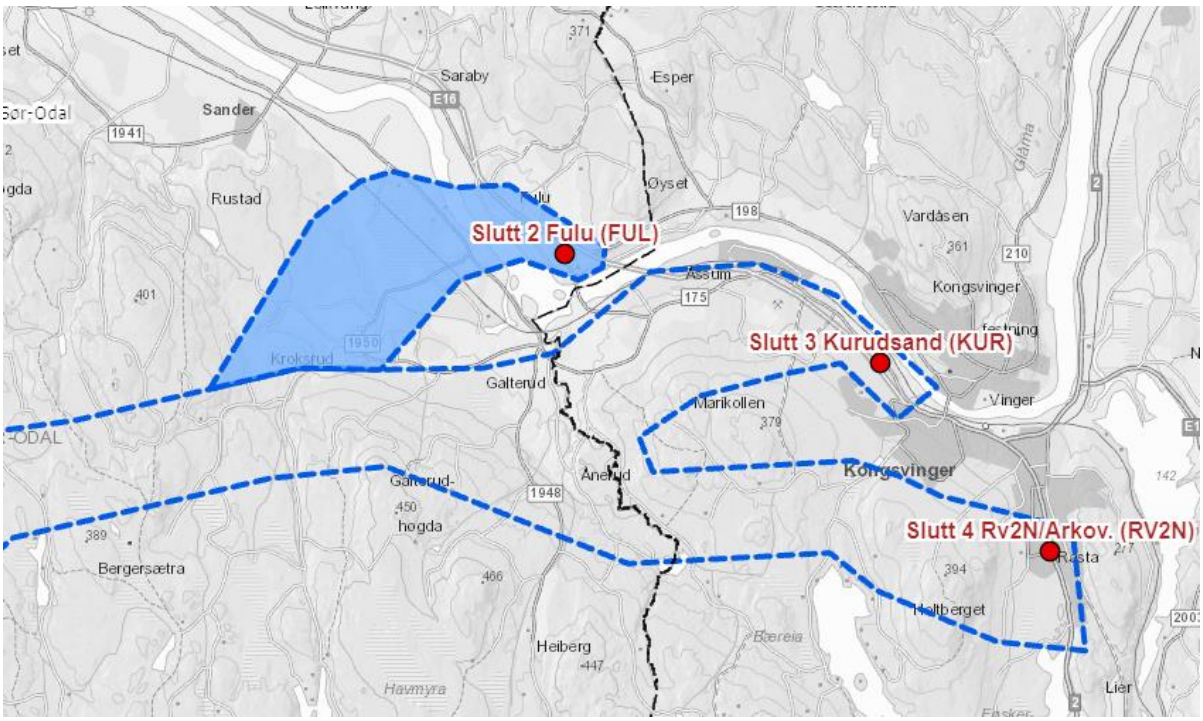


18.11 | 21

Oppsummering merknader til utvidelse av utredningsområde korridor C til Fulu

Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6

Uttalelser til høring og offentlig ettersyn av forslag utvidelse av utredningsområde til Fulu

NyeVeier

Oppdragsnr:	1350039886
Oppdragsnavn:	E16 Kongsvinger – E6
Dokument nr.:	Dok-C-012
Filnavn	Dok-C-012 Oppsummering merknader til utvidet utredningsområde CN40

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	18.11.2021		KAPE/SRS		SRSLIL

Innhold

1 Innledning 4
2 Oversikt over avsendere 5
2.1 Myndigheter 5
2.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger 6
2.3 Privatpersoner 6
3 Sammendrag av merknader 7
3.1 Myndigheter 7
3.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger 17
3.3 Privatpersoner 23
4 Oppsummering 27

1 Innledning

Etter gjennomført Verdianalyse og anbefaling fra Nye Veier, har styret i Interkommunalt plansamarbeid (IKP) høsten 2021 vedtatt å konsekvensutrede og utarbeide planforslag for alternativ CN40 fra Nybakk til Fulu. Deler av alternativet ligger utenfor tidligere fastsatt utredningsområde for korridor C. Varsel om høring av forslag til utvidelse av utredningskorridor CN til Fulu ble kunngjort 21. september 2021, med høringsfrist 2. november 2021.

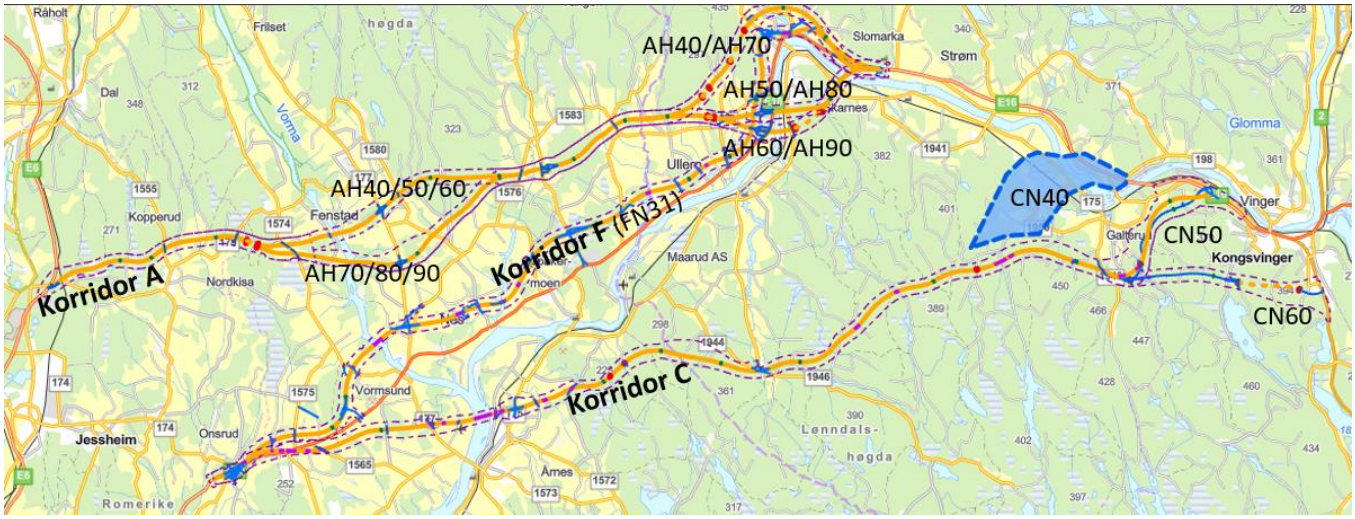
Innspill og uttalelser er mottatt pr e-post.

