

## Vedlegg c – Mottatte innspill fra eksterne, 11.05.2023



## E6 Roterud–Storhove

Utredning av ytterligere miljøforbedrende tiltak ved Lågendeltaet naturreservat

---



Innsender	Sammendrag av innspillet	Benadling av innspillet
<b>Naturvernforbundet</b>	Naturvernforbundet mener høringsgrunnlaget for forskriftsendringen er mangelfullt da Nye Veier ikke har lagt frem sin utredning av og forslag til miljøforbedrende tiltak. Naturvernforbundet mener kunnskap om miljøforbedrende tiltak er en forutsetning for å kunne ta stilling til forslag om ny vernegrense og verneforskrift. Naturvernforbundet mener med bakgrunn i dette at høringsfristen forleneges tilsvarende den tid Nye Veier bruker på å legge frem forslag til miljøforbedrende tiltak.	Klima- og miljødepartementet har svart naturvernforbundet på deres innspill om forlenget høringsfrist i brev datert den 29.03.2023. Det henvises derfor til departementets svarbrev.
<b>Birdlife Norge</b>	Birdlife er skeptiske til at plan for ytterligere miljøforbedrende tiltak ikke er foreligger parallelt med høringen. Birdlife har sendt inn en 20-punkts liste med forslag til tiltak. Disse er oppsummert under. I tillegg til disse 20 punktene har de gjennom høringsbrevet foreslått fjerning av Lillehammer bru. 1. Omlegging av 3 høyspentlinjer/17 luftkabler inn i kroppen til ny bru 2. Justering av tidsperiode for ferdselsforbud til 1/4 til 14/5 3. Miljøfartsgrense 40 km/t om natten over dagens E6-bru og tilhørende traseer fra 1. april til 14. mai 4. Trafikale reguleringer som styrer gjennomgangstrafikken gjennom planlagt ny E6-trase og reduserer belastningen over dagens E6-bru (Lillehammer-brua) 5. Omlegging av belyst gangsti fra Korgen til Strandpromenaden 6. Etablere tett kantvegetasjon langs dagens gangsti og Strandpromenaden 7. Tilrettelegginger for villpassasjer til/fra Lågendeltaet gjennom året 8. Tilrettelegginger for trekkfugl mot østsiden (øyer og holmer) 9. Etablering av gyteplasser for krøkle i deltaet 10. Fjerning av gamle betongfundamenter ved Tråsetstranda (fra tidligere grusuttak) 11. Restaurering av Gausadeltaet 12. Større kulvert til Rundtomevja ved Fåberg vil forbedre gyteområdene for gjedde, abbor, mort, brasme m.m. 13. Åpne konnektivitet i vannveiene gjennom Jørstadmovollene vil kunne gjenskape naturlige forhold og vandringsveier for fisk, leveområde for akvatiske insekter, småfugl m.m. 14. Restaurering av Våløya ved statlig oppkjøp 15. Lys- og støyskjerming på dagens E6-bru og trase mellom Øyre og Mosodden (fremtidig fylkesveg) 16. Etablering av krattskogsområder for småfugler på flere steder langs deltaet 17. Etablering av blomsterenger mellom stinettverkene på østsiden vil øke insektafaunaen 18. Visuelle merkinger på alle øvrige linjestrøk over reservatet vil redusere fuglekollisjoner 19. Restaurere bekker som renner ut i deltaet vil forbedre akvatisk insektafauna og gyteområder for fisk 20. Informasjon om Lågendeltaets historie, reservatet og behovet for spesielle hensyn	Det er fremmet et forslag om å fjerne Lillehammer bru, med bakgrunn i et ønske om å få til en total naturrestaurering i et av Lågendeltaets kjerneområder. Fjerning av Lillehammer bru vil i praksis medføre at all trafikk til og fra Lillehammer må gå via nye E6 og Lågen bru over Våløya. Denne løsningen ble ikke utredet i kommunedelplanfasen, og hovedårsaken til dette er at brua er en del av en viktig lokalvei. Dette vil heller ikke være en akseptabel løsning for Lillehammer kommune. Forbindelsen fra Vingnes til Lillehammer er svært viktig, da dette er korteste vei inn til Lillehammer fra sør. Forbindelsen gir befolkningen på Vingrom og Vingnes svært god tilknytning til byen, og er særlig viktig for næringslivet, da mye av virksomheten på Strandtorget er knyttet til, og delvis avhengig av Strandtorgets funksjon som innfallsport til Lillehammer. Lillehammer bru har videre en sentral funksjon som omkjøringsvei ved stengt E6. Fjerning av brua vil gi svært store endringer i trafikkmønsteret, som gir lengre reisevei og mer trafikk over på lokalveiene. Dette vil også gi dårligere beredskap. I tillegg vil kostnadene ved fjerning av brua og restaurering av området være meget høye. Utredningen viser for øvrig at Lillehammer bru, gitt gjennomføring av de anbefalte tiltakene, vil gi en vesentlig mindre belastning på naturreservatet i forhold til nåværende situasjon. Punkt 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 og 20 er vurdert gjennom arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. Punkt 14 med oppkjøp og restaurering av Våløya strider mot mål om jordvern og opprettholdelse av jordbruksvirksomhet på opprinnelig drevne jordbruksområder innenfor reservatets grenser. Trafikale reguleringer utover lavere fartsgrense og hastighetsreduserende tiltak er ikke vurdert. Statlig oppkjøp av Våløya er heller ikke vurdert.
