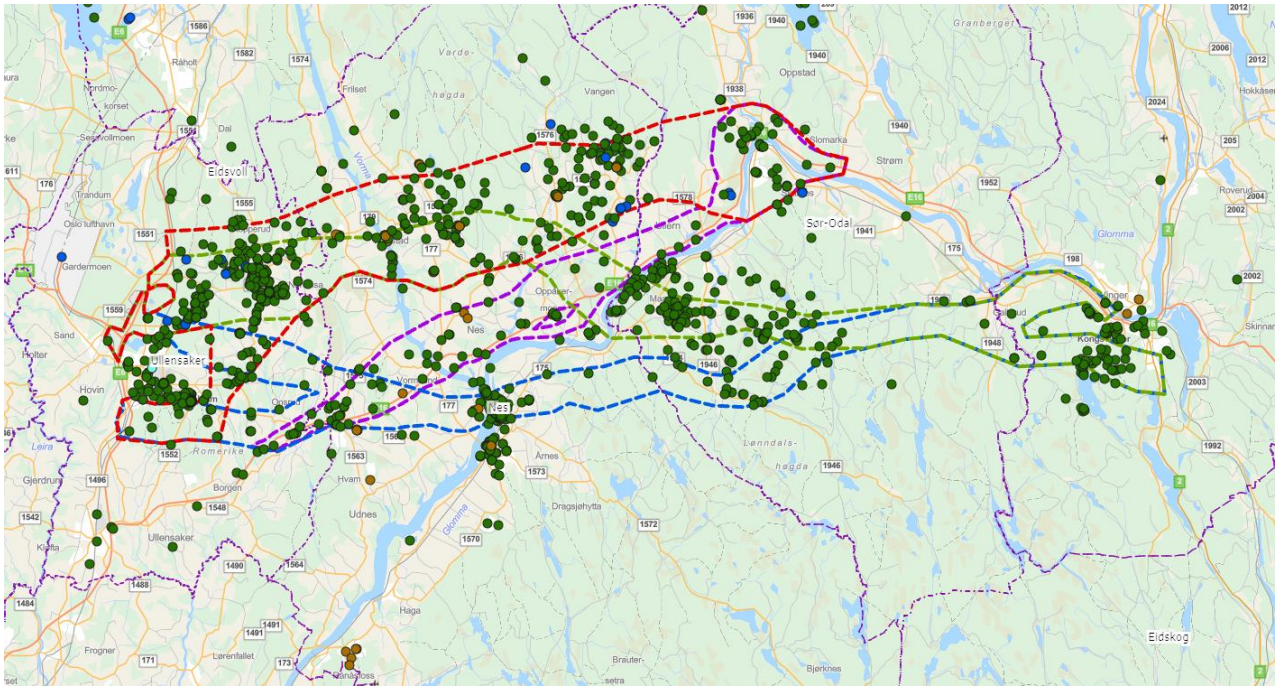


16.12 | 20

Oppsummering uttalelser planprogram Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6

Uttalelser til høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram, sammenstilling og kommentarer.

NyeVeier

Oppdragsnr:	1350039886
Oppdragsnavn:	E16 Kongsvinger – E6
Dokument nr.:	Dok-C-006
Filnavn	Dok-C-006 Oppsummering uttalelser planprogram

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	16.12.2020		KAPE/SAR	SAR	SRSLIL

Innhold

1 Innledning 4
2 Oversikt over avsendere 6
2.1 Myndigheter 6
2.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger 6
2.3 Privatpersoner 8
3 Sammendrag av merknader 9
3.1 Myndigheter 9
3.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger 31
3.3 Privatpersoner 107
3.3.1 Generelt om uttalelsene fra private 107
3.3.2 Privatpersoner i Kongsvinger 107
3.3.3 Privatpersoner i Sør-Odal 107
3.3.4 Privatpersoner i Nes 109
3.3.5 Privatpersoner i Ullensaker 116
3.3.6 Privatpersoner i andre kommuner 120
4 Barn og unge 122
4.1 Medvirkningsportal barn og unge 122
4.1.1 Kongsvinger 122
4.1.2 Sør-Odal 122
4.1.3 Nes 122
4.1.4 Ullensaker 123
4.2 Ungdomsråd 123
5 Gjennomgående tema og problemstillinger 126
5.1 Alternativer og løsninger 126
5.2 Utredningsoppgaver 126
5.3 Videre planprosess 127
6 Vedlegg 128

1 Innledning

Varsel om høring av forslag til planprogram ble kunngjort 12. oktober 2020, med høringsfrist 23. november 2020.

Innspill og uttalelser er mottatt pr e-post og – de fleste – gjennom en web-basert kartportal som også inneholder informasjon om prosjektet.

Denne rapporten omfatter en oversikt over avsendere, sammendrag av innholdet i merknadene og kommentarer til disse. Avsenderne er gruppert etter myndigheter, organisasjoner og næringsliv, barn og unge, samt privatpersoner i hver av de berørte kommunene.

Det er kommet inn mange og omfattende innspill fra privatpersoner, særlig via kartportalen. Disse er gruppert geografisk og oppsummert områdevis og ikke enkeltvis. Hvert av punktene representerer ikke nødvendigvis alle innspillene fra hele området. Alle merknadene vil imidlertid være tilgjengelige for planleggerne og relevante fagmiljøer i det videre arbeidet. Merknadene som har kommet inn vil ligge tilgjengelig på www.e16portalen.no, med kommentarer.

Uttalelsene i sin helhet er også tilgjengelige som eget pdf-dokument på E16portalen.

Om prosjektet:

Nye Veier har fått i oppdrag å planlegge og bygge ut strekningen E16 Kløfta – Kongsvinger. Strekningen ble overført til Nye Veier våren 2019 gjennom Stortingets behandling av Prop. 110S (2018-2019).

Den aktuelle strekningen på E16 er i dag en viktig del av en nasjonal øst-vest samferdselsåre, samtidig som den er et viktig bindeledd mellom bo- og arbeidsmarkeder i regionen og en av veiene over grensen til Sverige. Delstrekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger ble åpnet for trafikk i hhv. 2007 og 2014. Disse strekningene er firefelts motorvei dimensjonert for 90 km/t. For den mellomliggende strekningen Nybakk-Herbergåsen-Slomarka utarbeidet Statens vegvesen forslag til reguleringsplaner i 2015/2016 for firefelts motorvei. Som følge av betydelige kostnadsøkninger, besluttet imidlertid Samferdselsdepartementet i 2017 å sette planarbeidet på vent. I dette oppdraget vurderes aktuelle korridorer på hele strekningen fra Kongsvinger til E6.

Prosjektområdet for E16 Kongsvinger- E6 omfatter de fire kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Ullensaker og Nes er en del av Viken fylkeskommune, mens Sør-Odal og Kongsvinger tilhører Innlandet. Planarbeidet gjennomføres som en interkommunal kommunedelplan styrt gjennom et Interkommunalt plansamarbeid (IKP) mellom de berørte kommunene. IKP ledes av et styre som består av ordførerne fra de berørte kommunene. Administrasjonen i kommunene deltar i det løpende planarbeidet gjennom en plankoordineringsgruppe. I tillegg er det aktivt samarbeid med representanter fra berørte statlige og regionale myndigheter gjennom en utvidet plankoordineringsgruppe, samarbeidsgruppe (ledernivå) og egne særmøter med fagetatene. Det interkommunale plansamarbeidet har ansatt en egen koordinator som fungerer som sekretær og administrator for plansamarbeidet.

Eksisterende vei på strekningen er ca. 59 km. Strekningen består i grove trekk av tre delstrekninger med ulik standard og planstatus (se Figur 1-1 for informasjon om standard på eksisterende E16):

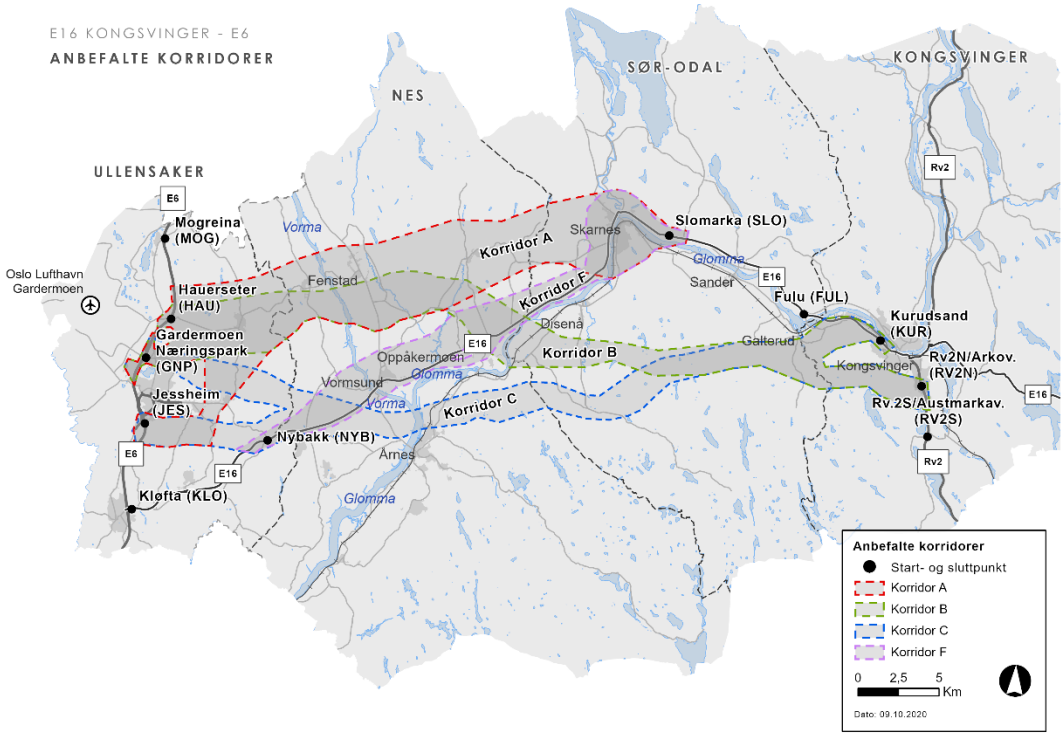
- Kløfta-Nybakk: Ny firefeltsvei ble åpnet i 2007 med 90 km/t. (Prøveprosjekt med 100 km/t pågår)

- Nybakk-Slomarka: Tofeltsvei med varierende veistandard med 40-80 km/t.

- Slomarka-Kongsvinger: Ny firefeltsvei ble åpnet i 2014 med 90 km/t. (Prøveprosjekt med 100 km/t pågår)

Formålet med planarbeidet er å sørge for en vedtatt kommunedelplan som avklarer korridor for fremtidig vei og gir nødvendige juridiske arealavklaringer for påfølgende reguleringsplan og etablering av E16 på strekningen.

Som en del av kommunedelplanarbeidet utføres en konsekvensutredning på korridornivå, etter metode i SVV håndbok V712, ref. kap 6.3 for ikke-prissatte konsekvenser. Alternative korridorer sammenlignes med et 0-alternativ[1] (referansesituasjon), og avklarer korridorens samlede konfliktpotensial som grunnlag for valg av korridor.



Figur 1-1 Utredningskorridorer (korridor A, B og C, og F) som foreslås utredet i arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning for E16 Kongsvinger-E6.

Kommunedelplanen er en overordnet plan som avklarer og båndlegger korridor for fremtidens E16. Hensikten med planen er å få fastsatt et båndlagt område som kan gi måloppnåelse om blant annet et samfunnsmessig lønnsomt veiprosjekt og fastsette rammer for utarbeidelse av reguleringsplan. Videre detaljering til en konkret veilinje/trasé for Kongsvinger-E6 vil skje i neste planfase i arbeidet med reguleringsplanen. Det konkrete veitiltaket konsekvensutredes i reguleringsplanfasen.

Oppstart av planarbeidet ble varslet 18.05.2020, og planprogrammet er planlagt fastsatt desember 2020. Planprogrammet avklarer aktuelle korridorer som skal utredes og et utredningsprogram for omfang og metode for utredningene. Tidlig arbeid med søk etter aktuelle korridorer og utsiling av uaktuelle alternativ dokumenteres i en silingsrapport som vedlegges planprogrammet.

Kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen planlegges lagt ut på offentlig ettersyn våren 2021.

[1] 0-alternativet er referansealternativet som tar utgangspunkt i dagens situasjon, men inneholder nødvendig vedlikehold, prognoser for befolkning- og arealutvikling, samt vedtatte planer fram mot sammenligningsåret.

2 Oversikt over avsendere

2.1 Myndigheter

- Fylkesmannen i Oslo og Viken, 23.11.2020
- Fylkesmannen Innlandet, 19.11.2020
- Bane NOR, 13.11.2020
- Statens vegvesen, 23.11.2020
- AVINOR, 19.10.2020
- Direktoratet for mineralforvaltning, 23.11.2020
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 19.11.2020
- Forsvarsbygg, 23.11.2020
- Mattilsynet, 19.10.2020
- Statnett, 05.11.2020
- Innlandet fylkeskommune, 30.11.2020
- Viken fylkeskommune, 03.12.2020
- Politiet øst-politidistrikt, 11.11.2020
- Kongsvinger kommune, 12.11.2020
- Sør-Odal kommune, 19.11.2020
- Nes kommune, 19.11.2020
- Ullensaker kommune, 17.11.2020
- Nord-Odal kommune, 03.12.2020
- Eidskog kommune, 18.11.2020
- Norsk maritimt museum, 27.10.2020

2.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger

- Akershus bondelag, Ullensaker bondelag og Nes landbrukslag, 26.11.2020
- Aksjonsgruppa i Skogbygda, 25.11.2020
- Aksjonsgruppa nei til E16 gjennom Skarnes 2020, 25.11.2020
- Aksjonsgruppa Redd elvemøtet, 26.11.2020
- Brandval og Vinger Bondelag, 25.11.2020
- Disen & Lilleseth jaktlag, 20.11.2020
- Disenå grendelag, 04.11.2020
- Disenå grunneierlag, 19.10.2020 og 24.11.2020
- DNT Odal, 26.11.2020
- E16 Grunneierlag i Nes, 23.11.2020
- Eggum gård og Vøyen gård, 12.11.2020
- Elevrådet ved Nordkisa skole, 20.11.2020
- Elvia AS, 18.11.2020
- FAU Korsmo Barnehage, 22.11.2020
- Fenstad Jeger- og Fiskerforening, 13.11.2020
- Fenstad vel, 19.11.2020
- Fonbekk Huseierforening, 22.11.2020
- Fortidsminneforeningen, 23.11.2020
- Forum for natur og friluftsliv Akershus på vegne av Akershus og Oslo Orienteringskrets, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Naturvernforbundet i Hedmark, Norges Jeger- og Fiskerforbund Akershus, Norges Jeger- og Fiskerforbund Hedmark Norsk Ornitologisk Forening, avd.

Oslo og Akershus, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Hedmark og Skogselskapet Oslo og Akershus, 26.11.2020
- Galterud - Sander Utmarkslag, 23.11.2020
- Galterud grenderåd, 26.11.2020
- Glommasvingen FAU, 25.11.2020
- Glommens og Laagens brukseierforening, 16.11.2020
- Grunneiere Hauerseter/Støvnermåsan/Langtjern, 23.11.2020
- Gruppe personer i Skogbygda, 23.11.2020
- Halmsås og Omegn Skilag, 19.11.2020
- Hauerseter Sportsklubb Nordkisa, 22.11.2020
- Hauerseter Vel, 25.11.2020
- Huser gard og WonderInn, 22.11.2020
- Høie boforening, 25.11.2020
- Høieparkens Venner, 17.11.2020
- Ingeborgrud menighet, 25.11.2020
- Jordvernalliansen Innlandet, 25.11.2020
- Kulturminnebøndene, 05.11.2020
- La humla suse, 19.11.2020
- Maarud AS, 26.11.2020
- Mapei AS, 25.11.2020
- MDG Nes, 25.11.2020
- MDG Ullensaker, 24.11.2020
- Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/Seterstøavegen/Vennevålvegen, 24.11.2020
- NAF, 06.12.2020
- Naturvernforbundet Nes, 26.11.2020
- Nei til E16 gjennom Fenstad, 20.11.2020
- Nei til E16 gjennom kvikkleire området Vormsund – Oppaker, 16.11.2020
- Nei til ny E16 i Ullensaker, 26.11.2020

- Nes kirkelige fellesråd, 22.11.2020
- Nes Kristelig Folkeparti, 03.11.2020
- Nes på Romerike Venstre, 23.11.2020
- Nes Senterparti, 23.11.2020
- Nes SV og Rødt Nes, 25.11.2020
- Nes/Hovind skytterlag, 22.11.2020
- Neskollen velforening, 13.11.2020
- Nordbymoen Vel, 23.11.2020
- Nordkisa Grunneierlag, 22.11.2020
- Norges lastebileierforbund, 26.11.2020
- North Star Fireworks AS, 20.11.2020
- Odal Skateklubb, 19.10.2020
- Onsrud og omegn grendelag, 23.11.2020
- Opaker Velforening, 09.11.2020
- Oppstad Grendeutvalg v/ Finn Martinsen, 04.11.2020 og 16.11.2020
- Prosjektgruppe Bjertnestunet (beboergruppe i samhandling med velforening), 23.11.2020
- Rotnesvegen Veglag, 19.11.2020
- Røa vannverk, 19.11.2020
- Røa Velforening, 25.11.2020
- Rødt Odal, 26.11.2020
- Rødt Ullensaker, 26.10.2020
- Sander Grendelag og Sander Idrettslag, 13.11.2020
- Sander IL ski- og trimgruppe, 23.11.2020
- Seterstøa og Omegn Vel, 21.10.2020
- Sign production as, 22.11.2020

- Skogbygda historielag, 21.11.2020, 26.11.2020
- Skogbygda jeger og fiskerforening, 22.11.2020
- Slåstad Vannskiklubb, 19.11.2020
- Sør-Odal Senterparti, 26.11.2020
- Tovseth Vannverk SA, 28.11.2020
- Ullensaker Almenning, 23.11.2020
- Ullensaker Grunneierlag, 17.11.2020
- Ullensaker jeger -og fiskerforening, 04.11.2020
- Ullensaker Senterparti,22.11.2020
- Ullensaker SV, 29.10.2020
- Ullensaker turlag, 25.11.2020
- Ullensaker Venstre, 25.11.2020
- Ullern grendelag, 25.11.2020
- Ullern grunneierlag, 26.11.2020
- Ungdomsrådet i Sør-Odal, 26.11.2020
- Ungdomsrådet Kongsvinger, 03.11.2020
- Vegalangs i Vormadalen, 22.11.2020
- Vestre Nes Arbeiderlag, 21.11.2020
- Vinger Utmarkslag, 12.10.2020
- Årnes Vel, 25.11.2020

2.3 Privatpersoner

Det har kommet inn 811 uttalelser fra privatpersoner i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogrammet.

Noen personer har kommet med flere uttalelser – det gjelder særlig innspillene i medvirkningsportalen. Endel innspill er duplikater og slettet i portalen.

Liste med navn på privatpersoner som har kommet med uttalelser følger som vedlegg til denne rapporten.

3 Sammendrag av merknader

Uttalelsene er oppsummert gruppevis som vist i kap 2 og kommentert med utgangspunkt i foreliggende kunnskap om og status i prosjektet.

3.1 Myndigheter

Hovedpunkter fra uttalelsene:

- Planprogrammet fyller lovens krav
- God involvering mot myndigheter, og det må sikres tilstrekkelig tid
- Innspill om krav (lov og forskrift, veiledere) knyttet til de ulike fagtemaene og metodikk for utredninger
- Innspill til kunnskapsgrunnlaget for alle ikke-prissatte tema
- Grunnundersøkelser må gjøres tidlig for å redusere usikkerhet
- Klimagassutredning og utredning opp mot nullvekstmål.
- Korridor F må utredes videre, basert på tidligere planer
- Utredning av konsekvens for sideveinett, trafikksikkerhet og kryssplasseringer

Forsvarsbygg - varsler et mulig innsigelsesbehov dersom Forsvarets etablissementer blir berørt på en måte som begrenser utviklingsmulighetene eller legger begrensninger for dagens aktivitet.

Innlandet Fylkeskommune - varsler innsigelse dersom dagens E16 Slomarka-Kongsvinger ikke gjenbrukes i løsningen som velges. Varsler også innsigelse dersom denne veistrekningen blir omklassifisert til fylkesvei.

Fylkesmannen i Oslo og Viken	**Kommentar**
Fylkesmannen mener det er for tidlig å gi konkrete tilbakemeldinger på hvilke korridorer/traseer som bør velges nå ut ifra de hensyn fylkesmannen skal ivareta. Nasjonale og regionale mål og føringer er i all hovedsak innarbeidet på en god måte. Planprogrammet gir i hovedsak et godt grunnlag for videre planlegging og konsekvensutredning. Mener det bør vurderes å legge ut flere alternative planforslag. <u>Landbruk:</u> Legger beskrevet metode til grunn og har ingen øvrige merknader.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene. Forholdet er nærmere spesifisert i kapittel 3.3 i planprogrammet.

Naturmangfold: Anbefaler å skille mellom viktige og svært viktige naturforekomster. I temarapporten må vurdering av kunnskapsgrunnlag i de ulike kommunene, kildeliste og vurdering av avbøtende tiltak inngå. Der de involverte kommunene har et nasjonalt ansvar for en naturtype bør disse naturtypene vektlegges tyngre. Opprettholde etablerte viltkorridorer.	Utredninger av ikke-prissatte konsekvenser gjøres iht. forenklet metodikk slik det er beskrevet i V712.
Klimagassutslipp: Fremhever utslipp fra myrområder som viktig komponent og forutsetter at utslipp fra transport inngår i utredninger.	Viser til kapittel 8.9.2 i planprogrammet.
Vassdrag/massehåndtering: Fylkesmannen har en rekke kommentarer til vassdrag, vannhåndtering og massehåndtering. Mye av dette går på detaljeringsnivå i planarbeidet, det vises til detaljering av bruer og andre inngrep i vassdrag som må detaljplanlegges og oversendes NVE for behandling etter vannressursloven. Videre opprettholdelse av kantvegetasjon ved vassdrag (jf. Vannressursloven §11), sikring av vannmiljø (jf. vannforskriften §12), sikring mot avrenning i anleggsfasen, legge avfallshierarkiet til grunn ved massehåndtering og plan for gjenbruk av masser i eget anlegg.	Temaet er presisert i revidert planprogram, kapittel 8.6.3 og 8.10.4.
Samfunnssikkerhet: Det må foretas vurderinger av sannsynligheter og konsekvenser med beskrivelser. Analysen må omfatte vurderinger av eksisterende risikoer og hvordan utbyggingen kan påvirke risikobildet.	Innspillet tas til orientering.
Folkehelse, barn og unge, støy: Viser til kommunenes oppgaver etter folkehelseloven, og at plan- og bygningsloven krever at all planlegging skal fremme befolkningens helse. Viktig at prosjektet ser på konsekvensene for sammenhengende grøntstruktur,	For å imøtekomme innspill knyttet til dette er det i revidert planprogram tilføyd kapittel 8.9.6 Bomiljø og folkehelse.

grøntområder i boligområder og korte avstander til gode plasser for lek og fysisk aktivitet. Samspillseffekter mellom støy- og luftforurensning kan bidra til økt helserisiko.	

Fylkesmannen i Innlandet	**Kommentar**
Finner at forslag til planprogram tilfredsstiller lovens krav. Finner ikke grunnlag for å ta konkret stilling til noen av korridorene i denne fasen. Mener målsettinger knyttet til utvikling av attraktive lokale lokalsamfunn og tilrettelegging for lokalt næringsliv må vektlegges og synliggjøres i KU. <u>Prosess/medvirkning:</u> Mener medvirkningsportal er et godt verktøy for befolkning, folkevalgte og andre berørte å få innsyn og til å gi uttale. Positivt at det legges til rette for felles regionale planforum, samt involvering av fylkesmannen i fagmøter og informasjonsmøter.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene. Dette er et sammensatt tema. Aspekter som påvirker utvikling av attraktive lokalsamfunn vil bli utredet under kapittel 8.9.1 Lokal og regional utvikling og vil også bli omtalt i nytt kapittel 8.9.6 Bomiljø og folkehelse i revidert planprogram.
<u>Detaljering av kommunedelplan:</u> Forventer at båndleggingskorridorer avgrenses mest mulig, og at det gjøres konkrete vurderinger av veilinjer/eksempellinjer i forhold til målsettinger for prosjektet. Det bør være et mål at en kommer fram til en båndleggingskorridor som ivaretar nasjonale hensyn. Forventer at avbøtende tiltak knyttet til særskilte konfliktfylte områder eller tema konkretiseres i planbestemmelser.	Prosjektet er opptatt av å innskrenke korridorer, men ønsker samtidig å opprettholde en viss grad av fleksibilitet for detaljert planlegging i reguleringsplan.
<u>Konsekvensutredning</u>: Positivt at hele strekningen utredes samlet. Påpeker at analyseområde og bredde for beregning av permanent arealbeslag kan være for smalt (30 meter til hver side). Påpeker at midlertidige tiltak kan gi permanent virkning. Mener at valg av veistandard i stor grad påvirker behovet for permanente arealbeslag, mulighet for tilpasning av veilinje, konsekvenser for jordvern,	Det er presisert i revidert planprogram kapittel 8.6.5, at det skal vurderes større arealbeslag rundt. kryssområder. Beskrivelse av veistandard er justert i revidert planprogram kapittel 2.3.

naturmangfold mv., samt har innvirkning på reisetid og dermed trafikantnytte. Barn og unge: Forventer at nasjonale føringer (Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging) legges til grunn, herunder vurdering og sikring av erstatningsareal for beslaglagt areal, ref. retningslinjenes pkt. 5d. Oppfordrer til aktiv innsats for å innhente barn og unges synspunkt. Friluftsliv/by- og bygdeliv: Forventer at Sør-Odal og Kongsvingers kartlegging av friluftsområder og kommunenes vurderinger vektlegges i konsekvensutredningen. Naturmangfold og vassdrag: Naturtypekartlegging som ligger i Naturbase er dels av eldre dato. Forventer oppdatert kartlegging. Kommenterer kommunenes store tettheter av ferskvanns- og våtmarksnaturtyper, lavlandsmyrer, små forekomster av kalkskog. Kommenterer spesifikt potensielle konflikter med registrerte naturtyper. For vannmiljø kommenterer fylkesmannen mange av de samme forholdene som kommenteres av Fylkesmannen i Viken. Viser til vannforskriften § 12, forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Forutsetter at utforming av bruer og lokalisering av nye krysningspunkt ikke skal ha negativ betydning for viktige naturverdier i og langs vassdrag. Naturressurser, landbruk og jordvern: Alle utredningskorridorene berører jord av svært god jordkvalitet. Viser til at det skal gjennomføres beregning av arealbeslag med utgangspunkt i eksempellinjer med bredde 80 meter. Utredningen må gi grunnlag for å kunne vurdere alternative korridorer. Forventer at kompensasjon av omdisponert jordareal/avbøtende tiltak blir	Se kapittel 8.10.1 i planprogrammet. Temaet er beskrevet i kapittel 8.6.2 i planprogrammet. For alle ikke-prissatte tema er det gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til temaene og kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Viser til kapittel 8.6.3 i planprogrammet. Tema vannmiljø er presisert i revidert planprogram, kapittel 8.6.3 og 8.10.4. I revidert planprogram er det presisert at arealbeslag regnes i bredde 60 meter, og med større areal rundt kryssområder, kapittel 8.6.5. Dette er spesifisert i kapittel 8.6.5 i revidert planprogram.

tema i konsekvensutredningen, med føringer for framtidig arealbruk/detaljering som tas inn i planbestemmelser.	
Landskap: Forventer at man i størst mulig grad legger vekt på å detaljere de store konstruksjonene som tunneler, bruer og kryssløsninger. Forventer at nødvendige krav til tiltaket sikres gjennom bestemmelsene, som krav til detaljregulering.	Viser til kapittel 8.1 i planprogrammet.
Samfunnssikkerhet/beredskap: Forventer at Kommunal- og moderniseringsdept. veileder H-5/18, Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, legges til grunn.	Viser til kapittel 8.8 i planprogrammet.
Klimagassutslipp: Forventer at beregning av klimagassutslipp fra avskoging og nedbygging av myr tas inn i beregningen. Viser til ny metodikk for utarbeiding av klimaregnskap fra Miljødirektoratet.	Viser til kapittel 8.9.2 i planprogrammet.

Bane NOR	**Kommentar**
Opplever at prosjektet har gitt god informasjon, og oppfordrer om at det tas direkte kontakt når eventuelle konsekvenser mot jernbanen blir mer kjent gjennom planarbeidet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
Er opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling og informerer om at både Kongsvingerbanen og Hovedbanen Nord har for lav kapasitet. Forutsetter at KVU Kongsvingerbanen og KVU Hovedbanen følges opp i videre planarbeid. Oppfatter at korridor F i minst grad vil berøre eksisterende jernbane, unntatt i og ved Skarnes stasjon på Kongsvingerbanen. Peker på at banen møter sterk konkurranse fra privatbil med utbygget E16.	KVUene er viktige føringer for arbeidet. Dette er presisert i kapittel 6.1 i revidert planprogram.

Anbefaler at båndleggingssonen reduseres så mye som mulig der nærføring til jernbanen. Forutsetter at dersom båndleggingssone overlapper med jernbanen, vil det minimum gjøres unntak i bestemmelsene slik at drift, vedlikehold, fornyelse og utvikling av jernbanen kan gjøres uavhengig av båndlagt korridor.	Vi tar innspillet med oss til når båndleggingssonen for selve kommuneplanforslaget skal settes.
Minner om at eventuell kunnskap om at tiltak vil gi negative konsekvenser for jernbanen, må dette gis en nærmere vurdering. Gjør oppmerksom på at det ikke kan påregnes aksept for at banen stenges over lengre perioder for anleggelse av ny vei.	Mulige konsekvenser for jernbanen vil bli belyst. Dette er presisert i kapittel 8.10.4 i revidert planprogram.
Mener at utredning av trafikant og transportbrukernytte, under prissatte konsekvenser, må inkluderes tilgjengelighet til viktige jernbanestasjoner fra den planlagte veien.	Dette inngår i utredning trafikale virkninger, og er presisert i kapittel 8.4.1 i revidert planprogram.
Mener utredning av trafikale virkninger på sideveinettet må inkludere eventuell økt bruk av eksisterende planoverganger, og minner om at det må påregnes krav om etablering av planfri kryssing ved økt bruk av planoverganger.	Utredning av trafikale virkninger vil også inkludere trafikkendringer på planoverganger. Dette er presisert i kapittel 8.4.1 i revidert planprogram.
Etterlyser informasjon om hva som inngår i rutetilbudene som skal utredes under trafikale virkninger. Anbefaler at Nye Veier tar kontakt for nærmere informasjon om hvilket rutetilbud som bør legges til grunn for analyseåret 2030, og at Jernbanedirektoratet kontaktes for informasjon om fremtidig jernbanetilbud for analyseåret 2050.	Det er presisert i revidert planprogram, kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger, at konsekvenser for kollektivtrafikk vil bli utredet med to ulike rutetilbud, hvorav det ene er oppdatert høyfrekvent rutetilbud med økt kapasitet i henhold til anbefalt konsept fra KVU Kongsvingerbanen. I konsekvensutredningen vil dette bli beskrevet mer i detalj.

Statens vegvesen	**Kommentar**
Tiltrer formålet med ny E16 som er formulert fra IKP, men etterlyser et bredere fokus på	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring

lokale behov og mener konsekvenser for tilstøtende veinett må gis større vekt.	med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
Mener potensiale for avlasting av dagens E16 må være et vesentlig kriterium for valg av trase. Savner et tydeligere fokus på trafikksikkerhet i planprogrammet, og viser til at det er avgjørende at også lokaltrafikken tar i bruk ny, trafikksikker vei. Det må vurderes behov for avbøtende tiltak for alternativ som gir mindre avlasting av dagens E16, og kostnader for slike avbøtende tiltak må tas med i utbyggingskostnadene. Forventer også at det gjøres trafikkanalyser som beregner trafikkmengder på lokalt veinett, rekkefølgekrav om nødvendige tiltak for trafikksikkerhet, kollektivtrafikk, gående og syklende.	Utredning av trafikale virkninger inkluderer sideveinettet. Forholdene som omtales er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.
Er opptatt av påkoblinger til tettstedene Årnes, Skarnes og Kongsvinger, og at utredningene må dokumentere at slike påkoblinger er mulige for alle korridorer, uavhengig av start- og sluttpunkt for ny vei. For Kongsvinger by må konsekvenser utredes, samt tilkobling til rv. 2 og E16 og behov for tiltak.	Dette er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1.
Krever at nye kryss med E6 dokumenteres på detaljnivå. Videre at det må redegjøres for fravik fra vegnormalene da det er nødvendig for at Statens vegvesen skal kunne vurdere konsekvensene for E6.	Dette er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.
Oppfatter at planprogrammet sier lite om hvordan Oslorettet trafikk skal håndteres og hensyntas med ny vei, men at utgangspunktet for planen er forventning om stor vekst i trafikk til Gardermoen.	Samfunnsmål d. fokuserer på både Oslo og Gardermoen. Trafikkstrømmen fra utredningsområdet til Oslo-området er den største trafikkstrømmen og dermed vil den gi det største bidraget til trafikantnytten.
Minner om at eksisterende vei mellom Slomarka og Fulumoen har god kapasitet og ikke er ferdig nedbetalt, og mener det bør tilstrebes gjenbruk i størst mulig grad.	Dette er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.9.3.

Forventer at etterbruk av eksisterende veikapital utredes, og at i alternativ der eksisterende E16 ikke gjenbrukes, blir synliggjort hvilken standard eksisterende vei skal ha. Korridor F tilsvarer gjeldende plan, og må utredes på samme måte som de andre korridorene. Da alle veitiltak innenfor Vikens geografi skal omfattes av nullvekstmålet, må det dokumenteres om og hvordan planen bidrar til å nå dette målet. Viser til KVU Kongsvingerbanen og mener dimensjonering av ny vei bør avstemmes mot anbefalingene i KVUen.	Alle de fire korridorene vil bli utredet på samme nivå. Dette er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger. Dette er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.

AVINOR	**Kommentar**
Avinor vil gjenta at alle grep som gjøres for å få til en bedre veitilknytning til Oslo lufthavn Gardermoen fra Kongsvinger-regionen og Värmland, er Avinor positiv til. Kongsvinger-regionen og Värmland er et viktig nedslagsfelt for hovedflyplassen, både med tanke på innpendling til arbeidsplassene på og rundt flyplassen og reisende til og fra Oslo lufthavn. Avinor håper derfor utredningen (kommunedelplanen) vil fokusere på trasé-valg som bidrar til størst mulig nedgang i reisetiden på denne strekningen.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.

Direktoratet for mineralforvaltning	**Kommentar**
Refererer til uttalelse til planoppstart. Har en ytterligere merknad: Forutsetter at ressurser av regional- eller nasjonal betydning blir ivaretatt og ikke båndlegges, i tråd med føringene satt for viktige naturressurser. DMF påpeker at i den grad aktive uttak påvirkes, bør de berørte uttakene utredes under prissatte konsekvenser. Refererer til kommuneplanbestemmelse i Ullensaker pkt	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene. I revidert planprogram er det presisert at utredning av konsekvenser for aktive

11.3: «I Gardermoen-, Barntjermoen- og Hauerseterområdet: Drivverdige forekomster av grus skal være tatt ut før områdene ev. kan bebygges. …» Forventer at påvirkning av forekomstene utredes ift. verdien av massene som påvirkes.	uttaksområder for mineraler inngår i Prissatte konsekvenser, se kapittel 8.5.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	**Kommentar**
Viser til oppsummering av sitt varsel fra planoppstart og påpeker at det der ikke er beskrevet deres innspill omkring generelle aktsomhetsområder for kvikkleireskred. Forutsetter at deres innspill legges til grunn i det videre arbeidet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
Er bekymret for at det ikke er gjort tilstrekkelig undersøkelser av grunnforhold tidlig, og at manglende kunnskap om grunnforhold gir større usikkerhet for teknisk og økonomisk gjennomførbarhet. Oppfatter at det ved korridorsøk ikke er satt begrensninger på hvor elvene kan krysses, og mener dette er en betydelig svakhet ved metodikken.	Kompleksitet av elvekryssinger vil bli vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen.
Forventer at man på kommunedelplannivå detaljerer bruløsning da valg av brutype har betydning for risiko mtp. grunnforhold i anleggsfasen.	Viser til kapittel 8.1 i planprogrammet.
Forutsetter at kostnader for allerede ubygde parseller legges til de ulike korridorene, inkludert inngrep i vassdrag. Viser til at dette er sentralt for NVEs vurdering mht. vannressursloven og konsesjon.	Viser til kapittel 8.9.5 i planprogrammet.
Viser til veiledere og verktøy som anbefales brukt ved oppstart av planarbeidet.	Innspillet tas til orientering.

Forsvarsbygg	**Kommentar**
Når det gjelder Hauerseter og Nordkisa er disse arealene avsatt til formål "Forsvaret" i kommuneplanens arealdel for Ullensaker	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

kommune. Deler av Hauerseter leir er også fredet ved forskrift. For Forsvaret er det av avgjørende betydning å opprettholde den fleksibiliteten og de muligheter som dagens situasjon gir med tanke på videreutvikling og opprettholdelse av virksomheten på de berørte etablissementene. Varsler et mulig innsigelsesbehov dersom Forsvarets etablissementer blir berørt på en måte som begrenser utviklingsmulighetene eller legger begrensninger for dagens aktivitet. Med bakgrunn i det store området som er varslet og at det er flere anlegg som blir berørt vil Forsvarsbygg måtte komme tilbake til mer konkrete begrensninger knyttet til de ulike anleggene når det foreligger et mer konkret forslag til mulig trase. Imøteser konstruktiv dialog dersom foreslått trase kommer i nærheten av Forsvarets etablissementer.	

Mattilsynet	**Kommentar**
Flere av korridorene krysser dyrket mark. I korridor B kan ett vannverk og muligens ett deponi for slam fra potetavfall berøres. Mattilsynet ønsker å være med videre i prosessen da de er sektormyndighet for områder som kan berøres.	Innspillet tas til orientering og følges opp i den videre planleggingen. Mattilsynet er høringsmyndighet for planforslaget.

Statnett	**Kommentar**
Statnett eier og drifter transmisjonsnettanlegg mellom Minne og Frogner transformatorstasjoner som går gjennom alle utredningskorridorene, inkludert båndlagt rettighetsbelte på eiendommer som er berørt av ledningen. Vedlagt uttalelsen oversiktskart over anleggene. Ber om at transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur blir tema i videre konsekvensutredninger, og om tett dialog om hvordan veiplanene berører transmisjonsnettet, og om at tiltakshaver initierer dialog. Omlegginger av transmisjonsnett krever konsesjon etter Energiloven, ekspropriasjonstillatelse,	I denne planfasen vil det ikke avgjøres eksakt hvor ny vei skal bygges, men det vil båndlegges en korridor på ca. 500 meters bredde. Innenfor denne korridoren skal det senere utarbeides reguleringsplan. Flere av kommentarene fra Statnett vedrører senere faser i prosjektet, i reguleringsplanfasen hvor det utarbeides og vurderes konsekvenser av et konkret tiltak, og i utbyggingsfase når det gjennomføres grunnerverv og anleggsarbeider. I kommunedelplanen foreslås det innarbeidet hensynsone med bestemmelser slik Statnett beskriver, og Statnett vil informeres om planarbeidet/være høringspart når det

eventuelle dispensasjonssøknader samt skjønn eller avtaler overfor berørte grunneiere. Kostnader må dekkes av tiltakshaver. Ber om at det tas inn reguleringsbestemmelser (konkret formulering i uttalelsen) og at transmisjonsnettet tas inn i plankartet som hensynssone H740. Hensynsonen skal være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte, 40 meter bredt. Det gjøres oppmerksom på regler for anleggsarbeid nær høyspenningsanlegg. Statnett ber om å være høringspart i videre planarbeid.	foreligger forslag til kommunedelplanløsning.