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

Bakgrunn for høringen:

Kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger har etablert et interkommunalt plansamarbeid (IKP) for Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6 i henhold til plan- og bygningsloven kapittel 9, med et styre som består av ordførerne i de berørte kommunene. Planarbeidet gjennomføres i samarbeid med Nye Veier. Den 16. desember 2020 behandlet og fastsatte styret planprogrammet for Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6. En utvidelse av utredningskorridor C påvirker ikke innholdet i planprogrammet.

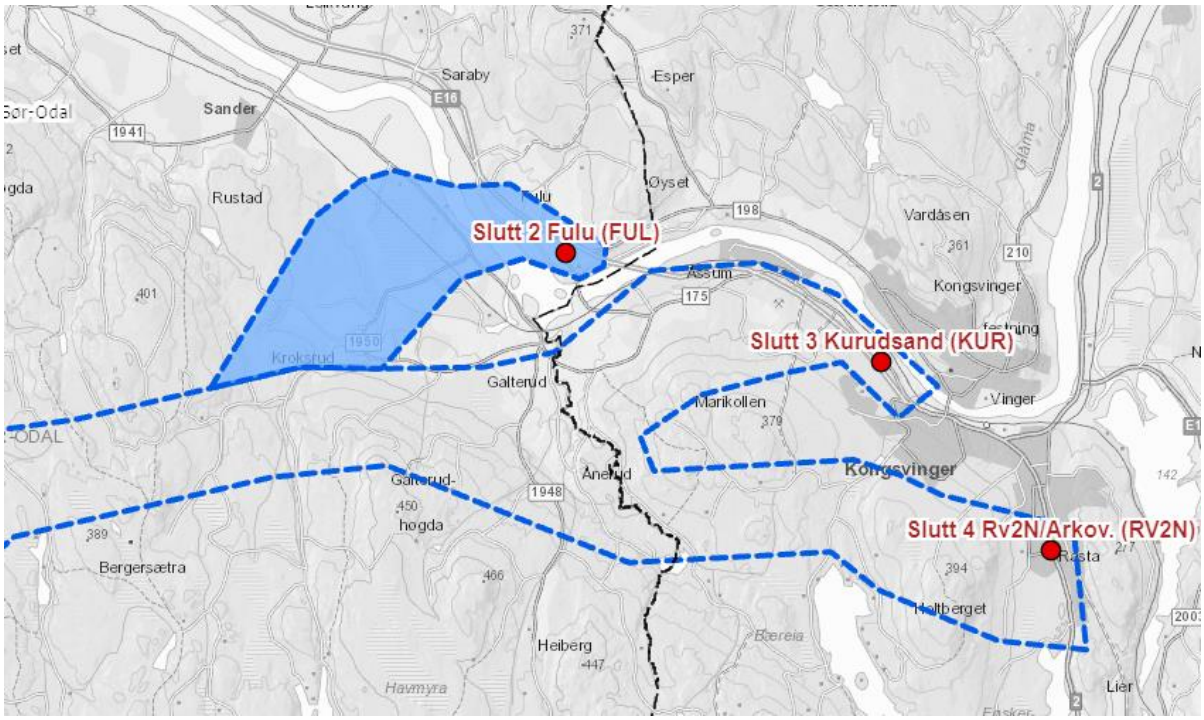
Om utredningsområdet og behov for utvidelse:
Som beskrevet i planprogrammet, besluttet styret i september 2020 at korridorene A, B, C og F (langs dagens E16 mellom Slomarka og Nybakk) utgjør området for videre utredning. Konsekvensutredningene for alternativer innenfor disse korridorene er gjennomført og resultatet av konsekvensutredningene har vært en del av beslutningsgrunnlaget for styret i IKP knyttet til videre prosess. Styret vedtok 29.april 2021 å utarbeide planforslag for alternativer i tre av de fire korridorene som er utredet. Vedtaket omfattet 2 varianter av C-korridor, 6 varianter av A-korridor og ett alternativ for F-korridor basert på Statens vegvesens siste reguleringsgrunnlag. Konsekvensutredning av dette F-alternativet pågår (FN31).



Figur 1 Alternativer det utarbeides planforslag for jf. styrevedtak 29. april (AH40, AH50, AH60, AH70, AH80, AH90, FN31, CN50, CN60), og foreslått utredningsområde for CN40 med blå skravur.