<b>Erik Aamodt</b>	Aamodt er positiv til planlagt vei, men gir følgende innspill til avbøtende tiltak på avlastet E6: 1. miljøfartsgrense på 40 km/t fra Vingnes over Lillehammer bru forbi Mosodden og opp til Sannomkrysset. 2. Ellers foreslås 60 km/t. 3. Forbud mot tungtransport mellom Øyresvika og Storhove mellom klokken 21 og 07 4. forbud mot gjennomkjøring mellom Øyresvika og Storhove. 5. Lys og støyskjerming mellom Vingnes og Storhove 6. Jordvoller fra Mosoddtunnelen og nordover mot Storhove 7. Planting av trær mot Lågen nord for Mosoddtunnelen. 8. Oppgradering av friluftsområde fra Strandtorget, langs Lågen nordover mot Mosodden. 9. Støy- og lyskjerming av ny E6-bru over Lågen 10. Forbud mot veisalling på ny E6- bru og på Lillehammer bru 11. Omlegging av høyspentkabler som krysser ved Våløya slik at de legges i brukroppen. 12. Merking av øvrige høyspentlinjer for å redusere kollisjonsfare for fugl 13. Viltoverganger/underganger på strekningen Moelv-Øyer for å redusere konflikt med E6. 14. Sanering av dagens E6 mellom Storhove og Ensbj når ny E6 tunnel er etablert.	1 og 2 Miljøfartsgrense eller permanent nedsatt fartsgrense på strekningen vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. Fartsgrenser må vurderes i sammenheng med befolkning og næringslivs behov for effektiv transport og den økologiske effekten hastighetsreduksjonen gir mht. støy. 3. Avlastet E6 vil også i fremtiden være den viktigste transportåren til og fra Lillehammer sørover. Forbud mot tungtransport på strekningen vurderes ikke å være et aktuelt alternativ. 4. Forbud mot gjennomføring på en så lang strekning med mange trafikanter og mange målpunkt er ikke gjennomførbart i praksis og vurderes som uaktuelt. 5. På strekningen Vingnes - Storhove er det gjennom vedtatt reguleringsplan for avlastet E6 sikret forbedrede støyskjermingstiltak mellom Øyresvika og Vingnes, på Lillehammer bru og fra Mesna nordover til Mosodden. Ytterligere støyskjermingstiltak vil vurderes videre i pågående prosess. Ny belysning ved Strandtorget ligger allerede til grunn i vedtatt plan, men ytterligere tiltak for å begrense lysforurensning vil vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. 6. Støyskjermer er allerede regulert mellom Mesna og Mosodden. 7. Etablering av vegetasjonsskjermer mot Lågen vil vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. 8. Mennekelig aktivitet i nær tilknytning til reservatet kan gi negativ påvirkning. Gjennom arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak vil skilting, utvidet ferdselsforbud og flytting av turstier bor fra reservatet vurderes. 9. Støy- og lyskjerming på ny E6 bru fra tunnelportal til nytt rensebasseng på Storhove er sikret gjennom vedtatt reguleringsplan for E6 Roterud - Storhove. 10. På ny E6 vil veivann samles opp og renses før utslipp til Lågen. Salting vil derfor ikke utgjøre noe problem. På avlastet E6 vil det også i fremtiden kunne saltes da dette er et viktig tiltak for å sikre tilfredsstillende trafiksikkerhet. 11. Ny E6- bru over Lågen vil tilrettelegges slik at Statenetts 300kV-linjer kan legges i brua. Elvias 22kV-linje vil legges i brua som del av E6-prosjektet, mens Stetnetts linjer må konsesjonsbehandles før en eventuell omlegging. 12. Øvrige høyspent linjer vil vurderes merket med fugleavvisere. 13. Viltoverganger og viltgjerd er sikret i tråd med råd fra viltaglig kompetanse 14. I vedtatt reguleringsplan for Storhove -Øyer er det stilt krav om at dagens E6 fra Storhove og forbi Ensbj skal tilbakeføres. Innspillet er derfor allerede ivarettatt.
<b>F. Husebye</b>	Husebye har kommet med innspill til alternativ bruløsning over Lågen gjennom en rekke e-poster. Husebye foreslår følgende: - Alternativ bruløsning der veien ligger inne i en overbygd hybridkonstruksjon med betong - trevirke - biomasse som beplantes. Husebye har fokus på at løsningen vil redusere lys og støvforurensning og vil gi et mer naturtilpasset uttrykk. - Solcelleanlegg på deler av brua der overskuddstrøm benyttes til veibelysning eller videreselges Husebye har også innspill til anleggsgjennomføring for etablering av tiltakene på brua.	Nye Veier vurderer at vedtatt løsning for ny E6-bru over Lågen ivaretar støy- og lysforurensning i naturreservatet på en god måte. En «klima- og naturtilpasset innbygging» vil være svært kostbar og vil være svært krevende både å bygge og drifte. Nye Veier har fokus på å ytterligere bedre støy- og lysforurensning på dagens Lillehammer bru, som ligger i kjerneområdet for verdiene i naturreservatet.