Innlandet fylkeskommune	**Kommentar**
Fylkesutvalget anbefaler at valg av korridor skjer ut fra hvordan dagens E16 i størst mulig grad avlastes for trafikk, slik at den i større grad fungerer som lokalvei og bidrar til best mulig trafikksikkerhet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
Mener korridor F må utredes videre. Forutsetter at tidligere planer blir optimalisert og vurdert som reelt alternativ. Peker på at opprinnelige planer gir minst inngrep og utnytter allerede gjennomførte investeringer.	Alle de fire korridorene vil bli utredet på samme nivå.
Varsler innsigelse dersom dagens E16 Slomarka-Kongsvinger ikke gjenbrukes i løsningen som velges. Varsler også innsigelse dersom denne veistrekningen blir omklassifisert til fylkesvei. Stiller krav om at det, ved eventuell omklassifisering dagens E16 til fylkesvei, skal utarbeides plan for avlasta veinett.	Dette tas til orientering. Hensyn til allerede utbygd firefeltsvei er beskrevet i kapittel 8.9.3. Omklassifisering av veinettet gjøres i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.
Ber om at planprogrammet dokumenterer og beskriver forutsetninger for trafikkberegninger.	Dette vil inngå rapport om Trafikale virkninger, konsekvensutredningen, se kapittel 8.4.1 i planprogrammet.
Mener det bør utarbeides en prinsippsak som avklarer om Innlandet fylkeskommune	Dette berører ikke planprogrammet, og må ivaretas i egen prosess.

skal stille garantisvar for bompengefinansiering til utbyggingen av E16 Kongsvinger-Kløfta.	
Gjør oppmerksom på at ikke alle kulturminneverdier innenfor korridoren er kjente, og tar forbehold at det kan fremkomme opplysninger om nasjonale og regionale interesser som ikke varsles nå.	I revidert planprogram er det presisert at ikke-synlige automatisk fredete kulturminner skal inngå i analysen, kapittel 8.6.4 i planprogrammet.
Ønsker minst mulig fragmentering av kulturlandskap og naturområder. Ber om at under linjeplanlegging tas hensyn til landskapets utforming og gårdshistorikk.	Viser til kapittel 8.6.1 i planprogrammet.
Fraråder utbygging på myrarealer. Mener det er viktig at konsekvenser for naturmangfold synliggjøres og klimagassutslipp beregnes, ved eventuell bygging på myr.	Viser til kapittel 8.9.2 i planprogrammet.

Viken fylkeskommune	**Kommentar**
Mener planprosessen legger opp til god involvering opp mot regionale og nasjonale myndigheter. Påpeker at det må sikres tilstrekkelig tid til utredninger, medvirkning og politisk drøfting av prosjektet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
Viser til anmodningsvedtak vedtatt i fylkesrådet 12.11.20 om at korridor F må utredes videre da denne gjenbruker eksisterende utbygde firefelts strekninger. Forutsetter også at tidligere planer optimaliseres og utredes som reelt alternativ.	Alle de fire korridorene vil bli utredet på samme nivå.
Har innspill om spesifikke utredninger som bør inkluderes og gjennomføres innenfor en rekke tema:	
<u>Trafikale virkninger</u>: nødvendige trafikksikkerhetstiltak på avlastet veinett, helhetlig trafikkanalyse, bidrag til nullvekstmålet.	Forholdene som omtales er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.

Støy: beregning av støy og avbøtende tiltak.	Viser til kapittel 8.4.2 i planprogrammet.
Friluftsliv, by- og bygdeliv: påvirkning på viktige regionale friluftsliv- og naturområder.	Viser til kapittel 8.6.2 i planprogrammet.
Kulturminner: ikke-synlige kulturminner, vedtatt vern, automatisk fredete kulturminner, KULA.	I revidert planprogram er det presisert at ikke-synlige automatisk fredete kulturminner skal inngå i analysen. Se kapittel 8.6.4 i planprogrammet.
Naturressurser: Ber om at Vikens nullvisjon for tap av matjord hensyntas i planarbeidet.	Viser til kapittel 8.6.5 i planprogrammet.
Klimagassutslipp: konsekvens av ulike metoder for å nå klimautslippsmål. Ber om at samfunnsmålene vurderes opp mot nullvekstmålet og behovet for å redusere klimagassutslipp.	Vurdering av måloppnåelse knyttet til nullvekstmål er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.
Massehåndtering: behov og plassering av mottak.	Viser til kapittel 8.10.5 i planprogrammet.
Kombinasjon av korridorer: vurdering av dette.	Dette er presisert i revidert planprogram kapittel 8.1.
Kostnadsoverslag: må inkludere kostnader for konstruksjoner, grunnforhold og avbøtende tiltak.	Tas til orientering.

Politiet Øst politidistrikt	**Kommentar**
Anbefaler korridor A eller B, med innslagspunkt så langt nord mot Hauerseter som mulig. Dette synes å berøre Jessheim by, med tilliggende bolig og rekreasjonsområder i minst grad. Det vil heller ikke opprette barrierer mellom byen og nærområdene, eller sette begrensninger for videre byutvikling. Det vil være en naturlig videreføring av innretning på Kommuneplanen for Ullensaker 2019-2030 og Mobilitets- og Byutviklingsstrategi for Jessheim. Det vil også kunne ha betydning for regionsbyens identitet , jfr. "Jessheim	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Byidentitet – firefortellinger om en by i endring". Alle fire korridorer synes ha en akseptabel risiko innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap. Det samme antas på kort sikt være tilfelle når det gjelder kriminalitetsforebygging. På lengre sikt derimot vil det i et kriminalitetsforebyggende perspektiv være viktig at man velger et alternativ som berører Jessheim by, med nærområder og rekreasjonsområder, trafikalt og på andre områder, i så liten grad som mulig. Byutvikling og identitet vil på sikt påvirke sosiodemografiske forhold. En attraktiv bykommune tiltrekker seg alle typer arbeidsplasser, fremmer mangfold, hemmer segregering og gir gode oppvekstmiljøer. Jessheim er i dag et regionalt trafikknutepunkt, hvor for stor del av veitrafikken går gjennom eller tett opptil bykjernen. E6 og Gardermobanen avgrenser mot vest. Den ordinære jernbanen går naturlig gjennom sentrum og E-16 avgrenser mot øst. Trafikken på vei inn til og i sentrum, med tilliggende boligområder er betydelig og kapasiteten er langt overskredet til tider av døgnet. Avbøtende tiltak er under planlegging, men vil trolig ikke være tilstrekkelig. Etter vår oppfatning vil det derfor være viktig at nye trafikkintensive veier av trafikksikkerhetsgrunner ikke gir høyere trafikktrykk i sentrum, med tilliggende områder.	Utredning av trafikale virkninger inkluderer sideveinettet. Dette er presisert i revidert planprogram i kapittel 8.4.1 Trafikale virkninger.

Kongsvinger kommune	**Kommentar**
Kommunestyrets vedtak 12.11.20: 1. Kongsvinger kommune gir sin tilslutning til planprogrammet slik det foreligger. 2. Kongsvinger kommune er opptatt av det tilrettelegges for god administrativ og politisk forankring i alle faser av planarbeidet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

3. For Kongsvinger kommune er følgende punkter særskilt viktig i videre utredning: a. Rask og god utbygging av E16 er viktig for både næringsliv, befolkningen og besøkende i Kongsvinger kommune. For å oppnå ønsket samfunnsutvikling er Kongsvinger kommune avhengig av effektiv infrastruktur vestover på både bane og vei. Konsekvensene med hensyn på redusert reisetid vestover er viktig å få utredet, og for Kongsvingers del vil det være spesielt viktig å få gode svar på hvordan de ulike korridorene slår ut med tanke på redusert reisetid i retning Oslo. b. Kongsvinger er et transportknutepunkt med E16, Rv 2, Fv. 175, Fv. 198 og Fv. 210, som alle møtes i sentrum på et begrenset hovednett. Konsekvenser knyttet til hovednett og lokalveinett gjennom sentrum blir viktig å belyse, og avbøtende tiltak må vurderes. Effekten av bompenger står oppført som et utredningstema i planprogrammet. Bompenger kan føre til unødig trafikk på avlastet veinett, noe som bør være et sentralt utredningstema for trafikken gjennom Kongsvinger by. c. Kongsvinger kommune er opptatt av å få etablert kryss med god kobling til det lokale veinettet både øst og vest for byen, og at barriereeffekten av E16 gjennom byen minimaliseres. Kongsvinger kommune er også opptatt av E 16 sitt møte med byen ved gode av/påkjøringsramper både vestfra og sørfra også for å sikre planlagte næringsområder. Det bør utredes hvordan E 16 kan styres utenom dagens trasé gjennom byen for å få gjennomgangstrafikken i tunell under	Utredning av trafikale virkninger er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1.

byen. Dette vil kunne være et godt miljø- og trafikksikkerhetstiltak. d. Kongsvinger kommune har eksisterende og fremtidige nærings-områder på Siva, Rasta, Føsker/ Klætta og ved Kurudsand. Det blir viktig å sikre god adkomst og utviklingsmuligheter for disse områdene. e. I kommuneplanens arealdel ligger det stor utviklingsområder for boliger i Marikollen. I arbeidet med ny E16 bør det tas hensyn til dette knyttet til støy, adkomster og barrierevirkninger. f. Planprogrammet beskriver flere utredningstemaer som berører folke-helseperspektivet. Planprogrammet bør imidlertid i større grad synliggjøre hvordan folkehelse som tematikk skal ivaretas helhetlig i planarbeidet. g. To av utredningsområdene berører sentrale friluftsområder sør for byen, og det er i planprogram pekt på at det kan ligge konflikter her. Kongsvinger kommune vil understreke at dette området er Kongsvingers bymark på sydsiden av byen, og et mye brukt rekreasjonsområde. Her er det et rikt nett av stier og turveier, lysløype og en populær badeplass. Forsvarets veteransenter er også lokalisert lengst sør ved Bæreia, og rundt vannet er det rundt 40 fritidsboliger. Temaet bør derfor utredes nøye, og det bør sees på løsninger som minimerer konflikten med dette viktige bynære frilufts-området. Utredningsområdene berører også viktige områder for natur-mangfold og kulturminner som Spetalsgruvene.	For å imøtekomme innspill knyttet til dette, er det i revidert planprogram tilføyd kapittel 8.9.6 Bomiljø og folkehelse.

Sør-Odal kommune	**Kommentar**
1. Sør-Odal kommune gir sin tilslutning til planprogrammet slik det foreligger. 2. Sør-Odal kommune er opptatt av at det tilrettelegges for god administrativ og politisk forankring i alle faser av planarbeidet. 3. For Sør-Odal kommune er følgende punkter særskilt viktige i videre utredning. a. Det er viktig for Sør-Odal kommune at det gjennom utredningsarbeidet åpnes for etablering av kryss med fylkes- og lokalveinettet som sikrer kommunen god tilkobling til ny E16 og at ny vei bidrar til redusert trafikkbelastning på lokalveinettet gjennom sentrale områder på Skarnes, både på nord- og sørsiden av Glomma. Spesielt nevnes trafikksikkerhet og utfordringer knyttet til trafikkmengde (både privatbilisme og gods) på FV24 og på dagens E16 ved Korsmo bussterminal samt Osbrua. Korridorer som fører til kobling av ny E16 med fylkesvei 175 sør for Skarnes vil krevet store trafikksikkerhetstiltak på FV175 mot og gjennom Skarnes. Avbøtende tiltak må utredes for de aktuelle korridorene. b. Av hensyn til jordvern, naturverdier, kulturlandskap og dyreliv mm. Mener Sør-Odal kommune det er viktig å nøye vurdere gjenbruksverdien av den allerede bygde parsellen mellom Kongsvinger og Slomarka. Store arealer med dyrket mark og skog ble omregulert til veiformål for denne strekningen. c. Av hensyn til næringsetableringen i Sør-Odal kommune og i Kongsvingerregionen generelt er det viktig å ta med i betraktning av Slomarka er valgt som regionalt område for bilbasert virksomhet i	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene. Innhold i utredningen trafikale virkninger er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1. Viser til kapittel 8.9.3 i planprogrammet.

vedtatt *Arealstrategi for næringsområder i Kongsvingerregionen.* Sør-Odal kommune har satt av området i kommuneplanens arealdel som fremtidig næringsareal. Arbeidet med å regulere arealet er igangsatt. Området er allerede knyttet til E16 (Kongsvinger-Slomarka) med en variant av et såkalt rutekryss. Det er åpenbart viktig å sikre atkomst og utviklingsmuligheter for dette området for å forbedre transport- og logistikkforholdene for produksjons-baserte selskaper i regionen. d. Sør-Odal kommune har verdifulle nærfriluftsområder innenfor alle korridorene som nå skal utredes. Deler av disse områdene vurderes som svært viktige rekreasjonsområder for kommunens innbyggere. Dette fremgår også i uttalelser til oppstart av planarbeidet. Ferdsel og trafikksikkerhet for myke trafikanter må ivaretas. Folkehelse, og herunder blant annet hensynet til støy og forurensning, og sikring av ferdsel og tilgang til friluftsområder må vektlegges. Det er ønskelig å unngå vei for nær Skarnes sentrum som kan bidra til å forringe disse kvalitetene i befolknings-rike områder med skole. e. Sør-Odal har mye verdifull dyrka mark. Det er veldig viktig at jordvern og problemstillinger rundt dette ivaretas gjennom utredningsarbeidet.	Viser til kapittel 8.6.2 og 8.9.6 i planprogrammet.

Nes kommune	**Kommentar**
Kommunestyret i Nes vedtok følgende i møte 19.11.20:	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

1. Nes kommune gir tilslutning til planprogrammet slik det foreligger. 2. Nes kommune er opptatt av at det tilrettelegges for god administrativ og politisk forankring i alle faser av planarbeidet. 3. For Nes kommune er det viktig å framheve at følgende problemstillinger må inngå i videre utredninger og planarbeid:	Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.
a) Ny E16 må på best mulig måte avlaste dagens veinett. Det må også vises hvordan prosjektet ivaretar trafikksikkerhet og resttrafikk på dagens veinett etter åpning av ny E16. Det må vurderes avbøtende tiltak for å bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og nærmiljøkvaliteter.	Innhold i utredningen trafikale virkninger er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1.
b) Kryssplasseringer og gode forbindelser fra en ny E16 til eksisterende firefelts Nybakk-Kløfta og kommunens næringsområder må drøftes i konsekvensutredningen. Virkninger knyttet til avviklingen av trafikk i Årnes sentrum og øvrige tettsteder i Nes må også belyses.	Temaet er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1.
c) Vannmiljø må utdypes som utredningstema i kommende arbeider med konsekvensutredning. E16 prosjektet vil ha stor innvirkning også på vannmiljø og andre naturkvaliteter.	Temaet er presisert i revidert planprogram, kapittel 8.6.3.
d) Tema folkehelse løftes inn som utredningstema i konsekvensutredningen. Dette i henhold til krav som stilles gjennom folkehelseloven jf. plan- og bygningsloven.	For å imøtekomme innspill knyttet til dette, er det i revidert planprogram tilføyd kapittel 8.9.6 Bomiljø og folkehelse.
I saksfremlegget trekkes det også fram følgende tema som er særskilt viktig for Nes: - Kulturarv. Ser konfliktpotensial for korridor C for Nestangen, elvemøtet og kirkeruinene, for korridor A og B for	Tas til orientering

Svanfoss sluse, Fenstad kirke, Strøm/Horgen og Sagen mølle. - Friluftsliv. Opptatt av at det for korridor C blir gjort en god og utfyllende utredning av konsekvenser for det mye brukte friluftsområdet ved Nestangen og elvemøtet. - Viltpassasjer. Opptatt av at det sikres god og sikre løsninger for viltpassasjer.	

Ullensaker kommune	**Kommentar**
Kommunestyret i Ullensaker vedtok følgende i møte 17.11.20: 1. Ullensaker kommune gir tilslutning til planprogrammet slik det foreligger. 2. Ullensaker kommune er opptatt av at det tilrettelegges for god administrativ og politisk forankring i alle faser av planarbeidet. 3. For Ullensaker kommune er følgende punkter særskilt viktige i videre utredning, utover det som allerede fremkommer av forslaget til planprogram: a. Konsekvenser for trafikkutviklingen på det lokale fylkesveinettet må synliggjøres. For Ullensaker kommune er fv. 174 mellom Nybakk og E6 spesielt viktig, strekningen bør gis en egen vurdering som del av planarbeidet. I tillegg må det synliggjøres hvilken resttrafikk som vil gå på dagens E16 på strekningen kommunegrense Nes – Kløfta, dersom man velger tilkobling til E6 lenger nord. Det må også synliggjøres hvilken påvirkning en eventuell høy resttrafikk på denne strekningen vil ha på samfunnsnytten av prosjektet som helhet. b. Avbøtende tiltak på lokalt fylkesveinett som gang- og sykkelveier, støyskjerming, kollektivfelt mm. bør vurderes som en del av de økonomiske beregningene.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene. Innhold i utredningen trafikale virkninger er presisert i revidert planprogram kapittel 8.4.1.

4. De ikke prissatte konsekvensene, uerstattelig dyrket mark, naturmangfold, tap av friluftsareal etc., tillegges for lav verdi i det pågående arbeidet. Dette må vektes vesentlig sterkere. Ullensaker kommune ber om at tap av naturverdier utredes grundigere. Det må også beregnes en økonomisk verdi av naturverdiene som en del av beslutningsgrunnlaget, hvor det ved tap av dyrket mark må regnes en samfunns-verdi i kroner. For eksempel kan bortfall av kornproduksjon i all framtid økonomisk beregnes ut fra forventet avlingsnivå, som mange steder ligger svært høyt i vår kommune.	Viser til kapittel 8.6 i planprogrammet. Ikke-prissatte konsekvenser utredes iht. forenklet metode i Håndbok V712.
5. Ullensaker kommune ser det som krevende å skulle anlegge en ny motorvei i jordbruks- og naturlandskapet fra kommunegrensen Nes, gjennom Algarheim og Kisaområdet, mot Jessheim. Tapene av dyrket mark og natur vil kunne bli for store for vår kommune. Uten at vi på noen måte har konkludert om valg av korridor, ber Ullensaker kommune om at dette signalet tas med i det videre arbeidet.	Tas til orientering.

Nord-Odal kommune	**Kommentar**
Er opptatt av trasevalg og tilkomst til ny E16 da et sikkert og effektivt veinett er viktig for næringslivet i kommunen og for å utvikle kommunen og regionen. Opplyser at fv. 24 gjennom Nord-Odal er blant Innlandets mest trafikkerte fylkesveier, og at tilkoblingen til E16 er viktig også for gjennomgangstrafikk og tungtransport på veien. Mener det må tilstrebes løsning som leder trafikken fra fv. 24 raskt inn på E16, slik at en unngår gjennomgangstrafikk på sekundærveinettet. Mener korridor A og F er det eneste alternativene som ivaretar dette.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Støtter for øvrig Sør-Odal kommunes uttalelse til planprogrammet.	

Eidskog kommune	**Kommentar**
Rask og god utbygging av E16 er viktig for både næringsliv, befolkning og besøkende i hele Kongsvingerregionen, inkludert Eidskog kommune. Er opptatt av at ny vei blir realisert, mer enn hvilken trase som blir valgt. Mener det er viktig å utrede konsekvensene av redusert reisetid, for Eidskog sin del spesielt hvordan de ulike korridorene gir besparelse i reisetid mot Oslo.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Planprogrammet er revidert etter høring med spesifiseringer i en rekke kapitler for å imøtekomme innspillene.

Norsk maritimt museum	**Kommentar**
Norsk Maritimt Museum vil kunne kreve gjennomføring av arkeologisk registrering i deler av planområdet som vil berøre sjø eller vassdrag. Alle korridorene omfatter deler av Vorma og Glomma. Ved høring av planprogrammet er det ikke fastlagt hvor og hvordan kryssing av elvene vil skje. NMM vil ta stilling til behov for undervanns-arkeologiske registreringer når dette er konkretisert, trolig på reguleringsplannivå.	Innspillet tas til orientering. Planforslaget vil komme på høring våren 2021, og valg av korridor gjøres ved vedtak kommunedelplan. Norsk Maritimt Museum vil da ha et bedre grunnlag for å vurdere behov for undervanns-arkeologiske undersøkelser, det konkrete tiltaket vil ikke bli definert før på reguleringsplannivå.

3.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger

Hovedpunkter fra uttalelsene:

- ***Grunneierlag, utmarkslag og skogeierlag*** – Disenå grunneierlag, E16 Grunneierlag i Nes, Nordkisa Grunneierlag, Ullensaker Grunneierlag, Ullern grunneierlag, Sander-Galterud utmarkslag, Ullensaker allmenningen, Vinger utmarkslag, Toveseth vannverk, og Røa vannverk. Ved valg av traseer og videre prosjektering av E16 vil det være betingende for en god prosess å tilse at grunneiere høres og hensyntas. Det er viktig å utrede konsekvensene av sideveinettet når man utreder veien, da det grunn til å tro at resttrafikk på lokalveinettet vil bli høy hvis man ikke går for alternative SVV allerede har utredet. Det er viktig å unngå en fragmentering av eiendommer og sammenhengende teiger slik at arealer blir liggende med en vanskelig driftsteknisk arrondering som i ytterste konsekvens ikke er drivverdige. Det påpekes at Kilden/NIBIO alene ikke kan brukes til fastsetting av jordverdi. Det må hensyntas lokal kunnskap og hvilken produksjon arealene muliggjør. Det er også grunneierlag som er opptatt av at viltområdene sikres og at veitrasé må skjermes med viltgjerder, passasjer over raviner og vannstrenger må skje med bro og ikke kulverter.
- ***Glommens og Laagens brukseierforening*** - Det er viktig å ta hensyn til kraftverk i utredningen, da det kan ha påvirkning på kraftverkenes produksjonspotensial og reguleringen av vannstanden i Glomma.
- ***Bondelag, Jordvernalliansen mfl.*** – opptatt av å minimere arealbeslag av dyrka mark, og jordvern bør være en sentral føring i det videre planarbeidet. Arealbeslag knyttet til avkjøringer kan også være så høyt at det kan være fordelaktig å flytte veilinja noe. Analysene må også inkludere tilførselsveier. Krever at all dyrka mark som bygges ned må erstattes. Og minner om at matjord som blir flyttet, eller på annen måte blir berørt, kan få redusert produksjonsevne i mange år. Kostnader må kompenseres. Deling av jorder bør unngås. Det må gjennomføres samferdselsjordskifte for å sikre at gårdene fortsatt er drivverdige. Det forutsettes at det legges til grunn markedsverdi for erverv av dyrka og dyrkbar mark. Mener forenklet metode i V712 ikke vil gi tilstrekkelig beslutningsgrunnlag. Matjord er definert som ikke-prissatt konsekvens, det er uheldig. Konsekvensutredningen må inkludere arealregnskap for alle korridorer og veilinjer. Arealregnskapet bør også inneholde oversikt over jord som forringes. Ber om at matjord tas ut av KU-temaet Naturressurser, og at det lages en egen temarapport for landbruk. Stiller også spørsmål om veistandard, og ber om at konsekvensutredningen synliggjør om en endring fra 110 km/t til 90 km/t gir grunnlag for et annet valg av veitrasé. Det uttrykkes bekymring for om ikke den raske planprosessen er for ambisiøs og at det ikke er tid til en konsekvensutredning som er grundig nok med tanke på jordvern.
- ***Beboer- og velforeninger*** - Fenstad vel, Fonbekk Huseierforening, Galterud grenderåd, Hauerseter Vel, Høie boforening, Neskollen velforening, Nordbymoen Vel, Onsrud og omegn grendelag, Opaker Velforening, Oppstad Grendeutvalg, Prosjektgruppe Bjertnestunet (beboergruppe i samhandling med velforening), Rotnesvegen Veglag, Røa Velforening, Ullern grendelag og Oppstad Grendeutvalg. Velforeningene er generelt opptatt av å ivareta kvaliteter i sine områder. Det vil si at de er skeptiske til de korridorene som påvirker deres nærområde negativt. Det er også flere som er opptatt av at medvirkningsprosessen har vært mangelfull. De

kommer også med mye viktig detaljinformasjon om viktige lokalområder både med tanke på kulturhistoriske aspekter og til områder som brukes aktivt som rekreasjonsområder. Det er også flere som påpeker at 0+-alternativet må utredes og at RV 24 må tas hensyn til i de videre utredningene, og at det forbindelsen til Oslo er viktigere enn til Hønefoss og at det derfor er misvisende å ha reduksjon av reisetid til Hønefoss som samfunnsnytte og ikke reisetid til Oslo.

- ***Fortidsminneforeningen*** - Det som er vurdert er den mulige påvirkningen på kulturminner og kulturlandskap av nasjonal verdi. Innenfor planområdet ligger det et stort antall kulturminner av stor regional eller lokal betydning, men dette omhandles ikke her. Konklusjon: Traseene A/B og C har potensielt svært store konsekvenser for nasjonalt viktige kulturminner og kulturmiljøer. Elvemøtet og Nestangen skiller seg særlig ut som et sted som må unngås. Fortidsminneforeningen anbefaler at man ikke går videre med alternativ C, da konsekvensene for dette unike kulturmiljøet er for alvorlige. Videre bes det om at det gjøres et mer omfattende arbeid med å kartlegge konsekvensene for kulturmiljøet i Vormadalen i Nes og for det sammenhengende kulturmiljøet fra jernalderen i strekket Furuset–Fonbekk–Ås i Ullensaker.
- ***Lastebileierforbundet, NAF*** - Fremstår irrasjonelt å ikke benytte de utbygde veistrekningene. Virker urimelig for bilistene å betale for nye veier på disse strekningene, da bør i så fall eventuelle nye strekninger fullfinansieres av staten. Fremkommelighet og trafikksikkerhet er det viktigste. Positiv til at E16 bygges ut. Ny vei viktig for tungtransporten. Riktig med 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Rask og god utbygging vil ha mye å si uavhengig av trasévalg. Kryss og rundkjøringer på lokalveinettet må være store nok for modulvogntog og fremkommelige for spesialtransporter. Opplyser om at utviklingen går i retning av lengre og tyngre vogntog. Lengre vogntog betyr færre vogntog og lavere miljøutslipp.
- ***Idrettslag: skilag, skateklubb, skytterlag*** – unngå inngrep i og i nærheten av idrettsanlegg og treningsområder/turstier og skiløyper, viktig for barn- og unges oppvekstsvilkår og folkehelsa. Opplyser om viktige frilufts- og idrettsområder, samt idrettsanlegg. Informerer også om at trafikken på småveier økte da Kongsvinger – Slomarka åpnet med bompenger. Avbøtende tiltak mot støy, forurensing og andre ulemper må utredes. Fullføring av påbegynt vei er det beste alternativet. Eventuelt må man ta høyde for lang tunnel under viktige villmarksområder.
- ***Jakt og fiskeforeninger, friluftsråd mv*** – Opplysninger om at noen av korridorene går gjennom jaktterreng og vil virke negativt for utøvelsen av jakt. Alle korridorene skjærer gjennom terreng med betydelige verdier for friluftslivet i Sør-Odal. korridorer stenger friluftslivet for kommunesentre og andre berører store områder med uberørt natur. Bekymring for at motorvei vil ramme vilt og natur. Påpeker at reduksjonen i dyrearter skyldes beslag av viltets leveområder, for eksempel ved bygging av nye veier, blant annet fungerer nye veier som barrierer som hindrer at vilt kan bruke sine naturlige ferdselsårer. Viltgjerder er uansett viktig. Opplyser i tillegg om leveområder for truede og rødlistede arter, samt viktige rekreasjonsområder, turveinett og friluftsområder, samt en lerduebane. Utbedring av eksisterende vei vurderes som det beste alternativet, som gir minst inngripen. Det stilles også spørsmål til metodikken tilknyttet ikke-prissatte konsekvenser, og gis innspill til flere føringer for ikke-prissatte og verdisetting, co2-utslipp fra myr bør kartlegges, samt tapt nytteverdi for allerede

utbygd veistrekning dersom en velger helt ny trasé. Det påpekes også at medvirkning er viktig, med klart språk og pedagogisk framstilling.

- ***Næringsdrivende og næringsråd*** – ser fordelene ved ny vei, men viktig med gode av- og påkjøringsmuligheter, samt nærhet til bedriften. Foreslår tilpasninger av korridorer for å verne næringsområde. Opplysninger om hvordan de ulike traseene kan påvirke bedriftene.
- ***Naturvernforbundet, La humla suse*** – Mener at et «0+-alternativ» må med i utredningene, og at alternativet utredes i sammenheng med utbygging av Kongsvingerbanen og oppgradering av kollektivtrafikken. Ber også om 2/3-feltsvei. Mener at bruk at metode (V712) ikke hensyntar kostnadene knyttet til beslaglegning av natur, matjord, kulturlandskap og miljøvirkninger. La humla suse mener planforslaget kan berøre sentrale leveområder for kløverhumle. Videre at stedegen flora blir ivaretatt og at vegetasjon ikke legges for tett på veien for å redusere påkjørsler av humler.
- ***Interessegrupper/Aksjonsgrupper:***
  - Redd elvemøtet
  - Nei til E16 gjennom Fenstad
  - Nei til ny E16 i Ullensaker
  - Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/Sæterstøavegen/Vennevålvegen,
  - Aksjonsgruppa nei til E16 gjennom Skarnes 2020
  - Aksjonsgruppa i Skogbygda
  - Høieparkens venner

  Motstand mot ny vei i sine nærområder, påpeker kvaliteter og at inngrep i disse områdene må unngås. Se innspill oppsummert, gjelder særlig disse hovedpunkt: Om kvalitetene ved elvemøtet mellom Vorma og Glomma, ved Høieparken og Årnes. Om kvalitetene i Fenstadområdet, og i Skogbygda. Er imot at det skal avgis grunn til ny E16 i Ullensaker. Ønsker ikke ny E16 i korridor C. Er imot E16 gjennom Skarnes.
  Barn og unge; *elevrådet ved Nordkisa skole, Glommasvingen FAU, FAU Korsmo Barnehage* – Bekymring for hvordan byggeprosessen med anleggstrafikk påvirker bygda. Bekymret for ødeleggelse av gårder og hus. Trygg skolevei må sikres, samt gode oppvekstsvilkår. Bekymret for støy, i skolehverdag og fritid, og understreker barn og unges rett til et sunt og trygt skoleområde. Bekymret for å miste jaktområder, rekreasjonsområder og andre verdifulle steder. Bekymret for beslag av skog og matjord, for dyrelivet og for luftkvaliteten. Bekymret for fraflytting. Mener at å bruke eller bygge videre på eksisterende vei er det beste alternativet, men det er behov for en bedre løsning i Skarnes.
- ***Menighet, kirkeråd; Ingeborgrud menighet, Nes kirkelige fellesråd*** - berørte kirker er viktige i lokalmiljøet, som kirkested og kulturminne, samt identitetssymbol for tettstedet/grenda/soknet. Gravferdsseremonier skal skjermes for støy, viser til retningslinjer. Opplyser om plasser som er vigslet. Håper at ny vei kan følge grendedelene. Flere bygg er fredete og utgjør historiske helheter som ikke må brytes opp. Dersom dagens trasé utvides vil støyproblemer tilta for noen kirkebygg, samt vanskeliggjøre avkjøringsmuligheter.

- ***Kulturminnebøndene, Skogbygda historielag, Vegalangs i Vormadalen*** – vern av kulturarv, fredede områder, naturvern, dyreliv, jordbruk og folks livsmiljø. Opplyser om kvaliteter i Vormadalen. Ber om at hensynssonen som beskrevet i Nes kommunes kulturminneplan unngås, og forutsetter at områder som «verdsatt kulturområde» ikke blir berørt. Ber om at kartgrunnlaget gjenspeiler den store aktiviteten i Vormadalen/Fenstad, og at ikke-prissattes får avgjørende vekt i korridorvalg. En vei gjennom Vormadalen vil komme i konflikt med natur- og kulturverdier som Vegalangs i Vormadalen formidler, og uttrykker bekymring for om dette betyr slutten på opplevelsesbasert bygdeturisme i området. Opplyser om fredede og verneverdige områder og bygninger og spør hvordan man vil prioritere mellom disse. Mener forskjellige veistandarder bør utredes. 0-alternativet med utbedring av eksisterende vei er den beste løsningen.
- ***Vestre Nes Arbeiderlag*** – korridor F er best egnet, men ikke bare med oppgradering av dagens trasé som blant annet er flomutsatt, så veien bør ligge høyere i terrenget. Mest mulig avlasting av trafikken på eksisterende E16, beslaglegge minst mulig dyrka mark, hensyn til eksisterende boligbebyggelse, i størst mulig grad bevare naturområder og miljø. Forslag til avkjøringer, viltoverganger og tilknytningsveier.

- ***Politiske partier med innspill*** – se oppsummeringer i tabell
    - Ullensaker Senterparti
    - Ullensaker SV
    - Rødt Ullensaker
    - Ullensaker Venstre
    - MDG Ullensaker
    - Sør-Odal Senterparti
    - Rødt Odal
    - Nes SV og Rødt Nes v/ Arvid Gjæringen
    - Nes Senterparti
    - Nes på Romerike Venstre
    - Nes Kristelig Folkeparti
    - MDG Nes

Akershus bondelag, Ullensaker bondelag og Nes landbrukslag	**Kommentar**
Merknad fra Akershus Bondelag, Ullensaker Bondelag og Nes Landbrukslag (Bondelagene). Merknaden (vedlegg) er 4 sider. Oppsummering: - Dyrka og dyrkbar mark har høy samfunnsverdi for å ivareta matproduksjon for kommende generasjoner. Bevaring av dyrka og dyrkbar mark må gis høy prioritet i valg av trasé for E16, og det bør søkes løsninger der minst mulig fulldyrka jord nedbygges. Bondelagene minner også om	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Vi benytter anerkjent metodikk fra SVV håndbok V712 i våre utredninger, dette for bl.a. å unngå dobbelttelling og for å ha en utprøvd metode for sammenstilling. Når det gjelder dyrka mark så vil det utredes under ikke prissatte konsekvenser,

Stortingets mål om at årlig nedbygging ikke skal overstige 4000 daa nasjonalt. - Metode for KU: Bondelagene mener forenklet metode i V712 ikke vil gi tilstrekkelig beslutningsgrunnlag. Der man gjennom forenklet metode avdekker at konflikt for dyrka og dyrkbar mark er høy, må det foretas en full utredning av konsekvensene i hele veilinjens bredde. Matjord er definert som ikke-prissatt konsekvens, og det er uheldig. Det burde være mulig å kvantifisere tap av matjord, utover kostnaden ved grunnerverv. Nedbygging av matjord vil da kunne synliggjøres gjennom reduksjon av prosjektets samlede samfunnsnytte, og påvirke valg av korridor. - Arealregnskap: Konsekvensutredningen må inkludere arealregnskap for alle korridorer og veilinjer. Ved analyse av de ulike veilinjene bør beslag av dyrka og dyrkbar mark beregnes i variabel bredde, og ha som formål å avdekke områder med det laveste beslaget av matjord. Arealregnskapet bør også inneholde oversikt over jord som forringes. - Kryss/avkjøringer: Planfrie kryss tar svært mye areal. Arealbeslag knyttet til avkjøringer kan være så høyt at det kan være fordelaktig å flytte veilinja noe. Analysene må også inkludere tilførselsveier. Selv om plassering av veilinjer og kryss isolert gir en fordelaktig løsning, kan behovet for nye tilførselsveier føre til økt arealbeslag. - Vekting av ikke-prissatte konsekvenser: Bondelagene ber om at matjord tas ut av KU-temaet Naturressurser, og at det lages en egen temarapport for landbruk. Kartdataene som ligger i E16-portalen er mangelfulle. - Eksisterende veikapital: E16 fra Kløfta til Nybakk og Slomarka til Kongsvinger har allerede lagt beslag på betydelige jordbruksarealer. Arealregnskapet må synliggjøre eventuelle ytterligere arealbeslag knyttet til eksisterende veier. - Beregning av samfunnsnytte: Bondelagene ber om at konsekvensutredningen synliggjør om en endring fra 110 km/t til 90 km/t gir grunnlag for et annet valg av veitrasé.	med beregning av arealbeslag for alternativene og med utvidelse av areal i kryssområdene. Skogbruk utredes i henhold til metoden under prissatte konsekvenser. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

- Politisk prosess, siling underveis: Det er viktig at alle, spesielt beslutningstakerne, gjøres tydelig kjent med hvorfor et alternativ er foreslått valgt bort. Alle valg må forankres i kommunestyrene i de fire kommunene. - Sammenhengen mellom konsekvensutredning og planer: Kommunedelplanen som vedtas må inneholde føringer for reguleringsplanarbeidet som følger etter. - Jordflytting/nydyrking: Bondelagene krever at all dyrka mark som bygges ned må erstattes. - Utbyggers ansvar etter ferdigstillelse: All matjord som blir flyttet, eller på annen måte blir berørt, kan få redusert produksjonsevne i mange år. Kostnader må kompenseres. - Arrondering: Deling av jorder bør unngås. Det må gjennomføres samferdselsjordskifte for å sikre at gårdene fortsatt er drivverdige. - Erstatning: Det forutsettes at det legges til grunn markedsverdi for erverv av dyrka og dyrkbar mark.	

Aksjonsgruppa i Skogbygda	**Kommentar**
Merknad fra Aksjonsgruppen «Nei til E16 gjennom Skogbygda». Merknaden (vedlegg) er 8 sider + liste med 499 underskrifter. Oppsummering: - Aksjonsgruppa i Skogbygda ber om å ikke legge ny E16 gjennom bygda. - Naturressurser: Skogbygda har et variert landskap med dyrket mark og skog. En motorvei vil fjerne viktig matjord og gjøre det vanskeligere å drifte den jorda som blir igjen. Bøndene har behov for å kunne benytte det lokale veinettet. En motorvei vil gjøre det vanskelig å drifte de små teigene uten at det må bygges mange underganger. Dette gjelder langs hele utredningsområdet i trasé A og B. - Naturmangfold: Skogbygda har et rikt dyreliv, med bl.a. elg, rådyr, gaupe, rev og ulv. Arter som er nomadiske av natur vil bli sterkt begrenset av en motorvei gjennom landskapet. Skogsfugler kan bli berørt langt utenfor veiens fysiske utstrekning. Uåa er prioritert naturtype. Vegetasjonen langs elvekanten skaper et habitat for mange	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Innspillet er særlig relevant for fagtemaene innenfor ikke-prissatte konsekvenser, dvs. naturressurser, naturmangfold, landskapsbilde, kulturarv, friluftsliv og bygdeliv. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

dyrearter. Skogbygda har lokasjoner med utvalgte naturtyper og rødlistede arter. Skogbygda har en god bestand av hjortevilt. En motorvei vil sperre trekkveier. Ertsrudberget har fått status som naturreservat, og bør ha kantsoner for å unngå negativ påvirkning. Mye av trasé A og B går gjennom områder med små og store myrer. Mange er ikke avmerket på kart, og gjengrodd og skogbevokst, men viktige karbonlagre. Det bes om at miljøulemper av drenering av myrer blir hensyntatt i den videre utredningen. - Landskapsbilde: Skogbygda består av et landskap bestående av koller og åser. Landskapet er delvis oppdyrket, noe som gir en kombinasjon av skogteiger og dyrket mark. Landskapet er et sted for rekreasjon for innbyggerne i Nes. En motorvei vil påvirke dette, slik som jakt, ornitologi, naturfoto bær og sopplukking. Ingeborgrud, sentrum av Skogbygda, har god utsikt mot vest og Lindberget. En motorvei over denne åsen vil være godt synlig over hele bygdesenteret og forringe landskapsbildet betydelig. - Kulturarv: Skogbygda har mange kulturminner bestående av bygninger, gravplasser, dambygg, fangstgroper og bygdeborger. Merknaden oppgir eksempler på kulturminner i eller i nærheten av veitrasé A. - Friluftsliv: Skogbygda har jaktlag, sykkelklubb, skigrupper og et hestemiljø. Sykkelklubber benytter skogsveier og skogsområdene til trening. Det er populært å gå på ski. Om vinteren lages spor som går over jorder og knytter bygda sammen i et løypenettverk. Dette er skiløyper som er viktige for barn og voksne. Det er et stort hestemiljø som består av både barn, unge og voksne. En motorvei gjennom trasé A og B, og særlig de nordlige deler av trasé A. vil avskjære mulighet til å drive med hest og komme seg ut i skog og mark. - Bygdeliv: Flere lag og grupper i Skogbygda vil bli påvirket av nærføring av en motorvei. Skogbygda skytterlag har klubbhus og skytebane i trasé A og i nær tilknytning til trasé B. Skogbygda har et	

musikkorps som benytter veiene omkring Ingeborgrud. Skogbygda skole har utearealer og skogen som nærmeste nabo. Skogbygda barnehage har bygget en egen lavvo i skogen bak barnehagen. Det er engasjement for å ta vare på turstier, gapahuker og badeplasser. Som badeplass utheves badevannet Fløyta.	

