartsgrense på 40 km/t fra Vingnes over Lillehammer Bru forbi Mosodden og helt til Biltema Varehus. 2. 60 km/t før og etter 40 km/t fartsgrense avkjøring fra E-6 sør og innkjøring E-6 nord for Lillehammer. 3. Tungtransport forbudt på det som blir fylkesvei fra Øyre/Vingnes til Storhove mellom kl 21:00 og 07:00. Ellers i døgnet kun tillat innkjøring for varetransport til forretninger, matbutikker, varehus, kjøpesentre o.l. 4. Gjennomkjøring forbudt for alle kjøretøy på det som blir fylkesvei mellom Øyre/Vingnes og Storhove. 5. Støy- og lysskjerming på det som blir fylkesvei mellom Vingnes og Storhove, både mot boligområder og over Lillehammer Bru. Kanskje ekstra god skjerming over selve Lillehammer Bru, og ut mot Lågen ved av- og påkjøringsfelt fra det som blir fylkesvei til/fra Lillehammer sentrum/Strandtorget. 6. Jordvoller fra tunnel ved Mosodden og nordover mot Storhove ut mot Lågen for å dempe trafikkstøy ytterligere. Altså mellom det som blir fylkesvei og tursti nordover Mosodden. 7. Beplantning og trær ut mot Lågen fra Mosodden og nordover, altså mellom fylkesvei og turstier langs Lågen nordover. 8. Restaurering av friluftsområdet og turstier langs med hele vannkanten ved Plantasjen/Elkjøp/Strandtorget og nordover mot tunnel ved Mosodden. Skape et innbydende friluftsområde her med turstier, grøntarealer, beplantning, benker, bord, dammer, infoskilt o.l. 9. Støy- og lysskjerming på ny firefelts E-6 bro ved Våløya. Denne støy- og lysskjermingen bør begynne fra tunnelåpningen, over hele broen og et lite stykke inn på land mot Storhove. Dette for å skjerme området over/ved Lågen mest mulig for støy og lys. 10. Veisalting forbudt både på Lillehammer Bru og E-6 bru ved Våløya. Dette for å unngå unødig forurensning av Lågen. 11. Høyspentkabler over Lågen ved Våløya legges i brokroppen av ny E-6 bro. 12. Tydelig merking av andre kryssende kabler/ledninger over Lågen med sterke farger som gjør at fugler blir oppmerksom på disse. 13. Viltgjerder og vilt over/underganger Moelv-Øyer. Evt. vilt ferister for å unngå ytterligere at vilt beveger seg ut på E-6. 14. Sanering av dagens E-6 mellom Storhove og Ensby når ny E-6 legges i tunnel forbi Fåberg. Ta tilbake naturen i dette området! Ellers vil jeg si at det nå er ekstremt viktig at natur- og miljøvernere (fanatikere) fra Naturvernforbundet, Lågendeltaets Venner, Rødt, SV og MDG ikke får for stor makt i utforming/påvirkning av tiltak som begrenser utbyggingen av ny E-6 på noe vis. Det er bra de kommer med saklige kompenserende og avbøtende miljøtiltak slik som jeg har gjort her, men de må overhode ikke få noe innpass som sinker prosessen med utbyggingen noe ytterligere enn de allerede har gjort. Nå må det bli fremdrift i prosjektet! Mvh Erik Aamodt Privatperson og E-6 entusiast  
LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 09.03.2023 17:07:12  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Silje Helland

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : silje.hjellemarken@gmail.com

UTTALELSE : Dette er heilt hårreisande! Snakk om å både gi blaffen i fagekspertise, Miljødirektoratet, og sunn fornuft. De kan ikkje finne på å total-øydelegge slike verdifulle områder. Då blir naturen fattig, me fattige og etterkomarane våre enda fattigare. Dette er ein skam!

LASTOPP :

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



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



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

Naturvernforbundet i Innlandet  
[innlandet@naturvernforbundet.no](mailto:innlandet@naturvernforbundet.no)

Naturvernforbundet i Lillehammer  
[lillehammer@naturvernforbundet.no](mailto:lillehammer@naturvernforbundet.no)

Lillehammer/Hamar/Oslo, 14.03.2023

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

Samferdselsdepartementet  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Klima- og miljødepartementet  
[postmottak@kld.dep.no](mailto:postmottak@kld.dep.no)

## **KRAV OM FORLENGET HØRINGSPERIODE FOR HØRING AV FORSLAG OM ENDRING AV VERNEGRENSE OG VERNEFORSKRIFT FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT**

I oppdragsbrev fra Miljødirektoratet til Statsforvalteren i Innlandet datert 14.02.2023 står det innledningsvis:

*Miljødirektoratet ber Statsforvalteren i Innlandet iverksette utredning og **deretter** høring av forslag til endring av det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat slik at ny E6 forbi Lillehammer kan føres frem i trasé i tråd med vedtatt reguleringsplan for strekningen Roterud – Storhove. (Vår utheving.)*

Samtidig kan vi i oppdragsbrevet lese at arbeid med å utrede miljøforbedrende tiltak vil pågå parallelt med høringen. I brev fra Samferdselsdepartementet til Nye Veier datert 15.02.2023 står det: «Departementet ber Nye Veier AS om å utrede miljøforbedrende tiltak og oversende forslag til departementet så raskt som mulig og innen 12. mai 2023.»

Vi mener at høringsgrunnlaget er mangelfullt all den tid Nye Veier ikke har lagt fram sin utredning av og forslag til miljøforbedrende tiltak. Forutsetningen for å kunne ta stilling til det framlagte forslaget om endring av vernegrense og verneforskrift, med de konsekvensene dette vil ha for naturmangfoldet i Lågendeltaet naturreservat, er at høringsinstanser og befolkning har kunnskap om hvordan de skadelige konsekvensene skal kompenseres for.

Vi mener derfor at den reelle høringsperioden ikke kan starte før forslag til miljøforbedrende tiltak er lagt fram som en del av høringsgrunnlaget. Vi ber om at høringsperioden forlenges tilsvarende den tiden Nye Veier bruker på å legge fram forslag til miljøforbedrende tiltak. Hvis forslagene for eksempel presenteres 1. mai, vil høringen måtte pågå til 1. juli.

Med hilsen

Lågendeltaets venner

v/ Øyvin Aamodt, kontaktperson

Natur og Ungdom

v/ Mari Qviller, sentralstyremedlem

Naturvernforbundet

v/ Pernille Bonnevie Hansen, nestleder

Naturvernforbundet i Innlandet

v/ Ole Midthun, leder

Naturvernforbundet i Lillehammer

v/ Terje Onshus, leder

14 MARS 2023

Lillehammer  
Statsforvalteren i Innlandet

## Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat

Jeg tillater meg å komme med et høringssvar selv om jeg ikke er blant de som er på listen over høringsinstanser. Grunnen til det er at jeg er svært skuffet over regjeringens behandling av denne saken. Behandlingen er helt uansvarlig.

Høringsnotatet fra Statsforvalteren i Innlandet underbygger den elendige behandlingen som regjeringen har stått for. Jeg har også lest Miljødirektoratets uttalelse og vedtak i saken om dispensasjon. Den finner jeg fornuftig og saklig. Jeg forstår ikke at det i høringsnotatet ikke er lagt mer vekt på de vurderinger Miljødirektoratet har foretatt når det gjelder vernehensynene. Slik jeg leser Miljødirektoratets begrunnelse for avgjørelsen om at det ikke er adgang til å gi dispensasjon for å bygge vei gjennom Lågendalen naturreservat, kan jeg med min beste vilje ikke se at det foreligger tilstrekkelig motargument som forsvarer at regjeringen nå vil omgå vernevedtaket fra 1990 ved å ta det området der veimyndigheter og lokale myndigheter mot bedre vitende har planlagt at veien skal gå, ut av verneområdet. Det aller verste er at dette heller ikke er første gangen tilsvarende krumspring er gjennomført. Det burde være streng straff for å drive med slik naturkriminalitet!

Jeg stoler mest på Miljødirektoratets vurderinger og avgjørelse og velger derfor å ta inn direktoratets kommentar til vedtaket og har uthevet det jeg mener er ekstra viktig:

«– Verneområder opprettes for å ta vare på **svært verdifull natur**, og vernet er **ment å være varig**. Det er svært strenge vilkår for å gi dispensasjon til tiltak som er i strid med vernets formål. I denne saken mener vi villkårene for å gi dispensasjon ikke er til stede, sier Ellen Hambro, direktør i Miljødirektoratet.

Miljødirektoratet har konkludert med at det ikke er grunnlag for å gi dispensasjon til ny firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t gjennom naturreservatet langs traseen det er søkt om.

## Svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt

Det aktuelle veiprojektet har en **negativ samfunnsøkonomisk nytte på minus 5,9 milliarder 2019-kroner**. I tillegg kommer forringelsen av **svært verdifull natur** som **ikke kan måles i kroner**, noe som

forsterker konklusjonen om at **tiltaket er svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt.**

Miljødirektoratet mener at et tiltak som har så stor negativ samfunnsøkonomisk verdi, ikke kan sies å være en vesentlig samfunnsinteresse, som er vilkåret for å gi unntak fra verneforskriften.

Miljødirektoratet mener heller ikke vilkåret om at tiltaket må være nødvendig, er oppfylt. I Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2023, framgår det at aktuelle endringer i fartsgrense og standard for veiprosjekter, kan få betydning for allerede planlagte prosjekter. E6 Moelv-Øyer er konkret nevnt her.

– Vi mener budsjettproposisjonens omtale av endret politikk for motorveger skaper betydelig usikkerhet om forutsetningene for å bygge en firefelts motorvei med hastighet 110 km/t gjennom Lågendeltaet naturreservat fortsatt gjelder. Etter vår vurdering er det nødvendig å utrede på nytt om det finnes reelle alternative traséer. **Dermed er det heller ikke klart at veiframføring** i omsøkt trasé, er **nødvendig**, sier Hambro. Miljødirektoratet påpeker i vedtaket at det er uheldig at forholdet til verneområdet blir vurdert etter at planprosessen etter annet regelverk er avsluttet eller har kommet svært langt. Dette låser forvaltningsmyndigheten til kun å vurdere alternativet som gjenstår etter at det er gjort avveininger av trasévalg mot en rekke andre interesser enn verneinteressene.

.....

– Lågendeltaet naturreservat ligger i et område med stor menneskelig aktivitet, som allerede påvirker områdene innenfor vernegrensene. Det planlagte tiltaket er vurdert ha svært negativ konsekvens for verneverdiene i Lågendeltaet. Det er mange våtmarksområder som er nedbygget i Norge, og derfor er det særlig viktig å ta vare på de vi har igjen, sier Hambro.»

Grunnen til at jeg har sitert dette er at det viser til flere ting som jeg mener mangler i høringsnotatet vedørende behovet for endring av forskriften om Lågendeltaet naturreservat.

Da jeg leste høringsnotatet ble jeg overrasket over at det ikke inneholdt noe om behovet for at E6 må gå gjennom deltaet og ikke minst over at andre alternativ verken er omtalt eller synes å være vurdert. Selv om regjeringen i sitt oppdragsbrev har gitt uttrykk for at hensikten med forskriftsendringen skal være å ta et område ut av Lågendalen naturreservat og at den har bestemt

og konsekvensene av å bygge å ha en vei til gjennom naturreservatet og fuglefredningsområdet. Attpå til dekker de over sannheten ved å si at forutsetningen er at det blir gjennomført «ytterlegare miljøforbetrende tiltak utover dei som følger av Statsforvalterens vedtak». Det høres unektelig finere ut å si «miljøforbedrende» enn «skadereduserende» som vel er et mer dekkende og sannferdig begrep. Hva skjer om Nye veier AS som i årevis har planlagt vei tvers gjennom et naturreservat og fuglefredningsområde med de hensyn som de helt fra starten av burde tatt for å påføre området minst mulig skadevirkninger, ikke har noen forbedringer å komme med? Det er helt utrolig at her har man arbeidet med denne veien i lang tid og så har en ennå ikke funnet en løsning som gir minst mulig skadevirkning på området en har planlagt veien gjennom. Det å ikke ha gjort det for lengst, kaller jeg å planlegge for grov naturkriminalitet!

Jeg har kjørt veien til og forbi Lillehammer og har ikke opplevd den som utrygg eller ufremkommelig! Er det mye ulykker og køkjøring på nåværende E6 utenom ferie ut- og hjemfarter? Derom sier de ingenting. Så kommer de med en harang med en rekke ting ny vei tvers gjennom naturreservatet og fuglefredningsområde vil bety mye for, men vil det egentlig det? «Bety mykje» er et intetsigende ord. Det forteller ingen ting om hva betydningen vil bestå i. Det foreligger heller ingen informasjon om dette er helt avhengig av at veien legges tvers gjennom naturreservatet. Kan det samme oppnås på annen måte?

Miljødirektoratet har jo påpekt signalene om endring i regjeringens politikk når det gjelder krav til veistandard og fartsgrenser og påpekt at det fører til at forutsetningene for nødvendigheten av nye E6 tvers gjennom naturreservatet kan være endret. Dette burde vært omtalt i regjeringens redegjørelse og i hvert fall høringsnotatet. Etter min mening burde vurdering av nødvendigheten av å legge veien gjennom naturreservatet vært hovedpunktet i høringsnotatet og da slik at disse vurderingene endte opp med enten at det å bygge E6 tvers gjennom naturreservatet er eneste praktisk mulige løsning eller at det finnes andre brukbare alternativ slik at det ikke er behov for å omprioritere en del av naturreservatet til veiområde som vil dele området i to adskilte deler.

De endrede forutsetningene som Miljødirektoratet påpeker og konsekvensene av dem er ikke nevnt med et ord i høringsnotatet. Det er svært kritikkverdig. Etter min mening må det at man f.eks. ikke krever samme standard til veien og at fartsgrensen ikke skal settes til 110 som jo er Fremskrittspartitullepolitikk, føre til en ny vurdering av om det er tilstrekkelig med utbedring av nåværende E6. Det er mange som mener at den med langt mindre kostnad kan bli forbedret og dermed god nok for mange år framover.



seg for å gjennomføre dette for å få E6 fram som planlagt, så burde vurderinger omkring dette vært en hoveddel i høringsnotatet. Det å ikke ta vurderinger av behovet for å føre veien tvers gjennom naturreservatet med i høringsnotatet virker som et forsøk på «å feie det spørsmålet under teppet». Dette er ikke i samsvar med kravene til saklig og forsvarlig saksbehandling. Hovedgrunnen til forslaget om endring av forskriften og grundig vurdering av det, burde vært grundig vurdert i høringsnotatet.

Dette var det regjeringen sa om dette:

Regjeringa opnar for å byggje ny E6 på strekninga Roterud – Storhove med trase som i vedtatt reguleringsplan, under føresetnad av det vert gjennomført ytterlegare miljøforbetrande tiltak utover dei om følger av Statsforvaltarens vedtak. Tiltaka skal kompensere for og redusere dei negative konsekvensane for naturen som følgje av ny E6 Roterud - Storhove.

- Det skal vere ein svært høg terskel for å tillate inngrep i verneområde. I dette tilfellet meiner Regjeringa samla sett at dette er den beste løysinga når ein ser alle omsyn samla. Med regjeringa si avgjerd får Lillehammer-samfunnet ei betre løysing for lokal- og tungtrafikk. Eit område av naturreservatet som er viktig for fuglelivet får redusert belastning når vi flyttar store deler av trafikken til tunell langs Lågen og kryssar han ved eit område med mindre fugl. I tillegg skal vi verne erstatningsareal og finne nye tiltak for å redusere miljøulempene ved vegprosjektet samla sett, seier klima- og miljøminister Espen Barth Eide.

- Denne utbygginga vil sikre at Nye Veier kan gjere ei heilskapleg utbygging av E6. Vegen vil bli tryggare og meir framkommeleg. Det vil bety mykje lokalt for utvikling av bu- og marknadsregionane, det vil bety mykje for næringslivet, og det vil bety mykje for langtransporten mellom Oslo-Trondheim og Oslo-Nord-Vestlandet. Vegen vil også betre samfunnssikkerheita og beredskapen i regionen, seier samferdsleminister Jon-Ivar Nygård.

Regjeringen presenterer sine konklusjoner uten å vise oss hvilke vurderinger de har foretatt både når det gjelder nødvendigheten av det aktuelle veivalget

høringssaken viser jo at dette vernet ikke er mye verdt. Hadde slikt vern vært respektert og overholdt, ville vi jo ikke hatt denne saken. Hvem kan garantere at det samme ikke vil kunne skje i det såkalte «erstatningsområdet»? Erfaring fra denne saken og andre saker, viser jo at sentrale myndigheter bestemmer at vernetiltakene enkelt kan settes til side. Hensynet til klima-, miljø-, og naturvern taper alt for ofte for utbyggingssaker hvor man med litt velvilje kunne ha valgt andre alternativer. Det er skremmende. En kvadratmeter her og en kvadratmeter der blir til sammen mange kvadratmeter. Vi kan ikke fortsette slik, utbyggere og særlig myndighetene må nå ta til vettet! Her finner jeg grunn til å gjenta det Miljødirektoratet har sagt om dette med den store nedbyggingen av våtmarksområdet i Norge:

– Lågendeltaet naturreservat ligger i et område med stor menneskelig aktivitet, som allerede påvirker områdene innenfor vernegrensene. Det planlagte tiltaket er vurdert ha svært negativ konsekvens for verneverdiene i Lågendeltaet. Det er mange våtmarksområder som er nedbygget i Norge, og derfor er det særlig viktig å ta vare på de vi har igjen, sier Hambro.»

Samtidig er det påpekt at Lågendeltaet naturreservat er svært utsatt fordi området allerede krysses av flere bruer og særlig at nærområdet rundt reservatet er belastet av menneskelig aktivitet som påvirker områdene innenfor vernegrensen. Dette er overfladisk behandlet i høringsnotatet. Hva om bygging, bruk og vedlikehold av den nye broen er den «dråpen som får glasset til å renne over», altså fører til at naturreservatets og fuglefredningsområdets tåleevne blir overskredet? Det er en stor risiko for det. Da er området ødelagt for alltid.

I denne sammenheng finner jeg det opportunt å referere naturmangfoldsloven § 9 (føre var prinsippet):

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Etter å ha lest om alt som betegnes som usikkert og uklart i høringsnotatet, mener jeg at man må følge «føre var prinsippet» og stoppe forskriftsendringen og planene for veiutbygging tvers gjennom naturreservat og fuglefredningsområde. Hadde føre var prinsippet vært fulgt fra starten av prosessen, ville man ikke ha kommet i den kinkige situasjonen som prosessen nå er havnet i. Planleggerne må skyldes seg selv. De kan ikke ha forstått hva et naturreservat innebærer av vern og heller ikke hatt respekt for vedtatte vernetiltak. Det er skremmende.

Kari Jensen  
Naturismer

Miljødirektoratet har skrevet at tiltaket er «svært samfunnsøkonomisk ulønnsomt». Den vurderingen gjelder vel like godt for den foreslått endringen av naturreservatforskriften som for dispensasjonssøknaden. Resultatet av dispensasjon og endring av forskriften blir jo akkurat det samme. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet eller ulønnsomhet er ikke omtalt i høringsnotatet. Det er en viktig vurdering når en skal ta en del av et naturreservat ut av verneområdet. Dessuten er det vel mulig at kostaden ved utbygging av veien blir høyere på grunn av de skadereduserende tiltak som Statsforvalteren for Innlandet har kommet med i sitt vedtak og ikke minst på grunn av de ytterligere skadereduserende tiltak som Nye veier AS med greie å finne før 1. mai. Er konklusjonen til Miljødirektoratet korrekt, må resultatet bli at veiplanene må endres fordi valgt trase ikke er tilrådelig.

Det mest kritikkverdige ved denne hørings-saken er at man ikke har ventet med å sende høringsnotatet på høring til de ytterligere skadereduserende tiltak som Nye veier AS ennå ikke hadde funnet fram til, er kjent og begrunnet. At høringsinstansene avskjæres fra å vurdere og kommentere disse tiltakene som ifølge regjeringen er en forutsetning for forskriftsendringen, er svært udemokratisk og uheldig for den videre behandlingen av saken.

Høringsnotatet har derfor etter min mening så store mangler at det ikke er i nærheten av å oppfylle kravene i forvaltningsloven, utredningsinstruksen eller Veileder til lov- og forskriftsarbeid.

Dessuten er det to forskrifter som verner lågendeltaet. Den ene er forskrift om Lågendeltaet naturreservat og den andre er forskrift om Lågendeltaet fuglefredningsområde. De er kunngjort samtidig. Den siste er ikke omtalt i høringsnotatet og det er heller ikke sendt ut en egen hørings-sak om endringer i den. Jeg vil anta at det kreves endringer i begge forskriftene for at man skal få tilstrekkelig hjemmel til å føre E6 gjennom fuglefredningsområdet og for gjennomføring av andre tiltak som er omtalt i høringsnotatet for endring av naturreservatet.

Det med nødvendigheten av å ta vare på de våtmarksområdene vi har igjen, er heller ikke ordentlig vurdert i høringsnotatet. Tvert imot later man som om det å verne et annet våtmarksområde vil erstatte at Lågendeltaet blir skadet. Det er det ganske opplagt at det ikke vil kunne. Det påståtte erstatningsområde finnes jo allerede selv om det ikke er vernet og da blir det jo ikke økt våtmarksområde i Norge om dette fredes. Det blir kanskje økt fredet område samlet sett, men faktisk areal med våtmark øker ikke med en kvadratcentimeter. Det er samlet areal av våtmarksområder i Norge som er viktig. Det har vel vern allerede i naturmangfoldloven, så om det får ekstra vern øker ikke området, bare at vi får mer ekstra vernet område. Men denne

Fra: thsr1951@gmail.com[thsr1951@gmail.com]  
Sendt: 22.03.2023 09:16:43  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr.

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Torgrim Hallvardson Rygnestad

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : thsr1951@gmail.com

UTTALELSE : Dette tiltaket er meningsløst og må stoppes umiddelbart. Å anlegge ny vei i et sårbart og viktig naturreservat viser bare at myndighetene gir blanke blaffen i tidligere tiltak og vern. Når et område er verna er det nettopp det - verna og for all tid. Det finnes andre muligheter til å anlegge veien i områder som ikke medfører inngrep i verna områder og derfor MÅ vedtaket om å bruke naturreservat skrotes umiddelbart. Med hilsen Torgrim

LASTOPP :

## Høring med frist 1. mai 2023 – ny E6 forbi Lillehammer

Her kommer noen få punkter når ny E6 skal legges forbi Lillehammer.

- Husene/beboerne som bor i den lille grenda i Vingromsvegen, rundt omkring Vingromsvegen 201, må skjermes mot støy. Derfor må det bygges støyskjerm på nordsiden av ny E6 der den svinger inn i tunnelen i sør.
- Vingromsvegen og avkjøring/påkjøring til E6 i sør: Vingromsvegen har i dag fartsgrense 40, og den må beholdes. Med tanke på miljøet bør dette også gjelde «gamle» E6 når den bli ny veg til og fra Lillehammer by. Det er foreslått fartsgrense 60 på den strekningen, men den bør bli lavere. Bla. går vegen bare få meter fra den idylliske bukta Øyresvika som er en del av verneområdet. Området brukes også aktivt av fiskere med småbåter. Lav fartsgrense betyr mye mindre trafikkstøy.
- Gang- og sykkelveg langs Mjøsa: Det er foreslått gang- og sykkelveg langs Mjøsa sørover mot Øyresvika. Den må begrenses slik at det ikke blir fyllinger mot strandområdet. Fyllingene vil ødelegge strandområdet for de som er aktive brukere i dag.
- Hele dagens E6 bør bli en miljøveg, dvs. med lave fartsgrenser (40) og gode gang- og sykkelveger. Det gjelder også dagens E6-bro over Gudbrandsdalslågen.
- Ny E6-bro over Gudbrandsdalen nord i verneområdet, bør bli så lav som mulig, slik at den visuelt ikke blir så synlig fra byområdet.

Håpet er at ny E6 i sterk grad vil forbedre miljøet mht. byområdene. I dag er de nedre delene, som Busmoen og Vingnes, sterkt plaget av trafikkstøy og forurensing. Det er få beboere i området der den nye broen er planlagt nord i verneområdet. Det er også svært få som bruker den delen av elva som rekreasjonsområde, som feks. fiskeing, viser undersøkelser blant hobbyfiskere i Lillehammer.

Mars 2023,

Stein Schinstad  
Hagehaugv 28  
2613 Lillehammer



«Mottakernavn»

«Adresse»

«Postnr» «Poststed»

«Kontakt»

Saksbehandler, innvalgstelefon

Nina Marie Aas, 61 26 60 39

## Svar på forespørsel om forlenget høringsperiode - Høring av forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet NR

Vi viser til brev fra dere, datert 14. mars 2023, med krav om forlenget høringsfrist for høring av forslag om endring av det geografiske virkeområdet og verneforskriften for Lågendeltaet NR. Dere ønsker at høringsperioden utsettes til forslag om miljøforbedrende tiltak kan legges fram som en del av høringsgrunnlaget.

Som dere viser til i brevet, er Statsforvalteren gitt et oppdrag fra Miljødirektoratet med konkrete frister satt av Klima- og miljødepartementet. Dersom disse fristene skal endres må det skje gjennom oppdragsgiver. Vi viser derfor til Klima- og miljødepartementets svar til dere av 29. mars 2023, og konkluderer med at fristen satt i vårt høringsbrev av 1. mars 2023 blir stående.

Med hilsen

Vebjørn Knarrum (e.f.)  
avdelingsdirektør

Nina Marie Aas  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

NYE VEIER AS

Kjøita 6

4630

KRISTIANSAND S

Mottakerliste:

NATUR OG UNGDOM

LÅGENDELTAETS VENNER

Postboks 4783 Sofienberg

c/o Torbjørn Dahl

Hunderfossvegen 28

0506 OSLO

2625 FÅBERG

E-postadresse:

[sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

Sikker melding:

[www.statsforvalteren.no/melding](http://www.statsforvalteren.no/melding)

Postadresse:

Postboks 987

2604 Lillehammer

Besøksadresse:

Gudbrandsdalsvegen 186,

Lillehammer

Parkgata 36, Hamar

Telefon: 61 26 60 00

[www.statsforvalteren.no/in](http://www.statsforvalteren.no/in)

Org.nr. 974 761 645



NATURVERNFORBUNDET I  
INNLANDET  
NORGES NATURVERNFORBUND  
NATURVERNFORBUNDET I  
LILLEHAMMER

c/o Ole Midthun Welhavens gate 14B	2317	HAMAR
Mariboos gate 8	0183	OSLO
c/o Terje Onshus Furubakken 17B	2609	LILLEHAMMER



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

23/869-4

29. mars 2023

## Svar på krav om forlenget høringsperiode for høring av forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat

Vi viser til felles henvendelse 14. mars 2023 fra mottakerne av dette brevet, og som er sendt både Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet. Svaret i det følgende er utarbeidet i samråd med Samferdselsdepartementet, og besvarer dermed henvendelsene fra begge departement.

Dere anmoder om at fristen for å uttale seg i høringssaken utsettes til 1. juli. Dere grunngir dette med at Nye Veier AS ikke vil ha lagt frem sine forslag til miljøforbedrende tiltak innen høringsfristen går ut, og at det da ikke foreligger kunnskap om hvordan konsekvensene av en grenseendring skal kompenseres for.

Forslaget Statsforvalteren har sendt på høring nå, er et forslag om å endre vernegrensen og verneforskriften. Høringsnotatet omtaler verneverdier og sannsynlige konsekvenser av å fremføre ny E6 gjennom Lågendeltaet. Klima- og miljødepartementet har i tråd med naturmangfoldloven og vanlig praksis lagt opp til høringsfrist på to måneder her. Høringsfristen går ut 1. mai. Nye Veier AS arbeider parallelt med utredning av forslag til miljøforbedrende tiltak. Dette er formelt sett ikke en del av høringssaken. Nye Veier AS skal i henhold til oppdraget levere sitt forslag innen 12. mai. Det er dessverre ikke mulig for Nye Veier AS å levere tidligere enn dette.

Temaet for høringssaken er godt opplyst gjennom omfattende planprosesser, innsigelser og dispensasjonsbehandling. Som del av denne prosessen har de som har engasjert seg i saken kunnet uttale seg og klage på vedtak. Samferdselsministeren og klima- og miljøministeren har også hatt dialogmøte med miljøorganisasjonene om saken og her fått innspill om mulige miljøforbedringer.

Postadresse  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@kld.dep.no

Kontoradresse  
Kongens gate 20  
www.kld.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 882

Avdeling  
Naturforvaltningsavdelingen

Saksbehandler  
Ernst Inge  
Espeland



Statsforvalteren i Innlandet har hatt på høring forslag om vern av Rykkhustjønnin naturreservat, som skal kompensere for inngrepet i Lågendeltaet naturreservat (økologisk kompensasjon). Ytterligere tiltak som nå vurderes er blant annet nedskalering av E6 innenfor rammene av nye veinormaler, mer økologisk kompensasjon og restaurering av natur innenfor Lågendeltaet naturreservat. Miljøtiltak på eksisterende E6 gjennom naturreservatet blir også vurdert, som lys- og støyskjerming og trafikkreduserende tiltak. I tillegg til slike avbøtende tiltak forutsettes Nye Veier AS å ta initiativ overfor netteiere for å se på ulike kabelløsninger for eksisterende høyspentledninger som i dag er en barriere i naturreservatet. Dette kan redusere den samlede belastningen i Lågendeltaet.

Det er mulig å gi innspill til Nye Veier AS sitt forslag til miljøforbedrende tiltak. Når forslagene innen 12. mai er oversendt Samferdselsdepartementet og offentlig kjent, er det mulig å sende ytterligere innspill om forslaget til departementene.

**Dersom dere ønsker å gi ytterligere innspill til forslaget om avbøtende tiltak, ber vi om at disse sendes Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet senest 22. mai.**

Planleggingen av ny E6 har pågått i mange år, og ytterligere forsinkelser vil være uheldig. For regjeringen har det vært viktig å konkludere raskt om en grenseendring etter at det tatt stilling til en plan om miljøforbedrende tiltak. En forutsetning for at det kan skje, er at høringen går som planlagt. Vi viser til at det vil være mulig å gi innspill om konsekvensene av en grenseendring i lys av forslag til miljøforbedringer, og ser ikke grunn til å utsette høringsfristen og endre fremdriften i saken.

Med hilsen

Øivind Dannevig (e.f.)  
avdelingsdirektør

Ernst Inge Espeland  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi

Samferdselsdepartementet  
Statsforvalteren i Innlandet

## Adresseliste

Lågendeltaets venner

Natur og ungdom      Postboks 4783      0506      OSLO  
Sofienberg

Naturvernforbundet      Mariboegate 8      0183      OSLO

Naturvernforbundet i

Innlandet

Naturvernforbundet

Lillheammer

Fra: Pernille Hansen[ph@naturvernforbundet.no]  
Sendt: 30.03.2023 17:09:08  
Til: Elstrand, Haavard;Postmottak KLD;Knarrum, Vebjørn;postmottak SD;Postmottak SFIN[haavard.elstrand@statsforvalteren.no;postmottak@kld.dep.no;vebjorn.knarrum@statsforvalteren.no;Postmottak@sd.dep.no;sfinpost@statsforvalteren.no]  
Kopi: Ida-Sofie Solberg Stryken[is@naturvernforbundet.no];mariq[mariq@nu.no];  
Tittel: SV: Krav om forlenget høringsperiode for Lågendeltaet naturreservat

---

Hei

Jeg ringte Haavard Elstrand samme dag som vi sendte inn kravet vårt om forlenget høringsfrist for å forsikre meg om at det var mottatt og registrert. Nå har det gått noen uker uten at vi har hørt tilbake, og jeg vil derfor sjekke: Har dere behandlet henvendelsen vår? Hvis ikke: Når kan vi vente svar?

Hilsen  
Pernille Bonnevie Hansen  
Naturvernforbundet

---

**Fra:** Pernille Hansen <ph@naturvernforbundet.no>  
**Sendt:** tirsdag 14. mars 2023 11:23  
**Til:** Haavard.elstrand@statsforvalteren.no; Postmottak KLD <postmottak@kld.dep.no>; vebjorn.knarrum@statsforvalteren.no; postmottak SD <Postmottak@sd.dep.no>; sfinpost@statsforvalteren.no  
**Emne:** Krav om forlenget høringsperiode for Lågendeltaet naturreservat

Hei

Naturvernforbundet, Lågendeltaets venner og Natur og Ungdom har satt oss inn i forslag til endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat. Vi mener at høringsgrunnlaget er mangelfullt all den tid Nye Veier ikke har lagt fram sin utredning av og forslag til miljøforbedrende tiltak.

Vi ber om at høringsperioden forlenges tilsvarende den tiden Nye Veier bruker på å utarbeide og legge fram forslag til miljøforbedrende tiltak. Se vedlagt brev.

Hilsen  
Pernille Bonnevie Hansen,  
Nestleder i Naturvernforbundet

For Naturvernforbundet, Lågendeltaets venner og Natur og Ungdom

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 12.04.2023 13:30:11  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Zanete Andersone-Lilley  
PÅVEGNEAV : WWF Verdens naturfond  
E-POSTADRESSE : zandersonelilley@wwf.no  
UTTALELSE : WWF Verdens naturfond takker for muligheten til å gi innspill på denne høringen. WWF jobber for mer natur og mindre utslipp, og er en sterk forkjemper for kunnskapsbasert naturforvaltning. Lågendeltaet er et naturreservat som var etablert i 1990 for 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». Dette verneområdet er spesielt viktig for mange fuglearter og selve naturtypen, delta, er oppført som truet på norsk rødliste for naturtyper. Likevel planlegges det nå enda en vei gjennom reservatet på tross av tydelig nei fra Miljødirektoratet, statens eget fagdirektorat. Enda mer sjokkerende er at det kommer rett etter den global naturavtale som har blitt inngått i Montreal. Ironisk nok er det Norges klima- og miljøvernminister Espen Barth Eide som har vært både til stede i Montreal og har vært den som meddelte at verneforskriften for Lågendeltaet bokstavelig talt skal overkjøres. Det foreslås å ta ut ca. 27 dekar vernet areal. WWF er sterkt imot at naturvern svekkes i de eksisterende verneområder, både på generell basis og i dette konkrete tilfellet. Vi trenger mer natur, ikke mindre! Det kan ikke være slik at vern er vern bare frem til noen finner på at det ikke passer lenger. Vern av natur må bety varig vern til fremtidige generasjoner. Ifølge den globale naturavtalen skal Norge verne 30% av lang og hav innen 2030. Hvordan skal dette målet oppnås hvis vern kan oppheves for å passe noen kortsiktige planer? Hva slags signaler sender Norge til verden når den opphever vern av viktige naturområder? Kompensasjonsvern lenger opp i Gudbrandsdalen er et dårlig plaster på såret, i sum blir det dårligere forhold for artene og mindre natur totalt. Når regjeringen ikke er tydelige på verken omfattende naturrestaurering ifm Lågendeltaet eller nedskalering av ny vei (som ville være gunstig både av naturhensyn, klimahensyn, og samfunnshensyn), så kan man stille seg spørsmål ved om regjeringen faktisk har tenkt å følge opp naturavtalen og andre forpliktelser vi har til naturen og livsgrunnlaget vårt. WWF Verdens naturfond vil derfor oppfordre Statsforvalteren i Innlandet på det sterkeste å ikke endre Lågendeltaets vernegrense og verneforskrift. Lågendeltaet må forbli et reservat i sin helhet som skal bevare planteliv, dyreliv og viktige økosystemfunksjoner for nåværende og fremtidige generasjoner. Vennlig hilsen for WWF Verdens naturfond (sign.) Zanete Andersone-Lilley Seniorrådgiver  
LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 11.04.2023 18:34:40  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Ingun Revhaug  
PÅVEGNEAV : Gjøvik kommune  
E-POSTADRESSE : ingun.revhaug@gjovik.kommune.no  
UTTALELSE : Utvalg for Samfunnsutvikling, utvalg for Kultur og teknisk og Formannskapet har i sak med vår referanse 23/2482 vedtatt følgende høringsuttalelse: «E6 er en nasjonalt viktig transportåre og for å sikre samfunnskritisk infrastruktur er det nødvendig med endringer i verneforskriften. Planarbeidet med fremføring av ny og bedre E6 har pågått over lang tid, og det er forsøkt å velge løsninger underveis til et felles beste, for alle berørte interesser. Ved ny kryssing av Lågen vil det bli nye utfordringer, men man ønsker å finne flere avbøtende tiltak som f.eks. støyskjerming. En konsekvens vil være endring av vernegrense og verneforskrift. Hensynet til natur og dyreliv skal tillegges stor vekt, og den forespeilede kassebru-løsningen på pæler vil føre til et mindre direkte inngrep i elvegrunnen i Lågen. Det er videre ønskelig at arealbeslaget skal bli så lite som mulig. Man må dermed vurdere redusert hastighet på strekningen slik at krav til veibredder/kurvatur/støy og avrenning av mikroplast kan hensyntas. Vi forutsetter at hensyn til landbruksdrift og dyrket mark blir godt ivaretatt. Oppsummert vil allerede vedtatte avbøtende tiltak medføre at ulempene for naturverdiene i naturreservatet blir mindre. Endringen av vernegrense og verneforskrift som foreslått, må derfor gjennomføres slik at E6 kan bygges.»  
LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 14.04.2023 11:25:09  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Sondre Lindgren

PÅVEGNEAV : Sondre Lindgeen

E-POSTADRESSE : sondre1000@live.no

UTTALELSE : Jeg mener det er vesentlig at ny E6 føres frem som planlagt. Ny 4-felts sammenhengende vei fra til Øyer vil være avgjørende for trafikksikkerhet, næringsutvikling og fremkommelighet i innlandet og mellom landsdeler i Sør-Norge. Med ny E6 til Øyer vil det være sammenhengende 4 felts motorvei fra Europa til Øyer, noe som vil gjøre Gudbrandsdalsregionen langt mer interessant å investere i, både for privatpersoner og næringsvirksomhet. Det er alltid et dilemma å ta verneverdig natur for å bygge viktig infrastruktur. Men vesentlige samfunnsmessige interesser enten lokalt eller nasjonalt må noen ganger gis forrang foran vern. Da kan man besørge at innenfor rammene at at prosjektet fullføres, sikrer verneinteressene så langt det lar seg gjøre. Personlig tenker jeg også at man i fremtiden bør være mer opptatt av samlet verneområde totalt for en type habitat eller verneverdig interesse, og at man da kan ha en fleksibilitet når det kommer til å ta ut å/oppheve vernede områder ved utbygging av infrastruktur. Forutsatt at at det vernes tilsvarende det som tas ut, gjennom nytt vern i så tilnærmet like områder fauna og floramessig et annet sted. Slik kan vi ha en kontinuerlig fleksibilitet i forhold til at terskelen for å oppheve vern kan være noe lavere, så lenge vernearealet erstattes med noe tilnærmet tilsvarende et annet sted. Samlet areal for vern kan være intakt eller til og med øke, og så lenge totalt vernet areal økes kan man ha en større grad av fleksibilitet for hvor der vernes og oppheves vern, så lenge det samlede arealet for vern av likeverdige typer av flora eller fauna opprettholdes.

LASTOPP :

# En natur- og klimatilpasset broløsning – de naturfaglige prinsippene bak forslaget

## **Overordnet grunnlag:**

Broen over deltaet ligger høyt og fritt og vil bli sterkt eksponert for sollyset gjennom hele året

Dette gir gunstige vilkår for rask vekst av planter ved fotosyntese i biomassen vi bygger opp på broen

Innsekter, fugler og dyr følger etter for å nyttiggjøre seg den rike plantemassen til mat og tilhold

Og gradvis utvikles et variert biologisk mangfold på og rundt broen

## **Konstruksjonsprinsipp:**

Broen er en hybridløsning med samvirke av betong – trevirke – biomasse

Stolpekonstruksjonen på broen bærer biomassen og forankrer rotsystemene til vegdekket under

Kjørebanelen inne i broen har rails og belysning etter gjeldende regler. Luften rundt kjørebanelene er oksygenrik på grunn av plantevekstene rundt disse.

Broen har ikke utslipp til deltaet av trafikkstøy, vegstøv, forurenset vann og lys til omgivelsene

## **Solstrøm**

Sollyset gir sterk plantevekst på broen ved fotosyntesen. Men sollyset gir også strøm i et solcelleanlegg. Kalkylen viser at solcellene på broen (i 540 meters lengde og i 12 meters brede) vil gi 1 mill kwh/år. Strømmen kan brukes til vegbelysning eller selges som solstrøm til nettet. Solcelleanlegget er selvfinansierende

Variable laster fra vind og snø

Overbygningen av biomasse påfører betongkonstruksjonen i broen endrede vektlaste. Også endrede variable laster fra vind og snø må vurderes. Dette kan medføre at viktige detaljer i betongstrukturen må forsterkes. Kappen av biomasse over betongbroen vil beskytte denne mot erosjon og gi mindre behov for omfattende vedlikehold gjennom levetiden for betongbroen.

## **Anleggsfasen**

Tiltakshaver Nye Veier AS har satt sin anleggsperiode til tre år. De avbøtende tiltak for broen som foreslås her, vil delvis kunne utføres i anleggsperioden. Etableringen av biomassestrukturen med bjelkelag og vekstmedier må utføres etter den satte anleggsperioden. Men delproduksjon av elementer og biomasse kan utføres på land under hovedentreprisen. Det betyr lav anleggsstøy.





Tårnseilere og svaler vil ha rede her



Dompapp og kjøttmeis vil ha rede på broen



# En natur- og klimatilpasset broløsning – mer enn et «miljøforbedrende» tiltak

## **Naturen overtar broen**

Når ingeniørene har bygget ferdig betongbroen, starter arbeidet med å slippe til naturen. Etter hvert blir broen omskapt til et fjell med myldrende liv og naturmangfold.

Det meste av arbeidet vil skje etter anleggsperioden for betongbroen. Arbeidet kan utføres av lokale bedrifter og leverandører. Den biologiske kappen som foreslås har en estimert levetid på 25 – 30 år før den må fornyes. Løsningen innebærer en fremføring av E6 over Lågen uten støy og utslipp. Med årene vil broen inngå i et biologisk mangfold sammen med dyre- og plantelivet i deltaet.

Broløsningen kan sees som et «miljøforbedrende tiltak». Men når inngrepet gjøres i et naturreservat må en strekke seg lenger enn dette. Da bør inngrepet skje på naturens premisser så langt råd er. Ved å samarbeide med naturen vil vekstkraften i denne vise seg. Den kan nyttiggjøres i nye samferdselsprosjekter.

## **Hvordan det gjøres**

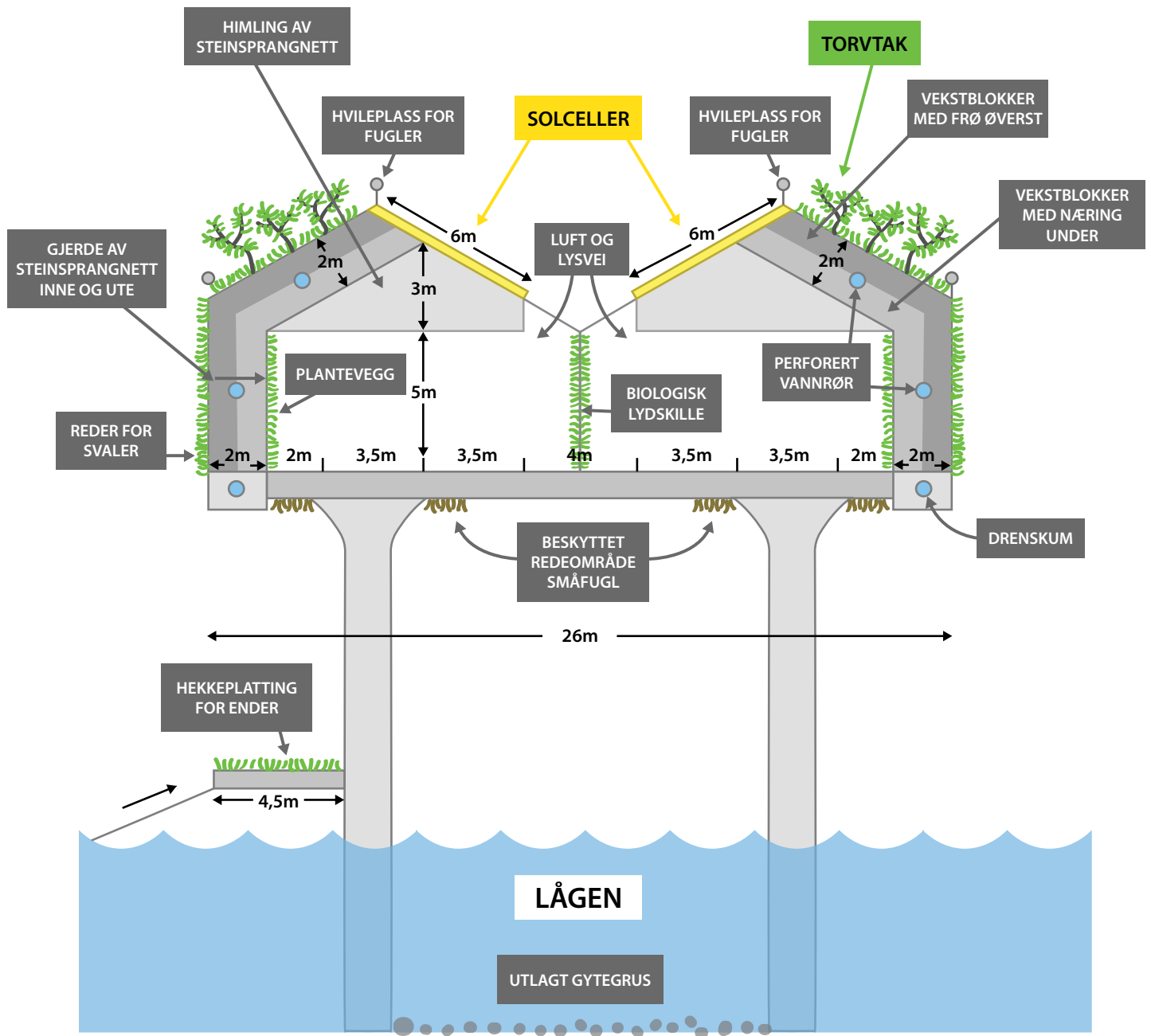
Den biologiske kappen over vegbanen – se tegningen under – bæres av en «stolpekonstruksjon» med bjelkelag av tre som vist. Det foreslås en meters avstand mellom stolpene og bjelkene i broens lengde på 540 meter – en sterk struktur med stor bæreevne. Lokalt trevirke så langt som mulig benyttes. Utenfor stolpene (og over bjelkelaget) bygges en vegg/et tak i to meters dybde. Dette oppnås ved bruk av standardiserte og galvaniserte gabion-kassetter fylt med vekstblokker som stables på hverandre og barduneres til hverandre og til betongdekket under. Dette bærer også vekten. I ytre kassetlag i veggen kan det vurderes å fore med et lag rullestein. Denne metoden brukes mye til støttemurer. En slik vegg får stor fleksibilitet og evne til å fange opp sterk vind.

**Vekstblokkene** inne i kassetene består av komprimert torv/kompost/halm/flis, alt etter hva man er ute etter av egenskaper. Halm og flis er langfibret og vil «armere» blokkene. Kompost gir vekstnæring til insekter og til plantene som skal vokse opp. Det kan blandes inn nitrater og soppsporer for rask etablering av rotsystemet. De ytterste vekstblokkene i vegger og tak tilføres frø og stiklinger fra planter man vil ha raskt frem. I løpet av det første året vil broen være heldekket av plantevekst. Først gress, og etter hvert andre arter som vi vil ha frem. Bærbusker vil bli fint for småfugl. Ellers viser tegningen her at redeplasser for flere arter er foreslått. Broen blir etter hvert et lite biologisk samfunn, og vil finne sin plass i naturreservatet. Hvordan er det naturen selv som bestemmer.

For å sikre den biologiske kappen mot uttørking legges det langsgående vannslanger etter «piplemetoden» inne i kappen. Planterøttene utvikles da ved at de søker inn mot denne vannkilden. For å sikre mot skadelig frost kan temperert luft i perioder tilføres inne i kappen over vegbanen, men normalt bør naturen regulere dette selv.