<b>G. Stadheim</b>	Stadheim har gitt innspill til plassering av bomstasjoner og programmering av disse. Forslaget går ut på å programmere og å plassere bomstasjonene slik at gjennomkjøring på avlastet E6 blir lite attraktivt og at gjennomgangstrafikken vil tjene på å kjøre ny vei. Stadheim foretar ellers 80 km/t fra Øyresvika til Vingnes, 60 km/t fra Vingnes til Sannom og 80 km/t videre nordover. Han forslår miljøfartsgrense 40 km/t mellom Vingnes og Strandtorget i spesielt sårbare perioder.	Det planlegges for to bomsnitt på strekningen. Endelig plassering av bomsnitt gjøres i byggeplanfase. Plassering av bomsnitt og opplegg for bompenginnkreving vil sees i sammenheng med potensial for innkreving og at lokalbefolkningen i minst mulig grad vil måtte kjøre gjennom bom når de skal kjøre internt i Lillehammer. Reduserte fartsgrenser vil vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak.
<b>Dag Storm Henriksen</b>	Henriksen har kommet med følgende innspill: 1. 40 km/t fra kryss i Øyresvika til og med Mosoddtunnelen. Inkludert fartsreduserende tiltak. 60 km/t nord for Mosoddtunnelen 2. Fjerne dagens kryss på Vingnes og erstatte denne med rundkjøring med avkjøring mot øst. 3. Samme løsning som på Vingnes ved Strandtorget. 4. Plassere bomsnitt slik at det ikke lønner seg å kjøre avlastet E6 forbi Lillehammer. 5. Gjennomkjøring forbudt for lastebil klasse 2 på dagens E6. 6. Ytterligere støyskjermingstiltak på langs dagens E6 på de mest utsatte stedene for beboere og mot Vingnesvika. 7. Fjerne avkjøringsmulighet til Lillehammer fra Øyresvika.	1. Reduserte fartsgrenser vil vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. 2 og 3. Vingneskrysset er ikke planlagt med rundkjøring, men det vil vurderes fartsreduserende tiltak på Lillehammer bru. Nytt kryss ved Strandtorget vil bygges med rundkjøring. 4. Det planlegges for to bomsnitt på strekningen. Endelig plassering av bomsnitt gjøres i byggeplanfase. Plassering av bomsnitt og opplegg for bompenginnkreving vil sees i sammenheng med potensial for innkreving og at lokalbefolkningen i minst mulig grad vil måtte kjøre gjennom bom når de skal kjøre internt i Lillehammer. 5. Forbud mot gjennomkjøring vurderes ikke som aktuelt og vurderes ikke som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. 6. På strekningen Vingnes - Storhove er det gjennom vedtatt reguleringsplan for avlastet E6 sikret forbedrede støyskjermingstiltak mellom Øyresvika og Vingnes, på Lillehammer bru og fra Mesna nordover til Mosodden. Ytterligere støyskjermingstiltak vil vurderes videre i pågående prosess. Ny belysning ved Strandtorget ligger allerede til grunn i vedtatt plan, men ytterligere tiltak for å begrense lysforurensning vil vurderes som del av arbeidet med ytterligere miljøforbedrende tiltak. 7. Å fjerne avkjøringsmulighet i Øyresvika vurderes ikke å være aktuelt. Krysset er viktig for adkomst til byen fra syd. Omkjøring via kryss på Storhove vil medføre betydelig ulempe for trafikantene.
<b>Stein Schinstad</b>	Schinstad har kommet med innspill knyttet til lavere fartsgrense på avlastet E6. Konkret ønskes 40 km/t. Schinstad gir også innspill mht. foreslått tursti og ønsker at denne etableres uten behov for utfylling i Mjøsa. Eksisterende E6 bør bli miljøvei med gode gang- og sykkelforbindelser. Ny E6-bru bør være så lav som mulig for å redusere fjernvirkning.	Reduserte fartsgrenser på avlastet E6 er vurdert gjennom utredningene som gjennomføres på bestilling fra Samferdselsdepartementet. Fartsgrenser vurderes i sammenheng med behov for effektive transportruter og den økologiske effekten en reduksjon vil kunne gi. Støyskjermingstiltak langs store deler av strekningen mellom Øyresvika og Vingnes er regulert gjennom avlastet E6 og situasjonen vil bli vesentlig bedre enn i dag både for beboere, naturverdier og friluftsliv. Turstien planlegges slik at den i minst mulig grad utløser behov for tiltak i Mjøsa. Kun en kort delstrekning vil kunne berøre Mjøsa.
<b>WWF v/ Zanete Andersone-Lilley</b>	WWF er negative til regjeringens håndtering av saken og mener omgjøring av verneforskriften strider mot Norges forpliktelser gjennom den globale naturavtalen. De oppfordrer Statsforvalteren til ikke å endre naturreservatets vernegrense	Tas til orientering