Aksjonsgruppa nei til E16 gjennom Skarnes 2020	**Kommentar**
Merknad med underskriftsliste fra "Aksjonsgruppa Nei til E16 gjennom Skarnes" (vedlegg). Listen har 401 underskrifter. Kampanjetekst: Vi ønsker å si et klart NEI til E16 gjennom Skarnes, som blant annet vil føre til: • at Skarnes blir et lite attraktivt tettsted • ødelegge oppvekstmiljøet for våre barn • begrense tilgangen til Gotte naturarealer ved siden av Skarnes vgs, Glommasvingen skole og Korsmo barnehage • at barn og unge som starter i Korsmo barnehage, Glommasvingen skole og Skarnes VGS daglig blir eksponert for luftforurensning og trafikkstøy • kraftig forringe Sør-Odal Idretts- og aktivitetspark (SIAP) som vil bli tungt eksponert for støy og luftforurensning. Nok et tilholdssted for barn og unge	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet er særlig knyttet til utredninger for fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv og støy. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Aksjonsgruppa Redd elvemøtet	**Kommentar**
Merknad fra "Aksjonsgruppa Redd elvemøtet" (merknaden er vedlegg, 17 pdf-sider). Innspillet representerer underskrift fra 844 personer. Det er 4 fokusområder; lokal støyforurensning, negativ helseeffekt, kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, og naturmangfold. Oppsummering: - Det burde tas utgangspunkt i tidligere vedtatt kommunedelplan ffor E16, og forkastet korridoralternativ C allerede i begynnelsen i planarbeidet. - Det må utarbeides en støyfaglig utredning med beregning og kartfesting av støysoner for alle korridorer.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet omtaler alle fagtema innenfor ikke-prissatte konsekvenser. Særlig kan nevnes at støy skal utredes for alle fire korridorer, og vil også ligge som grunnlag for utredningene i fagtema friluftsliv, by og bygdeliv. Folkehelse er også et deltema i denne utredningen.

- Helsemessige merkostnader knyttet til økt støy bør vurderes. - Det er viktig med tilgang til støyfrie rekreasjonsområder i nær avstand til der folk bor. Grønn sone med tilhørende støykrav bør utvides videre opp mot Nestangen og ses i sammenheng med KULA-område. - Avgrensningen av området for konsekvensutredningen må vesentlig utvides i tråd med områdene som faktisk berøres og ikke avgrenses ved hjelp av en teoretisk linje. - Ikke prissatte verdier må komme eksplisitt frem i oversikten over konsekvenser og ikke i en samlesekk av typen «høyest på ikke prissatte verdier». - Redd Elvemøtet anmerker at det gjennom saksdokumentene er uklart hvem som er beslutningsmyndighet. Annet: - Merknaden utdyper betydning av sentrumsnært rekreasjonsområde for folkehelsa. - Merknaden utdyper Nestangen som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA). Redd Elvemøtet mener at konsekvensutredningene i området rundt Nestangen må inkludere hele Riksantikvarens område slik det er vist i KULA-rapporten og ikke begrenses til trasébreddene. - Merknaden har innspill til KU-temaet naturmangfold; naturtypekartlegginger, rødlistearter, arter av nasjonal forvaltningsinteresse, viktige områder med naturmangfold.	Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021

Brandval og Vinger Bondelag	**Kommentar**
Brandval og Vinger Bondelag mener korridor C er å foretrekke. Den er best med tanke på jordvern og stor reduksjon i årlige kjørte kilometer, som er gunstig for miljøet. Dette alternativet reduserer også trafikken gjennom Kongsvinger sentrum, noe som medfører mindre støy og støv i sentrum. En ny korridor vil kunne åpne for etablering av næringer og utbygging i den forbindelse.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Jordvern bør vektlegges i meget stor grad, da dette er en resurs som ikke er fornybar.	

Disen & Lilleseth jaktlag	**Kommentar**
Merknaden gir opplysninger om Disen & Lilleseth jaktlag, i søndre del av Sør-Odal. Utredningskorridorene B og C går i kjerneområdet til jaktlaget, og dersom traseen gås videre med vil dette sannsynligvis splitte jaktterrenget. Vedlagt merknaden er kart og statistikk for jaktlaget (statistikken går tilbake til 1934, da jaktlaget ble etablert).	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Innspillet gjelder viltinteresser, og vurderes som relevant for KU-temaet naturmangfold, se kap. 8.6.3 i planprogrammet, og for KU-temaet naturressurser, se kap. 8.6.5 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene i området. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Disenå grendelag	**Kommentar**
Grendelaget på Disenå mener registreringen av deres grendesentrum er mangelfull og for lavt verdisatt og ikke tilstrekkelig utstrekning. Disenå grendesentrum bør ha samme verdi som Ullern, altså "Høy" for kategorien "Friluftsliv, by- og bygdeliv" og som starter ved Glomma, Søndre Disen (gnr70 bnr 1), videre langs Gjersøybråtavegen til Ringstad, så langs Sætervegen til Sæter og videre til Sæteråsen før den går ned til Delbekk og videre til Skøyen ved Glomma (gnr 71 bnr 1). Det foreslås følgende beskrivelse: "Disenå grendesentrum med tettbebyggelse har samfunnshus, idrettsplass med klubbhus og flere aktivitetsarenaer (Fotballbaner, flerbruksanlegg, Tuftepark, skileikanlegg), lysløype, merkede turstier med turmål, badeplass med parkeringsplass og sanitæranlegg, boligfelt, flere næringsvirksomheter, næringsområde, og flere gårdsbruk som har etablert	Opplysningene tas med i videre planarbeid. Merknaden vurderes som relevant for flere fagtemaer, herunder friluftsliv, by- og bygdeliv. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

tilleggsnæringer basert på opplevelser og tjenester (undervisning, mat, selskap)."	

Disenå grunneierlag	**Kommentar**
Merknad fra Disenå grunneierlag (merknad vedlagt, 7 sider + 12 sider vedlegg til merknaden). Oppsummering: - Grunneierlaget har kommentarer til utredningsprogrammet, men ikke spesielle kommentarer til korridoralternativene som er foreslått utredet. - Hovedkommentar til tema som grunneierlaget oppfatter mangler: 1) Sideveinettet og endret trafikkmønster (støy, trafikksikkerhet, kapasitet, behov for endringer, nye sideveier etc.), 2) Forurensning av vann og grunn som følge av avrenning. - Grunneierlaget stiller spørsmål ved mandatet ("gyldigheten") for planarbeidet. - Grunneierlaget har en rekke kommentarer til målmatrisen (samfunnsmål/delmål) for prosjektet. - Grunneierlaget stiller spørsmål ved framdriftsplanen, og at resultatet av KU ikke skal på høring før prioritering av korridorer gjøres i forslag til KDP. - Grunneierlaget oppfatter at medvirkningsopplegget er mangelfullt. Grunneierlaget har i liten grad blitt kontaktet for å innhente opplysninger. Digitale møter gir ikke tilstrekkelig medvirkning, som ikke fanger opp deler av befolkningen. - Som vedlegg til merknaden er det en omfattende oversikt over punktinnspill Disenå grunneierlag har lagt inn i E16-portalen i forbindelse med høring av planprogram.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Deres innspill om verdier bidrar til øke vår lokalkunnskap. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Virkninger på sideveinettet skal utredes som en del av prissatte konsekvenser. Forurensning omtales på overordnet nivå i denne planfasen, blir mer konkret når tiltaket skal utredes på reguleringsplannivå. Målene for prosjektet er tidligere fastsatt av styret for det interkommunale plansamarbeidet, og blir kun referert til i planprogrammet. Vedrørende videre medvirkning så er ønsket å kunne gjennomføre en kombinasjon mellom digitale og fysiske møter i neste høringsfase, dette avhenger av hvordan situasjonen utvikler seg knyttet til Covid-19.

DNT Odal	**Kommentar**
Merknad fra Den norske turistforening (DNT) Odal (vedlegg, 2 sider). DNT Odal dekker Nord-Odal og Sør-Odal. Foreningen arbeider for å fremme friluftslivet gjennom å rydde og merke stier, bidra til oppdaterte og vedlikeholdte sti-/og løypekart m.m. Oppsummering:	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen.

- Alle de fire veikorridorene skjærer gjennom områder med betydelige verdier for friluftslivet i Sør-Odal. - Løsninger som viderefører allerede bygget E16 mellom Kongsvinger–Slobrua, er det som gir minst inngripen i urørt natur. Det er allerede tatt mye dyrket mark på strekningen Kongsvinger–Slobrua, med forringelse av naturen og det biologiske mangfoldet. Minst mulig inngrep i urørt natur må vektlegges i det videre arbeidet med E16. - Alternativ A og F vil passere viktige turområder omkring kommunesenteret, spesielt i tilknytning til det største, sammenhengende boligfeltet i kommunen, Tronbøl. Her vil vi spesielt framheve stisystemet i Skarnesberget, natursti rundt Damlitjernet og DNT-ruta sørover mot Mangsethøgda. I området vest for Skarnes vil vi spesielt nevne høydedraget mellom Ulleren og Oppstad, med berget Varden i sentrum. Ved trase A eller F, vil E16 kunne stenge for tilgangen til friluftsområder nordvest for sentrum av Skarnes. Disse åsene, med Varden som kjent turtopp, er nærturområder og mye brukt av skolene og lokalbefolkningen. Tunnelløsninger bør vurderes. - Alternativ B og C vil berøre et stort, sammenhengende skogområde mellom Skarnes, Eidskogen og Nes som er lite berørt av inngrep. DNT Odals mest omfattende, sammenhengende stisystem i Sør-Odal strekker seg sørover fra Skarnes og Sander mot Finnholt. Dette stisystemet knytter dessuten opp mot stier som røktes i samarbeid med blant annet Sander Idrettslag og Finholt Grendelag. Korridor B og C bører følgende merkede stier i dette området: Kirkevegen, Tronbølsætervegen, stien fra Skarnes til Grasåsen, Eventyrstien til Bergersetra, Stien fra Tollhaugen til Dalslien, kultursti Kollsrud-Høljørvangen. Spesielt Kirkevegen bør framheves på grunn av kulturhistorisk verdi.	Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

- Områdene vest for Skarnes og sørover mot Eidskogen er i planprogrammet verdsatt til «middels» verdi. Disse områdene bør rangeres høyere for et samlet friluftsliv som omfatter jakt, fiske, turgåing, terrengsykling mv.	

E16 Grunneierlag i Nes	**Kommentar**
Merknad fra "E16 Grunneierlag i Nes". Merknaden (vedlegg) er 2 sider. Oppsummering: - E16 Grunneierlag i Nes (stiftet 2003) er en sammenslutning av grunneiere og rettighetshavere langs veistrekningen Nybakk–Hedmark grense, som har arbeidet tett med Statens vegvesen (SVV) i deres prosess med planer om ny vei på den aktuelle strekningen. - Alle former for fysiske undersøkelser og forarbeider på private eiendommer krever avtale med grunneier, og utbetaling av en rimelig erstatning for grunneiers ulemper. De kjenner til at det er foretatt grunnundersøkelser uten tilstrekkelig samtykke, og med tungt utstyr på dyrket mark i en meget våt periode. Det forventes at det ryddes opp i disse forhold. - Dersom man vedtar en annen veitrasé enn den SVV har arbeidet med i en årrekke, forventes det at en slik trasé tar større hensyn til dyrket mark, mennesker og miljø enn den traseen som er prosjektert. Grunneierlaget er ut over dette nøytrale til valg av trasé. - Dersom man vedtar en annen veitrasé enn den SVV har arbeidet med i en årrekke, er det grunn til å tro at resttrafikk på lokalveinettet vil bli høy. Det vil derfor være nødvendig med lokale utbedringer av dagens E16, og av veier som vil kunne bli tilførselsveier til en ny vei. Det vil også være behov for utbygging av gang- og sykkelveier, blant annet langs hele dagens E16, og langs de omtalte veiene som blir tilførselsveier. I et slikt tilfelle vil grunneierlagets medlemmer kunne bli sterkt berørt.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, herunder undersøkelser av grunnforhold. Grunnerverv blir først et konkret tema i neste planfase, reguleringsplanfasen, når veitiltaket er avklart. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Kommunedelplanen vil bli fulgt opp av arbeid med detaljreguleringsplan og konsekvensutredning av selve veitiltaket.

- Grunneierlaget ber om at det i forbindelse med utbyggingen gjennomføres et samferdselsjordskifte, for å sikre best mulig arrondering av dyrket mark etter prosjektet. De ber også om at prosjektet sikrer seg erstatningsareal, som kan brukes for å erstatte jord med jord. - Grunneierlaget sitter etter nær 20 års arbeid på en betydelig kompetanse og lokalkunnskap. De har gode juridiske ressurser tilgjengelig, som kan bistå deres medlemmer. De har hatt et meget godt samarbeid med SVV, noe de er innstilt på å videreføre med dere.	

Eggum gård og Vøyen gård	**Kommentar**
Driver jordbruksenhetene Eggum gård og Vøyen gård. Mener jordverdien på begge enhetene bør settes til høy verdi det er høyt produksjonsgrunnlag og rasjonell skifteinndelingpå begge gårdene. Opplyser om nygrøfting som er gjort på Eggum 2014-2016, og mener at historiske avlingstall ikke kan legges til grunn da potensiale for avling nå er langt høyere. Mener det heller ikke kan legges til grunn historiske avlingstall for Vøyen gård da den ble lagt om fra økologisk produksjon i 2017. Har utjevningskalket og utøkt vekstskifte på begge gårder, og forventer at avlingene vil øke i årene som kommer. Opplyser at dokumentasjon på avlingstall kan fremskaffes dersom ønskelig.	Utredning av virkninger på jordbruk inngår i tema naturressurser, se kap. 8.6.5 i planprogrammet. Verdivurderingen av jordbruksareal baserer seg på datagrunnlaget fra NIBIO og utredes under ikke-prissatte konsekvenser - naturressurser. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Elevrådet ved Nordkisa skole	**Kommentar**
Elevrådet på Nordkisa vet at det er planer om å bygge nye E16 i deler av Nordkisa, og ønsker derfor å komme med innspill på hvordan dette kan påvirke deres skolehverdag og fritid. • Bekymret for selve byggeprosessen og anleggstrafikk i bygda. • Bekymret for ødeleggelse av gårder og hus, som kan føre til at noen må flytte, samt farligere skolevei. • Forteller at veien medfører økt støy og er bekymret for at dette gir negative virkninger i skolehverdagen og på fritiden.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, blant annet utredning av konsekvenser for friluftsliv, naturmangfold, naturressurser, støy, luftforurensning og trafikk. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren

• Bekymret for å miste jaktområdene, skiløyper, badeplass, turløyper, lysløype og andre steder som benyttes i området. • Forteller at en ny motorvei vil ødelegge naturen og forteller at det er mye jorder og skog. skogen blir ødelagt, kan dette medføre til at mange dyr dør. En ny motorvei gjennom Nordkisa ta vekk den friske luften som er på Nordkisa, noe som gir dårligere luftkvalitet. • En ny motorvei vil også påvirke gårdene, som vil ødelegge jordene rundt på Nordkisa. Dette vil påvirke boden og føre til at en får mindre korn. Elevrådet på Nordkisa er redd for at motorvei med korridor A, B og C kan senke antall personer som vil bo i Nordkisa, og at flere vil flytte. Det er ikke ønskelig med en ny motorvei i Nordkisa eller i nærheten av Nordkisa, og ønsker at det ses på mulighet for å bruke eller bygge videre på eksisterende E16.	2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Elvia	**Kommentar**
Elvia viser til opplysninger gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeidet og har ingen ytterligere merknader. De ser det gunstig å opprette en god dialog og et samarbeid i løpet av neste planfase for at den nye veien ikke vil få konsekvenser for Elvia sine anlegg og omvendt.	Tas til orientering. Vi tar med oss innspillet fra varsel om oppstart videre i planarbeidet

FAU Korsmo Barnehage	**Kommentar**
FAU Korsmo barnehage mener at en ny firefelts vei med mye tungtrafikk, som eventuelt kommer i nærheten av barnehagen og vil forringe barnas oppvekstmiljø, ikke kan være forenlig med prosjektmålene for ny E16. Barnehagen opplever allerede i dag plage fra trafikken på dagens E16 forbi Skarnes. Korsmo barnehage bør ha et nærmiljø som er mest mulig fritt for støy og svevestøv.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. FAU peker på mange av fagtemaene som i henhold til planprogrammet skal utredes. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Alle målene for prosjektet peker ikke umiddelbart i helt samme retning, og det må

	derfor gjøres en avveining mellom målene før anbefaling av korridor. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Fenstad Jeger- og Fiskerforening	**Kommentar**
"Opplyser om foreningens aktivitet spesielt knyttet til friluftsaktiviteter for barn og unge. Er bekymret for at motorvei gjennom Fenstad, korridor A og B, vil ramme natur og vilt i skogen, og dermed utgangspunktet for foreningens arbeid. Påpeker at reduksjonen i dyrearter skyldes arealbeslag av viltets leveområder, for eksempel ved bygging av nye veier. Opplyser at korridor A og delvis B går gjennom svært viktige områder i Kampåa, der blant annet produksjonsområdene for de sterkt truede og rødlistede artene edelkreps og elvemusling. Opplyser at bestanden av bever har tatt seg godt opp, og at åa er viktig hekkeområde for ande- og vadefugler på våren. Anbefaler at korridorene A og B fjernes som alternativ til ny E16 gjennom Nes, og at korridor null+ benyttes da den vil berøre natur i Nes minst."	Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til temaene naturmangfold og friluftsliv, by og bygdeliv. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Fenstad vel	**Kommentar**
Merknad fra Fenstad vel. Merknaden (vedlegg) er 4 sider. Oppsummering: - Fenstad vel er engasjert i Nes bygdas fremtidige utvikling og bevaring av Fenstad som et levende og attraktivt grendesamfunn. Grendene på begge sider av Vorma har over 1000 års bosettingshistorie. - Fenstad vel stiller seg tvilende til Nye Veiers vurdering om at Alternativ F er mye dyrere og med lavere samfunnsnytte enn andre alternativer, da forarbeid og planarbeid allerede er utført. - En optimalisering ved bruk av korridor F vurderes å være det beste alternativet for Nes og nesbuene. Dette alternativet	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet er særlig relevant i forhold til fagtemaene naturressurser, friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv, landskapsbilde og naturmangfold. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt

opprettholder i størst grad eksisterende miljø- og samfunnsverdier, og vil være en realisering av det som nesbuene har ventet på i mange år. - Fenstad vel er kritisk til prosjektets delmål b1 der Hønefoss blandes inn som destinasjonsmål for innsparing av kjøretid. Det bør inkluderes et nytt delmål om reisetid til Oslo, all den tid en stor majoritet av transport og reiser fra området øst for E6 går til og fra Oslo. - Naturmangfold: Fenstad vel ønsker inkludert flere områder; Vorma syd for Svanfossen, og Kampåa fra Fjellhaug og sørover (se detaljer i merknaden). - Kulturarv: Fenstad vel ønsker inkludert flere områder; Åland – strekningen Fjellhaug-Jellum, tur og rekreasjonsområdet Ellingsjøen-Jellumsvegen, Svanfoss sluse, Vormadalen KULA-landskap, Fenstad kirke med hjelpekirkegårder på begge sider av Vorma, sammenhengende skog fra Fenstad øst og nordøstover (se detaljer i merknaden).	korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Fonbekk Huseierforening	**Kommentar**
Merknad fra Fonbekk Huseierforening, på Algarheim, vedrørende sørlig gren av korridor A, samt korridor C). Det ønskes ikke ny E16 gjennom Algarheim på grunn av potensielt svært negativ påvirkning på oppvekstsenter og boligområder, natur, kulturminner og friluftsområder. Boligene på Algarheim har blitt utbygd i flere etapper, senest 2018, og det er vedtatt planer for videre utbygging med ca. 300 boliger nord for Algarheim barneskole.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Fortidsminneforeningen	**Kommentar**
Merknad fra Fortidsminneforeningen. Oppsummering: - Innspillet kommer fra foreningens nasjonale ledd, og det som er vurdert er den mulige påvirkningen på kulturminner og kulturlandskap av nasjonal verdi. Innenfor planområdet ligger det et stort antall kulturminner av stor regional eller lokal betydning, men omhandles ikke her.	Merknaden har viktige innspill til videre arbeid med KU-temaet kulturarv, jf. kap. 8.6.4 i planprogrammet, og delvis til KU-temaet landskap, jf. kap. 8.6.1 i planprogrammet. Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

- Konklusjon: Traseene A/B og C har potensielt svært store konsekvenser for nasjonalt viktige kulturminner og kulturmiljøer. Elvemøtet og Nestangen skiller seg særlig ut som et sted som må unngås. Fortidsminneforeningen anbefaler at man ikke går videre med alternativ C, da konsekvensene for dette unike kulturmiljøet er for alvorlige. Videre bes det om at det gjøres et mer omfattende arbeid med å kartlegge konsekvensene for kulturmiljøet i Vormadalen i Nes og for det sammenhengende kulturmiljøet fra jernalderen i strekket Furuset–Fonbekk–Ås i Ullensaker. KORRIDOR A OG B - Ullensaker: Hauerseter leir ligger som et helhetlig kulturmiljø rett ved Hauerseter stasjon. Leiren har 52 fredete bygg, og er oppført i Landsverneplan for Forsvaret. Formålet med vernet er å sikre et helhetlig miljø. Et veianlegg må ha god avstand til Hauerseter leir. - Nes: Korridorene krysser Vorma i det som er foreslått som et KULA-område (Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse) for Vormadalen. Det er utfordringer knyttet til elvekryssinger uavhengig av plassering, da det oftest er her man finner de eldste bosettingene i regionen. Områdets helhet er viktig å bevare. Det er flere hensynssoner for kulturmiljø innenfor korridoren, både ved Svanfoss, Fenstad kirke og Strøm-Horgen. Svanfoss damanlegg og sluser er utpekt blant NVEs utvalgte kulturminner. Det er viktig at man skåner de gamle kirkestedene. Fenstad kirke er et middelalderkirkested med listeført korskirke fra tidlig 1700-tallet. Landskapet rundt kirken er av høy regional verdi, om den ikke er av nasjonal verdi. - Sør Odal: Korridor B berører Maarud gård. Anlegget er vurdert til å være av nasjonal verdi og det er flere fredete bygninger i anlegget. Gården er viktig som kulturmiljø, en veitrase nært opptil Maarud gård må unngås. KORRIDOR C	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

- I Sør Odal og Kongsvinger går korridor C i hovedsak gjennom skogområder, mens den i Ullensaker og Nes kommuner går gjennom kulturlandskapet. - I Nes blir området ved Nestangen og Nes kirkeruiner spesielt berørt. Nestangen har status som verdifullt kulturlandskap, og er vurdert til å være svært verdifullt ut fra både kulturminneverdi og for sitt biologiske mangfold. Nestangen med omkringliggende områder er foreslått som KULA-område av Riksantikvaren, og er sikret med en hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel. Nes kirkeruiner er et kulturminne av nasjonal betydning. Kirkeruinene og Nestangen byr på tidsdybde og sanseinntrykk som er unike i nasjonal sammenheng. Kirken var en av de viktigste på det sentrale Østlandet i middelalderen, og er unik med sin plassering på neset ved møtet mellom Norges to største elver. Kirken har gjennomgått flere faser med ombygging, bruk og ruin, og er et av svært få eksempler på kirker som har vært fortifisert. Adkomsten ut til Nestangen byr på både storgårder, en husmannsplass, et sundsted, et historisk rasområde og et særlig godt lesbart kulturlandskap. Som kulturmiljø er dette unikt. Opplevelsesverdien ligger ikke i Nestangen og Nes kirkeruiner alene, men også i landskapsrommet som omgir ruinene. Elvemøtet mellom Vorma og Glomma, med kulturlandskapet med tydelige spor tilbake til jernalder, er særlig viktig å bevare i et langsiktig perspektiv. Fortidsminneforeningen er sterkt kritisk til at man i det hele tatt utreder å legge en bru over Glomma sør for elvemøtet. En bru vil være ødeleggende for opplevelsen av elvene, kulturlandskapet og ikke minst de unike kirkeruinene. Det diskuteres at brua kan få en arkitektonisk utforming som vil være med på å rette opp skaden ved å anlegge en bru. Dette er i beste fall å avlede oppmerksomheten fra de verdiene som området innehar. En firefeltsbro her vil uansett være massiv og dominerende i seg selv, og vil svekke verdiene betydelig.	

- Ullensaker: Området mellom middelalderkirkestedene på Furuset og Lund i Ullensaker er tettpakket med kulturminner fra jernalderen. Disse utgjør et større felt med sammenhengende jernalderfunn med gravhauger, gjenstandsfunn og bosettinger. De sentrale delene av feltet ligger mellom Fonbekk og gården Ås, med forgreninger til Furuset og Nesten. Området er funnrikt, med et stort antall registrerte gjenstander. Det inneholder flere intakte gravfelt. Området inneholder et stort antall fredete kulturminner, men er særlig viktig som helhet, både som opplevelseskilde og kunnskapskilde. Det synes å være mangler i databasene over kulturminnelokalitetene i dette området. Området må vurderes og verdsettes som en helhet, ikke kun som en samling enkeltlokaliteter. KORRIDOR F - Korridor F har også potensielle konfliktpunkter med viktige kulturminner, som tidligere dokumentert gjennom planprosessene knyttet til tidligere veiutredninger i området. Industriminnene rundt Funnefoss og Opakermoen er eksempel. Også i denne traseen kan man komme i konflikt med kulturminnemiljøet på Nestangen. Om traseen vurderes bør man legge veien vest i korridoren, slik at den ikke kommer i konflikt med Nestangen.	

Forum for natur og friluftsliv Akershus for: Akershus og Oslo Orienteringskrets, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Naturvernforbundet i Hedmark, Norges Jeger- og Fiskerforbund Akershus, Norges Jeger- og Fiskerforbund Hedmark Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Hedmark, Skogselskapet Oslo og Akershus.	**Kommentar**
Merknad fra Forum for Natur og Friluftsliv (FNF Akershus og FNF Innlandet). Merknaden (vedlegg) er 6 sider. Oppsummering: - Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) er samarbeidsforum mellom natur- og friluftslivsorganisasjonene på regionalt nivå. - Utbedring av eksisterende vei vurderes som det beste alternativet - dvs. et "0+-alternativ, ikke traséalternativ F med ny vei ved siden av eksisterende. Dette innebærer oppgradering av dagens E16 så langt det lar seg gjøre, med omfattende støytiltak. Alternativet skal i hovedsak være 2-feltsvei med midtdeler, men med forbikjøringsfelt, brede veiskuldre og 80-90 km/t. De allerede utbygde strekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger må inkluderes. - Det må gjøres utredninger av samfunnsnytte og samfunnskostnader for minimum to ulike scenarier, herunder 1) Firefelts utbygging i 110 km/t, og 2) To-trefelts utbygging i 80-90 km/t. Dette må gjøres for alle de skisserte utredningskorridorene. Tilsvarende må utbedring av eksisterende veistrekning i 2-3 felt og 80-90 km/h, dvs. et "0+-alternativ", inkluderes i planprogrammet og konsekvensutredes. - FNF ber videre om at følgende blir ivaretatt i planprosessen: • Medvirkning er viktig i prosesser etter plan- og bygningsloven. Klarspråk, og pedagogisk framstilling av grunnlagsmateriell og objektiv sammenligning av traséalternativer for minst	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Fagtema det pekes på skal i stor grad utredes i utredningsarbeidet. 0+ alternativet og veistandard vurderes som en del av planarbeidet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

to skisserte scenarier, 4-felt 110 km/t og 2-3 felt i 80/90 km/t. • Viktige nasjonale og regionale føringer og retningslinjer, også for naturmangfold og friluftsliv, må legges til grunn. • Landskapskarakteranalyse for å verdsette ikke-prissatte verdier. • Beslutningsrelevant nivå for korridorvalg må tydeliggjøres og forklares bedre. • Kartlegging av CO_2-utslippene fra alle myrer, ikke bare kartlegging av myr som naturtype. • Tapt nytteverdi for allerede utbygd firefelts veistrekning dersom en velger helt ny trasé for hele strekningen. • Politikerne lokalt og regionalt må parallelt vurdere utbedringer og arbeid for å styrke Kongsvingerbanen.	

Galterud - Sander Utmarkslag	**Kommentar**
Merknaden angår viltinteresser (fra Galterud-Sander utmarkslag). Korridoralternativ B og C skjærer gjennom et sammenhengende og rikt viltterreng (elg, hjort, rådyr m.m.). Området har også fast stamme av ulv og gaupe. Det er viktig at viltkryssinger blir riktig plassert, med tunneler eller brede underganger.	Innspillet vurderes som relevant for KU-temaet naturmangfold, se kap. 8.6.3 i planprogrammet, og for KU-temaet naturressurser, se kap. 8.6.5 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene i området. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Galterud grenderåd	**Kommentar**
Merknad fra Galterud grenderåd (merknad vedlagt, 8 sider). Galterud grenderåd er en lokal frivillig organisasjon uten medlemskap. Vanligvis er det 70 til 130 personer som stiller på de møtene grenderådet har. Oppsummering: - Galterud grenderåd ønsker ikke at veikorridor B eller C blir valgt/anbefalt. Grenderådet mener at korridor F er å foretrekke, selv om også dette alternativet har utfordringer, særlig rundt Skarnes. - Dersom korridor B/C blir valgt, har grenderådet følgende innspill: Ny E16 bør følge eksisterende E16 i retning Sander–Slomarka hvor den så krysser Glomma og går i retning korridor B/C.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Opplegg for medvirkning vurderes i videre planprosess, og en kombinasjon av digitale og fysiske møter vil være mest aktuelt hvis

- Det bes om at det vurderes en løsning hvor E16 går sør for Skarnes. F.eks kan E16 krysse Glomma ved Slomarka og gå i skogsområdene sør for Skarnes. Fv. 24 kan da legges om slik at den kommer inn på dagens E16 ved Solbakken og videreføres på dagens E16 fram til Slomarka, hvor den kobles til ny E16. Om ønskelig kan da ny E16 føres inn mot korridor B/C videre i retning Årnes. Dette vil være en hybridløsning av korridorene F og B/C. Fordelen er at man får gjenbrukt E16 fra Kongsvinger til Slomarka, samt at jordvernet på strekningen fra Slomarka til Årnes ivaretas. Det vil også være mulig å føre ny E16 tilbake til korridor F vest for Skarnes. - Påvirkning på Galterud: Korridor B og C vil ha store negative konsekvenser for Galterud som lokalsamfunn, som kan bli preget av barrierer formet av vei og jernbane, og få økt støybelastning. - Grenderådet opplever at medvirkningsopplegget er mangelfullt, og oppfatter at det er korte høringsfrister. Pga. koronasituasjonen har det heller ikke vært mulig å gjennomføre lokale, fysiske møter. - Merknaden inneholder bl.a. informasjon om terreng og lokale klimaforhold, kultur og bygdeliv, kulturhistoriske- og fornminner, dyreliv, fredet rovvilt, og skogsdrift. se merknaden for detaljer.	det blir mulig i forhold til Covid19 situasjonen.

Glommasvingen FAU	**Kommentar**
Merknad fra Glommasvingen skole FAU (vedlegg, 1 side). Oppsummering: - Det er viktig at valg av trasé ikke vil være ødeleggende for gode lærings- og oppvekstsvilkår, samt at en sikker og trygg skolevei sikres. - Skoleområdet rundt Glommasvingen er et område der alle skoleelevene i kommunen tilbringer store deler av livet sitt. Det er også mye aktivitet i området etter skoletid. Dette er et attraktivt område som kan utvikles videre og har et potensial for vekst. - Det er ingen ideell trafikksituasjon med dagens E16 gjennom Skarnes medfører. Det uttrykkes ønske om en god fremtidig	Innspillet tas til orientering og bidrar til vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

løsning for den oppvoksende generasjon. Målet er at dagens og fremtidens elever ved Glommasvingen skole skal ha en trygg skolevei og skolehverdag. - Friluftsområdene og skogen i nærheten må fortsatt skal kunne benyttes som viktig læring i skolehverdagen. - Valg av løsning må ikke gå på bekostning av barn og unges rett til et sunt og trygt skoleområde.	

Glommens og Laagens brukseierforening	**Kommentar**
Merknad fra Glommens og Laagens Brukseierforening (GLB). Merknaden (vedlegg) er 4 sider, inkludert kart over GLBs eiendommer ved reguleringsdammen ved Svanfossen (Fenstad ved Vorma). Oppsummering: - GLB eier vassdragsreguleringsanlegg i nedbørfeltet til Glomma og Gudbrandsdalslågen, og er eid av kraftverkseiere i de to vassdragene. Det dreier seg bl.a. om reguleringsdammen for regulering av Mjøsa, ved Svanfossen, som ligger i Vorma ved Fenstad, og vannkraftverk i Glomma ved Kongsvinger og Funnefoss. - Reguleringsdammen i Svanfoss ligger innenfor utredningskorridor A ved Fenstad. Dammen benyttes til å regulere vannstanden i Mjøsa, med hensyn til kraftproduksjon og flomdemping. Dersom veiprosjektet skulle medføre midlertidige eller permanente anleggstiltak i vassdraget, som reduserer dagens tappekapasitet fra Mjøsa, vil dette kunne berøre store samfunnsinteresser negativt. I tillegg gir en pågående skadeflom i Mjøsa også begrensninger i muligheten for å flomtappe fra GLBs reguleringsmagasiner oppstrøms Mjøsa. Videre vil en eventuell forstyrrelse av etablert manøvreringsregime for Mjøsa, kunne medføre produksjonstap i alle vannkraftverk i Glomma nedstrøms Mjøsa. - Ved kraftverkene Funnefoss og Kongsvinger vil for eksempel tiltak i elveleiet nedstrøms, som medfører oppstuving av kraftverkenes undervann, kunne ha negativ	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. I denne planfasen vil bl.a. flom vurderes som en del av det tekniske plangrunnlaget. Kommunedelplanen skal følges opp med detaljregulering og tilhørende konsekvensutredning, med en egen planprogramfase for detaljreguleringsplanen. En del av innspillene til GLB er mest relevante for et senere reguleringsplanarbeid.

påvirkning av kraftverkenes produksjonspotensiale. - GLB ber om at planprogrammet hensyntar alle permanente og midlertidige tekniske tiltak og arbeidsoperasjoner innenfor det aktive flomtverrsnittet til Vorma og Glomma blir utredet med hensyn på hvilken oppstuvingseffekt tiltaket kan medføre, og hvilke konsekvenser ev. oppstuving kan ha for regulering av Mjøsa og kraftproduksjonen i vannkraftverk. - Tilslamming: Dersom prosjektet kan medføre økt tilslamming oppstrøms dammen ved Svanfoss, og/eller ovenfor kraftverkene ved Funnefoss og/eller ved Kongsvinger, må temaet tilslamming av vassdrag blir utredet med hensyn på konsekvenser og avbøtende tiltak. - Siden Svanfoss reguleringsdam ligger innenfor utredningskorridor A, må reguleringsanlegget med tilliggende eiendommer blir tatt hensyn til i videre utredning og prosjektering. Basert på de store samfunnsinteressene som reguleringsanlegget ved Svanfoss representerer, stiller GLB spørsmål ved at anleggets tilstedeværelse ikke er synliggjort i kartgrunnlaget for utredningskorridorer.	

Grunneiere Hauerseter/Støvnermåsan/Langtjern	**Kommentar**
Merknad med fellesuttalelse fra grunneiere på Hauerseter/Støvnermåsan/Langtjern i Ullensaker. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Uttalelsen er avgitt av gårdbrukere, boligeiere og skogeiere med eiendommer mellom Støvnermåsan/Langtjern i øst og Hauerseter i vest, i korridor A og B. Overordnede mål: • Har ikke forståelse for at en legger til grunn en fartsgrense på 110 km/t som planpremiss. Krever at prosjektmålet om 110 km/t endres til 90 km/t. • Mener at fokus i planprogrammet må endres fra raskest mulig gjennomkjøring av distriktet til å betjene distriktet veien skal gå gjennom.	Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over natur- og miljøverdier som kan bli berørt av ny vei. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. I planarbeidet skal støy fra veitrafikk utredes, og det vil bli belyst behov for eventuelle tiltak som utredes nærmere ved utarbeidelse av reguleringsplan. Nye Veier tar kontakt i god tid før arbeidet med å erverve grunnen starter. Grunnerverv er en regelstyrt prosess som ivaretar grunneieren på en trygg og riktig måte. Grunneiers rettigheter er sikret

Overordnede planer: • Etablering av ny E16 i korridor A eller B vil gi en tredje ferdselsåre mellom Oslo/Gardermoen og Kongsvinger. Det må synliggjøres hvordan trafikken vil fordele seg på disse tre hovedårene i regionen (dagens E16, Kongsvingerbanen og ny E16). • Planen må synliggjøre måloppnåelse i forhold til dette dersom utbygging i korridor A eller B. Planer i Ullensaker: • Opplever flere større planprosesser som planlegges hver for seg, og mener at ingen ser på den totale sumvirkningen for lokalsamfunnet. • Planen må derfor inneholde sumvirkning av tiltakene som planlegges i område. Hvis det ikke må en avvente planleggingen av ny E16 til neste kommuneplanrevisjon, slik at sumvirkningene blir klare. Lokale forhold som må tas hensyn til: • Forteller at i deres område er det hverken offentlig vannforsyning, offentlig avløp eller kommunale veier. Alt ordnes i privat regi. Alle boliger og gårdsbruk har private brønner. Kun en brønn er registrert på NGUs kart over brønnpunkter. Bekymret for vannforsyningskvaliteten i anleggsfasen og driftsfasen. Krever at vannforsyning og vannkvalitet sikres. Dette må utredes. • Forventer at planen redegjør for miljøeffektene av inngrep i myr. • Vannspeilet må ikke heves som følge av en ny barriere i landskapet. • Forteller at i vest, mot Hauerseter, er det et spesielt kvartærgeologisk landskap som brukes i undervisningssammenheng. • Lokal transportmulighet må sikres både på vei og i terrenget. Langtjernvegen er hovedveien øst i området. Den driftes av et veilag med alle grunneiere som interessenter. • Deres område må markeres som viktig for naturressurser og by- og bygdeliv. • Gjør oppmerksom på at i rapport for Biologisk mangfold (2000) i Ullensaker kommune er våtmarksområdet rundt Langtjern omtalt som «rikmyr av spesiell	gjennom lovverket. Les mer på www.nyeveier.no/grunnerverv/ Forhold til vannkilder skal belyses i planarbeidet. Hvilke vannkilder som eventuelt berøres vil bli nærmere kartlagt i senere planfase ved utarbeidelse av reguleringsplan. Innspillet tas for øvrig til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

verdi». Det advares det mot oppstykking av sammenhengende skogområder. Viltovergangen på E6 mellom Dal og Hauerseter er svært viktig for elgens trekkruter. • Forventer at det utredes avbøtende tiltak, f.eks støyisolering av eksisterende boliger som måtte havne i gul eller rød støysone. • Ønsker primært oppgjør i form av erstatningseiendommer. • Planen forutsetter at når utredningskorridor er valgt kan en korridor inntil 500 meter bred båndlegges for inntil 8 år. Det forutsettes at berørte kan bo og drive eiendommene som normalt i båndleggingsperioden.	