# Tverrsnitt av broens konstruksjon



# For de spesielt interesserte

Intensjonen og håpet er at de foreslåtte tiltakene for broen blir vurdert av myndigheter og tiltakshaver som en mulighet for å sette denne inn i et mer naturlig kretsløp. Men, det vil koste.

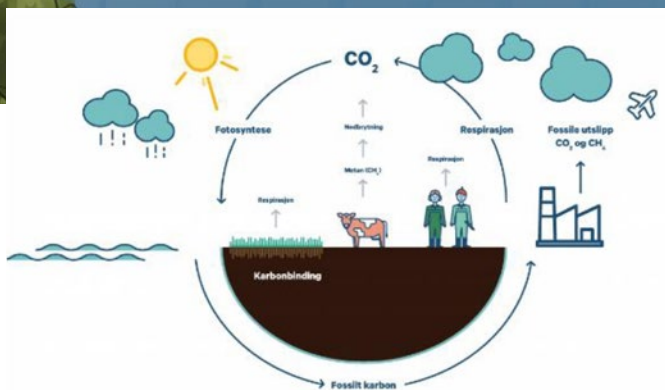
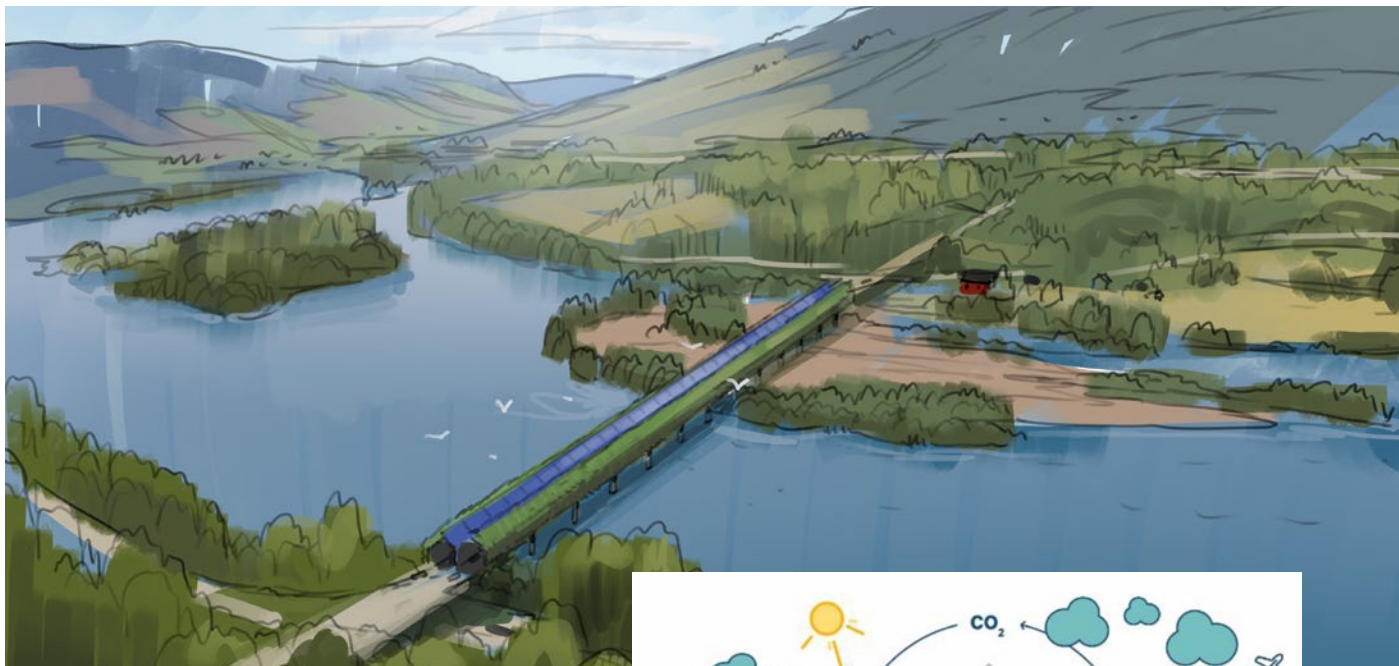
## **Merkostnad for alternativet.**

Den målsatte tegningen og de spesifikasjoner for utførelsen som finnes i dokumentene her - og som tiltakshaver har hatt tilgang til en god stund - vil gjøre det mulig for tiltakshaver å beregne størrelsen på merkostnaden. Konstruksjonen er bygget opp av trevirke og biomasse – alt fullt nedbrytbart materiale som binder CO<sub>2</sub>. Løsningen vil inngå i et naturlig kretsløp. Broen vil fortsette å binde CO<sub>2</sub> gjennom dens levetid på grunn av fotosyntesen i biomassen. Trevirket og biomassen vil etter endt levetid egne seg til produksjon av utslippsfritt biokull. De galvaniserte gabionkassetene som foreslås brukt til å pakke inn og holde biomassen i konstruksjonen, kan resirkuleres/gjenbrukes ved fornyelse.

Merkostnaden kan også estimeres slik: Konstruksjonen har en bredde på 25 meter (broens bredde) og en lengde på 540 meter (broens lengde). Det gir en samlet flate på 13 500 m<sup>2</sup>. På denne flaten skal konstruksjonen bygges. Selve brodekket (gulvet i konstruksjonen) skal ikke kostnadsberegnes her. Det inngår i hovedentreprisen. Da gjenstår å kostnadsberegne oppsetting av den indre stolpekonstruksjonen og anlegget av biomassen i vegger og tak i hele broens lengde. Kostnadene for solcelleanlegget (som er en del av taket) skal ikke medregnes. Det finansieres som et ordinært solcelleanlegg som blir rentabelt etter noen års drift, basert på markedsprisen for solstrøm. Ut fra dette er gjenstående merkostnad vurdert til 15 000 kr/m<sup>2</sup>, til sammen ca. 200 millioner kr. Tillagt totalprisen for denne veistrekningen vil 200 mill. kr. være nedbetalt over 15 år (bompengefinansiering med et ÅDT på 30 000) ved et påslag på 1,5 kr. pr. passering av broen.

## **Byggetid for alternativet – hastighetsbegrensning.**

I dokumentene er det angitt en byggetid på ett år. Det vil være mulig å forkorte denne ved å sette sammen deler av konstruksjonen på land samtidig med hovedentreprisen på broen utføres. For å redusere risikoen for skade på konstruksjonen og dyrelivet i denne, bør det gjelde en lokal hastighetsbegrensning på 90 km/t.





Statsforvalteren i Innlandet

23.04.2023

### **HØRING OM ENDRING AV VERNEFORSKRIFTEN FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT.**

Vi viser til Statsforvalterens høringsbrev av 1. mars i år om: Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer.

I høringsbrevet sier Statsforvalteren blant annet:

«Det finnes 20 fiskearter med fast tilhold i Mjøsa, og alle unntatt én av disse artene har sitt viktigste gyteområde i Lågendeltaet/nedre del av Lågen. Storørretbestandene i Norge vurderes som nasjonalt verneverdige, og Mjøsa med blant annet Lågen er forslått som et nasjonalt storørretvassdrag. Det kan nevnes at Hunderørreten er av nasjonal verdi for både vassdraget og naturreservatet.»

Vi er forundret over at verken lokale sportsfiskerorganisasjoner eller grunneierorganisasjonen Lågen fiskeelv er med på lista over høringsparter. Vi antar det er en glipp og vil gi høringsuttalelse 1. mai. Statsforvalteren er i høringsbrevet opptatt av å avgrense høringen til utgrensing av korridor for ny E6 bru og nødvendige endringer i verneforskriften som følge av anleggsarbeid. Nå er avbøtende tiltak og «miljøforbedrende tiltak» en viktig del av Regjeringens beslutning 10. februar om trasevalg og ny bru gjennom naturreservatet. Den delen av Regjeringens oppdrag er delegert til Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS. Der er det ikke lagt opp til noen offentlig høring, men utredningen skal skje i samarbeid med Statsforvalteren og Lillehammer kommune. Vår eneste mulighet til å si noe om avbøtende og eventuelle miljøforbedrende tiltak for fisk blir dermed overfor Statsforvalteren og Lillehammer kommune. I vår uttale 1. mai kommer vi derfor også til å ta med noe om tiltak for fisk.

Med hilsen

For styret i Lågen fiskeelv sone 1  
Johan Enger

Kopi:

Lillehammer sportsfiskerforening ved Jan Ove Vasaasen  
Øvre Mjøsa Trolling og Fiske ved Sverre Johan Vinjusveen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

**Dato:** 25.04.2023  
**Saksref:** 202304625-2  
**Deres ref.:** 2023/2509  
**Side:** 1 / 1

**Vår saksbehandler:** Gudrun Cathrine Laake  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 91655127  
**E-post:** Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

### **Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat - Ny E6 - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til brev datert 01.03.2023.

Bane NOR ser ikke at endringen berører jernbanens interesser, og vi finner det ikke innenfor vårt samfunnsoppdrag å gi merknad til forslaget.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri  
assisterende sjef Planforvaltning  
Bane, Drift og teknologi

Gudrun C Laake  
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 26.04.2023 15:12:16  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Svein Hoelseth

PÅVEGNEAV : Privat

E-POSTADRESSE : svein.hoelseth@hotmail.com

UTTALELSE : Viser til utlagt høring på endring av forskrift for naturreservatet Lågendeltaet. Jeg ønsker at Statsforvalteren trekker en parallell til erfaringer med endringer av forskriften ved utvidelse av E6 til 4-felts motorveg med fartsgrense 110, gjennom naturvernområdet Åkersvika i Hamar kommune. Etter endring av bestemmelsene etter at ny 4-felts E6 ble vedtatt bygget, mangler en tydelig bestemmelse om vegetasjonsbelte mellom vegskulder og naturreservatet. Dette gjør at dagens bilist sitter på første rad gjennom reservatet i 110 km/t med fritt utsyn til natur og fuglelivet. Og hva ser du da? Mens støy og støv, samt uren snø fra vegen får fritt spillerom direkte ut i naturreservatet. Vi mangler en klar bestemmelse om vegetasjonsbelte når E6 som vegtrasè skal ledes gjennom naturreservatet. Gjør ikke denne feilen en gang til. Dette har ført til at Nye Veger nekter å beplante langs ny E6 gjennom Åkersvika naturreservat, og viser til at dette ikke er noe krav iht. bestemmelsene for våtmarksområdet. Heller ikke i skjøtselsplanen trekkes dette opp eller drøftes. Når ny skøytehall Vingeskipet i Hamar ble bygget før OL -94, med dertil endringer av grensen og bestemmelser for naturreservatet Åkersvika, ble det stilt som krav at et vegetasjonsbelte på ca. 25 meter skulle etableres med stedegne plantearter ut mot naturreservatgrensen. I dag nesten 30 år etter, fungerer dette en flott skog-krans mot våtmarksområdet. Tilsvarende krav i områder der trase for ny 4-felts motorvei krysser både Åkersvika og Lågendeltaet naturreservater burde vært stilt, og med egen tydelig bestemmelse. Vi har politisk forsøkt å reise spørsmålet i Hamar, men kommer til kort så lenge de overordnede bestemmelsene ikke krever slike vegetasjonsbelter. Vær så snill og vurder en egen bestemmelse tatt inn, som skal sikre et eget vegetasjonsbelte med stedegne arter mellom vegskulder og naturreservatets ytterkant, der grensen er på land. Tilsvarende bestemmelse om vegetasjonsbelte med stedegne arter langs ny E6, ønskes for Åkersvika naturreservat! Dette må jo være en glipp. Jeg ber derfor om at Statsforvalteren ser de to naturreservatene i Innlandet i sammenheng, trekker erfaringer med seg, og gir krav til vegetasjonsbelte mellom ny 4-felts E6 som bestemmelse for begge naturreservater. Det er nå dette er nødvendig å vurdere samlet hos Statsforvalteren i Innlandet, og ikke minst se nødvendigheten av endring. Om dette ikke skulle akkurat bli et folkekrav, - så bør noen stille spørsmålet på vegne av fuglelivet og mulighetene for gode lokale tiltak mot forurensning fra vår motorveg.

LASTOPP :

**Statsforvalteren i Innlandet**

E-post: [sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

Moelv 27.04.23

## **Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer**

Vegforum Innlandet viser til høring om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6. Vegforum Innlandet støtter forslaget om å ta ut ca. 27 daa vernet areal fra eksisterende naturreservat. Vegforum Innlandet er ikke eksperter på naturreservater, men vi mener likevel at endringen er et godt miljøtiltak for Lågendeltaet og Lillehammer kommune.

### **17500 biler hvert døgn på dagens bru**

Vi viser til uttalelse fra biolog Morten Kraabøl – en av de som kjenner Lågendeltaet best: «Den viktigste verneverdien i Lågendeltaet naturreservat - trekkfuglene - vil få langt bedre livsbetingelser dersom ny E6 blir lagt i tunell forbi, og i bru utenom reservatets kjerneområde. Øvrig akvatisk biomangfold vil ikke bli negativt berørt i nevneverdig grad».

Ny E6 i tunnel vil også gi betydelig reduksjon i støy og forurensning for store befolkningsgrupper som i dag. Med 17500 biler og en høy tungbilandel på E6-brua over Lågen, sliter mange Lillehammer-familier døgnet rundt med støyutfordringer. Enkelte også med søvn.

Lokalbefolkningen og turister vil få vesentlig bedre rekreasjonsmuligheter langs Lågen.


Disse punktene gir totalt sett et bedre miljø i Lillehammer – og må vektlegges ved endring av verneforskriften.

### **Vi kan legge til noen trafikale argumenter:**

- E6 er landets viktigste veg nord-sør. Betyr enormt mye for gjennomfartstrafikken.
- Ny E6 forbi Lillehammer vil gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet.
- På strekningen Gjøvik-Lillehammer er det kun vegen som er kommunikasjonsåre.
- Mjøsbyen må henge best mulig sammen.
- Det er viktig for Innlandet at utbyggingen ikke stopper.

Vegforum Innlandet forventer at byggingen starter snarest mulig.

**Med hilsen fra**



**Guttorm Tysnes**  
Leder i Vegforum Innlandet  
Regionsjef i NLF Innlandet



**Jon Kristiansen**  
Regiondirektør i NHO Innlandet

*Medlemmer i Vegforum Innlandet: NHO Innlandet, LO Innlandet, MEF Region Øst, NLF Innlandet, NAF Region Øst, EBA Innlandet, og TFØ (Transportfelleskapet Østlandet AS)*



# **FORSLAG TIL RESTAURERING AV BIOLOGISK MANGFOLD I FORRINGEDE HABITATER I LÅGENDELTAET NATURRESERVAT**

## **– ET HELHETLIG ØKOSYSTEMPERSPEKTIV I ET BYNÆRT NATUROMRÅDE**

(Tiltakslista er ikke uttømmende, og nummereringen er ikke ment som prioriteringsrekkefølge).

### **1. Omlegging av 3 høyspentlinjer/17 luftkabler inn i kroppen til ny bru**

**Lokalitet:** Ved planlagt ny bru over Våløya.

**Begrunnelse:** Høyspentlinjene går på tvers av det aller viktigste inn- og utflyvningsområdet for trekkfugl som hviler og beiter på mudderbankene i kjerneområdet. De tre spennene fordeler 17 luftkabler i ulike høyder, og de har ulik tykkelse/synlighet. De er ikke utstyrt med fuglevern, noe som er avgjørende viktig. Det er kjent at trekkfugl kolliderer med disse høyspentlinjene.

**Tiltaksbeskrivelse:** Alle tre spenn bør legges inn i ny brukropp, dersom den bygges. I påvente av eventuell brubygging, bør det monteres synlighetselementer som reduserer omfanget av fuglekollisjoner.

**Forventet konsekvens av tiltaket:** Redusert dødelighet hos trekkfugl, spesielt om våren og høsten. Det vil også ha positiv effekt for lokale flyvninger/forflytninger hos det øvrige fuglelivet gjennom hele året.

### **2. Justering av tidsperiode for ferdselsforbud til 1/4 til 14/5**

**Lokalitet:** Gjelder hele sonen med ferdselsforbud (fra 15/4 – 14/5).

**Begrunnelse:** Klimaendringene har medført betydelige fenologiske skifter hos en rekke dyre- og plantearter. Vanntemperaturen i Gudbrandsdalslågen har økt med om lag 2 grader i løpet av 50 år, og isperioden er kortere. Tidspunktet for ankomst av trekkfugler skjer tidligere som følge av disse endringene, og det er behov for å fremskynde tidsperioden for ferdselsforbud med to uker. Utvidelse videre utover i mai synes ikke å være nødvendig.

**Tiltaksbeskrivelse:** Må behandles som en «større endring» med høringsrunder hos Statsforvalter og Miljødirektoratet.

**Forventet konsekvens av tiltaket:** Større samsvar mellom ferdselsforbud i reservatets kjerneområde og tilstedeværelse av trekkfugl. Dette vil gi mer ro, hvile og ernæring når fuglene ankommer etter lange flyvninger fra sørlige områder.

### **3. Miljøfartsgrense 40 km/t om natten over dagens E6-bru og tilhørende traseer fra 1. april til 14. mai**

**Lokalitet:** Dagens E6-bru og vegtrase mellom Øyresvika v/Vingnes og opp til Mosodden (denne kan omgjøres til fylkesveg, dersom vest-alternativet gjennomføres).

**Begrunnelse:** Lyden fra kjøretøy i 70 km/t over brua genererer betydelig støy ut over deltaets kjerneområder. Det er spesielt tyngre kjøretøy/trailere/busser/lastebiler som kjører om natten som gir påviselige fryktreaksjoner hos fugl som oppholder seg på mudderbankene like inntil brua.



Tiltaksbeskrivelse: Krav om miljøfartsgrense av hensyn til biologisk mangfold bør legges frem for Statens vegvesen (som er myndighet for tilpasning av fartsgrenser).

Forventet konsekvens av tiltaket: Redusert lydstry over dagens E6-bru og øvrige deler av vegtraseen som ligger nært inntil deltaets mest sårbare områder.

#### **4. Trafikale reguleringer som styrer gjennomgangstrafikken gjennom planlagt ny E6-trase og reduserer belastningen over dagens E6-bru (Lillehammer-brua)**

Lokalitet: Dagens E6-trase som går 5 km på langs og på tvers av sentrale deler av ferdselsforbudsområdet i reservatet (Morsodden-Øyresvika).

Begrunnelse: Framskrivninger av trafikkintensitet på dagens E6-trase vs. vest-alternativet tilsier at det ikke vil bli vesentlige reduksjoner i ÅDT langs dagens E6-trase og -bru, dersom vest-alternativet realiseres. Det kan være riktig dersom det ikke trafikale reguleringsgrep legges til grunn. Intensiteten av gjennomgangstrafikk over dagens trase og bru kan reguleres ved skilting som er spesifikt innrettet mot gjennomgangstrafikk.

Tiltaksbeskrivelse: Skilting på nord- og sørsiden av Lågenkrysningen, som er direkte rettet mot gjennomgangstrafikk forbi Lillehammer.

Forventet konsekvens: Redusert gjennomgangstrafikk på dagens E6-trase og -bru. Dette vil kunne redusere den nattlige trafikkstryen som er forstyrrende for både trekkfuglenes hvile- og ernæringsområder på mudderbankene, og for ca. 5000 beboere som er direkte påvirket av trafikkstry på dagens E6-trase.

#### **5. Omlegging av belyst gangsti fra Korgen til Strandpromenaden**

Lokalitet: Gangsti inntil deltaets østre side, fra Korgen og ned til Strandtorget, og videre mot Strandpromenaden.

Begrunnelse: Tilrettelagte turstier i bynære områder benyttes i stor grad til trening, hundelufting og øvrig rekreasjon. Bruk av turstien i de ukene om våren hvor det er trekkfugler i deltaet, spesielt sør for Mosodden, medfører at all fugl som søker tilhold på de østlige mudderbankene blir eksponert for en jevn strøm av folk og hunder. Det er vanlig at folk slipper hundene løs, slik at de løper omkring på mudderbankene som er tilgjengelige fra stien. Sumvirkningene av fysisk nærvær av folk og hunder har medført at trekkfuglene i liten grad bruker østlige mudderbanker. Dette bidrar til fortetting av fugl midt ute i deltaet (i tillegg forstyrres de av tungtransport på dagens E6-bru og fylkesveg på vestsiden). For noen år siden ble gangstien belyst med gatelys, noe som i seg selv gir uheldige økologiske konsekvenser på hele økosystemet.

Tiltaksbeskrivelse: Gangstien kan opprettholdes, men den bør stenges for folk og hunder i perioden med ferdselsforbud. I disse ukene om våren bør det legges til rette for en tursti som legges inn mot dagens E6-trase, slik at avstanden fra det eksponerte deltaet øker. Belysningen bør flyttes til disse nye stiene, slik at de ikke lyser ned i vannet i deltaet. I tillegg bør det etableres en tettere kantvegetasjon, slik at det meste av menneskelig aktivitet i dette området ikke blir synlig for trekkfugl i deltaets kjerneområde.

Forventet konsekvens av tiltaket: Trekkfuglene vil ta i bruk østlige mudderbanker og vannveier. Dette gir mer ro, hvile og mattilgang før de flyr videre.

## **6. Etablere tett kantvegetasjon langs dagens gangsti og Strandpromenaden**

Lokalitet: Strekingen mellom Korgen og Strandpromenaden på østsiden av reservatet.

Begrunnelse: Dagens areal er tilrettelagt for turgåing, hundelufting, sportsaktiviteter, sammenkomster (f.eks. russetreff), m.m. Alt dette er aktiviteter som virker forstyrrende for fuglelivet, spesielt i perioden med ferdselsforbud, men også gjennom resten av den isfrie perioden.

Tiltaksbeskrivelse: Kantvegetasjonen langs strandsona bør etableres ved bruk av stedlige trær og busker.

Forventet konsekvens av tiltaket: Et tettere vegetasjonsbelte vil fungere som en avskjerming av menneskelig aktivitet, men også for å redusere erosjon i strandsona. Tiltaket må ses i sammenheng med etablering av ny strandsona og tilrettelegging for fisk og fugl. Tiltaket vil styrke mulighetene til å utvikle de store arealene til friluftstilbud for nærmiljøet.

## **7. Tilrettelegginger for viltpassasjer til/fra Lågendeltaet gjennom året**

Lokalitet: Det er kjente trekk- og beitelokaliteter for elg og rådyr mellom Lågendeltaet og tilgrensende skogområder, spesielt ved den planlagte bruas vestre og østre landfester.

Begrunnelse: Bygging av store vegger kan gi en viss barriereeffekter for trekkende hjortevilt og andre mindre pattedyr og amfibier. Ettersom Lågendeltaet har en viktig funksjon som vinterbeiteområde, bør tilgangen opprettholdes, eller helst forbedres. Trekkende dyrearter som observeres jevnlig i Lågendeltaet ved planlagt ny E6-bru er; elg, rådyr, rev, grevling, oter, bever, m.fl. Disse artene har forskjellig størrelse, atferd og toleransegrense for forstyrrelser.

Tiltaksbeskrivelse: Det bør etableres både over- og underganger for viltarter på strekingen mellom Skvalabekken/Rosa ved vestre landfeste, Våløya/Storvollen/Hovemoen og videre nordover til Ensby. Dette er aktuelle krysningspunkter for viltarter til alle årstider, og tilretteleggingene bør derfor være varierte: Beplantede overgangsruer, underganger i forbindelse med fukt- og bekkedrag. Fysiske tilrettelegginger for «langsomme» arter av amfibier og krypdyr bør gjøres (unngå betong, tilgang til vann/fukt og skjul/hvileplasser. Skjerming av lyd og lys fra brua og vegtrase opp til Ensby/Hunderfossen er viktig for å unngå aversjon, nøling og påkjørsler av viltarter. Det bør foretas en grundig kartlegging av artenes trekkveier før disse tiltakene stedfestes. Bruk av lokal kunnskap vil være veldig viktig i denne sammenheng.

Forventet konsekvens av tiltakene: Gode og effektive tiltak vil kunne opprettholde/forbedre den økologiske konektiviteten innad i deltaet, og dermed også deltaets økologiske funksjon for omkringliggende naturområder.

## **8. Tilrettelegginger for trekkfugl mot østsiden (øyer og holmer)**

Lokalitet: Deltaets kjerneområde fra Korgen/Mosodden og ned til Strandtorget (østsiden).

Begrunnelse: Sumeffektene av dagens E6-trase nord for dagens E6-bru (mot Mosodden og Korgen) og den belyste og trafikkerte gangstien, er at trekkfuglene i stor grad unngår å oppholde seg på de østlige mudderbankene og deltaet strandområder. Dette gir redusert tilgang til viktige hvile- og næringslokaliteter.

Tiltaksbeskrivelse: Etablering av nye holmer og skjulområder mot østsiden vil øke attraktiviteten for mange fuglearter. Det er kjent at fuglene føler seg tryggere når de ligger på en øy, der det er vann mellom seg selv og menneskelig aktivitet (jf. tilrettelegginger på Østensjøvatnet). Dagens situasjon er preget av flate og åpne mudderbanker og strandnært folkeliv, og fuglene føler seg utrygge i slike omgivelser når det er folk i nærheten. Det foreslås å utvikle en plan for etablering av nye holmer/øyer i østlig del av deltaet. For å sikre varig vegetasjon på disse holmene, bør de justeres i samsvar med Mjøsas kvotehøyder for lav og normal vannstand.

Forventet effekt av tiltaket: Økt bruk av kjerneområdets østlige mudderbanker og strandområder, og en tilpasning til det uunngåelige folkelivet som vil prege landområdene (selv om gangstien flyttes lengre inn mot dagens E6).

## **9. Etablering av gyteplasser for krøkle i deltaet**

Lokalitet: Deltaets kjerneområder mellom Våløya og gamle Vingnesbrua

Begrunnelse: Krøkle er en nøkkelart i Mjøsa, og inngår som viktig byttefisk for en rekke av de større rovfiskartene, som storørret, gjedde, abbor, lake m.fl. Krøkla gyter helt inntil land omkring utstikkende nes med naturlig grus og sand som er vasket rene av bølger (bølgeslagssona). Det forventes at Mjøsa, som er et vannkraftmagasin som tappes ned om vinteren, vil oppleve tilsvarende nedtappinger i tiden fremover. Dette skyldes endringer i kraftmarkedet. Lavere vannstand i gytetiden for krøkle vil kunne bety at den ikke får tilgang til renvasket bølgeslagssone, og at gytungen må foregå på mudrete strandområder som sjelden har vært blottlagt. Dette kan gi nedgang i krøklebestanden i Mjøsa. Det er kjent at det også gyter store mengder krøkle oppe i deltaets kjerneområde. Store mengder krøkle kan observeres under gamle Vingnesbru i begynnelsen av mai, og disse fordeler seg et eller annet sted i deltaets nedre deler. Slike gyteområder vil være av en annen beskaffenhet enn de som ligger ute i Mjøsa, og det antas at de ikke er sårbare overfor endringer i manøvreringen av Mjøsmagasinet. Tilrettelegging for en annen type gyteområder vil derfor bidra til å kompensere for tapte gyteområder i forbindelse med ny E6-trase i strandkanten mellom Biri og Mjøsbrua.

Tiltaksbeskrivelse: Kartlegging av gyteområder for krøkle i Lågendeltaet, og deretter etablere flere slike områder ved utlegging av riktig substrat på flere områder. Dette kan kombineres med etablering av fugleholmer m.m. på østsiden av deltaet.

Forventet konsekvens: Økt gyting av krøkle i deltaet, og en alternativ gyteplass som ikke er sårbare overfor de samme truslene som preger gyteområdene i Mjøsa (jf. vegfyllinger og andre tiltak i strandsona).

## **10. Fjerning av gamle betongfundamenter ved Tråsetstranda (fra tidligere grusuttak)**

Lokalitet: Tråsethstranda, vestsiden.

Begrunnelse: På 1980-tallet ble det tatt ut grus fra deltaet. I den forbindelse ble det etablert veg og bru for lastebiler og gravemaskiner. Uttakene ble avsluttet da området ble vernet som naturreservat. Det er imidlertid en del elementer av denne infrastrukturen som ble stående igjen fra Tråsethstranda og utover i deltaet. På vestsiden står det to store betongbrukar og tilhørende komprimert og tilrettelagt vegtrase. Disse strukturene har medført et knekkpunkt for den vestlige vannveien, og et sterkt stryk er etablert mellom de to brukarene. Dette utgjør en vanskelig passasje

for fisk som skal gyte om våren oppstrøms dette området. Kombinasjonen av svømmesvake vårgytende fiskarter, lav vanntemperatur og kraftige strykområder, medfører antakeligvis forsinkelse i fiskeoppgangen. Begge disse betongfundamentene utgjør også en reell fare for grunnstøting for motorbåter (lovlig ferdsel, stor aktivitet om sommeren).

Tiltaksbeskrivelse: Betongfundamentene bør fjernes, og rester av gammel veg for tunge maskiner bør restaureres tilbake til før-tilstand. Det er lett tilgang til dette området via en lokal veg ned til brukarene.

Forventet konsekvens: Tidligere oppgang og frie vandringsveier for flere fiskearter som søker oppover i deltaet for å gyte om våren. Tryggere båtferdsel om sommeren.

## **11. Restaurering av Gausadeltaet**

Lokalitet: Gausas utløp i Gudbrandsdalslågen ved Jorekstad

Begrunnelse: Dette deltaområdet er ikke inkludert i naturreservatet, og det har sterkt redusert økologisk funksjonalitet som følge av veg-parseller og rundkjøring (Gausdalsarmen). Tidligere flomløp er avstengt. Området har stort potensiale for verneverdiene i Lågendeltaet, og er ideelt som et kompensasjonsområde.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en restaureringsplan som er i samsvar med dagens infrastruktur og landbruksareal. Det er mange ornitologer og biologer som har omtalt dette tiltaket.

Forventet konsekvens: En reell kompensasjon for eventuelle forringelser ved ny E6-bru over Våløya. Utvidelse av naturreservatets funksjonsområde. Vil berike biologisk mangfold og økologiske funksjonsområder for fugl, fisk, insekter og naturtyper.

## **12. Større kulvert til Rundtomevja ved Fåberg vil forbedre gyteområdene for gjedde, abbor, mort, brasme m.m.**

Lokalitet: Rundtomevja ved Fåberg (vestsiden)

Begrunnelse: Denne evja ble avstengt fra Gudbrandsdalslågen da fylkesvei ble anlagt. Forbindelsen mellom evja og Lågen er et 40 cm drensrør. I dag brukes evja som gyte- og oppvekstområde for en rekke fiskearter, men drensrøret bør skiftes ut med en større kulvert. Denne evja vil kunne få en økt funksjon som akvatisk «hotspot», og bør ses i sammenheng med restaurering av Gausadeltaet.

Tiltaksbeskrivelse: Skifte ut drensrør med kulvert. Ca 30 m lang vegfylling og drensrør må graves ut og erstattes med kulvertløsning. De samme fyllingsmassene kan gjenbrukes på stedet.

Forventet konsekvens: Berikelse av en akvatisk «oase» i Lågendeltaet.

## **13. Åpne konnektivitet i vannveiene gjennom Jørstadmovollene vil kunne gjenskape naturlige forhold og vandringsveier for fisk, leveområde for akvatiske insekter, småfugl m.m.**

Lokalitet: Flomløp på Jørstadmovollene (vestsiden)

Begrunnelse: Disse flomløpene er til dels avstengt som følge av aktiv landbruksdrift. En delvis restaurering, uten at det kommer i konflikt med landbruksinteressene, vil reetablere

flommarkspreget økosystem i deltaet. Det opprinnelige Lågendeltaet var mer preget av denne type økosystem. Bør ses i sammenheng med restaurering av Gausadeltaet og Rundtomevja.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en teknisk plan for vannføring gjennom flomløpene, og hvordan uttørking og innestengelse kan unngås ved lav vannføring i Lågen. Muligheten til å flomsikre landbruksområdene må ses i sammenheng.

Forventet konsekvens: Styrke flommarkspreget natur i reservatet. Positive ringvirkninger for biologisk mangfold i reservatet.

#### **14. Restaurering av Våløya ved statlig oppkjøp**

Lokalitet: Våløya i Lågendeltaet.

Begrunnelse: Våløya ble tatt i bruk som aktivt landbruksareal i 1970-årene, og ble unntatt fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat. Landbruksdriften er aktiv med våronn, høsting og vedlikehold fra tidlig om våren til senhøsten. Ny E6-bru vil delvis legge øya i skygge, og avlingene vil bli redusert. Et oppkjøp vil kunne frigi øya til restaurering tilbake til semi-naturlig tilstand, omtrent som Storvollen. Dette vil i stor grad bidra til vern iht. verneforskriften, samtidig som biologisk mangfold og økologiske funksjoner vil bli mer naturlignende.

Tiltaksbeskrivelse: Oppkjøp fra Hovemoen gård og påfølgende naturrestaureringstiltak. Godt egnet som et forskningsprosjekt for å vise at vegbygging i et belastet naturreservat kan bidra til styrking av verneverdiene.

Forventet konsekvens: Tilbakeføring til naturlignende økologisk funksjon. Spesielt stor positiv konsekvens for både trekkfugl og lokale fuglearter.

#### **15. Lys- og støyskjerming på dagens E6-bru og trase mellom Øyre og Mosodden (fremtidig fylkesveg)**

Lokalitet: Fremtidig fylkesveg/bydelsveg mellom Lyresvika i sør og Mosodden i nord. Omfatter hele kjerneområdet i reservatet.

Begrunnelse: Brua vil fortsatt føre trafikk midt gjennom det mest sårbare området i naturreservatet. Så langt det er mulig, bør denne støyen og belysningen reguleres. Tilhørende traseer på både sør- og nordsiden går helt inntil verneområdet.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en miljøplan som regulerer mest mulig gjennomgangstrafikk til ny E6 gjennom tunnel på vestsiden. Utrede muligheter for støy- og lysdemping som virker reduserende både ut mot deltaet og opp mot beboelsesområder. Krever samarbeid med Statens Vegvesen og tekniske rådgivere innen støy, lys og trafikkregulering. Valg av støydempingstiltak bør prioritere effekt på fugleliv og beboere fremfor landskapestetikk.

Forventet konsekvens: Redusert gjennomgangstrafikk med lys- og lydstry mot både naturreservat og tettbygde nærområder. Denne miljøgevinsten kommer i tillegg til at gjennomgangstrafikken i hovedsak vil gå på ny E6 i tunnel.

## **16. Etablering av krattskogsområder for småfugler på flere steder langs deltaet**

Lokalitet: Strandnære områder på østsiden mellom Strandpromenaden i sør og opp til Korgen. Fortrinnsvis i områdene mellom deltaet og vegtraseen, men også andre områder bør vurderes.

Begrunnelse: Krattskog er viktige leveområder for lokale fuglearter. Området er pr i dag ikke tilrettelagt for biologisk mangfold, og dette vil være ett av flere lokale tiltak som forbedrer økologiske funksjonsområder omkring deltaet.

Tiltaksbeskrivelse: Planting og tilrettelegging for krattskog bestående av lokale arter av busker og trær.

Forventet konsekvens: Økt mangfold i habitater for fugler, insekter og mindre pattedyr som bruker deltanære områder som vitale habitater. Generell økt attraktivitet for ville arter over flere taksonomiske nivå.

## **17. Etablering av blomsterenger mellom stinettverkene på østsiden vil øke insektfaunaen**

Lokalitet: Flate og «ubrukte» arealer med homogent gressdekke på østsiden mellom Strandpromenaden og Korgen.

Begrunnelse: Det er en reduksjon i pollinerende insekter i norsk natur. I disse områdene er det flere ubenyttete gressarealer som kan omgjøres til blomsterenger mellom krattskog og turstier. Dette vil gi en betydelig økning i insektfaunaen i området, noe som vil gi positive ringvirkninger i økosystemet. I tillegg vil det gi en vesentlig forbedring i landskapsopplevelsen for folk som benytter området til rekreasjon og turgåing.

Tiltaksbeskrivelse: Beplantning og tilrettelegging iht. en helhetlig miljøplan.

Forventet konsekvens: Betydelige positive ringvirkninger for økosystemene og landskapsopplevelse for befolkningen.

## **18. Visuelle merkinger på alle øvrige linjestrekk over reservatet vil redusere fuglekollisjoner**

Lokalitet: Alle linjestrekk nært inntil/over naturreservatet; f.eks. linjestrekk like sør for Brunlaugbrua (delvis, men ikke tilstrekkelig merket), linjestrekk Bottum - Skog (Fåbergstilla), over nedre del av Gausa v/bru Rv 255, som også passerer over Lågendeltaet sør for Øyra (mot Hovemoen). Alle disse høyspentstrekke krysser viktige flyvekorridorer for trekkfugler. I alle disse krysningene vil fugl som kolliderer med ledningene falle ned i Lågen og bli transportert bort av vannstrømmen. Dette har redusert synligheten av problematikkens omfang.

Begrunnelse: Øke synlighet/ redusere kollisjonsfare for trekkende fugl.

Tiltaksbeskrivelse: Montering av visuelle objekter/markører på luftspenn.

Forventet konsekvens: Økt synlighet for fugl, og dermed redusert dødelighet etter kollisjon.

## **19. Restaurere bekker som renner ut i deltaet vil forbedre akvatisk insektfauna og gyteområder for fisk**

Lokalitet: Tilløpsbekkene Bæla og Skurva

Begrunnelse: Tilløpsbekker til større vassdrag er viktig for akvatisk mangfold. Disse bekkene er til dels ute av økologisk funksjon, og kan med restaureringstiltak gjøres om til funksjonelle gyte- og oppvekstområder for ørret, harr, steinsmett, ørekyte og akvatiske insekter.

Tiltaksbeskrivelse: Tiltaksplan bør utarbeides for begge bekkene, og tiltak bør gjennomføres. Bekkene bør få kantvegetasjon bestående av lokale busker og trær, slik at de fremstår som landskapsøkologiske elementer.

Forventet konsekvens: Styrket akvatisk biomangfold og restaurering av tidligere økologisk funksjonalitet. Forbedret landskapsinntrykk, men kombinerte effekter på lokale fuglearter og vandringskorridorer for amfibier og små pattedyr.

## **20. Informasjon om Lågendeltaets historie, reservatet og behovet for spesielle hensyn**

Lokalitet: Strandnære arealer på østsiden av deltaet mellom Strandpromenaden og Mosodden.

Begrunnelse: Dette området er allerede populært som friluft- og rekreasjonsområde for lokalbefolkning og tilreisende. Etablering av informasjon om området kan kombineres med en «natursti», der tilrettelagte stier gir både landskapsopplevelser og informasjon om Lillehammers bys historie, Lågendeltaets utvikling, vern som naturreservat av internasjonal betydning og tilretteleggingen som er utført for å oppnå funksjonelle naturområder for både folk og biologisk mangfold.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide egnet og lokaltilpasset informasjon etter et planarbeid. Planen bør ha preg av naturhistorie, kulturhistorie, inngrepshistorie, ivaretagelse av bynær natur, konkret informasjon om de enkelte tiltakene, quiz-relaterte oppgaver m.m. Bør også tilpasses som del av undervisningen på barne- og ungdomsskoletrinnene.

Forventet konsekvens: Økt bevissthet blant befolkning og øvrige brukere at det går an å kombinere strengt naturvern med menneskelig aktivitet. Tverrfaglig kunnskap om bærekraftsperspektiver som er tilpasset brukergruppene.

Utkastet er utarbeidet av:

*Morten Kraabøl, biolog*

*Jon Opheim, leder i BirdLife Oppland*

*Helge Gjerde, Busmoen Vel*

## Statsforvalteren i Innlandet

Deres ref.	Deres kontaktperson	Vår ref.	Vår kontaktperson	Dato
2023/2509		20230171	Martin Eggen	27. april 2023

### Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for framføring av ny E6 i Lillehammer

Det vises til høringsbrev med vedlagte dokumenter 1. mars 2023 med høringsfrist 1. mai 2023.

Forslagene på høring knytter seg til

- 1) endring av vernegrense og
- 2) endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat. Det bes om at innspill begrenser seg til disse.

Endringsforslagene er en oppfølging av Klima- og miljøverndepartementet (KLD) sitt brev til Miljødirektoratet 10. februar 2023. Statsforvalteren i Innlandet er delegert ansvaret for høringsprosessen i henhold til brev fra Miljødirektoratet 14. februar 2023. KLD har bedt om at forslaget til grensejustering begrenser seg til det som er høyst nødvendig for å kunne føre ny E6 i vedtatt trase. Videre har de – som en forutsetning for grensejusteringen – presisert at det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak.

#### Grensejusteringen

Ny E6 vil etter gjeldende arealplaner krysse Lågendeltaet med ei bru på omtrent 550 meter, hvorav 466 meter av brukroppen krysser innenfor dagens reservat. Statsforvalteren i Innlandet har tatt utgangspunkt i at det kun er brua, med et permanent arealbeslag knyttet til konstruksjonen, som tas ut av naturreservatet. Dette dreier seg om et areal på ca. 27 dekar. Naturverdiene innenfor dette området må senere ivaretas av annet regelverk.

Høringsdokumentet gir etter BirdLife Norge og BirdLife Oppland sin vurdering en tilfredsstillende beskrivelse av de miljøverdiene som knytter seg til arealet som foreslås tatt ut, samt de tilgrensende områder innenfor naturreservatet. I tråd med vilkårene blir det også presisert at skader og ulemper som blir påført området skal inngå i de miljøkompenserende tiltakene som skal iverksettes. Slik sett mener vi at forslaget til Statsforvalteren i Innlandet er innenfor de forutsetninger som er gitt av KLD og at det ikke er tatt med mer areal enn det som er strengt nødvendig for framføring av ny E6 gjennom nåværende naturreservat.

#### Endring av verneforskrift/miljøforbedrende tiltak

I høringsbrevet blir det klart presisert at endring av det geografiske virkeområdet for vernet først skal skje etter at regjeringen har besluttet hvilke miljøforbedrende tiltak som skal gjennomføres, utover de som følger av Statsforvalterens vedtak av 25. april 2022. Det skal med andre ord utredes mer vern, restaurering og mer erstatningsareal enn det som til nå har vært foreslått/utredet. En samlet plan for kompenserende tiltak skal – etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet – framlegges av Nye Veier AS. Dette arbeidet vil pågå parallelt med høringsprosessen, men uten krav om at denne planen skal foreligge før utløpet av høringsfristen.

BirdLife Norge og BirdLife Oppland ser dette som en gedigen svakhet ved høringsrunden. Framføring av E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat er en svært kompleks sak hvor det er nødvendig å kunne vurdere aktuelle kompenserende tiltak opp mot skadeomfanget. Den eneste konkrete informasjonen så langt er at nye Veier AS tar initiativ overfor Statnett og Elvia for å se på kabelløsninger i det aktuelle området med sikte på å redusere den samlede belastningen i Lågendeltaet naturreservat. Dette er et viktig miljøtiltak, men er langt fra tilstrekkelig i forhold til det som er forespeilet for å styrke naturverdiene i reservatet.



I en pressemelding fra KLD 10. februar 2023<sup>1</sup> understreket klima- og miljøminister Espen Barth Eide at det skal gjøres nye tiltak for å redusere miljøulempene ved vegprosjektet samla sett, i tillegg til å finne erstatningsareal. Her er det naturlig å påpeke at vernevedtak er ment å gi permanent beskyttelse til nasjonalt og internasjonalt viktige naturverdier, og at dersom man likevel må gjøre inngrep i et verneområde er vern av annet areal ikke å anse som kompensierende tiltak. Områder som i kraft av naturverdiene uansett bør vernes, må vernes i egne prosesser.

Dermed er vi spesielt interessert i de kompensierende tiltakene og restaureringen som skal finne sted, og det er sterkt kritikkverdig at det ikke foreligger en plan for dette forut for denne høringen.

### **Forslag til kompensierende tiltak og restaurering**

Som et innspill til kompensierende tiltak vil BirdLife Norge og BirdLife Oppland vise til sitt brev av 20. februar 2023 med forslag om å fjerne nåværende E6 bru mellom Vingnes og Strandtorget. Dette er et miljøtiltak med stor positiv effekt. Et slikt restaureringstiltak er mulig, og vi er overrasket over at staten selv ikke har lansert et slikt alternativ. Det vil innebære en flytting av bru i reservatet fra et sted der den har stor negativ konsekvens til et sted med mindre negativ konsekvens.

Utover dette har BirdLife Oppland deltatt i utforming og oversendelse av ei liste med 20 konkrete tiltak for naturrestaurering/avbøtende tiltak. Disse er vedlagt. Her inkluderes også miljøforbedrende tiltak på Lillehammer bru for å styrke verneverdiene, jf. opplisting under verneforskriftens punkt V i høringsdokumentet. Vi forventer at disse innspillene tas inn i den pågående planprosessen, og at disse vil veie tungt i de forslag som skal fremmes. Lågendeltaet er et bynært naturområde som over lang tid har vært under stort menneskelig press, ikke minst med den nåværende E6 trasé gjennom selve kjerneområdet for rastende trekkfugl.

BirdLife Norge og BirdLife Oppland vil i en slik sammenheng også trekke fram at vi er inne i FN sitt tiår for naturrestaurering. Norge har et stortingsvedtak på at vi skal restaurere 15 prosent av forringet natur innen 2025. I desember 2022 signerte vi også en ny Naturavtale om å restaurere 30 prosent natur innen 2030. Skal vi få tilbake tapte dyre- og fuglebestander må vi restaurere den aller viktigste naturen først. Lågendeltaet må ligge i toppen av en slik prioriteringsbunke.

På vegne av BirdLife Norge og BirdLife Oppland



Kjetil Aa. Solbakken [sign.]  
Generalsekretær



Jon Opheim [sign.]  
Leder

KOPI: Miljødirektoratet, Klima- og miljødepartementet, Nye Veier AS, Samferdselsdepartementet

VEDLEGG:

FORSLAG TIL RESTAURERING AV BIOLOGISK MANGFOLD I FORRINGEDE HABITATER I LÅGENDELTAET  
NATURRESERVAT

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/opnar-for-e6-gjennom-lagendeltaet-med-meir-avbotande-tiltak/id2962775/>

Fra: ikkevar@statsforvalteren.no[ikkevar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 27.04.2023 17:55:18  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Arne Digernes

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : digernesarne@gmail.com

UTTALELSE : Forkastelig overtredelse av vernet natur, dovre faller snart.

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 28.04.2023 09:37:09  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Henriette Hultmann

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : Henriette.Hultmann@protonmail.com

UTTALELSE : Innspill til høring om endring i forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat Lågendeltaet: Lågendeltaet er et naturreservat og er dermed vernet med det strengeste vernet I Norge. Formålet med fredningen er å bevare et viktig 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. Formålet med fredningen er ikke at en viss prosentandel av naturen skal være vernet, eller at ødeleggelse av naturen i området skal være et insentiv for tiltak andre steder. Naturen er allerede på et bristepunkt, og avbøtende tiltak som kommer frem i høringen bør iverksettes uavhengig av denne saken. Lågendeltaet er uvurderlig, og ingen avbøtende tiltak kan kompensere for de planlagte ødeleggelsene. Regjeringen må: - Beslutte å ikke endre forskriften om fredning av Lågendeltaet naturreservat, slik at hele arealet forblir vernet og stanse ny E6 gjennom Lågendeltaet. Blir denne forskriften endret for å legge tiø rette for utbygging setter det er eksempel som tilsier at vern bare er vern så lenge det ikke kommer i veien for noe som er mer økonomisk gunstig. Forhold dere til de lovet og regler som eksisterer som alle andre!  
Vennlig hilsen Henriette Hultmann  
LASTOPP :

**Arne J. Mortensen**  
**Turrmoen 115**  
**2635 Tretten**

## **Høringsuttalelse**

### **Ny vei gjennom Lågendeltaet naturreservat**

Planene om ny vei og bru nummer fem gjennom Lågendeltaet naturreservat mangler forankring i naturfaglige, samfunnsfaglige, økonomiske og juridiske vurderinger.