I tillegg ble det den 2 september vedtatt full konsekvensutredning (KU) av alternativet CN40, etter anbefaling fra Nye Veier. Dette alternativet kom inn igjen i vurdering på bakgrunn av utført Verdianalyse ferdigstilt i juni 2021. Verdianalysen er en ekstern vurdering bestilt av Nye Veier for kvalitetssikring av faglige vurderinger og anbefalinger. Nye Veiers anbefaling var begrunnet med vurderinger etter Verdianalysen av prissatte konsekvenser som trafikkmengder, trafikantnytte og investeringskostnader. Disse beregningene viste at en løsning med en tilknytning til eks. 4.felts E16 i Kongsvinger vest for Fulu har potensiale til å kunne bli et nytt planalternativ med best nytte pr budsjettkrone (NNB, som er et viktig kriterium ved prioritering av samferdselsprosjekter. For å undersøke dette potensialet nærmere og få et godt sammenligningsgrunnlag, må alternativet bearbeides videre og konsekvensutredes på samme nivå som øvrige planalternativer.

Alle CN-alternativer har startpunkt på Nybakk i Ullensaker kommune. For å sikre framdrift på høring av planforslagene vedtok styret den 21.oktober å utarbeide planforslag for CN40 parallelt med konsekvensutredningen.



Figur 1 Illustrasjon av forslag til utvidelse av utredningsområde korridor C med sluttpunkt på Fulu

2 Oversikt over avsendere

2.1 Myndigheter

- Statsforvalteren i Innlandet
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Innlandet fylkeskommune
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Bane NOR

- Statnett
- Statens vegvesen
- NVE

2.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger

- Elvia
- Norges Lastebileier-forbund
- Glåmdal Interkommunale Renovasjonsselskap IKS
- Tollhaugvegen veglag
- Galterud grenderåd
- Galterud skytterlag
- Tillitsvalgte i Glommen Mjøsen Skog SA i Vinger Odal

2.3 Privatpersoner

- Hans Kristian og Gunlaug K Kollsrud
- Carl Peter Kirkebø

3 Sammendrag av merknader

Uttalelsene er oppsummert gruppevis som vist i kapittel 2 og kommentert med utgangspunkt i foreliggende kunnskap om og status i prosjektet. Innspill fra tidligere høringer tas også med videre i planarbeidet.

3.1 Myndigheter

Statsforvalteren i Innlandet	**Kommentar**
Den foreslåtte utvidelsen av utredningsområdet berører en rekke hensyn av nasjonal og regional betydning. Innenfor deres fagområder omfatter dette naturmangfold, vassdragshensyn, en ekstra kryssing av Glomma og dermed økt totalbelastning på vassdraget, jordvern, og nasjonale målsettinger om redusert klimagassutslipp. Det vil være utfordrende å finne en veilinje innenfor den utvidete korridoren som ikke får virkninger for viktige nasjonale hensyn. Statsforvalteren forutsetter at virkninger for viktige nasjonale interesser synliggjøres i konsekvensutredningen, og vektlegges ved valg av framtidig veiløsning.	Dette alternativet skal utredes på lik linje med de andre alternativene som er konsekvensutredet, og viktige nasjonale interesser vil bli synliggjort i konsekvensutredningen. Det utarbeides en egen tilleggsutredning samlet for alle fag for CN40. Resultatene fra utredningen sammenstilles med resten av alternativene i samlet konsekvensutredning.
<u>Naturmangfold</u> Statsforvalteren opplyser at området berører flere verdifulle naturtyper og habitater for arter, og lister opp registrerte arter og naturtyper i området. Ved en konsekvensutredning må naturverdiene kvalitetssikres i felt, og det bør søkes etter andre naturverdier som ikke er registrert. <u>Vassdrag</u> Innenfor korridor C40 er det også mange registrerte naturtyper i tilknytning til vassdrag som har enten stor eller svært stor verdi. Dette er i stor grad flommarkskog, noe	<u>Naturmangfold og vassdrag</u>: Informasjon om verdier i området tas til orientering. CN40 undersøkes i felt på lik linje med de andre korridorene.

som er viktig å bevare også med tanke på vassdragsmiljøet. Dersom en trase i denne korridor velges vil en måtte krysse Glomma med ei ny bru. Det er da viktig å velge en brutype som både i byggefase og driftsfase har minst mulig påvirkning på vassdraget. Plan- og utredningsarbeidet må i tilstrekkelig grad utrede konsekvensene og ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de miljømålene som er fastsatt. Nye inngrep og ny aktivitet i området må vurderes etter vannforskriften § 12 dersom dette kan gi påvirkninger som fører til en varig forringelse av tilstanden i vannforekomsten eller gjør det vanskeligere å nå miljømålene. Utredningsarbeidene knyttet til alternativet må skaffe tilveie nok og relevant kunnskap til at §12 vurderingene kan gjøres på godt grunnlag. Ut over de bestemmelser som vil bli satt for å ivareta vannmiljøet i kommende kommunedelplaner og reguleringsplaner, forutsetter Statsforvalteren at alle midlertidige og permanente inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. forskrift 2004.11.15 nr.1468 om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven.	Dette konsekvensutredes i tilleggsutredningen for CN40, og følges opp i arbeidet med planforslaget.
<u>Jordvern</u> Utvidelsesområdet berører jordbruksareal på begge sider av Glomma. Statsforvalteren forventer at arealbeslag beregnes på lik linje med andre korridoralternativ, og at skadereduserende tiltak for jordressurser utredes.	<u>Jordvern</u>: Arealbeslag beregnes på samme måte som andre alternativ som inngår i konsekvensutredningen.
<u>Klima</u> Statsforvalteren viser til nasjonale målsettinger om redusert klimagassutslipp.	<u>Klima</u>: Klima er et utredningstema og utredes på samme måte som andre

For å nå målet om et lavutslippssamfunn i 2050, må hensynet til klimagassutslipp og energibruk være sentralt i beslutninger om lokalisering, byggemåte og utforming av bebyggelse, infrastruktur og tjenester. Statsforvalteren forventer at dette vektlegges i planarbeidet.	alternativ som inngår i konsekvensutredningen.

