



Miljødirektoratet
Postboks 5672, Torgarden
7485 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Nina Marie Aas, 61 26 60 39

Oversendelse av klagesak - Ny E6 Roterud - Storhove - anleggsvirksomhet og veianlegg

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å endre vedtaket, og oversender klagen til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse.

Vi gir klagen oppsettende virkning, slik at vedtaket ikke kan iverksettes før klagesaken er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42.

Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner har fremsatt klage på vedtak om dispensasjon, datert 25. april 2022, fra forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat for framføring av ny E6. Klagen er datert og mottatt 16. mai. Klager ba om at klagen skulle gis oppsettende virkning den 8. juni. Den 2. juni sendte vi over klagen til tiltakshaver med tre ukers frist på å komme med tilbakemelding. Vi mottok tiltakshavers merknader den 23. juni.

Sakens bakgrunn

Statsforvalteren mottok søknad fra Nye Veier AS oversendt til oss 10. desember 2021. Det søkes om å anlegge og drifte ny fire-felts motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat i Lillehammer. Mellom tunnelpåslag ved Trosset i vest, og Hovemoen i øst, er planen at ny E6 føres i bru over Gudbrandsdalslågen (heretter kalt Lågen) og Våløya, innenfor Lågendeltaet naturreservatet. Veien er dimensjonert for hastighet 110 km/t.

Den planlagte brua hører til Nye Veiers utbygging av E6 Innlandet, og er en del av reguleringsplan for strekningen Roterud i Gjøvik kommune til Storhove i Lillehammer kommune. Vi ga tillatelse i vedtak av 25. april 2022, og tillatelsen med tilhørende vilkår følger vedlagt. Klagen ble mottatt 16. mai.

Nye Veier ble informert om klagen og gitt anledning til å uttale seg ved brev av 2. juni. I brevet ønsket vi også tilbakemelding på eventuelle endringer knyttet til de nasjonale rammene for bygging av europaveier. Nye veier kom med sin tilbakemelding den 23. juni.

Det foreligger foreløpig ikke en godkjent reguleringsplan for tiltaket. Denne skal, etter det vi er kjent med, behandles i starten av september d.å.



Grunnlag for klagebehandlingen

Klagen ble sendt innen fristen jf. forvaltningsloven § 29. Klagerne er Naturvernforbundet, Naturvernforbundet i Innlandet, Naturvernforbundet i Lillehammer og Lågendeltaets Venner. Interesseorganisasjoner kan ha rettslig klageinteresse etter forvaltningsloven § 28. Dette er en felles klage hvor en eller flere har rettslig klageinteresse, og saken kan tas til behandling.

Oppsettende virkning

Klager har i e-post av 8. juni bedt om at klagen gis oppsettende virkning, slik at vårt vedtak ikke blir iverksatt før klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42. Tiltakshaver er kjent med forespørselen og har gitt muntlig tilbakemelding på at oppsettende virkning kan få prosessuelle konsekvenser med tanke på planarbeidet.

Hovedregelen i forvaltningsretten er at et vedtak kan iverksettes umiddelbart. Utsatt iverksetting av vedtak er et unntak som innebærer at vedtaket ikke kan iverksettes før klagefristen er ute, eller en eventuell klagesak er avgjort.

På det tidspunktet forespørselen kom inn, var det ennå ikke vedtatt reguleringsplan for tiltaket, og vi fant derfor at vi kunne avvente vurderingen fram til nå.

Sivilombudet har uttalt følgende om vurdering av utsatt iverksettelse i Som – 2021/4019:
«De skader eller ulemper som kan oppstå dersom vedtaket iverksettes før klagen eller søksmålet er avgjort, må veies opp mot de interesser det offentlige eller andre private rettssubjekter har i at vedtaket blir iverksatt uten opphold. Relevante momenter kan blant annet være om sakens art krever at det gis oppsettende virkning for at klageretten skal ha hensikt, behovet som ligger bak interessen av utsatt iverksetting og behovet for å gjennomføre vedtaket uten opphold, hensynet til andre parter som vil lide skade om gjennomføringen av vedtaket blir utsatt, og hva som må antas å bli utfallet av klagebehandlingen, jf. blant annet Woxholth, Forvaltningsloven med kommentarer (5. utg., 2011) side 657-58 og Aulstad, «Utsatt iverksettelse etter forvaltningsloven § 42», Jussens Venner 2010/5 side 336-339.»