Gruppe personer i Skogbygda	**Kommentar**
Vedrørende mulig E16 gjennom Skogbygda, se merknad (2 sider). Oppsummering: De er en større gruppe personer i Skogbygda (48 navn m/ adresse er listet opp i merknaden) som er ivrige turgåere med både ski på bena, med hund, til hest og til fots. Bekymret over hva som kan skje her i bygda deres. De bruker skogen og områdene rundt flittig og på daglig basis. Skogen spesielt er svært viktig for dem. En eventuell motorvei vil kunne komme til å stenge for adkomstveiene deres til skogen. De områdene de ferdes er Togstadvegen, Mysterudvegen, Liagrenda, Husåsvegen og nordover på alle grusveier og store og små stier innover i skogen mot og rundt Fløyta. Skogen mot og rundt Fløyta med Nordby, Ovnsberget, Ersgrova, Jenshøgda, Lia og Aurberg består av velbrukte stier både sommer, høst, vinter og vår. Det kjøres også skiløyper innover her. I tillegg er området fra Husås og innover mot Dysttjenn av stor verdi. Dysttjennet har jo også vært drikkevannskilde. De benytter også skogen i områdene rundt i Fallet og Sjøli. Her også kjøres det skiløyper. Det å miste tilgangen til dette fantastiske området vil prege deres livskvalitet. De vil miste en stor del av deres fritidsaktiviteter, deres rekreasjonsmuligheter og for mange også årsaken til at man bor her langt unna	Innspillet øker vår kunnskap om området, og tas med videre i planarbeidet og konsekvensutredningen. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

by og trafikk. Det å risikere å bli avskåret fra skogen er et mareritt.	

Halmsås og Omegn Skilag	**Kommentar**
Merknad fra Halmsås og Omegn Skilag. Merknaden (vedlegg) er 1 side. Oppsummering: Skilaget ønsker ikke vei gjennom bygda si. Opplyser at Ingeborgrud er utferdselssted for aktiviteten til skilaget. Mener motorvei nord for Ingeborgrud vil være i stor konflikt med skitraseer og turnett her, og at det vil være negativ for deres eksistens som idrettslag. Opplyser at områdene i Skårerberget og Bårhaugskogen er viktig for innbyggerne i Skogbygda, for barneidretten og for Skogbygda skole. Gjør oppmerksom på Vestgrenda-runden som er mye brukt av turgåere og mosjonister, og det historiske skirennet Fyrivangløpet som har historie tilbake til krigstiden. Mener en motorvei gjennom området vil være ødeleggende for folkehelsen og for det kulturhistoriske arrangementet.	Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til fagtema friluftsliv. Det har også vært gjennomført medvirkning med barn og unge for å få kunnskap om hvilke områder de er særlig opptatt av eller bruker mye. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Hauerseter Sportsklubb Nordkisa	**Kommentar**
Merknad fra HSKN – Hauerseter Sportsklubb Nordkisa. Det presenteres opplysninger om klubben og idrettsområdet, som benyttes både i og utenom treningstid. - Det er et stort nett med stier ut fra stadion. Ofte besøkte turmål er Langtjern med bademuligheter og nylaget bro over vannet, Korpeberget utsiktspunkt (Ullensakers høyeste) og Utsikten ved vanntårnet på Hauerseter. Dette er steder med flotte landskapsbilder som gir naturopplevelser til daglig besøkende. Nordkisa har ingen gang- og sykkelveier, så derfor er tilgangen til det tur – og skogsområdet som ligger rett ved klubben og de nye boligområdene verdifulle for lokalbefolkningen. Skogsområdet er svært viktig for medlemmene våre og innbyggerne i Nordkisa. Det bes om at det sikres at tilgjengeligheten til skogen og skiløypetrasene ivaretas på en god måte dersom ny vei vil hindre dette. Tall fra	Innspillet har opplysninger om turstier og skiløyper. Utredning av virkninger på friluftsliv inngår i tema friluftsliv, by- og bygdeliv, se kap. 8.6.2 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Det har også vært gjennomført medvirkning med barn og unge for å få kunnskap om hvilke områder de er særlig opptatt av eller bruker mye. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig

Kongsvinger viser at trafikken på små sideveier økte veldig da ny E16 åpnet med bompenger. Dersom turområdet ødelegges av nye vei, så må det som et prises inn etablering av gang- og sykkelveier mot Algarheim og Hauerseter. - Det må utredes avbøtende tiltak mot støy, forurensing og andre ulemper som veien vil føre med seg både under bygging og i normal drift. Det må også lages en egen plan for å forhindre forurensing av nærliggende områder og terreng, da det forventes at det i hele vinterhalvåret må saltes. - Orienterer at klubben er overrasket over at både lysløpa, skiløyper og turstier ikke har fremkommet i Nye Veiers kartgrunnlag, og at det forventes at dette oppdateres med riktig informasjon. Hele området med turstier og lysløpetrase er i daglig bruk, og skal derfor inn i kartet som svært viktige områder for friluftsliv, by- og bygdeliv. HSKN er sterkt bekymret over de helsemessige konsekvensene en så stor veiutbygging vil påføre innbyggerne i Ullensaker. Støy og forurensing fra veien, samt tap av viktige friluftsområder er varige konsekvenser i negativ retning for innbyggernes helse og velferd. - Ønsker ikke ny E16 i Nordkisa - eller i Ullensaker. Forutsetter at klubben kan drive eiendommen og klubben som normalt i hele båndleggingsperioden, om området blir berørt av denne. Ullensaker har allerede avgitt både matjord og eiendommer til E16 mellom Kløfta og Nybakk. Veien må videreføres i påbegynt trase fra Nybakk gjennom Nes og Sør-Odal til påkobling med ny E16 ved Slomarka. Om ikke allerede ferdigstilte veistrekninger skal benyttes, forventes det et mer detaljert regnestykke for samfunnsnytten og netto nytte pr budsjettkrone enn det som foreligger i dag.	avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Hauerseter Vel	**Kommentar**
Merknad fra Hauerseter Vel, Jessheim Nord. Oppsummering: - Hauerseter Vel ønsker ikke ny E16 gjennom Ullensaker kommune.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

- Hauerseter har til tider stor støybelastning, og støybildet fra E6 har endret seg med økte trafikkmengder. Støy har negativ effekt på et bomiljø, og med ny E16 kan ikke bare Hauerseter, men store deler av Ullensakers befolkning miste muligheten for å søke vekk fra støybelastningen. - Turområdene er oppgradert og skiltet med over 100 km med stier som brukes året rundt. En firefelts motorvei gjennom området vil rasere dette. - Å beslaglegge dyrkbar mark og skogsområder er en «kostnad» for samfunnet, kommunen, klima og nærmiljøet. - Majoriteten av trafikken på E16 skal sørover til Oslo, ikke mot Hønefoss. - Det er ressurssløsing å ikke bruke en allerede påbegynt E16 (Nybakk-Kløfta og Kongsvinger-Slomarka). - Det anbefales å oppgradere dagens eksisterende E16 vei med midtdeler og forbikjøringsfelt, og gode løsninger forbi Vormsund, Oppaker og Skarnes. - Verken korridor A, B eller C løser de trafikkmessige behov som innbyggere i Nes og Odalen måtte ha.	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet legger særlig vekt på tema som skal utredes under fagtema støy, friluftsliv, by- og bygdeliv og naturressurser. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Huser gard og WonderInn	**Kommentar**
Fellesmerknad fra Hustad gård i Nes og WonderInn ANS. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Oppsummering: - Ny E16 nær gården Huser vil ha store konsekvenser for en korngård med dyr og skog, som er en møteplass for lokalbefolkningen, et kulturminne, del av et rekreasjonsområde, del av et kulturlandskap av nasjonal interesse (KULA-område), kommunal infrastruktur og et viktig overnattingstilbud for Visit Norway. - Huser er en tradisjonell korngård på 450 da. 250 da er fulldyrket jord av god kvalitet, resten er beite og hagaskog. Beitene benyttes til sau og hest. Jorda her ble oppdyrket på slutten av 1970-tallet og gir gode avlinger i dag. - Gården er et kulturminne og ligger som hensynssone i Nes kommunes kulturminneplan. Huser har bosetting langt	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Gjennom befaringer, muntlige og skriftlige kilder er prosjektet igang med oppdatering av verdivurderingene gjort på silingsfasenivå. Oppdatert kunnskap vil ligge til grunn for utredningene. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

tilbake i tiden. Den var kirkegods fram til 1850. Fra 1760 til 1850 var garden presteenkesete og det gamle sundstedet ved elva, var i drift fram til brua i Svanfoss kom i 1910. Det er gjort flere oldtidsfunn på eiendommen. Gården er med i aktivitetene til "Vegalangs i Vormadalen" og samarbeid med "Kulturminnebøndene". - Oppsummering av delmerknad fra WonderInn ANS: WonderInn startet samarbeidet med Huser gård sommeren 2020. De eier og drifter et overnattingstilbud i form av glasshytter med en ung, urban målgruppe. For tiden ligger de på topp på Visit Norway sin oversikt over unike overnattingstilbud. WonderInn uttaler at Huser gård er en perle av de sjeldne, med både fantastiske og unike naturomgivelser, vel bevarte historiske bygninger og årlige kulturbegivenheter. En ny E16 vil sannsynligvis føre til at virksomheten må legges ned.	

Høie boforening	**Kommentar**
Styret i Høie boforening representerer 49 boenheter beliggende langs Glomma mellom Årnes og elvemøtet. Boenhetene ligger innenfor og tett inntil korridor C. Høie boforening er i mot etablering av ny E16 i korridor C med bru mellom Årnes og elvemøtet. Støy Høie boforening mener det foreslåtte planprogrammet må justeres slik at utredning av støy i forbindelse med planlagt etablering av bru over elvemøtet utredes tidligere og mer omfattende enn hva det er lagt opp til i planprogrammet. Støy skal utredes med utgangspunkt i retningslinjer angitt i T-1442/ 2016, «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Ved kryssing av Glomma mellom Årnes og elvemøtet vil rekreasjon-, natur- og friluftsområder beskrevet bli utsatt for kraftig støy. Ei bru nedenfor elvemøtet vil bli veldig høy. Med sikkerhetssoner over jernbanen og krav til maksimal stigning er det klart av vi får ei ruvende bru som vil føre med seg	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant utredning av virkninger på friluftsliv, landskapsbilde, kulturminner og naturmangfold jf. planprogrammet, støy og luftforurensning utredes under prissatte konsekvenser (kap. 8.4.3 og 8.4.4 i planprogrammet). Støyvurderingene gir også kunnskap til utredningene innenfor fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv. Støyvurderingene utredes på likt nivå for alle korridorer, og vil forholde seg til forslag til eksempellinjer innenfor korridorene. Dette vil gi kunnskapsgrunnlag til å definere konfliktpotensialet knyttet til støy for hver enkelt korridor, og være en del av kunnskapsgrunnlaget inn mot valg av korridor. For det valgte alternativet vil det utføres ytterligere støyberegninger, og det utarbeides en fagrapport for støy som en del av planmaterialet til kommunedelplanen.

støy og bakgrunnsstøy for beboere på Årnes døgnet rundt hele året i all tid. En stor andel av trafikken vil være tungtransport. Pr. i dag bor ca. 20 % av bygdas innbyggere på Årnes. Det er politisk vedtatt at bygdesenteret skal fortettes. Antall beboere på Årnes vil således øke de kommende årene. Konsekvensen av støy er i planprogrammet angitt som en prissatt faktor og skal vurderes i en nytte-/ kostnadsanalyse. Støy og forurensning har også virkninger som er å anse som ikke-prissatte. Vi forstår planprogrammet slik at det legges opp til at analyseområdet for ikke- prissatte faktorer kun skal omfatte en inntil 500 m bred korridor (250 m til hver side av tenkt vei). Dette er for snevert og kan ikke aksepteres i dette området. Vi ber om at det i planprogrammet gjøres tilpasninger slik at støyutredninger knyttet til bruetablering mellom Årnes og elvemøtet utføres snarest og før korridor blir valgt. Det må gjøres analyser i tidlig fase som angir i hvilken grad beboere på Årnes blir utsatt for støy/ bakgrunnsstøy om det etableres vei og bru mellom Årnes og elvemøtet. Kultur og naturskatter Elvemøtet, Nestangen og Nes Kirkeruiner er et viktig element for selve identiteten til Nes kommune og har en stor verdi for beboerne på Årnes og innbyggerne i Nes. Elvemøtet er av stor nasjonal betydning, både ut fra naturverninteresser og ut fra interessene til kulturminner. Visuelt er kirkeruinene plassert slik at utsikten rettes sørover med fritt utsyn helt ned mot Årnestangen. Det vil være særdeles uheldig om dette utsynet blir brutt av et broanlegg som på alle måter vil fremstå som et skjemmende fremmedelement. «Det gode liv der elvene møtes» uttrykker et felles ønske om god livskvalitet for kommunens innbyggere og peker på elvemøtets unike betydning som landemerke og kilde til inspirasjon. En mulig etablering av en vei og bru vil for all tid føre til at elvemøtets unike kvalitet og betydning for alltid vil går tapt. Viktig og unikt rekreasjonsområde.	Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Området mellom Årnes og elvemøtet blir hele året brukt av svært mange. Tursti fra Årnes langs elva til Hennisand blir flittig brukt av unge og gamle, fra barnehager til pensjonister. Området er unikt da det ligger så sentralt og nært inntil Årens sentrum at det kan nås uten at man må sette seg i bil og kjøre. Langs elva er det badeplasser, gode fiskeplasser og opparbeidede rasteplasser med benker og bord. Området er unikt i forhold til båtliv med stor aktivitet spesielt i sommerhalvåret. Det er også etablert en flott park (Høieparken) med volleyballbane, tuftepark og opparbeidet rekreasjonsområde. Alle aktivitetene og kvalitetene beskrevet ovenfor blir sterkt berørt og også delvis ødelagt om vei og bru blir etablert i korridor C sør for elvemøtet.	

Høieparkens Venner	**Kommentar**
Opplyser om viktigheten av området langs Glomma som nærfriluftsområde for innbyggere på Årnes. Opplyser at området er svært mye brukt, både til trening og ulike friluftsaktiviteter. Informerer om det betydelige arbeidet som er lagt i å utvikle først turstie langs elva, og nå Høieparken siden 2018. Høieparken er en park for alle med populære aktivitetstilbud og fine omgivelser rett ved Glomma. Opplyser at det er tilrettelagt for aktiviteter som volleyball, soling, bading, frisbee, jogging og trening. Opplyser at det jobbes med etablering av bru og badeplass på øya utenfor området, men at dette muligens ikke blir godkjent av hensyn til plante- og fugleliv. Forstår ikke hvordan offentlig myndigheter kan vurdere å tillate motorvei over det samme området. Er redd for at en eventuell vei i korridor C vil være helt ødeleggende for Høieparken og aktiviteten der, både støymessig og visuelt. Ber om at Nye Veier og ordførerne i de fire kommunene velger en annen trase enn korridor C.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant utredning av virkninger på friluftsliv, landskapsbilde og naturmangfold (kap. 8.6 i planprogrammet), støy og luftforurensning utredes under prissatte konsekvenser (kap. 8.4.3 og 8.4.4 i planprogrammet). Støyvurderingene gir også kunnskap til utredningene innenfor fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ingeborgrud menighet	**Kommentar**
Kirkested, kulturminne og identitetssymbol: Alle de berørte kirkene er viktige i lokalmiljøene, både som kirkested og som kulturminne. Kirkebyggene er med sin beliggenhet av mange ofte betraktet som identitetssymbol for tettstedet/grenda/soknet. Ingeborgrud kirke ligger midt i trasé A, og vi regner med at dere styrer unna denne. Støy fra en motorveier er heller ikke lett håndterbart. Ved gjennomføring av gravferdsseremonier er skjerming mot støy avgjørende faktor. Gravplassene skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandlings av støy i arealbehandling og må vektlegges i videre konsekvensutredning og i endelig trasevalg. Nord for kirka har vi flere plasser som er vigslet og kan brukes til kirkelige handlinger. Vi har Fløyta, Svennebyvillaen og Skansen i Ertsrud som alle er eksempel på slike. Kirkegården er nylig utbygd for 8 millioner og har nå plass til kistegraver, urnegraver, muslimsk gravplass og minnelund navnet og unavnet. Vi i menigheten ønsker ikke en vei som deler bygda vår i to. Vi skjønner at vi vil få en vei i Nes men håper at den kan følge grendedelene uansett hvor den kommer.	Innspillet tas til orientering, øker vår lokalkunnskap og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Kirkesteder vil som hovedregel forsøkes unngått i forhold til direkte inngrep. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Jordvernalliansen Innlandet	**Kommentar**
Merknad fra Jordvernalliansen Innlandet. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Oppsummering: - Alliansen består av organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse, bl.a. LO, Naturvernforbundet, Bondelaget, Natur og Ungdom, Bonde- og Småbrukarlaget, Miljøvernforbundet og Bygdeungdomslaget. - Jordvern bør være en sentral føring i det videre planarbeidet, og besluttende myndigheter bør velge den korridoren/traseen som totalt sett beslaglegger minst mulig dyrket mark. - For alle alternative korridorer må det belyses hvor mye matjord som	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet peker særlig på tema som skal utredes under fagtema naturressurser. Utredningene gjennomføres på et nivå som er beslutningsrelevant for å kunne anbefale en korridor. Vi benytter anerkjent metodikk fra SVV håndbok V712 i våre utredninger, dette for

beslaglegges, både varig og i anleggsfasen. Dette bør også gjelde for nødvendige utbygginger på sekundærveinettet, f.eks. en evt. tilførselsvei fra Skarnes ved korridor B og C. Det bør derfor gjøres en full konsekvensutredning for temaet i jordvern i det videre planarbeidet, som inkluderer et fullstendig arealregnskap for alle korridorer og traseer. - Jordvernalliansen stiller spørsmål ved nødvendigheten av å anlegge en 4-felts motorvei med standard for 110 km/t langs denne strekningen. Videre stilles det spørsmål ved at den allerede utbygde strekningen mellom Kløfta og Nybakk ikke skal gjenbrukes. - Jordvernalliansen synes den raske planprosessen som det nå er lagt opp til er svært ambisiøs. Alliansen uttrykker bekymring for at det ikke er tid til en konsekvensutredning på et nivå som er detaljert nok til å fatte riktige beslutninger av trase med tanke på jordvern.	bl.a. å unngå dobbelttelling og for å ha en utprøvd metode for sammenstilling. Når det gjelder dyrka mark så vil det utredes under ikke prissatte konsekvenser, med beregning av arealbeslag for alternativene og med utvidelse av areal i kryssområdene. Skogbruk utredes i henhold til metoden under prissatte konsekvenser. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Kulturminnebøndene	**Kommentar**
Merknad fra organisasjonen "Kulturminnebøndene", i Vormadalen. Merknaden (vedlegg) er 2 sider. Oppsummering: - Kulturminnebøndene jobber med å fremme bygningsvern, vern av kulturarven og naturvern med utgangspunkt i kvalitetene i Vormadalen: god landbruksjord, kulturminner, kulturlandskap, ravinelandskap, rikt dyre- og fugleliv og skog av nasjonal verdi. - Mener en firefelts motorvei gjennom kulturlandskapet i Nes vil ødelegge for folks og dyrs livsmiljø, samt kulturminner og jordbruket. Ber om følgende: - Hensynssonene i Nes kommunes kulturminneplan legges inn som områder som bør unngås. - Kartgrunnlaget for friluftsliv, by- og bygdeliv speiler den store aktiviteten som er i Vormadalen/Fenstad. - Ikke-prissatte verdier får avgjørende vekt i korridorvalget (bør kunne prissettes).	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. I innledende silingsfase ble det valgt ut noen områder som har så stor verdi (nasjonal/regional verdi) at veilinjesøkene skulle unngå områdene. Dette inngår ikke som en del av metodikken i konsekvensutredningen, men var et grep for å synliggjøre de største verdiene i søkeområdet. I videre arbeid med konsekvensutredningen vil vi bruke anerkjent metodikk for verdivurdering. Iht. metodikken gis verdivurderingen med tre verdier; lav, middels og høy. Delområder som gis høy verdi har høy forvaltningsprioritet, er av regional eller nasjonal betydning, har viktige sammenhenger og funksjoner og har betydning for mange. Kapittel 8.3 i planprogrammet beskriver metodikken for gjennomføring av en samfunnsøkonomisk analyse etter Statens

- Ressursene bruk på utbygde firefeltsstrekninger implementeres i veiprosjektet . - Korridor F utredes med ulike veistandarder. - 0-alternativet med utbedring av eksisterende vei utredes.	vegvesens håndbok V712. De prissatte konsekvensene (som tallfestes i et kronebeløp) sammenstilles med de ikke-prissatte konsekvensene (som beskriver konfliktpotensiale). En slik sammenstilling følger en anerkjent metodikk, men vil alltid innebære bruk av faglig skjønn i vurderingene. Sammenstillingen og anbefaling av planalternativ gjøres i en tverrfaglig prosess som vil bli dokumentert i KU-rapporten, og som vil være utgangspunkt for den politiske prosessen med behandling og vedtak av planforslag. I tilleggsanalyse, se kap. 8.9.3 i planprogrammet, beregnes redusert restnytte for de korridorene som ikke benytter allerede bygd firefelts vei. Det belyses også hvilke konsekvenser allerede bygd vei har hatt for dyrka mark, kulturminner, friluftsområder og naturmangfold. Veistandard fastsettes ikke gjennom kommunedelplanen, men det legges som utgangspunkt til grunn en firefelts vei med hastighet 110 km/t. Bakgrunnen for dette er veiens funksjon som nasjonal hovedvei og foreløpige beregninger av årsdøgntrafikk, se også planprogrammets kap 2.3.

La humla suse	**Kommentar**
Merknad fra "La Humla Suse", som er en ideell organisasjon som jobber for å sikre ville pollinatorers levekår i Norge, med hovedvekt på humler. Planforslaget kan berøre sentrale leveområder for den rødlistede arten kløverhumle. Merknaden viser kartskisse med artskart, lagt oppå kart med utredningskorridorene (det er primært registreringer på lokaliteter i Ullensaker). Innspillet er at dette tas hensyn til ved: riktig valg av trasé, at stedegen flora blir ivaretatt, og at vegetasjonen ikke legges for tett opptil trafikken, for å redusere antall påkjørsler av humler.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Innspillet øker vår kunnskap om området. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Utredning av virkninger på naturverdier inngår i KU-temaet naturmangfold, se kap. 8.6.3 i planprogrammet.

Maarud AS	**Kommentar**
Merknad fra Maarud AS, som ligger ved sørøstbredden av Glomma og vest i Sør-Odal kommune, ved grensen til Nes kommune. Maarud fabrikker produserer snacks (potetgull), og har nærmere 200 ansatte. Vedlagt merknad er 2 sider. Oppsummering: - Maarud AS ser behovet for ny E16, men Maarud fabrikker kan bli betydelig berørt. Maarud ligger i korridor B. - Den betydelige daglige trafikkmengden til Maarud betyr at det er viktig med gode av- og påkjøringsmuligheter knyttet opp til ny vei og fv. 175 for å sikre en god og trygg adkomst til bedriften. - Maarud er positive til veikorridor B, men det forutsetter at det gjøres tilpasninger i forhold til industriområdet. En ny vei vil beslaglegge et område på ca. 50 meters bredde. Det vil kunne få store konsekvenser for Maarud hvis trasevalget ikke flyttes utenfor oppmerket område skravert rødt på vedlagte kartskisse. - Maaruds renseanlegg, som ikke er tilknyttet kommunalt nett, renser betydelige mengder avløpsvann, både prosessvann og sanitært fra fabrikken. I tillegg renses også det sanitære fra omkringliggende bebyggelse. Avfallsbehandlingen fra renseanlegget krever også arealer for deponi og rankekompostering. - Det er en betydelig bygningsmasse knyttet til produksjonsvirksomheten. Maarud forventer at det i fremtiden vil være behov for ytterligere utvidelser innen det skraverte området (ref. vedlegg). Det er behov for ledig areal til utvidelse av både lageret og renseanlegget for å sikre mulighet for fremtidig vekst.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Korridor i forslag til kommunedelplan vil være betydelig smalere enn de utredningskorridorene som nå er avsatt. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Mapei AS	**Kommentar**
Merknad fra Mapei AS på Sand i Nord-Odal (merknad vedlagt, 3 pdf-sider). Oppsummering: - Mapei AS på Sand i Nord Odal tilhører det internasjonale Mapei-konsernet med hovedkontor i Milano i Italia. Mapei har mer enn 80 fabrikker og er en av de ledende	Innspillet tas til orientering og øker vår kunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før

selskapene globalt innen lim, fugemasser, mørtler og kjemiske produkter til bygg og anlegg. - E16 har stor betydning for Mapeis varetransport. Varetransporten til og fra Mapei, som utgjør opptil 80 lastebiler hver dag, går i hovedsak på fv. 24 på strekningen Sand og til Skarnes. Deretter enten østover langs E16 til Sverige, de øvrige nordiske land eller internasjonalt eller vestover til E6 og nordover mot Hamar eller sørover mot Oslo. Det er også betydelig trafikk til Gardermoen området eller videre på E16 forbi Hønefoss. - Utbygging av motorveistandard på E16 mellom Skarnes og E6 vil ha stor betydning for bedriftens utvikling, og vil direkte ha betydning for utviklingen av arbeidsplasser og evne til å behold og utvikle ny produksjon på Sagstua. - Investeringene som er gjort på Sand de seneste årene er gjort med tro på en ny motorvei på strekningen Skarnes – Kløfta. En annen trase vil fra internasjonal eiers ståsted bli sett på som et tilbakeslag, og vil kunne være negativt for Mapei på Sand både i forhold til lokalisering av produksjon, FoU og investeringer fremover. - Av utredningskorridorene er det kun korridor A og F som vil ha betydning for Mapei. Bedriftens varetransport og personbiltransport vil ikke kjøre fra Sand og østover til Kongsvinger for deretter å kjøre vestover til E16 ved Jessheim–Gardermoen. For Mapei er det viktig at korridor A nord for Skarnes har god tilkobling til fv. 24. - Mapei er også positive til at den nye motorveien kobles til E6 i området Jessheim/Gardermoen. Beregningene av samfunnsøkonomisk nytte må også inkludere betydningen E16 som motorvei på strekningen Skarnes til E6 for Mapei og Nord Odal kommune.	anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

MDG Nes	**Kommentar**
Merknad fra Miljøpartiet de grønne (MDG) i Nes. Merknaden (vedlagt) er 1 side. Oppsummering:	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

Nes MDG mener følgende punkter bør endres i E16-planprogrammet for å redusere risiko for mennesker og miljø: - Dagens E16-trasé bør utredes som et "0+-alternativ" med 90 km/t, 2-3 filer, midtdeler, bred veiskulder og støydemping — med mulige alternative løsninger ved Skarnes, Opaker og Vormsund. - Vegstandard H5 eller tilsvarende to-/trefelts vei med 90 km/t bør utredes for alle korridorer. - Kapasiteten på eksisterende og ny trasé bør vurderes samlet. - Samhandling med Kongsvingerbanen bør vektlegges for å forflytte person- og godstrafikk over på jernbane. - Helseproblemer som kan følge av ny vei bør konsekvensutredes. Analysen bør inkludere effekter av mer støy, støv, lys og mikroplast, og av tap av rekreasjonsområder, naturmangfold og kultur. - Reisetidsbesparelse bør beregnes frem til år 2050, da Norge skal være klimanøytralt, ikke bare for åpningsåret som oppgitt i samfunnsmål b2. - Helse og miljøkostnader bør beregnes for ny og gammel trasé samlet, ikke kun for eksisterende trasé (slik samfunnsmål c2 lyder). - Klimabudsjett bør utarbeides iht. samfunnsmål e5 om reduserte klimagassutslipp: 40 % fra anleggsfasen og 75 % fra driftsfasen over 40 år. Beregningene for anleggsfasen bør inkludere utslipp fra skog som brytes opp, myrer som dreneres, materialer og maskiner. Beregningene for driftsfasen bør inkludere bilers livsløpsutslipp, energibruk ved ulike hastigheter og fremtidig trafikkøkning. Beregningene bør foretas med anerkjente livsløpsanalyser.	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Veistandard og 0+ alternativet vil bli omtalt som en del av planarbeidet. Kapasitet og samhandling med bane utredes under prissatte konsekvenser. Fagtema friluftsliv, by og bygdeliv vil ta med seg temaet folkehelse i sin utredning. Klimagassbudsjettet vil utarbeides i et livsløpsperspektiv. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

MDG Ullensaker	**Kommentar**
Merknad fra Ullensaker Venstre. Oppsummering: - Biologisk mangfold og viktige naturtyper: Det bes om kartlegging av biologisk	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil

mangfold, sårbare / nær utrydningstruede arter og sårbare naturtyper. - Behovsvurdering: Det er viktig å avveie mellom kostbare investeringer, tap og beslag av natur, arter og dyrka mark. - Samfunnsnytte og måloppnåelse: Det bes om å belyse samfunnsnytten og måloppnåelsen hvis man endrer fra 4 felts 110 km/t-vei, til 2-felts 80 og 90 km/t-vei. - Klimaregnskap: Det bes om en beregning av samlet CO2-utslipp for hele prosjektet, inkl. bygging, anleggsmaskiner, og utslipp fra beslaglagt natur som skog og myr. - Fremtidige generasjoner: NMIs (Norges Institusjon for Menneskerettigheter) rapport om Klima og menneskerettigheter gjelder bl.a. forpliktelse til å avverge at farlige klimaendringer finner sted, samt å unngå/forhindre at menneskeliv skal gå tapt i ras, flom, skogbrann og hetebølger. - Folkehelse: Det bes om redegjørelse for avbøtende tiltak for å utligne folkehelseutfordringene..	sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/ Seterstøavegen/Vennevålvegen	**Kommentar**
Merknad fra organisasjonen "Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/Seterstøavegen /Vennevålvegen" i Nes kommune, som ikke ønsker ny E16 i utredningskorridor C. Merknaden er 6 sider (se vedlegg), med underskriftsliste på 82 personer. Oppsummering: - Det vurderes at korridor C scorer totalt dårligst av de fire korridorene mht. friluftsliv, kulturarv, landskapsbilde, naturmangfold og naturressurser. - Det vurderes at korridor C har dårlige grunnforhold. Det er ustabile grunnmasser (blåleire, ustabil leiregrunn) fra Glomma og opp til Skøyenåsen. - Nes kommune er Norges største kornkommune. Det vil gi stort press på matjorda hvis E16 legges i korridor C. - Det anbefales å opprettholde eksisterende veikorridor (F), av miljøhensyn og mindre	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant også korridor F som bygger videre på allerede utbygde strekninger. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

forurensing og bedre vannkvalitet i vassdrag. - Store deler av korridor C er områder disponert til landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder). - Elvestien langs Glomma er et rekreasjonsområde for Nes kommunes innbyggere. Både elvestien og båtlivet i området vil bli skadelidende av en firefelts motorveibru over elvemøtet. - Store deler av korridor C har mye kulturminner fra middelalder/ jernalder helt fra Nes kirkeruiner til Hvam. Korridor F er tidligere utredet mht. både arkeologiske funn og grunnforhold. E16 bør derfor bygges i korridor F. - Korridor C er den av de fire korridorene som ved bygging av E16 vil ha størst konsekvenser for dyreliv, både på land og i vann. - Elvemøtet Glomma/Vorma er viktig å bevare. Dette er Nes kommunes identitet. - Samfunnsnytte må veie mer enn investeringskostnader for ny vei. - Fokus på miljøvern og samfunnsnytte tilsier at allerede eksisterende veier bør benyttes. - Det er allerede brukt mye ressurser på utredning av den opprinnelige veiplanen i korridor F. Firefelts motorvei er ferdig til Nybakk, og fra Slobrua til Kongsvinger.	

NAF	**Kommentar**
Merknad fra NAF; NAF Romerike og NAF Solør, Vinger og Odal. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Oppsummering: - NAF er mot stykkevis-og-delt-utbygging, som er det som har skjedd i den tidligere utbyggingen av E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Selv om det nå viser seg at trasévalgene som ble gjort den gangen er uhensiktsmessige, så fremstår det å ikke benytte seg av de relativt nye og velfungerende strekningene som urasjonelt. - Dessuten har bilistene allerede betalt bompenger for Kløfta–Nybakk og holder på å nedbetale Slomarka–Kongsvinger. Det virker urimelig om bilistene også skal betale for enda en ny vei på disse strekningene,	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant korridor A og F som utnytter eksisterende utbygd 4-felt. Bompenger er et tema som tas opp i utredningsarbeidet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt

dersom det ender med å bygge disse på nytt/ et annet sted. - NAF mener at dersom at ny vei også skal inkludere disse strekningene, så bør disse fullfinansieres av staten. Bilistene kan ikke betale samme strekninger flere ganger, bare fordi veimyndighetene har gjort 'feil' valg. - NAF har for øvrig ikke spesielle meninger om trasévalg eller dimensjonering forutsatt at fremkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas.	korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Naturvernforbundet Nes	**Kommentar**
Merknad fra Naturvernforbundet i Nes. Merknaden (vedlegg) er 2 sider. Oppsummering: - Naturvernforbundet i Nes mener at et "0+-alternativ" må bli tatt med i utredningene, og at dette alternativet bør utredes i sammenheng med en utbygging av Kongsvingerbanen og en oppgradering av kollektivtrafikken. - Det bes om en 2/3-felts vei, ikke en 4-felts vei. Sikkerheten er høyere på en 2/3-felts vei enn på en smal 4-felts vei, og arealtap og blir betydelig mindre. - Naturvernforbundet oppfatter at erfaring viser at summen av kostnadene knyttet til beslaglegging av «jomfruelig» natur, matjord, av kulturelt viktige områder og miljøvirkninger sjelden greier å trumfe beregninger for «nytte». Ved bruk av Håndbok V712 blir slike forhold lite hensyntatt.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Det vil også bli gjort vurderinger knyttet til et 0+ alternativ, og mulige løsninger innenfor korridor F. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nei til E16 gjennom Fenstad	**Kommentar**
Høringsinnspill fra interesseorganisasjonen «Nei til E16 gjennom Fenstad» Organisasjonen ønsker at Fenstad, både østsiden og vestsiden, skal fortsette å være et vitalt og godt lokalsamfunn. Ønsker å bevare skolen med trygge omgivelser, bevare det verdifulle KULA -landskapet og at natur med truede dyrearter blir tatt vare på. Ønsker å bevare skogen, som et rekreasjonssted med løyper, jakt og fiskemuligheter. Både sommer og vinter. Ønsker å fortsette drive gårdene, utvikle	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Gjennom høsten er det gjennomført feltundersøkelser og befaringer, samt andre kildesøk, og verdikartene som nå ligger på E16portalen vil bli oppdatert med mer kunnskap. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, blant annet utredning av støy, luftforurensning, konsekvenser for

næringsliv og at unik turisme får lov å blomstre. Fenstad er et tett, godt etablert og velfungerende lokalsamfunn. Det er fredede dyrearter og KULA landskap, som vil ødelegges av en motorvei tvers gjennom bygda. De ønsker ikke at Fenstad skal deles i to av en motorvei med fire filer. Organisasjonen mener det bør utredes hvorledes man kan løse utfordringen med dagens vei og samtidig ivareta en mer bærekraftig framtid. Det påpekes at en ny motorvei vil kanskje redusere trafikkulykker, men at veien vil ta liv på en mer subtil måte med støy, depresjon og andre lidelser på bakgrunn av ny vei. Ber om at beregninger, om at ikke alle kjøretøy kan holde en fart på 110 km/t, blir tatt med i forkant av en beslutning, ikke i etterkant. Ungdommene i Fenstad mener at nærområdene, husene inkl. eiendommene, bygdesamfunnet, friluftslivet og jordbruksområdene vil i stor grad forringes med en ny vei gjennom bygda. I tillegg økonomiske ulemper ved evt. flytting. I Nes er det plukket ut to områder av Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse - KULA; Vormadalen og Nestangen. Kommunen plikter å vekte begge områdene med like høy statusverdi. Kommunen bør bruke KULA-statusen til å fremme kvaliteten for dagens og kommende beboere, turister og kommende generasjoner. Fenstad kirke må nevnes spesielt for det er den nest eldste kirken i Nes. Det er gjort store arkeologiske funn i Fenstad. En vei over dette området vil være å rasere ett verdifullt område og kulturlandskap. Ber om at natur som en ressurs for friluftsliv, skog for et rikt dyreliv og folkehelse vektlegges sterkt i korridor A og B. Randområder vil også påvirkes. Det vises til ulike arter ved Vorma. Vorma er en av 52 IBA (Important bird areas), og snakker dermed om verdi i europeisk	friluftsliv / by- og bygdeliv, naturmangfold og dyrka mark. Det vil også bli beregnet restnytte for allerede bygd firefelts vei. Det vil også bli belyst hvilke konsekvenser allerede bygd vei har hatt for dyrka mark, kulturminner, friluftsområder og naturmangfold. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

sammenheng, hvilket ikke ser ut til at er tatt hensyn til i planprogrammet og valg av korridorer. Kampåa er foreslått for supplerende vern av Fylkeskommunen og sendt inn til Miljødirektoratet for videre behandling pga. den spesielle naturtypen. Denne formen for landskap er mangelfullt vernet i dag. Det vises til flere rødlistearter, møller og et kraftverk i merknaden. Med bakgrunn i dette henstiller de til at hele Kampåa endrer verdi som områder for naturmangfold fra middels verdi til høy verdi. Fenstad er en levende bygd med lange tradisjoner og en bygdekultur som står får videreføring av gamle tradisjoner, men også nytenkning. Det vises til kulturtilbud, aktivitetsklubber, lag- og foreninger, skoler, ski- og sykkelanlegg og muligheter for næring innen turisme i Fenstad. Med støy på mer 65dB vil det ikke øke stedskvaliteten for innbyggerne i Fenstad og samfunnsmålet nås ikke. De mener at dagens E6 tilknytning med E16 er i god stand til å knytte Kongsvinger til Øst-vest korridor. Ber derfor om at korridor A og B fjernes fra planprogrammet og at man tar utgangspunkt i eksisterende vei hvor omtrent 2/3 deler står ferdig. De fremmer derfor alternativet 0+ og ber om at det kommer inn i planprogrammet og utredes med tanke på kost-nytte. Ønsker å stille spørsmål ved størrelsen og fartsgrensen veien, om det er behov for firefelts motorvei med 110km/t. Målet må være å redusere trafikken, ikke å øke den. For å nå klimamålene og redusere klimautslipp bør fartsgrensen ikke økes.	

Nei til E16 gjennom kvikkleire området Vormsund – Oppaker	**Kommentar**
Merknad fra innbygger ved Vormsund i Nes, på vegne av gruppa «Nei til E16 gjennom kvikkleireområdet Vormsund–Oppaker». Oppsummering: - Korridoralternativ F kan medføre risiko for innbyggere i nærheten av den planlagte	Merknaden berører primært grunnforhold, relevant for vurderinger av samfunnssikkerhet / risiko og sårbarhet.

veien. Store deler av bygda ligger på kvikkleiregrunn, som er ustabil og rasfarlig. - De som bor i området har liten tro på at man kan sikre arealene på en forsvarlig og permanent måte, og er bekymret for at det å gjøre store inngrep i terrenget potensielt kan få alvorlige følger. - En motorvei kan på sikt føre til at strukturen som kvikkleiren består av kan kollapse og bli helt flytende. Det er flere faktorer som kan føre til at kvikkleireskred utløses, f.eks. stor tyngdebelastning på terrenget som massedeponier, inngrep i skråninger ved bekkeleier og elvebredder og både menneskeskapt aktivitet og lekkasjer fra vannrør kan utløse ras. På lik linje kan mye nedbør og klimaforandringer være en faktor. - Dersom man legger veien på mer stabil grunn og bort fra rasfarlige områder, og det som er den beste landbruksjorda, så slipper man både farlige skred og det å miste verdifull landbruksjord. Skogsområder har vi mye av i Norge, matjord har vi relativt lite av i forhold.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nei til ny E16 i Ullensaker	**Kommentar**
Merknad fra aksjonsgruppa "Nei til ny E16 i Ullensaker". Merknaden (vedlegg) er 13 sider. Oppsummering: - Aksjonsgruppa "Nei til ny E16 i Ullensaker" ble startet opp som en Facebook-gruppe og har i dag 3713 medlemmer. - Hovedbudskap: Aksjonsgruppa mener at Ullensaker kommune gjør en stor feilprioritering dersom det avgis grunn til ny E16. Den grunnen er tapt eiendom for all framtid. Den skaper også en enorm fysisk begrensning for alle kommunens planer i all framtid. Den påfører menneskene som bor her støyplager, forurensing og begrenser fri ferdsel i egen kommune. Friluftsområder, insekter og dyreliv berøres sterkt. Annet: - Det stilles spørsmål ved mandatet for Nye Veiers oppdrag, og dimensjonering (110 km/t). - Mener at medvirkningsopplegget er mangelfullt, at det er for stort tempo i	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

planarbeidet og korte frister, og utilstrekkelig informasjon. - Merknaden har innspill om traseene og deres betydning, med fokus på friluftsliv og støysituasjonen. - Aksjonsgruppa kan ikke se at Fv. 174 Algarheimsvegen er nevnt i planprogrammet. Det er først og fremst lokaltrafikken som bruker denne strekningen.	