Statsforvalteren i Oslo og Viken	**Kommentar**
Statsforvalteren i Oslo og Viken viser til at hele utvidelsen ligger i Innlandet fylke og at saken er sendt dem til informasjon. De anser at de ikke skal gi uttalelse til denne utvidelsen.	Innspillet tas til orientering.

Innlandet fylkeskommune	**Kommentar**
Fylkeskommunen har gjort følgende vedtak i forbindelse med høring av utvidelse av utredningsområde: *1. Fylkesutvalget mener at ambisjonen om stor grad av medvirkning og en best mulig plan for E16 Konsvinger-E6 i for stor grad er preget av Nye Veiers overordnete målsettinger for planarbeidet, der viktige innspill og synspunkter fra fylkeskommunens side ikke har blitt tilstrekkelig utredet og realitetsbehandlet.* *Fylkesutvalget viser bl.a. til innspill og kommentarer i forbindelse med oppstart av planprogrammet, i brev den 13. april 2021 samt gjennom løpende tilbakemeldinger i planprosessen, der vi har bedt Nye Veier om å optimalisere F-korridoren med tanke på å gjøre denne mer aktuell som et alternativ for ny E16 mellom Kongsvinger og E6.* *2. I lys av punkt 1, mener fylkesutvalget det er uheldig at det nå, etter at silingen av korridorer er ferdig og planprogrammet er fastsatt, fremmes et forslag om utvidelse av*	1.Innspillet om medvirkning tas til orientering. Vedrørende optimalisering av F-korridoren: Alternativene FN10 og FN20 er utarbeidet og konsekvensutredet med bakgrunn i et ønske om å få fram de beste alternativene i F-korridoren. FN30 ble også utredet av ikke prissatte konsekvenser for å kunne sammenligne denne med de andre alternativene. Etter styrets vedtak 29.april er denne noe justert, og har fått navnet FN31. FN31 er også fullt utredet og vil inngå som et av alternativene som legges ut på høring. Andre alternativer/kombinasjonslinjer, som for eksempel varianter av det som nå omtales som AF, var med tidlig i arbeidet, men ble forlatt tidlig i silingsfasen fordi den ville gi nye inngrep i uberørte områder og ble vurdert som mer konfliktfylt enn alternativer det er gått videre med. For mer kunnskap om dette vises til møte med fylkeskommunene 13.10.21 og notat datert 7.10.21 som svarer ut fylkeskommunenes innspill underveis i planarbeidet.

planområdet for korridor C med ny bru over Glomma i området ved Fulu, bl.a. med begrunnelse i verdianalysen for prosjektet. *3. Fylkesutvalget vil, med utgangspunkt i punkt 2 i vedtaket, be om at Nye Veier optimaliserer F-korridoren, på samme måte som for C-alternativet, og at det legges fram en egen sak for styret for interkommunalt plansamarbeid, før høringsforslaget for kommunedelplan for ny E16 blir sendt på høring. Vi viser her til vårt brev den 13. april 2021.* *4. Fylkesutvalget mener at veitraseplanlegging innenfor utredningsområde CN40 må ta særlig hensyn til automatisk fredet gravfelt id 89833, mangel på slikt hensyn vil skape grunnlag for en innsigelse.* *5. Ny trasè E16 i område CN40 kan komme veldig nær flere godt bevarte kulturhistoriske bygningsmiljøer, samtidig kan traseen ha stor påvirkning i det helhetlige landskapsbildet. Utbygging innenfor området vil ytterligere fragmentere den gamle Kongevegen. Med et stort inngrep i automatisk fredete kulturminner, flere bygningsmiljøer og et helhetlig landskap kan nasjonale verdier blir berørt.*	2. Prosjektet er opptatt av å kvalitetssikre sitt arbeid og kunne ta et steg tilbake når det er nødvendig. CN til Fulu blir vurdert til å ha så stort potensiale at det er valgt å utrede dette alternativet til samme nivå som de andre alternativene. 3. Se punkt 1 vedrørende optimalisering av F-korridoren og hvordan evt kombinasjonsalternativer er håndtert så langt i prosjektet. Viser ellers til styrets behandling av hvilke alternativer det skal utarbeides planforslag for (29.april 2021, samt 20.oktober 2021), der styret også har avklart at det er de alternativene som skal på høring. Evt innspill om kombinasjonsalternativer vurderes etter at høringen er gjennomført. 4. Automatisk fredet gravfelt id 89833 søkes så langt mulig unngått. Evt konsekvenser for automatisk fredet gravfelt vurderes på korridornivå, med utgangspunkt i eksempellinje, slik andre alternativer er vurdert. Når tiltaket er definert i reguleringsplanfasen, vil konsekvensen for det enkelte kulturminne bli fullt konsekvensutredet. 5. Informasjon om verdier tas til orientering. Tema kulturmiljø og landskapsbilde i tilleggsutredningen for CN40 vil også omtale konfliktnivået til kulturhistoriske bygningsmiljøer og helhetlig landskap.