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 :



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

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 :

## Christian Trender

---

**Fra:** Øyvind Vaadal <oyvind.vaadal@nyeveier.no>  
**Sendt:** 10. mars 2023 11:53  
**Til:** Kåre Nordsjø; Anja Krohn Bjørnstad  
**Kopi:** Trine Standal Modell; Tor Heine Hvalby; Hans Inge Kristiansen; Bjørn Åmdal; Vidar Hagen  
**Emne:** VS: Forslag til avbøtende tiltak eksisterende E6 Øyresvika-Storhove.

Videresender innspill til miljøforbedrende tiltak, fra en beboer ved Vingnes.

Anja – videresender du i samhandlingsgruppa, og arkiverer alle mottatte innspill i sharepoint?

### ØYVIND VAADAL

Teknisk ansvarlig

+47 959 06 588



---

**Fra:** Dag Storm Henriksen <dagstorm.henriksen@gmail.com>  
**Sendt:** torsdag 9. mars 2023 11:27  
**Til:** Øyvind Vaadal <oyvind.vaadal@nyeveier.no>  
**Emne:** Forslag til avbøtende tiltak eksisterende E6 Øyresvika-Storhove.

Det er ikke ofte du mottar e-post fra [dagstorm.henriksen@gmail.com](mailto:dagstorm.henriksen@gmail.com). [Finn ut hvorfor dette er viktig.](#)

Hei

I forbindelse med at det forhåpentligvis nå blir bygget ny E6 som tilfredsstillere kravene til dagens trafikk, og utenom boligområder og verneområder, tenker jeg at det er avgjørende å redusere trafikken på dagens trase mest mulig. Mine forslag er i den forbindelse:

- \*Sterkt redusert fartsgrense fra nytt kryss Øyresvika og til og med Mosodd-tunnelen. Mitt forslag er 40km/t for hele denne strekningen. Gjerne med fartsdempende tiltak i tillegg. Det er denne strekningen som gir de aller største støyplasser til beboerne. Fra nordenden av tunnelen til kryss Storhove 60km/t
- \*Fjerne dagens kryssløsning på Vingnes, og erstatte denne med rundkjøring med avkjøring mot øst. Dette vil ytterligere dempe farten, og frigjøre store områder som i dag er okkupert av veg.
- \*Samme løsning ved avkjøring Strandtorget. Fjerne dagens av og påkjøringsfelte, og erstatte disse med en rundkjøring.
- \*Plasserer bommer på en måte som ikke gjør det økonomisk fordelaktig å kjøre nåværende E6 trase forbi Lillehammer.
- \*Skilte gjennomkjøring forbudt for lastebil klasse 2 på dagens E6 trase.
- \*Gjennomføre ytterligere støydempingstiltak på dagens trase på de mest utsatte stedene for beboerne, og mot Vingnesvika.

Et forslag som nok vil oppleves som både ekstremt og næringsfiendtlig, er å fjerne avkjøring til Lillehammer i Øyresvika helt fra planene. Det vil redusere trafikken på dagens trase kraftig, men det vil gi en noe lengre reisestrekning inn til Lillehammer sentrum fra sør. Altså kun ha en avkjøring til Lillehammer på Storhove.