Dersom vedtaket skulle bli opphevet eller endret, er det etter vår vurdering uheldig dersom det allerede er igangsatt arbeider i verneområdet. Dette kan medføre unødvendig og mulig uopprettelig skade på verneverdiene. Fordi tiltak i verneområder er inngripende, er det avgjørende at klageretten er reell. Statsforvalteren har derfor besluttet å gi vedtaket utsatt iverksetting inntil klagesaken er endelig avgjort.

Klagers anførsler

Klagerne har oppsummert sine anførsler slik:

- «1. vedtaket er i strid med verneforskriften for Lågendeltaet naturreservat punkt IV nr. 1-4. Dette er et klart brudd med naturmangfoldloven § 48. Vi viser her særlig til advokat Tine Larsen i Dæhlin Sand Advokatfirma (DSA) sin juridiske betenkning.*
- 2. dispensasjon er gitt på feilaktig grunnlag fordi «vesentlige samfunnsinteresser» forutsetter at også andre alternativer vurderes i saken. Når Statsforvalteren unnlater å pålegge utbygger utredning av alternativer og bruker utbyggers kravargument om at trasé for 110 km/t er eneste alternativ, så er dette i strid med forskrift om anlegg av veg. Problemet er at Statsforvalteren har akseptert feil premiss; at 110 km/t er eneste alternativet for veistrekningen. Til dette må vi også tilføye at Nasjonal transportplan 2022–2033 fra mars 2022 slår fast at regjeringen ikke vil planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder. Når Statsforvalter ikke har påpekt dette overfor utbygger på et tidligere tidspunkt, må dette anses som en betydelig saksbehandlingsfeil, som igjen*



fører til en selvforskyldt og gal konklusjon om at dispensasjonsvedtaket er eneste mulige løsning. Klager påpeker at en slik snever saksbehandling må anses som uforsvarlig og ikke i tråd med alminnelig og god forvaltningspraksis.

- 3. Lågendeltaet naturreservat innehar store nasjonale og internasjonale verneverdier. Disse må også anses som særlig viktige samfunnsinteresser. Derfor skulle alternative traseer som i langt mindre grad negativt påvirker naturreservatet vært krevd utredet. Norge har forpliktet seg til å bidra i den internasjonale dugnaden om å redusere farlige klimaendringer og stanse naturtapet. Dispensasjonsvedtaket bryter med begge disse internasjonale forpliktelsene.*
- 4. Statsforvalteren viser til arbeid med vern av Rykkhustjønnin naturreservat i Sør-Fron som et såkalt kompensasjonstiltak. Dette må anses som et faglig feil av kompensasjonsbegrepet fordi: (1) Rykkhustjønnin innehar så store naturkvaliteter at det uansett tilfredsstillende normal verneprosess og skulle vernes. (2) Området ligger hele 68 kilometer unna Lågendeltaet. Å tillate nye, omfattende inngrep i et naturreservat av nasjonalt og internasjonal verneverdi og forsøke å gjøre dette akseptabelt med vernevedtak på et annet verneverdig våtmarksområde milevis unna, kan på ingen måte kalles kompensasjon. Nødvendige kompensasjons- og restaureringstiltak er utelatt fra vedtaket og må anses som en betydelig svakhet i saksbehandlingen.*
- 5. Høyspentlinjer gir en dobbeltbarriere sammen med lav bru ved kryssing av deltaet. Fylkesmannen ga tilslutning til bygging av firefelts motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat i meklingsmøte 18. juni 2018 under forutsetning av at alle kraftledninger som i dag krysser Lågendeltaet ved Våløya, ble fjernet ved bygging av brua. Dispensasjonsvedtaket av 25. april 2022 setter ingen slik forutsetning, og dermed vil bru øke den samlede belastningen på området, i strid med verneforskriften.*
- 6. Vestlig trase med brukryssing over verneområdet over Våløya innebærer bygging av to tofelts tunnellop gjennom Vingnes på til sammen 8,5 kilometer, hvor det er beregnet å tas ut 815 000 pfm3 masse som inneholder potensielt syredannende leirskifer. Forurensende masser fra syredannende skifer er omsøkt for bruk i veibyggingen langs Mjøsa sør for Vingnes. At Statsforvalteren ikke har vurdert søknaden om dispensasjon fra forurensingsforskriften sammen med dispensasjon fra verneforskriften om motorvei gjennom det fredede naturreservatet, er kritikkverdig. Disse to sakene bryter begge med eksisterende lovverk i/nær et fredet naturreservat og vassdrag og vil føre til et stort irreversibelt naturtap og burde derfor vært vurdert i sammenheng, blant annet etter forurensingsloven, vannressursloven og naturmangfoldloven § 10 om samlet belastning. Boring for brupilarene innenfor hensynssonene til Lillehammer vannverk, avd. Korgen, innebærer risiko for varig ødeleggelse eller forringende drikkevannskilden.»*