**Høringsprosessen:** Høringsprosessen er for kort, uryddig og uakseptabel. Planleggingen av prosjektet har pågått i mange år og endte opp med ett alternativ som ble langt fram, mens alle andre alternativer ble lagt vekk tidligere i prosessen. Dette gir ingen reell mulighet til å vurdere alternativer opp mot hverandre. Høringsbrevet oppfyller ikke kravene til en utredning, hverken i forhold til forvaltningsloven eller utredningsinstruksen fastsatt ved kongelig resolusjon 18.2.2000. De berørte har ingen mulighet til å ta stilling til forslaget til forskriftsendring, siden høringsbrevet ikke utreder de tiltak som skal ligge til grunn for endring av reservatgrensene. Dette skal ifølge høringsbrevet gjøres på et seinere tidspunkt. Dette er ikke i henhold til utredningsinstruksen. I følge forvaltningsloven skal en sak opplyses så godt som mulig, før den sendes på høring. Det har ikke skjedd i dette tilfellet. Prosessen bærer preg av hastverk og overfladiskhet.

**Naturfaglige forhold:** Det er en rekke naturfaglige forhold som blir uklart framstilt i høringsbrevet. Det sies flere steder at kunnskapsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig (konsekvensene av bygging av ny bru er ikke kjent, s. 5), mens det samtidig sies at kunnskapsgrunnlaget er godt nok (s. 6). Det fastslås at det er flere rødlista naturtyper og arter som blir berørt av utbyggingen, men det utredes ikke nærmere hva konsekvensene av dette kan bli. Det fastslås at insektfaunaen i området er mangelfullt undersøkt. Ingenting av dette er i henhold til utredningsplikten.

Det sies på s. 5: *Det krysser allerede fire veger og fire korridorer med luftspenn over Lågen innenfor naturreservatet. Hva denne ytterligere barrieren vil ha å si for de berørte artenes bestandsutvikling er ikke kjent, men vil gi et negativt bidrag i et allerede fragmentert økosystem.* Dette utredes ikke nærmere.

**Miljøforberedende tiltak:** Dette begrepet har kommet inn i prosessen underveis og er både misvisende og uryddig. Miljøet kan ikke forbedres ved det planlagte inngrepet i Lågendeltaet. Det siktes muligens til tiltak som har vært foreslått tidligere for å bedre naturmiljøet i andre deler av reservatet enn det som berøres av den foreslåtte planen. Det kan muligens oppnås miljøforbedring i andre deler av reservatet, men det har ingenting å gjøre med skadevirkningene av den planlagte utbyggingen. Disse skadevirkningene kan reduseres, - men miljøet kan ikke forbedres.

**Til slutt:** Det er et nærmest samlet fagmiljø, både naturfaglig og juridisk, som protesterer på planleggingen, høringsprosessen og saken generelt. Dersom denne saken tvinges gjennom, betyr det at naturen har mistet det rettsvernet som verneforskriften skulle sikre. Mantraet som politikerne har skapt om prosjektet, om at *naturen kommer bedre ut*, er ikke riktig. Høringsbrevet bygger også opp under dette, ved å insistere på begrepet *miljøforbedrende tiltak*. Naturen kan ikke komme bedre ut ved den planlagte utbyggingen i Lågendeltaet. Den kommer dårligere ut, og det mangler ethvert faglig grunnlag for å påstå noe annet.

Det er et svik mot framtidige generasjoner å tvinge gjennom bygging av en vei nummer fem i Lågendeltaet, med dagens globale miljøutfordringer og kunnskapen vi har, både nasjonalt og lokalt. Alle vet at det må tas kraftige grep for å nå de målene som er satt for klima og natur, både globalt og nasjonalt. Det er også dette politikerne prediker, men det er ikke den politikken de setter ut i livet.

De setter kunnskapen og sine egne fagmiljøer til side. Det er derfor klimautslippene ikke går ned og at vi stadig ødelegger mer natur. Dette er i konflikt både med naturens rettsvern og menneskerettighetene.



Statsforvalteren i Innlandet

Deres referanse: 2023/2509

28.04.2023

## **HØRING OM ENDRING AV VERNEFORSKRIFTEN FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT. NY E6, BRU OG «MILJØFORBEDRENDE TILTAK».**

Vi viser til Statsforvalterens høringsbrev av 1. mars i år om: Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer. Lågen fiskeelv sone 1 organiserer grunneiere og fiskerettshavere på strekningen Vingnesbrua – Hunderfossen. Vi forvalter fisket, har eget oppsyn og selger fiskekort.

Statsforvalteren er i høringsbrevet opptatt av å avgrense høringen til utgrensing av korridor for ny E6 bru og nødvendige endringer i verneforskriften som følge av anleggsarbeid. Nå er avbøtende tiltak og «miljøforbedrende tiltak» en viktig del av Regjeringens beslutning 10. februar om trasevalg, vestsidealternativet og ny bru gjennom naturreservatet. Den delen av Regjeringens oppdrag er delegert til Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS. Der er det ikke lagt opp til noen offentlig høring, men arbeid med utredningen skal skje i samarbeid med Statsforvalteren og Lillehammer kommune. Vår mulighet til å si noe om avbøtende og eventuelle miljøforbedrende tiltak for fisk blir dermed overfor Statsforvalteren og Lillehammer kommune. Dessuten henger et aktuelt avbøtende tiltak for fisk sammen med bestemmelsene i verneforskriften. Vi uttaler oss derfor også om avbøtende tiltak.

I høringsdokumentet sier Statsforvalteren blant annet:

«Det finnes 20 fiskearter med fast tilhold i Mjøsa, og alle unntatt én av disse artene har sitt viktigste gyteområde i Lågendeltaet/nedre del av Lågen. Storørretbestandene i Norge vurderes som nasjonalt verneverdige, og Mjøsa med blant annet Lågen er forslått som et nasjonalt storørretvassdrag. Det kan nevnes at Hunderørreten er av nasjonal verdi for både vassdraget og naturreservatet.»

Videre sier Statsforvalteren om fisk:

«Den viktigste funksjonen for fisk av foreslått utgrensa areal ved Våløya er at dette er en del av en vandringskorridor. Fisk fra Mjøsa som har sine viktigste gyteområder oppstrøms Våløya er blant annet harr, sik og lagesild. Også Hunderørreten og andre ørret-stammer vandrer hovedsakelig forbi gjennom Lågendeltaet og opp i Lågen for å gyte. Som leveområde utgjør sideløpet til Lågen mellom Våløya og Hovemoen et stille gruntområde med evjer og viker, og med gode kantsoner av skog samt god undervegetasjon av vannplanter. Dette er egne habitat som gyte- og oppvekstområde for vårgytere som karpefisk, gjedde, abbor, hork og muligens også som oppvekstområde for lake. Det ligger også et mulig gyteområde for harr, og kanskje også ørret, ved utløpet av Kollefallbekken i Lågen. Kollefallbekken er en bekk med årssikker vannføring som ligger ved vestre brulandkar, og som derfor må legges om.»

Ny motorveg og bru over Lågen og Våløya kan få negative konsekvenser for fisk både i anleggsfasen og i driftsfasen. Før vi vurderer konsekvenser og mulige tiltak, må man også



være klar over nå-tilstanden. Hvordan står det til med vårt lokale biologiske mangfold og fisk?

### **NÅ SITUASJONEN.**

Det er lett å glemme det «alle vet», og som det blir snakket og skrevet om hver høst. Lågåsild fisket er bare en skygge av hva det en gang var – et næringsfiske og viktig matauk som mange tok del i. Fisket i Lågen etter harr i september er nærmest helt slutt. Senest på en stor konferanse den 17.11.22 i regi av Vassdragsforbundet, fikk vi bekreftet fra Norsk Institutt for Naturforskning det vi i flere år har vært klar over: bestandene av harr og lågåsild har gått sterkt tilbake. Når bestander av fisk går tilbake, må en se på hva som har skjedd av endringer i fiskens livsmiljø. De fysiske inngrepene er to bruer bygd på 1980 tallet, Lillehammer bru og Gausdalsarmen. Begge med lyssetting om natten og salting av vegbanen høst og vår. Mjøsa har lenge hatt, og har fortsatt et nivå av kvikksølv og PCB over anbefalt nivå. Noen peker på flommene i 1995, 2011 og 2013. Predasjon fra skarv og måker har sikkert en del å si. Klimaendringer har ført til at vannet i Mjøsa har blitt 2 ° C varmere fra 1972 til 2021, noe som kan påvirke oppgang av fisk i Lågen.

Lågen er vandringsvei for Hunderørret, som er en av verdens mest storvokste brunørret stammer. Den regnes som nasjonalt verneverdig og er klassifisert som sårbar. Den største utfordringen for Hunderørreten er Hunderfossen kraftstasjon og den tilhørende demningen. Regulanten ble i sin tid pålagt å sette ut settefisk, som en kompensasjon for ødelagte gyteområder nedstrøms demningen. Dette pålegget opphevet Statsforvalteren den 29.07.2020. Flere organisasjoner påklaget vedtaket. Den 12.02.2021 oversendte Statsforvalteren klagen til Miljødirektoratet. Klagen er d.d. ikke behandlet og avgjort.

Skarv -fortrinnsvis mellomskarv – er en ny fremmed art i Innlandet som spiser store mengder harr og lågåsild på gytevandring i Lågen. Det ble søkt om fellingstillatelse i naturreservatet i 2017 og 2018, men Fylkesmannen og Miljødirektoratet avslo begge ganger. (Det blir jaktet lovlig på skarv utenfor reservatet, på øyer i Mjøsa og oppstrøms Hunderfossen).

Krøkle vandrer mot Vingromlandet og opp i Lågen i mai-juni. Krøkle er hovednæringen for storørreten, og den følger etter og spiser krøkle i Lågendeltaet, noe som lokalt er omtalt som «krøkleure». I perioden 2010-2021 er det observert til dels store gyte-innsig av krøkle.<sup>1</sup>

Harr vandrer opp i elva for å gyte i mai-juni. Så kommer hunderørreten på gytevandring i juli-august-september. I oktober går lågåsilda opp for å gyte oppstrøms Brunlaugbrua. Lågåsild vandrer ut igjen til Mjøsa i månedsskiftet oktober-november. Hunderørret som har vokst opp i Lågen vandrer ut til Mjøsa når den er 4-5 år gammel. Det skjer i mai – juni. Det pågår altså gytevandring opp elva og nedvandring til Mjøsa av ulike fiskeslag fra mai og ut oktober.

### **KONSEKVENSER FOR FISK AV NY BRU OVER LÅGEN.**

---

<sup>1</sup> Observasjoner av gyte-innsig med krøkle på gyteområder i Lågendeltaet naturreservat 2010 – 2021. Finn Audun Grøndahl, notat 2021, Randsfjordmuseet.



Nye Veier AS sier selv i reguleringsplanen for ny E6 at pilarene for ny bru kan gi barrierevirkninger som fører til endret vandringsatferd for fisk, og konstruksjonenes fysiske effekt i elva kan også endre dynamikken i fiskesamfunnet. Fra vår side vil vi peke på at anleggsperioden blir kritisk for fiskeoppgang og gyteforhold. I samband med molobygging ut i elva og støping av fundament for nye brukar, kan fort elva grave bort masser, slik at vi får masseforflytning. Graving i elvebunnen vil føre til grums og slam i vannet, som hindrer fiskeoppgang. Avrenning fra tunneldriving og annet anleggsarbeid på land kan forurense elva.

I driftsfasen vil vi peke på to forhold. Det ene er lyssetting av brua. Lys ut i elva om natten er uheldig med tanke på fiskens vandring og gyting. Reguleringsplanen forutsetter 2 meter høye støyskjermer der lys er montert på toppen av skjermen og bare skal belyse vegbanen. Er denne formen for lyssetting tillatt på motorveg med fartsgrense 110 km/t? Vil den med andre ord være sikker nok for biltrafikk nattetid? Motorveg med fartsgrense 110 km/t krever også bar vegbane og salting gjennom hele vinterhalvåret. Avrenning av vegsalt til Lågen vil opplagt være uheldig. Ifølge reguleringsplanen skal det «om nødvendig» bygges en fangdam for overflatevann fra vegbanen med ett-trinns rensing og så avløp til Lågen. Plasseringen er i Hovemoen ved vegkryss og avkjøring til Gausdal og Lillehammer nord. Så langt vi kan se vil en fangdam der bare samle overflatevann fra stigningen videre nordover fra vegkrysset, og ikke fra overflatevann på brua over Lågen.

Krøkla er på gytevandring langs Vingromlandet og i Lågendeltaet så langt opp som til Sundgarden. Gyteplassene blir negativt påvirket av veg- og brubygging både langs Vingromlandet og i Lågendeltaet ved masseutfylling som fort kan ødelegge gytesubstrat. Krøkle er viktig for ressurs for hunderørreten. Ut fra den økologisk viktige funksjonen til krøkle i Mjøsa er det viktig at dens gyteområder ikke blir skadet og redusert.<sup>2</sup>

#### **AVBØTENDE TILTAK.**

For fisk har det lite å si om korridoren for ny E6 bru blir 56, 60 eller 70 meter bred. Det avgjørende er hvilke konsekvenser bygging og drift av ny motorvegbru får å si for fiskevandring opp og ned i Lågen. Det er stor fare for negative konsekvenser. Da må en se på flere ulike tiltak som kan forbedre forholdene for fiskens livsmiljø. I prioritert rekkefølge ber vi om at:

1. Anleggsarbeid på ny bru og graving i elva må avgrenses til vintermånedene fra november til april. I sommerhalvåret vil opp- og nedvandring av fisk bli forstyrret.
2. Tiltak som skjermer mot vegbelysning ut i elva fra både ny bru, Lillehammer bru og Gausdalsvegen. Ny bru: Fangdam for overflatevann og vegsalt fra vegbanen med ett-trinns rensing og så avløp til Lågen, på begge sider av ny bru. Aktuelt også for Gausdalsvegen og Lillehammer bru?
3. Overvåking av vassdraget ved NINA før, under og etter anleggsarbeidet. Dersom det blir observert nedgang i en eller flere fiskebestander, må en sette i verk tiltak som omtalt nedenfor.

---

<sup>2</sup> Grøndahl med flere. Krøkla – Nøkkelen til Mjøsas store fiskeavkastning. Mjøsmuseets årbok 2015 s. 151-165.





Dersom overvåking av fiskebestandene viser nedgang i populasjonen, og det har en sannsynlig årsakssammenheng med anleggsarbeidet, er følgende tiltak aktuelle:

- I. Hvis vandring av Hunderørret blir forstyrret og oppgangen avtar: Gjenopptakelse av settefiskprogrammet i settefiskanlegget i Hunderfossen. Opplandskraft DA ved Hafslund Eco er eier pr. i dag. En eventuell gjenopptagelse av settefiskprogrammet krever at Nye Veier AS eller Samferdselsdepartementet leier anlegget og tar kostnaden med å produsere settefisk.
- II. Lågåsilid. Kartlegge gyteforholdene (bunnssubstrat) i Hølsaundet og på strekningen Drotten – Hølsaundet. Ved behov legge ut gytegrus. Tillate jakt på skarv i ordinær jakttid i Lågendeltaet nord. Jakt på tilsvarende vilkår som utenfor reservatet, det vil si etter reglene i jaktloven og tilhørende forskrifter. Tillate jakt på måke i Lågendeltaet nord.
- III. Harr. Legge ut gytegrus i gyteområdene for harr. Det vil også være et biotopforbedrende tiltak for ørret. Tillate jakt på skarv i ordinær jakttid i Lågendeltaet nord. Jakt på tilsvarende vilkår som utenfor reservatet, det vil si etter reglene i jaktloven og tilhørende forskrifter.

Biotopforbedrende tiltak er vi usikre på om det har noen hensikt for oss å si så mye om nå. Hittil har det vært mest fokus på fugl, kraftledninger over Lågen fra Hovemoen og støydempende tiltak på Lillehammer bru (dagens E6). Det vil si avbøtende tiltak for fugl. Vi tviler vel på om det blir igjen penger til miljøforbedrende tiltak for fisk. Dessuten vil biotopforbedrende tiltak og naturrestaurering i naturreservatet og i fuglefredningsområdet kreve en prosess både mot grunneierne og i forhold til verneforskriften. Det blir det ikke tid til før Regjeringens vedtak om avbøtende og eventuelle miljøforbedrende tiltak. Det eneste mulige er om Regjeringen setter av penger til et prosjekt for naturrestaurering. Et mulig vinn – vinn naturrestaureringsprosjekt er gjenåpning av Vesle-Gausa på strekningen fra Blåbrua-Jorekstad og videre sørøstover og ut i Lågen. Det vil gjenskape en biotop for fisk og amfibier og samtidig være et flomdempingstiltak for idrettsbanen på Jorekstad og for dyrka mark på Bronsøya. Restaurering av noen av flomveitene (naturlige kanaler) på Jørstadmovollene kan også være aktuelt<sup>3</sup>.

#### **VERNEFORSKRIFTEN.**

Korridoren for ny E6 bru deler Lågendeltaet naturreservat i to adskilte deler, henholdsvis nord og sør for ny bru. Det går fram av lovforarbeidene til naturmangfoldloven og den tidligere naturvernloven at et naturreservat i utgangspunktet skal utgjøre et sammenhengende areal. Et eksempel er det eldste og et av de største naturreservatene i Norge - Fokstummyra naturreservat på 18,2 km<sup>2</sup> - som utgjør ett sammenhengende areal. Når det nå blir vern av to geografisk adskilte områder i Lågendeltaet, må en også spørre om det oppstår to naturreservater.

Det er ikke bare juridiske betraktninger som taler for to reservater, men også de to delene sine naturgitte egenskaper og lokalitet for henholdsvis jordbruk, fugl og fisk.

---

<sup>3</sup> Eventuell restaurering og gjenåpning må ikke føre til økt flomfare på dyrka mark.



	Jordbruk	Fugl	Fisk
<b>Lågendeltaet nord</b> Består av Storvfullen, Øyra, Jørstadmovollene, Gausaosn og Kilian sør for Brunlaugbrua. Nord for Brunlaugbrua og opp til Hølsauget går elva i ganske stri strøm, uten noe delta.	Jordbruksareal = ca. 100 dekar i reservatet + ca. 650 daa i fuglefredningsområdet. Jørstadmovollene er et stort og viktig jordbruksområde med fulldyrka mark, gras og korn. Et av få områder i regionen som er godt egnet for matkorn.	En del hekkende og overvintrende fugl på Jørstadmovollene, som er et kulturlandskap egnet for fugl. Ingen vadefugler nord for Brunlaugbrua.	Vandringsvei for hunderørret, lågåsild, harr, med flere fiskeslag. Gyteområde for lågåsild, harr og gjedde, antakelig også for hunderørret.
<b>Lågendeltaet sør</b> Består av Våløya, Tjuvholmen og Tråsethvollene. Utløpet i deltaet og mudderbankene ligger her, sørover mot Lillehammer bru og Vingnesbrua.	Jordbruksareal = ca. 50 dekar. Dyrka mark bare på Våløya.	Rikt fugleliv om våren i deltaet. Mange trekkfugl som har mellomlanding. Grunnene mellom Tråsethvollene og Mosodden er viktig matområde for fugl i perioden 15.4. – 15.5.	Vandringsvei for hunderørret, lågåsild, harr, med flere fiskeslag. Gyteområde for harr og gjedde, muligens også for lake.

Ved avgrensning av verneområder skal det i henhold til naturmangfoldloven § 34, 3. ledd legges en økosystemtilnærming til grunn. De ulike naturgitte egenskapene og funksjonene for fugl og fisk henholdsvis nord og sør for ny bru, tilsier at verneforskriften bør skille mellom de to områdene. Nord i reservatet på Jørstadmovollene er det et kulturlandskap med et kulturbetinget biologisk mangfold, mens det i den sørlige delen av reservatet er mudderbankene og matfatet for trekkfugler som er det viktigste formålet med vern.

Det er spesielt av hensyn til lågåsild og harr - og jakt på skarv - vi mener verneforskriften bør ha ulike regler for i de to områdene. En skarv spiser ca. 0,5 kg fisk pr. dag. Det er registrert opp mot 600 skarv i området i september - oktober, da harr og lågåsilda går opp i elva. Det vil si at skarv kan spise ca. 300 kg pr. døgn. Harr er eksponert for skarv og den er sannsynligvis en av årsakene til at harrpopulasjonen har gått sterkt tilbake. Med tre ukers vandringstid for lågåsilda blir skarven sin potensielle fangst 6300 kg, altså et vesentlig innhogg i populasjonen. Med grunnhov, garn og not fisker vi ikke mer enn noen hundre kilo pr. år. I tidligere tider var fangstene av lågåsild alt fra 10 til 136 tonn pr. år. (Kilde: Lågåsildfisket i Fåberg, forfatter Magne Rugsveen, Norsk Skogbruksmuseum særpublikasjon nr. 7, 1985) <sup>4</sup>

<sup>4</sup> Kilder for oppgitte fangster av lågåsild er Amtmannens 5-års beretninger (1851-1870), Fiskeriinspektørens innberetninger, Hartvig Huitfeldt-Kaas i boka Mjøsens fisker og fiskerier (1917) og fiskeribiolog Per Aass i boka sik og lagesildfisket i Mjøsa, Oslo 1978.



Generelt bør jakt på fremmede og uønska arter være tillatt. Det gjelder også de vanligste artene av måke, som jo er uønsket i Innlandet. Det er dels på grunn av predasjon på fisk, dels på grunn av faren for å overføre smitte til fiskepopulasjoner.

Forslag til endring av verneforskriften for Lågendeltaet nord:

Kap. V nytt punkt 11: jakt på storskarv<sup>5</sup>, mellomskarv, fiskemåke, sildemåke og gråmåke etter det til enhver tid gjeldende lovverk og forskrifter gitt i medhold av dette.

Dersom de to delene i naturreservatet ikke får hver sin verneforskrift, blir vårt forslag:

Kap. V nytt punkt 11: jakt på storskarv, mellomskarv, fiskemåke, sildemåke og gråmåke nord for E6 bru og Våløya etter det til enhver tid gjeldende lovverk og forskrifter gitt i medhold av dette.

Subsidiært forslag. Dersom jakt på skarv fortsatt ikke blir tillatt i Lågendeltaet naturreservat, går vi inn for at Lågen nord for Brunlaug bru tas ut av Lågendeltaet naturreservat. Her er det ingen vadefugler, ingen mellomlanding for trekkfugler og ikke noe delta. Etter naturmangfoldloven § 34, 3. ledd skal verneområdets geografiske utstrekning samsvare med verneformålet. Ved avgrensing av verneområder skal det legges en økosystemtilnærming til grunn. Etter vår mening har vassdragsmiljøet i Lågen nord for Brunlaugbrua liten sammenheng med økosystemet i Lågendeltaet. Derimot er forbudet mot jakt på skarv og måke et problem for harr- og lågåsildpopulasjonen. Når Regjeringen tar ut en korridor midt i naturreservatet der de mener verneverdiene er begrenset, må en også kunne ta ut et utkantområde av reservatet som er uten spesielle verneverdier.

Med hilsen  
  
Før styret i Lågen fiskeelv sone 1

Johan Enger

Oddgeir Jørstad

Aadne Smidesang

Jan Fadnes

Kopi:

Lillehammer sportsfiskerforening ved Jan Ove Vasaasen  
Øvre Mjøsa Trolling og Fiske ved Sverre Johan Vinjusveen

Lillehammer kommune

<sup>5</sup> Den dominerende arten i Lågen er mellomskarv, en underart av storskarv. Under jakt er det ikke mulig å skille mellom dem.

sfinpost@statsforvalteren.no

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
2023/2509	Øyvind Vaadal	2023/319	Offentlig	28.04.2023

## Høringsinnspill til forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer

Statsforvalteren i Innlandet la den 01.03.2023 forslag til endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat på høring. Høringsfristen er satt til den 01.05.2023. Nye Veier har kommentarer til endringsforslagene og vil redegjøre for disse i det videre.

### Krav om søknad om dispensasjon

I brevet fra Miljødirektoratet (Mdir) til Statsforvalteren, datert 14.02.2023, er Statsforvalterens oppdrag formulert slik:

Miljødirektoratet ber Statsforvalteren i Innlandet iverksette utredning og deretter høring av forslag til endring av det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat slik at ny E6 forbi Lillehammer kan føres frem i trasé i tråd med vedtatt reguleringsplan for strekningen Roterud – Storhove.

Forslaget skal også omfatte vurdering av behov for eventuelle bestemmelser i verneforskriften om unntak for eller spesifiserte dispensasjonsbestemmelser om drift og vedlikehold av den infrastrukturen som vil bli liggende innenfor eller inntil det geografiske virkeområdet til forskriften om endringen gjennomføres.

Mdirs formulering i er i tråd med oppdraget Klima- og miljøverndepartementet ga Mdir i sitt brev av 10.02.2023.

Nye Veier mener at Statsforvalteren, ved å pålegge dispensasjonsbehandling for byggingen av bru over Lågen, går ut over de rammene som er gitt for oppdraget. Klima- og miljøverndepartementets brev viser at traseen for ny E6, slik den fremgår av reguleringsplanen, skal ligge til grunn. Det er derfor ikke grunnlag for å stille krav gjennom verneforskriften om ytterligere søknad for den geografiske plasseringen av E6. Statsforvalteren gir også uttrykk for at det ikke er nødvendig å stille et slikt vilkår, jf. høringsdokumentet s. 9, 1. avsnitt. Det anføres at «På grunn av muligheten for uforutsette endringer vil vi likevel foreslå dette som en dispensasjonsbestemmelse.» Forholdene knyttet til brua og byggingen av denne allerede avklart på et svært detaljert nivå. Nye Veier ser derfor ikke hvilke endringer som kan være aktuelle og som skal kunne begrunne bestemmelsen. Nye Veier er innforstått med at det kan være behov for dispensasjonsbehandling for tiltak som ikke er avklart i samme grad.

### Grensejustering

Nye Veiers primære forslag er å justere grensen for naturreservatet slik at anleggsarbeider på den nordøstlige delen av Våløya kan gjennomføres uten dispensasjon. Anleggsarbeidene som skal gjennomføres i dette området er godt kjent for Statsforvalter gjennom tidligere

søknadsprosesser og er tilstrekkelig dokumentert gjennom disse. Statsforvalteren ga også dispensasjon for gjennomføring av anleggsarbeidene den 25.04.2022 og Nye Veier mener tiltaket derfor må kunne betraktes som tilstrekkelig avklart.

Forslag til ny justert vernegrense er vist i figur 1. Forslaget vil sikre muligheten for bygging av brua i tråd med de rammer og føringer som er satt gjennom reguleringsplanen og vilkårene satt i Statsforvalterens dispensasjon av den 25.04.2022.



Figur 1 Forslag til justering av vernegrensen der nordøstlige del av Våløya tas ut av verneområdet.

### **Endring i verneforskriften/forskriftsteksten**

Sekundært, dersom Statsforvalteren ikke ønsker ytterligere utgrensing av areal fra naturreservatet, ønsker Nye Veier å komme med forslag til endret verneforskrift/forskriftstekst. Bakgrunnen for forslaget er å unngå dispensasjonsbehandling knyttet til deler av tiltaket som vurderes å være avklart gjennom tidligere søknadsprosesser, jf. beskrivelse over.

Nye Veier mener de deler av tiltaket som var omfattet av Statsforvalterens opprinnelige dispensasjon av den 25.04.2022 må anses å være tilstrekkelig avklart til at de kan inngå under tiltak med direkte hjemmel verneforskriftens punkt V. Konkret gjelder dette tiltak omfattet i forslag til forskriftsendring punkt VI (søknadspliktige tiltak) nr. 9:

*«nødvendig anleggsarbeid og etablering av midlertidige anleggstiltak i naturreservatet, i forbindelse med bygging av ny bru som del av prosjektet E6 Roterud-Storhove. Motorferdsel og bruk av drone kan kun tillates i perioden 1. oktober til 31. mars».*

Statsforvalteren har hatt tilstrekkelig grunnlag for å vurdere den anleggsmessige delen av bruetaableringen gjennom tidligere dispensasjonsprosess. På lik linje med de permanente delene av tiltaket bør foreliggende kunnskap og dokumentasjon være tilstrekkelig for å gi direkte hjemmel til tiltak.

Bruetaableringen skiller seg således klart fra etablering av overvannsledninger/uttrekk som ikke var del av Statsforvalterens tidligere dispensasjonsvurdering og bør behandles ulikt fra disse i den nye verneforskriften.

Dersom det er slik at Statsforvalteren trenger dispensasjonshjemmel for å sikre videreføring av vilkårene satt i dispensasjon gitt den 25.04.2022 mener Nye Veier videreføring av disse kan håndteres gjennom behandling av utslippstillatelse og tillatelse til fysiske tiltak i vassdrag.

### **Midlertidig utgrensing av verneområdet**

Midlertidig utgrensing av verneområdets geografiske område er en tredje mulighet for å sikre at brua kan bygges uten krav om videre dispensasjonsbehandling. En midlertidig utgrensing vil kunne sikre tilbakeføring av anleggsareal til naturreservat etter endt anleggsgjennomføring. Statsforvalteren har gjennom tidligere dialog kommunisert at forskriften har behov for større endringer uavhengig av de forslagene som ligger til grunn for høringen. En ny grensejustering med tilbakeføring av anleggsarealer vil kunne skje ved en senere endring av forskriften, etter at anleggsarbeidene er ferdige.

### **Øvrige innspill**

1. Nye Veier mener siste setning i endringsforslagets punkt VI, nr. 9, vedrørende forbud mot motorferdsel, bør tas ut, eventuelt må den justeres. Spesielt er dette viktig dersom Nye veiers forslag til grensejustering ikke hensyntas. Forbud mot all motorisert ferdsel i perioden 1. april til 30. september er en betydelig skjerpelse av de vilkår Statsforvalteren satte gjennom dispensasjonen, der følgende formulering er brukt:

*«Nødvendig aktivitet for fremskyving av bruelementer er tillatt hele året. Operasjonen skjer omtrent hver annen eller tredje uke i løpet av et fåtall dager. o I perioden 1. april – 20. mai er det særlig viktig å gjennomføre disse operasjonene så effektivt som mulig av hensyn til trekkende fugl».*

Nye Veier mener teksten må endres slik at den i større grad gir åpning for noe motorisert ferdsel og aktivitet i forbindelse med fremskyving av brua. Dette er nødvendig for å sikre muligheten for bygging.

Videre synes forbudet å være i motstrid mot øvrige bestemmelser knyttet til motorisert ferdsel i naturreservatet jf. punkt IV, nr. 4 og punkt V, nr. 6. Dette gjelder særskilt dersom Statsforvalterens forslag gjelder generelt for naturreservatet og ikke spesielt i tilknytning til anleggsgjennomføring for brua. Nye Veier ber Statsforvalteren vurdere dette nærmere.

2. Punkt VI nr. 10. Vedlikehold av offentlige veier. I gjeldende forskrift er vedlikehold av offentlige veier gitt direkte hjemmel til tiltak gjennom punkt V nr. 4. Vedlikehold av ny E6 bør gis tilsvarende hjemmel.
  
3. Justering av tidsperioden for ferdselsforbud i reservatet: Klimaendringene har medført betydelige fenologiske skifter hos en rekke dyre- og plantearter, dvs. endring i tidspunkt for tilbakevendende biologiske hendelser som trekk og hekking. Vanntemperaturen i Gudbrandsdalslågen har økt med omtrent 2 grader i løpet av de siste 50 årene, og perioden med isdekke er blitt kortere. Som følge av disse endringene ankommer trekkfuglene Lågendeltaet tidligere. Det kan derfor være et spørsmål om tidsperioden for ferdselsforbudet i Lågendeltaet naturreservat bør utvides.

Vi imøteser videre dialog med Statsforvalteren i saken. Ta gjerne kontakt dersom det er spørsmål til innspillene.

Med vennlig hilsen  
Nye Veier AS

Kåre Nordsjø  
Prosjektsjef

*Dokumentet er signert elektronisk*

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 28.04.2023 14:58:12  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Ida Rydeng

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE :

UTTALELSE : Hensyn til natur og dyreliv har i mange år blitt nedprioritert til fordel for menneskers behov for å f.eks. kjøre bil. Konsekvensene dette har for det biologiske mangfoldet, miljø og klima er allerede dramatiske. Hvis denne regjeringen fortsetter nedbyggingen av naturen på denne måten, ved å se bort ifra grunnen til at man i det hele tatt har naturreservat, er det en skandale. Jeg hadde ikke vært overrasket om det var Frp som sto for dette, men at det er Arbeiderpartiet er hårreisende, og definitivt spikeren i kista for mange som kunne ha stemt på dem.

LASTOPP :



## **Formannskapetets behandling i møte 25.04.2023 sak 25/23:**

Ingunn Haavemoen (Sp) stilte spørsmål ved egen habilitet. Representanten bor tett på ny vedtatt trase for E6 og hun var inhabil ved behandling av reguleringsplanen siden hun var å anse som part i saken. Haavemoen ble vurdert som inhabil til å behandle saken etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd. Vilklårene i bestemmelsen vurderes som oppfylt da det foreligger slike «særegne forhold som er egnet til å svekke tilliten til henne som upartisk». Haavemoen er direkte berørt av forskriftsendringen og avgjørelsen av saken kan utgjøre en «særlig fordel, tap eller ulempe» for henne.

Haavemoen fratrådte og vararepresentant Mona Bergh Brustad (PP) tok sete.

Astrid Gaassand (FrP) stilte spørsmål ved egen habilitet. Representanten bor tett på ny vedtatt trase for E6 og hun var inhabil ved behandling av reguleringsplanen siden hun var å anse som part i saken. Gaassand ble vurdert som inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd. Vilklårene i bestemmelsen vurderes som oppfylt da det foreligger slike «særegne forhold som er egnet til å svekke tilliten til henne som upartisk». Gaassand er direkte berørt av forskriftsendringen og avgjørelsen av saken kan utgjøre en «særlig fordel, tap eller ulempe» for henne.

Gaassand fratrådte. Ingen vararepresentant tok sete.

Det var 12 representanter til stede under behandling av saken.

### Votering:

Innstillingen ble vedtatt mot 3 stemmer (SV, R og Sp)

## **Formannskapet**

### **Formannskapetets vedtak:**

Lillehammer kommune slutter seg til forslaget til utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat, slik at ny E6 kan gjennomføres i tråd med vedtatt reguleringsplan.

---

## Saksframlegg

---

Saksb: Anders Breili

Arkiv: PLAN 2023p099e 23/1578-2

Dato:  
27.03.2023

---

Saken behandles slik:

**UTVALG**

Formannskapet

**MØTEDATO**

11.04.2023

**UTVALGSSAKNR**

FS-/

**HØRING - FORSLAG OM ENDRING AV VERNEGRENSE OG  
VERNEFORSKRIFT FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT FOR  
FREMFORING AV NY E6**

**Kommunedirektørens innstilling:**

Lillehammer kommune slutter seg til forslaget til utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat, slik at ny E6 kan gjennomføres i tråd med vedtatt reguleringsplan.

**Vedlegg:**

1. Høringsdokument: Forslag om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune.
2. Høringsbrev datert 01.03.2023
3. Brev fra Miljødirektoratet til Statsforvalteren i Innlandet datert 14.02.2023

**Sammendrag:**

Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat er på høring. Forslaget er begrenset til det som er høyst nødvendig for å kunne føre ny E6 i vedtatt trasé.

**Bakgrunn:**

Bakgrunn for høringen er bygging av ny E6 i tråd med vedtatt reguleringsplan. Klima- og miljødepartementet har i den forbindelse bedt Miljødirektoratet om utredning av en endring av vernegrense og verneforskrift for naturreservatet. Oppdraget er delegert videre til Statsforvalteren i Innlandet som har sendt forslaget om endring på høring. Høringsfrist er 1. mai 2023.

**Fakta:**

Hensikten med endringen av vernegrense og forskrift er å legge til rette for bygging av ny E6 i tråd med vedtatt reguleringsplan for strekningen E6 Roterud – Storhove. Forslaget til endring av grensen til naturreservatet innebærer at et areal som er nødvendig for fremføring av ny E6, tas ut av dagens verneområde. Dette betyr at verneforskriften ikke lenger vil gjelde for området som grenses ut av naturreservatet.

Endringer av bestemmelser i verneforskriften gjelder arealer som fortsatt vil være en del av naturreservatet. Bakgrunnen for disse endringene er behov for unntak for midlertidige anleggsarbeider og spesifiserte dispensasjonsbestemmelser om drift og vedlikehold av den delen av infrastrukturen som vil bli liggende innenfor eller inntil naturreservatet.

Utslipp av overvann fra anleggs- og driftsfasen av vegen vil bli håndtert gjennom en utslippstillatelse etter forurensningsloven. Etablering av rør for utslippspunkter vil berøre verneområdet og det er derfor foreslått å ta inn i forskriften at rør og utslippspunkter kan etableres etter søknad.

Det foreslås videre å ta inn bestemmelser for miljøforbedrende tiltak på Lillehammer bru og tiltak knyttet til utløpet av Kollefallbekken ved den nye brua for E6.

En forutsetning for grenseendring er at det skal gjennomføres ytterligere miljøforbedrende tiltak knyttet til verneområdet og tilgrensende arealer. Arbeidet med å utrede dette vil pågå parallelt med høringen.

#### **Vurdering:**

Endringene som er foreslått er i hovedsak innrettet mot fremføring av ny E6 slik det fremgår av vedtatt reguleringsplan, men vil også legge til rette for miljøforbedrende tiltak innenfor naturreservatet der dette blir aktuelt.

For kommunen vurderes forslagene til forskriftsendring relevant også for kommunal infrastruktur (avløpsledninger) i øvrige deler av naturreservatet enn det som blir direkte berørt av tiltak knyttet til ny E6. Kommunedirektøren er enig i de endringene som foreslås.

Hvilke ytterligere miljøforbedrende tiltak som vil være aktuelle arbeides det med parallelt med høringen. Det kan ikke utelukkes at disse tiltakene kan utløse behov for enkelte endringer av gjeldende reguleringsplaner. Eventuelle endringer av gjeldende reguleringsplaner vil måtte håndteres som separate saker.

#### **Konklusjon:**

For å løse at etableringen av ny E6 kan gjennomføres i tråd med vedtatt reguleringsplan for strekningen Roterud – Storhove er kommunedirektøren enig i forslaget til endring av grense og verneforskrift.

Lillehammer, 28.03.2023

Tord Buer Olsen  
Kommunedirektør

Lars Rudi  
Kommunalsjef



Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 28.04.2023 19:53:51  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Freia Catana Aasdalen

PÅVEGNEAV : meg selv samt nåtidige og framtidige generasjoner

E-POSTADRESSE : freiacatana@icloud.com

UTTALELSE : Lågendeltaet ser dessverre ut til å bli nok et eksempel på at Norge bare tar vare på naturen sin på papiret, ikke i praksis. Jeg er ferdig med min bachelorgrad om en måned. Graden har lært meg om klima- og naturkrisen, og ikke minst om hva vi kan gjøre for å, til den grad det er mulig, å minimere disse krisene. Først og fremst har jeg dessverre lært hvor urealistisk det er at menneskeheten skal klare å nå 1,5-gradersmålet satt ved Paris-avtalen eller å stanse ødeleggelsen av naturen vår før det er for sent. Naturkrisen består av en rekke enkeltsaker som hver for seg ikke virker så viktige. Sammenlagt har de alt å si for både min og framtidige generasjoners sjanse til å overleve. Vær så snill, du som leser dette. Ta meg på alvor. Ta verdens ledende forskere på alvor. Ta ditt ansvar på alvor. Beslutt å ikke endre forskriften om fredning av Lågendeltaet naturreservat, slik at hele arealet forblir vernet og stanse ny E6 gjennom Lågendeltaet. Det kan rett og slett ikke bli slik at Norges strengeste vern ikke er verdt noe som helst. Respekter at området har fått landets strengeste form for vern. Alle andre beslutninger er rett og slett et tegn på kunnskapsløshet. Med vennlig hilsen Freia Catana Aasdalen  
LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 29.04.2023 07:51:31  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Thomas Sundal

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : rabarbraland@gmail.com

UTTALELSE : Innspill til høring om endring i forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat Enhver som sitter i regjering eller på stortinget bør kjenne på ansvaret det er å ta vare på de ikke-fornybare ressursene i landet vårt. Med ikke-fornybart så mener jeg her noe som aldri kan erstattes. Vi kan ikke kjøpe oss til en miljøbevissthet ved å putte penger i Regnskogfondet eller gi konsesjoner til "automatiserte" gruver i Repparfjorden. Her i Norge må vi vise at dette er en helhetlig tankegang. Og når regjeringen sier nei til ny motorvei i Lågendeltaet så kan dere heller ikke skryte av at dere velger å ta hensyn til miljøet. Dette skal være en selvfølge på grunn av de ressursene dere har i ansvar å bevare, for naturen sin del og for fremtiden til menneskene. Jeg viser videre til Natur og Ungdom sin uttalelse til høringen: Lågendeltaet: Lågendeltaet er et naturreservat og er dermed vernet med det strengeste vernet I Norge. Formålet med fredningen er å bevare et viktig 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. Formålet med fredningen er ikke at en viss prosentandel av naturen skal være vernet, eller at ødeleggelse av naturen i området skal være et insentiv for tiltak andre steder. Naturen er allerede på et bristepunkt, og avbøtende tiltak som kommer frem i høringen bør iverksettes uavhengig av denne saken. Lågendeltaet er uvurderlig, og ingen avbøtende tiltak kan kompensere for de planlagte ødeleggelsene. Regjeringen må: - Beslutte å ikke endre forskriften om fredning av Lågendeltaet naturreservat, slik at hele arealet forblir vernet og stanse ny E6 gjennom Lågendeltaet. Vennlig hilsen fra Thomas Sundal  
LASTOPP :

Lillehammer 28.04.2023

### Høringsinnspill til forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat

NJFF Oppland viser til forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat med høringsfrist 1. mai. Forslaget innebærer at ca 27 daa tas ut av reservatet for å gi plass til ny bru for E6 i fire felt.

Slik vi forstår saken er Nye Veier AS gitt i oppdrag av Samferdselsdepartementet å foreslå ytterligere miljøforbedrende tiltak utover de som følger av Statsforvalterens vedtak av 25. april 2022. Etter hva vi forstår er Nye Veier gitt en frist til 12. mai med å tilkjenne denne planen ovenfor myndighetene. NJFF Oppland har ingen merknader til selve grensejusteringen som nå ligger til høring. Vi ønsker likevel å komme med noen kommentarer og tydelige forventninger til videre saksgang:

1 – Ny fire felts motorvei langs Mjøsa, og med kryssing av Lågendeltaet, er et svært omfattende naturinngrep. NJFF Oppland har derfor store forventninger til at ambisjonsnivået for avbøtende og kompenserende miljøtiltak legges svært høyt.

2 – Det er ikke kjent hvilke tiltak Nye Veier kommer til å foreslå. Etter vårt syn er det viktig at deres tiltaksplan legges ut på offentlig høring før vedtak. Dersom tiltak aktualiserer utvidelse av Lågendeltaet naturreservat må det foretas egne vurderinger, og ikke minst være en grundig prosess med grunneiere og bred involvering av brukerinteresser og etablerte kunnskapsmiljøer, før vedtak. Utenfor naturreservatet vil tiltak kunne kreve endringer i vedtatt reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Også her følger krav om offentlig høring.

3 – Ved eventuell utvidelse av Lågendeltaet naturreservat, eller nye grensejusteringer, foreslår NJFF Oppland at Statsforvalteren samtidig tar en helhetlig vurdering av forskrifta fra 1990 med sikte på å foreta endringer som kan være hensiktsmessig. I forskriftens kap. IV, ledd 2, framkommer at «*Jakt, fangst, bruk av skytevåpen samt slipp av hund er forbudt*». Invasjon av mellomskarv har fått mye oppmerksomhet. Hva som kan komme av nye arter i framtida vet ingen, men forskrifta bør etter vårt syn være formet slik at det kan være mulig etter vurdering å utøve forvaltningsrettede tiltak dersom fremmede arter skader reservatets verneverdier. Forskriften bør også gi mulighet til nødvendig etterfølgelse og avlaving av fallvilt fra påkjørsel (tog/vei) og muliggjøre ettersøk ved ordinær jakt.

4 – Opprettelsen av Nye Veier var et påskudd for å bygge mer kostnadseffektivt, og det er dette de måles på. Det kommer derfor garantert diskusjoner omkring finansiering av miljøforbedrende og kompenserende tiltak. NJFF Oppland skal ikke mene noe om hvem som skal finansiere, men påpeke viktigheten av Nye Veier og involverte offentlige myndigheter ikke peker på hverandre med det resultatet at alle løper fra ansvaret.

5 – NJFF Oppland vil avslutningsvis påpeke at vektlegging av Lågendeltaet som funksjonsområde for fisk i diskusjonen om bygging av ny motorvei er underkommunisert. Deltaområdet er svært viktig for mange fiskearter, og vi er bekymret for konsekvensene av det omfattende anleggsarbeidet i deltaet, med uttak av store løsmasser, på kort og lang sikt.

For NJFF Oppland

Tore Grønlien, regionsekretær  
tlf 901 87 976 / [oppland@njff.no](mailto:oppland@njff.no)

NJFF Oppland  
Vormstuguvegen 40  
2624 LILLEHAMMER

Telefon 90 18 79 76  
[oppland@njff.no](mailto:oppland@njff.no)  
[njff.no/oppland](http://njff.no/oppland)

Org.nr. NO 984 098 650  
Bankkonto 2000 07 61363

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 29.04.2023 20:30:09  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Kari Bentzen  
PÅVEGNEAV : Meg selv  
E-POSTADRESSE : kari.bentzen@icloud.com  
UTTALELSE : IKKE E6 GJENNOM LÅGENDELTAET Det er fortvilet at Regjeringen overkjører fagmiljøene i denne saken. Barth Eide skuffer stort.  
LASTOPP :



## INNSPILL TIL HØRING OM FORSLAG OM UTGRENSING AV VERNEAREAL OG ENDRING AV VERNEFORSKRIFT FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT I LILLEHAMMER

Forslaget om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat vil ha den konsekvens at verneforskriften ikke lenger vil gjelde i det området som tas ut. I realiteten medfører forslaget at det opprettes to adskilte verneområder, som er adskilt av et område uten de restriksjoner som følger av vernet. I høringsdokumentet har dette temaet blitt omtalt ved følgende:

*Verneforskriften vil ikke lenger gjelde for området som grenses ut av naturreservatet. Dette betyr at naturverdiene i det aktuelle området må ivaretas etter annet regelverk. Verneverdiene skal vurderes i saksbehandling etter sektorregelverket, jf. naturmangfoldloven § 49. Bestemmelsen sier at myndighetene skal ved tillatelser til virksomhet som kan innvirke på verneverdiene, legge vekt på hensynet til verneverdiene ved avgjørelsen av om tillatelse bør gis, og ved fastsetting av vilkår. Aktuelle regelverk er blant annet forurensningsloven, forskrift om fysiske tiltak og plan- og bygningsloven. For annen virksomhet gjelder aktsomhetsplikten etter naturmangfoldloven § 6*

At det etableres en sone mellom de «to» verneområdene uten vern vil kunne innebære aktivitet i sonen som vil være til skade for de interessene vernevedtaket er gitt å verne. Etter vår vurdering gir ikke henvisningen til annet regelverk i seg selv tilstrekkelig trygghet for å ivareta området. Det kan her vises til at det allerede er vedtatt en reguleringsplan for veganlegget. Reguleringsplanen er vedtatt ut fra en forutsetning om at det skulle gis dispensasjon fra verneforskriften, ikke at vernet skulle oppheves. Fordi bygging av offentlige vegtiltak som er detaljert avklart i en reguleringsplan er unntatt fra en rekke bestemmelser i plan- og bygningsloven vil det i praksis ikke være flere vedtak som skal fattes før bygging og drift av vegen kan iverksettes. Det dispensasjonsvedtak som reguleringsplanen forutsatte hadde en rekke vilkår knyttet til utforming av byggetiltaket, anleggsgjennomføringen, og for driftsfasen av veganlegget. Fordi reguleringsplanen ble vedtatt under forutsetning av at det var et vernevedtak og et dispensasjonsvedtak, synes det uklart om den type vilkår som var ansett nødvendig av hensyn til vernet ved dispensasjonsvedtaket vil kunne opprettholdes etter at en har opphevet vernet på det aktuelle areal. Etter vårt syn reiser dette flere spørsmål som ikke synes tilstrekkelig utredet og vurdert. I den grad det er tenkt at slike forhold helt eller delvis skal ivaretas gjennom de forutsatte avbøtende tiltakene, er det umulig for oss og allmenheten å kunne gi relevante innspill til dette på nåværende tidspunkt da vi ikke har innsyn i hva som foreslås som avbøtende tiltak, og heller ikke er kjent med hvordan det er tenkt at eventuelle slike «avbøtende tiltak» skal sikres rettslig.