Det viktigste for å redusere trafikken vil uansett være å gjøre dagens E6 trase uhensiktsmessig å velge hvis man skal forbi Lillehammer. Og det er hastigheten på kjøretøyene som skaper plagsom støy. Derfor må hastigheten ned. Uansett hvor mye eller lite trafikk det vil bli på denne strekningen i fremtiden.



Jeg overlater til de med mer kunnskap om botanikk, zoologi og økologi til å komme med innspill som kan bedre forholdene for andre arter enn mennesker.

Med vennlig hilsen

--

Dag Storm Henriksen  
Lensevegen 5  
2608 Lillehammer

922 40 617

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 :

# 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**

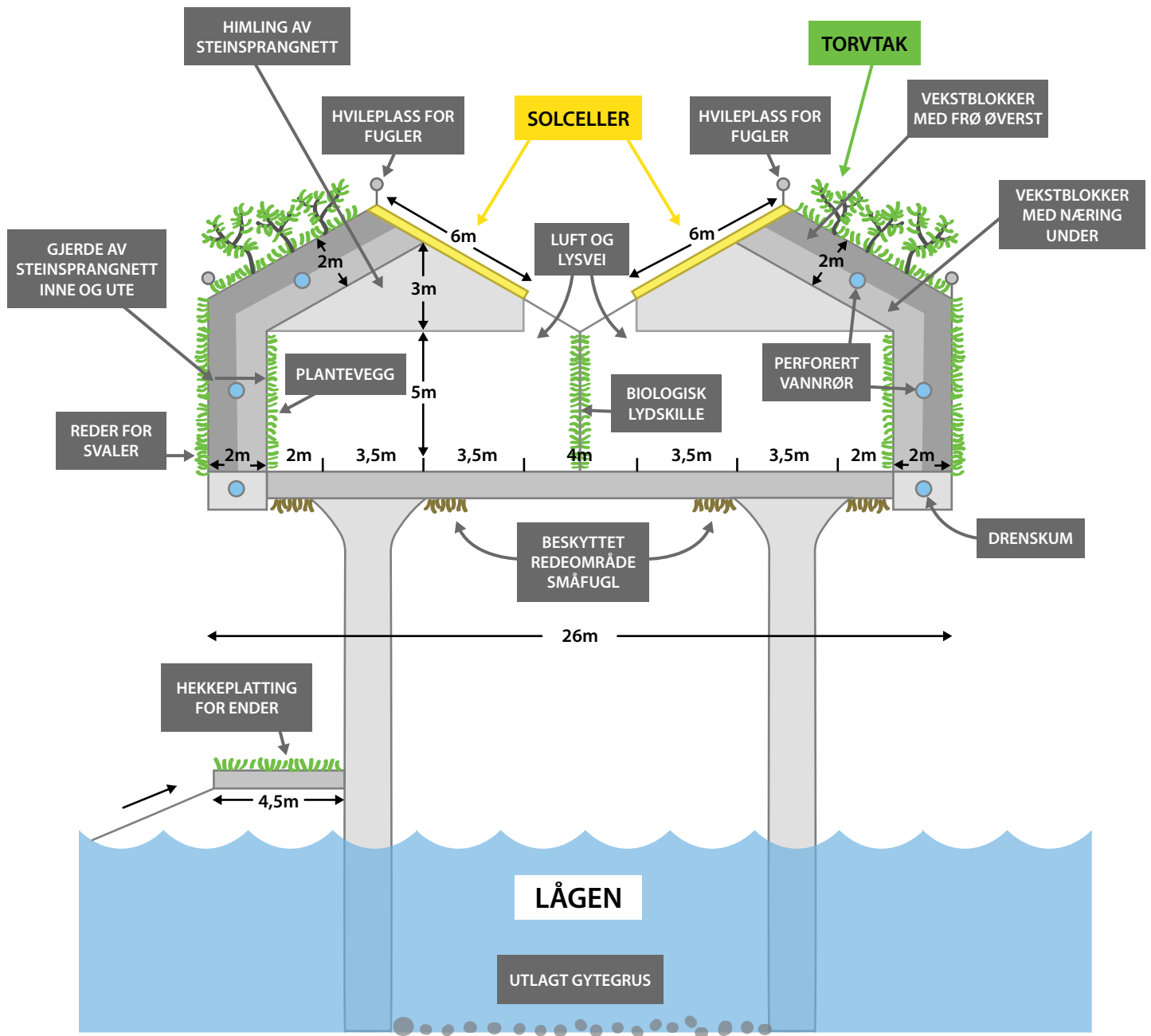
Den biologiske kappen over vegbanen – se tegningen under – bæres av en «stolpekonstruksjon» med bjelkelag av tre som vist. Det foreslås en meters avstand mellom stolpene og bjelkene i broens lengde på 540 meter – en sterk struktur med stor bæreevne. Lokalt trevirke så langt som mulig benyttes. Utenfor 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 kassettag 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 kassetten 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.