Den vedlagte juridiske betenkningen kommenterer i hovedsak at det er usikkert om de to kumulative vilkårene i naturmangfoldloven § 48 er oppfylt. Forarbeidene til tidligere lov og rettspraksis viser til forsvarstiltak og energiforsyningsikkerhet som vesentlige samfunnsinteresser. Redegjørelsen framlegger at Miljødirektoratets rundskriv om at «større samferdselsprosjekter» også er en slik interesse, ikke har en klar forankring i rettskildene. Klager kommer fram til at større samferdselsprosjekter nok likevel kan kategoriseres som en vesentlig samfunnsinteresse i enkelte tilfeller, men ikke på et generelt grunnlag. Større samferdselsprosjekter er riktignok politisk prioritert, men om det er en «vesentlig samfunnsinteresse» å få realisert et prosjekt mener klager er tvilsomt dersom det allerede foreligger infrastruktur med en viss kapasitet. I dette tilfellet har man allerede den sentrale, kritiske infrastrukturen som E6 kan sies å være. «Ur-oppføringen» av denne veien ville nok kunne være å anse som en «vesentlig» samfunnsinteresse.



Det påpekes videre at kun enkelte traseer forbi og gjennom reservatet er utredet. Det er derfor uavklart hvorvidt det foreligger reelle traséalternativer helt utenfor verneområdet, eventuelt mindre inngripende alternativer innenfor. Det vises til Statsforvalterens redegjørelser for alternativer som var oppe i planprogrammet.

Andre innkomne merknader

Statsforvalteren mottok den 24. april innspill fra Øyvin Aamodt, Gruppeleder for Rødt i Lillehammer kommunestyre. Innspillet går på saksbehandlingen og nye politiske signaler, innspillet følger vedlagt.

Nye veiers tilbakemelding på oversendelse av klagesak fokuserer på vårt spørsmål knyttet til eventuelle nye nasjonale føringer. Klagers anførsler kommenteres ikke.

Om politiske prioriteringer og nye veinormaler skriver de følgende:

«Nye Veier forholder seg til Samferdselsdepartementet når det gjelder rammebetingelser. Vi har ikke mottatt nye rammebetingelser fra departementet etter 15.03.22, slik at vår e-post er fortsatt gjeldende.»

Til orientering kan vi opplyse om at Samferdselsdepartementet har bedt Nye Veier om innspill i forbindelse med gjennomgang av veinormalene, herunder hva som skal være innslagspunkt for firefeltsvei. Nye Veier har levert sitt innspill, som er til videre behandling i departementet. En eventuell endring av veinormalene vil ligge frem i tid.»