Etter vårt syn innebærer de forhold vi har påpekt her at saken ikke er tilstrekkelig opplyst til at det kan gis meningsfulle merknader. Det følger også av naturmangfoldlovens § 41, at saksbehandlingen skal legge til rette for mest mulig klarhet om flere forhold. Vi kan ikke se at det forslag som er fremsatt i høringsdokumentet, sett i sammenheng med den forliggende reguleringsplan, i tilstrekkelig grad belyser og gir klarhet i de forhold som skal avklares før et vernevedtak fattes.

Det følger også av Forvaltningsloven at saker skal være så opplyst som mulig. Det er i høringsdokumentet fra Statsforvalteren ikke opplyst om nye utredninger og vurderinger. Det er uheldig i forhold til forvaltningslovens §37, 1. ledd. Vi ber om en grundig utredning av konsekvensene ved å tilbakeføre et område som ble funnet fredningsverdig for mer enn 30 år siden.

Med vennlig hilsen

Annie Haavemoen og Håvard Engensbakken

gnr 184/13, 186/13 i Lillehammer kommune

Fra: ikke svar@statsforvalteren.no[ikke svar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 16:16:21  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Martin Harehjord

PÅVEGNEAV : Uttaler meg på vegne av ren fornuft

E-POSTADRESSE : martinharehjord@gmail.com

UTTALELSE : Dette må stoppes. Vi må slutte å bygge ned sårbar natur, vi vet bedre enn dette i 2023! At Norges strengeste vern ikke står sterkere enn et sakseklipp fra dagens regjering er helt hårreisende. Og at dere attpåtil skal «klippe dere» gjennom dette vernet undergraver jo alt annet som er vernet i landet. Totalt høl i huet og jeg gremmer meg over at skattepenga mine går til udugelige døgenikter som holder på sånn her!

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 16:49:23  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Lina Helseth Haug

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : lina.helseth.haug@icloud.com

UTTALELSE : Innspill til høring om endring i forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat Lågendeltaet er et naturreservat og er dermed vernet med det strengeste vernet i Norge. Formålet med fredningen er å bevare et viktig 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. Formålet med fredningen er ikke at en viss prosentandel av naturen skal være vernet, eller at ødeleggelse av naturen i området skal være et insentiv for tiltak andre steder. Formålet er at svært verdifull natur ikke skal bli forringet. Hvis vernegrensen blir endret, så vil det også ha negative konsekvenser for naturreservatet som forblir innenfor de nye vernegrensene. Det er ikke slik at vernet natur eksisterer separat fra arealer som blir nedbygd og ikke er vernet. En ny vei kan dermed også medføre at den svært verdifulle naturen i Lågendeltaet som er innenfor vernegrensene også vil redusere i kvalitet. Det er en grunn til at verneforskriftene spesifikt nevner at det ikke skal bygges vei, da dette vil endre de naturgitte forholdene. Miljødirektoratet fant i tillegg i fjor at det ikke var av vesentlig samfunnsmessig betydning å bygge en ny vei, noe som dermed også betyr at det ikke burde gis dispensasjon fra fredningsbestemmelsen. Naturen er allerede på et bristepunkt, og avbøtende tiltak som kommer frem i høringen bør iverksettes uavhengig av denne saken. Lågendeltaet er uvurderlig, og ingen avbøtende tiltak kan kompensere for de planlagte ødeleggelsene. Regjeringen må: - Beslutte å ikke endre forskriften om fredning av Lågendeltaet naturreservat, slik at hele arealet forblir vernet og stanse ny E6 gjennom Lågendeltaet. Vennlig hilsen fra Lina Helseth Haug  
LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 20:24:46  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Mari Nythun Utheim, Kjersti Aspheim, Morten Grønvold  
PÅVEGNEAV : Extinction Rebellion Norge  
E-POSTADRESSE : kampanjer@extinctionrebellion.no  
UTTALELSE : Extinction Rebellion er en partipolitisk uavhengig internasjonal bevegelse som bruker ikke-voldelig direkte aksjon og sivil ulydighet for å overbevise myndigheter verden over til å reagere rettferdig og riktig på klimakrisen og den økologiske krisen. Extinction Rebellion finnes i over 80 land og har nesten tre tusen medlemmer i Norge. En av de viktigste sakene vi jobber med er ecocide – altså ødeleggelse av store naturområder som en konsekvens av menneskelig aktivitet. Slike ødeleggelse finner sted også her i Norge. I 1900 var 48% av Norges areal inngrepsfri natur, eller villmark. I 2010 var kun 12% igjen. Nesten hele Norges areal er altså opparbeidet med veier, industri, hyttefelt, eller annet som ødelegger naturen. Problemet er ikke bare at tilgjengelig areal for den norske floraen og faunaen minker, men at områdene stykkes opp i små deler og dermed mister sin verdi som habitat for mange arter. Verneforskrifter utgjør den eneste juridiske beskyttelsen for verdifull natur. Gjennom vern skal vi sikre biologisk mangfold, for vår overlevelse og for at kommende generasjoner skal få mulighet til å oppleve natur i sin «naturlige» tilstand. Mange av våre naboland har i dag lite eller ingen slik natur igjen. Vern etter §37 i Naturmangfoldloven gjelder områder med spesielle eller truede naturtyper. Forslaget om å endre grensene for reservatet i Lågendeltaet slik at et belte tvers over ikke lenger er vernet, er ikke forankret i en vurdering av områdets naturtyper eller verneverdi. Det er heller en opportunistisk måte å stykke opp et verneområde på, som bidrar til å forvitte selve vernebegrepet. Hvis natur ikke lenger vernes på bakgrunn av kvaliteter ved naturen, utgjør ikke verneforskrifter reelt naturvern. En slik tilnærming til vern vil skape presedens og utgjøre en trussel for alle naturreservater i Norge. Regjeringen må derfor vurdere hva denne beslutningen betyr for andre reservater og fremtidig bruk av Naturmangfoldloven i sin helhet i Norge. Videre er det stikk i strid med Oppfølgingsplanen for trua natur hvor elvedelta nylig ble inkludert. Regjeringen må også forklare i hvilken grad dette er i tråd med våre forpliktelser i henhold til Naturavtalen som nylig ble signert i Montreal. Norske myndigheter risikerer å fremstå som hyklerske overfor sine samarbeidsland. Videre ser Extinction Rebellion at Statsforvalteren i Innlandet og Klima- og Miljødepartementet har valgt å tilsidesette faglige innspill fra Miljødirektoratet når de har formulert innholdet i denne høringen. Miljødirektoratets faglige analyse av området og konsekvensene av veibygging gjennom naturreservatet konkluderte med at de fremlagte planene om E6 i bro over Lågendeltaet vil utgjøre stor skade på naturen. Ved å overse sitt eget fagorgan på denne måten, fremstår Klima- og Miljødepartementet som kunnskapsløst og dermed sårbart for press fra lokale myndigheter i Innlandet og Lillehammer. Klima- og Miljødepartementets opptreden i denne saken bidrar til å svekke befolkningens tillit til Miljødirektoratets faglige kompetanse. Det er godt kjent at bygging av større veier med høyere hastighet fører til mer trafikk og samme mengde kødannelse som en mindre vei med lavere hastighet. Vår oppfordring for å ivareta de trafikale hensynene som utgjør argumentet for å bygge ny E6, er å vedlikeholde eksisterende E6. Å bygge ytterligere én trasé med de naturødeleggelsene det innebærer, er ikke nyttig eller nødvendig, noe Miljødirektoratet allerede har påpekt og over 200 norske forskere støtter.

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 20:37:11  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Jan Ove Vasaasen

PÅVEGNEAV : Lillehammer sportsfiskerforening

E-POSTADRESSE : lhmr.sportsfiskerforening@gmail.com

UTTALELSE : Det er gitt tydelige signaler om at en endring av vernegrensen og verneforskriften knyttet til ny E6 forbi Lillehammer forutsetter miljøkompenserende og avbøtende tiltak, utover de som var fremlagt i tidligere planer. Lillehammer sportsfiskerforening er ikke kjent med hvilke kompenserende tiltak som vil komme på plass, og kan derfor ikke ta stilling til, eller støtte opp om, en endring av vernegrensen eller verneforskriften.

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 21:21:14  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Vegard Byrkjeland Aasen  
PÅVEGNEAV : Fotoprojektet Light Lines - [www.lightlinesproject.com](http://www.lightlinesproject.com)  
E-POSTADRESSE : [post@vegardaasen.com](mailto:post@vegardaasen.com)  
UTTALELSE : Høringsutspel til "Forslag om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune" Vegard Byrkjeland Aasen 30.04.2023 Eg held til på Vestlandet, og har ikkje inngåande kunnskap om Lågendeltaet naturreservat. Likevel har eg engasjert meg i denne saka. Kvifor? Fordi den er så sabla viktig. Ikkje berre fordi Lågendeltaet er eit svært verdifullt økosystem, men fordi denne saka viser kva vern er verdt for Norge. Denne saka vil skape presedens for liknande saker i framtida. Me er midt i ei naturkrise. Naturen mistar areal i eit rasande tempo og biomangfoldet stuper. I Norge byggjer me i verna områder som aldri før. Dette er eit systematisk problem - sidan 2014 har 9 av 10 søknader om å byggje i verna områder blitt godkjent. Dette er noko som bør bekymre oss. I desember vart Montrealavtalen underteikna - ein avtale som skal stoppe og reversere naturtapet innan 2030. Endeleg var det "naturen sin tur". Naturen sin tur til kva? Bli av-verna? Eit av dei viktigaste punkta i avtalen er "30 innan 30", altså at minst 30% av hav- og landområder skal vere under bevaring, eller vern innan 2030. Noko av det første Norge gjer etter å ha underskreve avtalen er gå inn for å endre verneforskrifta for Lågendeltaet Naturreservat for å byggje motorveg. Kva er vern eigentleg verdt? Dersom me av-vernar områder med ein gong det dukkar opp noko som har stor nok "samfunnsnytte", så er ikkje vern verdt noko som helst. Me har då midlertidig vern, til me treng området til noko anna. For eksempel ein veg, eit kraftverk, eller kanskje ein gondol? Jotunheimen Nasjonalpark hadde vore ein turistmagnet og pengemaskin om det vart bygd nokre gondolar der. Det er jo berre å endre verneforskrifta litt. Me er ein nasjon som tradisjonelt har hatt ein nær tilknytting til naturen. Det er bygd inn i vår nasjonale identitet. Me er født med ski på beina, tran i blodet, og brukar fritida vår på å komme oss ut i naturen. Eg er redd for at me mistar denne identiteten når våre leiarar behandlar eit naturreservat, som er den strengeste formen for vern, på denne måten. Samtidig viser dei til resten av verda korleis Norge har tenkt å oppnå måla i Montrealavtalen. La oss ikkje gå foran som eit dårleg eksempel.  
LASTOPP :

Fra: ikke svar@statsforvalteren.no[ikke svar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 30.04.2023 21:44:14  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Fredrik Andreas Stadtler

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE :

UTTALELSE : Lågendeltaet er et naturreservat og er dermed vernet med det strengeste vernet i Norge. Formålet med fredningen er å bevare et viktig 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. Formålet med fredningen er ikke at en viss prosentandel av naturen skal være vernet, eller at ødeleggelse av naturen i området skal være et insentiv for tiltak andre steder. Naturen er allerede på et bristepunkt, og avbøtende tiltak som kommer frem i høringen bør iverksettes uavhengig av denne saken. Lågendeltaet er uvurderlig, og ingen avbøtende tiltak kan kompensere for de planlagte ødeleggelsene. Vi burde satse mer på tog og andre mer bærekraftige løsninger for transport i fremtiden.

LASTOPP :





1. mai 2023

## **Spires høringsinnspill på forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat.**

*Spire takker for muligheten til å komme med innspill til forslaget om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat.*

Avtalen som ble vedtatt under biomangfoldkonvensjonen i desember 2022 setter nye mål for vern av naturmangfold. Norge holdt et høyt ambisjonsnivå under forhandlingene, og må leve opp til dette på hjemmebane. Vernet av Lågendeltaet er begrunnet med at det er et viktig og spesielt våtmarksområde og hjem for et rikt og interessant fugleliv. Spire mener at det er uakseptabelt at Nye Veier skal gis tillatelse til å bygge ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune. Dessverre ser vi altfor ofte at økonomiske interesser og kostnadseffektivitet prioriteres over hensyn til økosystemer og biologisk mangfold. 83% av verdens våtmark er allerede ødelagt. Vi har ikke råd til å ødelegge mer.

### **Vern må være absolutt/tungtveiende**

I søknaden til å vurdere verneforskriftene skriver Miljødirektoratet tydelig at for å kunne bygge veien så må man fjerne hele grunnlaget til at verneområdet fikk vernestatus. Naturreservatet har lovens strengeste vern, og om dette vernet ikke er bindende vil denne endringen av verneforskriften utgjøre prinsipielt en trussel mot rettsvernet.

I verneområdet er det opp mot 60 rødlistede fuglearter som oppholder seg. Disse fuglene påstår regjeringen vil få det bedre, fordi de i dag preges av trafikkstøy og forurensing fra nåværende E6. Denne logikken er en svært utdatert måte å forholde seg til naturmangfold, og er et tynt argument når man veier det opp mot artsmangfoldet som vil gå tapt dersom vernet av Lågendeltaet blir opphevet. Særlig alvorlig er det at store deler av Lågendeltaet ligger under vann, der naturmangfoldet enda ikke er tilstrekkelig kartlagt.

Verdens våtmarker er allerede under alvorlig press, og Norge har helt siden 1971 forpliktet seg til å ta vare på gjenværende myrområder gjennom ratifisering av Ramsar-konvensjonen. Vi har ikke råd til å oppheve eksisterende vern av viktige våtmarker. Regjeringens forslag om å bygge ned vernet av Lågendeltaet er derfor et stort sprang i feil retning.

Det er planlagt å ta ut 27 dekar av verneområdet, med et forslag om å veie opp med vern av Rykkhustjønnin som økologisk kompensasjon. Dette vil ikke sikre mudderbankene som er i det opprinnelige verneområdet, og det vil ikke erstatte økosystemet som er bygget opp gjennom lang tid. Heller ikke de store mengdene karbon som er lagret i Lågendeltaet vil kunne tilbakeføres gjennom vern eller restaurering av andre områder.

Spire krever

- Utredning av fordeler med å forbedre eksisterende trasé med støvskjerming og støydemping for dyreliv og beboere
- At vern må være absolutt
- At arealforvaltningen blir flyttet tilbake til klima- og miljødepartementet

### **En endring av verneforskriftene samsvarer ikke med målene i naturavtalen**

Mål 3 i naturavtalen, skal sikre et effektivt vern av 30 % av land-, hav-, og ferskvannsareal innen 2030. Skal en nå dette målet må en sikre et representativt og sammenhengende utvalg av natur. Vi må altså verne også det som gjør vondt å verne, som verdifulle våtmarker og områder med høy konsentrasjon av truede dyre- og plantearter, til tross for økonomiske interesser. Skal Norge nå målene i rammeverket, og hindre irreversible tap av biologisk mangfold, er det avgjørende at vi tar raske grep.

Videre sier mål 14 i rammeverket at hensyn til biologisk mangfold skal integreres i alle ledd i forvaltningen. Forslaget om å endre vernegrensen og verneforskriften i Lågendeltaet vitner om en samferdselspolitikk og arealforvaltning som ikke vektlegger slike hensyn.

Sist ønsker Spire å trekke frem mål 22 som vokter viktigheten av at kvinner, urfolk, ungdom og miljøaktivister skal bli hørt i slike prosesser. Regjeringen må lytte til de høylytte og velbegrunnede protestene fra unge og miljøbevegelsen. **Den lite gjensiktige prosessen rundt lågendeltaet som regjeringen har lagt opp til til nå vitner ikke om at mål 22 heller blir tatt på alvor.**

Spire krever:

- At Norges strategi for implementering av naturavtalen er ambisiøs og rettferdig. Norske tiltak må adressere de direkte driverne for tap av naturmangfold.
- Minimum 30 prosent av både land- og havarealer beskyttes innen 2030, og må økes til minimum 50 prosent innen 2050, for å ivareta naturmangfoldet og sikre naturen for framtidige generasjoner
- Regjeringen må lytte til protestene mot å endre vernegrensene og verneforskriften for Lågendeltaet fremmet av unge og miljøbevegelsen
- At hensyn til biologisk mangfold blir vektes tungt i politiske beslutningsprosesser
- At prinsippet om fritt forhåndsinformert samtykke legges til grunn slik at urfolk, lokalsamfunn, kvinner, unge og andre marginaliserte grupper, samt norsk og globalt sivilsamfunn, inkluderes og får innflytelse på implementeringen og oppfølgingen av naturavtalen.

### **Stimulering til økt bruk av privatbilisme**

Klima- og naturkrise må ses i sammenheng. Da er det spesielt problematisk at karbonrike naturområder bygges ned for å bygge en motorvei som vil insentivere økt privatbilisme i et område der forutsetningene for å øke togkapasiteten er stor, både for person- og tungtransport.

Forskningen viser igjen og igjen at motorvei ikke er en effektiv løsning for å redusere kø-dannelse, men at utbedrede veier fører til økt trafikk som igjen leder til køer. Dette fører til økt forurensning, noe som er uheldig både for klima, dyrelivet i området, og i et folkehelseperspektiv.

Istedenfor burde det satses på utbedring av Dovrebanen, inkludert et krysningsspor som vil øke kapasiteten kraftig, og fasilitere for å flytte mer av både person- og tungtransport over til tog, noe som vil være en vinn-vinn-løsning både for klima, natur og folkehelsen.

En satsing på forbedret togtilbud over videre tilrettelegging for økt privatbilisme er også et viktig tiltak for sosial utjevning, slik at skillet mellom de som har mulighet til å kjøre egen bil og de som er avhengig av offentlig transport blir mindre.

Spire krever

- En satsning på forbedret togtilbud med øremerkede midler i statsbudsjettet
- Utbygging av nye, kapasitetsøkende veiprosjekter må skrotes til fordel for jernbaneutbygging, økning av kollektivandel og tilrettelegging for flytting av transport fra vei til bane.

Med vennlig hilsen

Elise Åsnes, leder i Spire

Emma Steig Vandeskog, sentralstyrerepresentant for Spires klima- og naturutvalg

Frida Myklebust Amdahl, sentralstyremedlem i Spire

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 13:54:42  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Thomas Krogh

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : t.krogh@gmail.com

UTTALELSE : Nye Veiers "Plan for avbøtende tiltak og økologisk kompensasjon" for Lågendeltaet bryter med grunnleggende prinsipper for økologisk kompensasjon og bruk av tiltakshierarkiet. -Planen vurderer ikke muligheten for å restaurere natur utenfor og i nærhet til inngrepsområdet i Lågendeltaet. En utvidelse av dagens Lågendeltaet naturreservat ved å restaurere natur skulle vært vurdert. Ref. tiltakshierarkiet. -Planen vurderer ikke muligheten for å nydanne natur utenfor og i nærhet til inngrepsområdet i Lågendeltaet. En utvidelse av dagens Lågendeltaet naturreservat ved å nydanne natur skulle vært vurdert. Ref. tiltakshierarkiet. -Nye Veier sier i overnevnte plan at "Kompensasjonsarealer i tilknytning til eller som utvidelse av eksisterende verneområder er ønskelig for å sikre landskapsøkologiske sammenhenger og langsiktig overlevelse." Nye Veier viser ikke til at slike vurderinger er gjort for Lågendeltaet naturreservat. -Vurderingene knyttet til et mulig restaureringsområde ved Romsdalsøya fremstår summariske og utilstrekkelige. Romsdalsøya ligger kun 5 km langs elv fra lågendeltaetutbyggingen, og fremstår geografisk og økologisk som et godt alternativ. Nye Veier konkluderer med at tiltaket ville blitt for dyrt, usikkert og at det møtte lokal motstand. Dokumentasjon på hva som er for dyrt, hva som er for usikkert og hva som er stor lokal motstand, mangler. Slik dokumentasjon vil være av meget stor betydning for vurdering av fremtidige kompensasjonsprosjekter. Uten slik dokumentasjon er det ikke mulig å få innsikt i hvilke vurderinger som er gjort, og se disse opp mot dagens store økologiske, økonomiske, og lokalt konfliktskapende virkninger av den planlagte Lågendeltaetutbyggingen. -"Off site" kompensasjon (Rykkhustjønnna) skal være siste utvei i tiltakshierarkiet. For å unngå å falle ned på en slik løsning, må det påregnes og aksepteres betydelige kostnader. Nye Veier må tenke nytt om pengeverdien av natur. -En praksis der det aksepteres kompensasjon som ikke er noen kompensasjon\*, der det kun aksepteres minimale kostnader for å redusere naturskade, og der vurderinger knyttet til valg av erstatningsløsning ikke offentliggjøres, undergraver tilliten til økologisk kompensasjon som metode og som verktøy. Kompensasjonsløsninger har allerede et frynsete rykte. -Meld. St. 14 (2015–2016) sier at "økologisk kompensasjon er ikke knyttet til området der inngrepet skjer, men til restaurering, etablering eller beskyttelse av økologiske verdier i et annet tilsvarende område, fortrinnsvis i nærheten og av samme naturtype". Merk at restaurering nevnes først og at restaureringspotensialet i følge tiltakshierarkiet skal tas ut først, før beskyttelse/vern. \*Rykkhustjønnna ble tatt ut av verneplan i 1990 som følge av den kommende E6-utbyggingen, og blir så vernet som følge av E6-utbyggingen. Da minus en, pluss en, er null gir vern av Rykkhustjønnna ingen addisjonaltitet og representerer ikke noe reelt erstatningsareal, men fremstår som del av en langsiktig plan for å "kompensere" naturskade uten å påføre prosjektmessige og andre kostnader. Kompensasjonsløsningen Rykkhustjønnna naturreservat ligger 70 km unna oppover langs Lågen, men de økologiske effektene av denne store avstanden evalueres ikke på tilfredsstillende vis i Nye Veiers "Plan for avbøtende tiltak og økologisk kompensasjon" for Lågendeltaet. Vern av Rykkhustjønnna forhindrer ikke at lågendeltaetutbyggingen ender i et netto naturtap, også fordi en mulig fremtidig ødeleggelse av Rykkhustjønnna (uten opprettelse av verneområdet) er teoretisk, mens tapet av naturareal i Lågendeltaet er reelt.

LASTOPP :

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 15:47:42  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Øyvind Aamodt

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : oyvind.aamodt@gmail.com

UTTALELSE : Høringsinnspill Fra Øyvind Aamodt, Lillehammer «Statens vegvesen i høringsnotatet, 2014: «Alternativene som beholdes (les: øst) har vesentlig færre negative konsekvenser og møter målsettingene for prosjektet på en bedre måte enn de som siles ut (les: vest)» Øst- eller Vestalternativet Trase Øst var problematisk i utgangspunktet, men ble likevel vurdert langt bedre enn vest. Vest ble anbefalt vraket fordi det var særdeles problematisk og uansett ikke kunne velges – fordi det fantes et mindre problematisk alternativ. Naturmangfoldloven og fredningsforskriften, utelukker vestalternativet fordi det finnes alternativ. fagutredningene er krystallklare på dette allerede i 2014. Begge de aktuelle alternativene forbi Lillehammer, ville bare bli dimensjonert for 80 km/t, og dette var ikke da aktuelt for FrP, men er blitt akseptabelt etter at 110km/t ble frafalt som krav. Fylkesmannens ulovlighet På bakgrunn av henvendelse fra statsråden, lovte fylkesmann (statsforvalter) i Oppland, i strid med plikt til lovlighet, å bruke sin myndighet til å sørge for at planprosess ble gitt til vestalternativ II-C-2 og at dispensasjon til dette ville bli gitt. Hille Valla sendte dermed høringsinnspill 7. juli 2014 hvor hun med usaklig og feil begrunnelse, sørget for at II-C-2, altså vest-alternativet, ble med videre i strid med fagutredningene. Statsforvalteren er regjeringens representant i fylket, men instruksjonsmyndigheten omfatter ikke å kunne instruere noen til å gjøre noe som er ulovlig eller uetisk. Fylkesmannen hadde i dette tilfellet plikt til å informere statsråden om at instruksjonen innebar å gjøre noe som var ulovlig, og ikke kunne aksepteres. Konklusjonen, vestsida med 110 km/t, II-C-2, formelt vedtatt i KDP 21. juni 2018, ble dermed bestemt allerede fire år tidligere, i 2014 og saksbehandlingsprosessen av et alternativ som ikke var lovlig å prioritere, har vært en bestilling. «Finnes reelle alternativ» Vestalternativet som ble lagt i oppstartsportefølja i 2015 burde vært utelukket (ulovlig) fordi blant andre fredningsbestemmelsene og jordloven krever at det minst negative alternativet må velges. Dette også når det gjelder økonomisk lønnsomhet, som er nye veiers vurderingskriterium, er det 0-alternativet som kommer desidert best ut, med mange milliarder i margin At øst var bedre enn vest både med hensyn til naturvern og jordvern, bekreftes av Statsforvalteren i juni 2018 (meklingsmøte). Dagens veg, 0-alternativet, rangeres som nr 1 for «naturmiljø» – øst ( II-A-1 og 2) rangeres som nest best og vest ((II-C-2) kommer dårligst ut (med 3-4 minustegn). I strid med flere lover og avtaler Å vedta vest var i strid med blant annet plan- og bygningsloven, naturmangfoldloven, fredningsforskriften, jordloven, mineralressursloven, forurensingsloven, forvaltningsloven, klima- og naturavtaler og andre nasjonale og internasjonale avtaler og forpliktelser. Østsida måtte ut av planprosessen. Så lenge øst var et alternativ, kunne ikke Fylkesmannen gi dispensasjon til vest. Offensiv for det ulovlige vest-alternativet I GD 22.juni 2017 refereres det fra Statens Vegvesens orientering til Lillehammers politikere om første gangs høring av KDP: «Statens vegvesen anbefaler at ny E6 legges på vestsida av Lillehammer. Samtidig varsler de innsigelse mot østalternativet.» «Når det gjelder de ikke-prissatte konsekvensene på strekningen forbi Lillehammer, kommer østalternativet best ut, men ikke vesentlig mye bedre enn vest, mener Vegvesenet. - Når vi anbefaler vestalternativet er det fordi det svarer best på bestillingen vi har fått fra Samferdselsdepartementet: Planlegge ei hovedfartsåre med fartsgrense 110 km/t.» Krav om 110 km/t er jo senere frafalt. Politikerne fristes altså med å få velge avbøtende tiltak fra øverste hylle – hvis de vraker øst. Det resulterte i Lillehammer kommune sitt utleggelsesvedtak av 22.02.2018 pkt. 2a-k, altså elleve punkter hvor ett var adkomsttunnel og to andre var støyskjerming på Vingnes og Busmoen og atkomst til friluftsområder. Med lovnad og på betingelse av at denne ønskelista blir oppfylt, ordner politikerne slik at øst vrakes ved at bare vest legges ut på høring i februar 2018. Etter å ha fått lokalpolitikere til å godta at øst ikke be lagt ut på andre gangs høring under forutsetning om oppfyllelse av kravene a-k, nekter Nye Veier å gjennomføre nesten alle punkter a-k, og viser til høyesterettsdom om bruk av bompenger. Nye Veier godtok alle vilkår som

forutsetning for at øst ble tatt ut av planen i 2017/2018. Med viten og vilje godtok de vilkåret om å fjerne høgspenlinjene i meklingsmøtet 18. juni 2018, selv om de visste (eller burde ha visst) vilkåret var ugyldig. De krevde videre at det skulle fremmes innsigelse mot kommunepolitikernes krav a-k. Slik brukte nye veier uredlige framgangsmåter for å oppnå selskapets mandat om å ikke pådra seg ekstrakostnader. Fylkesmannens krav

Fylkesmannen stiller vilkår om at hvis de to høgspenlinjene til Røykås og Ulven der brua skal gå, må fjernes, Nye Veier godtar kravet. Våren 2021 kommer en rekke utredninger og fagrapporter i forbindelse med høring av reguleringsplanene. Syredannende leirskifer 815 000 tonn masse med syredannende leirskifer i tunnelen i vestsidealternativet, ble ikke omtalt før i 2021, tre år etter at KDP var vedtatt. Brøttumformasjonen har vært kjent siden 1920-tallet og beskrevet på 1970-tallet, og Nye Veier måtte vite/hadde plikt til å utrede dette før KDP ble vedtatt. Når dette kommer for dagen, – som under forsvarlig saksbehandling ville være nok i seg selv til å stoppe saken – reagerer statsforvalteren med å gi

forurensingstillatelse slik at nye veier både får lov til å skape ny forurensing ved å ta potensielt syredannende leirskifer ut av fjellet, slik at den nettopp blir syredannende, og i tillegg slippe å levere forurenset masse på spesialdeponi (Heggvin Alun, Hamar). De kan da spare 1,4 mrd i deponeringsavgift og slipper en logistikk med direktekjøring til deponi 6 mil unna. Brua er senka etter KDP- uten dispensasjon – ledningene er ikke lenger til hinder for brua. Nå omtales kravet om fjerning av dobbeltbarrieren som noe som ikke gjelder lenger. – selv om Statsforvalteren senest i november 2020 uttrykkelig skrev at kravet gjaldt selv om Nye Veier senket brua. Til tross at NVE et halvt år tidligere har forklart at krav av 01.07.2014 (om fjerning og finansiering av fjerning av høyspentledning) var ulovlig framsatt, signerte NV og Statnett avtale om dette 1.juni 2021. Om nåværende høring Oppdraget i oppdragsbrevet synes ikke å være løst i henhold til Forvaltningslovens krav om å «iverksette utredning og deretter høring». Utredningene skal så langt som mulig skal skje før høring. Høringens funksjon i en sak om forskrift, erstatter forhåndsvarselet- og kontradiksjonsmuligheten i et enkeltvedtak, for at høringen skal være reell og etter intensjonen. Høring skal kun være en formalitet i en sak hvor konklusjonene er bestemt på forhånd. At det ikke er klagemulighet på vedtak om forskrift, tilsier at det er et særlig behov for at høringen skal være dekkende og reell. Det står nå i oppdragsbrevet (og høringsbrevet bekrefter dette) – at utredning /opplysning av saken skjer «parallelt» med høring og at utlegningene ikke er del av høringen, som tilfellet er her: «I høringsbrevet skal det opplyses om at det er en forutsetning for grenseendring at det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak, og at arbeid med å utrede dette vil pågå parallelt med høringen». Dette er ikke i tråd med forvaltningslovens krav. Forutsetningene for å endre grensene, skal altså etter dette, fastsettes etter at grensene er endret. Utredningene blir ikke lagt på høring. Det er nærmest uforståelig når departementet legger opp til at høringsforslaget skal utarbeides og vilkår settes etter at forslag til forskriftsendring er sendt på høring. De som uttaler seg må ha et konkret grunnlag i form av en saksutredning å uttale seg om, jamfør utredningsinstruksen. Når det i realiteten legges opp til at høringen skal bestå av en skisse på et kart hvor arealet under brua er tatt ut, vil det utvilsomt være en uforsvarlig saksbehandlingsprosess som er langt unna å oppfylle lovkrav. Dette vil i så fall være en framgangsmåte som ikke er i henhold til forvaltningsloven og krav til forsvarlighet i forvaltningen, og ikke være å anse som en reell høring i tråd med hensikten med en høring. Utredningene må altså starte på nytt i den grad at det nå er slått fast at statsforvalterens vurderinger var feil, nemlig at prosjektet i sin helhet ikke var nødvendig (det finnes alternativer) Utredningene må også si noe om at høgspenlinjene ikke blir fjernet slik det var krav om i KDP. Utredningene må også vise hvorfor det er bedre med to bruer i fredningsområdet enn en. Dersom man tar ut et gjennomgående areal fra et eksisterende verneområde, får man to resterende, atskilte verneområder som er i strid med krav i naturmangfoldloven. Verneområdene vil ikke avgrenses i samsvar med verneformålet, men avgrenses av hensyn til byggingen av en ny firefelts motorveg. Et selskap som nettopp har som mandat å bygge veger billig, bør ikke være den som skal ha ansvar for å peke ut miljøkompensasjonstiltak; bukken bør ikke passe havresekken. Uriktige politiske påstander Hvis Trosholmen og Barth Eides påstander stemte om at vest-alternativet er best for verneforskriftens intensjon, ville fagutredningene vist det samme – og man behøvde ikke dispensasjon fra fredningsforskriften. Miljødirektoratet ville ha tillatt byggingen. Men faktum er at fagutredningene er entydige og har vært det siden 2014, på at byggingen vil ha sterkt negativ påvirkning på naturreservatet. Hørings- og saksbehandlingsfrist Når Miljødirektoratet får maksimalt 12 virkedagers frist for saksutredning, inkludert mottak og journalføring av innkommet brev, godkjenning og ekspedering, framstår dette som en uforsvarlig prosess. I ettertid vet vi også at saken ble videresendt Statsforvalteren flere dager etter at oppdraget ble mottatt i direktoratet 10. februar, slik at tiden ble enda kortere. Professor i forvaltningsrett

Erik Magnus Boe sier: I dom etter dom de siste fem årene har Høyesterett sagt uttrykkelig ifra om at kravet til forsvarlig saksbehandling gjelder – uansett om det dreier seg om enkeltvedtak eller ikke\* (...) Sivilombudsmannen skrev det samme med bred penn for ti år siden. Brytes kravet, kan forvaltningen bli erstatningsansvarlig. Forvaltningsavgjørelser kan bli kjent ugyldige. Å bryte formell lov eller ulovfestete rettsnormer kommer ut på ett. Begge deler er like alvorlig (...). På grunn av disse momentene må saken stoppes, og gis en riktig, lovlig og grundig saksutredning og saksbehandling. Det vil måtte føre til at øst-alternativet igjen blir en del av saken (ved behov for kildemateriale, si ifra)

LASTOPP :



Lillehammer 1. mai 2023

Ingunn Haavemoen

Gruppeleder Lillehammer Senterparti

Statsforvalteren i Innlandet

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

### **Lågendeltaet naturreservat**

Kun uker etter at naturavtalen ble underskrevet under FNs naturtoppmøte i Montreal åpnet regjeringen for ny E 6 ved Lågendeltaet, til tross for at Miljødirektoratet sa nei.

Å dele opp Naturreservatet slik det er foreslått, er helt uakseptabelt. Ingen avbøtende tiltak kan forsvare et slik inngrep.

Helomvendingen ble en ren politisk beslutning tilsynelatende uten noen form for en helhetlig kunnskap-eller verdivurdering.

Miljødirektoratets vurdering av den samfunnsøkonomiske nytten av dispensasjonsklagen til Lågendeltaets venner, har så store negative samfunnsøkonomiske konsekvenser, at det ikke er grunnlag for endring av verneforskriften.

Det må heller bidras med mere transport på jernbane. Det får vi ikke til, med først å bygge motorvei. 4- felts motorvei vil gi enda mere trafikk. Vi har forskningsrapporter og tilstrekkelig kunnskap om dette.

Regjeringen ser i denne saken ut til å ha hastverk, og har flere ganger signalisert at det er nødvendig å fullføre prosjektet fordi det allerede er brukt store ressurser på planleggingen. Dette er et dårlig argument. De har hele tiden vært klar over at vi har et Naturreservat med Norges strengeste vern. Det må da også tas med i beregningen alle ressurser som er lagt ned av forskere, andre fagfolk og utarbeidelse av lovverk, men som bare overkjøres.

## **Trafikk**

Om lag 90 % av tungtrafikken, samt mye av personbil trafikken mellom Oslo og Trondheim, kjører riksveg 3. Ref. Wikipedia. Sammenlignet med E6, er strekningen gjennom Østerdalen om lag 42 km kortere, har bedre kurvatur og går gjennom færre tettsteder.

Regjeringa har nylig lagt fram en plan om Ladestasjoner for tunge kjøretøy. Riksveg 3 ligger i planen,- ikke E6.

Til forskjell fra E6 over Dovrefjell, er riksveg tre aldri stengt om vinteren. E6 over Dovrefjell har vært stengt mange ganger denne vinteren.

## **Økonomi**

Politiske beslutninger er ofte kortsiktige. Det må også vektlegges at denne veibygging har økt mye i kostnader fra 11,6 milliarder til 17,9 milliarder (bare i byggekostnader). Bompenger kan ikke dekke hele denne kostnadsøkningen. Bompengefinansiering kan gi enda større trafikk på lokalveinettet.

## **Støy**

Flere bomiljø vil havne i rød og orange støysone. Våre barn og fremtidige generasjoner er taperne av denne veibyggingen. Taperne er også pattedyr, fisk, fugler, insekter, planter og mikroliv på land, i luft og som er avhengige av at det finnes områder fri for menneskeskapt støy for å leve.

Støyskjerm på brua, vil ha liten nytteverdi, da lyd går opp og til siden. Lyd har liten motstand i vann og luft. Resultatet av planlagt bru vil gi støy i hele deltaet.

Dagens E 6 kan ikke fjernes. Det vil bli to høytrafikkerte bruer som runger gjennom reservatet og dalen.

## **Reduksjon av matfatet**

Brua vil føre til mindre kratt på begge sider av Lågen, og hvor det i dag er mye insekter. Det er flere arter som kun lever av insekter og har tilhold i nærhet av reservatet f.eks. Tårnseiler (reduisert bestand) Låvesvale (på rødlista)

Nordre del av deltaet er verdifullt som et rikt og produktivt økosystem med høy andel botanisk akvatisk og ornitologisk biomangfold.

Ref; Naturmangfoldloven §37: Det kan ikke foretas noe som forringer verneverdiene.

### **Kraftledning**

Kraftledningen over deltaet, og som var en forutsetning i prosjektet, skulle legges i brua, er ennå ikke søkt om. Det er tvilsomt om den blir lagt i brua. Ref: Folkemøte med NVE og Statnett i Lillehammer den 18. 04. 2023.

Dette var og er en forutsetning. Konsekvensene dersom dette ikke skjer, er at fuglene får to barrierer, høyspent og bru. Ref.; Statsforvalteren 25.04.22 Dette var også et av de «Miljøfremmende tiltak» som ordfører har opplyst om på NRK for kort tid siden.

### **Erstatningsareal**

Rykkhustjønna på Hundorp er foreslått som erstatningsareal. Trekkfuglene følger ikke omkjøringskilt. Kanskje er fuglene utmattet når de kommer til Lågendeltaet. Man kan ikke bare flytte et økosystem fra et område til et annet. Det er mange faktorer som påvirker fuglerlivet. Slike «påfunn» er en av mange faktorer som bidrar til at enda flere arter kommer på rødlista.

Vår og høst fungerer Lågendeltaet som trekk-korridor både lokalt og regionalt. Lågendeltaet fungerer som hvileplass og næringssøk for mange arter.

Nordre del av deltaet rundt Våløya har i senere år vært åpent hele vinteren. Flere andefugler, også trane, bruker det fra tidlig om våren som matfat.

### **Kollefall**

Kollefall skal legges om. Kommunestyret i Lillehammer vedtok i 2022 at ingen bekker skal legges i rør, - om mulig skal bekker åpnes igjen.

Kollefall er gyteområde for fisk. I området holder det til fisk, bever, elg og rådyr. Vannet renses i åpne bekker.

Det biologiske mangfoldet vil reduseres.

Bekken er med å redusere flomfaren. Kollefall er ofte kjempestor om våren i snørike vintre, slik som denne våren.

### **Jordvern**

Flytting av matjord anbefales ikke. Det er ikke forsvarlig verken økonomisk eller agronomisk. Ref. Norsk Institutt for bioforskning.

Øst -alternativet er å foretrekke av hensyn til landbruk. Det går mindre areal tapt. Ref. Meklingsprotokoll 18. juni 2018, Fylkesmannens miljøavdeling/landbruksavdeling.

### **Midttuva**

Det er lagt for lite vekt på konsekvensene med anleggsvegen som etableres mellom Midttuva og Våløya. Her skal det legges ned et rør og Midttuva skal fungere som anleggsvei.

Flomskogen i Midttuva blir sterkt berørt spesielt under anleggsperioden. Risikoen for varig skade er stor. Åpen flommarksskog er en truet naturtype. Statsforvalter har påpekt tre arter på rødlista (myrstjerneblom, skogsøtgras og sumpaniskjuke). Mandelpil vokser også her. Den nyoppdagede sommerfuglen ( minèrmøll lever av mandelpil)

Anleggsvegen skal vare 3-4 år. Elveløpet mellom Midttuva og Våløya skal fylles igjen med et rør. Hva med forurensning til elva av tungtransport som avgir svevestøv, tungmetaller og nitrogenoksid. Lar det seg gjøre å håndtere dette på en forsvarlig måte. Henviser til reguleringsplan Plan ID 3405 2019 overvannshåndtering 2.1.3 og helhetlig plan for vannhåndtering. 2.5.5 og 2.5.6 Inngrep i vassdrag. Bekkelukking tillates ikke.

15. april -15. mai regnes som viktige tidspunkt for trekkfuglene. Elvefaret mellom Haavemoen gard og Våløya er i dag et stille og grunt elvefar. Hver sommer har andemødre med sine andunger tilhold her. Det er om sommeren andereir i omkringliggende områder.

2.5.6 Detaljeregulering. Inngrep i vassdrag.

Tiltak som innebærer mudring, dumping eller utfylling i vassdrag skal ha tillatelse etter forurensningsloven.

3.6.2 Eleveløpet mellom Våløya og Midttuva, er vandringskorridor for fisk.

Fiskevandring skal opprettholdes i anleggsfasen og driftsfasen. Hvordan skal dette i varetas.

Inngrep skal særlig minimeres i tidsrommet 1. august til 1. september. Lagesilda vandrer opp det største og bredeste elvefaret for å gyte i midten av oktober. § 8 Naturmangfoldloven: *Myndighetene skal også legge vekt på generasjoners erfaring gjennom bruk og samspill med naturen.*

Fiskeplass for Lagesild på Våløya som har vært brukt i generasjoner, ødelegges med brukar.

Nye veier sier selv dette: *«bygging av E6 mellom Øyresvika og Storhove, med tunnel på deler av strekningen, vil gi noe redusert trafikk på dagens E6. Dette oppveier dog ikke de alvorlige konsekvenser av å anlegge en ny motorveibru tvers over Lågen i et ellers relativt uforstyrret område. Ved tunnelpåhugget ved Traaseth, vil Kollefallbekken og vegetasjonen nedover mot Lågen i stor grad gå tapt. Støy fra vegtrafikken, vil medføre forringelse av funksjonsområdene ved krysningspunktet og grunnvannsområdene rundt Midttuva, Våløya og Vesleøya. Storvollen blir også liggende i støysona». Ref: Detaljeregulering for E6 Roterud-Storhove*

### **Fagenhetene er ikke blitt hørt:**

Statens vegvesens konsekvensutredning fra 2017. Valgte trasé kommer dårligst ut.

Miljødirektoratets avslag på søknad om dispensasjon fra forskriften med begrunnelse.

Antall fagfolk som har signert Lågendeltaets opprop er tresifret.

Statsforvalteren har selv beskrevet store konsekvenser med E6 og bru over Lågen.

### **§8 i Naturmangfoldloven er ikke vektlagt.**

*Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig, bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon.*

*Myndighetene skal også legge vekt på generasjoners erfaring gjennom bruk og samspill med naturen.*

Det er brudd på denne paragrafen i Naturmangfoldloven.

Skal Norge i det hele tatt kunne tenke og leve opp til målene som er signert opp mot 2030, er det absolutt nødvendig at vi umiddelbart får tatt grep om beslutningsprosessene. Vi må innlemme naturverdier og andre verdier i våre beslutningsprosesser.

### **Internasjonale forpliktelser**

Ambisjonene i den nye naturavtalen fra desember 2022. Verden skal blant annet verne 30 prosent av land og hav og starte arbeidet med å restaurere 30 prosent av ødelagt natur innen 2030. Dette er svært viktige. I tillegg har Norge klare forpliktelser i klimaavtalen med EU om å redusere arealsektorens klimagassutslipp.

En rekke land som Norge ikke liker å måtte sammenligne seg med, har kommet betydelig lenger enn Norge i å sørge for naturens rettsvern. Det er i vår sak ingen tvil om at den berørte naturen er sårbar og verdifull. Den inneholder et stort antall rødlistede arter og er et såkalt Emerald-område under Bernkonvensjonen.

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

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

*« 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.»*

Naturmangfoldsloven §37 slår fast at det ikke kan foretas noe som forringer verneverdiene angitt i verneformålet.

### **Handel**

Det er innlysende at å legge E6 på vestsida, ikke vil være bra for handelsstanden i Lillehammer.

### **Konklusjon:**

Et vedtak i tråd med det som nå er foreslått, vil stride mot verneformålet, og i stedet for å ivareta økologiske funksjoner, vil det legge ytterligere press på Lågendeltaet. Vedtaket vil bryte med § 34,3 i naturmangfoldloven. Her er det snakk om store inngrep som vil berøre hele økosystemet. Å dele opp reservatet er lite profesjonelt og helt uakseptabelt i 2023, hvor vi har både klimakrise og naturkrise.

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 20:57:33  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Yara Efarah

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : yefarah14@gmail.com

UTTALELSE : Det er en utrolig mengde av levende organismer som lever i dette naturreservatet som er ikke synlig for øynene våre en gang, og ikke minst hele 59 rødlistede fuglearter og andre 167 fuglearter som lever der (ifølge Natur og ungdom, og Naturvernforbundet). Dette er jo nok av en grunn til å ikke bygge den nye motorveien med fire felt gjennom Lågendeltaet, det er bare å forvente at økosystemet i det området vil bli ødelagt selv om vi kanskje kommer ikke til å merke de konsekvensene og forendringene med en gang veien er bygd opp, men dramatiske endringer kommer til å skje etter hvert, og utrydding av en art er bare en begynnelse av utryddingen av andre arter fordi alt henger sammen, alt dette er et samspill mellom disse organismene som lever der. Denne natur ødeleggende vei politikken er en tragedie til andre dyr, om pengene blir heller investert i å forbedre transportsystemet som vi har allerede og i tog og vedlikehold., ville det vært bedre for alle.

LASTOPP :





## Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:  
23/44146-2

Deres referanse:

Vår dato:  
28.04.2023

### Høringsuttalelse til forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat – Ny E6

Vi viser til mottatt høring av forslag til endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaets naturreservat i forbindelse med ny E6 gjennom Lågendeltaet.

Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet i oppdrag å utrede endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat. Formålet er å åpne for å kunne føre frem ny E6 forbi Lillehammer i tråd med vedtatt reguleringsplan for strekningen Roterud – Storhove. Miljødirektoratet har delegert oppdraget til Statsforvalteren i Innlandet.

Foreslått grensejusteringen skal begrense seg til ca. 27 daa vernet areal fra eksisterende naturreservat, det vil si planlagt brubredde pluss buffersone. Endring av verneområdet vil skje etter at regjeringen har besluttet hvilke miljøforbedrende tiltak som skal gjennomføres.

Arbeidet med å utrede miljøforbedrende tiltak pågår parallelt med denne høringen, og skjer i regi av Nye Veier AS. Her er det blant annet tema med tiltak for å skjerme verneområdet ved Lillehammer bru. Dette kan være tiltak som Statens vegvesen involveres i ut ifra vår rolle som veieier for dagens E6 og vårt generelle sektoransvar innenfor transportområdet. (trafiksikkerhet, klima- og miljøområdet og helhetlig bypolitikk.)

Utredningen av slike miljøforbedrende tiltak er ikke del av denne høringen. Denne høringen omfatter selve vernet i Lågendeltaet med endring av verneforskriften og vernegrense.