Nes kirkelige fellesråd	**Kommentar**
Nes kirkelige fellesråd har ansvar for drift og forvaltning av kirkebygg og gravplasser i Nes kommune. Lister opp kirker og gravplasser i de fire korridorene: A: Fenstad kirke og Ingeborgrud med tilhørende gravplasser. B: Fenstad kirke med tilhørende gravplass. C: Nes kirkeruiner (forvaltes av Nes kommune) – kulturminne som tidvis benyttes til friluftsgudstjenester og vielser. F: Nes Kirke med tilhørende gravplass. Alle er viktige i lokalmiljøene, både som kirkested og kulturminne. Kirkebyggene er betraktet som identitetssymbol for tettstedet/grenda/soknet. F: Nes kirke, Nes prestegård (fredet bygg) og Nes kirkeruiner utgjør en historisk helhet som må ivaretas videre. Støy: skjerming av støy ved gravferdsseremonier er avgjørende faktor. Gravplassene skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealbehandling og må vektlegges i videre konsekvensutredning og i endelig trasevalg. Dagens trasé gir allerede støy og trafikale utfordringer, dersom den utvides vil støyproblemene tilta og egnede avkjøringsmuligheter til Nes kirke, Nes prestegården og Nes kirkeruiner blir problematisk.	Opplysningene bidrar til å øke vår lokalkunnskap og tas med i videre planarbeid. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til disse områdene. Innspillet øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant utredning av konsekvenser for kulturminner og støy. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nes Kristelig Folkeparti	**Kommentar**
Ønsker at hensyn til jordvern og kulturminner vektlegges, og mener at korridor F er beste alternativ. Mener at dyrkbar og dyrket jord må skjermes da det allerede har gått med mye jord til veier og	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, blant annet utredning av virkning på kulturverdier, på jordbruk og støy.

utbygging i kommunen. Mener at kulturminner er del av kommunens identitet og viktig for mange å bevare. Oppfatter at de øvrige korridorene også har negative konsekvenser ved støy.	Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nes på Romerike Venstre	**Kommentar**
Merknad fra Venstre i Nes på Romerike. Oppsummering: Innbyggernes medvirkningsmuligheter bør styrkes i videre arbeid med ny E16. Blant annet bør brukervennlighet på E16-portalen økes og tilpasses ulike skjermløsninger og brukergrupper, informasjon i saksdokumenter bør tilgjengeliggjøres på et språk forståelig for barn og unge, folke- og dialogmøter bør gjøres mer interaktive og offentlig tilgjengelige, også for beboere i områder uten gode internettløsninger. Korridor C bør tas ut av planprogrammet og ikke lenger vurderes for ny E16, fordi dette er den av korridorene med flest konfliktområder mht. ikke-prissatte konsekvenser. Korridoren legger opp til trasé som krysser Glomma historiske Nestangen med Nes kirkeruiner, rett ved elvemøtet som er Nes kommunes identitetsmarkør, i umiddelbar nærhet til et viktig friluftsområde for båtliv, fiske, elvesti og Nes kommunes mest folkerike tettsted og kommunesenter Årnes. -Dagens E16-trasé bør utredes som et "0+-alternativ" med 90 km/t, 2-3 filer, midtdeler, bred veiskulder og støydemping, med mulige alternative løsninger ved Skarnes, Opaker og Vormsund, og inkludere avbøtende tiltak for framkommelighet og nærmiljøkvalitet. - Vegstandard H5 eller tilsvarende to-/trefelts vei med 90 km/t bør utredes i alle korridorer. Kapasiteten på eksisterende og ny trasé må vurderes samlet. - Samhandling med Kongsvingerbanen må vektlegges for å forflytte person- og godstrafikk over på jernbane.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningstemaene som omtales i merknaden skal i stor grad utredes i det videre planarbeidet. 0+ alternativet og veistandard vil også bli vurdert som en del av planarbeidet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Når det gjelder medvirkning vil det i neste høringsfase være aktuelt med en kombinasjon mellom digitale og fysiske møter, hvis dette er mulig i forhold til Covid-19 situasjonen.

- Helseproblemer som kan følge av ny vei må konsekvensutredes . - Analysen må inkludere effekter av mer støy, støv, lys og mikroplast, og av tap av rekreasjonsområder, naturmangfold og kultur. - Miljøkonsekvenser må utredes, både for anleggsfasen og driftsfasen. - Negative økologiske effekter av fysiske barrierer, oppsplitting av natur og lysforurensning bør utredes. - Reisetidsbesparelse må beregnes frem til år 2050, da Norge skal være klimanøytralt. - Helse og miljøkostnader må beregnes for ny og gammel trasé samlet, ikke kun for eksisterende trasé. - Klimabudsjett må utarbeides. Beregningene for anleggsfasen bør inkludere utslipp fra skog som brytes opp, myrer som dreneres, materialer og maskiner. Beregningene for driftsfasen bør inkludere bilers livsløpsutslipp, energibruk ved ulike hastigheter og fremtidig trafikkøkning. Beregningene bør foretas med anerkjente livsløpsanalyser.	

Nes Senterparti	**Kommentar**
Merknad fra Nes Senterparti. Merknaden (vedlegg) er 2 sider. Oppsummering: Nes Senterparti mener at konsekvensutredningen må verdsette samt vektlegge dyrka og dyrkbar mark høyere. Nes Senterparti ber om at følgende punkter blir fulgt i den videre prosessen om ny E16: • Behovet for en 110 km/t standard må vurderes, mht. utforming av en vei som krever mindre areal, vurdert opp mot dimensjonering på hele eller deler av strekningen med 90 km/t. • Parallelt med utredning av korridor F bes det om utredning av et "0+-alternativ". • KU og samfunnsøkonomisk analyse mht. nedbygging av dyrka mark og dyrkbar mark. Areal og prissetting må framgå for hver enkelt korridor.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Innspillet påpeker forhold særlig relevant for utredningstemaene naturressurser, naturmangfold og kulturarv, samt prissatte konsekvenser. Støy skal utredes for alle korridorene. 0+ alternativet og veistandard vurderes i det videre planarbeidet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt

• KU og samfunnsøkonomisk analyse mht. negative ringvirkninger for miljø, dyre- og planteliv. • Antall innbyggere som blir berørt av støy og ulemper knyttet til de enkelte korridorvalgene må konsekvensutredes. • Videre planprosess må også vektlegge viktige / verneverdige kulturminner og kulturlandskap. • Fordeler / ulemper med å legge veien i Ullensaker nærmere Kløfta vs Gardermoen bør også bli tydeliggjort. Herunder forventet trafikk til Gardermoen, ny godsterminal på Hauerseter og videre vestover, satt opp mot trafikk direkte til Oslo. • Plassering og antall av- og påkjøringer må avklares i tilknytning til de ulike korridorene.	korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nes SV og Rødt Nes	**Kommentar**
Merknad fra Nes SV og Rødt i Nes. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Oppsummering: Det bes om at dagens veitrasé med oppgradert utforming i korridor F utredes, dvs. et "0+-alternativ". Dette innebærer en trasé som binder sammen de allerede utbygde parsellene og som har 2-3 felt med 80-90 km/t, med midtdeler, med brede veiskuldrer, omfattende støydemping og spesielle løsninger ved Skarnes, Oppaker og Vormsund. Det bes om at sentrale mål for nasjonal og internasjonal klimainnsats fram mot 2030 og 2050 utredes. Det bes om at scenarier for utbygging av Kongsvingerbanen tas inn i konsekvensvurderingen. Det bes om at det prøves ut alternative modeller for å vurdere ikke-prissatte konsekvenser. Det bes om hensyn til allerede utbygd firefeltsvei likebehandler miljø- og klimaverdier med den samme	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. 0+ alternativet og veistandard vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Utredningene vil følge anerkjent metodikk fra V712 bl.a. for å unngå dobbelttelling og for å sikre en utprøvd metode for sammenstilling av den samfunnsøkonomiske analysen. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Ved sluttbehandling av kommunedelplanen vil det bli egne vedtaksprosesser i hver kommune.

konsekvensanalysemetodikken som brukes for de fire utredningskorridorene. Det bes om at man inviterer Oslo kommune inn i det regionale samarbeidsrådet for å sikre en vurdering av følgene av en ny motorvei for Osloregionens trafikkbilde. Det bes om konseptvalgutredning (KVU) og tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1). Det bes om at det gjennomføres egne vedtaksprosesser i de fire kommunestyrene - fastsettelse av planprogrammet, godkjenne det endelige trasévalget og vedta kommunedelplanen.	

Nes/Hovind skytterlag	**Kommentar**
Nes/Hovind skytterlag holder til på Skøymåsan i Nes kommune med 270 medlemmer. Korridor A berører banen direkte og er redd for at en vei i denne korridoren vil bety slutten for skytterlaget. Skytebanen er en viktig idrettsarena for barn og ungdom, likeså for voksne og jegere i områdene rundt. Skytterlaget har jegertrening og oppskyting til storviltprøven. De siste årene har anlegget vært påkostet med ny innendørs 15M bane, økt verdi på bygget og ny garasje utendørs er under oppføring. Dersom veien kommer i trasé A og banen blir berørt kan det blant annet bety splittelse av laget, og ungdom og voksne står i fare for å miste en viktig arena for trening, oppskyting og konkurrering.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Innspillet øker vår lokalkunnskap knyttet til fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Neskollen velforening	**Kommentar**
Merknad fra Neskollen Velforening (vedlegg), Merknaden er 1 side + kartskisse av turstier og turløyper. Oppsummering av merknaden: Opplyser at korridorene C og F har umiddelbar nærhet til idrettsparken på Neskollen, skoler med deres uteområder, Nes Arena, barnehager og grøntområder for det store byggefeltet Neskollen. Uttrykker bekymring for at korridor C og F vil gi redusert livskvalitet for mange med økt støv,	Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til blant annet friluftsliv, by- og bygdeliv. Det har også vært gjennomført medvirkning med barn og unge for å få kunnskap om hvilke områder de er særlig opptatt av eller bruker mye. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

støy og mye trafikk tett opptil tettbebyggelsen og felles uteområder. Tilsvarende utfordringer vil gjelde for Kvernberget. Er også bekymret for at skispor og turstier mellom Neskollen og Vormsund ikke lenger vil kunne brukes. Mener Neskollen og Kvernberget har store utbyggingsmulighetene, men at ny vei vil gjøre det mindre attraktivt.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nordbymoen Vel	**Kommentar**
Ønsker å uttrykke bekymring for de traséer som er ment å gå igjennom deres flotte turområder. Mener det er feil å ødelegge det lille som er igjen av skog/friluftsområder rundt Nordbymoen/Jessheim. Denne er mellom rv. 174 og Hauerseter/Nordkisa/Algarheim og består bland annet av Brennifjellet og Holmsfjellet med dems områder rundt. Mange på Nordbymoen ser med engstelse på at korridor A, B og C er tegnet opp gjennom det som er mange sitt friområde her på Jessheim. Forstå ikke at det kan bygges en ny 4-felts motorvei så nærme nye Gystadmarka. Boligområdet på østsiden av rv.174, som er under oppføring, og hvor det skal bo 10.000 mennesker når ferdig utbygd. Det å få en ny 4-felts motorvei mellom dem og Hauerseter/Nordkisa vil gjøre at de i realiteten bli sperret inne mellom 3 motorveier på alle sider, E6 mot Vest, E16 i sør og nye E16 i Øst. Støyen som den nye motorveien også vil tilføre i tillegg til E6 som vi ved ugunstige vindretninger kan høre inne på Nordbymoen, vil bli enda mer belastende. Vi mener korridorene A, B og C vil ta for mye nye områder som skog, friområder, vernede steder, tilføre støy samt tvinge folk bort fra sine hjem. Det eneste riktige valget er en fortsettelse av eksisterende vei, korridor F. Stiller spørsmål ved om ikke alle de som bor langs eksisterende E16 benytter denne for i	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

realiteten å komme til jobber sørover mot Osloområdet. Disse vil ikke benytte en ny trasse som går nordover mot Gardermoen, og vil gi de lenger reisevei en de har i dag, og dermed er beregningene for en ny E16 (trasse A, B eller C) ikke bærekraftig. Det eneste riktige er en oppjustering av trasé F.	

Nordkisa Grunneierlag	**Kommentar**
Merknad fra Nordkisa Grunneierlag. Merknaden har innspill utredningstema. Oppsummering: Mener det er manglende kartunderlag for trekk- og beiteområder for elg og rådyr (se vedlagt kartskisse). Mener at skogsområdene nord og vest for Nordkisa bør kategoriseres som fagtema «friluftsliv, by og bygdeliv» med høy verdi. Områdene er markert i vedlagt kart med gul markering. Områdene er nærturterrenget til innbyggere i Nordkisa. Dette terrenget er brukt i daglig av gående, løpende, syklister og skigåere. I tillegg er det tur og rekreasjonsområde, spesielt av Nordkisa skole, som har en egen hytte i området, men også barnehagen i Nordkisa. Dette er et viktig skole- og barnehageområde hvor skolen tilrettelegger mye undervisning. Det ligger både lysløype og skiskytterstadion i området. Grunneierlaget mener at man må ta hensyn til fremtidig vekst og utbyggingsplaner. Mener at trasé alternativer som nå er skissert krever alle utredning knyttet til endring i støybilde rundt Nordkisa og konsekvenser av dette. Grunneierlaget mener at Rømudalen bør innplasseres i fagtema «Landskapsbilde». Det er manglende markering av spillplasser for skogsfugl og biotop for hønsehauk. Kartdataene på E16-portalen visert at jordbruksarealene i Ullensaker, inkludert Nordkisa, er klassifisert som middels verdi.	Verdivurderingene som ligger i portalen er foreløpige, og gjort i forbindelse med silingsfasen før planprogrammet ble lagt ut på høring. Fordi vi jobber med store utredningsområder, må vi vurdere verdier for større, enhetlige delområder. Vi får derfor ikke fram alle nyanser i verdier innenfor mindre områder på dette plannivået (kommunedelplan). Økt kunnskap etter blant annet feltkartlegging, gjør at noen av områdene kan endre inndeling og i noen tilfeller verdi. Dette arbeidet med å detaljere verdivurderingene pågår nå. Grunneierlagets innspill øker vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Mht. støyutredning: Støy vil bli utredet i konsekvensutredningen, se kap. 8.4.3 i planprogrammet. Støy utredes med utgangspunkt i statlig retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. T-1442. Støyutredningen vil legges ut på høring som del av kommunedelplanforslaget med KU, etter planen våren 2021.

Fra kartdata i Kilden/NIBIO (se vedlegg) ser jordbruksarealene i og rundt Nordkisa i all hovedsak er klassifisert som middels og høy verdi. Ikke ubetydelige arealer er også klassifisert som svært høy verdi. Nordkisa grunneierlag representerer grunneiere og bønder i Nordkisa, og deres vurdering er at Kilden ikke ene og alene kan legges til grunn for verdisetting. Arealene klassifisert i Kilden med middels verdi er sandholdig jord som egner seg godt til grønnsaksproduksjon. Det har i de senere årene vært dyrket gulrøtter på flere av eiendommene, og etterspørselen etter utleie til grønnsaksproduksjon er økende. Dette viser at Kilden/NIBIO alene ikke kan brukes til fastsetting av jordverdi. Det må hensyntas lokal kunnskap og hvilken produksjon arealene muliggjør. Arealer egnet til grønnsaksproduksjon bør gis svært høy verdi, og særlig i et marked som stadig etterspør en større andel vegetabilske råvarer til mat. Grunneierlagets vurdering er at jordbruksarealer i Nordkisa i hovedsak må klassifiseres som høy og svært høy i konsekvensutredningen.	

Norges lastebileierforbund	**Kommentar**
Merknad fra Norges Lastebileier-Forbund Innlandet og Odal Lastebileierforening (vedlegg, 2 sider). Oppsummering: - Lastebileierne ser fram til at E16 bygges ut til en moderne, forutsigbar og trafikksikker vei. Dagens veinett gir Kongsvinger-regionen et unødvendig distansehandikap. Forholdene for tungtransporten er en av hovedutfordringene som planarbeidet må løse. Dagens E16 er farlig, lite miljøvennlig og økonomisk ugunstig, med ulike fartsgrenser, rundkjøringer, fartshumper og smal veibredde. - Organisasjonen mener det er riktig å bygge ut E16 til en 4-felts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. - Når det gjelder valg av trasé, kan det være ulike meninger avhengig av firmaets hovedbase. Det samme gjelder for transportører fra andre deler av Norge og utlandet som kjører gjennom Odal, men det	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

er liten tvil om at en rask og god utbygging av E16 vil bety mye for tungtransporten totalt sett. - Fv. 24 fra Skarnes til Stange har mye tungtransport. Det må bygges et kryss og forbindelse som sikrer god tilkobling mellom fv. 24 og ny E16. - Det må etableres døgnhvilplass for tungtransporten ved E16 i Kongsvingerområdet. Plassen kan etableres i samarbeid med private aktører. - Ny E16 må sikre god tilkobling med de viktigste fylkesveiene. - Slomarka er et viktig industriområde med mye tungtransport. Det må sikres adkomst og utviklingsmuligheter for å forbedre transport- og logistikkforholdene for bedriftene i området. - For tungtransportens del gir rettest mulig linje og færrest mulig bakker betydelig lavere drivstofforbruk og klimautslipp. - Det er positivt for miljø og trafikksikkerhet hvis man kan kjøre utenom Kongsvinger, som i dag har mye gjennomgangstrafikk. - Hvis sluttpunktet blir øst for Kongsvinger, må det etableres en god kryssløsning til byen. - Kryss og rundkjøringer på lokalveinettet må være store nok for modulvogntog og framkommelige for spesialtransporter. - Utviklingen går i retning av lengre og tyngre vogntog. Lengre vogntog betyr færre vogntog og lavere miljøutslipp.	

North Star Fireworks AS	**Kommentar**
Merknad fra North Star Fireworks AS, Sæter Engeland gård, Sætervegen 129 på Disenå. Som tidligere diskutert med Nye Veier og Sør-Odal kommune er trase på, eller i nærheten av Sæter Engeland gård i potensiell konflikt med driften av North Star Fireworks (utredningskorridor B). Innspill til de ulike traseene: - For alternativ A, C og F bes det om mer informasjon om plassering av kryss. For alternativ C er det ønske om kryss øst for Glomma i Nes/Sør-Odal. - Alternativ B har ingen eller svært negative konsekvenser for North Star Fireworks,	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor i kommunedelplanen skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Korridoren vil da være innsnevret i forhold til utredningskorridorene, men spørsmålet om eksakt plassering er nok for detaljert til å kunne bli besvart i løpet av

avhengig av nøyaktig plassering av trasé. Dersom det ikke er direkte inngrep kan ny E16 medføre fordeler som følge av redusert kjøretid til de aller fleste destinasjoner.	kommunedelplanarbeidet, og må avvente nærmere vurderinger i det oppfølgende arbeidet med detaljreguleringsplan. Arbeidet med kommunedelplan (KDP) skal avklare kun korridorvalg. Det er først i oppfølgende reguleringsplan at man vet eksakt hvor veien vil ligge. Utredningskorridorene som er vist i planprogrammet er veldig grove, for å ta høyde for vurderinger i det videre utredningsarbeidet, men bredden på den båndlagte korridoren vil bli snevret inn i det endelige KDP-forslaget.

Odal Skateklubb	**Kommentar**
Odal Skateklubb uttrykker bekymring for miljøforholdene på Skarnes, og tilgjengelighet til skogsområder, dersom ny vei legges nær Skarnes sentrum. Odal Skateklubb opplyser om at de er godt igang med planer og finansiering for å bygge Skarnes Rullepark (ved Skarnes VGS og Glommasvingen skole, kart er vedlagt merknaden).	- Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. - Mht. utredningstema vurderes det at merknaden er særlig relevant for KU-temaet støy fra trafikk (se kap. 8.4.2 i planprogrammet), KU-temaet luftforurensning (se kap. 8.4.3 i planprogrammet), og KU-temaet friluftsliv / by- og bygdeliv (se kap. 8.6.2 i planprogrammet),

Onsrud og omegn grendelag	**Kommentar**
Merknad fra Onsrud og omegn grendelag i Ullensaker, ca. 60 husstander (4 pdf-sider vedlagt). Grendelaget berøres av utredningskorridor C. Oppsummering: - Generelt: Det må gjøres grundige vurderinger, særlig mht. dimensjonering. Ny vei vil skape støy, beslaglegge store arealer og være et inngrep i natur- og kulturmiljøer. - Naturressurser/landbruk: Å legge veien i en av C-traseene vil være svært negativt for landbruket i Ullensaker, for produksjonsevnen og for artsmangfoldet.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til ulike ikke-prissatte utredningstemaer. Trafikk er en del av utredningene som gjennomføres i planarbeidet, og i dette arbeidet belyses også trafikkendringer på det lokale veinettet. Innspillet øker vår lokalkunnskap.

- Artsmangfold: Området har flere rødlistearter, utbredelsen av disse har også med stor sannsynlighet endret seg, og må undersøkes. - Kulturminner: Området på og rundt Onsrud er rikt på kulturminner (informasjon om dette utdypes i merknaden). - Bomiljø: Antall veier i området øker og topografien gjør det vanskelig å skjerme boligområdene på en god måte, selv om det skulle bli mindre resttrafikk på det eksisterende veinettet. - Trafikksituasjon: Valg av trase C vil i liten grad avlaste fv. 174, og vil i langt mindre grad enn de andre traséene bidra til å koble Sør-Odal, Kongsvinger og Värmland til trafikknutepunktet på Gardermoen. - Videre arbeid: Det må gjøres grundige undersøkelser av hva som finnes av naturressurser, naturmangfold, kulturminner og av kvaliteter for bomiljøet.	Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Opaker Velforening	**Kommentar**
Opplever at det er stor trafikkbelastning, høy fart, ulykker og økende godstrafikk på eksisterende E16. Ber om at ny vei avlaster eksisterende vei slik at dette blir en lokalvei med mindre trafikk og uten store ulemper for dem som bor langs veien. Oppaker velforening jobber for gode oppvekstvilkår og trafikksikkerhet i nærområdet. Ber om at politikerne og Nye Veier hjelper med å oppnå det.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, blant annet utredning av friluftsliv, by- og bygdeliv, trafikksikkerhet og nytten for trafikantene (utredes under prissatte konsekvenser, kap. 8.5 i planprogrammet). Høy trafikantnytte innebærer at mange velger å kjøre på ny vei, og dermed avlasting på eksisterende vei. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Oppstad Grendeutvalg v/ Finn Martinsen	**Kommentar**
Merknaden er innspill som kommer etter dialogmøte 03.11.2020. Hovedpunkter: 1. Trafikken på fv. 24 må avlastes nord for Glommasvingen skole. 2. Trafikktall/trafikkstatistikk: En stor del av trafikkmengden Oppstad-Kongsvinger er sannsynligvis grensehandel mot Sverige	Pkt. 1 og 2: Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget.

(det anslås at trafikken under Covid-19 er 20-30% under normalen). Dette må det tas hensyn til i analysearbeidet, da dette ikke er nyttekjøring. En stor del av denne trafikken er trolig fra Akershus / Jessheim-området. Det utgjør en betydelig reduksjon i inntekter for handelsstand og næringsliv i regionen. 3. Innspillet har kommentarer om medvirkningsprosessen. Informasjonsmøtene er så omfattende at selv spesielt interesserte og pensjonister som har tid til å fordype seg henger ikke med. Det savnes mer informasjon om trafikkmønster, hvem som bruker veien, ulemper/fordeler i et språk som vanlige folk kan forstå.	Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Pkt. 3: Det er gjort et arbeid med å forenkle informasjonen og dokumentene som offentliggjøres, men uten at det går utover juridiske begreper og innhold. Det vil publiseres spørsmål og svar på E16portalen.no som kan være til hjelp i forhold til begrepsbruk i plandokumentene.
Tilleggsmerknad (egen oppføring i kartportalen): Merknaden viser til dialogmøte 03.11.2020, der Nye Veier vurderte at trafikkbildet på fv. 24 ikke vil bli vesentlig endret i noen av trasévalgene i utredningskorridorene. Dersom det ikke blir veitrasé nord for Skarnes (som i det tidligere vedtatte alt. nord); hvordan løse påkobling fra fv. 24 og Skarnes sentrum som i dag går gjennom den såkalte "rype-rundkjøringen" på Skarnes? (De doble "reve- og ryperundkjøringene" på eksisterende E16 ved Skarnes ble bygd i 2019.)	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Spørsmålet om påkobling ved rundkjøring på Skarnes er nok for detaljert til å kunne bli besvart i løpet av kommunedelplanarbeidet, og må avvente nærmere vurderinger i det oppfølgende arbeidet med detaljreguleringsplan. KDP-arbeidet skal avklare kun korridorvalg, men trafikale virkninger på både eksisterende E16 og annet tilstøtende veinett vil bli belyst.

Prosjektgruppe Bjertnestunet (beboergruppe i samhandling med velforening)	**Kommentar**
Merknad fra prosjektgruppe på Bjertnestunet, i samråd med styret i Bjertnestunet velforening. Merknaden (vedlegg) er 3 sider. Oppsummering: - «Bjertnestunet» er et relativt nyetablert boligområde, som ligger ned mot Glomma like ovenfor Funnefoss. Når alle tomter er bebygd, vil området bestå av i underkant	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes

400 boliger. Det er avsatt tomt og planlagt barnehage på Bjertnestunet. - Da Bjertnestunet var under etablering, var det lite som tilsa at området ville berøres av ny E16. Kommunens tidligere valgte trasé var ikke i konflikt med boligutbyggingen i området. Nå er Bjertnestunet omkranset og direkte berørt av tre ulike utredningskorridorer. - Det vurderes at de tre alternativene B, C og F alle vil medføre store konsekvenser for Bjertnestunet. Unntaket er korridor A, som vil komme positivt ut for bomiljøet.	ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Rotnesvegen Veglag	**Kommentar**
Korridor C går gjennom område der de bor, arbeider og lever, og de ønsker å bidra med lokalkunnskap til prosjektet om grenda der de bor, arbeider og lever. Opplyser at jordene er store og sammenhengende, gir store avlinger, og at bøndene i grenda har et utstrakt samarbeid. Forteller at gårdsbrukene er viktig kulturarv - de gamle slektsgårdene er modernisert innvendig, men bevart uttrykket utvendig, og mange av boplassene er også oppgradert. Opplever at grenda har et sammensatt og godt bomiljø. Forteller om rikt dyre- og fugleliv i skogen som omkranser grenda, og et særegent kulturlandskap. Er bekymret for at kvalitetene i bygda, ved elvemøtet, Nestangen og kirkeruinene vil ødelegges om korridor C velges. Anmoder om at korridor C legges bort og at veien sluttføres på strekningen Nybakk-Slomarka, korridor F.	Deres innspill bidrar til å øke vår lokalkunnskap og tas med videre i planarbeid. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. De ulike korridorenes potensiale for konflikt med miljøverdier utredes som ikke-prissatte konsekvenser, se planprogrammets kap. 8.6 som beskriver nærmere hva som utredes og metode for utredning. Miljøverdier grupperes i temaene landskap, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Verdiene innenfor hvert tema verdisettes innenfor verdiområder etter en anerkjent metodikk (Statens vegvesens håndbok V712) og etter gitte kriterier. Det vurderes så i hvilken grad de ulike alternative løsningene kan gi konflikt med de definerte verdiområdene, samt hvor stort det samlede konfliktpotensialet for de forskjellige veialtenativene er.

Røa vannverk	**Kommentar**
Informasjon fra Røa vannverk i Ullensaker, som er drikkevannskilde for 6 gårdsbruk i Feltvegen (Algarheim øst, nær kommunegrensen til Nes). Grunnvannsbrønn (pumpehus) er plassert på gnr./bnr. 89/26.	Drikkevannskilder utredes som del av KU-temaet naturressurser, se kap. 8.6.5 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Røa Velforening	**Kommentar**
Merknad fra Røa Velforening, vest for Vormsund i Nes kommune, som består av 55 husstander mellom Rød og Finnstadteiet. Merknaden (vedlegg) er tekstdokument på 1 side, og en presentasjon på 9 sider. Oppsummering: Røa Velforening mener at Korridor C og F ikke bør gås videre med. «Utvidet F» er den korridoren som direkteberører aller flest Nesbuer og deres eiendommer (Hele Neskollen, Vormsund, Oppaker ++). «Utvidet F» må bygges nesten utelukkende på sammenhengende matjord og på landets verste kvikkleireforekomster. Korridor C skjærer rett igjennom viktige, CO2-bindende myrområder, prima sammenhengende matjord og vil forandre elvemøtet til det ugjenkjennelige. Den gir nærliggende støy og støvplager for 3500 Neskollen-beboere og 5000 innbyggere på Årnes. Nes er hjem for mange pendlere, og vi ønsker vekst. Å legge til rette for vekst og arbeidsplasser i OSL-området er kanskje det beste Nes-politikerne kan gjøre – ved å velge en korridor som påvirker Nesbuer minst, og styrker OSL mest.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Grunnforhold (geoteknikk og geologi) blir dokumentert som egne temarapporter i det tekniske plangrunnlaget til kommunedelplan og konsekvensutredning.

Rødt Odal	**Kommentar**
Merknad fra partiet Rødt i Odal (vedlegg 2 s.). - Rødt Odal er klar over at de fire kommunene står overfor store utfordringer mht. å komme til en konklusjon om E16. Veisaken har vært diskutert i mange tiår i Sør-Odal. Det er en sak der konklusjonen vil ha stor betydning for bygda når det gjelder næringsliv generelt, jordbruk, skogbruk, miljø, naturområder, friluftsområder, institusjoner og enkeltpersoner. - Overordnede hensyn: Rødt ønsker at det ikke bygges kapasitetsøkende motorveier, men at trafikksikkerheten ivaretas gjennom 2- og 3-feltsveier med midtdeler. Ved veiutbygging må hensynene til trafikksikkerhet, natur- og miljøhensyn og jordvern tillegges stor vekt. Hensynet til å spare tid må vike. - Eksisterende traseer: Det bes om at det blir utredet muligheten for å benytte eksisterende trasé som binder disse to traséene sammen, på en måte som ivaretar trafikksikkerheten uten utbygging av en firefelts vei, men med to- og trefeltsvei og midtdelere. - Trafikken gjennom Skarnes: Dagens trasé gjennom Skarnes (spesielt over Osbrua og gjennom to rundkjøringer) gir ikke mange muligheter for utbedring. Kan det finnes en mulighet å omgå dette området gjennom elvekrysninger før og etter dette området uten at det går ut over viktige andre hensyn? - Viktige områder for lokalmiljøet: Viktige natur- og friluftsområder i Skarnes-området er omtalt i merknaden; Skarnesberget, Oppstadåa, og Damlitjernet. - Myr: Veiutbygging i myrterreng kan innebære kraftig økning av klimagasser, og bør unngås.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Tema det har vært fokus på i innspillet skal utredes under fagtema naturressurser, naturmangfold, friluftsliv og prissatte konsekvenser. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Rødt Ullensaker	**Kommentar**
Merknad fra partiet Rødt i Ullensaker. Oppsummering: 1) E16 må ses i sammenheng med togtilbudet og lufttransporten.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil

2) Mye av trafikken østfra vil være godstransport, som i større grad bør overføres til jernbanen. En gren av Kongsvingerbanen med kobling til Gardermoen bør vurderes i Nasjonal transportplan (NTP). 3) E16 bør ferdigstilles i eksisterende korridor (korridor F), som vurderes som best mht. miljøhensyn og økonomiske kostnader. Utforming bør gjøres slik at E16-trafikken ledes utenfor Skarnes, og fv. 174 Algarheimsvegen stenges for tungtrafikk mellom Nybakk og Jessheim. 4) Løsningen kan bidra til å styrke jernbanen og minske flytrafikken, slik at det ikke er behov for en 3. rullebane på Gardermoen.	sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Sander Grendelag og Sander Idrettslag	**Kommentar**
Merknad fra Sander idrettslag og Sander grendelag (Sander er grend i Sør-Odal kommune). Sander er ikke direkte berørt av utredningskorridorene, men alt. B og alt. C berører det viktigste friluftsområdet for Sander og omegn. Friluftsinteresser og andre miljøverdier må få stor oppmerksomhet. Sander krets ble tidligere berørt av den nye hovedveien mellom Kongsvinger og Slobrua. Det er vanskelig å forstå at det ikke tas utgangspunkt i den veien som allerede er bygget. Dersom B- eller C-korridoren utredes videre må det tas høyde for lang tunnel av hensyn til de sammenhengende villmarksområdene mellom Sander-Skarnes og Eidskogen.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå (inkl. alt. F, eksisterende veikorridor). Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021

Sander IL ski- og trimgruppe	**Kommentar**
Opplysninger om at utredningskorridor B og C i Sør-Odal krysser maskinpreparerte skiløyper. Det bør bygges overbygg eller underganger ved ev. bygging av ny vei.	Ditt innspill øker vår lokalkunnskap og kunnskapen legges til grunn for fagutredningen for fagtema friluftsliv

Seterstøa og Omegn Vel	**Kommentar**
Mener korridor F er det beste alternativet. Mener korridor A og B er uaktuelle da veien skal løse trafikken til og fra Oslo-regionen, ikke mot Hønefoss. Mener korridor C er	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

uaktuell fordi den vil dele Seterstøa i to og ikke vil skape nye muligheter for Årnes. Om man velger en annen korridor enn F, må man forvente at eiendommer som har vært båndlagt i korridor F vil komme med krav om erstatning om det velges annen korridor, og at disse kostnadene må regnes inn. Viser til at Nye Veier har sagt at korridor F er best for miljøet, noe som bør veie mer enn kostnadene og at trafikk over Odalen og til Gudbrandsdalen vil bruke korridor F. Mener vei i korridor F bør gå på nordsiden av Skarnes for ikke å hindre utvikling av Skarnes som i hovedsak ligger på sørsiden av Glomma.	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Sign production as	**Kommentar**
Sign text as og sign production as er to bedrifter med til sammen 35 arbeidstakere lokalisert på Runni på Årnes i Nes kommune. Vi har en stor utfordring med å få transportører til å hente og levere varer på en slik måte at det gagner bedriftene. På grunn av avstanden til eksisterende E16 er tilbudet omkring transport og hentetider begrenset. Transporttjenestene blir også uforholdsmessig kostbare fordi transportørene ikke har gode nok forbindelser gjennom Årnes. Vi ber om at dette hensyntas i den videre utredningen av ny E16 i området.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Trafikantnytte av de ulike korridorene og konsekvenser for sideveinettet skal utredes. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Skogbygda historielag	**Kommentar**
Vernede og fredede områder kan gå tapt i korridorene A og B i Skogbygda. Innenfor korridorene A og B er det av Riksantikvaren 7 fredede steder innenfor; Bårhaug, Dystland, Togstad og Husåsskogen med bygdeborg, gravhauger, tjæremiler og dyregraver. I tillegg er mange steder vernet. Vi forutsetter at områder som ”verdsatt kulturarvområde” ikke blir berørt. Ettersom det er flere fredede områder i tillegg til Bårhaug må disse legges inn i kartet til Nye Veier, som ”verdsatt kulturarvområde”.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant utredning av virkninger på kulturarv, jf. planprogrammet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Utover det er det registrert ett betydelig antall vernede steder og bygninger hos Riksantikvaren. Nes kommune har også registrert flere steder, som bevaringsverdige. Til sammen er det mellom 100-150 aktuelle områder, som er av historisk interesse for våre etterkommere. Det er gamle veger, gruver, tufter og ruiner etter sager og møller i våre tre største vannveier; Dysta, Kvennbekken og Falleåa. Gamle funnplasser fra jernaldertiden, tufter etter teglverk, smier, hoppbakker, gammel bosetning og husmannsplasser. Gamle bygninger helt fra 1600 og 1700 tallet. Flere forsamlingshus, gamle skoler, bedehus og butikker kan bli revet i tillegg til unik bebyggelse i privat eie. Ved å legge vegen gjennom Skogbygda vil det være umulig å unngå alle bevaringsverdige stedene. Det vil bli slettet for all tid. Korridor A og B vil begge berøre og ødelegge Skogbygda. Ikke minst vil vegen dele ”bygda” i to med bosetning på begge sider. Flere husstander vil bli slettet og det vil påføre oss tøffe psykososiale byrder i tillegg til at vi mister mye av kulturarven vår. Vedlagt er et bilde av fredet gravhaug ved Dystland. Opplyser at det i Skogbygda er flere fredete og verneverdige områder. Mener at korridor A og B vil medføre at flere av disse områdene blir ødelagt. Spør hvordan man vil unngå at dette skjer, hvordan man vil prioritere mellom de vernede områdene og hvilke hensyn som legges til grunn. Skogbygda Historielag forventer at det betyr noe å frede eller verne et område.	Utredning av virkninger på kulturverdier inngår i temaet kulturarv, se kap. 8.6.3 i planprogrammet. Det er i høst gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Kartene på portalen er derfor under oppdatering. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene og videre arbeid i prosjektet

Skogbygda jeger og fiskerforening	**Kommentar**
En etablering av ny E16, nærmere bestemt trasè A, vil i særdeles stor grad ha en negativ påvirkning på foreningens virksomhet. Alt arealet øst for	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

kommunegrensen mot Sør-Odal, og nord for Togstadvegen, disponeres av foreningen. Etablering av E16 i dette området vil være direkte negativt for utøvelsen av jakt. Spesielt gjelder dette jakt med løs på drevet halsende hund på arter som hare, rev og rådyr. Årsaken er at veien vil være til hinder for å bruke hund, siden det medfører en stor risiko for jegeren å slippe og jakte med hunden i området rundt veien. For å redusere påkjørsler av vilt er det tenkelig at viltgjerder langs veien prioriteres. Dette er et fornuftig tiltak, men byr på en annen utfordring som foreningen er opptatt av. En ny motorvei vil være en kunstig barriere og hindre at viltet kan bruke sine naturlige ferdselsårer i landskapet. Over tid vil bestandsstørrelsen bli lavere siden viltet ikke kan ta i bruk landskapet på en tilfredsstillende måte for å dekke ressursbehovet. Resultatet vil være at veien medfører til et område med lavere bestandstetthet av vilt. Fløyta er et spesielt viktig sted for foreningens virksomhet. Ved Fløyta har foreningen etablert badeplass med gapahuk, bålplass og skifterom. Fløyta er et sted der småbarnsforeldre kan ta med seg barna sine for å bade, fiske og oppleve friluftslivets gleder. Skogbygda jeger og fiskerforening er spesielt redd for hvordan en motorvei vil påvirke vannkvalitet i vannet. Ny E16 i nærheten av Fløyta vil tilintetgjøre dagens inntrykk, og dermed frata Skogbygda et viktig rekreasjonsområde som bidrar til økt folkehelse. Skogbygda jeger og fiskerforening innehar en lerduebane sammen med Fenstad jeger og fiskerforening. Banen er etablert på Veslevangen. Trasè A er i dag tegnet utenfor arealet til lerduebanen, men foreningene vil bemerke at man må ta i betraktning sikkerhetsavstanden for skyteaktiviteten. Totalt sett stiller Skogbygda jeger og fiskerforening seg negativ til etablering av E16 i trasè A. En motorvei i dette området vil være negativt for	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, deriblant utredning av virkninger på friluftsliv og naturmangfold jf. planprogrammet. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

folkehelsa og for naturverdiene i Skogbygda.	