Statsforvalterens vurderinger

1. Spørsmål knyttet til hvorvidt vilkårene for å gi dispensasjon er oppfylt.

Det er riktig som klager skriver at det ikke framstår som åpenbart at ethvert større nasjonalt samferdselsprosjekt er omfattet av vilkåret «vesentlig samfunnsinteresse» Vi vil imidlertid påpeke at til den gamle naturvernloven av 1970 forelå det også et rundskriv som ga uttrykk for forvaltningens forståelse av vilkåret. Rundskriv november 2001 «Forvaltning av verneforskrifter» punkt 6.4:

«En omfattende saksbehandling ved opprettelse av verneområder, hvor både lokale og sentrale myndigheter er trukket inn, er et tungtveiende argument mot at forvaltningen gjennom dispensasjoner skal ha vid hjemmel til å treffe vedtak som kan innebære at verneverdiene blir vesentlig redusert eller ødelagt.»

Lovteksten må likevel forstås slik at man ikke er helt avskåret fra å kunne gjennomføre tiltak med bakgrunn i en dispensasjon, f.eks. viktige kommunikasjonsanlegg som riksveger, flyplasser, jernbaner mv. En forutsetning bør da være at det ikke finnes alternative løsninger – eller at alternative løsninger blir såvidt mye dyrere og/eller omfattende at det vil være av «vesentlig samfunnsmessig betydning» at det blir gitt en dispensasjon.»

Dersom det var meningen ved vedtakelse av ny lov å endre forvaltningens forståelse og praksis av den gamle naturvernloven burde dette framgå tydelig av lovforarbeidene eller av lovteksten. Lovutvalget hadde foreslått å gjøre dispensasjonsadgangen snevrere, ved å kutte ut vilkåret om vesentlige samfunnsinteresser. Hvorvidt vilkåret skulle videreføres og i hvilken form ble derfor grundig vurdert.

Statsforvalteren legger dermed til grunn at naturmangfoldloven § 48 kan hjemle bygging av større samferdselsanlegg.

Det vises i klagen til at «ur-oppføringen», altså eksisterende E6, kan benyttes. Statsforvalteren har lagt til grunn det Statens Vegvesen hadde som utgangspunkt da veiplanleggingen startet, at dagens



vei ikke holder akseptabel standard med tanke på sikkerhet og framkommelighet. Strekingen har i dag fartsgrense 70 km/t. Prosessen startet i 2014, ved høring av planprogrammet var det ikke aktuelt med fire felt, gjennom planarbeidet og endrede krav til veiplanleggingen ble imidlertid muligheten for fire felt utredet og framsatt som et ønske.

Vilkåret om at tiltaket må være nødvendig viser blant annet til at alternativer skal være vurdert. I tillegg viser det til at tiltaket må være av en slik samfunnsinteresse at verneverdiene må vike. Statsforvalteren mener vedtaket redegjør for vurderte alternativer. Vi kan ikke se at situasjonen har endret seg på dette punktet. Spørsmålet er hvor mye utredning som kreves av alternativer som ikke framstår som reelle. Utredninger som man kunne tenke seg er hvorvidt inngrepet ville ha blitt mindre med 2/3-felt i traseen som er valgt. Det er imidlertid fremlagt av vegmyndighetene at vegen da ikke er like samfunnsmessig lønnsom.

2. Transportpolitiske føringer på veistandard og mulighet for inngrep i verneområder

Både østsiden og vestsiden ble utredet ved første gangs høring av kommunedelplanen. Dette er beskrevet i vedtaket. Etter første høring og utredningene ble det besluttet at det ikke var ønskelig å bygge en ny E6 på østsiden som er dimensjonert for lavere hastighet enn 110 km/t, også av hensyn til verneverdiene i reservatet. Vi viser til tillatelsen side 15, der denne prosessen er omtalt. Dette betyr at vestsiden med kryssing av Lågendeltaet først ble aktuelt etter gjennomgang og utredning av andre alternativer.

Det er Stortinget som vedtar hvilke veier som skal bygges ut og hvor høye bompengene skal være. I bompengeproposisjonen og tilhørende innstilling fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité kan vi lese at: «Prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t.» Klager fremmer at dette er en saksopplysning, ikke som et krav som Stortinget stiller. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ifølge informasjon fra Nye Veier vurderer de blant annet: Trafikkmengde, trafiksikkerhet, reisetid, rasfare og klimagassutslipp.