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	**Kommentar**
DMF kan ikke se at den foreslåtte utvidelsen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift som ikke er omtalt tidligere. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte	Innspillet tas til orientering.

ytterligere uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. DMF har derfor ikke ytterligere merknader til utvidet utredningsområde.	

Statens vegvesen (SVV)	**Kommentar**
SVV viser til sitt innspill ved varsel om oppstart av hele strekningen, der de påpekte verdien av eksisterende vegkapital; eksisterende fire felt mellom Kongsvinger og Slomarka. Mener at argumentasjonen for å bygge ny veg i urørt terreng på hele strekningen må være overbevisende når det allerede finnes en eksisterende firefelts veg på strekningen mellom Slomarka og Kongsvinger. SVV forutsetter at alle alternativene må behandles som likeverdige alternativer i denne fasen. I F-alternativet bør mulighet for forbedringer eller justert trase, evt som kobling til alternativ A, vurderes. SVV viser til at løsningen forutsetter ny bru over Vorma nær eksisterende Gulli bru, samt ombygging av krysset ved Fulu. De forutsetter at nytt kryss ved Fulu blir planlagt som to-plans kryss.	Konsekvensene av CN40 vil bli utredet på lik linje med de andre alternativene, og inngå i sammenstilt konsekvensutredning. Metodisk følger konsekvensutredningen metode fra SVV håndbok V712, etter metoden kan eksisterende vegkapital ikke vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske sammenstillingen. Det er imidlertid laget en egen fagrapport: Hensyn til allerede utbygd vei – der både prissatte og ikke-prissatte verdier på allerede utbygde strekninger er vurdert. Resultatene fra denne fagrapporten inngår som en del av andre beslutningsrelevante analyser som inngår i vurderingen før prosjektet gir sin anbefaling (i samlerapport konsekvensutredning). De ulike alternativene berører ulike verdier knyttet til «urørt terreng». Det kan være produksjonsskog, myrområder, ravinedaler og andre naturverdier, friluftsområder mv. Vi viser til fagrapportene for de ikke-prissatte fagene og samlet konsekvensutredning for sammenligning av planalternativene. Alternativene FN10 og FN20 er utarbeidet og konsekvensutredet med bakgrunn i et ønske om å få fram de beste alternativene i F-korridoren. FN30 ble også utredet av ikke prissatte konsekvenser for å kunne sammenligne denne med de andre alternativene. Etter styrets vedtak 29.april

	er denne noe justert, og har fått navnet FN31. FN31 er også fullt utredet og vil inngå som et av alternativene som legges ut på høring. Varianter av F som går lenger nord og vest og tilsvarer det som nå omtales som kombinasjonslinjer av A og F, var med tidlig i arbeidet. Disse ble ikke videreført. Aktuell løsning for CN40 er at ny E16 gjøres gjennomgående ved å koble seg til dagens E16 ved Fulu og videre øst mot Kongsvinger. Dagens E16 fra Skarnes i nord blir lagt om og kobles til rundkjøring i eksisterende ruterkryss på Fulu. Kryss på denne veiklassen skal i henhold til håndbok N100 bygges som «forkjørsregulert T-kryss eller planskilt kryss». Det vil derfor være nødvendig å søke om fravik for å koble dagens E16 til rundkjøring i ruterkrysset Fulu.

Bane NOR	**Kommentar**
Bane NOR opplyser at en trase i utvidet utredningsområdet medfører kryssing av jernbane på strekningen mellom Sander og Galterud. Bane NOR viser til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og effektpakken kombitransport Oslo-Narvik. To av prosjektene som ligger inne her er forlengelse av krysningssporet på Sander og på Galterud. Som ledd i forannevnte planlegges det bl.a. etablert ny planfri kryssing av jernbane i Sander slik at dagens planovergang med jernbanen i Rønningsvegen blir sanert. En eventuell kryssing av jernbanen som dette varselet indikerer må ta hensyn til både eksisterende jernbane og planlagte	Innspillet vedrørende aktuelle tiltak krysningsspor på Sander og Galterud tas til orientering, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet. Vi tar innspillet vedrørende båndleggingssonen med oss til når båndleggingssonen for selve kommuneplanforslaget skal settes. Mulige konsekvenser for jernbanen vil bli belyst. Dette er presisert i kapittel 8.10.4 i fastsatt planprogram. Forslag til bestemmelser knyttet til jernbane og båndleggingssoner framgår av planforslaget ut på høring.

jernbanetiltak. Se for øvrig vårt brev av 13.11.20 der andre jernbaneprosjekter på Kongsvingerbanen er belyst. Bane NOR viser også til deres tidligere uttalelser, og innspill underveis i møter vedr. bruk av båndleggingssoner med bestemmelser for å sikre ny vegkorridor. Det er avgjørende for Bane NOR at eksisterende og planlagte jernbanearealer og –funksjoner, samt muligheten for en videreutvikling av disse, ivaretas i det videre planarbeidet. Det forutsettes også at jernbane unntas fra båndleggingsbestemmelsene. Jernbaneloven §10 angir 30 meter byggegrenser målt fra spormidt, og vi forutsetter planens konsekvenser for jernbanen belyses og ev. avbøtende tiltak sikres.	