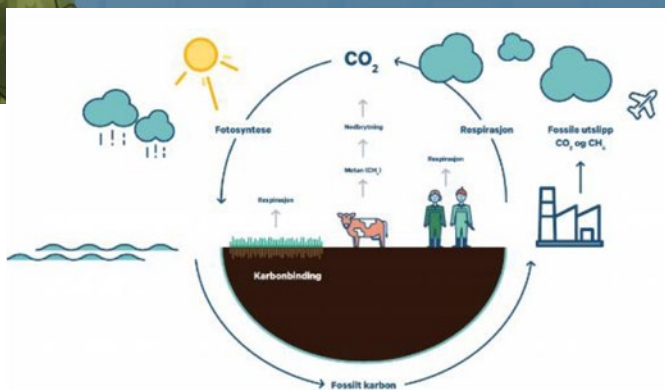
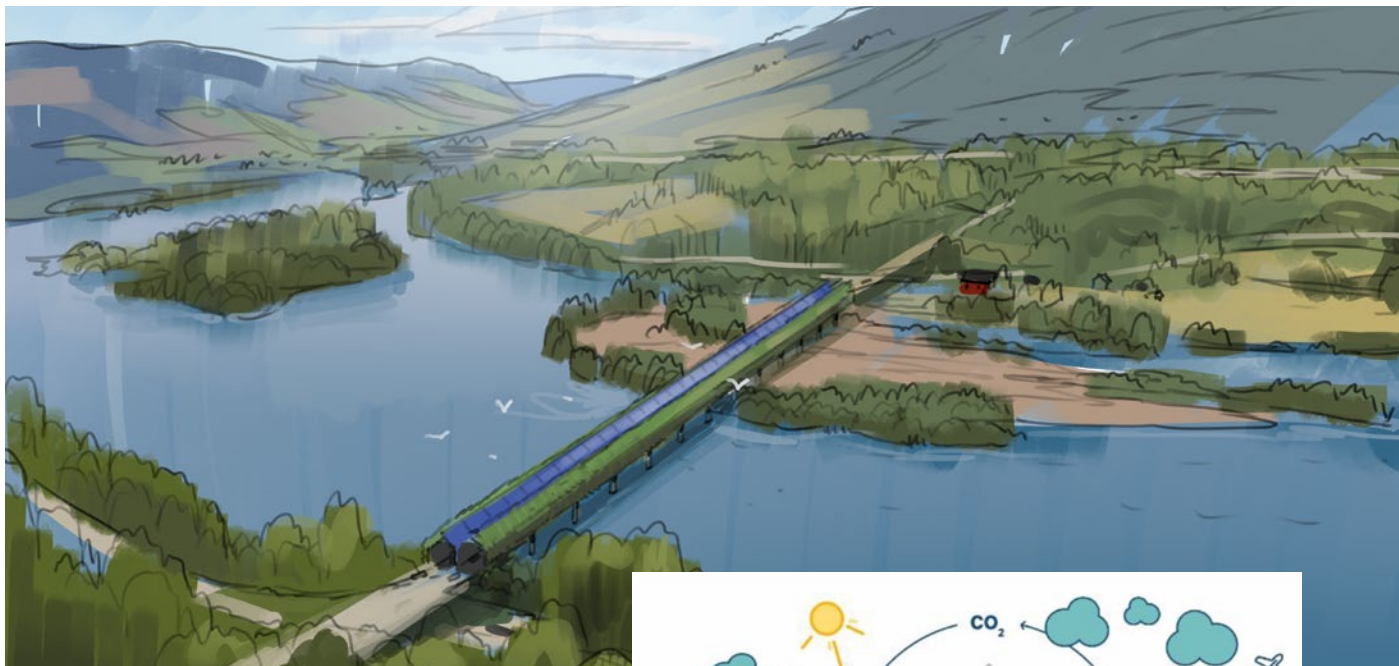
## **Merkostnad for alternativet.**

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.