Klager viser videre til Nasjonal Transportplan, Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, hvor det er gitt at regjeringen ikke vil planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder på side 14 og videre at infrastruktur ikke bør planlegges gjennom verneområder under pkt. 6.2.2. Som Statsforvalteren har redegjort for under punkt 1 over, åpner naturmangfoldloven § 48 for å gi dispensasjon til denne type anlegg der vilkårene er oppfylt. Dette mener vi at de er i dette tilfellet.

3. Dispensasjonsvedtaket bryter internasjonale forpliktelser når det gjelder tap av natur og klima.

Klager legger fram at vedtaket bryter med internasjonale forpliktelser og at alternative traseer som i langt mindre grad negativt påvirker naturreservatet skulle vært krevd utredet. Utredning av andre traseer er beskrevet i vedtaket på side 12 flg. Den endelige vurderingen av skade på verneverdiene er på side 42 flg.

4. Avbøtende tiltak og kompensasjon

Klager påpeker at Rykkhustjønnin har så store naturkvaliteter at det uansett tilfredsstillende normal verneprosess og skulle vernes. Vår kommentar til dette er at det per dags dato ikke foreligger noen verneplan der Rykkhustjønnin inngår. Hvis ikke Rykkhustjønnin vernes som et kompensasjonsareal, vil området med all sannsynlighet ikke bli naturreservat. Et slik vernevedtak ligger i så fall langt frem i tid. Her bør nevnes at i 2018 fikk fylkesmennene i oppdrag å identifisere aktuelle områder for såkalt «supplerende vern». Områdene skulle oppfylle kriteriene som Klima- og miljødepartementet hadde



satt for supplerende vern. Oppdraget har bakgrunn i stortingsmeldingen «Natur for livet (Meld. St. 14 (2015–2016))» der det beskrives et behov for en begrenset supplerende vern områder med naturtyper som i dag er mangelfullt dekket. Areal med skog inngår ikke i oppdraget, da slik må vernes gjennom ordningen med frivillig vern av skog. Fylkesmannen i Innlandet leverte i 2019 en liste over områder som ville bidra til å oppfylle den mangelfulle supplerende vern skal dekke. Listen ble levert til Miljødirektoratet, og Rykkhustjønnin var med her. Direktoratet valgte å ikke anbefale Rykkhustjønnin videre til departementet, hovedsakelig fordi de vurderte at areal med skog var for stort. Det samme skjedde med lignende områder på lista med naturtyper både med og uten skog, og der vernekvalitetene i stor grad er knyttet til denne variasjonen i tillegg til nødvendig størrelse og arrondering. Dermed ville eneste måten å få vernet Rykkhustjønnin på vært gjennom frivillig vern av skog, muligens i kombinasjon med oppdraget om supplerende vern for å få med åpne arealer som selve Rykkhustjønnin. Slike arealer gir ikke noen stor økonomisk erstatning til grunneiere. Den økonomiske verdien og grunneiers bruk av lauvkratt langs Lågen er ikke så stor jamført med andre typer produktiv skog. Vi får inn svært få tilbud om skogvern av tilsvarende arealer, faktisk ingen så langt langs Lågen. Grunneierne i Rykkhustjønnin har selve uttrykt at de aldri ville tilbudt disse arealene frivillig med mindre det ble gitt ytterligere kompensasjon utover skogerstatningen.

For det andre påpeker klager at Rykkhustjønnin ligger altfor langt fra selve inngrepet i Lågendeltaet naturreservat, og at det finnes en rekke andre viktige kompensasjons- og restaureringstiltak som ikke er tatt med i kompensasjonsplan, uavhengig av trasevalg. Vår kommentar til dette er at det i denne saken ikke finnes noen fasitsvar på hva som er riktig og rimelig kompensasjon for inngrepet med ny E6, og viser til de vurderinger vi har gjort i vedtaket. Vi minner spesielt om kravet i naturmangfoldloven § 48 andre ledd:

«I avveiningen mellom øvrige vesentlige samfunnsinteresser og hensynet til verneområdet skal det særlig legges vekt på verneområdets betydning for det samlede nettverket av verneområder og om et tilsvarende verneområde kan etableres eller utvikles et annet sted. Tiltakshaveren kan pålegges å bære rimelige kostnader ved ivaretagelsen, opprettelsen eller utviklingen av et slikt tilsvarende område.»