Statnett	**Kommentar**
De foreslåtte planområdet berører eksisterende 132 kV-ledning mellom Skarnes og Kongsvinger transformatorstasjoner. Ledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd. Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i kommuneplan/reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og	Innspill om korridorens berøring med eksisterende anlegg tas til orientering. 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 foreligger forslag til kommunedelplanløsning.

tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6). Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene: *Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.* Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningen Skarnes - Kongsvinger er totalt 24 meter bredt, 12 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. Arbeid nært spenningssatt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr. Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.	Innspill om ROS-analyse tas til orientering, det skal utarbeides ROS for CN40 slik det er utarbeidet for de andre alternativene det utarbeides planforslag for til høring og offentlig ettersyn.

Statnett ber om at publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningssatt. Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg. Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.	Statnett er en naturlig høringspart.

NVE	**Kommentar**
NVE viser til tidligere innspill ved planoppstart og høring av planprogram, og ber om at innspillene her tas med videre. NVE viser videre til innspill fra Statsforvalteren i Innlandet og Statnett vedrørende hensynet til vassdragsmiljø i Glomma og regionale nettanlegg. Den foreslåtte utvidelsen av utredningsområde for korridor C legger opp til kryssing av Glomma rett nedstrøms Kongsvinger kraftverk. Eksisterende 4-felts E16 krysser Glomma motsatt veg rett oppstrøms kraftverket. I tillegg planlegger Bane NOR bygging av nytt vekslingsspor for Kongsvingerbanen ut mot Glomma ved 4-feltsbrua for E16. Dette betyr at det lokalt i dette området er etablert relativt mange store vassdragsanlegg i Glomma. Løsninger for å knytte seg til eksisterende 4-felt nord for Glomma bør sees i sammenheng med korridorer som ender opp i Slomarka (A og F), slik at unødvendige kryssinger av vassdraget unngås. Påkobling av korridor C	Innspill fra tidligere høringer tas med videre i planarbeidet. Konsekvenser av korridor CN40 utredes på lik linje med andre alternativer. Dette utarbeides som en tilleggsutredning, som så innarbeides og sammenstilles med de andre utreda alternativene. Dette gjelder også forholdet til vassdrag. Det ble gjennomført et møte med NVE 26.oktober 2021. Det ble bla avklart at på bakgrunn av NVEs innspill blir det tatt inn et avsnitt om sumvirkninger jfr vannressursloven i planbeskrivelsen for alle planforslagene.

til eksisterende E16 ved Kongsvinger bør fortrinnsvis skje sør for Glomma av hensyn til samlet virkning for Glommavassdraget.	

3.2 Organisasjoner, næringsliv, lag og foreninger

Elvia	**Kommentar**
Elvia viser til opplysninger gitt som uttalelse ved varsel om oppstart av planarbeidet og har ingen ytterligere merknader.	Tas til orientering. Vi tar med oss innspillet fra varsel om oppstart videre i planarbeidet

Norges Lastbileier-Forbund (NLF)	**Kommentar**
NLF viser til punkter som bør vektlegges før trasé velges: • Trafikantene har ventet for lenge på en mer trafikksikker veg som også gir kortere kjøretid. • Svært mange vogntog kjører til eller fra fv.24 gjennom Odal. • E16 Slomarka-Kongsvinger er sju år gammel og bør gjenbrukes. Norges Lastebileier-Forbund er opptatt av at det er viktig at en klarer å samle flest mulig om et vedtak, slik at utbyggingen kan starte.	Innspillet tas til orientering

Glåmdal Interkommunale Renovasjonsselskap IKS (GIR IKS)	**Kommentar**
GIR IKS ønsker å gjøre oppmerksom på at de driver et relativt stort avfallsmottak «midt i» det foreslåtte området for ny kryssing av Glomma. I tillegg er det på et nedlagt deponi i området som vil kunne medføre store kostnader til «sanering» ifm. en evt. veiutbygging i dette området. En kryssing i dette området vil få store konsekvenser for avfallshåndteringen i alle fire eierkommuner. GIR IKS er på ingen måte negative til evt. å flytte virksomheten, men det forutsetter at et nytt avfallsanlegg står ferdig for noen andre sin kostnad den dagen flyttingen skal skje.	Innspillet tas til orientering. Prosjektet er kjent med plassering av avfallsmottak og deponi og vurderer mulige løsninger for ny E16 i området også i forhold til dette anlegget.

Tollhaugvegen veglag	**Kommentar**
Bekymret for at konsekvensutredningen ikke får hensyntatt alle viktige forhold på grunn av tidspress.	Innspillene i merknaden tas til orientering og øker vår lokalkunnskap, og vi tar med oss dette i det videre planarbeidet.