Slåstad Vannskiklubb	**Kommentar**
Merknad fra Slåstad Vannskiklubb på Skarnes. Utredningskorridorene A og F berører anlegget for vannskiklubben. Anlegget består bl.a. av to store kunstige innsjøer. Vannskiarenaen er avhengig av en stor tilførsel av vann, og er dermed avhengig av en stor vannkilde i nærheten. På grunn av kontinuerlig tilførsel av vann sikrer man også gjennomstrømming av vann i alle sjøene hele tiden. Vannet kommer naturlig til sjøene fra skogstjernet Igletjern. Hvis korridor A eller F blir valgt vil anlegget kunne bli berørt dersom nordlig trasé innenfor disse korridorene velges. Det må dermed utarbeides en plan for å bygge om eller flytte anlegget, og vannskiklubben forutsetter parallelt normal drift for ikke å få et betydelig inntektstap. Det må tas nødvendige hensyn til støy og sikkerhet ved nærføring av veien mot anlegget	Innspillet tas foreløpig til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Utredning av virkninger på friluftsliv inngår i tema friluftsliv, by- og bygdeliv, se kap. 8.6.2 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Innspillet øker vår lokalkunnskap, og legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Sør-Odal Senterparti	**Kommentar**
Merknad fra Senterpartiet i Sør-Odal (vedlegg, 1 side). Sør-Odal Senterparti ser på korridor F (eksisterende veikorridor) som det desidert dårligste alternativet. En grunn er at ny vei i korridor F vil beslaglegge svært mye dyrket mark. Her finner vi dyrket mark av veldig god kvalitet som kan nyttes til dyrking av matkorn, grønnsaker og poteter. Ved å flytte ny E16 vekk fra Glomma, vil mye dyrket mark bli spart og veien kan for det meste gå i utmarksområder. En ny motorvei i korridor F vil dele opp eksisterende dyrket mark i mindre og mer uhensiktsmessige parseller og gjøre bruken dyrere og mindre rasjonell. Korridor F medfører også kryssing av Dyståa nær Glomma. Dette området er ansett som en regionalt viktig naturtype. Korridor F medfører også bygging av ny vei gjennom områder i Nes som har kvikkleire. Skarnes kan bli sterkt berørt både av korridor A og F. Dette er et område med barnehage, flere	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Fagtema naturressurser, naturmangfold og støy er blant temaene som utredes. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

skoler, idrettsanlegg og sykehjem. Mange barn og unge ferdes i dette området. En eventuell trasé gjennom Skarnes må skjerme dette området i tilstrekkelig grad.	

Tovseth Vannverk SA	**Kommentar**
Det opplyses om interessekonflikt for Tovseth Vannverk SA. Korridor C vil berøre pumpehus som forsyner 24 husstander med drikkevann i Sør-Odal kommune. Det bes om at dette registreres som negativ effekt av korridor C.	Opplysningene bidrar til økt lokalkunnskap og tas med i videre planarbeid.

Ullensaker Almenning	**Kommentar**
Ullensaker Almenning vil ved en evt. båndlegging av allmenningens arealer kunne være interessert i et makeskifte. Ønsker at næringsarealer må søkes unngått ved valg av veitrase. Det vil være viktig å unngå en fragmentering av eiendommer og sammenhengende teiger slik at arealer blir liggende med en vanskelig driftsteknisk arrondering som i ytterste konsekvens ikke er drivverdige. Dette gjelder både skog, utmark og dyrket areal. Ved valg av traseer og videre prosjektering av E16 vil det være betingende for en god prosess å tilse at grunneiere høres og hensyntas. For å ivareta viltbiotoper vil det være svært viktig med gode velfungerende viltpassasjer. Tilstrekkelig antall viltpassasjer og viltgjerde må innarbeides i den videre planlegging.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Nye Veier tar kontakt i god tid før arbeidet med å eventuelt erverve grunn starter. Grunnerverv er en regelstyrt prosess som ivaretar grunneieren på en trygg og riktig måte. Grunneiers rettigheter er sikret gjennom lovverket. Les mer på www.nyeveier.no/grunnerverv/ Viltområder kartlegges, og overganger vil kunne sikres i kommunedelplanen med en båndleggingssone med tilhørende bestemmelser. Gjennom vedtak av kommunedelplanen vil valgt veikorridor båndlegges i tilstrekkelig bredde til å sikre rom for utforming/tilpasning/optimalisering av veianlegget/tiltaket i oppfølgende reguleringsplanfase. Utformingen av det konkrete veitiltaket avklares i etterfølgende reguleringsplan(er).

Ullensaker Grunneierlag	**Kommentar**
Grunneierlaget forvalter utmarksarealer for 250 grunneiere, som utgjør ca. 62 000 dekar. Merknaden berører primært jakt-/viltinteresser. Ullensaker øst med Rømua, vannstrengen med sidebekker og nærområdene mot Vorma og Glomma i Nes kommune, er et kjerneomrade for hjorteviltet på Romeriksslетta øst. Ravinelandskapet med	Innspillet vurderes som relevant for KU-temaet naturmangfold, se kap. 8.6.3 i planprogrammet, og for KU-temaet naturressurser, se kap. 8.6.5 i planprogrammet. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene i området. Innspillet øker

høy bonitet gir gode oppvekstsvilkår med artsrikdom som gir god tilgang på mat, vann og skjul/ro for alt vilt, inklusive våtmarksfugler som ender, hegre og andre vadefugler. Edelkreps er en truet art i Norge, og en bestand av dette finnes i Rømuavassdraget. Inngrep i disse områdene må konsekvensutredes med tanke på påvirkning av vilt, miljø og økonomiske direkte tap. Det bes videre om at påvirkning av viltbestander som en ny trasé vil medføre for de omkringliggende områder utover de som direkte berøres også blir vurdert i konsekvensutredninger for alle alternativ. Veitrasé må skjermes med viltgjerder, passasjer over raviner og vannstrenger må skje med bro og ikke kulverter. Jakt er en viktig tradisjon sammen med annen friluftsaktivitet i Ullensaker. Tap av slike muligheter lokalt kan ikke erstattes lokalt og må derfor vurderes som et miljø- og kulturmessig tap med betydning for mange innbyggeres liv og trivsel.	også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ullensaker jeger -og fiskerforening	**Kommentar**
Ullensaker jeger -og fiskerforening henstiller på det sterkeste at nåværende trasè i Ullensaker, blir forlenget i den opprinnelige planlagte traseen. Dette på grunn av at det vil berøre minst dyrkamark, fritidsområder og belastes færrest beboere. I den bygde traseen er det bygd viltunderganger som ser ut til å fungere greit. Hvis vi får en ny trasè i Ullensaker vil den dele bygda i to. Mange beboere vil bli belastet og Ullensaker vil miste store sammenhengende områder som betyr mye for deres medlemmer og andre beboere.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ullensaker Senterparti	**Kommentar**
Merknad fra Senterpartiet i Ullensaker: - Traseen som beslaglegger minst dyrket jord må velges dersom det skal bygges ny E16. Dyrket mark må verdsettes høyere. - Det må tas hensyn til natur, miljø og friluftsområder, som må verdsettes høyere. - De ferdig bygde veistrekningene av E16 bør benyttes videre.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen.

- Dersom ny vei ikke kobles på eksisterende E16 på Nybakk, må den legges lengst mulig nord i korridor A, nord for Nordkisa og mot Hauerseter, slik at dyrket mark i Ullensaker ikke beslaglegges. - Trase gjennom Algarheims- og Kisaområdet, og mot Jessheim, vil medføre store inngrep. Korridor C og sydlige A bør ikke utredes videre. - Korridor A må muliggjøre tunnel forbi Nordkisa, gjennom Kopperudåsen - Lokale utbedringer på tilstøtende veinett og gang- og sykkelveier bør tas med i prosjektet - Det er viktig med god innbyggermedvirkning. Grunneieres og innbyggeres interesse må ivaretas. - Om det skal bygges ny vei, må utbygger kjøpe erstatningsjord, slik at dyrket mark erstattes. Det må gjennomføres et samferdselsjordskifte for å sikre god arrondering. Utbygger må besørge og bekoste nydyrking av areal for å erstatte det som bygges ned. Siden nydyrket areal bruker mange år på å komme i like god hevd som gammel kulturjord, må det nydyrkes areal lik to ganger det som bygges ned. Matjorda må tas vare på, og flyttes til andre arealer, eventuelt til nydyrkingsarealene. - Veien må tjene lokalsamfunnet, det må være tilstrekkelig med kryss til at veien får en nytteverdi også for de som bor i området. - 90 km/t er tilstrekkelig hastighet. Dette gir mer fleksibilitet i valg av veilinje, og muliggjør flere av- og påkjøringer.	Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ullensaker SV	**Kommentar**
Spørsmål 1: Det ville ha vært til innbyggernes beste om Nye Veier AS også fremlegger hele tallgrunnlaget bak de fire ulike valgte korridorene. Spørsmålet er derfor: Hva blir totalprisen for hele prosjektet pr silingskorridor? Spørsmål 2: Planprosjekt E16 Kløfta-Kongsvinger skal levere kommunedelplaner, som gjør det	Spørsmål 1: Samfunnsøkonomisk lønnsomhet består av prissatte (nytte for trafikantene) og ikke-prissatte (miljøverdier). I tillegg skal det vurderes oppnåelse av målene som er satt for prosjektet vedtatt av styret for det interkommunale plansamarbeidet. Korridor F er foreløpig vurdert som best for miljøverdiene og dårligst for nytte. Mens korridor C er motsatt, den er foreløpig vurdert best for trafikantene og dårligst for

mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40% i anleggsfasen og 75% over 40 år i driftsfasen forhold til bransjestandard / enn tradisjonelle løsninger fra 2010 - Hvilken bransjestandard mener dere? Måles innholdet av CO2 i atmosfæren som i deler per million (engelsk: parts per million – ppm). - Kan dere fortelle noe om hvor mye ppm det vil bety for de fire ulike korridorene? Det er hevet over enhver tvil at år 2010 og 2020 ikke kan sammenlignes når det kommer til miljøaspektet. - Hva er årsaken til at Nye Veier AS da sammenligner 2020 klimamålsetningen med klimaregnskapet fra 2010 (tradisjonelle løsninger fra 2010)? - Hvor lang vil anleggsfasen vare for å muliggjøre 40% reduksjon i klimagassutslipp? Og hvordan fordeles disse 40% over alle de fire kommunene, som evt. vil inngå i ny E16? Betyr det i realiteten 10% reduksjonen for hver enkel kommune, dersom det er fire kommuner som inngår i prosjektet? Spørsmål 3 Nye Veier AS sier heller ingenting om hvilken kostnad disse fire ulike silingskorridorene vil ha i form av ødelagt matjord, avskoging, økt utslipp m.m annet enn ikke-prissatte tema. Dere kunne f.eks. ha opprettet en tabell, som viste pr krone spart ved å ikke ødelegge matjord, avskoging, mindre klimautslipp i form av CO2 (ppm) m.m. Således hadde en fått litt mer nyansert sammenligningsgrunnlag og reelle tall for klimaregnskapet vårt.	miljøverdiene. Slike målkonflikter er det viktig at vi utreder godt før det tas en beslutning. Derfor foreslår vi gjennom planprogrammet at vi skal utrede korridor A, B, C og F videre og hvordan vi har tenkt å gjennomføre denne konsekvensutredningen. Spørsmål 2: • Nye Veier har mer info om klimamål og resultater for sine prosjekter: https://www.nyeveier.no/om-oss/co2-fotavtrykk/. Her er det noen eksempler på hvordan man kan redusere klimagassutslipp ved valg av produkter og prosjekteringsløsninger. • Klima er et av målene i prosjektet, jf. 40%/75% reduksjon, • Klima har vært et kriterium i silingsprosessen • Klimabudsjett/regnskap beregnes for prosjektet i denne fasen og inngår i beslutningsgrunnlaget for valg av korridor • Det utarbeides klimagassbudsjett for planforslaget Spørsmål 3: I klimaregnskapet regnes også arealbruksendringer, som omdisponering av landbruksjord, myr, skog osv. Dette blir også utfyllende utredet i konsekvensutredningen. Disse tallene vil foreligger når konsekvensutredningen er gjennomført.

Ullensaker turlag	**Kommentar**
Merknad fra Ullensaker turlag (merknaden, vedlagt, er 3 sider). Ullensaker turlag er et lokallag av DNT Oslo og omegn (Den Norske Turistforening). Vedlagt merknaden er dokument med turkart for Ullensaker (12 sider). Oppsummering av merknaden:	Verdivurderingene som ligger i portalen er foreløpige, og gjort i forbindelse med silingsfasen før planprogrammet ble lagt ut på høring. Fordi vi jobber med store utredningsområder, må vi vurdere verdier for større, enhetlige delområder. Vi får derfor ikke fram alle nyanser i verdier

- Grunnlaget for prosjektet: Når Nye Veier legger til grunn at hele E16-strekningen kan bygges ut på nytt, er det en tolkning som må gjøres rede for i planprogrammet. - Miljøeffekter og andre ikke prissatte virkninger: Den fragmentariske tilnærmingen til ikke prissatte konsekvenser gjør at disse ikke får avgjørende vekt i beslutningsprosessen. - Målbare miljøkriterier og metodikk: Det er særlig merknader til målsettingsmatrisens pkt. e5 vedr. klimagassutslipp. Ifølge merknaden framgår det ikke av planprogrammet hvordan dette temaet skal utredes og behandles. To viktige spørsmål her er hvordan utbygging over myrområder blir vurdert og hvordan det varige opphøret av fotosyntese og karbonlagring i utbygd område inkluderes i beregningen. - Særlige forhold i Ullensaker: Planen bør utvides til å omfatte en helhetlig vurdering av miljø- og bærekraftskonsekvensene av E16-utbygging sett i sammenheng med allerede gjennomførte utbygginger i E16s influensområde. - Friluftsområder og turveinett i Ullensaker: Informasjon om kulturminner og naturverdier langt utover det kartmaterialet som presenteres på i E16-portalen, framgår av åpne kilder (artsdatabanken.no, kulturminnesøk.no). Det er behov for tilleggsundersøkelser utover det som alt er kartlagt. - Samfunnsøkonomi: Planprogrammet gir lite informasjon om tilnærmingen til den samfunnsøkonomiske analysen. Et viktig spørsmål er hvordan verdi og kostnader ved de 27 km som alt er utbygd behandles. - Konklusjon; forslaget til planprogram gir et dårlig grunnlag for en helhetlig beslutning om E16 basert på bærekraftige valg.	innenfor mindre områder på dette plannivået (kommunedelplan). Økt kunnskap etter blant annet feltkartlegging, gjør at noen av områdene kan endre inndeling og i noen tilfeller verdi. Dette arbeidet med å detaljere verdivurderingene pågår nå. Ullensaker turlags innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene. Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ullensaker Venstre	**Kommentar**
Merknad fra Ullensaker Venstre (vedlegg, 4 sider). Oppsummering: Ullensaker Venstre vil påpeke at det i Ullensaker kun mangler 500 meter, ellers er E16 ferdig bygget i Ullensaker. Det vil påføre Ullensaker uakseptable kostnader og	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før

inngrep å velge en annen trasè vurdert opp mot den marginale nytteverdien et slikt valg gir. Prosessen har svakheter og mangler. Det er mangelfull tilrettelegging for innbyggermedvirkning, medvirkningsprosessen for barn og unge har vært unyansert. Ullensaker Venstre er bekymret for demokratisk underskudd i prosessen. Prosjektets målsetninger kritiseres, og Ullensaker Venstre vurderer at viktige verdier som natur, biologisk mangfold og friluftsliv/by- og bygdeliv samt steds- og byutvikling vektes for lavt. Å legge E16 i ny trasè gjennom Ullensaker vil være i strid med regionale, nasjonale og internasjonale mål, føringer og forpliktelser. Det beste bidraget for å holde klimagassutslippene og naturinngrepene i prosjektet nede er å bygge en vei som gir kortest mulig kjørevei for flest mulig og samtidig holde inngrepene på et minimum. Dvs. bygge ferdig den gjenstående strekningen mellom Nybakk og Slomarka i korridor F.	anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ullern grendelag	**Kommentar**
Merknad vedlagt fra Ullern grendelag i Sør-Odal (1 side). Oppsummering: - Grendelaget representerer Fjelltun I.L. , Rusken 4H , Ullern ungdomslag, Sør-Odal sanitetsforening, avd. Ullern, Ullern samfunnshuslag og Ullern boligfelts velforening. - Mange av grendelagets prosjekter ligger innenfor både korridor F (eksisterende vei) og korridor A. Merknaden inneholder opplysninger om turveier, skiløyper, lokalveier, hesteveier m.m. - Ny E16 vil vanskeliggjøre denne aktiviteten. I tillegg til ny motorvei er det sannsynlig at det må etableres nye tilførselsveier til eiendommene ved motorveien, som vil oppstykke grenda ytterligere.	- Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. - Merknaden inneholder viktig lokalkunnskap. Det er gjennomført befaringer og kunnskapsinnhenting i både skriftlige og muntlige kilder for å få oversikt over verdiene knyttet til dette temaet. Deres innspill øker også vår lokalkunnskap. Kunnskapen legges til grunn for fagutredningene.

Ullern grunneierlag	**Kommentar**
Merknad fra Ullern grunneierlag (UGL) i Sør-Odal (vedlegg). Merknaden er 5 sider + 7 sider vedlegg. Vedlegg til merknaden er	Innspillet tas til orientering og bidrar til å øke vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

kartskisser (utsnitt Ullern) av 1) eiendomsstruktur, 2) drevet jordbruksareal, 3) vilttrekk, 4) friluftsliv og bygdeliv generelt, 5) oppkjørte skispor, 6) sentralt område for friluftsliv og bygdeliv, 7) registrerte kulturminner. Oppsummering: Ullernområdet har klare særpreg for eiendomsstruktur, hydrologiske forhold, forbindelseslinjer og bruksmønstre. Ullern Grunneierlag (UGL) mener det bør gjøres justeringer i planprogrammet for å sikre at jordvern, kostnadsbilde og miljøverdier kommer tydelig fram i konsekvensutredningen: • Jordvern/dyrka mark defineres som eget vurderingstema. • Særpreget i Ullernområdet hensyntas ved at kostnadsdrivende faktorer inkluderes som en del av prissatte konsekvenser. • Synliggjøre hvilke konkrete effekter valg av løsninger får for dyrka mark og driften av denne, hvilke alternative løsninger som er vurdert og hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres. • Inkludere klimakonsekvenser av fremtidige driftsmønstre i utredningene. • Nyansere planprogrammet ved å inkludere Ullern som nevnt område i miljøtemaene naturressurser, friluftsliv by- og bygdeliv, landskapsbilde, naturmangfold og kulturarv. Spesifikt nevnes: o Området mellom Ullern kirke og boligfeltet bør inkluderes som verdifullt for friluftsliv og bygdeliv. Hele området mellom Oles veg, Togstadvegen og Ullernvegen har stor betydning for lokalmiljøet. o Den gamle kirkeveien i Ullern bør inkluderes som kartfestet kulturarv.	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Prosjektet har gjennomført befaringer, og søk etter kunnskap i muntlige og skriftlige kilder som skal ligge til grunn for utredningene i ulike fagtema. Deres innspill gjelder særlig fagtema naturressurser (som inkluderer virkninger for dyrka mark), friluftsliv og kulturarv. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Ungdomsrådet i Sør-Odal	**Kommentar**
Merknad fra Sør-Odal barne- og ungdomsråd (vedlegg, 1 side). Oppsummering: - Ønsker å benytte den eksisterende veien fra Slobrua til Kongsvinger. - Ønsker en vei som tar oss til Jessheim og Oslo.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap særlig knyttet til hva barn- og unge er opptatt av, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil

- Vil ikke ha en vei tett inn på skolene våre. - Vil bevare dyrket mark fremfor skog. - Ønsker en fire-felt motorvei som tar oss inn i fremtiden. - Ungdommen benytter Bøssmyra. Her vil vi ikke ha vei. - Ønsker ikke en vei tett på Skarnes sentrum. - Veien må sikre at ungdommen kan bosette seg i Sør-Odal, veien må gi tilgang til arbeidsplasser. - Veien må være tilgjengelig for oss i Sør-Odal, det må være tilrettelagt for å kjøre inn på den. - Ønsker en prosess som ikke drar ut, og som sikrer oss en ny vei fortest mulig.	sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Prosjektet vil gjerne ha møter med ungdomsrådene videre i prosessen fram mot planforslag og i høringsperioden for planforslaget vår/sommer 2021

Ungdomsrådet Kongsvinger	**Kommentar**
Merknad fra Ungdomsrådet Kongsvinger (vedlegg, 1 side). Oppsummering: Det er mange hensyn som skal tas i forbindelse med bygging av vei på en viktig strekning for både privatpersoner og næringsliv. Det bør gjøres med langsiktig perspektiv, for generasjoner framover. Både for de som skal bruke veien og for de som blir berørt av den i sitt nærmiljø, også sett i et folkehelseperspektiv. Flertallet i Ungdomsrådet i Kongsvinger foretrekker korridor F. Ungdomsrådet ønsker ikke at det skal bygges ny E16 fra Kongsvinger, da det allerede er bygd en ny motorvei. De andre utredningskorridorene vil berøre friluftsliv og skole og boligområder. Spesielt Bæreia og Marikollen er viktige områder for bo – og oppvekstmiljø, rekreasjon og friluftsliv for innbyggerne i Kongsvinger.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap særlig knyttet til hva barn- og unge er opptatt av, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Prosjektet vil gjerne ha møter med ungdomsrådene videre i prosessen fram mot planforslag og i høringsperioden for planforslaget vår/sommer 2021

Vegalangs i Vormadalen	**Kommentar**
Merknad fra "Vegalangs i Vormadalen". Merknaden (vedlegg) er 2 sider, samt en presentasjon på 9 sider som dokumenterer aktiviteter 2015-2020.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

Oppsummering av merknaden: Vegalangs i Vormadalen tilbyr ulike arrangementer og er en paraplyorganisasjon for aktører på turisme-, salgs- og arrangementsfeltet, men også en helt konkret turistvei rundt i bygda. Det uttrykkes bekymring for konsekvensene av en eventuell ny E16 som berører Vormadalen. Firefelts motorvei i 110 km/t gjennom kulturlandskapet i Nes vil ha store konsekvenser for folk og dyrs livsmiljø samt kulturminner og jordbruk. En slik vei er i konflikt med natur- og kulturverdiene som Vegalangs i Vormadalen formidler. Det uttrykkes bekymring for at tiltaket kan bli slutten for opplevelsesbasert bygdeturisme i Vormadalen.	Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. innspillet er særlig aktuelt i forhold til fagtemaene innenfor ikke-prissatte konsekvenser. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Vestre Nes Arbeiderlag	**Kommentar**
Merknad fra Vestre Nes Arbeiderlag. Merknaden (vedlegg) er 2 sider. Oppsummering: Vestre Nes Arbeiderlag dekker Nes kommune nordvest for Glomma, den delen av Nes kommune som dagens E16 går igjennom, og som er mest berørt av veikorridorene som utredes videre. Det vurderes at korridor F framstår som best egnet. Arbeiderlaget forteller at mange hevder at utbedring av eksisterende E16, det såkalte "0+-alternativet" er best. Dette er imidlertid ikke realiserbart på grunn av nærhet til boliger og tettsteder, mange avkjøringer, redusert hastighet, trange broer. Dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka er også flomutsatt flere steder, ny vei bør ligge høyere i terrenget. Viktige momenter ved valg av korridor bør være: Mest mulig avlastning av trafikken på eksisterende E16, beslaglegge minst mulig dyrka mark, hensyn til eksisterende boligbebyggelse, i størst mulig grad bevare naturområder og miljø, støy, og flomfare.	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Forslag om tre avkjøringer (kryssplasseringer) i Nes (se merknaden for detaljer). - Det må etableres viltoverganger. F.eks. ved Herbergåsen og ved Stein skole. - Det bør bygges tilknytningsvei fra Årnes til Rød. Utredning og bygging av tilknytningsvei til Årnes bør inngå som en del av prosjektet. - Selv med ny E16 vil det fortsatt være stor trafikk på eksisterende E16. Trafikksikring langs denne veien bør inngå som en del av prosjektet.	

Vinger Utmarkslag / styremedlem	**Kommentar**
Representerer Vinger utmarkslag, som fremmer jakt og fritidsinteresser. I området Marikollen ligger Spetalen gruver med historie tilbake til 1600-tallet. Det er tilrettelagt med turstier, gapahuk og opplysningsskilt. Staten har gjerdeplikt rundt gruvene. Bekymret for at korridor B og C går gjennom området.	Deler av gruveområdet til Spetalen gruver ligger innenfor korridor B/C, og gruveområdet ligger innenfor influensområdet (dvs. kan bli påvirket indirekte) dersom det blir bygget en ny vei i dette området. Om gruveområdet kan bli direkte påvirket avhenger av hvor et veialternativ blir liggende innenfor korridoren. Vi er kjent med kulturminneverdier i området, og forsøker å unngå potensielle konfliktområder. Deres innspill bidrar til å øke vår lokalkunnskap.

Årnes Vel	**Kommentar**
Styret i Årnes Vel har drøftet et høringsinnspill om framtidig korridorvalg for en ny E16 gjennom Nes. Vi har ikke hatt anledning til å lodde stemningen blant våre 600 medlemmer/husstander i disse korona tider og har derfor ikke landet på og blitt enige om noe konkret alternativ når det gjelder trasevalg. Slik saken står for øyeblikket mener styret at det foreligger for liten informasjon om hva de enkelte alternativene vil innebære. Vi velger derfor å holde oss til de trafikale utfordringer som det allerede er i og rundt Årnes som er bygdesenteret i Nes kommune. Disse trafikale utfordringer må løses snarest. De viktigste pendlerarbeidsplassene for befolkningen i Årnes området ligger mot Gardermoen,	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Herunder skal også konsekvenser for sideveisnettet vurderes. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

Nedre Romerike og Oslo regionen. Svært få pendler nordover mot Kongsvinger. Dessuten kommer det et betydelig antall pendlere inn til Årnes fra alle retninger, men mest fra vest. Den totale trafikkbelastningen over nåværende Årnes bru er meget høy, ifølge målinger. Uavhengig av hvilken korridor som velges for E16 gjennom Nes, så vil trafikkutfordringene i Årnes området fortsatt være der. For Årnes Vel så er det derfor viktig at det blir lagt til rette for gode og effektive forbindelsesveier mellom E16 og Årnes, og at en ny vei ikke legges inntil større boligområder.	

3.3 Privatpersoner

3.3.1 Generelt om uttalelsene fra private

Innspill fra privatpersoner og interessegrupper er viktige kilder til kunnskap om lokale forhold og verdier. Det er mottatt et stort antall innspill fra privatpersoner; hovedinnholdet er referert under. Uttalelsene er kommentert enkeltvis i portalen, men ikke kommentert i dette dokumentet, verken enkeltvis eller gruppevis slik de er referert, men alle innspillene er lest nøye, og opplysninger og vurderinger er notert og blir brukt i den videre planleggingen. Innspillene er sortert etter registrert poststed fra avsender.

3.3.2 Privatpersoner i Kongsvinger

Kongsvinger
Hovedtyngden av innspill i Kongsvinger omhandler friluftsområdene i Bæreia og tilliggende områder. De som gir innspill ønsker ikke sørgående trasé over området Bæreia/Holtberget da dette er et bynært friluftsområde som er viktig for mange av innbyggerne i Kongsvinger i alle aldre. Dette er et viktig rekreasjonsområde med turstier, lysløype og byens største badeplass. Skole og barnehager benytter seg daglig av området. Nye innbyggere søker seg til Kongsvinger pga. mulighetene til å bosette seg nær naturen og ikke nær en motorvei.

Det påpekes også at Glomma, Strandpromenaden og Festningen er byens perler og signaturer. Ved å legge en motorvei gjennom store deler av sentrum vil man ødelegge et viktig friluft- og rekreasjonsområde og byen vil bli mye mindre attraktiv.

Det har også kommet innspill som knytter seg til trasevalg og spørsmål om metodikken knyttet til vekting av prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Galterud
Det er også innspill om at tap av natur, kultur og friluftsområder og en hel bygd (Galterud) kan ikke verdsettes i penger. Det er bekymring for utmarksverdiene (området for Vinger Utmarkslag) i forhold til korridor B og C.

3.3.3 Privatpersoner i Sør-Odal

Skarnes
Flere beskriver fv. 24 som en problemvei, hvor trafikkbilde ved rundkjøringen på Skarnes, Glommasvingen skole, Os-brua, brua i Uvesundet og Vormsundbura må løses. Det beskrives en overbelastet fylkesvei 24 med stamrute for mange lastebiler som gir mye støy og stor fart, og for de som vil unngå bompenger langs E6. Flere referer også til at nord-alternativet vil kunne løse mye av problemene for fv. 24.

Bekymret over trafikken gjennom Skarnes sentrum om ny E16 legges sør for Skarnes med en avkjøring/påkjøring nært sentrum. Mener trafikken da vil gå til/fra i retningen Oslo og gjennom sentrum for de som skal nordover for Skarnes.

Flere ønsker også en sørlig trasé og mener veien bør gå syd for Skarnes, slik at tungtransporten gjennom Skarnes sentrum elimineres. En tilbakemelder mener at korridor for nye E16 må gå syd for Glomma gjennom Sør-Odal på grunn av at dette er korteste vei, minst tap av dyrket og dyrkbar mark og billigst. Det fortelles at det ble utført barnetråkkregistrering i forrige prosess og at denne ble et viktig grunnlag for Sør-Odal barne- og ungdomsråds høringsuttalelse, som var sammenfallende med folkeavstemningens flertall for en sørlig trasé. Et innspill viser også til folkeavstemning i 2002 med tanke på trasévalg og til tross for mye press fra kommunen for en nordlig trase, uttalte folket sin tydelige motstand i folkeavstemningen i 2002 da hele 71% stemte for en trase på sørsida av Glomma.

Flere er bekymret for tap av naturområder, friluftsområder og rekreasjonsområder i nærområdet. Det er også bekymringer for at Sør-Odal Idretts- og aktivitetspark kan bli ødelagt av ny E16.

Flere er bekymret for plassering av nye vei og dens forurensing og ønsker at mer trafikk skal over på jernbanen.

En tilbakemelder ønsker at det kartlegges trafikkmengder under korona, når handelssenter er stengt i Charlottenberg. Etter dagens 4-felt Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger har trafikkmengden økt drastisk, som i stor grad skyldes «fleskehandel», og mener at denne vil øke ved en raskere vei mellom Kongsvinger og E6.

Det har også kommet to konkrete forslag om veitraseer som innebærer endring/utvidelse av utredningskorridor. Begge foreslår at veien fortsetter videre fra Slomarka og gå i tunnel sør for Skarnes. En foreslår at veien går nord-vestover mot Eidsvoll/Minnesund, mens den andre foreslår å kjøre sørover mot Vormsund med nytt kryss sør for Vormsund mot Gardermoen og ny vei mot Årnes i samme kryss. Denne merknaden foreslår også å legge til rette for ny 2-felts vei fra Skarnes mot Eidsvoll

Disenå

Merknadene i Disenå er litt sprikende. En mener det er uholdbart å velge alternativ C fordi man sparer lite tid og matjorda på den andre siden må ikke tas. Foreslår heller alternativ B som merknaden mener gagner alle og går mest over skog (som er å foretrekke heller enn matjord). En annen som bor i stille og rolige omgivelser i Furuli er negativ til korridor B som vil ødelegge området. En annen berøres både av korridor B og C og skriver at ny E16 vil berøre gamle familiehjem, i området er det dessuten jorder og skog med rikt plante- og dyreliv, samt fine turområder. Et par stykker mener at det er bedre å oppgradere eksisterende vei, og at mindre køer i rushtiden kan unngås med utbedringer, som flere rundkjøringer og veilys som igjen vil føre til smidigere og mer sikker trafikk.

En kommenterer at Disenå er et stille og fredelig sted, og er bekymret for lysforurensingen fra en stor vei.

En opplyser om at områder langs Glomma har svært god jordkvalitet i store sammenhengende jordbruksarealer. En annen opplyser om at korridor C krysser jaktterrenget til Prans jaktlag og understreker at det er viktig at viltkrysninger blir plassert riktig.

Sander
Merknaden ønsker ikke at korridoralternativ A tas med videre, er positiv til B, C og C. A kommer i konflikt med aktiviteter ved SIAP (Sør-Odal idretts- og aktivitetspark) og Glommasvingen skole på Skarnes og Solbakken folkehøgskole. Kan også komme i konflikt med turstiene ved Øktner, som er et viktig frilufts- og rekreasjonsområde for Sør-Odølinger.

Galterud
En kommenterer at det er tragisk at man bygger deler av motorveien for å så vurderer ny motorvei i samme bygd på andre siden av Glomma som ødelegger landskap, natur, matjord og lokalsamfunn. Mener heller trefeltsveier med forbikjøringssoner som i Sverige fungerer fint. En annen forteller om områder i utredningskorridor B og C som har lang lokalhistorie og er rikt på naturmangfold (elg, rådyr, rev og ulv, i tillegg til insekts- og fugleliv). Mener også at hensynet til mennesker som blir berørt må være viktigst. En annen mener korridorene B og C vil ha store konsekvenser for Galterud som bygd, veien vil føre til at det blir lite attraktivt å bosette seg i eller kjøpe fritidseiendommer. Foreslår å utbytte allerede utbygde veitraseer.

3.3.4 Privatpersoner i Nes

Vestre Fenstad og Brårud

Flere mener at ny vei forbi Brårud, Vestsiden og Fenstad i korridor A, vil gi støy, forurensing og ulemper, og føre til fraflytting fra bygda, nedlegging av lokalbutikk og barneskole. Bygging av korridor A eller B vil gjøre det umulig å utvikle bygda. Flere er bekymret for om de får husene sine revet. Flere mener den beste løsningen vil være å fortsette planlegging av ny vei i korridor C.

Flere innspill går også ut på hvorfor en ny vei (korridor A og B) skal treffe på Gardermoen, når hoveddelen av trafikken skal sørover fra Kløfta. Flere er også bekymret for at vei i korridor A, B eller C vil dele Nes kommune i to, gi fortsatt mye trafikk på dagens vei, og at det vil ødelegge store arealer med dyrka mark, boligområder, turområder, naturområder og leveområder for vilt. Det stilles også spørsmål hvordan man kan forsvare å legge en motorvei over myrer og skoger med rikt fugle- og dyreliv. Det finnes også rødlistede fugler i området. Korridor A og B vil også berøre gode oppvekstvilkår for barn med god skole og barnehage, merkede løyper, attraktivt jaktområde og vernede fugleområder.

Noen mener man må utrede et null+-alternativ. Spør om det ikke er tilstrekkelig å oppgradere dagens vei med midtdeler og forbikjøringsfelt samt nye kryssløsninger, gang- og sykkelveier

og opprusting eller omlegging av lokalveier. Mener det bør vurderes hva man kan oppnå med et bedre kollektivtilbud i distriktet.

For beboere i de berørte områdene blir gjennomfartsåren en kilde til mye forurensning og bråk. Ny vei vil øke handelslekkasjen mot Sverige og Jessheim. Noen mener korridor F må bygges, men mindre grundigere utredninger viser at andre alternativ er mer skånsomme med miljøverdier, gir bedre trafikale forhold, er bedre for lokalt næringsliv, gir lavere CO2-utslipp og berører færrest Nesbuer negativt.

Det opplyses om gode fiskeplasser langs Vorma ved Svanfossen og mellom Strøm og Horgen. Mener KULA-området Vormadalen bør vises i verdikart for kulturarv. Avgrensningen av korridorene A og B er trukket sørover slik at område som er hensynssone bevaring i Nes kommunes kulturminneplan ligger i korridoren. Er bekymret for at vei i korridor A og B vil kunne berøre skytebanen ved Skøimåsan ved Brårud. Opplyser om hensynssoner som bør avmerkes på kartet: Fenstad kirke med omliggende gårder, Svanfoss sluser med omgivelser, område langs Blekstadvegen (funnsteder fra jernalderen, gårdstun med verneverdige hus). Det kreves også at verdikart for naturressurser oppdateres med informasjon fra NIBIO om jordkvalitet.

Fenstad

Et markant flertall av innspillene som er kommet inn ønsker at E16 fra Nybakk til Slomarka ferdigstilles eller at korridor F bygges. Som de påpeker, har det allerede vært båndlagt eiendommer i mange år. Flere er opptatt av at det er brukt mye penger på det som allerede er bygget og på utredninger av korridor F.

Flere uttrykker også bekymret for at korridor A og C vil ødelegge bygdene i Nes som Brårud, Fenstad og Skogbygda.

Mange er også opptatt av at man ikke trenger en full fire felts motorvei mellom de to utbygde strekningene i øst og vest og at en oppgradering av dagen E16, også kalt alternativ 0+ er det beste alternativet.

Mange er også opptatt av å ivareta naturområdene i Nes og rundt Fenstad. Det er kommet mange innspill om verdifulle naturområder og verdifulle kulturhistoriske områder som må ivaretas. Brattfoss kraftverk, Setervegen, Kvernhaugen mølle og Århus mølle nevnes som viktige kulturhistoriske steder.

Mange er opptatt av at man må forstå viktigheten av å ta natur, kultur, dyrkbar mark og trivsel på aller største alvor og at en ny firefelts E16 ikke er forenlig med de miljøutfordringer vi står overfor i dag. Det er viktig at man tar vare på den gode matjorden i området. Den må eventuelt flyttes hvis det bygges vei.

Skogbygda

Flere ønsker at E-16 fra Nybakk til Skarnes ferdigstilles eller at korridor F bygges. Flere mener også at 0-alternativet er det riktige valget. Det er forståelse for at det er nødvendig å utbedre dagens trase, men ser ikke behovet for en firefelts vei. Korridorene som treffer E6 nord fra Jessheim genererer en omvei for de som skal til Oslo. Spesielt korridor A og B ønskes ikke av de som bor i Skogbygda.

Korridorene A og B vil belaste fauna, flora og biotop, og korridorene vil stykke opp grender, bygder, friluftsområder. Artsmangfoldet vil ta skade av oppdelte leveområder. Det opplyses om at korridor A går gjennom områder med mange myrer i varierende størrelse, men at mange av disse er ikke synlig på kartet. Vei gjennom dette området vil føre til store karbonutslipp, ødeleggelse av myrbiotoper, spillplasser for fugl mm. Myrer er også viktige flomdempere. Myrene er lokalisert mellom Sjølivegen og kommunegrensen mot Sør-Odal kommune – i alt er 29 kartfestet.

En motorvei gjennom Skogbygda vil fjerne viktig matjord og gjøre det vanskeligere å drifte den jorda som blir igjen. Motorvei gjennom det kuperte landskapet nord i bygda vil ødelegge verdifull produksjonsskog. Det er også flere bruk og småbruk som holder husdyr bestående av blant annet gris og sau i bygda.

E16 gjennom Skogbygda vil begrense muligheten til å utøve et aktivt friluftsliv for mange mennesker. Det er sterkt lokalt engasjement for å ta vare på turstier, bålplasser og gapahuker. En motorvei vil redusere kvaliteten på landskapsbilde i området. Flere innspill om rikt dyre- og planteliv, fine rekreasjonsområder for trening, friluftsliv, plukking av sopp og bær, turstier, skiløyper, naturreservat, fredete bygninger, kulturminner og myrområder i Skogbygda. Også boligfelt, kirke, barnehage og skole. Av viktige områder for friluftsliv og rekreasjon nevnes områdene ved: Skåreberget, Heiberg, Rønoldvegen, Sletthelene, Borhaugskogen, Ovnsberget, Jenshøgda, Lindberget, Greniskogen, Fyrivangen, Fallet, Kampåa, Husåsskogen, Nordby, Ersgrova, Lia, Aurberg, Dysttjenn og Ingeborgrud. Listen er ikke uttømmende.

Opplyser at området rundt Fløyta inkl. stinettverket er populært utfartssted og spesielt som badeplass for folk fra hele Nes, og mener korridor A vil ødelegge området og tilgangen til det.