Når det gjelder avstand av erstatningsarealet til Lågendeltaet er det i vedtaket forklart hva slags valg som ble tatt tidligere i prosessen, der et areal nært Lågendeltaet naturreservat langs Gausa var det opprinnelige alternativet, men ble forlatt på grunn av usikkerheter knyttet til gjennomførbarhet, økonomi og fremdrift. Valg av avbøtende tiltak er ellers mer eller mindre direkte knyttet til reguleringsplanen for ny E6, og delvis også avlastet veg. Kompensasjonsplan konkluderer med at den nye vegen utløser behov for et erstatningsareal, selv med valgte avbøtende tiltak. Her kunne en muligens redusert behovet for erstatningsareal gjennom å legge til noen av de avbøtende og restaurerende tiltakene klager foreslår, som vi er enige i er gode tiltak for å forbedre den økologiske tilstanden i deltaet. Ved siden av fragmenteringen av verneområdet og økosystemet er den største negative effekten av ny E6 bru barrierevirkningen for fugl. Derfor mener vi at vern av Rykkhustjønnin er en god måte å fullt ut kompensere for tap av vernekvalitet i Lågendeltaet. Selv om området ligger nesten sju mil nord for der inngrepet skjer, har det svært store naturkvaliteter og er både trekk- og hekkeområde for de samme fugleartene som bruker Lågendeltaet. Det vil altså ligge i det samme nettverket av verneområder som § 48 nevner spesielt. Det finnes ikke områder av tilsvarende høy kvalitet og likhet som de verneverdier som går tapt nærmere Lågendeltaet og som ikke er vernet allerede. Dermed har vi her vektet lik-for-lik prinsippet og naturfaglig kvalitet tyngre enn nærhet-prinsippet når det gjelder vern av nytt areal.

Vi mener totalt sett at kompensasjonsplanen er god og omfatter det vi vurderer er rimelig å kunne kreve av vegbygger. Flere av tiltakene klager har foreslått er ellers naturlige å vurdere i den ordinære forvaltningen av verneområdet gjennom en forvaltningsplan. Arbeid med forvaltningsplan starter



opp i år. Flere av tiltakene ligger utenfor naturreservatet og krever samordning med Lillehammer kommune og Statens vegvesen, noe vi er innstilt på å starte en dialog om.

Når det gjelder bekymringen for at bruk av kompensasjon gjør det lettere å rettferdiggjøre inngrep i vernede områder, viser vi til de snevre rammene som er lagt i naturmangfoldloven § 48 for hvilke tiltak som kan vurderes, og gjeldende prinsipper for økologisk kompensasjon. Prinsippene slår fast at tiltakshierarkiet skal følges, og at økologisk kompensasjon er siste utvei for å avbøte tap av natur.

5. Dispensasjonsvedtaket setter ikke krav til fjerning av høyspentlinjer

Det foreligger ikke vilkår om omlegging av høyspentlinjer, det foreligger kun vilkår om tilrettelegging for slik omlegging. I klagen er det påpekt at vilkår om omlegging av høyspentlinjer er uriktig framsatt. I og med at et slikt vilkår ikke er framsatt er det vanskelig for Statsforvalteren å kommentere på framgangsmåten annet enn det som er gitt i vedtaket. Når det gjelder forutsetninger satt i planprosessen er ikke dette vilkår som går inn på eksisterende konsesjon, det har kun vært stilt krav til prosessen. Herunder hva vi trenger å vite før vi kan akseptere ny bro gjennom plan. Prosessen er beskrevet i vedtaket side 35-36.