Høringen foreslår en utgrensing av areal rundt brua og forslag til forskriftsendring.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Tema er konsekvenser for å grense ut areal for ny E6, herunder verneverdier i og inntil traseen og landskapsøkologiske effekter, vurdering av de miljøfaglige prinsippene i naturmangfoldloven inkludert vannforskriften §12.

Temaene for denne høringen ligger ikke til vårt sektoransvar og kompetanseområde, og besvares av andre instanser.

Statens vegvesen – Transport og samfunn  
Med hilsen

Hans Martin Asskildt  
seksjonssjef

Randi Sira

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR  
NYE VEIER AS AVD PROSJEKTKONTOR LILLEHAMMER, Kirkegata 72, 2609 LILLEHAMMER

## Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer

I de siste årene har debatten om Lågendeltaet gått høyt, både i Lillehammer og nasjonalt. Regjeringen har besluttet at E6 skal føres igjennom reservatet på en ny bro over Våløya, og det berørte området skal kompenseres ved at et våtmarksområde ved Harpefoss bro vernes. Dette området ligger snaut 70 km oppstrøms fra Lågendeltaet.

Denne tilnærmingen tilstreber en «null-visjon», nemlig at områder som ødelegges i Lågendeltaet naturreservat kompenseres «en til en» med vern av et tilsvarende område annensteds. Dette er etter vår mening for defensivt. Når verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat skal revideres etter en ren politisk beslutning, er det etter vårt skjønn en nødvendig anledning til å se på selve formålet for naturreservatet vedtatt i 1990 og reservatets grenser. Da reservatet ble opprettet var det et hovedformål å verne mudderbankene i den sørlige del av deltaet av hensyn til trekkende fugler. Områdene oppstrøms for disse ble tatt med i vernet for å sikre leveområdene for hekkende fugler.

Det står beskrevet i utsendte høringsdokument følgende: *«Insektfaunaen er mangelfullt undersøkt, og det er ikke registrert noen rødlistede arter i og inntil foreslått utgrenset areal. De undersøkelser som er gjort, tyder generelt på at overgangssonene mellom åpen flomfastmark og flomskogsmark i Lågendeltaet kan være levested for flere sjeldne arter av insekter».*

Reidar Voith har i en årrekke registrert sommerfugler i samarbeid med bla. Sabima og Naturhistorisk museum, og har i egen fritid i Lågendeltaet naturreservat og nedre del av Gausa registrert over seksti sommerfuglarter. Av disse er tre rødlistede samt en art som viser seg å være ukjent for vitenskapen, nemlig en minérmøll innen slekten *Phyllocnistis*. Sommerfuglens larver lever på mandelpil som vokser på flomutsatte steder. En vitenskapelig beskrivelse fra Voith og en internasjonal forskergruppe blir publisert i Norwegian Journal of Entomology til sommeren. Siden oppdagelsen er den også funnet spredt i noen andre deler av Glommavassdraget og noen steder i Østerrike og Slovakia. Den antas å være meget sjelden, siden den på tross av intensiv innsamling i Europa de siste 180 år ikke er oppdaget før nå. Dens status deles med en rekke andre insekter som lever i flommarkskog. Mange arter er fortsatt uoppgdaget. Intakt flommarkskog er også sjelden og skrumper inn år for år. Slik utvikling skjer dessverre også innenfor grensene til Lågendeltaet naturreservat.

Den nye arten er funnet på Bronsøya i Lågendeltaet naturreservat og i den del av deltaet som ikke er medtatt innenfor gjeldende grense fra 1990, nemlig Gausadeltaet. Den nye sommerfuglarten viser at elveskogene som ble vernet, nærmest på slump, har en selvstendig verdi som et eget naturområde. Elvebanker i lavlandet vurderes som en «Sterkt truet» landskapsform i den nasjonale rødlisten av 2018. Deltaer er nylig foreslått inntatt på en redningsliste for truede naturtyper hvor hensyn må tas av alle relevante styresmakter. Elveskogene med bla. mandelpil er sterkt knyttet til både elvebanker og deltaer.

Velger man å føre den nye E6 over Lågendeltaet burde det tilstrebes at inngrepet ikke bare kompenseres «En-til-en» med et erstatningsreservat nesten 70 km annensteds, men at kvaliteten på Lågendeltaet selv økes. Ved å reparere skadene fra 1950-tallets kanalisering av den nedre delen av

Gausa vil man forholdsvis enkelt kunne gjenskape et stort elvedelta med tilhørende plante- og dyreliv med internasjonale verneverdier.

Med vennlig hilsen

Reidar J. D. I. Voith,  
Finn Audun Grøndahl, Randsfjordmuseet

## Statsforvalteren i Innlandet

sfinpost@statsforvalteren.no

Vår dato: 28.04.2023

Deres dato: 01.03.2023

Vår ref.: Svein Løken

Deres ref.: 2023/2509

---

### **Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer**

Oppland Bonde- og Småbrukarlag vil uttrykke misnøye med prosessen for endring av verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat. Vi mener det er vanskelig å svare på høringen når ikke de kompensierende tiltak for å minke naturreservatet er klargjort. Vestsidealalternativet i seg selv er sterkt negativt for landbruket ved at det går med en del dyrka jord, og Håvemoen gård vil det bli ganske rasert som boplass og gardsbruk. Vi forstår at dette ikke er en del av høringen nå, men det henger jo i sammen. Vi er redd for at avbøtende tiltak for å redusere naturreservatet vil gå ut over landbruksdrift nord for den nye E 6 brua og oppover langs Gausa. Det er viktig at eventuelle avbøtende tiltak her blir på en slik måte at det **ikke** går utover landbruksdrift, men at de gjøres på en måte som f.eks. virker flomdempende på landbruksjord.

**Så lenge vi ikke vet konsekvensen av å ta ut korridoren langs E6 fra naturreservatet vil vi gå mot forslaget.**

Med hilsen

**Svein Løken**

Leder Oppland Bonde- og Småbrukarlag

Tel: +47 900 42 883

<https://www.smabrukarlaget.no/oppland/>

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 23:23:45  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Norunn Grande

PÅVEGNEAV :

E-POSTADRESSE : norunn.grande@gmail.com

UTTALELSE : Innspill til høring om endring i forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat Som innbygger i Lillehammer med omtanke for Lågendeltaet naturreservat og samfunnsborger som er opptatt av natur- og miljøvern, vil jeg gjerne komme med innspill til planene om å endre forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat. Lågendeltaet har hatt varig vern siden 1990. I 2023 er vi i en situasjon der naturtap er en av våre virkelig store utfordringer. Vi trenger å verne sårbar natur og vi må i tillegg reparere ødelagt natur for å ivareta internasjonale forpliktelse, jfr. Montreal – avtalen. Jeg er redd for at regjeringen er i ferd med å gjenta feil fra utbygging av sårbar natur. I 1990 uttrykte Gro Harlem Brundtland at Alta-utbyggingen var nødvendig og hun sa videre at Arbeiderpartiet for lenge hang igjen i veksttankegang og at utbyggingen bygde på feil prognoser om framtidig kraftbehov i Finnmark. (Aftenposten 27.08.1990, avisutklippet er å finne i NVEs egen utstilling; Kampen om Alta (kraftlandet.no) ). Det er grunn til å stille spørsmål ved prognosene som ligger til grunn for at det er nødvendig med firefelts motorvei med 110 km. i timen forbi Lillehammer. Tungtransporten kan uansett ikke kjøre så fort og farten må ned litt lenger opp i dalen. Av hensyn til klima og naturtap er det ikke å anbefale høy fart på motorveier. Det er sjokkerende at regjeringen velger å fortsette en samferdselspolitikk som ble igangsatt av FrP der motorveier med høy hastighet ble prioritert. Vernebestemmelser har kommet ut av omfattende arbeid for å fremme miljøvern over mange år og som har resultert i at natur- og miljøvern har blitt en del av forvaltningen. Å endre vernebestemmelsen for Lågendelta vil være et stort tilbakeskritt for miljøvernet som vi som samfunn blir mer og mer bevisst på viktigheten av. Det er også grunn til å stille spørsmål ved avbøtende tiltak, om disse kan ivareta det som lå til grunn for at Lågendeltaet fikk varig vern. Dersom vernebestemmelsen endres for å kunne kjøre 110 km i timen ved inngangen til Gudbrandsdalen vil dette kunne svekke myndighetenes troverdighet i miljøspørsmål, noe som er særlig alvorlig for den oppvoksende generasjon. Vi lever i en tid der vi alle må skjerpe oss for å ikke ødelegge mer natur enn nødvendig. Det bør også gjelde veiutbygging. Jeg oppfordrer derfor regjeringen om ikke å endre forskriften om fredning av Lågendeltaet naturreservat. Hele arealet må forbli vernet og planene for ny E6 gjennom Lågendeltaet må stanses. Ressursene bør heller settes inn på å utbedre eksisterende veier så de blir mer trafikksikre, og skjerming mot støy for beboere langs veien bør iverksettes. Slik kan arbeidsplasser ivaretas når veiprojektet stanses. Jeg ser fram til en modig beslutning som viser at verne betyr vern og at Lågendeltaet kan forbli et varig vernet naturreservat til glede for oss som lever nå og framtidige generasjoner. Vennlig hilsen Norunn Grande, Lillehammer

LASTOPP :

## Høringsinnspill til høring om endring av grenser og opphevelse av vern i Lågendeltaet naturreservat

### Bakgrunn og kontekst

Mitt forskningsfelt er barn og unge, og deres rett til beskyttelse. Derfor velger jeg å belyse den prosessuelle fremgangsmåten som vi nå er vitner til i saken om nytt inngrep i Lågendeltaet naturreservat (for å realisere et prosjekt som er i strid med naturmangfoldloven), med en parallell til barn og unges rettigheter til beskyttelse.

Proessen med å gi naturen rettigheter som rettssubjekt kan med rette sammenlignes med hvordan barn fikk sine rettigheter. IUCN Verdenskommisjonen for miljørett og andre internasjonale rettsorganisasjoner arbeider med å gi naturelementer og naturområder som er spesielt viktige for vårt eksistensgrunnlag, som delta og våtmark, beskyttelse som rettssubjekt (vedlegg 1: Christina Voigt). Det er anerkjent at å sikre naturområder, naturelementer og naturtyper rettsvern som rettssubjekter er fullstendig nødvendig i situasjonen vi er i, gitt virkeligheten vi nå står overfor.

Virkeligheten det siktes til, er Norges og verdens tap av biodiversitet, altså at arter og naturtyper, og særlig de aller mest essensielle for vår overlevelse, forsvinner i ekstremløp. Dette er selve årsaken til at Norge har undertegnet og forpliktet seg til naturavtalen i Montreal desember 2022. Krisen er helt reell.

Virkeligheten vi befinner oss i er også den som FNs klimapanel konstaterte i sin nye synteserapport 20. mars 2023. Som forsker vil jeg understreke at det er verdens ledende forskermiljøer som gir oss denne kunnskapen om situasjonen verden står overfor, både om biodiversitet og klimaendringer. Dette er ingen «dommedagsprofetier», men resultater av flere tusen av verdens fremste forskere som sammen jobber for å gi oss den beste kunnskapen vi kan få. Dette for at menneskeheten kan gjøre endringene som er nødvendige for vår egen overlevelse. Norges situasjon når det gjelder både biodiversitet og klima er spesifikt relevante for saken som er på høring. En motorvei for 110 km/t gjennom fredet våtmark har kun *netto negativ effekt* på klima, både i form av klimagassutslipp ved å stimulere til økt biltrafikk i all framtid; klimagassutslipp fra å bygge ned våtmark; og ved å fjerne økosystemtjenesten som lagrer karbon, som fremtidige generasjoner vil trenge. Disse aspektene skal med i et «regnestykke» for ethvert utbyggingstiltak: naturrisikoregnskap (jf. regjeringens naturrisikoutvalg). Dette er ikke utredet i saken som er på høring. Det er også flere ikke-prissatte økosystemtjenester, samt kulturelle tjenester og dets kvaliteter, som ikke er utredet. Motorveien representerer i tillegg *netto negativt tap* av ekstremt truet, verdifull og artsmangfoldig natur. Dette er å frarøve våre barn og fremtidige generasjoner deres livsbetingelser, og er i strid med Grunnlovens paragraf 112.

### Prosessuelle bemerkninger

Lågendeltaet er beskyttet med Norges strengeste vern. Miljødirektoratet, som er Norges fremste forvaltningsorgan faglig og juridisk på miljøvern, har besluttet at motorveitraseen Roterud-Storhove er i strid med naturmangfoldloven. Ifølge naturmangfoldloven har naturen i deltaet, og deltaet i sin helhet, en beskyttelse og en tålegrense som ikke skal rokkes ved.

Prinsippet om Norges strengeste beskyttelse betyr at man skal unngå skadelige inngrep. Miljødirektoratet konkluderte generelt at dersom Norges folkevalgte skulle foreta noe som strider med loven, må de folkevalgte endre loven/forskriften. Slik fungerer et demokrati.

At Norges klima- og miljøminister, i Stortingets spørretime 26.04.2023, påstår at han handler i tråd med Miljødirektoratets *anbefalinger* når han vil endre selve loven som beskytter Lågendeltaet naturreservat, er sjokkerende og skremmende. Dette er noe vi kun forbinder med populisme, og er det motsatte av det den norske stat står for i dag, med dens rettslige og faglige forvaltningsapparat. Det er nettopp denne staten Arbeiderpartiet har vært selve drivkraften i å bygge opp i Norge siden etterkrigstiden. Miljødirektoratets vedtak har aldri *anbefalt* å endre loven/forskriften, de har vedtatt at tiltaket er i strid med loven.

Barn har bestandig vært den svake part i samfunnet. Historisk sett er det ikke lenge siden barn ble anerkjente som rettslig fullverdige mennesker med samme rettigheter som voksne samfunnsborgere. Så sent som i 1989 fikk barn sin egen internasjonale avtale: FNs Barnekonvensjon. Denne ble ratifisert i Norge i 1992 (til sammenligning fikk Lågendeltaet sin beskyttelse i 1990). For å illustrere det prosessuelle til det forslaget som nå er på høring om å oppheve fredningsvernet i Lågendeltaet naturreservat, vil jeg bruke eksempelet om å slå barn. Jeg forstår at en slik sammenligning kan vekke sterke reaksjoner, men vi må huske på at det vi tar for gitt i dag, var svært vanlig i Norge før, og ble ikke ulovlig før i 1972 (og ytterligere innstrammet i 1982). Det var vanlig å tenke at barn kunne slås, og at dette var en naturlig del av oppdragelsen til barn.

Dersom Norges Barne-, ungdoms- og familiedirektorat fikk en klage på at det skulle gis en dispensasjon fra Barnekonvensjonen og Barneloven i Innlandet, ville direktoratet (Bufdir) vedtatt at dispensasjonen var i strid med loven. Hvis Barneloven hadde vært spesifisert i geografiske forskrifter for barns beskyttelse ulike steder i Norge (som verneforskriften spesifikt for Lågendeltaet), ville altså Bufdir måttet konkludere med at Norges folkevalgte som satt i regjering, måtte *endre selve forskriften* som gir barn beskyttelse i Innlandet. Dette betyr ikke at de *anbefaler* at regjeringen skal endre loven.

Dersom det hadde vært en lokal prosess der man hadde kommet fram til, tross all kunnskap og tross at det var lovstridig, at det var innenfor barn og unge i Innlandet *sin tålegrense* å bli slått, så måtte altså Norges regjering endret forskriften, som var forankret i Barneloven nasjonalt, for å gjøre det lovlig å vedta at akkurat innenfor disse geografiske grensene, så er det lov å slå barn.

Nå vil altså de folkevalgte endre forskriften for å gjøre det mulig å slå barn i Innlandet, tross all forskning, norsk lovgivning, og internasjonale avtaler (vedlegg 2: underskrift forskere). Barne- og familiedepartementet, med barne- og familieministeren i spissen, ville da måttet sende et oppdrag til Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, som igjen ville gitt i oppdrag til Statsforvalteren i Innlandet, å finne en måte å gjøre det lovlig å slå barn i Innlandet på, innenfor spesifiserte geografiske grenser. I tillegg skal dette skje i en hasteprosess uten å utrede hva denne opphevelsen av barns beskyttelse i Innlandet vil medføre, fordi prosessen lokalt allerede har vart lenge, og kostet mange penger og ressurser.



Prosesen lokalt har gått galt grunnet mektige aktører som har et samfunnsmandat som kan være i strid med barns beste, selv om Statsforvalteren har ansvar for at barns rettigheter i Innlandet skal ivaretas. De mektige aktørene har ikke lov til å gjennomføre dette tiltaket, men de gjør alt de kan over flere år, og bruker svært mange ressurser på å legge alt tilrette for at tiltaket kan realiseres. Prosesen har undersøkt noe faglig kunnskap om konsekvensene som det å slå barn kan medføre (konsekvensutredninger), men vurderer likevel, ut fra de ulike alternativene, at tiltaket (å slå barn) kommer verst ut. Til tross for at alternativet kommer verst ut, gjør den eksterne aktørens samfunnsmandat, deres makt, og de store pengeinteressene, at det gradvis blir utviklet et mulighetsrom.

Det begynner å spre seg en forståelse som innebærer at barn i Innlandet har en *egen tålegrense* som strekker seg utover den grensen som loven har satt. All forskning og lovverk sier at *tålegrensen er endelig*. *Loven gir den strengeste formen for beskyttelse (som naturreservat for naturen)*. Loven betyr at denne beskyttelsen er total, den er urokkelig og kompromissløs, den kan ikke tøyes eller forhandles med. Likevel har man begynt å tenke at barn i Innlandet har blitt vurdert til å ha en annen tålegrense. Det gis signaler på et meklingsmøte i 2018 om at det kan bli mulig å gjøre unntak fra loven, dersom visse forutsetninger blir oppfylt. Dette til tross for at unntaket vil innebære et uhelbredelig nytt inngrep, *et uhelbredelig nytt sår (barnet kan slås)*. Inngrepet er en skade som ikke kan tas bort igjen hvis den først skjer. Den er irreversibel, selv om man kanskje skal prøve å satse på å gi barn i Innlandet mer psykososial hjelp og støtte i fremtiden for den skaden som er blitt påført dem tidligere («restaurering»).

Det gis signaler om muligheten for unntak, til tross for at det finnes et tiltakshierarki som sier at inngrep, altså ny skade, skal unngås. Fram til 2014 var andre aktører enige om at man ikke skulle gjøre nye inngrep, fordi barnet har Norges strengeste beskyttelse, og tiltakshierarkiet skal gjelde. Alternativer som innebar inngrep, ble derfor utelukket på et tidlig tidspunkt. Med den nye aktøren, og et parti i regjering som har skapt denne aktøren og dens mandat, skjer det en gradvis endring.

Med sterkt press fra eksterne aktører til Innlandet (tidligere Oppland), ble tiltakshierarkiet snudd på hodet, og man begynte å tenke at det var i orden å *erstatte* Norges strengeste beskyttelse av barn i Innlandet ved å gi beskyttelse til barn et annet sted. Der skulle barn allerede ha blitt beskyttet på 1980-tallet. Å *erstatte*, eller *kompensere*, ved å gi beskyttelse til barn et annet sted, er aller siste utvei i tiltakshierarkiet. Den er altså ikke gyldig i Norge når det finnes andre alternativer. Denne tankegangen hører ikke hjemme i den internasjonale Barnekonvensjonen. Selv om forutsetningene som ble uttalt på meklingsmøtet i 2018 for å gjøre unntak aldri blir møtt, gis unntaket fra forskriften til slutt likevel. Det åpnes for at akkurat i Innlandet, har barn en tålegrense som tilsier at de kan bli slått.

Å gjøre unntak fra loven, eller endre en forskrift om barns beskyttelse i Innlandet, vil gjøre det lettere for andre steder i Norge å gjøre det samme dersom våre folkevalgte ville fått gjennom en opphevelse av forskriften, fordi det skapes *presedens*. *Regjeringen legger nå opp til det samme: å svekke naturens rettslige vern i Norge*. Etter Lågendeltaet vil det bli lettere å oppheve vern igjen. Dette viser klima- og miljøminister Espen Barth Eide allerede, når han i Stortingets spørretime 26.04.2023 viser til Åkersvika. Han forsøker å *rettferdiggjøre* det han vil gjøre nå, altså endre selve forskriften som gir naturen dens strengeste form for

beskyttelse, ved at han «bare skal gjøre det samme som i Åkersvika». Klima- og miljøministeren gjør altså *det motsatte* av det han har forpliktet seg til i naturavtalen: han svekker naturens rettsvern i Norge. På samme måte ville Barne- og familieministeren svekket barns rett til beskyttelse i Norge dersom hun åpnet for å endre en forskrift ett sted i Norge. Det ville gjøre det enklere å frarøve barns rett til beskyttelse flere steder.

Klima- og miljøministeren skal verne, altså *beskytte*, Norges viktigste og mest sårbare natur fra dagens 8% til 30% innen 2030, altså på 6.5 år. At han nå vil verne andre områder i Innlandet, er et arbeid han har forpliktet seg til å gjøre gjennom naturavtalen. Dette har ingenting med et massivt nytt inngrep og opphevelse av vernet i Lågendeltaet naturreservat å gjøre. Arbeidet med å verne norsk natur forutsetter selvsagt ikke å destruere et naturreservat. På samme måte skal barn beskyttes, helt uavhengig av hva som skjer i andre samfunnssektorer og andre samfunnsinteresser.

Klima- og miljøministeren skal gjøre alt han kan for å hjelpe ødelagt natur som har lidd under tidligere skade, *restaurere*, ifølge de samme internasjonale forpliktelsene. Lågendeltaet naturreservat og områdene rundt har rett til å bli restaurert. Dette har heller ingenting med et nytt, uheldelig, og massivt inngrep i Lågendeltaet naturreservat å gjøre. Igjen er parallellen til barn at disse har rett på psykososial støtte og hjelp, helt uavhengig av andre samfunnssektorer og samfunnsinteresser.

Såkalte «avbøtende tiltak» kan være et relevante konsept i noen situasjoner i samfunnet vårt der to parter har visse *fleksible tålegrenser*, og ikke har behov for lovens sterkeste beskyttelse. I slike situasjoner kan det være aktuelt å inngå kompromisser. Dette er ikke tilfellet med Lågendeltaet naturreservat, akkurat som det ikke er tilfelle med barns beskyttelse (vedlegg 3: Arne Johan Vetlesen). Grunnen til at Lågendeltaet har lovens strengeste vern, er fordi *det finnes en absolutt grense, en tålegrense, der økologien sier at livsbetingelsene står i reell fare*, livet i deltaet blir truet, dersom det nedbygges og fragmenteres ytterligere. Derfor er slik aktivitet lovstridig. Her er ingen rom for kompromiss eller forhandlinger, hverken i tid eller rom. På samme måte kan ikke barns rett til beskyttelse, til å få sine tålegrenser respektert, forhandles om i hverken tid eller rom.

#### Andre bemerkninger

*Dersom man ikke respekterer økologiens absolutte grenser*, som er grunnen til at man lager verneforskrifter med Norges strengeste vern (naturreservat), vil vi ikke kunne sikre hverken mennesker eller andre arters grunnleggende livsbetingelser, hverken i Norge eller globalt. Vårt eksistensgrunnlag forvitrer og forsvinner. Dette skjer som *netto naturtap av de mest verdifulle naturtypene våre, altså delta og våtmark*, samtidig med klimaendringene. Det er derfor vi har Parisavtalen fra 2015 og naturavtalen fra Montreal fra 2022.

Hvis man ikke tok Barnekonvensjonen på alvor, endret Norges lover, og tillot unødvendig skade på våre barn, ville vårt samfunn samlet blitt alvorlig skadelidende i bredt omfang fordi vi hadde utsatt yngre generasjoner for noe som var så skadelig at det ville preget dem hele resten av livet. Slik er det også med ferske inngrep i beskyttet og truet natur. Skaden er et *netto tap* og skaden er *vedvarende*. Vi må restaurere, altså hjelpe der skaden allerede er gjort, både for barn og natur. *Restaurering, altså hjelp og støtte, vil aldri kunne forsvare å*

**påføre ny skade. Å gi andre barn et annet sted den beskyttelsen de har krav på kan heller aldri være et motiv til å skade barn et sted (erstatte/kompensere). Å verne og restaurere natur er Norge forpliktet til å gjøre, uavhengig av Lågendeltaet naturreservat. Lågendeltaet naturreservat er uerstattelig og umistelig, akkurat som våre barn.**

I tillegg handler forslaget som nå er på høring, altså mer veiutbygging, om å tilrettelegge for grenseløs økt press på Lågendeltaet naturreservats tålegrenser for all uoverskuelig framtid i form av økt biltrafikk. Faktisk så *forutsetter* tiltaket at det må bli enorme mengder økt trafikk i framtiden tvers gjennom naturreservatet, fordi hele tiltaket avhenger av bompenger. På begge veier, to broer, vil det bli økt trafikk. All forskning, altså all den beste kunnskapen vi har, om veiutbygging og byutvikling sier det samme: mer vei gjør kun én ting, det gir økt biltrafikk (vedlegg 4: Aud Tennøy).

Statsminister Jonas Gahr Støre lovt FN i forkant av klimatoppmøtet i Egypt i 2022 at han skal senke klimaavtrykk i samferdselssektoren med 55% innen 2030, altså på 6.5 år. Alle fagetater og all fagekspertise har nå gitt beskjed om at dette ikke lar seg gjøre hvis han ikke drastisk endrer kurs. Forslaget som nå er på høring, er for å realisere et tiltak (mer motorvei i Lågendeltaet) som i seg selv *kun øker presset på økologiens tålegrense i deltaet*. Det handler her om å gjøre noe som kun er skadelig for naturreservatet, og som alle arter i Lågendeltaet, inkludert oss mennesker (særlig barn og fremtidige generasjoner), vil lide under: biltrafikk; støyforurensning; og forurensning i form av klimagasser, salting, og store mengder mikroplast fra bildekk. Alle disse formene for forurensning vil kun øke med mer vei, fordi man tilrettelegger og stimulerer til evig økt biltrafikk. Her gjør altså statsminister Jonas Gahr Støre det motsatte av det han har lovt FN innen 2030.

Å frede Lågendeltaet, altså en truet naturtype som er på Norges redningsliste, er for å beskytte alt det verdifulle livet der, og dets samlede og livsviktige funksjoner i form av økosystemtjenester, *mot å bli presset over dets økologiske tålegrense* (jf. Naturmangfoldloven). Deltaet sikrer variasjon og dynamikk som helhet, og er derfor hjem til et enormt artsmangfold av truede arter: dyr, insekter og planter (vedlegg 5: Jon Museth). **Å splitte naturreservatet slik det nå foreslås, destruerer et helhetlig delta som er hjemmet til alle artene. Det bygger ned og fragmenterer deltaet ytterligere. Økosystemtjenestene som deltaet i sin helhet gir, blir også destruert.** Dette er svært alvorlig særlig for kommende generasjoner mennesker, og for alle andre arter. Forslaget som nå er på høring, er i strid med naturmangfoldloven og formålet for verneforskriften for hele Lågendeltaet naturreservat.

Til slutt vil jeg minne om Gro Harlem Brundtlands egne ord, sitert i Aftenposten 1990 (samme år som Lågendeltaet fikk sin rettslige beskyttelse som naturreservat): «**Alta var unødvendig. Arbeiderpartiet ble hengende igjen i vekst-tankegangen for lenge.** Blant annet var det feil prognoser om det fremtidige energiforbruket som førte til at Alta-Kautokeino vassdraget ble bygget ut» (vedlegg 6: Norunn Grande). Nye Veiers prognoser for 2045 er selvsagt også feil. *De forutsetter at man kun stimulerer til økt biltrafikk.* Med statsministeren lovnad til FN om å kutte utslipp i samferdsel med 55% innen 2030, sier det seg selv at denne samferdselspolitikken ikke kan videreføres. Alta-utbyggingen var et menneskerettighetsbrudd overfor Samene. **Lågendeltaet vil være et brudd på både naturmangfoldloven og på fremtidige generasjoners rettigheter ifølge grunnlovens paragraf 112.**

## Konklusjon

Jeg forstår at mange kan reagere sterkt på sammenligningen mellom barns rettigheter og naturens rettsvern som jeg har foretatt her. Derimot er vår forståelse av hvem og hva som kan være rettssubjekter, hvem som «fortjener» eller «har behov for» rettsbeskyttelse, i konstant utvikling i vår menneskelige forståelse. Det endrer seg med de livsvilkårene vi står overfor, vår egen situasjon, og det endrer seg grunnleggende med vitenskapen som gir oss ny kunnskap og ny forståelse. *Barns rettigheter er prakteksempelet på dette*, fordi ny kunnskap, særlig om barnets psykologiske utviklingsstadier, gjorde at man forsto at det som skjer i barndommen preger oss resten av livet. Derfor ble det helt nødvendig å gi barn rettigheter og særlig beskyttelse, og barn ble rettssubjekter. Nå er situasjonen med tap av biodiversitet og klimaendringer den virkeligheten vi lever i. Dette fordrer en utvikling i vår forståelse av hvem og hva som må være rettssubjekter, og det fordrer en etisk plikt til å bevare den mest verdifulle naturen som er igjen, både for dens egen skyld, og for eksistensgrunnlaget til fremtidige generasjoner.

Vedlegg 1: Christina Voigt, leder for IUCN Verdenskommisjonen for miljørett:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/Ebep\\_dERob9CjUvbmtrIJClBu h3xlzLNGdkKHrIX6lgyTA?e=cWFmpG](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/Ebep_dERob9CjUvbmtrIJClBu h3xlzLNGdkKHrIX6lgyTA?e=cWFmpG)

Vedlegg 2: Underskrifter fra Norges samlede forskermiljøer, spesielt innenfor økologi og klima (UiO, OsloMet, CICERO, NINA, UiT, NMBU, NTNU, UiB, Nord Universitet, HINN, NIBIO) mot planlagt motorveitrasé gjennom Lågendeltaet naturreservat:

<https://www.laagendeltaetsvenner.no/opprop/>

Vedlegg 3: Arne Johan Vetlesen, professor i filosofi og miljøetikk, UiO:

<https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EYEd34JOnoRKtIjvSJw9q5ABC14X4a9oVVXP74FZBTUC1Q?e=lbjxAj>

Vedlegg 4: Aud Tennøy, forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EZa V-ZyUF9DmFx i5YJK9kBsCH\\_1OYAiwIGWj99m4ToIA?e=YbVCYF](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EZa V-ZyUF9DmFx i5YJK9kBsCH_1OYAiwIGWj99m4ToIA?e=YbVCYF)

Vedlegg 5: Jon Museth, seniorforsker ved Norsk institutt for naturforskning:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/ET8rE\\_AfmMpPsh\\_4Gj5\\_rABfUUUyMpTziFAB\\_PK5AMW-A?e=CVbuyV](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/ET8rE_AfmMpPsh_4Gj5_rABfUUUyMpTziFAB_PK5AMW-A?e=CVbuyV)

Vedlegg 6: Norunn Grande, Nansen Fredssenter:

<https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EYg0XwAVBudJtjckIRTpralBG O-jXxJKyxLLCR2BEUtbw?e=NZU6r6>

## Høringsinnspill til høring om endring av grenser og opphevelse av vern i Lågendeltaet naturreservat

### Bakgrunn og kontekst

Mitt forskningsfelt er barn og unge, og deres rett til beskyttelse. Derfor velger jeg å belyse den prosessuelle fremgangsmåten som vi nå er vitner til i saken om nytt inngrep i Lågendeltaet naturreservat (for å realisere et prosjekt som er i strid med naturmangfoldloven), med en parallell til barn og unges rettigheter til beskyttelse.

Proessen med å gi naturen rettigheter som rettssubjekt kan med rette sammenlignes med hvordan barn fikk sine rettigheter. IUCN Verdenskommisjonen for miljørett og andre internasjonale rettsorganisasjoner arbeider med å gi naturelementer og naturområder som er spesielt viktige for vårt eksistensgrunnlag, som delta og våtmark, beskyttelse som rettssubjekt (vedlegg 1: Christina Voigt). Det er anerkjent at å sikre naturområder, naturelementer og naturtyper rettsvern som rettssubjekter er fullstendig nødvendig i situasjonen vi er i, gitt virkeligheten vi nå står overfor.

Virkeligheten det siktes til, er Norges og verdens tap av biodiversitet, altså at arter og naturtyper, og særlig de aller mest essensielle for vår overlevelse, forsvinner i ekstremløp. Dette er selve årsaken til at Norge har undertegnet og forpliktet seg til naturavtalen i Montreal desember 2022. Krisen er helt reell.

Virkeligheten vi befinner oss i er også den som FNs klimapanel konstaterte i sin nye synteserapport 20. mars 2023. Som forsker vil jeg understreke at det er verdens ledende forskermiljøer som gir oss denne kunnskapen om situasjonen verden står overfor, både om biodiversitet og klimaendringer. Dette er ingen «dommedagsprofetier», men resultater av flere tusen av verdens fremste forskere som sammen jobber for å gi oss den beste kunnskapen vi kan få. Dette for at menneskeheten kan gjøre endringene som er nødvendige for vår egen overlevelse. Norges situasjon når det gjelder både biodiversitet og klima er spesifikt relevante for saken som er på høring. En motorvei for 110 km/t gjennom fredet våtmark har kun *netto negativ effekt* på klima, både i form av klimagassutslipp ved å stimulere til økt biltrafikk i all framtid; klimagassutslipp fra å bygge ned våtmark; og ved å fjerne økosystemtjenesten som lagrer karbon, som fremtidige generasjoner vil trenge. Disse aspektene skal med i et «regnestykke» for ethvert utbyggingstiltak: naturrisikoregnskap (jf. regjeringens naturrisikoutvalg). Dette er ikke utredet i saken som er på høring. Det er også flere ikke-prissatte økosystemtjenester, samt kulturelle tjenester og dets kvaliteter, som ikke er utredet. Motorveien representerer i tillegg *netto negativt tap* av ekstremt truet, verdifull og artsmangfoldig natur. Dette er å frarøve våre barn og fremtidige generasjoner deres livsbetingelser, og er i strid med Grunnlovens paragraf 112.

### Prosessuelle bemerkninger

Lågendeltaet er beskyttet med Norges strengeste vern. Miljødirektoratet, som er Norges fremste forvaltningsorgan faglig og juridisk på miljøvern, har besluttet at motorveitraseen Roterud-Storhove er i strid med naturmangfoldloven. Ifølge naturmangfoldloven har naturen i deltaet, og deltaet i sin helhet, en beskyttelse og en tålegrense som ikke skal rokkes ved.

Prinsippet om Norges strengeste beskyttelse betyr at man skal unngå skadelige inngrep. Miljødirektoratet konkluderte generelt at dersom Norges folkevalgte skulle foreta noe som strider med loven, må de folkevalgte endre loven/forskriften. Slik fungerer et demokrati.

At Norges klima- og miljøminister, i Stortingets spørretime 26.04.2023, påstår at han handler i tråd med Miljødirektoratets *anbefalinger* når han vil endre selve loven som beskytter Lågendeltaet naturreservat, er sjokkerende og skremmende. Dette er noe vi kun forbinder med populisme, og er det motsatte av det den norske stat står for i dag, med dens rettslige og faglige forvaltningsapparat. Det er nettopp denne staten Arbeiderpartiet har vært selve drivkraften i å bygge opp i Norge siden etterkrigstiden. Miljødirektoratets vedtak har aldri *anbefalt* å endre loven/forskriften, de har vedtatt at tiltaket er i strid med loven.

Barn har bestandig vært den svake part i samfunnet. Historisk sett er det ikke lenge siden barn ble anerkjente som rettslig fullverdige mennesker med samme rettigheter som voksne samfunnsborgere. Så sent som i 1989 fikk barn sin egen internasjonale avtale: FNs Barnekonvensjon. Denne ble ratifisert i Norge i 1992 (til sammenligning fikk Lågendeltaet sin beskyttelse i 1990). For å illustrere det prosessuelle til det forslaget som nå er på høring om å oppheve fredningsvernet i Lågendeltaet naturreservat, vil jeg bruke eksempelet om å slå barn. Jeg forstår at en slik sammenligning kan vekke sterke reaksjoner, men vi må huske på at det vi tar for gitt i dag, var svært vanlig i Norge før, og ble ikke ulovlig før i 1972 (og ytterligere innstrammet i 1982). Det var vanlig å tenke at barn kunne slås, og at dette var en naturlig del av oppdragelsen til barn.

Dersom Norges Barne-, ungdoms- og familiedirektorat fikk en klage på at det skulle gis en dispensasjon fra Barnekonvensjonen og Barneloven i Innlandet, ville direktoratet (Bufdir) vedtatt at dispensasjonen var i strid med loven. Hvis Barneloven hadde vært spesifisert i geografiske forskrifter for barns beskyttelse ulike steder i Norge (som verneforskriften spesifikt for Lågendeltaet), ville altså Bufdir måttet konkludere med at Norges folkevalgte som satt i regjering, måtte *endre selve forskriften* som gir barn beskyttelse i Innlandet. Dette betyr ikke at de *anbefaler* at regjeringen skal endre loven.

Dersom det hadde vært en lokal prosess der man hadde kommet fram til, tross all kunnskap og tross at det var lovstridig, at det var innenfor barn og unge i Innlandet *sin tålegrense* å bli slått, så måtte altså Norges regjering endret forskriften, som var forankret i Barneloven nasjonalt, for å gjøre det lovlig å vedta at akkurat innenfor disse geografiske grensene, så er det lov å slå barn.

Nå vil altså de folkevalgte endre forskriften for å gjøre det mulig å slå barn i Innlandet, tross all forskning, norsk lovgivning, og internasjonale avtaler (vedlegg 2: underskrift forskere). Barne- og familiedepartementet, med barne- og familieministeren i spissen, ville da måttet sende et oppdrag til Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, som igjen ville gitt i oppdrag til Statsforvalteren i Innlandet, å finne en måte å gjøre det lovlig å slå barn i Innlandet på, innenfor spesifiserte geografiske grenser. I tillegg skal dette skje i en hasteprosess uten å utrede hva denne opphevelsen av barns beskyttelse i Innlandet vil medføre, fordi prosessen lokalt allerede har vart lenge, og kostet mange penger og ressurser.

Proessen lokalt har gått galt grunnet mektige aktører som har et samfunnsmandat som kan være i strid med barns beste, selv om Statsforvalteren har ansvar for at barns rettigheter i Innlandet skal ivaretas. De mektige aktørene har ikke lov til å gjennomføre dette tiltaket, men de gjør alt de kan over flere år, og bruker svært mange ressurser på å legge alt tilredte for at tiltaket kan realiseres. Proessen har undersøkt noe faglig kunnskap om konsekvensene som det å slå barn kan medføre (konsekvensutredninger), men vurderer likevel, ut fra de ulike alternativene, at tiltaket (å slå barn) kommer verst ut. Til tross for at alternativet kommer verst ut, gjør den eksterne aktørens samfunnsmandat, deres makt, og de store pengeinteressene, at det gradvis blir utviklet et mulighetsrom.

Det begynner å spre seg en forståelse som innebærer at barn i Innlandet har en *egen tålegrense* som strekker seg utover den grensen som loven har satt. All forskning og lovverk sier at *tålegrensen er endelig*. Loven gir den strengeste formen for beskyttelse (som naturreservat for naturen). Loven betyr at denne beskyttelsen er total, den er urokkelig og kompromissløs, den kan ikke tøyes eller forhandles med. Likevel har man begynt å tenke at barn i Innlandet har blitt vurdert til å ha en annen tålegrense. Det gis signaler på et meklingsmøte i 2018 om at det kan bli mulig å gjøre unntak fra loven, dersom visse forutsetninger blir oppfylt. Dette til tross for at unntaket vil innebære et uheldelig nytt inngrep, et uheldelig nytt sår (barnet kan slås). Inngrepet er en skade som ikke kan tas bort igjen hvis den først skjer. Den er irreversibel, selv om man kanskje skal prøve å satse på å gi barn i Innlandet mer psykososial hjelp og støtte i fremtiden for den skaden som er blitt påført dem tidligere («restaurering»).

Det gis signaler om muligheten for unntak, til tross for at det finnes et tiltakshierarki som sier at inngrep, altså ny skade, skal unngås. Fram til 2014 var andre aktører enige om at man ikke skulle gjøre nye inngrep, fordi barnet har Norges strengeste beskyttelse, og tiltakshierarkiet skal gjelde. Alternativer som innebar inngrep, ble derfor utelukket på et tidlig tidspunkt. Med den nye aktøren, og et parti i regjering som har skapt denne aktøren og dens mandat, skjer det en gradvis endring.

Med sterkt press fra eksterne aktører til Innlandet (tidligere Oppland), ble tiltakshierarkiet snudd på hodet, og man begynte å tenke at det var i orden å *erstatte* Norges strengeste beskyttelse av barn i Innlandet ved å gi beskyttelse til barn et annet sted. Der skulle barn allerede ha blitt beskyttet på 1980-tallet. Å *erstatte*, eller *kompensere*, ved å gi beskyttelse til barn et annet sted, er aller siste utvei i tiltakshierarkiet. Den er altså ikke gyldig i Norge når det finnes andre alternativer. Denne tankegangen hører ikke hjemme i den internasjonale Barnekonvensjonen. Selv om forutsetningene som ble uttalt på meklingsmøtet i 2018 for å gjøre unntak aldri blir møtt, gis unntaket fra forskriften til slutt likevel. Det åpnes for at akkurat i Innlandet, har barn en tålegrense som tilsier at de kan bli slått.

Å gjøre unntak fra loven, eller endre en forskrift om barns beskyttelse i Innlandet, vil gjøre det lettere for andre steder i Norge å gjøre det samme dersom våre folkevalgte ville fått gjennom en opphevelse av forskriften, fordi det skapes *presedens*. Regjeringen legger nå opp til det samme: å svekke naturens rettslige vern i Norge. Etter Lågendeltaet vil det bli lettere å oppheve vern igjen. Dette viser klima- og miljøminister Espen Barth Eide allerede, når han i Stortingets spørretime 26.04.2023 viser til Åkersvika. Han forsøker å *rettferdiggjøre* det han vil gjøre nå, altså endre selve forskriften som gir naturen dens strengeste form for

beskyttelse, ved at han «bare skal gjøre det samme som i Åkersvika». Klima- og miljøministeren gjør altså *det motsatte* av det han har forpliktet seg til i naturavtalen: han svekker naturens rettsvern i Norge. På samme måte ville Barne- og familieministeren svekket barns rett til beskyttelse i Norge dersom hun åpnet for å endre en forskrift ett sted i Norge. Det ville gjøre det enklere å frarøve barns rett til beskyttelse flere steder.

Klima- og miljøministeren skal verne, altså *beskytte*, Norges viktigste og mest sårbare natur fra dagens 8% til 30% innen 2030, altså på 6.5 år. At han nå vil verne andre områder i Innlandet, er et arbeid han har forpliktet seg til å gjøre gjennom naturavtalen. Dette har ingenting med et massivt nytt inngrep og opphevelse av vernet i Lågendeltaet naturreservat å gjøre. Arbeidet med å verne norsk natur forutsetter selvsagt ikke å destruere et naturreservat. På samme måte skal barn beskyttes, helt uavhengig av hva som skjer i andre samfunnssektorer og andre samfunnsinteresser.

Klima- og miljøministeren skal gjøre alt han kan for å hjelpe ødelagt natur som har lidd under tidligere skade, *restaurere*, ifølge de samme internasjonale forpliktelsene. Lågendeltaet naturreservat og områdene rundt har rett til å bli restaurert. Dette har heller ingenting med et nytt, uheldelig, og massivt inngrep i Lågendeltaet naturreservat å gjøre. Igjen er parallellen til barn at disse har rett på psykososial støtte og hjelp, helt uavhengig av andre samfunnssektorer og samfunnsinteresser.

Såkalte «avbøtende tiltak» kan være et relevante konsept i noen situasjoner i samfunnet vårt der to parter har visse *fleksible tålegrenser*, og ikke har behov for lovens sterkeste beskyttelse. I slike situasjoner kan det være aktuelt å inngå kompromisser. Dette er ikke tilfellet med Lågendeltaet naturreservat, akkurat som det ikke er tilfelle med barns beskyttelse (vedlegg 3: Arne Johan Vetlesen). Grunnen til at Lågendeltaet har lovens strengeste vern, er fordi det finnes en absolutt grense, en tålegrense, der økologien sier at livsbetingelsene står i reell fare, livet i deltaet blir truet, dersom det nedbygges og fragmenteres ytterligere. Derfor er slik aktivitet lovstridig. Her er ingen rom for kompromiss eller forhandlinger, hverken i tid eller rom. På samme måte kan ikke barns rett til beskyttelse, til å få sine tålegrenser respektert, forhandles om i hverken tid eller rom.

#### Andre bemerkninger

Dersom man ikke respekterer økologiens absolutte grenser, som er grunnen til at man lager verneforskrifter med Norges strengeste vern (naturreservat), vil vi ikke kunne sikre hverken mennesker eller andre arters grunnleggende livsbetingelser, hverken i Norge eller globalt. Vårt eksistensgrunnlag forvitrer og forsvinner. Dette skjer som *netto naturtap av de mest verdifulle naturtypene våre, altså delta og våtmark*, samtidig med klimaendringene. Det er derfor vi har Parisavtalen fra 2015 og naturavtalen fra Montreal fra 2022.

Hvis man ikke tok Barnekonvensjonen på alvor, endret Norges lover, og tillot unødvendig skade på våre barn, ville vårt samfunn samlet blitt alvorlig skadelidende i bredt omfang fordi vi hadde utsatt yngre generasjoner for noe som var så skadelig at det ville preget dem hele resten av livet. Slik er det også med ferske inngrep i beskyttet og truet natur. Skaden er et *netto tap* og skaden er *vedvarende*. Vi må restaurere, altså hjelpe der skaden allerede er gjort, både for barn og natur. Restaurering, altså hjelp og støtte, vil aldri kunne forsvare å



påføre ny skade. Å gi andre barn et annet sted den beskyttelsen de har krav på kan heller aldri være et motiv til å skade barn et sted (erstatte/kompensere). Å verne og restaurere natur er Norge forpliktet til å gjøre, uavhengig av Lågendeltaet naturreservat. Lågendeltaet naturreservat er uerstattelig og umistelig, akkurat som våre barn.

I tillegg handler forslaget som nå er på høring, altså mer veiutbygging, om å tilrettelegge for grenseløs økt press på Lågendeltaet naturreservats tålegrenser for all uoverskuelig framtid i form av økt biltrafikk. Faktisk så *forutsetter* tiltaket at det må bli enorme mengder økt trafikk i framtiden tvers gjennom naturreservatet, fordi hele tiltaket avhenger av bompenger. På begge veier, to broer, vil det bli økt trafikk. All forskning, altså all den beste kunnskapen vi har, om veiutbygging og byutvikling sier det samme: mer vei gjør kun én ting, det gir økt biltrafikk (vedlegg 4: Aud Tennøy).

Statsminister Jonas Gahr Støre lovt FN i forkant av klimatoppmøtet i Egypt i 2022 at han skal senke klimaavtrykk i samferdselssektoren med 55% innen 2030, altså på 6.5 år. Alle fagetater og all fagekspertise har nå gitt beskjed om at dette ikke lar seg gjøre hvis han ikke drastisk endrer kurs. Forslaget som nå er på høring, er for å realisere et tiltak (mer motorvei i Lågendeltaet) som i seg selv *kun øker presset på økologiens tålegrense i deltaet*. Det handler her om å gjøre noe som kun er skadelig for naturreservatet, og som alle arter i Lågendeltaet, inkludert oss mennesker (særlig barn og fremtidige generasjoner), vil lide under: biltrafikk; støyforurensning; og forurensning i form av klimagasser, salting, og store mengder mikroplast fra bildekk. Alle disse formene for forurensning vil kun øke med mer vei, fordi man tilrettelegger og stimulerer til evig økt biltrafikk. Her gjør altså statsminister Jonas Gahr Støre det motsatte av det han har lovt FN innen 2030.