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](#)



## Forslag til avbøtende tiltak for E6 forbi Lillehammer

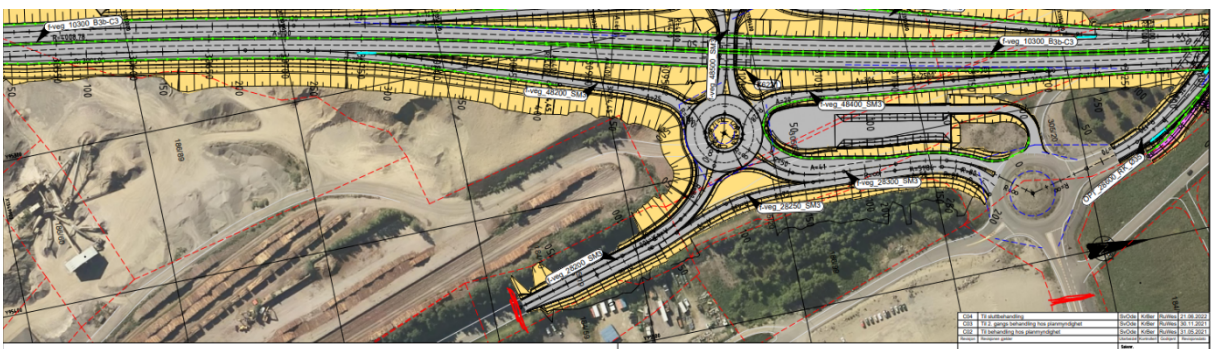
Forslaget mitt er et tiltak for å begrense trafikken over Lillehammer bru og forbi Lillehammer på dagens E6 ved å hindre trafikklekkasje pga. bompenger på ny E6 mellom Øyresvika og Storhove.

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: 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 forran 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 :

## 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



## 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 kompenserende tiltak. Områder som i kraft av naturverdiene uansett bør vernes, må vernes i egne prosesser.

Dermed er vi spesielt interessert i de kompenserende 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 kompenserende tiltak og restaurering**

Som et innspill til kompenserende 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/>

# **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: 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 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 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 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 akvatisk 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 landskapeestetikk.

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 kryssningene 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*

## 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 overvåkningsprogram 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



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.



Maelkrakk 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).

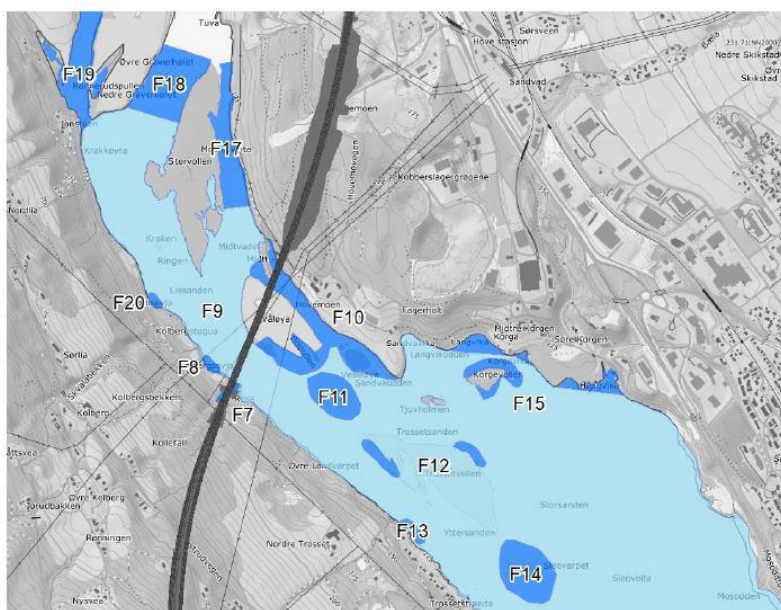
Krøkle vandrer mot Vingromlandet og opp i Lågen i mai-juni. Krøkle er hovednæringen for storørreten, og den følger etter og spiser krøkle i Lågendeltaet, noe som lokalt er omtalt som «krøkleaure». I perioden 2010-2021 er det observert til dels store gyte-innsig av krøkle.<sup>1</sup>

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. Lågåsilde. 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 lågåsilde 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 lågåsilde 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.



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 Hølsauget og på strekningen Drotten – Hølsauget. 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

  
For 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.

## 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





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 avliving 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

NJFF Oppland  
Vormstuguvegen 40  
2624 LILLEHAMMER

Telefon 90 18 79 76  
oppland@njff.no  
njff.no/oppland

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

## 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



## 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. (trafikksikkerhet, 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

Statsforvalteren i Innlandet,  
Postboks 987,  
2604 Lillehammer  
[sfinpost@statsforvalteren.no](mailto:sfinpost@statsforvalteren.no)

1. mai 2023

## 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 uoppgadet. 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/>



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, gjentas 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 gytegrus 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 mellomskarven 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](#).