Tollhaugvegen veglag mener at samfunnsnytten av å gjenbruke allerede bygget vei mellom Kurudsand og Slobrua er størst. Det er viktig at alle kostnadene blir tatt med i det totale regnestykket, da kostnader for kulturhistoriske, jordvernmessige og økonomiske kostnader for den allerede utbygde strekningen. Veglaget forteller også at CN40-alternativet er 7,2 km lengre enn F20, som gir en betydelig ekstra kostnad, samt at den beslaglegger 420 daa mer jord enn F20 (60m korridor). CN40 overfører betydelig mindre trafikk til ny E16 enn F20, og mener at Nord-Odal, Sør-Odal og deler av Nes, ikke får nytte av veien. En CN40 trasé vil innebære en rasering av hele grendesamfunnet på Galterud og Hernesmoen – og ikke bare deres områder (Bjørnberget, Tollhaugen, Lier, Krogsrud, Møllhaug og Hiråsen).	Metodisk følger konsekvensutredningen metode fra SVV håndbok V712, etter metoden kan eksisterende vegkapital ikke vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske sammenstillingen. Det er imidlertid laget en egen fagrapport: Hensyn til allerede utbygd vei – der både prissatte og ikke-prissatte verdier på allerede utbygde strekninger er vurdert. Resultatene fra denne fagrapporten inngår i totalvurderingen før prosjektet gir sin anbefaling (arbeidet med måloppnåelse og anbefaling er omtalt i samlerapport konsekvensutredning).
<u>Konsekvenser for lokalsamfunnet</u> Trasévalget CN40 får uopprettelige konsekvenser for hele Vestroa på Galterud og for området Hernesmoen og Furumoen. Veglaget påpeker også at veitraséen utenfor deres nærområde, både går over store viktige myrområder, en skytterbane, et gårdsgartneri, og tett ved idrettsanlegget og forsamlingslokalet på Furumoen, som foruten å fylle sentrale samfunnsfunksjoner for dagens befolkning også har en bygning med stor kulturhistorisk verdi, nemlig en autentisk dansepaviljong fra medio 1900-tall. Det flotte bade- og friluftsområdet Mellandstranda ved Glåma med Bremerholmen og de andre øyene vil ved en utbygging av CN40-alternativet bli klemt sammen av to bruer og trafikkmaskiner. I tillegg vil hele vannveien og biotopen til Krogsrudbekken, som nedenfor Krogsrudbakken har et sjeldent meanderløp før den renner videre nedover til Melland og ut i Glåma, vil bli alvorlig forstyrret av en veiutbygging.	Vedrørende konsekvenser for lokalsamfunnet vil de ulike tema bli behandlet i en egen tilleggsutredning for CN40, samt sammenstilt med de andre alternativene i samlet konsekvensutredning. Informasjon om ulike verdier tas til orientering, og tas med i det videre utredningsarbeidet.

<u>Konsekvenser for Bjørnberget, Tollhaugen, Lier, Krogsrud, Møllhaug og Hiråsen</u> Videre i innspillet forteller Tollhaugen veglag om kulturhistoriske verdier/forminner innenfor dette området. • Kullminer og gruver • Dyregrav og hauger • Minioritetshistorie • Sjeldent komplett gårdsanlegg med småhus • Husmannsplass og sagbruk • Tradisjonell seterveg • Krigsminne Innenfor deres område nevner de også spesielt følgende naturverdier: • Krogsrudbekken/-åa • Tårnfalk • Gaupe • Blåvingenymfe • Rik flora	Det er i prosjektet utarbeidet fagrapporter for ulike tema. Disse fagtemaene utredes på likt nivå i tilleggsutredningen for CN40

Galterud grenderåd	**Kommentar**
Galterud påpeker feil i utredningsgrunnlaget, som også er påpekt i tidligere merknad. Ved å unnlate å ta med de arealbeslag, kostnader m.m. som allerede er gjort ved byggingen av E16 mellom Kongsvinger og Slomarka, blir resultatene av analysene feil. Det samme blir rangeringen av de ulike trasealternativene. For at analysene skal bli riktige må de arealbeslag, kostnader mm som er knyttet til E16 mellom Kongsvinger og Slomarka lagt til i analysegrunnlaget for CN40, CN50 og CN60. Først da vil analysegrunnlaget bli riktig. Galterud grenderåd mener at samfunnsnytten av å gjenbruke allerede bygget vei mellom Kongsvinger og Slobrua er størst. Det er svært viktig å hensynta alle kostnadene som allerede er tatt på den utbygde strekningen når det totale regnestykket for kost-nytte skal gjøres	Metodisk følger konsekvensutredningen metode fra SVV håndbok V712, etter metoden kan eksisterende vegkapital ikke vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske sammenstillingen. Det er imidlertid laget en egen fagrapport: Hensyn til allerede utbygd vei – der både prissatte og ikke-prissatte verdier på allerede utbygde strekninger er vurdert. Resultatene fra denne fagrapporten inngår i totalvurderingen før prosjektet gir sin anbefaling (arbeidet med måloppnåelse og anbefaling er omtalt i samlerapport konsekvensutredning).

<u>Andre løsninger for E16</u> Galterud grenderåd har tidligere kommet med innspill om en trase fra Slomarka fram til der korridor C krysser Finnholtvegen. Ved å benytte denne korridoren vil eksisterende motorvei fra Kongsvinger kunne benyttes fullt ut. Dette vil også redusere byggelengden på en ny motorveg, i korridor C, med ca. 8 til 8,5 kilometer i forhold til forslagene CN50 og CN60. Skisse er vedlagt innspillet. Ved å benytte denne løsningen vil Skarnes og RV24 enkelt kunne knyttes til en ny veg. Det vil også bidra til betydelig mindre trafikkavvisning for den nye vegen. Grendelaget forventer at skissert løsning blir utredet før den avvises. <u>CN40</u> Skulle det fortsatt være aktuelt å gå videre med planlegging av CN40, etter at feilene i analysegrunnlaget er rettet, er det en rekke forhold som hensyntas. Mange av disse er påpekt i høringsuttalelsen som er sendt inn av Mona Holm på vegne av Tollhaugvegen veglag. Galterud grenderåd slutter seg til merknadene som er anført i denne høringsuttalelsen. Forskyvning av korridor Korridoren for CN40 må forskyves lengre mot vest, hvor det blir vist til vedlagt kart. Ved en slik forskyving av korridoren vil mye av nærkontakten til jordbruksområder og bebyggelse i de vestlige delene av Galterud unngås. Skytterbane I området for korridoren ligger det en skytterbane tilhørerne Galterud skytterlag. Denne banen er for mange et sentralt og viktig sosialt samlingspunkt for grenda Galterud. I tillegg bruker Galterud Jaktskytterklubb områdene rundt skytterbanen til et av landets største årlige jaktfeltstevner. Galterud Jaktskytterklubb har en avtale med grunneierne om bruk av dette området til sine stevner. Området som benyttes er merket av på vedlagte kart (se	Vedrørende andre løsninger for E16 – evt endring av korridor: Det er arbeidet med mange ulike løsninger for ny E16, en del er silt ut underveis i prosessen – se silingsrapport. Det vises ellers til styrets behandling av hvilke alternativer det skal utarbeides planforslag for (29.april 2021, samt 20.oktober 2021), der styret også har avklart at det er de alternativene som skal på høring. Evt innspill om kombinasjonsalternativer og andre løsninger vurderes etter at høringen er gjennomført Kunnskap om verdier i området tas til orientering, øker vår lokalkunnskap og tas med i videre plan- og utredningsarbeid. Dette gjelder også kunnskap om skytterbane og idrettsanlegg, som vil bli utredet under fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv i tilleggsutredningen for CN40 Forhold knyttet til rovviltsone vil bli omtalt under tema naturmangfold i samme tilleggsutredning Vedrørende sluttkommentar så er forholdet til allerede utbygd vei utredet i en egen fagutredning. Denne inngår i sluttvurderingen før anbefaling om valg av korridor gis,