Å frede Lågendeltaet, altså en truet naturtype som er på Norges redningsliste, er for å beskytte alt det verdifulle livet der, og dets samlede og livsviktige funksjoner i form av økosystemtjenester, *mot å bli presset over dets økologiske tålegrense* (jf. Naturmangfoldloven). Deltaet sikrer variasjon og dynamikk som helhet, og er derfor hjem til et enormt artsmangfold av truede arter: dyr, insekter og planter (vedlegg 5: Jon Museth). Å splitte naturreservatet slik det nå foreslås, destruerer et helhetlig delta som er hjemmet til alle artene. Det bygger ned og fragmenterer deltaet ytterligere. Økosystemtjenestene som deltaet i sin helhet gir, blir også destruert. Dette er svært alvorlig særlig for kommende generasjoner mennesker, og for alle andre arter. Forslaget som nå er på høring, er i strid med naturmangfoldloven og formålet for verneforskriften for hele Lågendeltaet naturreservat.

Til slutt vil jeg minne om Gro Harlem Brundtlands egne ord, sitert i Aftenposten 1990 (samme år som Lågendeltaet fikk sin rettslige beskyttelse som naturreservat): «Alta var unødvendig. Arbeiderpartiet ble hengende igjen i vekst-tankegangen for lenge. Blant annet var det feil prognoser om det fremtidige energiforbruket som førte til at Alta-Kautokeino vassdraget ble bygget ut» (vedlegg 6: Norunn Grande). Nye Veiers prognoser for 2045 er selvsagt også feil. *De forutsetter at man kun stimulerer til økt biltrafikk*. Med statsministeren lovnad til FN om å kutte utslipp i samferdsel med 55% innen 2030, sier det seg selv at denne samferdselspolitikken ikke kan videreføres. Alta-utbyggingen var et menneskerettighetsbrudd overfor Samene. Lågendeltaet vil være et brudd på både naturmangfoldloven og på fremtidige generasjoners rettigheter ifølge grunnlovens paragraf 112.

## Konklusjon

Jeg forstår at mange kan reagere sterkt på sammenligningen mellom barns rettigheter og naturens rettsvern som jeg har foretatt her. Derimot er vår forståelse av hvem og hva som kan være rettssubjekter, hvem som «fortjener» eller «har behov for» rettsbeskyttelse, i konstant utvikling i vår menneskelige forståelse. Det endrer seg med de livsvilkårene vi står overfor, vår egen situasjon, og det endrer seg grunnleggende med vitenskapen som gir oss ny kunnskap og ny forståelse. *Barns rettigheter er prakteksempelet på dette*, fordi ny kunnskap, særlig om barnets psykologiske utviklingsstadier, gjorde at man forsto at det som skjer i barndommen preger oss resten av livet. Derfor ble det helt nødvendig å gi barn rettigheter og særlig beskyttelse, og barn ble rettssubjekter. Nå er situasjonen med tap av biodiversitet og klimaendringer den virkeligheten vi lever i. Dette fordrer en utvikling i vår forståelse av hvem og hva som må være rettssubjekter, og det fordrer en etisk plikt til å bevare den mest verdifulle naturen som er igjen, både for dens egen skyld, og for eksistensgrunnet til fremtidige generasjoner.

Vedlegg 1: Christina Voigt, leder for IUCN Verdenskommisjonen for miljørett:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/Ebep\\_dERob9CjUvbmtrIJClBu h3xlzLNGdkKHrIX6lgyTA?e=cWFmpG](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/Ebep_dERob9CjUvbmtrIJClBu h3xlzLNGdkKHrIX6lgyTA?e=cWFmpG)

Vedlegg 2: Underskrifter fra Norges samlede forskermiljøer, spesielt innenfor økologi og klima (UiO, OsloMet, CICERO, NINA, UiT, NMBU, NTNU, UiB, Nord Universitet, HINN, NIBIO) mot planlagt motorveitrasé gjennom Lågendeltaet naturreservat:

<https://www.laagendeltaetsvenner.no/opprop/>

Vedlegg 3: Arne Johan Vetlesen, professor i filosofi og miljøetikk, UiO:

<https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EYEd34JOnoRktIjvSjw9q5ABC14X4a9oVVXP74FZBTUC1Q?e=lbjxAj>

Vedlegg 4: Aud Tennøy, forskningsleder ved Transportøkonomisk institutt:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EZa V-ZyUF9DmFx i5YJK9kBsCH\\_1OYAiwlGWj99m4ToIA?e=YbVCYF](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EZa V-ZyUF9DmFx i5YJK9kBsCH_1OYAiwlGWj99m4ToIA?e=YbVCYF)

Vedlegg 5: Jon Museth, seniorforsker ved Norsk institutt for naturforskning:

[https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/ET8rE\\_AfmMpPsh\\_4Gj5\\_rABfUUusyMpTziFAB\\_PK5AMW-A?e=CVbuyV](https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/ET8rE_AfmMpPsh_4Gj5_rABfUUusyMpTziFAB_PK5AMW-A?e=CVbuyV)

Vedlegg 6: Norunn Grande, Nansen Fredssenter:

<https://naturvernforbundet.sharepoint.com/:v/g/Innlandet/EYg0XwAVBudJtjckIRTpralBG O-jXxJKyxLLCR2BEUtbw?e=NZU6r6>

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 23:58:35  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Calum Macintyre

PÅVEGNEAV : Light Lines Project

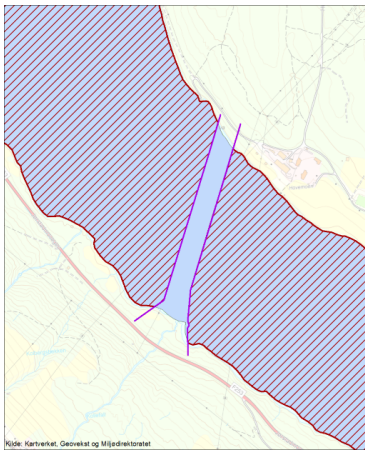
E-POSTADRESSE : calum.m.macintyre@gmail.com

UTTALELSE : Jeg kommer fra Skottland men jeg har bodd i Norge 6 år. Jeg tenkte at Norge var en land som ta vare på det vakre natur dere har her. Men jeg har innsett at det er ikke slik det er - dette sak er en god eksempel. Det er farlig å begynner å fjerne natur vern - hva betyr egentlig vern av natur når politikker kan bare fjerne det når some helst? Vi er midt i en naturkrise. Naturen mistar areal i et rasende tempo og biomangfoldet stuper. I Norge bygger vi i vernene betenker som aldri før. Dette er et systematisk problem - siden 2014, i følge av naturvernforbundet, har 9 av 10 søknader om å bygge i vernene betenker blitt godkjent. Dette er noe som bør bekymre oss. I desember ble Montrealavtalen undertegnede - en avtale som skal stoppe og reversere naturtapet innen 2030 . Endelig var den "naturen sin turer". Naturen sin turer til hva? Bli av-vernene? Et av de viktigste punktene i avtalen er "30 innen 30", altså at minst 30% av hav- og landområder skal være under bevaring, eller vern innen 2030 . Noe av det første Norge gjør etter å ha underskreve avtalen er gå inn for å endre verneforskriften for Lågendeltaet Naturresevat for å bygge motorvei. Du er en nasjon som tradisjonelt har hatt en nær tilknytting til naturen. Jeg er redd for at du skal mistar denne identiteten når Norges ledere behandler et naturresevat, som er den strengeste formen for vern, på denne måten. Samtidig viser de til de øvrige verdenen hvordan Norge har tenkt å oppnå målene i Montrealavtalen. La oss ikke gå forran som et dårlig eksempel.

LASTOPP :

**1. Forslaget om å avfrede ei stripe gjennom Lågendeltaet Naturreservat for å bygge firefelts motorveg, og dermed dele verneområdet i to verneområder med ny geografisk utstrekning som ikke lenger samsvarer med verneområdet, bryter med gjeldende regler og kan ikke gjennomføres. Embetsverket har dermed ut fra sin plikt til lovlighet, plikt til å sørge for at det ulovlige tiltaket ikke blir iverksatt.**

Det som foreslås i høringen er å avfrede ei stripe tvers gjennom deltaet og dermed dele det eksisterende verneområdet i to. Hensikten er å forsøke å omgå regelverket og likevel bygge en veg i fredningsområdet, til tross for at vegbygging eksplisitt er forbudt. Avfredning skjer gjennom å tegne to nye parallelle grenser på hver side av den planlagte motorvegen.



Naturmangfoldlovens § 34 inneholder konkrete *skal*-bestemmelser om hvordan den geografiske utstrekningen av et verneområde **skal** fastsettes:

*Verneområdets geografiske utstrekning skal samsvare med verneformålet.*

Formålet med vernet av Lågendeltaet som i forskriften er angitt som:

*Å bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv, særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl.*

Bestemmelsen i § 34, innebærer - uansett om det dreier seg om opprettelse av ny forskrift eller endring av eksisterende vernegrenser - at det ikke vil være mulig etter loven å dele eksisterende verneområde i to verneområder - gjennom å tegne to nye grenser på hver side av en motorveg som politisk ledelse i klima- og miljødepartementet ønsker seg. Verneområdets geografiske utstrekning vil da ikke lenger samsvare med verneformålet.

Det er ingen tvil om at den endringen som her er foreslått strider mot naturmangfoldloven.

Videre:

*Ved avgrensning av verneområdet skal det legges vekt på å ivareta økologiske funksjoner av betydning for verneformålet og økosystemets tåleevne mot ytre påvirkninger.*

Da man fastsatte forskriften i 1990 listet man opp noen eksplisitte tiltak, inngrep og aktiviteter , altså **ytre påvirkninger** man anså at det var nødvendig å forby for å ivareta *økologiske funksjoner av betydning for verneformålet og økosystemets tåleevne*. Listen er ikke er uttømmende.

#### **Fredningsforskrifta, kapittel IV**

*For reservatet gjelder følgende bestemmelser (jfr. dog punktene VI og VII):*

1. *All vegetasjon i vann og på land er fredet mot enhver form for skade og ødeleggelse.*

*Nye plantearter må ikke innføres.*

2. *Alt vilt herunder deres hi, reir og egg er fredet mot enhver form for skade, ødeleggelse og unødig forstyrrelse, jfr. viltlovens § 3. Jakt, fangst, bruk av skytevåpen samt slipp av hund er forbudt.*

*Utsetting av vilt er ikke tillatt.*

3. *Det må ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold, som f.eks. oppføring av bygninger, anlegg og faste innretninger, opplag av campingvogner o.l., framføring av nye luftledninger, jordkabler og kloakkledninger, bygging av veier, drenering og annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling, planering og lagring av masse, ny utføring av kloakk eller andre konsentrerte forurensningstilførsler, henleggelse av avfall, gjødsling og bruk av kjemiske bekjempningsmidler. Opplistingen er ikke uttømmende.*

4. *Nord for Vingnesbrua er motorisert ferdsel til vanns og til lands samt lågtflyging under 800 fot over reservatet, 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.*

Som vist foran, er det i strid med bestemmelsene i naturmangfoldloven å etablere verneområder som ikke samsvarer med verneformålet, slik som er tilfellet her.

Når man fastsetter vernegrensene for å muliggjøre bygging av en ulovlig motorveg, legger man nettopp ikke vekt på å ivareta økologiske funksjoner av betydning for verneformålet og økosystemets tåleevne mot ytre påvirkninger, men det motsatte – stikk i strid med naturmangfoldlovens krav.

Det er på det rene at det som foreslås, ikke innebærer en oppfyllelse av skal-bestemmelser i § 34 og dermed være beheftet med materiell saksbehandlingsfeil.

### **Embetsverkets plikt til lovlighet**

*Syv plikter for embetsverket - regjeringen.no*

Retningslinjene omtaler syv sentrale plikter for embetsverket:

**Lovlighet**  
Sannhet  
Lojalitet  
Faglighet og faglig uavhengighet  
Partipolitisk nøytralitet  
Åpenhet  
God styring og ledelse

Det som står i beskrivelsen av de sju pliktende under første punkt om lovlighet, er:

***Dersom politisk ønskede tiltak bryter med gjeldende regler eller ikke har tilstrekkelig hjemmel, må embetsverket foreslå å endre eller oppheve gjeldende lover eller foreslå nye lover.***

Det som ligger i dette, er i de færreste tilfellene en reell oppfordring til å foreslå at loven skal endres, men en måte å si at det politikerne ønsker bryter med regler og ikke har tilstrekkelig hjemmel. At politisk ledelse må slå ønsker fra seg.

***Forpliktelsen til lovlighet innebærer bl.a. at embetsverket:***

- *må sikre at lovforslag som regjeringen fremmer overfor Stortinget, ikke strider mot Grunnloven*
- *må sikre at de lovforslag som fremmes overfor Stortinget ikke strider mot Norges internasjonale forpliktelser*
- *må sikre at de beslutninger som treffes i departementet er i tråd med gjeldende rett*
- *ikke må gi råd som innebærer at departementet eller statsråden fatter avgjørelser som er i strid med gjeldende rett*
- *foreslår nye lov- eller forskriftsbestemmelser der dette er nødvendig for å gjennomføre ønskede vedtak eller tiltak*
- ***må si klart ifra dersom statsråden eller andre overordnede gir ordre som er i strid med gjeldende rett***

I dette tilfellet er det på det rene at det ikke vil være tilstrekkelig eller lovlig å oppheve fredningsforskrifta for Lågendeltaet naturreservat for å få motorvegen bygget, men at Stortinget måtte oppheve eller endre naturmangfoldloven.

**2. Selv om man hypotetisk skulle kunne endre forskrifta og ut fra dette åpne for vegbygging i naturreservatet, hefter det likevel en rekke saksbehandlingsfeil ved planprosessen og ved bompengeproposisjonen som likevel vil sette en stopper for prosjektet.**

Solbergregjeringen vedtok allerede den 17. april 2015 at strekningen Moelv -Ensby , som ikke var prioritert i NTP for 2014-2023, skulle bygges – og at traséen skulle gå i vestsida som til forskjell fra østlig trasé innebar dimensjonering for 110 km/t- da de la strekningen inn i Nye Veiers oppstartsportefølje – se stortingsmelding 25 (2014-2015) – På rett vei.

Dette skjedde til tross for at det allerede var klart at vestsida ikke kunne velges , ettersom østsida var et alternativ som i forbindelse med planprogrammet ble ansett å ha mindre negativ virkning på fredningsverdiene.

Dette kunne bar skje fordi Statsforvalteren hadde garantert regjeringen at vestalternativet skulle bli utfallet av planprosessen og at dispensasjon skulle bli gitt til dette alternativet.

Dette avstedkommer en rekke saksbehandlingsfeil, ettersom premissene var bestemt på forhånd og at saksbehandlingsprosessen av kommunedelplanen kun var en tilpasning til et resultat som var bestemt på forhånd.

**To saksforhold nevnes eksplisitt:**

- Rekkefølgekrav i KDP 1.7.14 hvor fjerning av alle kraftlinjer over lågendeltaet ved Våløya skulle fjernes som en forutsetning for vest og dispensasjon fra fredningsbestemmelsene. Ugyldighet av dette kravet påpekt av NVE i brev 3. desember 2020 og avtale signert i juni 2021 av Nye Veier og Statnett om finansiering.
- At det at Brøttumformasjonen og påvist potensielt syredannende leirskifer ikke ble omtalt i saken før etter at KDP var vedtatt. Tillatelsen knytta til dette.



Statsforvalteren i Innlandet  
Postboks 987,  
2604 Lillehammer

## **Høringsvar fra Øvre Mjøsa Trolling & Fiske (ØMTF) angående; Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat**

Vi viser til Statsforvalteren i Innlandet sin [nettside med høringsdokumentene](#) i saken

Først: Vi er forbauset og finner det kritikkverdig, at ikke de lokale fiskeinteressene i Lågendeltaet naturreservat ikke er på [adresserlista for høringen](#). Verken grunneierorganisasjonen for fiske, Lågen fiskeelv, sone 1 eller sportsfiskeforeningene på Lillehammer som fisker i Lågen er å finne på adresselista, bare NJFF Oppland og NJFF nasjonalt. På adresselista er det derimot en lang rekke perifere organisasjoner, f.eks. nasjonale organisasjoner for terrengsykling, orienteringsløp og skisport.

Vi mener vi har rett til å kreve, at Statsforvalteren forbedrer sin praksis for framtiden. Det betyr å ta med lokale fiskeinteresser med i dialogen i saker som naturlig angår fiskeinteressene som f.eks. ny E6 brukryssing av Lågen i Lågendeltaet naturreservat.

### **Lågendeltaet naturreservat er modent for en helhetlig revisjon**

Etter Miljødirektoratets (MD) nei til ny E6-trasé gjennom Lågendeltaet naturreservat har [Regjeringen instruert MD gjennom Klima og miljødepartementet \(KLD\)](#). (KLM sitt oppdragsbrev til MD) Instruert den statlige naturforvaltning til likevel å avstå nødvendig grunn i reservatet for nye E6-trasé.

I Statsforvalterens [høringsdokument](#) ut til høringsinstansene 1. mars, gjetas oppdraget fra høyere myndighet; avståelse av reservatgrunn og revisjon av forskriften begrenset til det høyest nødvendige for bygging og seinere vedlikehold av ny E6-bru over Lågen.

Nederst på nettsiden med høringsdokumentene har Statsforvalteren skrevet;

*«Vi ber om at innspill begrenses til de forslag som er på høring»*

Vi registrerer at den statlige naturforvaltning vil ha «vinduet» for revisjon av reservat så lite som mulig og bare avgrenset til revisjon av hva som trengs for framføringen av ny E6-trasé og vedlikehold av traséen. Vi mener derimot, at





når vinduet nå er åpnet for revisjon. er tiden inne for en helhetlig revisjon. Regelverk for reservatet har vært uendret i over en generasjon, 33 år. Vi forutsetter at framdriften til Nye veier sitt arbeid med E6 forbi Lillehammer som nå er instruert av Regjeringen kan løpe uhindret av reservatrevisjonen.

Statsforvalteren oppgir at teksten skrevet med kursiv i ramma på siste side, side 10, i høringsdokumentet er forslag til endringer i [nåværende forskrift for Lågendeltaet naturreservat](#).

**Punkt V (direkte hjemmel)**

5.  
vedlikehold av kraftlinjer, jordkabler, vann- og avløpsledninger.

**Punkt VI (søknadspliktige tiltak)**

7.  
framføring av nye jordkabler, vann- og avløpsledninger, inkludert etablering av utslippspunkt.

9.  
*nødvendig anleggsarbeid og etablering av midlertidige anleggstiltak i naturreservatet, i forbindelse med bygging av ny bru som del av prosjektet E6 Roterud-Storhove. Motorferdsel og bruk av drone kan kun tillates i perioden 1. oktober til 31. mars.*

10.  
*nødvendig anleggsarbeid og nye konstruksjoner i naturreservatet, i forbindelse med vedlikehold og oppgradering av E6.*

11.  
*miljøforbedrende tiltak på Lillehammer bru for å styrke verneverdiene.*

12.  
*miljøforbedrende tiltak i forbindelse med omlegging av Kollefallbekken.*

*Ramma på side 10 i Statsforvalterens høringsdokument*

Dessuten skriver Statsforvalteren, at det kan bli aktuelt med ytterligere forskriftsendring. Nede på side 9 i høringsdokumentet til Statsforvalteren står; «Som beskrevet over vil plan for kompensierende tiltak utarbeides av Nye veier AS, og det kan bli aktuelt med ytterligere forskriftsendring»

I pkt 11 (se ramma) nevnes ikke hvilke verneverdier i reservat som skal nyte godt av miljøforberedende tiltak på Lillehammer bru og hva disse tiltakene kan være. Til pkt 12: Kollefallbekken må nødvendigvis legges om for ikke å havne i veibanen til E6. Det som vi kan se for oss er at det legges ut gytetrus i det omlagte løpet til Kollefallbekken



Det er uklart hva kompenserende-/avbøtende tiltak vil bli i reservatet, fordi dette ikke er eksemplifisert. Forøvrig har vi ikke andre bemerkning til punktene i ramma.

I KLD sitt oppdragsbrev til MD står;

*Vi ber om at tilrådingen også omfatter forslag om vern av kompensasjonsareal, jf. Statsforvalteren i Innlandet sin tilråding om vern av Rykkhustjønnin naturreservat.*

Vil tolker dette som en måte å tilgodese naturverninteressene. Et makeskifte av eiendom til fordel for naturverninteressene på linje med hva som kan være praksis for private grunneiere.

I Kap VIII i reservatforskriften fra 1990 står det;

*Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra fredningsbestemmelsene når formålet med fredningen krever det, samt for vitenskapelig undersøkelser, arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning og i andre særlige tilfeller, når disse ikke strider mot formålet med fredningen.*

Passusen; *når disse ikke strider mot formålet med fredningen*, må strykes. Trolig bør hele kap VIII skrives om. Dette fordi slik forskriften totalt sett er utformet med opplisting av forbud i Kap IV - hvor det til og med står: Opplistingen er ikke uttømmende, og Kap VI «Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til», så overlates avgjørelsesmakta til forvaltningsmyndighetens skjønn å avgjøre hva som strider mot formålet med fredningen. «*Arbeider av vesentlig samfunnsmessig betydning*» mener vi ligger til høyeste avgjørelsesmakt å instruere. Dette ble det satt presedens for i denne saken, ny E6 vs Lågendeltaet naturreservat.

### **Forskriften for Lågendeltaet naturreservat har gått ut på dato**

Både samfunn og natur forandrer seg over tid, er dynamisk og ikke statisk. Derfor vil en også over tid ha behov for å revurdere naturvern, de geografiske grensene for vernede arealer så vel som verneforskrifter. Framføring av ny E6 gjennom Lågendeltaet naturreservat er et ferskt eksempel på dette. Reservatet ble opprettet og forskriften ble satt i verk i 1990, dvs for 33 år siden. Et konkret eksempel på at ting i forskriftsteksten er gått ut på dato er Kap VI pkt 9; «Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til tømmerfløting og drift av Lillehammer Lense og Lillehammer Dampsags Lense» Både tømmerfløting og Dampsaga har for lengst opphørt å eksistere.



## **Mangelfull forvaltning av reservatet**

I dag bør absolutt de eroderte spisse tømmerrestene etter lensene som sommerstid ligger og lurer rett i eller under vannoverflata fjernes. De er til fare for båttrafikk og andre vannfarkoster. En åpenbar fare for folks liv og helse.

Noen hundre kvadratmeter sør på [Sundstranda er tilgrodd med fremmedarten sibirkornell](#) (video). Denne flerårig busken med dypt rotsystem kan en bare få utryddet ved å kutte den ned, destruere kvisten og å stryke RoundUp (glyfosat) på de gjenstående stammekuttene.

I følge forskriften Kap V pkt 2 er det tillatt bruk av kjemiske plantevernmiddel på dyrket mark på f eks. Jøstadmvollene. Da må Roundup (glyfosat) kunne brukes på den begrensede måten som nettopp er nevnt, når dette er den eneste rasjonelle og mest skånsomme måten å få utryddet fremmedarten sibirkornell i reservatet.

Langs Lågens bredder har det mange steder i reservatet grodd til med høyvokst skog. Tidene har endret seg og grunneierne finner det ikke regningsssvarende å ta den ut til f eks ved. Øya Killian ved Gausaoson som på 1980 - 90-tallet bare hadde noen få busker, er mye brukt av lågåsildfisker med grunnhåv. I dag er øya blitt helt tilgrodd med høy skog. Det har blitt vanskelig å ta seg fram i mørket med de 5 m lange grunnhåvene.

Gjengroing med skog langs Lågens bredder i reservatet gjør det vanskelig å komme fram for fiskere og andre som går til fots.

Dessuten vil 15 - 25 m høye trær som faller i Lågen ved flommer være et sikkerhetsproblem, når flere slik store trær fester seg på brukar og kommer på drift ute i Mjøsa.

## **Avslag på jakt på skarv for å beskytte fisken i Lågen ved Fåberg**

Utover 2010-tallet inntok den nye underarten av storskarv, mellomskarv (*phalacrocorax carbo sinensis*), vassdragene i Sør-Norge i økende antall. Ikke-hekkende mellomskarv ankommer i mai/juni på næringssøk i vassdragene. I slutten av juli og begynnelsen av august øker antallet betraktelig, fordi da kommer også hekkeskarv fra hekke-koloniene i Oslofjorden og rundt Skagerak - også fra Danmark og Sverige - på næringssøk sammen med sine årsunger. Skarven er utrolig flinke til å lete opp steder for godt fiske. Rundt midten av 2010-tallet ble det oppmerksomhet på store invasjon av mellomskarv i Lågen ved Fåberg i gytetiden for de store stimene av lågåsild og sik som kommer opp fra Mjøsa. I 2016 ble det talt til hele 600 skarv som fisket på gyteområdene for lågåsild og sik. Alle gyteområdene i Lågen for lågåsild og sik fra Mjøsa ligger innenfor Lågendeltaet naturreservat. Her fråtset skarven i flokk i gytestimene, skadet gytefisker og jaget og splittet stimene uopphørlig i det trange elveløpet fra morgen til kveld. En må regne med at mellomskarven satte til livs mer enn det gjennomsnittelige dagsbehovet på 0,5 kg fisk.



Fordi en kunne observere mellomskarv i reservatet fra mai/juni og helt til november når snøen kom og isen begynte å legge, må en forvente at skarven også fisket på stedege fisk i Lågen, bl a. harr og yngel av hunderørret - også skadet voksen hunderørret. I Mjøsa er det fanget ørret med skader som er identifisert som skader etter skarv.

Vi viser forøvrig til dokumentet etter [Skarvkonferansen 2018](#) (NINA Rapport 1562) på Hunderfossen hotell 10. - 11. oktober 2018. ( [Her er TV2 sin dekning av konferansen](#) ) Der finner en omfattende informasjon om mellomskarven både i Innlandet og i de nordiske land, bl a mellomskarvens næringstrekk i Norden og vintertrekk i Europa basert på gjenfunn av ringmerket fugl. Forøvrig ble det knyttet til NINA-prosjektet i Lågen også utført telling av skarv ukentlig fra juni til november i 2017 og 2018 fra Vingnesbrua og opp til Hunderfossen.

I den nasjonale jaktperioden 2017 til 2022 gav MD utvidet jakttid i ferskvann på storskarv i Sør-Norge fra 10. august og fram til jul for å komme mellomskarven til livs. Grunnen var at det hadde kommet til uttrykk både blant grunneiere og sportsfiskere stor uro og misnøye med framveksten av den nye og effektive predatoren på fisk i vassdragene i Sør-Norge. Denne utvidelsen av jakttid i ferskvann ble ikke godt mottatt av Birdlife Norge og naturvernbevegelsen i Norge. De har holdt en beskyttende hånd over mellomsskarven helt siden de første hekkingene hadde blitt påvist i siste halvdel av 1990-tallet. Betydningen av predasjon fra mellomskarven på fiskefaunaen ble bagatellisert og nærmest fornektet. Den statlig naturforvaltningen har i stort monn gitt Birdlife og naturvernbevegelsen medhold. Endringen kom med utvidet jakttid på arten storskarv (*phalacrocorax carbo*) i ferskvann i 2017 - 2022. Vi kommer her ikke inn på forskjellene mellom den marine atlantiske underarten ([phalacrocorax carbo carbo](#)) og den ekspansive kontinentale sør og østlige multihabitat-underarten mellomskarv ([phalacrocorax carbo sinensis](#)). (Det er forøvrig lite tilfredstillende, at Artsdatabanken mangler både tekst og bilder i midtfeltet på siste link. En beskrivende tekst og bilder av mellomskarven i parringsdrakt og hvordan en skiller mellomskarven fra vår opprinnelig atlantiske storskarv bl a ut fra en vinkel i nebbrota. At den atlantiske storskarven og mellomskarven ikke er mulig å skille i jaktsituasjon, bør også nevnes.)

Grunneierne ved Lågen fiskeelv, sone 1 og lokale sportfiskerforeninger på Lillehammer søkt om å få jakte skarv i Lågendeltaet naturreservat 2017 -2022. Men svaret var nei. I Miljødirektoratets avslag fra desember 2017 heter det:

*"Miljødirektoratet opprettholder Fylkesmannens vedtak. Det gis ikke*



*dispensasjon fra vernereglene for Lågendeltaet naturreservat for uttak av storskarv. Uttak innenfor reservatet bør ikke vurderes før en har vurdert virkninga av andre tiltak for å redusere bestanden av underarten mellomskarv. Klager gis ikke medhold.»*

I 2018 søkt Lågen fiskeelv, sone 1 og lokale sportfiskerforeninger på Lillehammer om ei forsøksjakt på skarv i reservatet i samarbeid med lokalt statlig reservatoppsyn. Jakt på skarv bare i tre uker på høsten 2018 i lågåsildtida. Men også den søknaden ble det nei til fra den statlige forvaltningen.

### **Tilbakegang av både fisk og fugl i Lågendeltaet naturreservat**

Etter tellingene av 600 skarv i lågåsildetida i 2016 og de ukentlig tellingene av skarv 2017-2018 har det etter dette blitt gjort tellinger av skarv i lågåsildtida fram til og med sildetida i 2022. Utviklingen har vært nedadgående både for de tidligere store gytestimene av lågåsild og sik og fuglene som predaterer på disse fiskeartene og rogn disse legger igjen på elvebunnen. Lågåsildfiskere mener at en slamfylt flom i gytetiden i 2018 ødela/tok livet av både gytefisk og rogn i 2018-sesongen, og at dette var årsak til at det var «svart hav» på lågåsild både i Lågen og Mjøsa sesongen 2019. Hver høst er det artikler i lokalavisene rundt Mjøsa om lågåsildsesongen om hvor tallrik silda er, hvor stor den er og når den går opp i Lågen. [Her er en artikkel i forskning.no](https://forskning.no) om den dårlige sesongen 2019. Mange mener også skarven har en avgjørende rolle for nedgangen i gytende lågåsild og sik i Lågen og annen stedegen fisk. Antallet skarv og de andre fiskeetende fugleartene er sikre indikatorer for mengden fisk i sildetida, og antallet skarv var nedadgående allerede i 2017. De siste lågåsildsesongene har tallet på skarv ligget på rundt 100 og dominert klart i antall over fiskender og måker på fiskeplassene. De store flakene av rognspisende dykkender - mest kvinender - som en tidligere sesonger kunne se dykke på lågåsilda og sikens gytefelt, har gått til bakte de siste årene og flakene var ikke å se i gytesesongen 2022.

En kan ikke forhindre flommer som skader gytesesonger. Men en kan beskytte gytefisk mot skarv ved jakt på skarv på gytefeltene. Skarven er en sky fugl, når den opplever å bli jaktet på og holder seg helst vekk fra områder, hvord den utsettes for hyppig jakt.

Hunderørreten som opptar ØMTF meget, har også gyteplasser i øvre deler av naturreservatet. Særlig er vi bekymret for rekrutteringen av hunderørret etter, at det avbøtende/kompenserende tiltaket med settefisk for



kraftverksinngrepet med Hunderfossen kraftstasjon, har blitt fjernet av den statlige naturforvaltningen.

### **Den svenske Riksdagen har vedtatt desimering av mellomskarven**

Mellomskarven startet en [massiv bestandsvekst og spredning](#) i Vest-Europa, da fuglen ble fredet mot jakt med innføringen av EUs fugl- og habitatdirektiv tidlig på 1980-tallet. Sverige og Danmark fikk tidlig 2000-tallet EUs største hekkebestander av mellomskarv. Etter flere år med synkende fiskebestander og langvarige konflikter med yrkesfiskere som driver tradisjonelt kystnært fiske og yrkesfiske i innsjøer og etter konflikter med sportsfisker og grunneiere, [vedtok den svenske Riksdagen med overveldende flertall desimering av bestandene av både mellomskarv og sel](#) i november 2021. Til tross for at mellomskarven er fredet mot jakt i EU, så har Riksdagen tillatt [omfattende jakt på mellomskarven og bruk av skuddpremie](#).

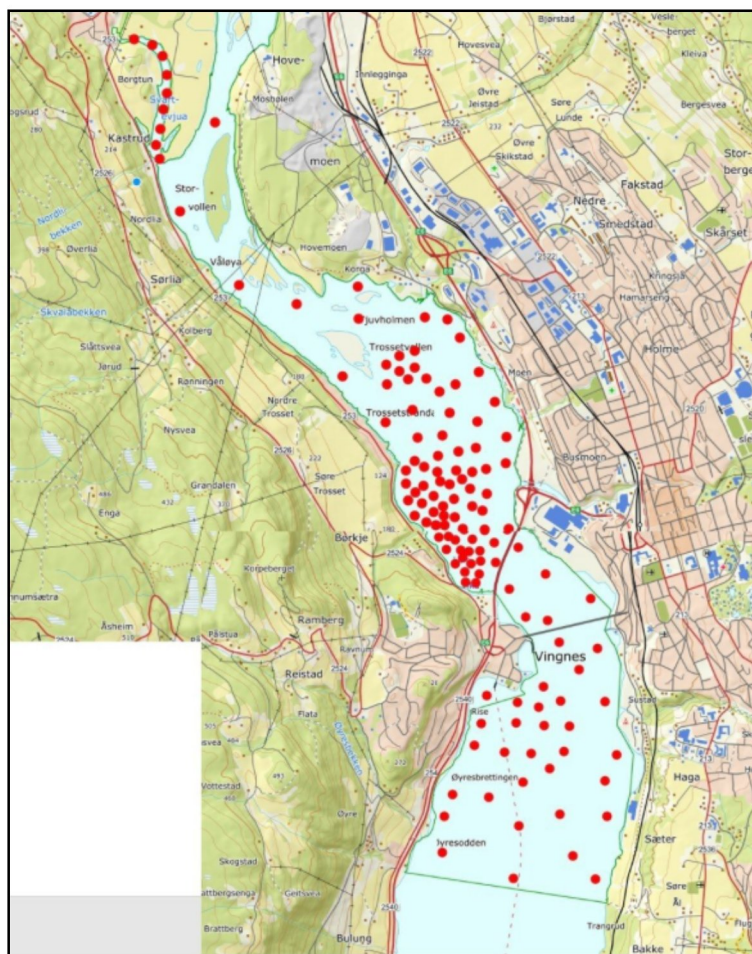
Når det kommer til desimering av mellomskarvbestanden i de utsatte områdene i Norge, så argumenteres det fra forvaltningen, Birdlife og naturvernbevegelsen om mangel på kunnskap om fuglens predasjon, norsk forskning. Men trenger en det for å ta mellomskarvens predasjon på alvor, «finne opp kruttet på nytt»? I våre naboland, f eks Sverige og Danmark, fins nok av erfaringer og forskningsdokumentasjon på mellomskarvens predasjon på fiskefaunaen Mellomskarven er å betrakte som en nøkkelpredator på fisk og dermed en nøkkelart for økosystemer i vann. Denne suksessrike dyktige fiskeren er også i stand til konkurrere ned andre fiskespisende fugler, jfr tilbakegangen av fiske- og dykkender i lågåsildtida i reservatet. Det sies også blant enkelte Birdlife-personer, at antall hekkende toppdykkerpar i Østensjøvannet har gått tilbake etter at mellomskarven har begynt å fiske i vannet.



## Vårtrekket helt sør i reservatet er det interessante for Birdlife

I juni 2021 kom det en interessant artikkel i lokalavisa Gudbrandsdølen Dagingen (GD); [«Nå har de telt fuglene i Lågendeltaet: Her er resultatet som vil overraske mange i striden om ny E6»](#)

Særlig kartet i artikkel, men også innholdet i artikkel er interessante, fordi det oppgir hvor i reservatet og når på året Birdlife har interesse av reservat. Kartet nedenfor er fra artikkelen i GD



KART: Vannfuglenes rasteplasser i Lågendeltaet våren 2021, basert på nesten daglige tellinger i perioden 1. april til 31. mai. Kartet viser en middels stor trekkdag med cirka 1.300 vannfugl og deres bruk av området. En prikk representerer 10 individer.

*Kartet i avisartikkelen i GD*



## Høstjakt på skarv på gytestrekningen for lågåsilda er i ØMTFs interesse

Observasjonene av skarv og andre fiskespisende fugler i lågåsildatida avslører gyteområdene til fisken. Erfaringen fra 2016 og fram til i 2022 er at skarven dykker, fisker og sitter på bestemte plasser fra rett sør for Øyra og nord til Hølsauge. Det er i denne strekning det er aktuelt med postringsjakt, der det er sikkerhetsmessig forsvarlig bakgrunn. Helst organisert daglig jakt i sildetida, slik at skarven opplever at gyteområdene ikke er et trygt sted.

**Kart over gytestrekningen for lågåsilda**







Det er observert skarv som seint i sildetida som har fisket i området Skvalabekken. En har i de aller siste årene sett skarv som har sitte- og nattplasser i trærne på Tjuvholmen. På tømmerlensepålene ved Strandtorget og i deltabassenget har mellomskarven hatt sitte- og nattplasser helt tilbake til den tiden den begynte å komme til Mjøsa og Lågen. Men vi ser ikke noe behov for å jakte så langt sør. Dessuten er det ikke forsvarlig sikkerhetsmessig. Allmentheten vil trolig heller ikke akseptere jakte nede i deltabassenget.

### **Det er fisken i Lågen ved Fåberg som er unik**

Det er fisken og fisket i Lågen ved Fåberg som er nasjonalt unikt både kulturhistorisk og biologisk og ikke fugl eller noe annet naturfenomen. Dette er utførlig dokumentert;

«Bibelen» er «[Mjøsens fisker og fiskerier](#)», Hartvig Huitfelt-Kaas 1916  
«[Lågåsildfisket i Fåberg](#)», Magne Rugsveen 1985;  
«[Teinlagfisket etter Hunderørret i Gudbrandsdalslågen](#)», per Aass 2011;

Fiske i Lågen ved Fåberg er dokumentert helt tilbake til middelalderen, da biskopen på Hamar hadde rettigheter i dette fisket.

Dette er godt dokumentert på Maihaugen med bl a eget fiskerkapell  
Fisket er godt dokumentert av NRK og ikke minst av Skogmuseet på Elverum, f eks bl a. med filmer:

«[Lågåsildfiske i gamle dager](#)»  
«[Lågåsildfisket](#)»

Fåberg var i sin tid regnet som Norges største innlandsfiskebygd  
Lågåsilda var handelsvare i Innlandet langt utenfor Mjøsregionen.  
Hunderørreten var herremannskost og ble solgt til borgerskapet.  
Men samfunnet har i moderne tid endret seg med mer velstand og nye matvaner. Fisken i Lågen ved Fåberg har ingen næringsmessig betydning lenger - annet enn at grunneierne selger fiskekort etter hunderørret og harr.

Men selv om fisken ikke lenger har den handels - og ernæringsmessige betydning, så er det biologisk nasjonalt unike der fremdeles; den store biomassen av lågåsild og sik som hver høst kommer opp fra Mjøsa for å gyte i Lågen ved Fåberg. I tillegg er Lågen barnekammeret til Norges mest berømte storørret-stamme, hunderørreten.



### **Et naturreservat i ei regulert elv i kulturlandskapet.**

Interessen for fuglekikking og naturfredning fikk gradvis større og større plass i direktoratet i Trondheim, da Miljøverndepartementet ble opprettet i 1971 og tok over direktoratet i Trondheim fra Landbruksdepartementet. I 1984 ble Lågen ved Fåberg, Jørstadmovollene, etter påtrykk fra Norsk Ornitologisk Forening (idag BirdLife) opprettet som fuglefredningsområde I 1990 opprettet Miljødirektoratet Lågendeltaet naturreservat.

Reservatet strekker seg opp mot 2 km ut i Mjøsa sør for Vingnesbrua og ut til ei linje mellom Øyresodden og Trangerud. Fra denne sørgrensa i Mjøsa strekker reservatet ca 11 km i luftlinje opp til tett ved tunnelutløpet for Hunderfossen kraftstasjon i Hølsauge. Både Lågen og Mjøsa er preget av vassdragsregulering og landsskapet på begge sider av Lågen har det vært bebyggelse og landbruk i noen hundre år. Med andre ord er ikke reservat å klassifisere som urørt natur. Effektkjøringen og driftsstopp i Hunderfossen kraftstasjon påvirker fisken og mindre vannorganismer i elva.

Nivåreguleringen av Mjøsa påvirker vannstanden i deltabassenget og strømførholdene i nedre del av Lågen helt opp i området Øyra og det gamle lågåsildvarpet Knuvelen. Reservat kalles et delta, men er ikke hva en gjerne forbinder med et delta med meander skapt av langsomtrennende vann.

Lågen er hurtigrennende med gradvis avtagende hastighet fra Trossetvollen ut bassenget ved Strandtorget og til Lågen møter Mjøsa ved Vingnes.

Oppstrøms fra Gausaosan går Lågen gradvis over til å bli ei brusende elv i et juv ved Hølsauge. Grunnen til at reservatgrensa et trukket helt opp ved Hølsauge - når det interessante området er vårtrekket av fugl i søndre halvdel av reservatet - kan være det store antallet fugl som har fråtset på fisk og rogn som fisken «gjødsler» elvebunnen med fra Øyra og nord til Hølsauge.

(se kart over gytestrekningen for lågåsilda) Tankekorset er nå

opprettholdelsen av denne nordlige delen av reservat etter antall fugl har gått tilbake som følge av at de store gytestimene fra Mjøsa har gått kraftig tilbake.



## Konklusjon/oppsummering

Vi mener fisken i Lågen ved Fåberg trenger beskyttes mot skarven. Den mest effektiv måten å gjøre det på er ved jakt på gyteområdene fra rett sør for Øyra og nord til Hølsaue. Dette mener vi en kan få til på en av to måter, A eller B;

### **A. Nordgrensa for reservatet flytte til sørgrensa for lågåsildas gytområde rett sør for øya Øyra**

Fuglefredningområdet i veitene øst for Øyra og opp til Gausdalsbrua beholdes i reservat, likeledes Svartevja og de øvrige sørlige delene av reservat. Å frigjøre de nevnte delene av reservatet vil også gjøre det enklere å rydde opp i villniset nord for Gausdalsbrua med bl a. sibirkornell, høyvokst skog ned til elvebredden.

### **B. Jakt på skarv tillates som et eget punkt under kap V i forskriften**

Jakt på skarv tillates i reservat på lågåsildas gytestrekning fra rett sør for Øyra og nord til Hølsaue. Denne jakta er skilt både i tid og sted i forhold til vårtrekket for fugl og vil derfor ikke ha noen innvirkning på vårtrekket av fugl.

## **Nye veier sitt byggearbeid med ny E6**

Vi ser det som viktig at bygge arbeidet ned i elvevannet og elvebunnen foregår til tider som har minst innvirkning på livet i elva. Dette arbeidet er derfor trolig mest gunst å gjøre vintersstid. I gyteperiodene for de ulike fiskeartene, vårgyter og høstgyter bør en spesielt ikke rote i elva.

Forøvrig støtter vi oss i grove trekk til hørings svaret til Lågen fiskeelv, sone 1, med unntak av forslaget om gjenåpning av Vesle-Gausa som vi betviler vil gi noen effekt.

Med vennlig hilsen

Sverre Johan Vinjusveen, sign.  
Leder ØMTF

Jan Ove Holmedal, sign  
Nestleder ØMTF

Arnt Orskaug, sign.  
Styremedlem ØMTF

# **FORSLAG TIL RESTAURERING AV BIOLOGISK MANGFOLD I FORRINGEDE HABITATER I LÅGENDELTAET NATURRESERVAT**

## **– ET HELHETLIG ØKOSYSTEMPERSPEKTIV I ET BYNÆRT OG NATUROMRÅDE**

(Tiltakslista er ikke uttømmende, og nummereringen er ikke ment som prioriteringsrekkefølge).

### **1. Omlegging av 3 høyspentlinjer/17 luftkabler inn i kroppen til ny bru**

Lokalitet: Ved planlagt ny bru over Våløya.

Begrunnelse: Høyspentlinjene går på tvers av den aller viktigste inn- og utflyvningsområde for trekkfugl som hviler og beiter på mudderbankene i kjerneområdet. De tre spennene fordeler 17 luftkabler i ulike høyder, og de har ulik tykkelse/synlighet. De er ikke utstyrt med fuglevern, noe som er avgjørende viktig. Det er kjent at trekkfugl kolliderer med disse høyspentlinjene.

Tiltaksbeskrivelse: Alle tre spenn bør legges inn i ny brukropp, dersom den bygges. I påvente av eventuell brubygging, bør det monteres synlighetselementer som reduserer omfanget av fuglekollisjoner.

Forventet konsekvens av tiltaket: Redusert dødelighet hos trekkfugl, spesielt om våren og høsten. Det vil også ha positiv effekt for lokale flyvninger/forflytninger hos det øvrige fuglelivet gjennom hele året.

### **2. Justering av tidsperiode for ferdselsforbud til 1/4 til 14/5**

Lokalitet: Gjelder hele sonen med ferdselsforbud (fra 15/4 – 14/5).

Begrunnelse: Klimaendringene har medført betydelige fenologiske skifter hos en rekke dyre- og plantearter. Vanntemperaturen i Gudbrandsdalslågen har økt med om lag 2 grader i løpet av 50 år, og isperioden er kortere. Tidspunktet for ankomst av trekkfugler skjer tidligere som følge av disse endringene, og det er behov for å fremskynde tidsperioden for ferdselsforbud med to uker. Utvidelse videre utover i mai synes ikke å være nødvendig.

Tiltaksbeskrivelse: Må behandles som en «større endring» med høringsrunder hos Statsforvalter og Miljødirektoratet.

Forventet konsekvens av tiltaket: Større samsvar mellom ferdselsforbud i reservatets kjerneområde og tilstedeværelse av trekkfugl. Dette vil gi mer ro, hvile og ernæring når fuglene ankommer etter lange flyvninger fra sørlige områder.

### **3. Miljøfartsgrense 40 km/t om natten over dagens E6-bru og tilhørende traseer fra 1. april til 14. mai**

Lokalitet: Dagens E6-bru og vegtrase mellom Øyresvika v/Vingnes og opp til Mosodden (denne kan omgjøres til fylkesveg, dersom vest-alternativet gjennomføres).

Begrunnelse: Lydstøyen fra kjøretøy i 70 km/t over brua genererer betydelig støy ut over deltaets kjerneområder. Det er spesielt tyngre kjøretøy/trailere/busser/lastebiler som kjører om natten som gir påviselige fryktreaksjoner hos fugl som oppholder seg på mudderbankene like inntil brua.

Tiltaksbeskrivelse: Krav om miljøfartsgrense av hensyn til biologisk mangfold bør legges frem for Statens vegvesen (som er myndighet for tilpasning av fartsgrenser).

Forventet konsekvens av tiltaket: Redusert lydstry over dagens E6-bru og øvrige deler av vegtraseen som ligger nært inntil deltaets mest sårbare områder.

#### **4. Trafikale reguleringer som styrer gjennomgangstrafikken gjennom planlagt ny E6-trase og reduserer belastningen over dagens E6-bru (Lillehammer-brua)**

Lokalitet: Dagens E6-trase som går 5 km på langs og på tvers av sentrale deler av ferdselforbudsområdet i reservatet (Morsodden-Øyresvika).

Begrunnelse: Framskrivninger av trafikkintensitet på dagens E6-trase vs. vest-alternativet tilsier at det ikke vil bli vesentlige reduksjoner i ÅDT langs dagens E6-trase og -bru, dersom vest-alternativet realiseres. Det kan være riktig dersom det ikke trafikale reguleringsgrep legges til grunn. Intensiteten av gjennomgangstrafikk over dagens trase og bru kan reguleres ved skilting som er spesifikt innrettet mot gjennomgangstrafikk.

Tiltaksbeskrivelse: Skilting på nord- og sørsiden av Lågenkrysningen, som er direkte rettet mot gjennomgangstrafikk forbi Lillehammer.

Forventet konsekvens: Redusert gjennomgangstrafikk på dagens E6-trase og-bru. Dette vil kunne redusere den nattlige trafikkstryen som er forstyrrende for både trekkfuglenes hvile- og ernæringsområder på mudderbankene, og for ca 5000 beboere som er direkte påvirket av trafikkstry på dagens E6-trase.

#### **5. Omlegging av belyst gangsti fra Korgen til Strandpromenaden**

Lokalitet: Gangsti inntil deltaets østre side, fra Korgen og ned til Strandtorget, og videre mot Strandpromenaden.