Ledningene vil ikke lenger måtte flyttes for å få plass til broen, og den videre prosessen knyttet til ledningene er usikker, slik det også er beskrevet i vedtaket. Til slutt ble det derfor en vurdering av om veien skulle tillates med denne usikkerheten. Avveilingen knyttet til dette er beskrevet i vedtaket på side 42.

Brevet fra NVE omtaler i hovedsak kun forholdet mellom plan- og bygningsloven og energiloven. En omlegging av linjene gjennom reservatet utover vedlikehold skal også behandles etter verneforskriften. Et samferdselsanlegg gjennom verneområdet kan få betydning for denne behandlingen, jf. naturmangfoldloven § 10.

6. Behandling av dispensasjon etter forurensningsregelverket for å benytte tunnelmasser i veikroppen

Statsforvalteren har utarbeidet et utkast til tillatelse etter forurensningsloven til utslipp fra anleggsfasen, utslipp fra mudring og utfylling i Mjøsa og Lågen, samt gjenbruk av sprengstein fra Brøttumformasjonen i forbindelse med utbygging av ny E6 mellom Roterud og Storhove. Vurderinger knyttet til forurensning i Lågendeltaet behandles i denne saken, jf. naturmangfoldloven § 49. Det er også satt vilkår i dispensasjonen om bruk av masser.

Konklusjon

Statsforvalteren har ikke funnet grunn til å endre vedtaket, og oversender klagen til Miljødirektoratet for endelig avgjørelse.

Klagen gis oppsettende virkning, dispensasjonsvedtaket kan ikke iverksettes før klagesaken er avgjort.

Med hilsen

Sigurd Tremoen (e.f.)
Assisterende statsforvalter

Haavard Elstrand
direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Vedlegg:

- 1 Søknad - Lågendeltaet NR - Ny E6 Roterud - Storhove - anleggsvirksomhet og veianlegg - Nye Veier AS - Norconsult
- 2 NOTA-ele-003_Besvarelse innsigelser og merknader høyspentkabler Lågen bro
- 3 Nota-fri-002_Svar på innsigelser friluftsliv
- 4 Nota-lab-001_Innsigelser landskap
- 5 NOTA-mil-007_Svar på innsigelse klimagass
- 6 Nota-nam-001_Vassdrag - innsigelser knyttet til Mjøsas strandsone
- 7 NOTA-nar-008 Innsigelser jordbruk
- 8 Nota-plp-027 Huskelhus og Rogne underganger - svar på innsigelse med vedlegg
- 9 NOTA-plp-029_Støy i naturreservatet – behandling av Statsforvalterens innsigelse
- 10 RAPP-mil-013_Søknad om dispensasjon fra forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat
- 11 Lågendeltaet naturreservat - Tillatelse til ny motorveg - E6 Roterud-Storhove
- 12 Begrunnelse for fylling ut i Lågen ved brulandkar i vest
- 13 Uttalelse - Lågendeltaet NR - dispensasjon - Ny E6 Roterud - Storhove - anleggsvirksomhet og veianlegg
- 14 E-post
- 15 E18-Grimstad-Kristiansand - Arendals Tidende 4.9.2013
- 16 E6 RS - rammebetingelser for prosjektet
- 17 Ulovlig saksbehandling av dispensasjonssøknad fra vernebestemmelsene for Lågendeltaets Naturreservat?
- 18 220516-klage dispensasjon Lågendeltaet
- 19 E-post
- 20 220516-klage dispensasjon Lågendeltaet VEDLEGG
- 21 Oversendelse av klage - Ny E6 Roterud - Storhove - anleggsvirksomhet og veianlegg
- 22 Klage på dispensasjonsvedtak
- 23 Klage på dispensasjon Lågendeltaet - tilbakemelding fra Nye Veier
- 24 E-post

Kopi til:

NORGES NATURVERNFORBUND
Lillehammer kommune
NYE VEIER AS

Mariboës gate 8
Postboks 986
Kjøita 6

0183 OSLO
2626 LILLEHAMMER
4630 KRISTIANSAND S