Opplyser at elva Uåa er en prioritert naturtype med viktig natur som er verneverdig, med kulturminnet Mølla, aktivt friluftsliv og rikt dyreliv der noen arter er rødlistet. Ertsrudberget har fått status som naturreservat. Det vises også til de sjeldne ravinelanskapene i Nes- og Ullensaker kommune.

Kulturminner og kulturmiljøer har stor betydning for folk. Området innehar blant annet gamle bygninger, gravplasser, dambygg, fangstgroper og bygdeborger.

Bygging av smalere vei sparer mange mål dyrket jord og / eller natur. I tillegg fører høyere hastighet til mer forurensing, mer CO2, mer slitasje på veien, mer støy. I tillegg til støy og luft/vannforurensning, får man lysforurensing, som reduserer/ødelegger livskvaliteten. Gode

støy/miljøsikringstiltak og stor vekt på trafikksikkerhet. Omgivelsene vil bli kraftig forringet av støyen fra en motorvei.

Økt trafikk som følge av veien burde inngå i beregningen, sammen med veiprosjektets effekt på kollektivtransporten. Klimamålene for 2050 burde ligge til grunn for vurderingene. Det bør også utredes lekkasje fra ny hovedvei mot eksisterende veinett.

Opaker

Flere mener at det ikke må bygges ny firefelts motorvei. Nytten av ny vei er mindre enn «kostnaden» med å ødelegge natur og dyrka mark. Man kan utbedre dagens vei med noen forbikjøringsfelt og bredere broer over Uåa og Vorma.

Det er innspill om at hvis korridor F skal benyttes ønskes det at den allerede eksisterende utredede traseen skal benyttes.

Ønske om at veien legges utenom tettstedet Opaker hvis korridor F velges. Det vil begrense kvaliteten i bygden veldig.

Ønske om at korridor B ikke skal benyttes ettersom det vil båndlegge god matjord.

Vormsund

Det bes om at det lyttes til Statens Vegvesen om at korridor F er det dårligste alternativet. Her vil mange familier som bor rett ved veien bli berørt. Det pekes også på at kvikkleire ikke er å spøke med, og dette må tas med i betrakting i vurderingen av korridor. Det advares mot lokalpolitisk prestisje.

Mange påpeker at den beste matjorden ligger i korridor F og at man korridor F ikke må velges. Det påpekes at matjorden langs dagens E16 er blant den mest produktive matjorden i Norge og er mer produktiv en lengre nord i kommunen.

Mange trekker frem utfordrende grunnforhold med kvikkleire ved Vormsund blir som argument for at korridor F ikke kan bygges ut.

Alternativ 0+ blir av flere trukket frem som beste løsning. Det er ikke forsvarlig med tanke på miljø å bygge fire felts motorvei. Det eneste akseptable man kan gjøre er å skånsomt, oppgradere den eksisterende veien mellom Slomarka og Nybakk Altså 0+ alternativet.

Det er flere som er opptatt av det er politisk ønske om korridor F på tross av de utfordringer dette alternativet har med tanke på ustabile grunnforhold og at mange tettsteder vil påvirkes negativt med tanke på støy og at mye matjord må bygges ned.

Stor mengde tungtransport fra Sverige til Oslo blir trukket frem som en viktig utfordring med dagens vei og korridor C vil være den raskeste og mest attraktive ruta for langtransport. De andre korridorene vil ikke gi effekt på tidsbruk for tungtrafikken til Oslo.

Det er kommet innspill om at det er mye dyrebevegelser på tvers av dagens E16. Viltstammen er stor og mye av trekket er fra nord til sør og tilbake. Det er derfor viktig at det tilrettelegges for mange kulverter i turområder slik at det er mulig for både dyr og mennesker å fortsette å bruke området på begge sider av veien.

Noen er opptatt av hva som skjer hvis de blir direkte berørt av ny vei. At de blir ivaretatt og hva som skjer med utkjøp av eiendom.

Hvam/Neskollen

Det er kommet innspill på at det er viktig å se valg av korridor og trasé for ny E16 i et større perspektiv, og da særlig med hensyn til jordvern og matsikkerhet. Politikerne har et stort ansvar for å verne om matjord. Den veitraseen som beslaglegger minst mulig dyrket mark bør velges. Korridorene A og B ser ut til å påvirke mindre matjord enn korridorene C og F, som i større grad vil gå over skog og fjell. Det oppfattes at landbruket allerede har blitt negativt påvirket av E16 og bønder har bodd innenfor tidligere planlagt korridor. Ved et eventuelt valg mellom skog og dyrket mark, er dyrket mark viktigst.

Flere innspill påpeker at vern av matjord bør være et sentralt element i valg av korridor, og etter hvert som resultatene av KU fremlegges vil det fremgå at det ligger mye, viktig matjord i korridor F. Det ligger ikke tilsvarende mengder med matjord av samme kvalitet innenfor de andre korridorene. Forstår ikke at korridor F som går rett forbi boligfelt, er det beste alternativet. Mange vil flytte på grunn av økt støy.

Noen mener at korridor A bør utvides nordover for å kunne koble seg på E6 nord for flystripen. Dette vil gi mindre bompengeinntekter på grunn av mindre trafikk fra Nes, men det gir også behov for redusert standard til 2/3-felts vei med få kryss.

Det er kommet innspill på at man ikke bør nå, allerede før utredningsarbeidet er gjort, konkludere med at det bør arbeides videre med eksisterende korridor (alt. F). Den nye veien bør legges der hvor den samfunnsmessige nytteverdien er stor, og den bør berøre færrest mulig og ta minst mulig matjord. Skulsrud gård vil bli berørt av korridorene C og F.

Det er mye kvikkeleire i grunnen i korridor F, og dette gjelder fra Nybakk, ned til Vormsund og særlig i Katterudgrenda og Uvesund. Dessuten ligger tettstedene på rekke og rad; Neskollen, Tomteråsen, Vormsund og Oppaker. Her ligger det flere skoler og barnehager, herunder nye skoler under påbygging i Vormsund og på Neskollen. Det er også prosjektert for et nytt boligfelt på Kvernberget ved Neskollen. Det bor mange på disse stedene og det er viktig at det utredes hvor mange som vil bli påvirket dersom veien legges i F. Neskollen ligger på en kolle, så støyvern vil bli umulig.

Innspill om at områder som kommunene har vurdert som svært viktige friluftsområder og turområder som er godt tilrettelagt med turstier og lysløyper bør verdisettes som områder som skal unngås.

Opplyses om Beengen fuglefredningsområde. Området er ca. 7 km unna korridor C, og da elva Glomma bærer støy med seg sørover vil en eventuell E16-trasé være destruktiv for nevnte fuglefredningsområde ved Bodding.

Innspill ang. om alle fire korridorer skal utredes på lik linje i KDP, at Nye Veier og/eller styret skal innstille på hvilken korridor som bør velges og at kommunestyrene deretter vedtar hvilken korridor det skal arbeides videre med. Stilles også spørsmål om hva som skjer hvis kommunene ikke blir enige, om det alternativet som får tilslutning fra flest kommuner gå videre eller vil Nye Veier forutsette enighet mellom alle 4 kommuner.

Årnes

I Årnes og omegn er det stor motstand mot korridor C. De er svært opptatt av at ny E16 ikke må ødelegge rekreasjonsområdene og kulturminnene rundt stedet. Nes kirkeruiner og Elvestien er det som blir nevnt oftest i innspillene. Det er godt opparbeidede turstier i området, som det er lagt ned mye dugnadsarbeid i. Dette er det eneste nærrekreasjonsområdet, tilgjengelig for alle, som du kan nå uten å bruke bil. Det er viktig for folkehelse og livskvalitet. De er også allment tilgjengelige med grusvei tilrettelagt for rullestolbrukere og barnevogner. På fine dager er det rene folkevandringer på Elvestien og rekreasjonsområdet med badeplasser og båtliv i og ved Glomma er flittig brukt av folk i alle aldre. Elvemøtet trekkes fram som Nes' identitet og flere påpeker at kommunens visjon («Det gode liv der elvene møtes») ikke blir gjeldende lenger dersom en ny vei bygges der. Nes kirkeruiner er også et svært viktig sted for de lokale i Årnes, i tillegg til å være en viktig turdestinasjon der man kan nyte omgivelsen, roen og utsikten, arrangeres det også konserter der og de har også vielser. Svært mange mener en motorvei over elvemøtet vil ødelegge både ruinene og hele rekreasjonsområdet, både visuelt og med støy og forurensing. Friluftsområdet strekker seg på og ved elvene fra Årnes til Funnefoss og fra Glomma og opp til Vormsund.

Flere trekker også fram Årnes som et stille og rolig tettsted med et godt bomiljø og en forteller hvordan bomiljø og rekreasjonsområder glir over i hverandre. Flere uttrykker bekymring for hvordan det vil bli med en motorvei nære der folk bor, spesielt berørt vil de som bor på Høie og Runni, samt i store deler av Årnes. Dette mener de vil føre til støy, forurensing og dårlig folkehelse. Flere er bekymret for den fysiske og psykiske påkjenningen støy har på helsen. En skriver at støy vil påvirke hele Årnes fra Runni og Høie til Fjuk og Raumnes Saga og Glomma Terrasse i sør, og ved visse vindretninger Vormsund og Opaker. Noen påpeker at dette ikke vil føre til økt tilflytting, sånn kommunen ønsker, men heller fraflytting fra stedet.

Mange er også bekymret for hvordan en ny vei vil beslaglegge mye matjord og dyrka mark. Flere påpeker at matjorda der er den høyest klassifiserte matjorda man har.

De fleste mener at korridor F er det beste alternativet og viser til at dette er korridoren som kommer best ut for de ikke-prissatte verdiene. De mener dette er logisk ettersom to strekninger allerede er bygd ut. En del mener også at det vil gi mulighet for økt vekst for industri på Herbergåsen.

I tillegg til Nes kirkeruiner finnes det også mange kulturminner og historiske steder i området. Det er mye kulturhistorie der, med gamle gårder, flere av dem i Riksantikvarens SEFRAK-register, gravminner, bosetninger og arkeologiske funn. Blant annet mellom Nes kirkeruiner og Hvam, rundt Årnes, på Hennihaugen og Henni. En skriver at elvemøtet har vært knutepunkt siden før vikingtiden.

Mange trekker også fram at området har et rikt fugle- og dyreliv, blant annet er det et rikt fugleliv sør for elvemøtet det er viktig å bevare. Vannmiljøet i vassdragene er også noe som er viktig. En trekker også fram at siden det er så mange sammenhengende områder med dyrka mark er skogen et viktig habitat for å bevare elg- og rådyrstammen. Friluftsområdet ved Høie er også flittig brukt, blant annet av skoleelever, der er det gapahuk, tuftepark og sandvolleyball.

Det påpekes at de verdiene som listes opp over er verdier som ikke kan erstattes om de først ødelegges.

Flere trekker også frem at Årnes har togstasjon og at de fleste bruker den til pendling. En uttrykker bekymring for at en ny vei vil føre til at jernbanen ikke vil bygges ut.

Noen forteller også at det er dårlige grunnforhold i korridor C, spesielt mellom Glomma og Skøyenåsen. En foreslår å legge strekningen nord for problemområdene med kvikkleire.

Av de få innspillene som støtter korridor C argumenterer de med at Årnes er det største tettstedet i Nes og behøver en vei i nærheten så de får brukt den. Det påpekes også at trafikksituasjonen i Årnes i dag er kaotisk. Et par stykker mener at kommunen burde være med i arbeidet med å få på plass en flott bru over elvemøtet og hevder det kan bli et fint landemerke. Mens andre syns korridor C er en god ide, men ønsker at veien går i tunnel under elvemøtet.

Noen få kommenterer at folkemøtene ble oppfattet som rene informasjonsmøter, og at det skulle vært satt av mer tid til innspill og spørsmål. I den grad man fikk svar på spørsmålene sine var formuleringene vage og runde, og man visste ikke hvem som svarte.

Auli

Det er flere som er opptatt av at man må unngå å bygge ned natur og matjord. De ønsker derfor ikke at man skal bygge ny motorvei i det hele tatt. Oppgradering av eksisterende vei eller 0+ alternativet vil være det beste.

Motorveien mellom de to påbegynte Kløfta-Nybakk og Kongsvinger-Slomarka motorveistrekningene bør ferdigstilles, altså korridor F. Det vil være mest hensiktsmessig og

ta minst matjord og natur, mener flere. I tillegg har det vært båndlagt eiendommer der i nesten 20 år.

Flere er opptatt av at korridor C vil skape betydelig støyproblematikk og vil ødelegge det viktige rekreasjonsområde langs Glomma mellom Årnes Brygge og Henniesand som er mye brukt av befolkningen i Årnes.

Det påpekes at man må tenke nytt og forkaste F korridoren som vil skade Nes. Ønsker at ny E16 i minst mulig grad skal berøre Nes. A eller B korridor vil påvirke Nes minst.

Korridor B virker uforståelig. Det vil bare skape to parallelle motorveier på hver side av Glomma fra Slomarka området til Kongsvinger.

3.3.5 Privatpersoner i Ullensaker

Nordkisa

I Nordkisa er det stor motstand mot en ny E16 gjennom Ullensaker. De er svært opptatt av at ny E16 ikke må ødelegge friluftsområdene i kommunen og rekreasjonsområdene i nærområdet, som er viktig for folkehelsen. Det er stor bekymring rundt støyen en slik vei vil medføre, da Ullensaker er en kommune med få «stille områder».

Flere legger vekt på barriereeffekten som vil skapes mellom Nordkisa og Jessheim, dersom trasé for ny E16 berører Nordkisa. Jessheim er «byen» i Ullensaker, og Nordkisa har en naturlig tilhørighet i retning Jessheim og friområdene mellom disse områdene.

Flere mener det er uforståelig at man nå skal bygge en ny vei, når det har blitt brukt så mye penger på den som allerede er etablert og at nye områder må lide av enda en utbygging. Mange mener at den eneste akseptable løsningen er å bruke eksisterende vei mellom Kløfta og Nybakk, da andre korridorer kan føre til større tap av natur, kultur, friluftsområder, naturressurser, flora og fauna, mer forurensning og støy. Flere er også bekymret for ødeleggelse av eiendom.

Samtidig inneholder flere innspill anbefalinger om å oppgradere eksisterende E16 fra Nybakk, dvs. et "0+-alternativ". Firefelts vei med 110 km/t er arealkrevende, og i et miljøperspektiv bør eksisterende veistrekninger utnyttes.

Forteller at det medta av trafikken på Kongsvingerveien går sørover til Oslo. Tungtrafikken trenger ikke å kjøre i 110, samtidig vil trafikken kjøre på sideveier ved en dyr bomvei. Mener at det ikke blir mere trafikk i fremtiden, da samfunnet har endret seg veldig i koronatiden og flere kommer til å ha hjemmekontor.

Det er også spilt inn ulike registeringer av viktige flora og fauna og dyreliv. Det nevnes også at myrer er svært viktige å ta vare på, og at det er mye myr i skogsområdet mellom Nordkisa og Jessheim. Støvnermåsan er et slikt område, med rikt fugle- og dyreliv, og er et av få større urørte naturområder i Ullensaker.

Friluftsområdene Kopperud, Hovi, Majorsetra og Rømuadalen er viktige rekreasjonsområder. Dette er områder som brukes av mange innbyggere også fra Jessheim by og ikke bare fra Nordkisa og Allmenningen/Hauerseter.

Det påpekes av mange at de tilgjengelige registreringene i Nordkisa-området er mangelfulle når det gjelder friluftsliv, dyreliv mv.

Jessheim

De aller fleste innspillene går ut på at ny E16 skal legges på strekningen fra Kløfta til Nybakk, og mener at strekningen som allerede er påbegynt bør brukes. Ny E16 gjennom Jessheim ønskes ikke. Samtidig inneholder flere innspill anbefalinger om å oppgradere eksisterende E16 fra Nybakk, dvs. et "0+-alternativ". Firefelts vei med 110 km/t er arealkrevende, og i et miljøperspektiv bør eksisterende veistrekninger utnyttes. Dette vil gi minst mulig belastning for innbyggere i Ullensaker, med tanke på støy, forurensning, bebyggelse, bysentrum, tap av viktige friluftsområder, kulturminner, skogsområder og verneområder, samt dyrket mark. Det er i tillegg mest skånsomt mot den gjenværende naturen. Det er det beste alternativet for å unngå helsekonsekvenser for tyngden av befolkningen. Bevaring av landskap og natur, miljøvern er viktig, og bør vektes tyngre enn f.eks. kjøretid og andre tema.

Vern av matjord for fremtidige generasjoner er også viktig, samt at det inneholder et rikt biologisk mangfold som økosystemet er fullstendig avhengig av. Det er innspill om at føringene i NTP, Stortingets holdning til jordvern og Statens vegvesens håndbok om konsekvensutredninger framstår som gammeldags. Der framstilles veibygging og vekst positivt. Det er behov for å vekte temaene i en konsekvensutredning annerledes.

Flere innspill påpeker at ny firefelts motorvei med 110 km/t fartsgrense vil være svært arealkrevende. Det er innspill om at beliggenheten i Pinnebekklia og Ekornrud er skjermet, med skog som nærmeste nabo. En trasé for ny E16 kan med planene komme i nærheten, som i tilfelle vil forringe kvaliteten til området betydelig. Mange av boligene i området er nylig bygd. Innspill om at ny vei kan innebære inngrep i boligbebyggelsen på Algarheim, på nye Algarheim skole og forsvarets stasjon på Brenni. Traséen vil ramme Fladbyseter og Skogmo i form av trafikkstøy, svevestøv, lysforurensning, tap av boligverdi og tap av rekreasjonsområder, og forringe kvaliteten til Ekornrud betydelig. Folk er opptatt av å bevare skogsområdene, og de som nevnes er: Skogmo/Fladbyseter, skogen mellom Nordbymoen og Hauerseter og området ved Nordbytjernet.

Det er innspill på at korridor A og C vil medføre store inngrep i nærfriluftsområder på Jessheim, friområder som brukes mye av innbyggerne i og rundt Jessheim. Trasé sør i korridor A og C vil børe boligfelt, kulturminner, og fri- og naturområder, bl.a. Åsmarka, og berøre sentrumsnære områder og viktige friluftsområder på Jessheim, og bør forkastes. Områder som Skogbygda, Fenstad, Brårud, Nordkisa og Jessheim Nord har mye og flott natur. Disse områdene må ikke berøres. Det vises til at friluftsområder gir muligheter for fysisk aktivitet, friluftsliv og naturopplevelser, som har viktig effekt på fysisk og psykisk helse.

Innspill om at det i området finnes løvskog, barskog, måsa (myrer) og tjern. Det ropes om å verne myrenes CO2-lagre, plante- og dyreliv og fugler. Disse er totalt avhengige av våtmarksområdene til mat og hekking. Forteller at utmarksområdene er blant de vakreste i Ullensaker og mener det umulig kan være fornuftig å rasere dets flora og fauna.

Flere merknader stiller spørsmål ved behovet for ny E16 gjennom Jessheim til Gardermoen, siden mye av trafikken vil benytte eksisterende vei via Kløfta. Noen andre mener at det er en del innlands tungtrafikk som skal til området rundt flyplassen og videre vestover i landet. På den måten positivt at det planlegges ny E16-forbindelse østfra til Gardermoen flyplass og næringspark. Det er ønske om at det bidrar til betydelig reduksjon av trafikken på fv. 174 Algarheimsvegen.

Noen innspill anbefaler i stedet en veitrasé nord for Jessheim, som i liten grad berører bebyggelse. E16 bør for eksempel bygges fra Lie, Kopperud, Brårud, Fenstad, Skogbygda og til Skarnes (ca. tilsvarende en nordlig trasé i utredningskorridor A). Det vil gi minst berøring av boligområder og dyrket mark. Det er mye fjell, som vil gi fyllmasse for veiprosjektet. Tunneler kan brukes for å verne allerede eksisterende bebyggelse og natur fra overnevnte faktorer. Det er også innspill om en påkobling på E6 nord for Jessheim (Hauerseter). Det er også ønskelig med nytt planfritt kryss ved Kløfta mellom E6 og E16.

Det er innspill om at fra et folkehelsefaglig ståsted bør ikke-prissatte konsekvenser vektlegges i større grad ved valg av veikorridor. Planlegging av ny vei synes å være i motstrid til klimamål og NTPs mål om å unngå klimautslipp. En ny E16 bygger opp om og akselererer global oppvarming og tap av biologisk mangfold, noe som strider mot FNs anbefaling og Norges folkevalgte myndigheters uttalte mål.

Trase gjennom Jessheim vil muligens ramme gravfeltet på Skinnfelholtet, som består av fire graver fra 800-tallet. Korridor A og C, har alternativer hvor veien skal gå gjennom Åsmarka og Jessheimmarka/Langelandsfjellet. Åsmarka inneholder viktige kulturminner, som graver fra vikingetiden. Begge områdene er dessuten blant Jessheims mest populære tur- og friluftsområder, og er i kommunens planprogram merket som svært viktige å bevare. De grenser dessuten opp mot boligområdene Ekornrud, Fladbyseter, Skogmo og Langelandsfjellet.

Kløfta

Innspillene anbefaler at allerede påbegynt E16 fullføres, dvs. at det bør arbeides videre med utredningskorridor F. Da utnyttes investeringene som allerede er gjort, dvs. at det bør arbeides videre med siste del, fra Nybakk til Slomarka (i utredningskorridor F). Ved å benytte påbegynt E16 minimeres inngrep i matjord, kulturminner, rekreasjons- og friluftsområder og skogsområder. Det uttrykkes liten forståelse for at man i det hele tatt vurderer andre veikorridorer. Det nevnes korridor C, som vil kunne innebære motorveibru over Glomma, og potensiell konflikt med Nes kirkeruiner og elvemøtet Glomma/Vorma. Støy fra brua over Glomma vil bre seg langt.

Nye foreslåtte korridorer vil ha negativ effekt mht. støy, luft og natur. for å unngå inngrep i friluftsområder, dyrkbar mark og myr. E16 i Ullensaker er firefelts motorvei fra Kløfta til Nybakk, er nylig bygd og har god standard. Forslaget om helt ny E16 fra Jessheim/Gardermoen til Kongsvinger bør forkastes.

Algarheim

De aller fleste innspillene anbefaler å fortsette utbygging av E16 fra Nybakk, i nåværende veikorridor, alternativ F. Ullensaker har allerede "avgitt" betydelige arealer til veien som er bygd, og ønsker derfor ikke ny E16 i Ullensaker. Foreslått dimensjonering for ny E16 vil føre til store inngrep i omgivelsene som vil beslaglegge friluftsområder, skog, natur og dyrket mark, og Ullensaker har i utgangspunktet få friområder. Ny E16 vil også ha store konsekvenser for bygder og tettsteder. Miljøverdier og dyrka mark må være viktig for valg av løsning. Da unngås også nye støykilder i området. Videre stilles det spørsmål om at grunnforholdene er begrunnelse for helt ny trasé.

Det henvises til dokumentene om korridorvalg at konfliktpotensialet for korridor C er størst, og så er Elvemøtet i Nes nevnt ved navn. Mener at Nye Veier har sterkt undervurdert virkningene av å velge korridor C på Jessheims frilufts- og rekreasjonsarealer. Det opplyses om Nesten Vannverk, som er et privat vannverk som forsyner 12 husstander i Algarheimsvegen, Støverudvegen og Vårumvegen (utredningskorridor C). Ny E16 ved Algareim kan berøre nye Algarheim skole og planlagte kommunale rusboliger ved gamle Algarheim skole. Det vises også til at det meste av trafikken som kommer inn ved Nybakk skal sørover mot Oslo, så en ny trasse mot Gardermoen har ingen funksjon.

Ny E16 gjennom Ullensaker vil få store konsekvenser for omgivelsene. Viktige friluftslivsområder som nevnes er Algarheimsområdet, rekreasjonsområder ved Algarheimsvegen- Hauersetervegen og videre mot nord, turstier i skogen på Gystad og Algarheim og Brennifjellet øst for Jessheim. Åsmarka er rekreasjonsområde, og har rikt artsmangfold. Kunnskapsgrunnlag for viktige turstier må oppdateres. Ullensaker Turlag har merket et betydelig antall km med stier i 2016-2020. E16 bør videreføres som tidligere planlagt.

Ullensaker kommune har mange kulturminner, og en. E16-trasé gjennom Algarheim vil berøre fredete vikinggraver og bevaringsverdige bygninger. I korridor C er det funnet graver fra yngre jernalder. Furuset kirke og Nes kirkeruiner nevnes som kulturminner.

Det er store naturverdier i området som Ullensaker har et særskilt ansvar for når det kommer til truede arter, samt truede naturtyper slik som myr som ikke burde bygges ned med tanke på klimakrisen. Vernede skogområder, rødlistearter og myrer: Et større område fra Solliamåsan mot Fladbysetervegen er vernet. Kan ikke se at myrområder som Solliamåsan, Jødalsmåsen, Liamåsan, Støvnermåsan, Grøndalsmåsen, Hauersetermåsen er vurdert/verdsatt.

Det er noen få innspill der det advares mot antagelser om at alternativ F i eksisterende veikorridor ikke vil gi inngrep. Dette vil innebære store inngrep i verdifull dyrket mark. Det er

innspill om at eiendom langs eksisterende vei tidligere måtte avgi betydelig areal til Kløfta-Nybakk-traseen. Enda en ny hovedvei på andre siden av gården vil gjøre at den blir innestengt, og eiendommen har ikke mulighet til å avgi mer grunn til ny vei. Det er helt vesentlig at utbyggingen som kommer ødelegger minst mulig for drift av de gårdene som blir berørt. Motorvei på alle kanter vil være direkte helseskadelig, skog og kulturlandskap er viktig for de som bor i kommunen og er jobben til gårdbrukerne.

Det er noen få innspill om at sørlig forgrening i korridor A og nordlig forgrening i korridor C vil føre til store inngrep i Algarheimsområdet, og bør forkastes. Ny E16 bør ligge i korridor A, men med en nordligere kobling til E6 enn korridoren viser. Eksisterende E16 forbi Skarnes og Neskollen kan bli lokalvei. Det anbefales også å velge en trasé som ender nord for Jessheim, primært korridor A. Imidlertid må da utredningsområdet for den A-korridoren som er markert flyttes 1-2 km nordover, særlig gjennom Nes. Veien må passere Nordkisa på nordsiden. Å fullføre E16 i dagens trasé løser ikke det utfordringene med en overbelastet fv. 174 som er hovedfartsåren mot Jessheim, og ikke minst mot Oslo Lufthavn østfra, samt at det er en naturlig tverrforbindelse mellom dagens E16 fra øst og E16 videre vestover fra Gardermoen. Det er viktig at denne veien blir avlastet med en ny veitrasé da store deler av veien går gjennom villaområder helt fra Algarheim og inn til Jessheim.

Mogreina

Store deler av dagens trafikk på E16 skal mot Oslo, derfor er det viktig at reisetidsvurderingene av trafikken i retning til og fra Oslo får målepunkt Kløfta for samtlige korridorer. Store deler av Ullensaker er i dag preget av støy fra flyplassen, E6, eksisterende E16, jernbanen og skytebaner. Med enda en motorvei med 110-grense vil denne gjøre beslag på enorme arealer, og tilføre mer støy for en stor del av kommunens befolkning. En slik fartsgrense oppfyller ikke målene om klimagassutslipp og miljøulemper.

En ny E16 nord for Jessheim vil splitte det siste store sammenhengende skog- og friluftsområdet i Ullensaker som består av etablert turstinett og skogsveier. Frarådes å gå videre med utredninger i korridor A som vil kunne berøre ev. forurense våtmarksområdene Hauersetermåsan og videre nord/øst. Nærnaturen i Ullensaker er viktig for folkehelse og trivsel. Naturen i Ullensaker er flittig brukt av lokalbefolkningen og det er stort nettverk av stier. Det er viktig at Nye Veier forsikrer seg om at det brukes oppdatert og riktig informasjon om hvor disse er i sitt videre arbeid.

Sandstjern naturreservat i Elstad landskapsvernområde nevnes som grunnvannsbassenget og vanntilførselen i området. Det er drikkevannskilden for eiendommene i område Sandstjern naturresservat i Elstad og for vanntilførselen Hauersetermåsan.

3.3.6 Privatpersoner i andre kommuner

De fleste merknadene fra privatpersoner som gjelder hele området ønsker korridor F og at den påbegynte veien ferdigstilles. Flere mener også at det ikke er behov for fartsgrense på 110 km/t hele veien, men at det holder å oppgradere eksisterende vei med midtdeler,

forbikjøringsfelt, støytiltak og trygge kryss og at fartsgrensen ikke trenger å være høyere enn 80-90 km/t. Argumentene for å velge korridor F er at man ønsker å beskytte miljøverdier, rike dyre- og fugleliv, kulturlandskap, rekreasjonsområder, villmark og dyrket mark. Og at de andre korridorene har for store konsekvenser for natur, jord og menneskelige ressurser. Noen påpeker også at det er det mest rettferdige alternativet med tanke på alle dem som har fått sine eiendommer båndlagt i rundt 20 år.

Det er også flere som er negative til å bygge ut E16 overhodet, men noen sier at dersom veien må bygges ut er korridor F det beste alternativet. Et par stykker understreker behovet for å løse trafikksituasjonen i Skarnes og foreslår en tunnel-løsning. En foreslår at dersom korridor F ikke velges, bør de utbygde strekningene tilbakeføres til dyrket mark.
Når det gjelder nye veistrekninger påpeker noen at traseer ikke bør legges nære boligfelt, skoler, skolevei og friområder. Videre ønsker man at konsekvensene for trafikkstøy tas på alvor, at støyen brer seg over et større område enn de røde og gule støysonene og at støyskjerming må prioriteres.

En informerer om at det i området Kopperud – Nordkisa – Brårud er sammenhengende og uberørte skogsområder, og at dette er det som gjenstår i kommunen. Her er det myrområder med et rikt artsmangfold, og også tiurleiker og trekkruter for hjortevilt. Området har i tillegg et godt utbygd og mye brukt stinett som gjør det tilgjengelig for folk og området er mye brukt til jakt og friluftsliv. Mener at miljøverdiene i området burde være verdsatt høyere enn i kartet i e16portalen.

Flere har innspill til verdisetting av områder og områder som bør unngås. En mener at dersom et område har høy verdi for ett fagtema og middels eller høyere verdi for et annet bør området unngås. En annen mener at det burde gjøres konsekvensanalyser for alle tema på lokalt nivå og ikke bare på overordnet nivå som beskrevet i planprogrammet. En annen mener at dersom korridoren beslaglegger mer enn 30% av et sammenhengende område for naturmangfold eller friluftsliv, bør det unngås. En annen mener at områder kommunene har vurdert som svært viktig friluftsområder, også burde unngår. En annen sier at det må gjennomføres kartlegging av forekomster og yngle- og hekkeplasser for nesten-truede og truede dyre- og plantearter og at dette må legge premisset for verdisetting.

En del foreslår korridorer og traseer eller endring av disse. En håper på ny vei i korridor A fra Li forbi Nordkisa, Fenstad og Skogbygda til Skarnes. En påpeker at den korteste linjen er mellom Kongsvinger i øst og Gardermoen og videre til Hønefoss i vest. Nytt kryss på E6 nord for Jessheim med kobling til ny E16. Dersom eksisterende trase er flomutsatt med dårlige grunnforhold, mener personen at ny vei bør bygges nord i korridor F nord for Skarnes. En foreslår å bruke enten korridor "A" eller "C", da kan man beholde veien som allerede er bygget fra Kurudsand til Slomarka. En anbefaler å tenke mer langsiktig og se hvilke tilleggsveier som kan bygges ved valg av trasé F. Det foreslås 2-feltsvei fra Skotterud til Aurskog/Fetsund, med forbindelse til Årnes, samt 2-feltsvei fra Skarnes mot Minnesund/Eidsvoll. En mener at et sørlig alternativ mot Kongsvinger med avkjøring på kløfta ved eksisterende E6 kan være en fornuftig løsning.

4 Barn og unge

4.1 Medvirkningsportal barn og unge

Ungdomsportalen var åpen for alle, men ble særlig brukt i forbindelse med undervisningsoppleggene ved ungdomskolene Kongsvinger, Glommasvingen, Vormsund og Gystadmarka og de fleste innspillene stammer fra dette opplegget. Det er også kommet inn innspill fra andre ungdommer. Til sammen er det registrert 490 innspill, ett innspill kunne gis individuelt eller for en gruppe fra 2-20+ ungdommer.

4.1.1 Kongsvinger

De fleste innspillene i Kongsvinger er knyttet til sentrumsområdet, Bæreia-vannet og veien dit. Beveger du deg fra sentrum mot Bæreia, passerer du Bjørnmyrdammen som noen av ungdommene har trukket fram, en forteller at «det er et fantastisk sted». Kommentarene knyttet til dette området bærer preg av at dette er et spesielt viktig sted for de unge: «hvis dere ødelegger denne [badeplassen]. Så ødelegger dere barndommen til masse barn», «Fantastisk sted å være. Hvis dette stedet blir borte, flytter jeg fra Kongsvinger» og «på sommeren pleier man å være der hver eneste dag». Ungdommen kommer seg dit med sykkel, eller de blir kjørt.

I Kongsvinger sentrum er det hovedsakelig Idrettsanleggene Gjemselund stadion og Kongsvinger IL ishockey og Kongsvinger kunstløp som har fått flest innspill. Alle innspillene er knyttet til sport/mosjon, flere skriver at de trener der. Kongsvinger ungdomsskole og området rundt har fått flest innspill etter idrettsanleggene, og brukes til sport/mosjon og sosiale aktiviteter, blant annet er det en skatepark der. En del trekker også fram kjøpesenteret Kongssenteret som et viktig sted for sosiale aktiviteter.

4.1.2 Sør-Odal

Det stedet som er trukket fram som det viktigste i Sør-Odal er SIAP (Sør-Odals idretts- og aktivitetspark). Innspillene er fordelt på sport/mosjon og sosiale aktiviteter. Ungdommen forteller at «SIAP er et viktig område for oss barn og unge» og «Det er både fotballbane, vannski-arena, turistområde og mye mer». Et annet område som har fått flere innspill er Glommasvingen ungdomsskole og området rundt. Blant annet forteller de at det skatebowlen alltid er overfylt på ettermiddager og i helger. Noen trekker også fram turområdet til Glommasvingen der det blant annet er en lysløype, og nord for skolen ligger «Halvorsenrunden» som er «brukt av unge og gamle daglig».

4.1.3 Nes

I Nes er innspillene mer spredt enn i de andre kommunene. Et område som har fått litt flere innspill er fotballbanen og Nes Arena nord i Neskollen. I Årnes er det en del som har trukket fram elvestien som en viktig verdi der man kan jogge, gå tur og nyte stillheten. Noen påpeker også at korridor C burde forkastes på grunn av kirkeruinene og Norges største elvemøte. Ellers er det noen spredte innspill her og der, noen knyttet til friluftsopplevelser på Brårud, og friluft, henging og mosjon på Kampå og Ingeborgrud.

4.1.4 Ullensaker

I Jessheim er de fleste innspillene knyttet til Nordbytjernet og Gystadmarka ungdomsskole med tilhørende idrettsanlegg. Nordbytjernet benyttes av unge alene og sammen med venner. Området benyttes særlig i sommerhalvåret til bading, turgåing, mosjon og sosiale aktiviteter. «Fin badeplass og natursti». Innspillene knyttet til skole- og idrettsområdet gjelder særlig sportsaktiviteter ved anleggene. Noen trekker fram at de ikke ønsker en støyende motorvei rett ved skolen. Andre steder som har fått en del innspill er Jessheim Storsenter og idrettsanleggene mellom storsenteret og Nordbytjernet.

I Nordkisa er det særlig området nordvest for tettstedet som har fått en del innspill, fra Nordkisa flerbrukshall til Vesletjernet. Her er de fleste innspillene knyttet til friluftsliv og mosjon. Blant annet har DNT et godt opparbeidet turstinett her, og skolene og barnehagene bruker nærområdene i skogen aktivt, blant annet er det en koie med tilhørende bålplass som Nordkisa barneskole bruker til uteskole. Flere trekker fram at de har mange gode opplevelser i og minner fra dette friluftsområdet. Et par stykker trekker fram at det er fine joggeruter og lysløyper her. Idrettsanleggene og flerbrukshallen brukes både til trening og til sosialt samvær.

Området ved Ekornrud er også godt brukt av mange, spesielt er det kommet en del innspill til fotballbanen ved Lysåsvegen. Denne banen brukes aktivt både til fotball og sosiale aktiviteter. En ungdom skriver at «Jeg liker å henge på denne plassen med venner».

4.2 Ungdomsråd

Felles ungdomsrådsmøte ble avholdt 11.11.20. Møtet ble avholdt på teams og medlemmer fra alle de fire kommunene deltok. Ungdommene ble delt i fem grupper med syv-åtte deltakere med representanter fra alle ungdomsrådene representert i hver gruppe. Ungdommene var generelt veldig glade for å bli involvert i prosessen og de var også positive til å ha et fellesmøte og at gruppene var blandet med representanter fra alle ungdomsrådene i hver gruppe. Da fikk de større forståelse for ulike problemstillinger som var viktige for de ulike kommunene. Det ble også etterlyst mer informasjon på kanaler som ungdommene bruker «sosiale medier som instagram, facebook, messenger, digital brosjyre » slik at så mange ungdom som mulig får informasjon og kan engasjere seg.

I alle gruppene ble det diskutert de positive og de negative konsekvensene ved en ny vei. Det kom mange innspill på viktigheten av ny vei for at «… mindre steder blir mer sentrale så de kan vokse». Samtidig var de opptatt av at den nye veien skal gå rundt tettstedene slik at det ikke fører til «støy der folk bor og går på skole» og «må være et mål med denne veien å få trafikken ut av sentrum». Det er likevel viktig at den kommer i «nærheten avl tettstedene og det må sikres god tilgang til veien». Ungdomsrådene diskuterte også om det burde være to eller fire felts motorvei, og her var meningen delte, men de fleste mente at hvis man først skulle lage ny vei måtte det være en fullverdig fire felts motorvei. Flere var likevel opptatt av at veien som allerede er bygget skal brukes, og at man da kunne kombinere fire og tofelts vei, eventuelt med kollektivfelt i en av retningene.

Selv om mange var positive til vei var det mange som trakk frem at det å bygge ny vei krever mye ressurser og vil påvirke naturen og dyrelivet negativt. «Det er viktig å tenke på miljøet og at minst mulig natur og dyrket mark ødelegges i prosessen». Som en gruppe poengterer «fremtiden er kollektiv, legg til rette for at folk reiser med tog og buss. Dobbeltspor for tog er viktigere enn ny firefelts vei».

Ungdomsrådene hadde gode diskusjoner med både positive og negative konsekvenser av å bygge ny vei. Overvekten av innspillene gikk på at det vil være positivt for alle kommunen at det bygges ny vei. De fleste ønsker firefelts vei som skader natur og dyrket mark så lite som mulig, selv om det også var flere som mente at det heller skulle prioriteres utvikling av kollektivtilbudet in området. Det er viktig at veien legges rundt tettstedene, men at det likevel sikres god tilgang til veien for de som bor i området.

To ungdomsråd og et elevråd har valgt å gi egne høringsinnspill:

Elevrådet ved Nordkisa skole	**Kommentar**
Elevrådet på Nordkisa vet at det er planer om å bygge nye E16 i deler av Nordkisa, og ønsker derfor å komme med innspill på hvordan dette kan påvirke deres skolehverdag og fritid. • Bekymret for selve byggeprosessen og anleggstrafikk i bygda. • Bekymret for ødeleggelse av gårder og hus, som kan føre til at noen må flytte, samt farligere skolevei. • Forteller at veien medfører økt støy og er bekymret for at dette gir negative virkninger i skolehverdagen og på fritiden. • Bekymret for å miste jaktområdene, skiløyper, badeplass, turløyper, lysløype og andre steder som benyttes i området. • Forteller at en ny motorvei vil ødelegge naturen og forteller at det er mye jorder og skog. skogen blir ødelagt, kan dette medføre til at mange dyr dør. En ny motorvei gjennom Nordkisa ta vekk den friske luften som er på Nordkisa, noe som gir dårligere luftkvalitet. • En ny motorvei vil også påvirke gårdene, som vil ødelegge jordene rundt på Nordkisa. Dette vil påvirke boden og føre til at en får mindre korn. Elevrådet på Nordkisa er redd for at motorvei med korridor A, B og C kan senke antall personer som vil bo i Nordkisa, og at flere vil flytte. Det er ikke ønskelig med en ny motorvei i Nordkisa eller i nærheten av Nordkisa, og ønsker at det ses på mulighet	Innspillet tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå, blant annet utredning av konsekvenser for friluftsliv, naturmangfold, naturressurser, støy, luftforurensning og trafikk. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i planforslaget. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021.

for å bruke eller bygge videre på eksisterende E16.	