Begrunnelse: Tilrettelagte turstier i bynære områder benyttes i stor grad til trening, hundelufting og øvrig rekreasjon. Bruk av turstien i de ukene om våren hvor det er trekkfugler i deltaet, spesielt sør for Morsodden, medfører at all fugl som søker tilhold på de østlige mudderbankene blir eksponert for en jevn ström av folk og hunder. Det er vanlig at folk slipper hundene løs, slik at de løper omkring på mudderbankene som er tilgjengelige fra stien. Sumvirkningene av fysisk nærvær av folk og hunder har medført at trekkfuglene i liten grad bruker østlige mudderbanker. Dette bidrar til fortetting av fugl midt ute i deltaet (i tillegg forstyrres de av tungtransport på dagens E6-bru og fylkesveg på vestsiden). For noen år siden ble gangstien belyst med gatelys, noe som i seg selv gir uheldige økologiske konsekvenser på hele økosystemet.

Tiltaksbeskrivelse: Gangstien kan opprettholdes, men den bør stenges for folk og hunder i perioden med ferdselforbud. I disse ukene om våren bør det legges til rette for en tursti som legges inn mot dagens E6-trase, slik at avstanden fra det eksponerte deltaet øker. Belysningen bør flyttes til disse nye stiene, slik at de ikke lyser ned i vannet i deltaet. I tillegg bør det etableres en tettere kantvegetasjon, slik at det meste av menneskelig aktivitet i dette området ikke blir synlig for trekkfugl i deltaets kjerneområde.

Forventet konsekvens av tiltaket: Trekkfuglene vil ta i bruk østlige mudderbanker og vannveier. Dette gir mer ro, hvile og mattilgang før de flyr videre.

## **6. Etablere tett kantvegetasjon langs dagens gangsti og Strandpromenaden**

Lokalitet: Strekningen mellom Korgen og Strandpromenaden på østsiden av reservatet.

Begrunnelse: Dagens areal er tilrettelagt for turgåing, hundelufting, sportsaktiviteter, sammenkomster (f.eks russetreff), m.m. Alt dette er aktiviteter som virker forstyrrende for fuglelivet, spesielt i perioden med ferdselsforbud, men også gjennom resten av den isfrie perioden.

Tiltaksbeskrivelse: Kantvegetasjonen langs strandsona bør etableres ved bruk av stedlige trær og busker.

Forventet konsekvens av tiltaket: Et tettere vegetasjonsbelte vil fungere som en avskjerming av menneskelig aktivitet, men også for å redusere erosjon i strandsona. Tiltaket må ses i sammenheng med etablering av ny strandsona og tilrettelegging for fisk og fugl. Tiltaket vil styrke mulighetene til å utvikle de store arealene til friluftstilbud for nærmiljøet.

## **7. Tilrettelegginger for viltpassasjer til/fra Lågendeltaet gjennom året**

Lokalitet: Det er kjente trekk- og beitelokaliteter for elg og rådyr mellom Lågendeltaet og tilgrensende skogområder, spesielt ved den planlagte bruas vestre og østre landfester.

Begrunnelse: Bygging av store veger kan gi en viss barriereeffekter for trekkende hjortevilt og andre mindre pattedyr og amfibier. Etersom Lågendeltaet har en viktig funksjon som vinterbeiteområde, bør tilgangen opprettholdes, eller helst forbedres. Trekkende dyrearter som observeres jevnlig i Lågendeltaet ved planlagt ny E6-bru er; elg, rådyr, rev, grevling, oter, bever, m.fl. Disse artene har forskjellig størrelse, atferd og toleransegrense for forstyrrelser.

Tiltaksbeskrivelse: Det bør etableres både over- og underganger for viltarter på strekningen mellom Skvalabekken/Rosa ved vestre landfeste, Våløya/Storvollen/Hovemoen og videre nordover til Ensby. Dette er aktuelle krysningspunkter for viltarter til alle årstider, og tilretteleggingene bør derfor være varierte: Beplantede overgangsruer, underganger i forbindelse med fukt- og bekkedrag. Fysiske tilrettelegginger for «langsomme» arter av amfibier og krypdyr bør gjøres (unngå betong, tilgang til vann/fukt og skjul/hvileplasser. Skjerming av lyd og lys fra brua og vegtrase opp til Ensby/Hunderfossen er viktig for å unngå aversjon, nøling og påkjørsler av viltarter. Det bør foretas en grundig kartlegging av artenes trekkveier før disse tiltakene stedfestes. Bruk av lokal kunnskap vil være veldig viktig i denne sammenheng.

Forventet konsekvens av tiltakene: Gode og effektive tiltak vil kunne opprettholde/forbedre den økologiske konnektiviteten innad i deltaet, og dermed også deltaets økologiske funksjon for omkringliggende naturområder.

## **8. Tilrettelegginger for trekkfugl mot østsiden (øyer og holmer)**

Lokalitet: Deltaets kjerneområde fra Korgen/Mosodden og ned til Strandtorget (østsiden).

Begrunnelse: Sumeffektene av dagens E6-trase nord for dagens E6-bru (mot Mosodden og Korgen) og den belyste og trafikkerte gangstien, er at trekkfuglene i stor grad unngår å oppholde seg på de østlige mudderbankene og deltaet strandområder. Dette gir redusert tilgang til viktige hvile- og næringslokaliteter.

Tiltaksbeskrivelse: Etablering av nye holmer og skjulområder mot østsiden vil øke attraktiviteten for mange fuglearter. Det er kjent at fuglene føler seg tryggere når de ligger på en øy, der det er vann mellom seg selv og menneskelig aktivitet (jf. tilrettelegginger på Østensjøvatnet). Dagens situasjon er preget av flate og åpne mudderbanker og strandnært folkeliv, og fuglene føler seg utrygge i slike omgivelser når det er folk i nærheten. Det foreslås å utvikle en plan for etablering av nye holmer/øyer i østlig del av deltaet. For å sikre varig vegetasjon på disse holmene, bør de justeres i samsvar med Mjøsas kotehøyder for lav og normal vannstand.

Forventet effekt av tiltaket: Økt bruk av kjerneområdets østlige mudderbanker og strandområder, og en tilpasning til det uunngåelige folkelivet som vil prege landområdene (selv om gangstien flyttes lengre inn mot dagens E6).

## **9. Etablering av gyteplasser for krøkle i deltaet**

Lokalitet: Deltaets kjerneområder mellom Våløya og gamle Vingnesbrua

Begrunnelse: Krøkle er en nøkkelart i Mjøsa, og inngår som viktig byttefisk for en rekke av de større rovfiskartene, som storørret, gjedde, abbor, lake m.fl. Krøkla gyter helt inntil land omkring utstikkende nes med naturlig grus og sand som er vasket rene av bølger (bølgeslagssona). Det forventes at Mjøsa, som er et vannkraftmagasin som tappes ned om vinteren, vil oppleve tilsvarende nedtappinger i tiden fremover. Dette skyldes endringer i kraftmarkedet. Lavere vannstand i gytetiden for krøkle vil kunne bety at den ikke får tilgang til renvasket bølgeslagssone, og at gytingen må foregå på mudrete strandområder som sjelden har vært blottlagt. Dette kan gi nedgang i krøklebestanden i Mjøsa. Det er kjent at det også gyter store mengder krøkle oppe i deltaets kjerneområde. Store mengder krøkle kan observeres under gamle Vingnesbru i begynnelsen av mai, og disse fordeler seg et eller annet sted i deltaets nedre deler. Slike gyteområder vil være av en annen beskaffenhet enn de som ligger ute i Mjøsa, og det antas at de ikke er sårbare overfor endringer i manøvreringen av Mjøs magasinet. Tilrettelegging for en annen type gyteområder vil derfor bidra til å kompensere for tapte gyteområder i forbindelse med ny E6-trase i strandkanten mellom Biri og Mjøsbrua.

Tiltaksbeskrivelse: Kartlegging av gyteområder for krøkle i Lågendeltaet, og deretter etablere flere slike områder ved utlegging av riktig substrat på flere områder. Dette kan kombineres med etablering av fugleholmer m.m. på østsiden av deltaet.

Forventet konsekvens: Økt gyting av krøkle i deltaet, og en alternativ gyteplass som ikke er sårbare overfor de samme truslene som preger gyteområdene i Mjøsa (jf. vegfyllinger og andre tiltak i strandsona).

## **10. Fjerning av gamle betongfundamenter ved Tråsetstranda (fra tidligere grusuttak)**

Lokalitet: Tråsethstranda, vestsiden.

Begrunnelse: På 1980-tallet ble det tatt ut grus fra deltaet. I den forbindelse ble det etablert veg og bru for lastebiler og gravemaskiner. Uttakene ble avsluttet da området ble vernet som naturreservat. Det er imidlertid en del elementer av denne infrastrukturen som ble stående igjen fra Tråsethstranda og utover i deltaet. På vestsiden står det to store betongbrukar og tilhørende komprimert og tilrettelagt vegtrase. Disse strukturene har medført et knekkpunkt for den vestlige vannveien, og et sterkt stryk er etablert mellom de to brukarene. Dette utgjør en vanskelig passasje for fisk som skal gyte om våren oppstrøms dette området. Kombinasjonen av svømmesvake vårgytende fiskarter, lav

vanntemperatur og kraftige strykområder, medfører antakeligvis forsinkelse i fiskeoppgangen. Begge disse betongfundamentene utgjør også en reell fare for grunnstøting for motorbåter (lovlig ferdsel, stor aktivitet om sommeren).

Tiltaksbeskrivelse: Betongfundamentene bør fjernes, og rester av gammel veg for tunge maskiner bør restaureres tilbake til før-tilstand. Det er lett tilgang til dette området via en lokal veg ned til brukarene.

Forventet konsekvens: Tidligere oppgang og frie vandringsveier for flere fiskearter som søker oppover i deltaet for å gyte om våren. Tryggere båtferdsel om sommeren.

## **11. Restaurering av Gausadeltaet**

Lokalitet: Gausas utløp i Gudbrandsdalslågen ved Jorekstad

Begrunnelse: Dette deltaområdet er ikke inkludert i naturreservatet, og det har sterkt redusert økologisk funksjonalitet som følge av veg-parseller og rundkjøring (Gausdalsarmen). Tidligere flomløp er avstengt. Området har stort potensiale for verneverdiene i Lågendeltaet, og er ideelt som et kompensasjonsområde.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en restaureringsplan som er i samsvar med dagens infrastruktur og landbruksareal. Det er mange ornitologer og biologer som har omtalt dette tiltaket.

Forventet konsekvens: En reell kompensasjon for eventuelle forringelser ved ny E6-bru over Våløya. Utvidelse av naturreservatets funksjonsområde. Vil berike biologisk mangfold og økologiske funksjonsområder for fugl, fisk, insekter og naturtyper.

## **12. Større kulvert til Rundtomevja ved Fåberg vil forbedre gyteområdene for gjedde, abbor, mort, brasme m.m.**

Lokalitet: Rundtomevja ved Fåberg (vestsiden)

Begrunnelse: Denne evja ble avstengt fra Gudbrandsdalslågen da fylkesvei ble anlagt. Forbindelsen mellom evja og Lågen er et 40 cm drenerør. I dag brukes evja som gyte- og oppvekstområde for en rekke fiskearter, men drenerøret bør skiftes ut med en større kulvert. Denne evja vil kunne få en økt funksjon som akvatisk «hotspot», og bør ses i sammenheng med restaurering av Gausadeltaet.

Tiltaksbeskrivelse: Skifte ut drenerør med kulvert. Ca 30 m lang vegfylling og drenerør må graves ut og erstattes med kulvertløsning. De samme fyllingsmassene kan gjenbrukes på stedet.

Forventet konsekvens: Berikelse av en akvatisk «oase» i Lågendeltaet.

## **13. Åpne konnektivitet i vannveiene gjennom Jørstadmovollene vil kunne gjenskape naturlige forhold og vandringsveier for fisk, leveområde for akvatiske insekter, småfugl m.m.**

Lokalitet: Flomløp på Jørstadmovollene (vestsiden)

Begrunnelse: Disse flomløpene er til dels avstengt som følge av aktiv landbruksdrift. En delvis restaurering, uten at det kommer i konflikt med landbruksinteressene, vil reetablere



flommarkspreget økosystem i deltaet. Det opprinnelige Lågendeltaet var mer preget av denne type økosystem. Bør ses i sammenheng med restaurering av Gausadeltaet og Rundtomevja.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en teknisk plan for vannføring gjennom flomløpene, og hvordan uttørking og innestengelse kan unngås ved lav vannføring i Lågen. Muligheten til å flomsikre landbruksområdene må ses i sammenheng.

Forventet konsekvens: Styrke flommarkspreget natur i reservatet. Positive ringvirkninger for biologisk mangfold i reservatet.

#### **14. Restaurering av Våløya ved statlig oppkjøp**

Lokalitet: Våløya i Lågendeltaet.

Begrunnelse: Våløya ble tatt i bruk som aktivt landbruksareal i 1970-årene, og ble unntatt fra verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat. Landbruksdriften er aktiv med våronn, høsting og vedlikehold fra tidlig om våren til senhøsten. Ny E6-bru vil delvis legge øya i skygge, og avlingene vil bli redusert. Et oppkjøp vil kunne frigi øya til restaurering tilbake til semi-naturlig tilstand, omtrent som Storvollen. Dette vil i stor grad bidra til vern i hht verneforskriften, samtidig som biologisk mangfold og økologiske funksjoner vil bli mer naturlignende.

Tiltaksbeskrivelse: Oppkjøp fra Hovemoen gård og påfølgende naturrestaureringstiltak. Godt egnet som et forskningsprosjekt for å vise at vegbygging i et belastet naturreservat kan bidra til styrking av verneverdiene.

Forventet konsekvens: Tilbakeføring til naturlignende økologisk funksjon. Spesielt stor positiv konsekvens for både trekkfugl og lokale fuglearter.

#### **15. Lys- og støyskjerming på dagens E6-bru og trase mellom Øyre og Mosodden (fremtidig fylkesveg)**

Lokalitet: Fremtidig fylkesveg/bydelsveg mellom Lyresvika i sør og Mosodden i nord. Omfatter hele kjerneområdet i reservatet.

Begrunnelse: Brua vil fortsatt føre trafikk midt gjennom det mest sårbare området i naturreservatet. Så langt det er mulig, bør denne støyen og belysningen reguleres. Tilhørende traseer på både sør- og nordsiden går helt inntil verneområdet.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide en miljøplan som regulerer mest mulig gjennomgangstrafikk til ny E6 gjennom tunnel på vestsiden. Utrede muligheter for støy- og lysdemping som virker reduserende både ut mot deltaet og opp mot beboelsesområder. Krever samarbeid med Statens Vegvesen og tekniske rådgivere innen støy, lys og trafikkregulering. Valg av støydempingstiltak bør prioritere effekt på fugleliv og beboere fremfor landskapsestetikk.

Forventet konsekvens: Redusert gjennomgangstrafikk med lys- og lydstry mot både naturreservat og tettbygde nærområder. Denne miljøgevinsten kommer i tillegg til at gjennomgangstrafikken i hovedsak vil gå på ny E6 i tunnel.

## **16. Etablering av krattskogsområder for småfugler på flere steder langs deltaet**

Lokalitet: Strandnære områder på østsiden mellom Strandpromenaden i sør og opp til Korgen. Fortrinnsvis i områdene mellom deltaet og vegtraseen, men også andre områder bør vurderes.

Begrunnelse: Krattskog er viktige leveområder for lokale fuglearter. Området er pr i dag ikke tilrettelagt for biologisk mangfold, og dette vil være ett av flere lokale tiltak som forbedrer økologiske funksjonsområder omkring deltaet.

Tiltaksbeskrivelse: Planting og tilrettelegging for krattskog bestående av lokale arter av busker og trær.

Forventet konsekvens: Økt mangfold i habitater for fugler, insekter og mindre pattedyr som bruker deltanære områder som vitale habitater. Generell økt attraktivitet for ville arter over flere taksonomiske nivå.

## **17. Etablering av blomsterenger mellom stinettverkene på østsiden vil øke insektfaunaen**

Lokalitet: Flate og «ubrukte» arealer med homogent gressdekke på østsiden mellom Strandpromenaden og Korgen.

Begrunnelse: Det er en reduksjon i pollinerende insekter i norsk natur. I disse områdene er det flere ubenyttete gressarealer som kan omgjøres til blomsterenger mellom krattskog og turstier. Dette vil gi en betydelig økning i insektfaunaen i området, noe som vil gi positive ringvirkninger i økosystemet. I tillegg vil det gi en vesentlig forbedring i landskapsopplevelsen for folk som benytter området til rekreasjon og turgåing.

Tiltaksbeskrivelse: Beplantning og tilrettelegging i hht en helhetlig miljøplan.

Forventet konsekvens: Betydelige positive ringvirkninger for økosystemene og landskapsopplevelse for befolkningen.

## **18. Visuelle merkinger på alle øvrige linjestrekk over reservatet vil redusere fuglekollisjoner**

Lokalitet: Alle linjestrekk nært inntil/over naturreservatet; f.eks linjestrekk like sør for Brunlaugbrua (delvis, men ikke tilstrekkelig merket), Linjestrekk Bottum – Skog (Fåbergstilla), over nedre del av Gausa v/bru Rv 255, som også passerer over Lågendeltaet sør for Øyra (mot Hovemoen). Alle disse høyspentstrekke inngår i viktige flyvekorridorer for trekkfugler. I alle disse krysningene vil fugl som kolliderer med ledningene falle ned i Lågen og bli transportert bort av vannstrømmen. Dette har redusert synligheten av problematikkenes omfang.

Begrunnelse: Øke synlighet/ redusere kollisjonsfare for trekkende fugl.

Tiltaksbeskrivelse: Montering av visuelle objekter/markører på luftspenn.

Forventet konsekvens: Økt synlighet for fugl, og dermed redusert dødelighet etter kollisjon.

## **19. Restaurere bekker som renner ut i deltaet vil forbedre akvatisk insektfauna og gyteområder for fisk**

Lokalitet: Tilløpsbekkene Bæla og Skurva

Begrunnelse: Tilløpsbekker til større vassdrag er viktig for akvatisk mangfold. Disse bekkene er til dels ute av økologisk funksjon, og kan med restaureringstiltak gjøres om til funksjonelle gyte- og oppvekstområder for ørret, harr, steinsmett, ørekyte og akvatiske insekter.

Tiltaksbeskrivelse: Tiltaksplan bør utarbeides for begge bekkene, og tiltak bør gjennomføres. Bekkene bør få kantvegetasjon bestående av lokale busker og trær, slik at de fremstår som landskapsøkologiske elementer.

Forventet konsekvens: Styrket akvatisk biomangfold og restaurering av tidligere økologisk funksjonalitet. Forbedret landskapsinntrykk, men kombinerte effekter på lokale fuglearter og vandringskorridorer for amfibier og små pattedyr.

## **20. Informasjon om Lågendeltaets historie, reservatet og behovet for spesielle hensyn**

Lokalitet: Strandnære arealer på østsiden av deltaet mellom Strandpromenaden og Mosodden.

Begrunnelse: Dette området er allerede populært som friluft- og rekreasjonsområde for lokalbefolkning og tilreisende. Etablering av informasjon om området kan kombineres med en «natursti», der tilrettelagte stier gir både landskapsopplevelser og informasjon om Lillehammers bys historie, Lågendeltaets utvikling, vern som naturreservat av internasjonal betydning og tilretteleggingen som er utført for å oppnå funksjonelle naturområder for både folk og biologisk mangfold.

Tiltaksbeskrivelse: Utarbeide egnet og lokaltilpasset informasjon etter et planarbeid. Planen bør ha preg av naturhistorie, kulturhistorie, inngrepshistorie, ivaretagelse av bynær natur, konkret informasjon om de enkelte tiltakene, quiz-relaterte oppgaver m.m. Bør også tilpasses som del av undervisningen på barne- og ungdomsskoletrinnene.

Forventet konsekvens: Økt bevissthet blant befolkning og øvrige brukere at det går an å kombinere strengt naturvern med menneskelig aktivitet. Tverrfaglig kunnskap om bærekraftsperspektiver som er tilpasset brukergruppene.

Utkastet er utarbeidet av:

*Morten Kraabøl*

*Jon Opheim*

*Helge Gjerde*

Fra: ikkesvar@statsforvalteren.no[ikkesvar@statsforvalteren.no]  
Sendt: 01.05.2023 22:12:00  
Til: Postmottak SFIN[sfinpost@statsforvalteren.no]  
Tittel: Høringsuttalelse, sak nr. 2023/2509

---

Følgende høringsuttalelse er lagt inn via webskjema:

NAVN : Helge Gjerde

PÅVEGNEAV : Høringsuttalelsen fremmes på vegne av velforeninger og sameier på strekningen fra Øyresvika til Sannom, som er de bydeler som blir sterkest berørt av en ny E6 utbygging gjennom Lillehammer by: Vingnes, Øyresvika, Riisenga, Risesvingen, Petterjordet, Mellebergsveien, Hovslivegen, Leirvika, Mosodden, Nøttetrebakken, Moabakken, Pynten, Sannheim, Nøttetreveien, Bjerkelunden og Busmoen.

E-POSTADRESSE : gjerde.helge@gmail.com

UTTALELSE : Høring – Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for framføring av ny E6 i Lillehammer Det vises til høringsbrev med vedlagte dokumenter 1. mars 2023 med høringsfrist 1. mai 2023. Forslagene på høring knytter seg til 1) endring av vernegrense og 2) endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat. Det bes om at innspill begrenser seg til disse. Denne høringsuttalelsen fremmes på vegne av velforeninger og sameier på strekningen fra Øyresvika til Sannom, som er de bydeler som blir sterkest berørt av en ny E6 utbygging gjennom Lillehammer by: Vingnes, Øyresvika, Riisenga, Risesvingen, Petterjordet, Mellebergsveien, Hovslivegen, Leirvika, Mosodden, Nøttetrebakken, Moabakken, Pynten, Sannheim, Nøttetreveien, Bjerkelunden og Busmoen. Kontaktperson; Helge Gjerde Endringsforslagene er en oppfølging av Klima- og miljøverndepartementet (KLD) sitt brev til Miljødirektoratet 10. februar 2023. Statsforvalteren i Innlandet er delegert ansvaret for høringsprosessen i henhold til brev fra Miljødirektoratet 14. februar 2023. KLD har bedt om at forslaget til grensejustering begrenser seg til det som er høyst nødvendig for å kunne føre ny E6 i vedtatt trase. Videre har de – som en forutsetning for grensejusteringen – presisert at det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Grensejusteringen Ny E6 vil etter gjeldende arealplaner krysse Lågendeltaet med ei bru på omtrent 550 meter, hvorav 466 meter av brukroppen krysser innenfor dagens reservat. Statsforvalteren i Innlandet har tatt utgangspunkt i at det kun er brua, med et permanent arealbeslag knyttet til konstruksjonen, som tas ut av naturreservatet. Dette dreier seg om et areal på ca. 27 dekar. Naturverdiene innenfor dette området må senere ivaretas av annet regelverk. Høringsdokumentet gir etter vel- og beboerforeningens sin vurdering en tilfredsstillende beskrivelse av de miljøverdiene som knytter seg til arealet som foreslås tatt ut, samt de tilgrensende områder innenfor naturreservatet. I tråd med vilkårene blir det også presisert at skader og ulemper som blir påført området skal inngå i de miljøkompenserende tiltakene som skal iverksettes. Slik sett mener vi at forslaget til Statsforvalteren i Innlandet er innenfor de forutsetninger som er gitt av KLD og at det ikke er tatt med mer areal enn det som er strengt nødvendig for framføring av ny E6 gjennom nåværende naturreservat. Endring av verneforskrift/miljøforbedrende tiltak I høringsbrevet blir det klart presisert at endring av det geografiske virkeområdet for vernet først skal skje etter at regjeringen har besluttet hvilke miljøforbedrende tiltak som skal gjennomføres, utover de som følger av Statsforvalterens vedtak av 25. april 2022. Det skal med andre ord utredes mer vern, restaurering og mer erstatningsareal enn det som til nå har vært foreslått/utredet. En samlet plan for kompenserende tiltak skal – etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet – framlegges av Nye Veier AS. Dette arbeidet vil pågå parallelt med høringsprosessen, men uten krav om at denne planen skal foreligge før utløpet av høringsfristen. Forslag til kompenserende tiltak og restaurering Primært ønsker beboere å påpeke at det viktigste tiltaket for både miljøet i naturreservatet og for beboerne ved reservatets bredder er at E6 legges i tunnel forbi reservatets kjerneområde og forbi tettbebyggelsen. Å få bort størstedelen av trafikken generelt og tungtransporten spesielt vil - selv om dette skulle vært det eneste tiltak - ha en formidabel betydning for totalbelastningen på det biologiske mangfold i forringede habitater i Lågendeltaet naturreservat og på bomiljøene. De forslag som fremkommer her og i vedlagte 20 punkts tiltaksliste er ment å skulle bedre forholdene ytterligere, og vil etter vår mening åpne for at vi kan skape et unikt og langt mer fredelig Lågendelta for både naturreservatets vernede arter og for menneskers bo- og oppvekstmiljøer. Vi er dessuten svært opptatt av tiltak som bygger opp under ønsket om

eksisterende E6 bro som en framtidig trafikkssikker lokalvei mellom bydelene på begge sider av Lågen, men da på naturens premisser. I tillegg til vedlagte 20 punkter, som vi beboere har brukt 2 år på å utarbeide sammen med ornitologer og biologer, har vi følgende forslag til miljøforbedrende tiltak som til dels er en forsterking av enkelte punkter i ovennevnte liste: 1. Forbud for kjøretøy over 7,5 t (med unntak av buss i rute) på brua - hele året. Dette vil gi betydelig mindre støy og forstyrrelser hele døgnet / året. 2. Fartsgrense på framtidig lokalvei – dagens E6 - gjennom Vingnes og videre over brua og østsiden settes ned til 50 eller 60km/t. 3. Det må anlegges støyskjerming mot reservatet i Øyresvika og Mjøsa/strandsonen i sør. 4. Begrens mulighet/forby arrangementer i nærområdet til deltaet som produserer mye støy og forstyrrelser i tidsperioden for ferdselsforbud (april/mai) Vedlegg; «20 punkter - Forslag til restaurering av biologisk mangfold i forringede habitater i Lågendeltaet naturreservat»

LASTOPP : [20 punkter - Forslag til restaurering av biologisk mangfold i forringede habitater i Lågendeltaet naturreservat.pdf](#)

TIL Statsforvalteren i Innlandet

FRA Nils Faarlund, talsperson for Råd for øko-filosofi<sup>1</sup>, 2848 SKREIA

OM Høring for Verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat

DEN 1. mai 2023

## **Høringsnotat til Forslag om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune**

### **I. Om planen om å bygge motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat**

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

**Statsforvalteren i Innlandet er gitt i oppdrag** av Miljødirektoratet (jf. brev av 14/2/ 23) å forestå en utredning og høring av forslag til endring av det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat.

**I høringsbrevet** heter det innledningsvis:

«Lågendeltaet naturreservat og tilliggende fuglefredningsområde er et av Norges største innlandsdeltaer. Lågendeltaet naturreservat ble midlertidig vernet i 1984, og varig vernet den 12. oktober 1990 etter daværende naturvernlov. «

**Formålet med fredningen** gjengis slik:

«*Formålet med fredningen 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.*»

**Verneverdier i naturreservatet** omtales på følgende måte:

«For fugl ligger Lågendeltaet i et nettverk av våtmarker i en av hovedtrekkrutene i Norge. Vårtrekket i april og mai er en spesielt viktig periode, men også høsttrekkende fugl stopper her. Det er i tillegg et viktig hekkeområde, og det finnes også myteområder for andefugl. Ifølge Statsforvalterens siste oversikt er totalt 228 fuglearter/underarter observert i reservatet og fuglefredningsområdet. Av disse er 100 vannfuglarter, og 71 arter er på oppført på gjeldende norsk rødliste.»

### **III. FN's Natur- og Klimapanel setter bom for Motorvei i Lågendeltaet**

**FN's Natur- og Klimapanel setter bom for slike naturinngrep** som Motorvei i Lågendeltaet. Politiske handlinger av dette slaget underkjenner verdensledende, naturvitenskapelige forskeres analyser av vår tids globale krisesituasjon og de tiltak som nå har full internasjonal, politisk tilslutning gjennom De forente Nasjoner.

**Gjennom Konvensjonen for biologisk mangfold (CBD)** i Montreal, har Norge forpliktet seg til å bidra til å verne 30 prosent av verdens landareal innen 2030, herunder *well-connected systems of protected areas and other effective area-based conservation measures*.

**Forskere fra Norges ledende forskningsmiljøer** slår fast at veiprosjektet ikke kan forsvares i et klima- og naturperspektiv, og at regjeringen med beslutningen om å bygge vei gjennom naturreservatet viser at den ikke respekterer den ferske COP 15-avtalen (jf. Lågendeltaets venners markering i Litteraturhuset 15/4/23).

**Lågendeltaet naturreservat har status som Emerald-område** med særlig vern. Land som har Emerald-områder, har forpliktet seg til å iverksette passende vernetiltak for å ivareta verneverdiene der (jf. Anbefaling nummer 16 (1989), punkt 3, a. og resolusjon nummer 8 (2012) punkt 2.1.).

### III. Motorvei i Lågendeltaet naturreservat i øko-filosofisk perspektiv

**Regjeringen rettfærdiggjør inngrepet i et naturreservat** med at: «(...) regjeringen er veldig tydelig på at den (verneforskriften) blir ikke endret før man har besluttet om disse avbøtende tiltakene, og dette vil også komme på høring» (uttalelse fra klima- og miljøministeren i NRK Dagsnytt 18 den 10/2/23). I det øko-filosofiske tenkesettet i den norske tradisjonen er forestillingen om at inngrep i fri natur kan avbøtes – natur som har sin opprinnelighet i behold som bestemmende for vår evolusjon – intet mindre enn en illusjon. Det er dermed et brudd på Grunnlovens § 112, der det heter at

*Borgerne har rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen, slik at de kan ivareta den rett de har etter foregående ledd.*

**Som norske borgere gir Grunnloven** oss altså utvetydig «rett til kunnskap om (...) virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen». Fordi fri natur ikke er hyllevare, er den uerstattelig. Den kan ikke produseres, heller ikke kjøpes for penger. Fri natur kan ha en markedsverdi, når den er etterspurt, men den har alltid en egenverdi, også når den ikke er etterspurt.

**Øko-filosofi i den norske tradisjonen har sitt opphav** i en ide-myldring under og i det sydvendte 1000-meterstupet på den arktiske giganten Stetind (1392 m) om sommeren 1966. Anledningen var at norske tindebestigere på jakt etter ubetrådte stup, ble provosert av øde-leggingen av stadig flere vassdrag i den norske fjellheimen – pengemaskinen bak gjenreisningen av landet etter 2. verdenskrig. Vi var på leit etter en ny giv for en avmektig naturvernbevegelse. Den klatrende filosofiprofessoren Arne Næss bidro med den ide-historiske forankringen av tanken om naturens egenverdi i Spinoza's filosof om det gode liv, avgjørende for på en naturvennlig måte å sette inn økologi med 'panserbrytende', kvantifiserende potensial i forsvaret av fri natur som var denne talspersonens bidrag.

**Mens begrepet øko-filosofi i 1970-årene ble kjent** i de tusen hjem etter Mardøla-aksjonen i 1970, og utløste en grønn politisk bølge i Norge i løpet av 1970-årene, tok olje-bonanzaen og markedsøkonomien etter forbilde fra Thatcher og Reagan luven fra den naturvennlige, nasjonale dugnaden. I en tid hvor mye energi nå går med til å protestere, streike og brøle, er øko-filosofien ikke et tankemønster for en uprøvd utopi, men en mønsteret for *et liv i lage*.

## IV. Stetind-Erklæringen<sup>1</sup>

Øko-filosofi i den norske tradisjonen i aforistisk form, redigert av Råd for Øko-filosofi 2010:

### Vi har etter hvert forstått

*at vår levemåte har skjebnesvangre konsekvenser for  
natur og mennesker og dermed for alt liv på jorden.*

De utfordringer vi står overfor som enkeltmennesker og som fellesskap, er ikke bare av økonomisk og teknologisk karakter. De handler om verdier og om vår grunnleggende selvforståelse som mennesker.

### Vi erkjenner at

*Natur og menneske utgjør en helhet og et skjebnefellesskap:  
Naturen er kulturens hjem  
Livet handler om de forhold vi er vevet inn i:  
Alt liv er liv i avhengighet  
Naturverd og menneskeverd er på det nærmeste forent:  
Det vi gjør mot naturen, gjør vi mot oss selv*

*Det finnes intet annet liv enn det sårbare og derfor alltid truede liv*

*Engasjementet for naturen er også et engasjement for økt rettferdighet:  
Vår levemåte rammer særlig den fattige delen av jordens befolkning,  
urbefolkningene og generasjonene som kommer etter oss*

### Vi vil

*Arbeide for en fornyet forståelse av forholdet mellom natur og menneske*

*La denne forståelsen prege våre valg, både som enkeltmennesker og som fellesskap*

*Finne gleden ved å leve naturvennlig:*

***Det finnes ingen vei til naturvennlighet, naturvennlighet er veien!***

---

<sup>1</sup>Stetind-erklæringen – øko-filosofi i norsk tradisjon i aforistisk form – ble til i 2010 i anledning av en studie utført av amanuensis i friluftsliv, Børge Dahle, over etableringen av friluftsliv ved NIH. Råd for øko-filosofi, etablert 2010, besto av tre veteraner fra Stetind-sommeren 1966: Siri Næss (livskvalitetsforsker), Sigmund Setreng og Nils Faarlund. Rådet ble komplettert med Aage Jensen (høgskolelektor i friluftsliv, HiNT/Levanger), Øystein Dahle (sivilingeniør/president WWI, leder DNT), Finn Wagle (biskop emeritus, økoteologisk engasjert) og Børge Dahle (leder).









































.

(jf. Hørings-innsinnspill fra Natur og Ungdom, Naturvernforbundet og Lågendeltaets venner av 1/5/23).





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

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

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

Lillehammer/Oslo, 1. mai 2023

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

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

### Innledning

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

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

Det er dette forslaget som nå er på høring.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Miljømessige konsekvenser og faglig etterrettelighet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

naturreservatet viser at den ikke respekterer den nye internasjonale naturavtalen.

## Samfunnsøkonomi

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

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

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

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

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

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

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



## Internasjonale forpliktelser

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

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

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

## Juridisk utgangspunkt

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

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

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

*[Å] bevare et viktig og spesielt våtmarksområde i sin naturlige tilstand med  
vegetasjon og dyreliv, og å verne om et spesielt rikt og interessant fugleliv,  
særlig av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl.*

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

---

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

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

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

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

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

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

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

## Prosessuelle krav

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Statsforvalteren beskriver kunnskapsgrunnlaget som godt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Krav til høring

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

Denne høringen har imidlertid to sentrale mangler.

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

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

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

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

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

## Konklusjon

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

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

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

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

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

*Gina Gylver, leder, Natur og Ungdom*

*Truls Gulowsen, leder, Naturvernforbundet*

*Ole Midthun, leder, Naturvernforbundet i Innlandet*

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

*Øyvin Aamodt, talsperson, Lågendeltaets venner*

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

TIL LÅGENDeltaets VOTUMETE  
INNSPILL TIL HØRINGS SVAR. BRUK DET SOM VERD  
HÅPER DUT ER NOE HEE SOM KAN VERE NYTTIG FOR DE

Kommentarer til høring: Forslag om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune.

Prosesen er svært uryddig. Den korte fristen for utarbeidning av høringsnotatet gjenspeiles i et svært overfladisk notat. Forskriften som skal endres er fastsatt ved kronprins res. Da må vel endringen vedtas på samme nivå.

Selv om regjeringen har gitt klar melding om at den ønsker at et område skal tas ut av Lågendeltaet Naturreservat, har miljøvervministeren også uttalt at de skal foreta en grundig vurdering av dette. Forvaltningsloven krever at saker skal være så opplyst som mulig. Det må bety at utredningsinstruksen fastsatt ved kongelig resolusjon 19.02.2016 [og avløste tidligere utredningsinstruks 18.02.2000] skal følges. Formålet med den er å legge et godt grunnlag for beslutninger om statlige tiltak gjennom å

- identifisere alternative tiltak
- utrede og vurdere virkningene av aktuelle tiltak
- involvere dem som er berørt av tiltaket, tidlig i utredningsprosessen
- samordne berørte myndigheter

Minimumskravene til utredning: En utredning skal besvare følgende spørsmål:

Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Hvilke tiltak er relevante?

Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Hvilke tiltak anbefales og hvorfor?

Hva er forutsetningen for en vellykket gjennomføring.

Omfang og grundighet: — Dersom tiltaket berører prinsipielle spørsmål, skal utredningen drøfte disse på en balansert, systematisk og helhetlig måte.

Utforming av lovforslag og forskrifter: Lovforslag og forskrifter skal utformes med utgangspunkt i Justis- og beredskapsdepartementets veileder «Lovteknikk og lovforberedelse».

Det er i dette høringsnotatet ikke opplyst om noen nye utredninger og vurderinger. At forskriftsendringen sendes på høring før de endringene i planene for bygging i naturreservatet, som skal være en forutsetning for utgrensing av en del av naturreservatet, er lagt fram, gjør at høringsinstansene ikke får anledning til å vurdere det faktiske grunnlaget for forskriftsendringen. I dette tilfellet er ikke «saken så godt opplyst som mulig» før den sendes på høring. Det er uheldig i forhold til forvaltningsloven § 37 1. ledd. Hvordan i all verden skal Statsforvalteren etterpå kunne si at «saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes» når høringsinstansene ikke har fått all informasjon av betydning for forskriftsendringen? Det virker som om det har vært viktigere å holde den svært korte behandlingstiden som Klima- og miljødepartementet har satt enn å utarbeide et ordentlig høringsnotat.

Selv om regjeringen har gitt klart uttrykk for at forskriften om Lågendeltaet naturreservat skal endres ved at et område skal tas ut av reservatet, må vel utredningsinstruksen følges?

Jeg savner først og fremst en ordentlig vurdering av om forskriftsendringen med tilbakeføring av område som ble funnet fredningsverdig for over 30 år siden, er tilrådelig. Det mangler fullstendig i høringsnotatet, men burde vært grundig gjennomgått og vurdert, særlig sett i lys av Miljødirektoratets uttalelse da de fattet vedtak i klagen over Statsforvalterens dispensasjonsvedtak.

Høringsnotatet er ugreit. Det vises flere steder til annen informasjon som ikke er helt enkelt å finne. Med kort høringsfrist og ugrei saksbehandling burde den øvrige informasjon, som statsforvalteren mener er så viktig at det henvises til den i høringsnotatet, vært inntatt i høringsnotatet.

Begrepsbruken er til dels svært spekulativ. I første avsnitt i oppdragsbeskrivelsen sies det at det er en forutsetning for grenseendring at det skal gjennomføres «miljøforberedende» tiltak. Det er ikke mulig å komme med «miljøforbedrende» tiltak i forbindelse med denne veitbyggingen. I beste fall er det tiltak som vil kunne gi en ubetydelig reduksjon av de miljøskadene som veien slik den er planlagt vil medføre. Attpå til er det overlatt til Nye Veier AS å komme med ytterligere «miljøforbedrende» tiltak, utover de som følger av Statsforvalterens vedtak av 25. april 2022. Er Nye Veier AS den rette instans til å finne fram til skadereducerende tiltak, lurer nå jeg på. Det er jo de som til tross for at de måtte vite at området var fredet, startet planlegging av vei tvers gjennom området. Det viser at de har tatt lite hensyn til miljøet og fredningsforskriften og tvunget fram en svært uheldig løsning. Hvordan skal vi kunne stole på at de denne gangen foretar en god nok vurdering av hva som kan gjøres for å redusere skadene prosjektet deres vil påføre naturreservatet? Dette er tiltak som Nye Veier AS i tilfelle burde hatt med i planleggingen helt fra starten av. Når de foretok seg noe så uhørt som å planlegge vei gjennom et naturreservat, så burde de allerede fra første dag, hatt for øye at skadene måtte bli så minimale som overhodet mulig, men slik er det tydeligvis ikke. For det første har Statsforvalteren i sitt vedtak kommet med flere tiltak og nå viser det seg at det er behov for enda flere. Det sier sitt om at Nye veier AS sin planlegging har satt naturvern hensyn til side i sin planlegging. Nye veier AS og de lokale myndighetene kan umulig ha fulgt utredningsinstruksene fullt ut. Det er sterkt kritikkverdigg.

Etter å ha søkt opp forskriften som skal endres på Lovdata, ble jeg meget forvirret. Det dukket nemlig opp to fredningsforskrifter fastsatt samme dag:

Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland fastsatt 1990-10-12 med nr. 827

Forskrift om fredning av Lågendeltaet fuglefredningsområde, Lillehammer kommune, Oppland fastsatt 1990-10-12 med nr. 828

De to forskriftene har samme oppbygging og på noen områder likelydende tekst. På andre områder er teksten ulik noe som vel representerer at den ene forskriften bare omfatter hensyn til fuglelivet.

Dette viser klart at man i 1990 fant det nødvendig med ekstra vernevedtak for fuglene i området. Området etter fuglefredningsforskriften omfatter langt færre gnr./bnr. enn naturreservatforskriften. Ved en rask sjekk fant jeg også at ikke alle gnr./bnr. i fuglefredningsforskriften er med i naturreservatforskriften. Ifølge fuglefredningsforskriften er fuglefredningsområdet på 775 dekar der så å si alt er landareal og ifølge naturreservatforskriften er reservatet på 7 230 dekar hvorav ca 495 er landareal. Dette betyr at på land er fuglefredningsområdet betydelig større enn naturreservatet.

Fuglefredningsforskriften er ikke omtalt i høringsnotatet og statsforvalteren har dermed heller ikke foreslått å endre den. Nå mangler jo høringsnotatet for endring av naturreservatforskriften angivelse av hvilke gnr./bnr. som ligger i det området som skal tas ut av naturreservatområdet så det er umulig å finne ut om dette berører deler av fuglefredningsområdet eller ikke. Uansett burde dette vært omtalt i høringsnotatet. Om fuglefredningsforskriften kanskje ikke direkte dekker det området som skal tas ut av naturreservatforskriften, så berøres kanskje området likevel av det planlagte veiarbeidet og de andre tiltakene som nevnt angående den gamle veien.



Kartutsnittet som er tatt inn i høringsnotatet gir ikke noe ordentlig inntrykk av omfanget av naturinngrepene. Målestokk på kartet er ikke angitt. Er det skraverte feltet eksisterende naturreservat? Det skraverte feltet dekker over elva, øyer og øvrige områder som ligger innenfor det feltet som skal tas ut av reservatet? Hva har forfatterne tenkt at noen skal kunne finne ut av dette kartutsnittet? Er det bare satt inn for å forvirre høringsinstansene?

Høring om forskriftsendring har ingen verdi så lenge de skadereduserende tiltakene ikke er kjent når forskriftsendringen sendes på høring. Når høringsfristen attpå til bare er 2 måneder inkludert påskeferien og for noen også vinterferien og på toppen med et svært overfladisk og mangelfullt høringsnotat, dette som en ren overkjøringssak.

Saksbehandlingen etter høringsfristen er også svært knapp. Innen høringsfristens utløp må vel Nye Veier AS ha kommet med sine skadereduserende tiltak. Disse forslagene må da sammen med høringssvarene vurderes ordentlig. Er de skadereduserende tiltakene gode nok, må jo bli hovedspørsmålet. Høringsinstansene holdes helt utenfor disse viktige vurderingene. Statsforvalteren skal så underrette Miljødirektoratet den 11. mai og så får Miljødirektoratet en utrolig kort frist til å behandle saken. Allerede mandag 22. mai skal de gi Klima- og miljødepartementet sin tilråding. 11. mai er en torsdag. Uken etter er det 2 ekstra fridager, 17. mai og Kristi himmelfartsdag, pluss en inneklemt arbeidsdag fredag 19. Her blir det dårlig tid til grundig og troverdig saksbehandling.

Klima- og miljødepartementet har i sitt oppdragsbrev til Miljødirektoratet i første avsnitt bedt om **utredning** av forslag til **endring** av det geografiske virkeområdet til forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat. Jeg finner ikke omtale av noen slik utredning i det utsendte høringsnotatet.

Klima- og miljødepartementet ber i annet avsnitt i brevet om at forslaget også skal omfatte vurdering av behov for eventuelle bestemmelser i verneforskriften om unntak for eller spesifiserte dispensasjonsbestemmelser om drift og vedlikehold av den infrastrukturen som vil bli liggende innenfor eller inntil det geografiske virkeområdet til forskriften om endringen gjennomføres. Jeg finner ingen omtale av vurdering av dette i høringsnotatet.

Klima- og miljødepartementet ber i tredje avsnitt i brevet om at det i høringsnotatet skal opplyses om at det er en forutsetning for grenseendring at det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Det er dårlig omtalt i høringsnotatet. «Miljøforbedrende» er et misvisende begrep i denne sammenhengen. «Skadereduserende» mener jeg er mye mer dekkende for hva det er snakk om.

Klima- og miljødepartementet ber Miljødirektoratet ha dialog med Nye veier AS om forslaget til forskrifts- og grenseendring. Det går ikke fram av høringsnotatet at slik dialog er gjennomført eller iverksatt verken med statsforvalteren som er delegert oppdraget eller med Miljødirektoratet.

Klima- og miljødepartementet ber i sjetten avsnitt i brevet om at tilrådingen også skal omfatte forslag om vern av kompensasjonsareal. Dette er også dårlig behandlet i høringsnotatet.

Avsnittet Forslag til forskriftsendring er ufullstendig og mangler kommentarer til hvert endringsforslag. Det virker ikke som de som har skrevet dette avsnittet har kunnskap om hvordan et høringsnotat skal utformes. Det er svært usaklig. Til tross for at Miljødirektoratet har fastslått at det ikke er anledning til å gi dispensasjon fra verneforskriften, skriver statsforvalteren: «I og med at planleggingen av dette arbeidet har kommet langt og vi har et bilde av hva som må gjøres innenfor verneområdet, kunne man ha sett for seg dette som noe verneforskriften kan tillate direkte. På grunn av muligheten for uforutsette endringer vil vi likevel foreslå dette som en dispensasjonsbestemmelse.» Det virker som om statsforvalteren ikke har forstått Miljødirektoratets

avgjørelse om at det ikke er adgang til å gjøre de aktuelle fravik fra verneforskriften. Miljødirektoratets vurdering av det, er også godtatt av Klima- og miljødepartementet. I lys av dette burde ikke statsforvalteren kommet med denne kommentaren som heller ikke hører hjemme i en beskrivelse av forslaget til forskriftsendring.

Argumentasjonen omkring prinsippene i naturmangfoldloven er ugreie. Til tross for statsforvalteren på s. 4 og 5 flere steder har uttalt at konsekvensene av bygging og drift av ny bru «ikke er utredet» eller «ikke kjent» og at det enda flere steder beskrives alvorlige konsekvenser, presterer de på s. 8 å skrive: «Vi mener kunnskapsnivået er godt.» Deretter fortsetter de med å beskrive alvorlige negative virkninger. Og så: «Hvor stort bidrag selve brua over Lågen og Våløya har å si for den samlede belastningen på økosystemet i et større perspektiv jamført med allerede gjennomførte inngrep, og også effekten av ny E6 utenfor eksisterende naturreservat, **er ikke kjent, ...**». Innholdet i de ulike setningene i dette avsnittet «henger ikke på greip». Og så fortsetter de: «Dette negative bidraget på den samlede belastningen forventes å reduseres med «miljøforbedrende» tiltak som Nye veier AS gitt i oppdrag å utrede.» «Miljøforbedrende» er vel et uoppnåelig drømmescenario. Det beste Nye veier AS kan greie å komme opp med er «skadereduserende» tiltak og da blir spørsmålet om de tiltakene de etter å planlagt i mange år, kan forventes å kunne finne på, vil være tilstrekkelige om de skulle finne noe som de egentlig burde ha funnet langt tidligere i sin planlegging.