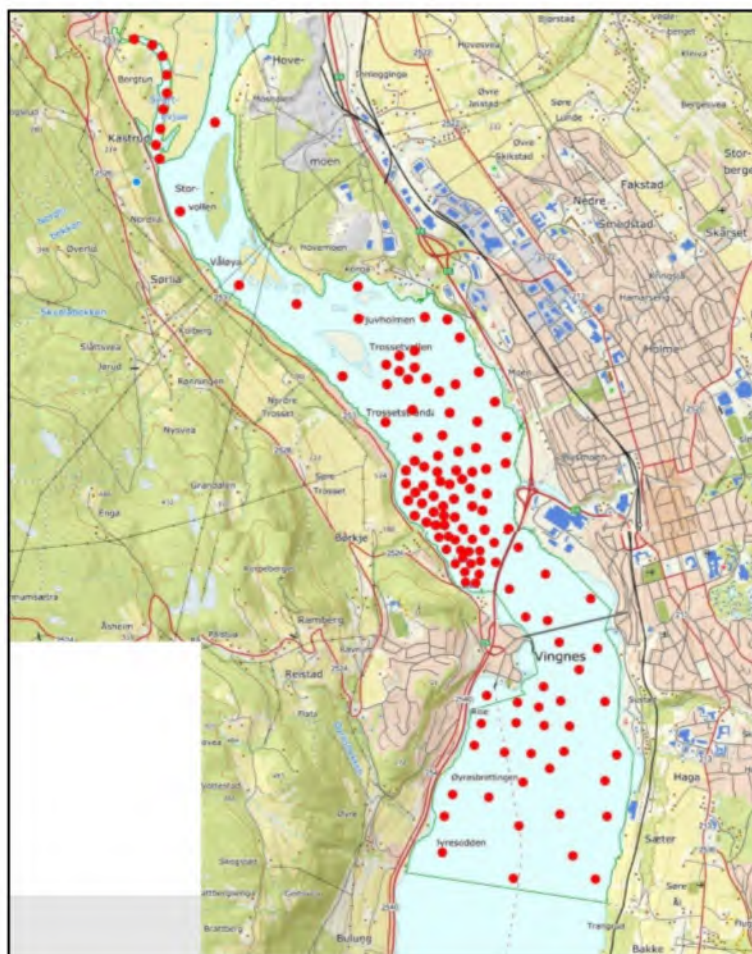
Når det kommer til desimering av mellomskarvbestanden i de utsatte områdene i Norge, så argumenteres det fra forvaltningen, Birdlife og naturvernbevegelsen om mangel på kunnskap om fuglens predasjon, norsk forskning. Men trenger en det for å ta mellomskarvens predasjon på alvor, «finne opp kruttet på 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 fiskepisende 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, Jørstadvollene, 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 Hølsaue. 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 Gausaosen går Lågen gradvis over til å bli ei brusende elv i et juv ved Hølsaue. Grunnen til at reservatgrensa et trukket helt opp ved Hølsaue - 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 Hølsaue.

(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 Hølsaугe. 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 Hølsaугe. 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 høringssvaret 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

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, Mellemborgsveien, 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, Mellemborgsveien, 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](#)



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, trafiksikkerhet, 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.

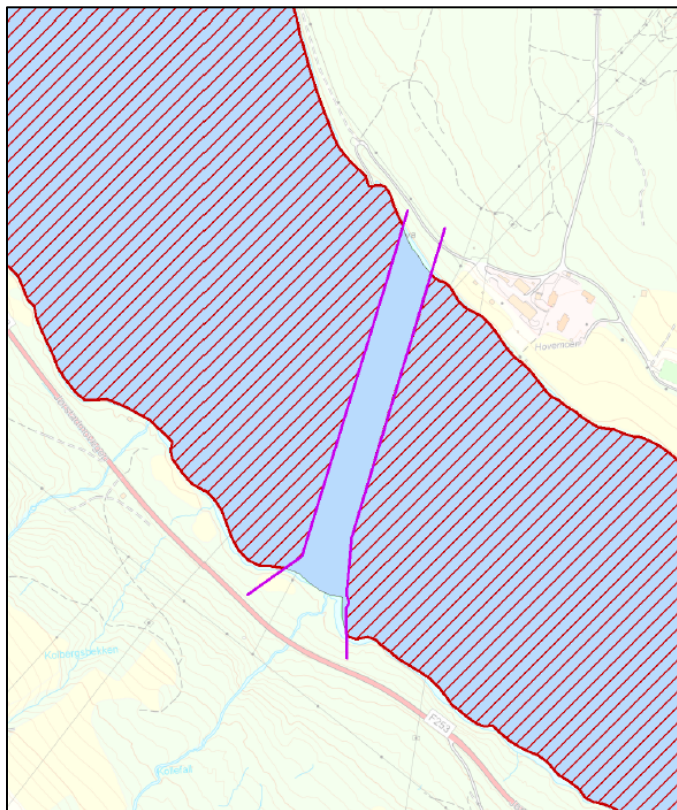
Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

## 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.

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 :

**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.