Ungdomsrådet i Sør-Odal	**Kommentar**
Merknad fra Sør-Odal barne- og ungdomsråd (vedlegg, 1 side). Oppsummering: - Ønsker å benytte den eksisterende veien fra Slobrua til Kongsvinger. - Ønsker en vei som tar oss til Jessheim og Oslo. - Vil ikke ha en vei tett inn på skolene våre. - Vil bevare dyrket mark fremfor skog. - Ønsker en fire-felt motorvei som tar oss inn i fremtiden. - Ungdommen benytter Bøssmyra. Her vil vi ikke ha vei. - Ønsker ikke en vei tett på Skarnes sentrum. - Veien må sikre at ungdommen kan bosette seg i Sør-Odal, veien må gi tilgang til arbeidsplasser. - Veien må være tilgjengelig for oss i Sør-Odal, det må være tilrettelagt for å kjøre inn på den. - Ønsker en prosess som ikke drar ut, og som sikrer oss en ny vei fortest mulig.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap særlig knyttet til hva barn- og unge er opptatt av, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Prosjektet vil gjerne ha møter med ungdomsrådene videre i prosessen fram mot planforslag og i høringsperioden for planforslaget vår/sommer 2021

Ungdomsrådet Kongsvinger	**Kommentar**
Merknad fra Ungdomsrådet Kongsvinger (vedlegg, 1 side). Oppsummering: - Det er mange hensyn som skal tas i forbindelse med bygging av vei på en viktig strekning for både privatpersoner og næringsliv. Det bør gjøres med langsiktig perspektiv, for generasjoner framover. Både for de som skal bruke veien og for de som blir berørt av den i sitt nærmiljø, også sett i et folkehelseperspektiv. - Flertallet i Ungdomsrådet i Kongsvinger foretrekker korridor F. Ungdomsrådet ønsker ikke at det skal bygges ny E16 fra Kongsvinger, da det allerede er bygd en ny motorvei. - De andre utredningskorridorene vil berøre friluftsliv og skole og boligområder. Spesielt Bæreia og Marikollen er viktige områder for bo – og oppvekstmiljø, rekreasjon og friluftsliv for innbyggerne i Kongsvinger.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap særlig knyttet til hva barn- og unge er opptatt av, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Det skal i videre arbeid utredes fire korridorer på likt nivå. Utredningene vil sammenstilles med prosjektets mål før anbefaling om en korridor fremmes i kommunedelplanen. Planforslaget sendes ut på høring våren 2021 og endelig avklaring av båndlagt korridor skal etter planen foreligge tidlig høst 2021. Prosjektet vil gjerne ha møter med ungdomsrådene videre i prosessen fram mot planforslag og i høringsperioden for planforslaget vår/sommer 2021

5 Gjennomgående tema og problemstillinger

5.1 Alternativer og løsninger

Det er mange som stiller spørsmål om utredningskorridorenes avgrensning, hvorfor ny prosess på hele strekningen, hvordan alternativvurderinger foregår i det videre planarbeidet og meninger om hvilke korridorer som bør inngå i konsekvensutredningen. Det er også en del forslag til alternative traséer for fremtidens E16. Verdi av eksisterende 4-felts strekninger Slomarka-Kongsvinger og Kløfta-Nybakk er også et tema mange er opptatt av. Tilsvarende er mange opptatt av om høyhastighets 4-feltsvei er det eneste alternativet, mener dette ikke er nødvendig og fører til for mye inngrep. Mange spiller også inn at en utbedring av dagens vei (evt. innenfor korridor F) er det beste alternativet.

I planprogrammet som nå fastsettes etter å ha vært ute til høring, er utredningsområdet definert som 4 brede korridorer.

Det videre arbeidet med kommunedelplanen og konsekvensutredningen skal identifisere én korridor innenfor utredningsområdet som fastsettes i planprogrammet – korridoren som kan gi et veiprosjekt med best mulig samfunnsmessig lønnsomhet og som best oppfyller prosjektets mål. Denne korridoren planlegges fremmet som forslag til kommunedelplan og båndlegges for videre reguleringsplanlegging.

Viktige tema i det videre planarbeidet er:

- Kryss, dvs. tilknytning til lokalveinett, kollektivtransport og tettsteder.
- Konsekvenser for lokalveinett
- Reisetidsbesparelser
- Verne- og brukshensyn som skal ivaretas, herunder tilpasning til ny dokumentasjon som framskaffes.

5.2 Utredningsoppgaver

Flere av uttalelsene, spesielt fra myndigheter, har synspunkter på og ønsker/krav til videre utredninger og kartlegging som grunnlag for planleggingen. Alle innspillene har blitt vurdert i arbeidet med å evt. justere og definere utredningsoppgavene som er beskrevet i planprogrammet. Forslag til utredningsprogram skal dekke kartleggings- og utredningsbehovet for kommunedelplanen.

Hovedfokusområder: Det oppfattes et særlig fokus på frilufts- og naturområder i tilknytning til tettsteder og boligkonsentrasjoner, samt tilhørende konsekvenser av støy. Dette gjelder områder i alle fire kommunene, men har særlig vært i fokus ved Kongsvinger, Årnes og tettbygde områder i Ullensaker. Folkehelseperspektivet er i fokus i de samme områdene. Innspillene gjelder både opplysninger om verdifulle områder for friluftslivet, samt bekymring for inngrep i eller i nærheten av boligområder, nærfriluftsområder og for eksempel skoler og barnehager. Opplysninger om verdifulle områder for friluftslivet er kategorisert slik i E16portalen.no at fagutrederne for dette fagtemaet kan hente ut informasjonen som lokalkunnskap i sine utredninger.

Det er vist til viktige kulturminneverdier særlig knyttet til Nestangen og Vormadalen, men også i bygdelag som Disenå, Fenstad, Skogsbygda og flere andre steder. Opplysningene bidrar til lokalkunnskap og supplerer allerede kjente kilder. Viktige verdier for fagtema kulturarv er tilsvarende kategorisert slik kunnskapen kan hentes ut av fagutrederne til videre utredningsarbeid.

For temaene naturmangfold og naturressurser/dyrka mark, er det tilsvarende bekymring for inngrep i disse områdene/verdiene. Innspillene er også knyttet til informasjon om særlig viktige områder, som dyrka mark av særlig verdi eller for eksempel myrer. Disse innspillene er spredd utover i utredningsområdet, men er særlig gitt fokus i nordre deler (korridor A), samt i Disenå området.

Temaet grunnerverv er også aktuelt, både knyttet til nye korridorer, men også i områder tidligere båndlagt til veiformål i eksisterende planer.

Trafikkanalyser, særlig knyttet til trafikk på lokalveinettet, er også i fokus i innspillene.

5.3 Videre planprosess

Mange uttalelser dreier seg om forventninger til hva som vil bli løst i kommunedelplanen. Det spenner fra spørsmål om «hva betyr dette for meg» til hvordan ulike miljøutfordringer skal håndteres i utredningsfasen. Det er også organisert flere «aksjonsgrupper» mot ny E16 i ulike geografiske områder, og disse forventes å ville følge prosjektet videre fremover.

Kommunedelplan er en overordnet plan som gir prinsipper for den framtidige veiutbyggingen og båndlegger en korridor for videre planlegging, vanligvis med bredde på 200-500 meter. Kommunedelplanen avklarer rammene for arbeid med reguleringsplan og identifiserer og beskriver utredninger og forhold som skal redegjøres for på reguleringsplannivå. Detaljert veitrasé, arealformål, arealbeslag og eiendommer som blir berørt, samt detaljert utforming av skadereduserende tiltak er blant det som utredes og avklares i reguleringsplanfasen.

Mange har forventninger til videre medvirkningsprosess. Det pekes på at dette er særlig viktig når området for aktuelle korridorer er utvidet i forhold til tidligere planprosesser for E16. Så langt har mye av prosessen vært gjennomført digitalt på grunn av Covid-19, og prosjektet har gjort erfaringer som tas med videre i planprosessen knyttet til digital medvirkning kontra mulighet for fysiske møter.

Det er lagt stor vekt på en åpen og inkluderende prosess med lokalsamfunnet i det videre planarbeidet. Nye runder med møter vil bli gjennomført i høringsperioden for kommunedelplanforslaget. Aktører knyttet til verdifulle områder eller interesser vil bli involvert. Både innspill til oppstart planarbeid og til forslag til planprogram er til stor nytte i det videre arbeidet, og har gitt prosjektet kunnskap om aktuelle interessenter knyttet til ulike tema og områder. Barn, unge og andre grupper som krever tilrettelegging skal sikres fortsatt gode muligheter for medvirkning. Det legges til rette for fortsatt bruk av digitale prosesser og verktøy i planprosessen. E16portalen.no kommer til å være sentral også i videre planprosess, både til informasjon og som merknadsportal i neste høringsperiode.

Medvirkningsopplegget er beskrevet nærmere i planprogrammet som nå legges frem for styret til fastsetting.

6 Vedlegg

Liste over privatpersoner som har avgitt høringsuttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram.
Gjentagende innsender betyr at det er registrert flere innspill på personen, noe som ofte er tilknyttet til registreringer. Dato referer til tidspunkt for innlegging på E16åprtalen.no.

Navn	Dato
Aasmund Nordgaard	27.10.2020
Aina Flyen Raaen	22.11.2020
Aina Hellum	25.11.2020
Aleksander Breiby Herseth	25.11.2020
Amanda, 10 år	24.11.2020
Amy og Barrie Dale	23.11.2020
Anders Lund	22.11.2020
Andre Bue	19.11.2020
Andreas Braathen Dalen	19.10.2020
Anette Bandidos Andersen	23.11.2020
Anette Rike J.	13.11.2020
Anette Saghaug	15.11.2020
Anita Borrebæk	22.11.2020
Ann Christin Chant	30.10.2020
Ann Kristin Lystad	08.11.2020
Ann-Christin Nystrand	22.11.2020
Anne Britt Holter	21.11.2020
Anne Damsund Paulsen	14.10.2020
Anne Gro Aamodt	14.11.2020
Anne Hvammen	22.11.2020
Anne Kristin Rolstad	03.11.2020
Anne-Berit Fossum Sunde	16.11.2020
Anne-Berit Nordli	25.11.2020
Anne-Britt Mostue	22.11.2020
Anne-Britt Mostue	22.11.2020
Anne-Grethe Betten	24.11.2020
Anne-jorunn	21.11.2020
Anne-jorunn	21.11.2020
Anne-Kristin Rolstad	01.11.2020
Anne-Rita Skjevik	22.11.2020
Anneth Winger	12.10.2020
Annette Johansen	29.10.2020
Annette Johansen	29.10.2020
Annie Skoglund	25.11.2020

Ann-Kristin Bjørnvold	24.11.2020
Ann-Mari Grøndalen Lund	22.11.2020
Arild Berntsen	20.11.2020
Arild G Hansen	11.11.2020
Arne Nytrøen	15.11.2020
Arne Nytrøen	15.11.2020
Arne.sigvartsen	21.11.2020
Arne.sigvartsen	21.11.2020
Arne.sigvartsen	21.11.2020
Arne.sigvartsen	21.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arne-Vidar Grøndalen	22.11.2020
Arnstein Fjellvang	15.10.2020
Arve Grue Maribo	19.10.2020
Arve Mathisen	13.11.2020
Astrid Aaserud Hansen	24.11.2020
Astrid Bjørtomt	23.11.2020
Astrid Bjørtomt	24.11.2020
Beate Algarheim	23.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	23.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	24.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	24.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bjørtomt-Haug	25.11.2020
Beate Bråthen	23.11.2020
Beate Kristine Johansen	12.11.2020
Beate Kristine Johansen	22.11.2020
Beate Skogvik	23.11.2020
Bendick Emdal Kristiansen	23.11.2020
Bent Arne Holter	22.11.2020

Bente Ihle	25.11.2020
Berit Grytdal	19.11.2020
Berit Lundberg	12.11.2020
Berit Reidun Ruud	24.11.2020
Berit Rønningen	22.11.2020
Berit Westerheim	22.11.2020
Bernt Egil Kirkebø	23.11.2020
Birthe Møller	18.11.2020
Birthe Møller	18.11.2020
Bjørg K. Martinsen	28.10.2020
Bjørn Hoel	24.10.2020
Bjørn Hoel	30.10.2020
Bjørn Johnsen	20.10.2020
Bjørn Olstad	22.11.2020
Bjørn Sandvold	24.11.2020
Bjørn Støverud	22.11.2020
Bjørn Tollef Hoel	22.11.2020
Bjørn Tollef Hoel	24.11.2020
Bjørn Viggo Wåler	20.10.2020
Bo Zhou	25.11.2020
Britt Gundersen Undbekken	22.11.2020
Britt Tveter	24.11.2020
Britt-Helen Ihler	17.10.2020
Camilla Bach	24.11.2020
Camilla Fladmo	15.11.2020
Camilla Jahren	22.11.2020
Camilla Jahren	22.11.2020
Camilla Jahren	23.11.2020
Camilla Jahren og Tom Vidar Hoel	22.11.2020
Camilla P.Martinsen	12.11.2020
Camilla Slåtsveen	24.11.2020
Carl Peter Kirkebø	25.11.2020
Cathrine Mo Nordnes	15.11.2020
Cecilie Isabella S.Andersen	25.11.2020
Cecilie Klaveness	18.11.2020
Cecilie Samways	16.11.2020
Charlotte Egnersson	15.11.2020
Christian Thorset	16.11.2020
Christiansen	30.10.2020
Christiansen	30.10.2020
Christina Hveberg	15.11.2020

Christina N. Bromose	24.11.2020
Christine	20.11.2020
Christine Riiser Wist	25.11.2020
Christoffer Berggren	23.11.2020
Claus Mæland	19.10.2020
Dag Engh	11.11.2020
Dag Rønningen	23.11.2020
Derek & Elisabeth Wiens	25.11.2020
E. Kvarme	16.11.2020
Egil Rasmussen	22.11.2020
Egil Rasmussen	23.11.2020
Egil Tenold	23.11.2020
Einar Grøttjord	16.11.2020
Einar Strumse	21.10.2020
Einar Strumse	16.11.2020
Einar Strumse	16.11.2020
Einar Torset	24.11.2020
Eirik	23.11.2020
Eirik Grønlie	22.10.2020
Eirik Inngjerdingen Betten	14.11.2020
Eirik Inngjerdingen Betten	14.11.2020
Eirik inngjerdingen Betten	14.11.2020
Eirik Inngjerdingen Betten	14.11.2020
Eirik Inngjerdingen Betten	14.11.2020
Eirik Jahren Røine	19.11.2020
Eivind Stokke	09.11.2020
Eli Kristin Elstad Borgersrud	18.11.2020
Elin Borander	22.11.2020
Elin Synnes	23.10.2020
Elin Synnes	13.11.2020
Elisabeth Engen	12.10.2020
Elisabeth Engen	22.11.2020
Elisabeth Finitsis	25.11.2020
Elisabeth Fjeldberg	22.11.2020
Elisabeth Krogsrud	03.11.2020
Elisabeth Krogsrud	05.11.2020
Elisabeth Krogsrud	05.11.2020
Elisabeth Krogsrud	23.11.2020
Elisabeth Nordang	23.11.2020
Elisabeth Storruste	22.11.2020
Elisabeth Storruste	22.11.2020

Ellen Kleve Sigvartsen	22.11.2020
Ellen Mette Nielsen	18.11.2020
Ellen Rasmussen	22.11.2020
Elna Furuseth	19.11.2020
Elna Furuseth	19.11.2020
Else Marit Moe Pedersen	13.11.2020
Emilie Lystad	19.11.2020
Endre Rasmussen	23.11.2020
Erik alexander Qvist	10.11.2020
Erik Aulie	22.10.2020
Erik Aulie	16.11.2020
Erik Aulie	16.11.2020
Erik Aulie	16.11.2020
Erik Borander	05.11.2020
Erik Borander	05.11.2020
Erik Elseth	15.11.2020
Erik Grenaker	22.11.2020
Erik Haukaa	24.11.2020
Erik Hermann	16.11.2020
Erik Lødding	26.10.2020
Erik Løken	12.10.2020
Erling Belsvik	22.11.2020
Ersin	19.11.2020
Espen Simonstad	25.11.2020
ESTER KARIN KNUDSEN	22.11.2020
Eva Judith Holm	25.11.2020
Eva og Søren Nordbye	13.11.2020
Eva Vinju	29.10.2020
Evy Tråstadkjølen	16.11.2020
Familien Inngjerdingen Betten	23.11.2020
Finn Ove Finseth	25.11.2020
Frederikke Ek Iversen	24.11.2020
Fredrik Bråten	30.10.2020
Fredrik Skårerflaen Throndsen	04.11.2020
Fredrik Skårerflaen Throndsen	04.11.2020
Fredrik Wehinger	24.10.2020
Fredrik Wehinger	26.10.2020
Fredrik Wehinger	26.10.2020
Fredrik Wehinger	21.11.2020
Fredrikke Borander Holmestrand	20.11.2020
Frida Neiderstam	25.11.2020

Frode Korslund	22.11.2020
Frode Wilvangen	13.10.2020
Geir Arne Sund	22.11.2020
Geir Berg	26.10.2020
Geir Eriksen	15.11.2020
Geir Hagen	21.11.2020
Geir Morten Fonbæk	19.11.2020
Geir Sletten	23.11.2020
Geir Stokker	12.11.2020
Gjermund Bråten Olsborg	25.11.2020
Grete Svendsen	06.11.2020
Grethe Kjær	10.11.2020
Grethe Østmoe	22.11.2020
Grethe Østmoe	25.11.2020
Gro K. SIgvartsen	22.11.2020
Gro K. Sigvartsen	22.11.2020
Gro og Bjørn Ove Slemdal Hildrestrand	25.11.2020
Gro Sigvartsen	21.11.2020
Gro Sigvartsen	21.11.2020
Gro Sigvartsen	21.11.2020
Gro Sigvartsen	21.11.2020
Gro Sigvartsen	22.11.2020
Gro Sigvartsen	22.11.2020
Gro Westerhagen Ilseng	24.10.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Johanne Grøndalen	22.11.2020
Gry Stabell Karlsen	16.11.2020
Gudrun Elisabeth Schwartz Vatnan	23.11.2020
Gunn Degerdal og Jarl Holm	12.10.2020
Gunn Dybli Raaden	20.10.2020
Gunn Dybli Raaden	29.10.2020
Gunn Dybli Raaden	29.10.2020
Gunn Dybli Raaden	29.10.2020
Gunn Dybli Raaden	29.10.2020
Gunn Dybli Raaden	31.10.2020
Gunn Dybli Raaden	01.11.2020
Gunn K Olsen	19.11.2020

Gunn Kjersti Olsen	24.11.2020
Gunn-Eli Slemdal	29.10.2020
Gunn-Marit Gulliksveen	25.11.2020
Guri Lohne	24.11.2020
H. Bratland	25.11.2020
Hakon Lotterud	25.11.2020
Hanna Kvarme	16.11.2020
Hanne Breisjøberg	22.11.2020
Hanne Merete Johnsrud	19.11.2020
Hanne Silkebækken	19.11.2020
Hans Arne Fystro	08.11.2020
Hans Arne Fystro	22.11.2020
Hans Bendik Jahren	15.11.2020
Hans Bendik Jahren	15.11.2020
Hans Bendik Jahren	23.11.2020
Hans Bendik Jahren	23.11.2020
Hans Jørgen Borgen	23.11.2020
Hans Martin Faane	22.11.2020
Hans Martin Faane	22.11.2020
Hans Otto Benterud	13.10.2020
Hans Petter Grindalen	23.11.2020
Hans Petter Nordby	16.11.2020
Hans-Axel Jahren	22.11.2020
Harald Verket	22.11.2020
Hedda Lunder Bredvold	25.11.2020
Hedvig og John Erik Johansen	16.11.2020
Hege	13.11.2020
Hege Anita Grønvoll Trimino Lopez	22.11.2020
Hege Anita Grøvnoll Trimino Lopez	22.11.2020
Hege Ansethmoen	24.11.2020
Hege Markussen	22.11.2020
Henrik Foss	11.11.2020
Henrik Maarud	24.11.2020
Hilde E. Inngjerdingen med famile	22.11.2020
Hilde Gresaker	25.11.2020
Hilde Nordgarden	24.11.2020
Hilde S. Nakken	22.11.2020
Håkon Rønnevig	29.10.2020
Håkon Rønnevig	19.11.2020
Håvard Lunder	22.11.2020
Ida	15.11.2020

Ida	15.11.2020
Ida Marie Jahren	11.11.2020
Ida Marie Jahren	11.11.2020
Ida Marie Jahren	12.11.2020
Ida Marie Jahren	16.11.2020
Ida Marie Jahren	18.11.2020
Ida Taugard Bakken	23.11.2020
Ida Torp Amundsen	15.11.2020
Ida Westerheim	23.11.2020
Ina Halvorsen	12.11.2020
Inga Nordbye og Even Gulbrandsen	22.11.2020
Ingar Elstad	22.11.2020
Ingar Thørn	13.11.2020
Inger Laache	19.10.2020
Inger T. Johansson	16.11.2020
Ingerid Aamodt	21.11.2020
Inger-Marie Hauge	16.11.2020
Ingrid Frøysa	23.10.2020
Ingrid Greni	25.11.2020
Ingrid Margrete Halvorsen	17.11.2020
Ingrid Sokn Ertsås	27.10.2020
ingunn Holm	22.11.2020
Irene Hoel og Hallkjell Jensen	25.11.2020
Irene K og Tomas Furulund	23.11.2020
Irma Kartal	25.11.2020
Ivar Sannerud	16.11.2020
Ivar Sannerud	21.11.2020
Jan Christopher Schulze	14.11.2020
Jan Erik Horgen	26.10.2020
Jan Erik Horgen	26.10.2020
Jan Erik Horgen	28.10.2020
Jan Erik Horgen	06.11.2020
Jan Erik Horgen	06.11.2020
Jan Erik Horgen	18.11.2020
Jan Kamhaug	22.11.2020
Jan Steinar Gloslie	21.11.2020
Jarle Th. R. Nilsen	13.11.2020
Jeanette A. Fjellhammer	23.11.2020
Jeanette A. Fjellhammer	23.11.2020
Jeanette Henriksen	22.11.2020
Jeanette Viken	22.10.2020

Jenni	17.11.2020
Jens Kjell Aabø	19.10.2020
Joann Alice Kirkebø	24.11.2020
Johan Octavio Rød	20.10.2020
John Bakke	23.10.2020
John G Fallet	20.11.2020
John Inge Lorentsen	12.11.2020
John Inge Lorentsen	12.11.2020
Jon Are Haveråen-Brattås	23.11.2020
Jon Solberg	15.11.2020
Jonas Foyn-Bruun	11.11.2020
Jonas Foyn-Bruun	22.11.2020
Jonas Foyn-Bruun og Trond Andresen	22.11.2020
Jonas G. Arnesen	25.11.2020
Jostein Antonsen	24.11.2020
Juni Sletten	19.11.2020
Jøran Nordhammer	26.10.2020
Jørgen Jødahl	12.11.2020
Jørgen Kvernhaugen Norum	30.10.2020
Jørgen Norum	18.11.2020
Jørgen Norum	18.11.2020
Jørgen Rålm	20.11.2020
Jørn Pettersen	22.11.2020
Kai Pålmar Aaserud	18.11.2020
Karen Gjermundrød	10.11.2020
Karen Gjermundrød og Liz M Hoffsbakken	20.10.2020
Karen Sjødin	21.10.2020
Kari Alman-Kaas	25.11.2020
Kari Gjelsnes	31.10.2020
Kari Gjelsnes	31.10.2020
Kari Gjelsnes	31.10.2020
Kari Gjelsnes	31.10.2020
Kari Gjelsnes	31.10.2020
Kari Ø. Fossbakk	16.11.2020
Karin S N Leonhardsen	25.11.2020
Karoline I Grøndalen	25.11.2020
Karoline Rasmussen Aase	23.11.2020
Katrin Nordhus	17.11.2020
Kay Henning Kleverud	30.10.2020
Kay Holen	23.11.2020
Kenneth Jakobsen	24.11.2020

Ketil	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Kåsa	22.11.2020
Ketil Undbekken	22.11.2020
Kim Bach Christiansen	26.11.2020
Kim Silkebækken	22.11.2020
Kim Silkebækken	22.11.2020
Kine Elise Skadsdammen	22.11.2020
Kine Lien	23.11.2020
Kine Renate Lien	23.11.2020
Kine Renate Lien & Jonny Vestli	25.11.2020
Kirsti Jenny Bakke	23.11.2020
Kjel J. Nykmark	03.11.2020
Kjell J. Nykmark	28.10.2020
Kjell J. Nykmark	03.11.2020
Kjell J. Nykmark	03.11.2020
Kjell J. Nykmark	03.11.2020
Kjell J. Nykmark	03.11.2020
Kjell J. Nykmark	06.11.2020
Kjell Nykmark	04.11.2020
Kjell Nykmark	04.11.2020
Kjersti Linnéa Heberg	24.11.2020
Kjersti Rygh	25.11.2020

Kjersti Strøm Gjermundrød	23.11.2020
Kjersti Strøm Gjermundrød	25.11.2020
Kjersti Vatnan Ekman	24.11.2020
Knut Laache	25.11.2020
Knut Walle	15.11.2020
Knuyt Olav Dahl	28.10.2020
Kornelia Eger Foyn-Bruun	22.11.2020
Kristen Bakke	23.11.2020
Kristen Salberg	23.11.2020
Kristian Larsen	25.11.2020
Kristin Dahlstrøm	25.11.2020
Kristin Ramstad	10.11.2020
Kristin Ramstad	18.11.2020
Kristin S. Lillerud	24.11.2020
Kristine Pedersen	24.11.2020
Kurt Inge Nakken	22.11.2020
Kåre Rusten	14.11.2020
Laila Nykmark	23.11.2020
Lajla Marie Faane Sydtangen	23.10.2020
Lars Gjersøyen Rolstad	21.11.2020
Lars Gjersøyen Rolstad	21.11.2020
Lars Grøndalen	25.11.2020
Lars Grøndalen	25.11.2020
Lars Myhre	23.11.2020
Lars Olav Sundby	23.11.2020
Lars Stokstad	25.11.2020
Lars Terje Hellum	22.11.2020
Lars Terje Hellum	22.11.2020
Lars Terje Hellum	22.11.2020
Lasse Thorvaldsen	04.11.2020
Leif Betten	26.10.2020
Lena Godnes iversen	16.11.2020
Lena Holt	26.10.2020
Lene B. Gråberget	20.11.2020
Lianne Mares	30.10.2020
Lina Lund Aamodt	21.11.2020
Linda Langfoss Utgård	15.11.2020
Linda R Andersen	25.11.2020
Linda Ødemark	15.11.2020
Line Ramstad	03.11.2020
Line Ramstad	22.11.2020

Line Tanke Andersen	24.11.2020
Linn Amine Syversen	22.10.2020
Linn Marie Langseth	30.10.2020
Linn Sjøli	30.10.2020
Lisbeth Haveråen-Brattås	15.11.2020
Lise Kirkholt	15.11.2020
Lise Kirkholt	15.11.2020
Lise Kristensen	27.10.2020
Lise Monica Nygård	20.11.2020
Liv og Tor Sigvart Spigseth	31.10.2020
Liv Røst Hagen/Anton Wehinger	28.10.2020
Liv Sidsel Jacobsen	25.11.2020
Liv Tove Thorgersen	26.10.2020
Live Sigvartsen Stensby	22.11.2020
Liz Marlene Hoffsbakken	16.11.2020
Lone Tårstad	17.11.2020
Louis, 12 år	24.11.2020
Mads	16.11.2020
Magnus	23.10.2020
Maiken Rudi Moe	22.11.2020
Malin Izabela Larsen	12.11.2020
Marguerethe Stenersen	22.11.2020
Mari Drognes	31.10.2020
Mari Henrikke Vandsemb	25.11.2020
Mari Markussen Lunder	22.11.2020
Mari Risvik-Jellum	23.11.2020
Mari Sofie Hoel	22.11.2020
Marianne Bjørgum	23.11.2020
Marianne Duelien Myrvold	16.11.2020
Marianne Jenstad	19.11.2020
Marianne Lund Evensen	25.11.2020
Marianne Riiser	25.11.2020
Marianne Sjølie	24.11.2020
Marianne Stallvik Kråkmo	19.11.2020
Marie Landmark	22.11.2020
Marie Landmark	24.11.2020
Marie Landmark	24.11.2020
Marit W. Sætrom	19.11.2020
Marius Fjell	16.11.2020
Marius Fjell	16.11.2020
Marius Holm Enerud	22.11.2020

Marius Sjøli	25.11.2020
Markus Kampen-Linnerud	19.11.2020
Markus Myklebost	01.11.2020
Markus Wiederstrøm	22.11.2020
Markus Wiederstrøm, Jonas Foyn-Bruun, Trond Andresen	10.11.2020
Marlene Johnsrud	16.11.2020
Marte Bentsen	22.11.2020
Marte Gulbrandsen	29.10.2020
Marte Leinæs Torneby	23.11.2020
Marthe F Stokstad	15.11.2020
Marthe F Stokstad	15.11.2020
Marthe F Stokstad	15.11.2020
Marthe F Stokstad	15.11.2020
Marthe F. Stokstad	15.11.2020
Marthe Melbye Haugen	23.11.2020
Martin	19.10.2020
Martin	12.11.2020
Martin Bjerke	26.11.2020
Martin Jacob Furuseth	19.11.2020
Martin Kokkin	26.10.2020
Martin Næss	16.11.2020
Mats Myrvold	16.11.2020
Maud Birkrem	27.10.2020
Maud Birkrem, Svend-Erik Svendsen, Jørund Skjalg Svendsen og Vanessa Diaz Mendosa	26.11.2020
Mehmet Nuri Balci	29.10.2020
Merethe Bråthen	13.11.2020
Mette Ramstad Eidlaug	23.11.2020
Mette Thorvaldsen	22.11.2020
Mina	19.10.2020
Mina Thorvaldsen	23.11.2020
Mireille Caspari	24.11.2020
Mona Angelica Broch	22.11.2020
Monica Lystad	08.11.2020
Monica Welde	19.11.2020
Morten Botilsrud	25.11.2020
Morten Haugis	11.11.2020
Morten Jonassen	16.11.2020
Morten Munkelien	19.11.2020
Morten Veiby	22.11.2020
Nesten Vannverk	15.11.2020

Nils Kristian Vestengen	22.11.2020
Nils Ove Bredvold	25.11.2020
Nils-Morten Drevdal	25.10.2020
Nina Hestad	22.11.2020
Nina Iren Lindberg	16.11.2020
Ninni Aarhus Tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
ninni aarhus tranum	22.11.2020
Nora Grøndal	20.11.2020
Odd Martin Moen	25.11.2020
Odd Martinsen	27.10.2020
Odd Rune Simonsen	19.10.2020
Odd Rune Simonsen	11.11.2020
Odd-kjetil Sennerud	23.11.2020
Oddrun Espelund	25.11.2020
Ola Lystad	12.11.2020
Olav Bjerke	19.11.2020
Olav Harald Moe	19.10.2020
Olav Harald Moe	29.10.2020
Olav Johan Nesland	22.11.2020
Olav Nikolai Kvarme	17.11.2020
Ole Andreas Sørli-Sidselssønn	23.11.2020
Ole Einar Stokstad	25.11.2020
Ole Fredrik	15.11.2020
Ole Kristian Haugen	25.11.2020
Ole Morten Jahren	19.11.2020
Ole Morten Jahren	24.11.2020
Ole Morten Rønne	24.11.2020
Ole Petter Lund	23.11.2020

Ole Øistein Johansen	22.11.2020
Ole-Sverre Midling-Hansen	25.11.2020
Patrick Grøndalen	23.11.2020
Per Anders Folmo	22.11.2020
Per Hansen	26.10.2020
Per Sollihagen	19.11.2020
Pia Gundersen	15.11.2020
Prans Jaktlag v/ Sigvardt Pran	22.11.2020
Pål Harald F Slemdal	31.10.2020
Pål Henrik Enger Finstad	19.10.2020
Pål Holen	19.11.2020
Pål Jørgen Braskerud	27.10.2020
Pål Thomas Holm	19.11.2020
Ragnhild HW Sørensen	22.11.2020
RAGNVALD HALSET	23.11.2020
Randi Holmberg	03.11.2020
Rebecca	19.11.2020
Remi Rød	11.10.2020
Rigmor Birkeland	16.11.2020
Roar Dehli	13.10.2020
Roar Dehli	14.10.2020
Roar Dehli	14.10.2020
Roar Dehli	01.12.2020
Roar Johnsen	19.11.2020
Robert Kristiansen	25.11.2020
Robert Kristiansen	25.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	22.11.2020
Robert Tranum	23.11.2020
Rolf Erik Dybli Raaden	14.10.2020
Rolf Erik Dybli Raaden	31.10.2020
Rolf Erik Dybli Raaden	31.10.2020
Ronny Foss	22.11.2020
Ronny Foss	25.11.2020
Roy Theodorsen	12.11.2020
Rune Ellegård	22.11.2020
RUNE HAMMER	16.11.2020

Rune Tranum	14.10.2020
Rune Vintervoll	22.11.2020
Rune Wasshaug	19.11.2020
Rønnaug Knudsen	28.10.2020
Sarah Børven	19.11.2020
Sarah Børven	19.11.2020
Sarah Børven	19.11.2020
Sarah Børven	19.11.2020
Sarah Børven	23.11.2020
Sigbjørn Mostue	19.11.2020
Sigfrid Martinsen og Reidar Førre-Larsen	23.11.2020
Sigurd Ugland	23.11.2020
Sigurd Vestli	13.10.2020
Sigvart Midling-Hansen	22.11.2020
Silje e s øktner	23.11.2020
Silje Jeanette Caspersen	20.11.2020
Simen Simonsen	25.11.2020
Sindre Karevoll	22.11.2020
Sindre Kristoffersen	25.11.2020
Siri Kleve	21.11.2020
Siv B. Thorshaug	25.11.2020
Siv Jahren Røine	22.11.2020
Sivert Røseid	18.10.2020
Solveig Jonassen	16.11.2020
Sonja Balci	21.10.2020
Sonja Balci	21.10.2020
Sonja Balci	26.10.2020
Sonja Balci, Mehmet Nuri Balci og Isabel Balci	16.11.2020
Stein O Kvarme	16.11.2020
Stein Vegard Leidal	23.11.2020
Steinar Wist	22.11.2020
Stenberg Sissel	28.10.2020
Stephan Dines Bålerud	15.11.2020
Stian Branting Dalland	22.11.2020
Stian Nilsen	23.10.2020
Stig Gunleiksrud	25.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020

Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	10.11.2020
Stig Schjervheim	25.11.2020
Stig Sydtangen	25.10.2020
Stina Tanke Arstad	15.11.2020
Stine Karlstad	11.10.2020
Ståle Kjone	26.10.2020
Sunniva Taule Foss	15.11.2020
Susanne Angel Anshus	12.11.2020
Susanne Angel Anshus	24.11.2020

Susanne Rotnebo	17.11.2020
Susanne Rotnebo	17.11.2020
Svein Erik Hellum	25.11.2020
Svein Ivar Thoresen	18.11.2020
Svein Kisen Dalbakk	31.10.2020
Svein Kåre Hageberg	24.11.2020
Svein Lindahl	24.11.2020
Sveinung Oppegaard	23.11.2020
Svenn Orskaug	03.11.2020
Svenn Orskaug	03.11.2020
Svenn Orskaug	03.11.2020
Svenn Orskaug	03.11.2020
Svenn Orskaug	03.11.2020
Svenn Orskaug	05.11.2020
Svenn R. Gundersen	25.11.2020
Synnøve Hagvåg	25.11.2020
Tale Korsmo Mælum	12.11.2020
Taran Neslow	20.11.2020
Terje Andersen	10.11.2020
Terje Embla	17.11.2020
Terje Martinsen	25.11.2020
Terje Øverby	15.11.2020
Thays Kopelvski	25.11.2020
Thea Fossum Sunde	15.11.2020
Thomas andersen	09.11.2020
Thomas Andersen	24.11.2020
Thomas Andersen	25.11.2020
Thomas Fjeldberg	29.10.2020
Thomas Fjeldberg	17.11.2020
Thomas Fjeldberg	22.11.2020
Thomas Haug	24.11.2020
Thomas Schmidtke	25.11.2020
Thomas Schmidtke	25.11.2020
Thomas Schmidtke	25.11.2020
Thor Barkvoll	25.11.2020
Thorben Betten	09.11.2020
Thorben Betten	09.11.2020
Thorben Betten	09.11.2020
Thorben Betten	09.11.2020
Thorben betten	09.11.2020
Thorben Betten	22.11.2020

Thorben Betten	22.11.2020
Thorleif Brustad	01.11.2020
Thorleif Brustad	01.11.2020
Tina Silkebækken	21.11.2020
Tine Hauge Enerud	25.11.2020
Tom Astra	27.10.2020
Tom Hagen	24.11.2020
Tom Lund	20.11.2020
Tom Lund	21.11.2020
Tom og Anne Line Bråthen	22.11.2020
Tom Ove Andersen	05.11.2020
Tom Vidar Hoel	23.11.2020
Tom Westerheim	19.11.2020
Tom-Daniel Karlstad	12.10.2020
Tom-Daniel Karlstad	12.10.2020
Tommy Holmen	13.10.2020
Tommy Jonassen	19.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tom-Ola Thorvaldsen	22.11.2020
Tone K. B. Brustad	22.11.2020
Tone Merete Sønsterud	13.11.2020
Tony Carl Jensen	18.11.2020
Tony Jensen	22.11.2020
Tor Arne Andersen	12.11.2020
Tor Arne Andersen	19.11.2020
Tor Vegard Grytten	19.11.2020
Tor Vidar Dønnessen	22.11.2020
Tora Cathrine Vestvold	20.10.2020
Torbjørg Gåsland	28.10.2020
Torbjørg Muri	24.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020
Tord Tranum	22.11.2020

Tore Vidjeland	19.11.2020
Torill Scharning	13.10.2020
Tormod Øktner	22.11.2020
Tove Elise Ihler	22.11.2020
Tove H. Jahren	23.11.2020
Tove Irene Steen	26.11.2020
Tove Selbæk	24.11.2020
Trine-Lise Løvaas	13.10.2020
Trine-Lise Løvaas	22.10.2020
Trond Andresen	22.11.2020
Trond Ingvaldsen	12.11.2020
Trond Karlsen	19.11.2020
Trond Pedersen	28.10.2020
Trond Qvale	23.11.2020
Truls Erik Paulsen	23.11.2020
Urd Myklebost	19.11.2020
Vebjørn Remme	20.11.2020
Vegard Solberg	19.11.2020
Vera Melby Holm	15.11.2020
Veronica Indset	23.11.2020
Veronika Wæraas	16.11.2020
Vetle O Rønning	22.11.2020
Vibeke Kaasin Tørvik	19.11.2020
Vidar Gulbrandsen	15.11.2020
Vidar Nilsen	24.11.2020
Vinjar Tufte	25.11.2020
Vivi Ann Ø. Aaserud	18.11.2020
Vivi Rossow	26.10.2020
Vivian H. Randem	15.11.2020
Wenche Holt	15.11.2020
Wenche Merete Borgen	23.11.2020
Wencke Grimstad	24.11.2020
Willy Hansen	25.11.2020
Øivind Andersen	18.11.2020
Øivind Østby-Berntsen	16.11.2020
Ømer tikir	19.11.2020
Ørjan Rogne Rise	25.11.2020
Øystein Hanevik	16.11.2020
Øyvind Rydland	15.10.2020
Åse Birgitte Skjærli	25.11.2020