Både beskrivelsen av grunnlaget for forskriftsendringen og av de enkelte endringsforslag er svært mangelfulle. Hovedhensikten med forskriftsendringen er å tilbakeføre en del av et naturreservat (fuglefredningsområde?) slik at en motorvei kan føres gjennom området. Det er klaggjort av Miljødirektoratet og akseptert av Klima- og miljødepartementet at det ikke er grunnlag for å gi dispensasjon for slik utbygging. Da står man tilbake med et høyst prinsipielt problem. Er det forsvarlig å omgå fredningsvedtak ved å endre fredningsforskriften? Utgangspunktet for vurderingen bør være at veimyndighetene (etter hvert Nye Veier AS) burde ha respektert naturreservatet og fuglelivet og funnet en annen løsning. Grunnlaget for en forskriftsendring som innebærer et så inngripende inngrep i et naturreservat og fuglefredningsområde, må være at det er absolutt nødvendig med en ny vei. Men høringsnotatet mangler en «balansert, systematisk og helhetlig» drøfting av nødvendigheten av den foreslått veitrase. Mange mener jo at den eksisterende veien har god nok kapasitet til å ta av trafikken forbi Lillehammer. Den viktigste utredningen i denne hørings-saken mangler altså helt. Det er om det er absolutt nødvendig å legge en ny vei gjennom et naturreservat hvor det allerede for over 30 år siden ble lagt til grunn at det ikke skal bygges vei gjennom reservatet se forskriften fastsatt ved kronprins res.

Jeg savner en bedre konsekvensanalyse av virkningene av bygging og senere bruk og vedlikehold av den nye veien. Jeg vil anta at i første omgang er det anleggsperioden som vil påføre området mest skade. Det er sagt veldig lite om hvordan man har tenkt å minimere denne skaden og om og i tilfelle hvordan ødeleggelsene som nødvendigvis må komme som en følge av at store maskiner skal heises inn i området, kan repareres og hvor mange år det antas at det vil ta før ødelagt natur er restituert. Jeg kunne derfor ønsket en særskilt redegjørelse om det og så en om hva selve brua vil bety bare å være der og hva trafikken på brua vil føre med seg av ulemper og forurensing av området: avgasser, gummirester fra slitasje av dekk, støv, salt, grus, regnvann som fører med seg avfallstoffer fra veien osv. Hva om det skjer en ulykke på brua med påfølgende søl av bensin-/diesel eller fra biler som kan forurense lågendeltaet, røyk fra eventuell brann i biler osv.? Til slutt er spørsmålet hvilken belastning på miljøet som kontroll og vedlikehold av stolper og brukonstruksjon vil medføre for naturen i framtida.

Innlandet fylke. Derfor må forskriftsnavnet justeres slik at fylkesnavnet blir korrekt. I punkt II står det: «fylkesmannen i Oppland, Direktoratet for naturforvaltning og i Miljøverndepartementet.» Her er alle navnene endret siden verneforskriften ble fastsatt. Disse bør justeres til: «statsforvalteren i Innlandet, Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet»

Ovenstående gjelder også fuglefredningsforskriften som har samme oppbygging som naturreservatforskriften. Samtidig burde det vært vurdert om noen av de foreslått endringene i naturreservatforskriften også berører tilsvarende bestemmelser i fuglefredningsforskriften. Se punkt IV nr. 3. I nr. 4 burde vel også droner som har kommet etter at forskriften ble vedtatt legges til. Det ville jo være effektivt å ta med alle endringsbehov samtidig.

For det første mangler det viktigste punktet, nemlig endringen av det geografiske området for naturreservatet. Det er jo det første Klima- og miljødepartementet ber om i sitt oppdragsbrev.

Gjeldende forskrifter punkt II regner opp hvilke gnr/bnr som berøres. Høringsnotatet oppgir ikke hvilke gnr/bnr som berøres av endringsforskriften verken når det gjelder det området som skal tas ut av naturreservatet eller andre deler av reservatet som berøres av forslaget til forskriftsendring.

Annet avsnitt i punkt II angir arealet for fredningsområdet. Her må størrelsen av arealet som fredningsområdet dekker justeres, men opplysning om den nye arealstørrelse mangler i utkast til endring for verneforskriften.

Så til de endringene som er tatt med i høringsutkastet:

Romertall V – Her er «V» foreslått endret til «Punkt V (direkte hjemmel)». Under V nr. 5 der er vedlikehold av vann- og kloakkledninger endret til vann- og **avløpsledninger**.

Romertall VI – Her er «VI» foreslått endret til «Punkt VI (søknadspliktig tiltak)». Under VI er nr. 7 foreslått endret og i tillegg er det foreslått nye punkt nummerert som 9, 10, 11 og 12. Er det bare slurv at punkt 8 ikke er med?

Nr. 7 har fått et nytt tillegg: framføring av nye jordkabler, vann- og avløpsledninger **inkludert etablering av utslippspunkt**.

Fuglefredningsforskriften har tilsvarende nr. 7, men der er det ikke foreslått noen endringer. Hva blir da gjeldende for de områdene som dekkes av begge forskriftene?

Jeg finner ingen direkte kommentar til denne endringen og heller ikke til endringen i V nr. 5. Vannforvaltning er omtalt under overskriften: Vannforskriften § 12, men for det første forstår jeg ikke det som skrives og der og for det andre finner jeg ingen forklaring på dette med etablering av utslippspunkt. Jeg lurer på om det er utslipp av regnvann som har falt på brua og blitt forurenset av veistøv mm. og/eller fra veien på hver side av brua. Eller er det andre tiltak. Endring av et bekkeløp er omtalt i første avsnitt s. 5. Her er det konsekvenser for gyteområde for fisk når Kollefallbekken må legges om på grunn av at et brukar er planlagt der den renner ut. Bever bruker også bekken står det. Det burde vært utarbeidet en særskilt forklaring til endringene i V nr. 5 og VI nr. 7.

Nr. 8 mangler

Nr. 9 er foreslått å lyde: «nødvendig anleggsarbeid og etablering av midlertidig anleggstiltak i naturreservatet, i forbindelse med bygging av ny bru som del av prosjektet E6 Roterud – Storhove. Motorferdsel og bruk av drone kan kun tillates i perioden 1. oktober til 31. mars»

Hvordan skal dette avstemmes mot fuglefredningsforskriften IV nr. 4?

Det finnes ingen direkte kommentar til denne endringen. Jeg forstår ikke behovet for denne endringen. Området som berøres direkte av bygging av den nye veien skal etter oppdragsbrevet fra Klima- og miljødepartementet tas ut av naturvernområdet. Er det da nødvendig med den ordlyden nr. 9 har fått? Det området som tas ut av naturreservatet må da være så stort at det omfatter hele det området som blir direkte berørt. Betyr dette at velutbyggingen vil berøre en mye større del av naturvernområdet enn det som skal tas ut av naturreservatforskriften??? Her er det mange uklarerheter.

Burde disse unntakene vært begrenset til det området som skal tas ut av naturreservatet og eventuelt det nærmest tilgrensede området av naturreservatet. Det bør vel ikke gjelde hele naturreservatet?

Nr. 10 er foreslått å lyde: «nødvendig anleggsarbeid og nye konstruksjoner i naturreservatet, i forbindelse med vedlikehold og oppgradering av E6»

Hva er forholdet mellom dette forslaget og V nr. 4 både i naturressursforskriften og fuglefredningsforskriften V nr. 4 som er likelydende.

Det finnes ingen direkte kommentar til denne endringen. Så langt jeg forstår gjelder dette oppgradering av den eksisterende E6. Hvilke nye konstruksjoner er det snakk om? Hvordan vil dette påvirke naturreservatet? Her mangler det informasjon.

Nr. 11 «miljøforbedrende tiltak på Lillehammer bru for å styrke verneverdiene»

Det framgår ikke om dette også berører fuglefredningsforskriften. Hva gjelder da i det området som dekkes av begge forskriftene.

Det finnes ingen direkte kommentar til denne endringen. Hva som menes med «miljøforbedrende» tiltak og «verneverdier» er svært uklart. Høringsnotatet har ingen beskrivelse av de aktuelle tiltakene.

Nr. 12 «miljøforbedrende tiltak i forbindelse med omlegging av Kollefallbekken»

Det framgår ikke om dette også berører fuglefredningsforskriften. Er dette et område som dekkes av begge forskriftene.

Beskrivelsen: «Det vil også tas inn en bestemmelse som åpner for å legge til rette for tiltak innenfor naturreservatet ved omlegging av Kollefallbekken av hensyn til naturverdiene.» er svært uklar. Hvor går denne bekken og hvilke deler av den skal legges om. Hva menes med «naturverdiene»? Hvilke verdier er det snakk om? Mener man virkelig at det skal kunne foretas endringer av bekkeløp inne i naturreservatet? Det vil vel bety et stort inngrep med maskiner?

Forskriftsutkastet inneholder ikke noe om freding av erstatningsområde. Siden gnr./bnr. som omfattes av endringsforskriften ikke er angitt, blir det vanskelig å se om området likevel er tenkt utvidet i en eller annen retning. Men da det krever andre tiltak først, er det svært lite sannsynlig at det er tilfellet.

Freding av et helt annet område som ligger så langt unna Lågendeltaet at det ikke kan sees som et sammenhengende reservat, er en skinnmanøver. Det avhjelper ikke reduksjonen av naturreservatet i Lågendeltaet. Dessuten så må det påpekes at dersom det aktuelle erstatningsområdet er så verdifullt så burde det fredes i egenskap av sin egen verdi, ikke som reserver for reduksjon av en del av Lågendeltaet. Noe annet blir med respekt å melde helt tullete.



Nye Veier AS

28.04.2023

## **NY E6, MOTORVEG, BRU OG AVBØTENDE TILTAK. HØRING OM ENDRING AV VERNEFORSKRIFTEN FOR LÅGENDELTAET NATURRESERVAT. NYE VEIER AS.**

Lågen fiskeelv sone 1 organiserer grunneiere og fiskerettshavere på strekningen Vingnesbrua – Hunderfossen. Vi forvalter fisket, har eget oppsyn og selger fiskekort.

Den 10.2. vedtok Regjeringen vestsidealternativet for ny E6 og bygging av ny bru over Lågen og Våløya ved Hovemoen. Det krever en endring av verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat for å åpne en korridor for ny bru. Forslag til endring av verneforskriften ble sendt ut av Statsforvalteren 1.3. med høringsfrist 1.5. Nå var avbøtende tiltak og «miljøforbedrende tiltak» en viktig del av Regjeringens beslutning 10. februar. Den delen av Regjeringens oppdrag er som kjent delegert til Samferdselsdepartementet og videre til Nye Veier AS. Det er ikke lagt opp til noen offentlig høring om avbøtende og miljøforbedrende tiltak, men vi regner med Nye Veier AS er åpne fra innspill fra en organisasjon som forvalter fisket i Lågen.

Mjøsa og Lågen har unike fiskestammer av hunderørret og lågåsild. Vi skal ikke så langt tilbake i tid før fiske etter ørret, harr og lågåsild om høsten var langt mer omfattende enn i dag og en viktig del av matauk og kosthold.



Notfiske i Lortvarpet 1976. Bilde fra Anno Norsk Skogbruksmuseum.



Mælkrakk ved Sundgården, 1962 Bilde fra Anno Norsk Skogbruksmuseum.



For fisk på vandring kan en ny bru med pilarer ute i elva fort bli en trussel. Det er først og fremst anleggsfasen som blir utfordrende for fisk, mens påvirkning i driftsfasen vil avhenge av hvordan belysning, vegsalt og avrenning blir håndtert.

I sitt høringsdokument av 1.3.23 sier Statsforvalteren blant annet:

«Det finnes 20 fiskearter med fast tilhold i Mjøsa, og alle unntatt én av disse artene har sitt viktigste gyteområde i Lågendeltaet/nedre del av Lågen. Storørretbestandene i Norge vurderes som nasjonalt verneverdige, og Mjøsa med blant annet Lågen er forslått som et nasjonalt storørretvassdrag. Det kan nevnes at Hunderørreten er av nasjonal verdi for både vassdraget og naturreservatet.»

Videre sier Statsforvalteren om fisk:

«Den viktigste funksjonen for fisk av foreslått utgrensa areal ved Våløya er at dette er en del av en vandringskorridor. Fisk fra Mjøsa som har sine viktigste gyteområder oppstrøms Våløya er blant annet harr, sik og lagesild. Også Hunderørreten og andre ørret-stammer vandrer hovedsakelig forbi gjennom Lågendeltaet og opp i Lågen for å gyte. Som leveområde utgjør sideløpet til Lågen mellom Våløya og Hovemoen et stille gruntområde med evjer og viker, og med gode kantsoner av skog samt god undervegetasjon av vannplanter. Dette er egne habitat som gyte- og oppvekstområde for vårgytere som karpefisk, gjedde, abbor, hork og muligens også som oppvekstområde for lake. Det ligger også et mulig gyteområde for harr, og kanskje også ørret, ved utløpet av Kollefallbekken i Lågen. Kollefallbekken er en bekk med årssikker vannføring som ligger ved vestre brulandkar, og som derfor må legges om.»

## **NÅ SITUASJONEN.**

Det er lett å glemme det alle i Lillehammer vet, og som det blir snakket og skrevet om hver høst. Lågåsild fisket er bare en skygge av hva det en gang var – et næringsfiske og viktig matauk som mange tok del i. Fisket i Lågen etter harr i september er nærmest helt slutt. Senest på en stor konferanse den 17.11.22 i regi av Vassdragsforbundet, fikk vi bekreftet fra Norsk Institutt for Naturforskning det vi i flere år har vært klar over: bestandene av harr og lågåsild har gått sterkt tilbake. Når bestander av fisk går tilbake, må en se på hva som har skjedd av endringer i fiskens livsmiljø. De fysiske inngrepene er to bruer bygd på 1980 tallet, Lillehammer bru og Gausdalsarmen. Begge med lyssetting om natten og salting av vegbanen høst og vår. Mjøsa har lenge hatt, og har fortsatt et nivå av kvikksølv og PCB over anbefalt nivå. Noen peker på flommene i 1995, 2011 og 2013. Predasjon fra skarv og måker har sikkert en del å si. Klimaendringer har ført til at vannet i Mjøsa har blitt 2 ° C varmere fra 1972 til 2021, noe som kan påvirke oppgang av fisk i Lågen.

Lågen er vandringsvei for Hunderørret, som er en av verdens mest storvokste brunørret stammer. Den regnes som nasjonalt verneverdig og er klassifisert som sårbar. Den største utfordringen for Hunderørreten er Hunderfossen kraftstasjon og den tilhørende demningen. Regulanten ble i sin tid pålagt å sette ut settefisk, som en kompensasjon for ødelagte gyteområder nedstrøms demningen. Dette pålegget opphevet Statsforvalteren den 29.07.2020. Flere organisasjoner påklaget vedtaket. Den 12.02.2021 oversendte Statsforvalteren klagen til Miljødirektoratet. Klagen er d.d. ikke behandlet og avgjort.



Skarv -fortrinnsvis mellomskarv – er en ny fremmed art i Innlandet som spiser store mengder harr og lågåsild på gytevandring i Lågen. Det ble søkt om fellingstillatelse i naturreservatet i 2017 og 2018, men Fylkesmannen og Miljødirektoratet avsto begge ganger. (Det blir jaktet lovlig på skarv utenfor reservatet, på øyer i Mjøsa og oppstrøms Hunderfossen).

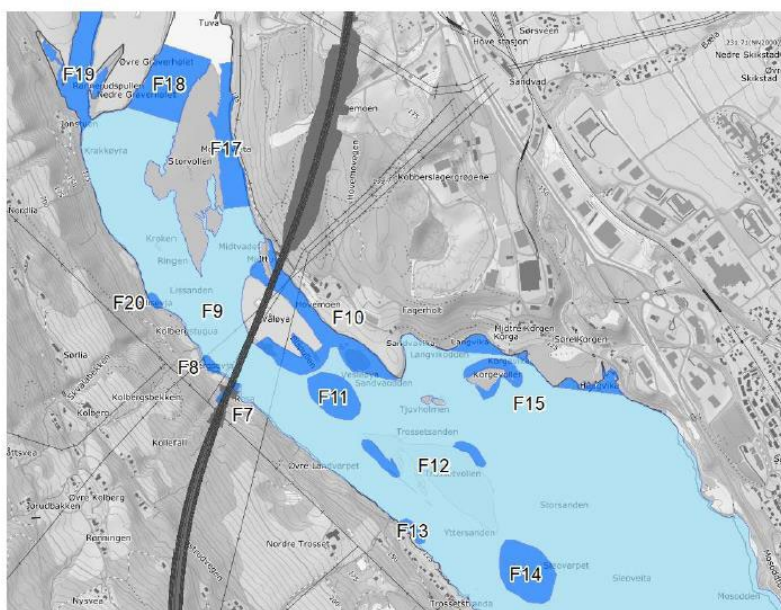
Krøkle vandrer mot Vingromlandet og opp i Lågen i mai-juni. Krøkle er hovednæringen for storørreten, og den følger etter og spiser krøkle i Lågendeltaet, noe som lokalt er omtalt som «krøkleure». I perioden 2010-2021 er det observert til dels store gyte-innsig av krøkle.<sup>1</sup>

Harr vandrer opp i elva for å gyte i mai-juni. Så kommer hunderørreten på gytevandring i juli-august-september. I oktober går lågåsilda opp for å gyte oppstrøms Brunlaugbrua. Lågåsild vandrer ut igjen til Mjøsa i månedsskiftet oktober-november. Hunderørret som har vokst opp i Lågen vandrer ut til Mjøsa når den er 4-5 år gammel. Det skjer i mai – juni. Det pågår altså gytevandring opp elva og nedvandring til Mjøsa av ulike fiskeslag fra mai og ut oktober.

### KONSEKVENSER FOR FISK AV NY BRU OVER LÅGEN.

Nye Veier AS sier selv i reguleringsplanen for ny E6 at pilarene for ny bru kan gi barrierevirkninger som fører til endret vandringsatferd for fisk, og konstruksjonenes fysiske effekt i elva kan også endre dynamikken i fiskesamfunnet. Anleggsperioden blir kritisk for fiskeoppgang og gyteforhold. I samband med molobygging ut i elva og støping av fundament for nye brukar, kan fort elva grave bort masser, slik at vi får masseforflytning. Graving i elvebunnen vil føre til grums og slam i vannet, som hindrer fiskeoppgang. Avrenning fra tunneldriving og annet anleggsarbeid på land kan forurense elva.

Kartet nedenfor viser ny bru og viktige gyteplasser for fisk i Lågendeltaet.



<sup>1</sup> Observasjoner av gyte-innsig med krøkle på gyteområder i Lågendeltaet naturreservat 2010 – 2021. Finn Audun Grøndahl, notat 2021, Randsfjordmuseet.



I driftsfasen for ny motorveg vil vi peke på to forhold. Det ene er lyssetting av brua. Lys ut i elva om natten er uheldig med tanke på fiskens vandring og gyting. Reguleringsplanen forutsetter 2 meter høye støyskjermer der lys er montert på toppen av skjermen og bare skal belyse vegbanen. Er denne formen for lyssetting tillatt på motorveg med fartsgrense 110 km/t? Vil den med andre ord være sikker nok for biltrafikk nattetid? Vil nedskalering av motorvegen til fartsgrense 90 km/t gjøre det enklere å hindre belysning ut i elva om natten? Motorveg med fartsgrense 110 km/t krever også bar vegbane og salting gjennom hele vinterhalvåret. Avrenning av vegsalt til Lågen vil opplagt være uheldig. Ifølge reguleringsplanen skal det «om nødvendig» bygges en fangdam for overflatevann fra vegbanen med ett-trinns rensing og så avløp til Lågen. Plasseringen er i Hovemoen ved vegkryss og avkjøring til Gausdal og Lillehammer nord. Så langt vi kan se vil en fangdam der bare samle overflatevann fra stigningen videre nordover fra vegkrysset, og ikke fra overflatevann på brua over Lågen.

Krøkla har gytevandring langs Vingromlandet og i Lågendeltaet så langt opp som mot Sundgarden. Gyteplasser finnes både langs med Vingromlandet sør for Øyresvika og i selve deltaet. Masseutfylling i Mjøsa kan ødelegge gytesubstrat. Det samme gjelder molobygging og graving i elva for brupilarer. Ut fra den økologisk viktige funksjonen krøkle har – som fôrressurs for hunderørreten – er det viktig at dens gyteområder ikke blir skadet og redusert.<sup>2</sup>

#### **AVBØTENDE TILTAK.**

Det avgjørende for fisk er hvilke konsekvenser bygging og drift av ny motorvegbru får å si for fiskevandring opp og ned i Lågen. Det er stor fare for negative konsekvenser. Da må en se på flere ulike tiltak som kan forbedre forholdene for fiskens livsmiljø. I prioritert rekkefølge ber vi om at:

1. Anleggsarbeid på ny bru og graving i elva må avgrenses til vintermånedene fra november til april. I sommerhalvåret vil opp- og nedvandring av fisk bli forstyrret.
2. Tiltak som skjermer mot vegbelysning ut i elva fra både ny bru, Lillehammer bru og Gausdalsvegen (FV 255). Ny bru: Fangdam for overflatevann og vegsalt fra vegbanen med ett-trinns rensing og så avløp til Lågen, på begge sider av ny bru. Aktuelt også for Gausdalsvegen og Lillehammer bru?
3. Overvåking av vassdraget ved NINA før, under og etter anleggsarbeidet. Det gjelder både forurensing, forholdene for fisk på vandring og selve fiskebestanden. Dersom det blir observert nedgang i en eller flere fiskebestander, må en sette i verk tiltak som omtalt nedenfor.

Dersom overvåking av fiskebestandene viser nedgang i populasjonen, og det har en sannsynlig årsakssammenheng med anleggsarbeidet, er følgende tiltak aktuelle:

- I. Hvis vandring av Hunderørret blir forstyrret og oppgangen avtar: Gjenopptakelse av settefiskprogrammet i settefiskanlegget i Hunderfossen. Opplandskraft DA ved Hafslund Eco er eier pr. i dag. En eventuell gjenopptakelse av settefiskprogrammet

---

<sup>2</sup> Grøndahl med flere. Krøkla – Nøkkelen til Mjøsas store fiskeavkastning. Mjøsmuseets årbok 2015 s. 151-165.





- krever at Nye Veier AS eller Samferdselsdepartementet leier anlegget og tar kostnaden med å produsere settefisk.
- II. Lågåsild. Kartlegge gyteforholdene (bunnssubstrat) i Hølsaundet og på strekningen Drotten – Hølsaundet. Ved behov legge ut gytegrus. Tillate jakt på skarv i ordinær jakttid i Lågendeltaet nord. Jakt på tilsvarende vilkår som utenfor reservatet, det vil si etter reglene i jaktloven og tilhørende forskrifter. Tillate jakt på måke i Lågendeltaet nord.
  - III. Harr. Legge ut gytegrus i gyteområdene for harr. Det vil også være et biotopforbedrende tiltak for ørret. Tillate jakt på skarv i ordinær jakttid i Lågendeltaet nord. Jakt på tilsvarende vilkår som utenfor reservatet, det vil si etter reglene i jaktloven og tilhørende forskrifter.

Flere av tiltakene har ikke direkte sammenheng med livsmiljøet for fisk i og ved ny E6 bru, men når først en fiskebestand blir desimert som følge av anleggsarbeid og inngrep i elva, må en sette inn avbøtende tiltak der det er mulig.

Biotopforbedrende tiltak er vi usikre på om det har noen hensikt å si så mye om. Hittil har det vært mest fokus på fugl, kraftledninger over Lågen fra Hovemoen og støydempende tiltak på Lillehammer bru (dagens E6). Det vil si avbøtende tiltak for fugl. Vi tviler vel på om det blir igjen penger til miljøforbedrende tiltak for fisk. Dessuten vil biotopforbedrende tiltak og naturrestaurering i naturreservatet og i fuglefredningsområdet kreve en prosess både mot grunneierne og i forhold til verneforskriften. Det blir det ikke tid til før Regjeringens vedtak om avbøtende og eventuelle miljøforbedrende tiltak. Det eneste mulige vi ser er om Regjeringen setter av penger til et prosjekt for naturrestaurering. Et mulig vinn – vinn naturrestaureringsprosjekt er gjenåpning av Vesle-Gausa på strekningen fra Blåbrua-Jorekstad og videre sørøstover og ut i Lågen. Det vil gjenskape en biotop for fisk og amfibier og samtidig være et flomdempingstiltak for idrettsbanen på Jorekstad og for dyrka mark på Bronsøya. Restaurering av noen av flomveitene (naturlige kanaler) på Jørstadvollene kan også være aktuelt.<sup>3</sup>

#### **VERNEFORSKRIFTEN.**

Korridoren for ny E6 bru deler Lågendeltaet naturreservat i to adskilte deler, henholdsvis nord og sør for ny bru. Når det nå blir vern av to geografisk adskilte områder i Lågendeltaet, må en også spørre om det oppstår to naturreservater. Det er ikke bare juridiske betraktninger som kan tale for to reservater, men også de to delene sine naturgitte egenskaper og lokalitet for henholdsvis jordbruk, fugl og fisk. Nord i reservatet på Jørstadvollene er det et kulturlandskap med et kulturbetinget biologisk mangfold, mens det i den sørlige delen av reservatet er mudderbankene og matfatet for trekkfugler som er det viktigste formålet med vern.

Det er spesielt av hensyn til lågåsild og harr - og jakt på skarv - vi mener verneforskriften bør ha ulike regler for i de to områdene. (En skarv spiser ca. 0,5 kg fisk pr. dag. Det er registrert opp mot 600 skarv i området i september - oktober, da harr og lågåsilda går opp i elva. Det vil si at skarv kan spise ca. 300 kg

<sup>3</sup> Eventuell restaurering av flomveiter må ikke føre til økt flomfare for dyrka mark.



pr. døgn. Harr er eksponert for skarv og den er sannsynligvis en av årsakene til at harrpopulasjonen har gått sterkt tilbake. Med tre ukers vandrings tid for lågåsilda blir skarven sin potensielle fangst 6300 kg, altså et vesentlig innhogg i populasjonen. Med grunnhov, garn og not fisker vi ikke mer enn noen hundre kilo pr. år. I tidligere tider var fangstene av lågåsild alt fra 10 til 136 tonn pr. år. Kilde: Lågåsild-fisket i Fåberg, forfatter Magne Rugsveen, Norsk Skogbruksmuseum særpublikasjon nr. 7, 1985) <sup>4</sup>

Generelt bør jakt på fremmede og uønska arter være tillatt i ordinær jakttid. Det gjelder også de vanligste artene av måke, som jo er uønsket i Innlandet. Det er dels på grunn av predasjon på fisk, dels på grunn av faren for å overføre smitte til fiskepopulasjoner. Vi har overfor Statsforvalteren foreslått en endring i verneforskriften slik at det blir tillatt å jakte skarv og måke nord for ny E6 bru.

#### AVSLUTNING

Vi ber Nye Veier AS overfor Samferdselsdepartementet fremme tiltak som sikrer fiskepopulasjonene i Mjøsa og Lågen.

Med hilsen

For styret i Lågen fiskeelv sone 1

Johan Enger

Oddgeir Jørstad

Aadne Smidesang

Jan Fadnes

Kopi:

Lillehammer kommune

Statsforvalteren i Innlandet

<sup>4</sup> Kilder for oppgitte fangster av lågåsild er Amtmannens 5-års'beretninger (1851-1870), Fiskeriinspektørens innberetninger, Hartvig Huitfeldt-Kaas i boka Mjøsens fisker og fiskerier (1917) og fiskeribiolog Per Aass i boka sik og lagesildfisket i Mjøsa, Oslo 1978.

## Innspill til miljøkompenserende og avbøtende tiltak i forbindelse med ny E6-trasé forbi Lillehammer

Det er viktig at det er en solid og grundig prosess når man skal vurdere kompenserende, forbedrende og avbøtende tiltak knyttet til natur og miljø i Lågendeltaet i forbindelse med planlagt ny E6 forbi Lillehammer. Vi forutsetter at prosessen vil bygge på et bredt kunnskapsgrunnlag og at man involverer og benytter seg av etablerte fagmiljøer og lokal kunnskap. Det er fra regjeringshold uttalt at naturen skal komme i pluss etter at ny E6 er anlagt forbi Lillehammer og gjennom Lågendeltaet naturreservat. Vi har derfor store forventinger til at det vil komme betydelige miljøkompenserende tiltak som vi bedre tilstanden i naturreservatet.

Våre innspill til kompenserende tiltak er som følger:

- Nedskalere vegnormen og lavere hastighet på ny E6. Vil kreve mindre arealer og gi betydelig mindre støy fra trafikk.
- Rive eksisterende Lillehammer bru. Dagens Lillehammer bru krysser over en viktig del av deltaet for fisk og trekkende fugl. Til tross for ny planlagt bru, vil det fortsatt være betydelig trafikk her etter at den nye traséen er ferdigstilt. Denne trafikken er også beregnet til å øke i fremtiden.
- Legge dagens E6-trasé mellom Strandtorget og Hovemoen i miljøtunell. Dette vil skjerme boområder ved Mosodden og Busmoen, samt naturreservatet for betydelig støy, kunstig belysning og trafikk.
- Restaurere Gausa-deltaet. Her viser vi til innlegget «Deltaområdet i Gausa – et unikt gyte- og oppvekstområde for fisk» skrevet av Helge Grønlien, Finn Audun Grøndahl og Jon Museth, og publisert i GD 12.05.2023.
- Reetablere og restaurere strandsoner, kantvegetasjon og bunnsubstrat langs naturreservatets grense på østlig bredd fra Vingnes bru i sør til korgen i nord. Dette gjelder spesielt områder med fyllinger.
- Flytte dagens tursti som går på østlig bredd på strekningen fra Vingnes bru i sør til Korgen i nord bort fra strandkanten for å etablere/restaurere naturlig strandsone og kantvegetasjon.
- Fjerne kunstig belysning anlagt langs og i forbindelse med turstien ved Lågen på østlig bredd fra Strandtorget i sør til korgen i nord.
- Sikre vandring av fisk, og utbedre gyte- og oppvekstområder, oppover Bæla for storørret og andre arter som kommer fra Lågen. I dag er det bla kunstige installasjoner i elva som kan virke vandringshindrende.
- Sikre vandring av fisk, og utbedre gyte- og oppvekstområder, oppover Skurva. Dagens løsning med kulvert under dagens E6 hindrer vandring, gyting og oppvekst for fisk, og må utbedres.

- På strekningen Vingrom-Vingnes er det signalisert turveg på utsiden av ny E6. Dette vil kunne medføre ytterligere utfyllinger i Mjøsa. Strekningen innehar viktige grunntvannsområder for insekter og fisk som må skånes. Utfyllinger må unngås.
- Beplante eksisterende sletteområder på fyllinger langs reservatet med biotoper som styrker insektlivet til beste for dyr, fugl og fisk.
- Sikre alle bekker/sidelver innenfor reservatets grenser mot inngrep som påvirker økologien negativt i forbindelse med utbygging. Arbeide for å bedre den økologiske funksjonen i bekker/elver, som tidligere er påvirket.
- Bedre vandringsveger for fisk mellom Lågen og Rundtomevja på Fåberg, og se på miljøutbedrende tiltak i evja.
- Se på muligheter for gjenåpning av flomvannsløpene på Jørstadmovollen for å gjenskape naturlige forhold og leveområder for fisk og insekter.
- Gjøre tiltak på bru over Lågen fra Sundgården til Jørstadmoen og vegtrasé i tilknytning til denne (Gausdalsvegen 255) i nærheten av vassdraget med tanke på skjerming av lys, støy og avrenning.
- Fjerne det nye fugletårnet ved Korgen.
- Etablere et flerårig økologisk overvåkingsprogram for reservatet etter at ny E6 er etablert.

#### Tiltak knyttet til brukryssing ved Hovemoen/Våløya

- Sikre alle veiter og evjer rundt Våløya og Storvollen og vandring, gyting og oppvekst av fisk i disse mot inngrep, både under anleggsfase og etter at brua er ferdig. Området er viktig som gyte- og oppvekstområder for flere fiskearter i deltaet, og må bevares slik området fremstår i dag. Her er det særdeles viktig med lokal kunnskap. Veitene og evjene rundt Våløya og Storvollen er viktige funksjonsområder for fisk, og man må her være presis i planleggingen da veitene og evjene og deres funksjon varierer med ulike vannstander og årstider i deltaet. Enkelte evjer og veiter er viktige på lav vannstand, mens andre er viktige på høy vannstand.
- Unngå store inngrep i hovedløpet av Lågen ved Våløya. Strekningen er viktig som oppholdssted og vandringsveg for mange fiskearter.
- Høyspentledning som i dag strekker seg over Lågen ved Hovemoen må kables inn i den nye brukonstruksjonen.
- Det må legges betydelige ressurser i å skape støy- og lysskjerming på ny bru. Brua krysser Lågen i et viktig område for fisk og det drives et betydelig sportsfiske ved krysningpunktet og i umiddelbar nærhet sør og nord for krysningpunktet.
- Det er en forutsetning at brukonstruksjonen er sikret med hensyn til å unngå avrenning ut i vassdraget.

Med hilsen

Lillehammer sportsfiskerforening

Arkivreferanse: 2023/6593-2  
Arkivkode: K12/&13  
Saksbehandlere: Mari Olsen, Bjørn-Arild Sveen, Kari Hanne Klynderud Sundfør, Tina Amundsen, Annbjørg Backer  
Adm.enhet: Samfunnsutvikling - Klima, miljø og naturmangfold  
Dato: 30.04.2023

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	09.05.2023	

## Hørings svar: Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer

### Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1. Fylkesutvalget mener det er positivt at det nå gjøres endringer som muliggjør realisering av ny E6 mellom Roterud og Storhove, og støtter endringsforslaget slik det foreligger. Ny E6 i Innlandet og forbi Lillehammer er viktig for næringslivet, heltids- og deltidsinnbyggere, trafikkikkerhet, fremkommelighet og langtransport, samt for utvikling av bo- og arbeidsmarkedet i regionen.
2. For å redusere konsekvensene for naturmiljøet støtter fylkesutvalget at det utredes og gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Å legge eksisterende høyspentledninger i brukroppen bør være et prioritert tiltak. Tiltak som bedrer forholdene for friluftslivet bør også inngå i de miljøforbedrende tiltakene.

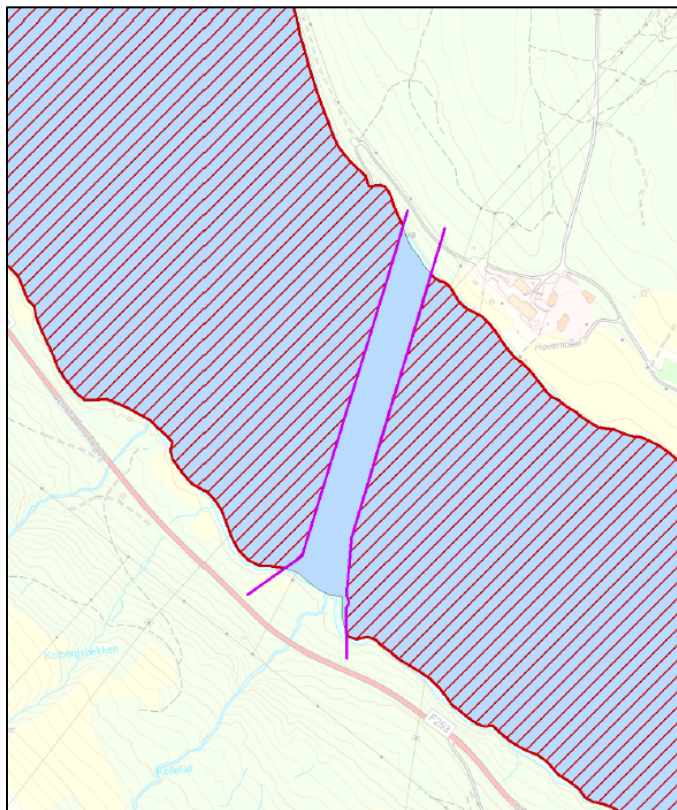
Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

## Bakgrunn

Innlandet fylkeskommune har mottatt høring av forslag om utgrensing av verneareal og endring av verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer kommune. Klima- og miljødepartementet ga den 10.02.23 oppdrag til Miljødirektoratet om å gjennomføre prosess med endring av forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, og Statsforvalteren i Innlandet fikk dette oppdraget fra Miljødirektoratet i brev datert 14.02.23. Statsforvalteren skal sende sin tilråding til direktoratet senest 11.05.23. Formålet med grenseendringen og eventuelle nye bestemmelser i verneforskriften er å legge til rette for å føre fram E6 i tråd med vedtatt reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove.

## Innholdet i endringsforslaget

Ny E6 vil etter gjeldende arealplaner krysse Lågendeltaet med ei bru på ca. 550 meter, der ca. 466 meter av brukroppen ligger innenfor dagens reservat. I forslaget har Statsforvalteren tatt utgangspunkt i at det kun er brua med det permanente beslaget knyttet til konstruksjonen som tas ut av naturreservatet. Dette arealet utgjør ca. 27 daa (figur 1). Det er her lagt inn en buffer på 3,5 m ut fra permanent beslag. Konkret betyr dette at verneforskriften ikke lenger vil gjelde for området som grenses ut av naturreservatet.



Figur 1: Viser areal som foreslås grenset ut fra Lågendeltaet naturreservat.

Noe av det midlertidige anleggsarbeidet vil, etter forslaget til utgrensing, likevel måtte skje innenfor verneforskriftens geografiske virkeområde. Dette kan også være tilfelle for konstruksjoner som ikke ligger i tilknytning til selve brua. Dette betyr at bestemmelser som åpner for midlertidige tiltak i forbindelse med anleggsarbeid knyttet til bygging av brua må tas inn i verneforskriften. Det foreslås derfor dispensasjonsbestemmelser som kan tillate nødvendig anleggsarbeid og fremtidig vedlikehold, samt miljøforbedrende tiltak. Utslipp av rensset overvann fra anleggs- og driftsfasen av veggen kan i hovedsak reguleres av

utslippstillatelse etter forurensningsloven, og tas derfor ikke inn som endringsforslag i verneforskriften. Endringsforslaget ser slik ut, der endringene er skrevet med kursiv tekst:

**Punkt V (direkte hjemmel)**

5.  
vedlikehold av kraftlinjer, jordkabler, vann- og *avløpsledninger*.

**Punkt VI (søknadspliktige tiltak)**

7.  
framføring av nye jordkabler, vann- og *avløpsledninger*, *inkludert etablering av utslippspunkt*.

9.  
*nødvendig anleggsarbeid og etablering av midlertidige anleggstiltak i naturreservatet, i forbindelse med bygging av ny bru som del av prosjektet E6 Roterud-Storhove. Motorferdsel og bruk av drone kan kun tillates i perioden 1. oktober til 31. mars.*

10.  
*nødvendig anleggsarbeid og nye konstruksjoner i naturreservatet, i forbindelse med vedlikehold og oppgradering av E6.*

11.  
*miljøforbedrende tiltak på Lillehammer bru for å styrke verneverdiene.*

12.  
*miljøforbedrende tiltak i forbindelse med omlegging av Kollefallbekken.*

**Konsekvenser av foreslått endring**

En direkte konsekvens av foreslått endring er at det legges til rette for å føre fram E6 i tråd med vedtatt reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove, noe som har stor samfunnsverdi. For andre tema skriver Statsforvalteren at den største konsekvensen for det biologiske mangfoldet av utgrensing av et areal fra naturreservatet ligger på et overordnet, landskapsøkologisk nivå. En høy tetthet av viktige leveområder for et bredt spekter av artsgrupper, innenfor et stort område med sammenhengende økologiske gradienter, gjør Lågendeltaet særlig robust og verdifullt. Sammenhengen mellom disse ulike funksjonsområdene er svært viktig, og verdien av intakte sammenhenger kan være like viktig som å ta vare på funksjonsområdene i seg selv. Under blir det gitt en kort beskrivelse av konsekvensene for ulike tema:

*Rettslige konsekvenser*

Verneforskriften vil ikke lenger gjelde for området som grenses ut av naturreservatet, noe som betyr at naturverdiene i det aktuelle området må ivaretas etter annet regelverk. Dette er blant annet forurensningsloven, lakse- og innlandsfiskeoven og plan- og bygningsloven.

*Fugl og øvrig vilt*

Foreslått utgrenset område omfatter fire avgrensede naturtyper, der totalt ca. 7 daa rødlistet naturtype og forekomster av tre-fire rødlistede arter omfattes av utgrensinga. Den artsgruppa som antas bli mest påvirket av utgrensningen er fugl. Den største påvirkningen vil trolig ikke være knyttet til kollisjonsrisikoen med selve brua, men heller barrierevirkning med påfølgende fragmentering. Det samme prinsippet gjelder også for vilt og insekter. I selve



traseen som foreslås grenset ut ligger blant annet matletingsområder for vanlige arter av vannfugl i både trekk- og hekkeperioden.

### *Fisk*

Den viktigste funksjonen for fisk av foreslått utgrensa areal ved Våløya er at dette er en del av en vandringskorridor. Veibygger sin vassdragstekniske modellering av vannstrømninger mm. har vist at brua ikke skal gi noen nevneverdige effekter på elvebunn og deltaet nedstrøms, men at det vil bli endringer i bunnforholdene under og i nærheten av brua. Pilarene med erosjonssikring vil kunne føre til endrede forhold for fisk, siden strømningsforhold blir endret. Dette er noe som kan virke positivt for enkelte fiskearter, men negativt for andre. Omfanget vil imidlertid være begrenset til området rundt brua, og ikke føre til store endringer i fiskesamfunnet i Lågendeltaet samlet sett.

### **Miljøforbedrende tiltak**

Det er en forutsetning for grenseendringen at det skal gjennomføres miljøforbedrende tiltak. Nye Veier AS har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å foreslå ytterligere miljøforbedrende tiltak, som vil bidra til å redusere konsekvensene for naturmiljøet. Planen for kompenserte tiltak utarbeides av Nye Veier AS sammen med lokale planmyndigheter, Statsforvalteren i Innlandet og i dialog med Miljødirektoratet, og skal være klar før det vedtas en grensejustering. Det er bedt konkret 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.

### **Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål**

Oppdeling av naturreservatet vil medføre en fragmentering av et viktig leveområde for mange arter. Dette er ikke i tråd med mål nr. 15 Livet på land, der hovedmålet er å beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer. Det er heller ikke i tråd med mål nr. 6 Rent vann og gode sanitærforhold, delmål 6.6, som sier at vi skal verne og gjenopprette vannrelaterte økosystemer. Bakgrunnen for foreslått endring, nemlig framføring av E6, støtter opp under mål 3 God helse og livskvalitet, delmål 3.6, der målet er å halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker innen 2030. Samtidig forringer vegtraseen gjennom deltaet denne delen av Lågen som rekreasjonsområde og bidrar slik sett til redusert livskvalitet. Det kan også være relevant å knytte prosjektet opp mot mål 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst, ved at prosjektet vil føre til sysselsetting av entreprenører og andre utførende. I forhold til mål 13 Stoppe klimaendringene vil ny E6 i valgt trase føre til økte klimagassutslipp fra trafikk sammenliknet med referansealternativet, på omtrent 180 000 tonn CO<sub>2</sub>-e over beregningsperioden på 40 år.

### **Generell vurdering**

Fylkeskommunedirektøren mener det er positivt at det nå gjøres endringer som muliggjør realisering av ny E6 mellom Roterud og Storhove. Ny E6 i Innlandet og forbi Lillehammer er viktig for næringslivet, heltids- og deltidsinnbyggere, trafikksikkerhet, fremkommelighet og langtransport, samt for utvikling av bo- og arbeidsmarkedet i regionen. Samtidig er arbeidet med miljøforbedrende tiltak viktig slik at de negative konsekvensene reduseres, og at det blir en god avveining mellom utvikling, samfunnsnytte og miljø.

### **Samferdselsfaglige merknader**

Som fremtidig vegeier av dagens E6 og Lillehammer bru forutsetter fylkeskommunedirektøren at Innlandet fylkeskommune involveres i planleggingen av eventuelle avbøtende tiltak som berører denne vegen.

### **Kulturvern faglige merknader**

Automatisk fredete kulturminner er behandlet gjennom gjeldende reguleringsplan for ny E6 Roterud-Storhove, inkludert foreslått utgrenset areal i Lågendeltaet naturreservat. Innlandet fylkeskommune har foretatt arkeologisk registrering av det aktuelle området uten funn av automatisk fredete kulturminner. Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven (kml) § 9 anses som oppfylt.

Rett vest/nordvest for bruløsning ligger Hovemoen med en større konsentrasjon av krigsminner i form av ammunisjonsdeponier med tilknyttede vegsystemer fra 2. verdenskrig. Hovemoen og vegene er et mye brukt turområde for lokalbefolkningen. Bruløsningen synes ikke å få nevneverdig innvirkning på hensynet til krigsminnene. Vi forutsetter at fylkeskommunen involveres i planleggingen av eventuelle kompenserende eller avbøtende tiltak.

### **Miljømessige merknader**

Fylkeskommunedirektøren mener vilkårene som ble satt i dispensasjonen fra verneforskriften bør benyttes som miljøforberedende tiltak etter endring av vernegrense og verneforskrift. Dette for å redusere barriere- og fragmenteringseffekter for særlig fugl. Tiltakene innebærer en brukonstruksjon uten overliggende bæring og som er lagt til rette for å håndtere kraftledninger i brukroppen. Videre at høyspentledninger merkes med fugleavvisere, tett støyskjerm benyttes, belysning rettes mot vegbanen, sikring av fremkommelighet for vilt under brua, og opprettelse av erstatningsareal. Som ytterligere miljøforberedende tiltak foreslår fylkeskommunedirektøren at de eksisterende høyspentledningene legges i brukroppen så tidlig som mulig.

Brutraséen ligger i den mest stille delen av naturreservatet og arealet der brua skal krysse er et mye brukt nærfriluftsområde i Lillehammer. Det har i dag en særlig høy verdi for kanopadlere og fiskere. I tillegg er Hovemoen et mye brukt tur- og treningsområde for lokalbefolkningen, der nærheten til Lågen er en vesentlig del av opplevelsesverdien. Fylkeskommunedirektøren forutsetter at disse aspektene også blir ivaretatt i det pågående arbeidet med de miljøforbedrende tiltakene.

### **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektøren mener det er positivt at det nå gjøres endringer som muliggjør realisering av ny E6 mellom Roterud og Storhove, og støtter endringsforslaget slik det foreligger. Samtidig er arbeidet med miljøforbedrende tiltak viktig slik at de negative konsekvensene på naturmiljø og friluftsliv reduseres, og ett av de viktigste tiltakene vil være å legge eksisterende høyspentledningene i brukroppen. Støyskjerming og sikring av gode passasjer og tilgjengelighet på tvers av utgrensingen vil også være av stor betydning.



**Innlandet**  
fylkeskommune

Samfunnsutvikling - Klima, miljø og naturmangfold

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Deres ref.:  
2023/2509

Vår ref.:  
2023/6593-4  
Mari Olsen

Dato:  
02.05.2023

## Høringssvar - Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat - Administrativ uttalelse

Viser til brev datert 01.03.23, med høring av forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer.

Saken skal behandles av fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune den 09.05.23. Siden høringsfristen var 1. mai, oversendes her administrasjonens innstilling til den politiske behandlingen. Saksframlegget er godkjent administrativt. Vi vil ettersende protokoll fra politisk behandling med en gang denne er klar etter møtet 09.05.

Med vennlig hilsen

Arne Magnus Hekne  
Seksjonssjef klima og miljø

Mari Olsen  
Seniorrådgiver

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Vedlegg:

1. Høringssvar\_ Forslag om endring av vernegrense og verneforskrift for Lågendeltaet naturreservat for fremføring av ny E6 i Lillehammer

---

**Postadresse:**  
Postboks 4404  
Bedriftssenteret  
2325 Hamar

**Besøksadresse:**  
Innlandet fylkeskommune  
Parkgata 64  
Hamar

**Telefon:** +47 62 00 08 80  
**E-post:** [post@innlandetfylke.no](mailto:post@innlandetfylke.no)  
**Internett:** [www.innlandetfylke.no](http://www.innlandetfylke.no)  
**Org.nr.:** 920717152

Kopi til:

Alexandra Abrahamson, Statsforvalteren i Innlandet

Nina Marie Aas, Statsforvalteren i Innlandet