vedlegg 2). Skulle det komme begrensninger på Galterud Jaktskytterlags mulighet til å benytte dette område til sine arrangement må dette kompenseres. Galterud idrettsforening Korridoren for CN40 berører Galterud idrettsforenings anlegg på Furumoen. Skulle E16 komme i dette området må hele anlegget flyttes til et nytt område, og kostnader og driftstap dekkes. Anlegget består av tre fotballbaner, asfaltert parkeringsplass, skøytebane, klubbhus, paviljong og div tekniske anlegg. Rovdyrsone Grendelaget kan ikke se at Nye Veier i sitt arbeid har tatt hensyn til, eller omtalt, at C-korridoren, mellom Kongsvinger og Årnes, et sentralt område i ulvesona som Stortinget har opprettet. <u>Sluttkommentar</u> Befolkningen krever at den allerede bygde motorvegen blir benyttet som E16 i fremtiden. Det er allerede lagt ned milliarder av kroner i denne veien. Mange har fått sine hjem og eiendommer rasert ved utbyggingen. Enkelte av de som måtte flytte når den nye veien kom, bor nå på Galterud. De står nå i fare for på nytt bli et offer for E16. Det å ikke fortsette og bruke den nye E16 mellom Kongsvinger og Slomarka kan ikke betegnes som noe annet en sløsing med offentlige midler.	

Galterud Skytterlag	**Kommentar**
Skytterbanen i området har 100m hold og 300m hold med 5 elektroniske skiver på hver skivevoll. Banen er godkjent av DFS, og har godkjente sikkerhetssektorer som gjør banen sikker for skyting på langhold. Blir også sporadisk utleid til politiet for skarpskyting.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap om området. Eventuelle konflikter med skytterbanen vil bli utredet i konsekvensutredningen for CN40, innenfor fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv

Banen ligger sentralt til mht. til kjøreavstand fra Kongsvinger by og fra Sør-Odal kommune. I sommerhalvåret er det skyting/stevner fra mai til ut oktober. Faste treningskvelder for storviltjegere/baneskyttere hver onsdag, og trening for pistolskyttere hver torsdag. Pistolskytterne bruker også banen i vinterhalvåret. Trening for baneskyttere hver lørdag og søndag, evt. andre ledige dager i uka. Skulle denne skytebanen bli berørt/evt. må legges ned, er styret av den oppfatning at utbygger må skaffe egnet område for ny bane med tilhørende klubbhus/standplass, og som har tilnærmet lik sentral beliggenhet som eksisterende bane.	

Tillitsvalgte i Glommen Mjøsen Skog SA i Vinger Odal	**Kommentar**
Anbefaler en fullstendig konsekvensutredning av foreslått utvidelse, da det vil gi best grunnlag for en beslutning og utvikling av området.	Innspillet tas til orientering

3.3 Privatpersoner

Hans Kristian og Gunlaug K Kollsrud	**Kommentar**
Protesterer sterkt på korridorforslaget CN40. Deres gårdsbruk og bosted er innenfor avgrensningen og forslaget vil ramme skog og utmarksområdene. Skogen er av høybonitet og er et av de beste skogområdene i Norge, med boniteter opp mot klasse 23. Gården er har gått i generasjoner og har gitt levebrød for flere generasjoner. Det ligger mange natur- og kulturhistoriske minner i området. Det poengteres også at Krogsrudbekken innehar spesielt viktige biologisk mangfold.	Innspillet tas til orientering og øker vår lokalkunnskap. Vi tar med oss kunnskapen videre i plan-og utredningsarbeidet.

Carl Peter Kirkebø	**Kommentar**
Merknaden stiller spørsmål til at Nye Veier skal kvalitetssikre egne vurderinger. Det er en rekke indikasjoner på at Nye Veiers tidligere vurderinger ikke har vært av tilfredsstillende kvalitet. I det følgende noen eksempler. I beregningene av netto nytte inngår det parametere og forutsetninger som hver for seg er usikre. Nye Veier burde i de opprinnelige analysene kvantifisert usikkerheten i beregningene slik at man kunne ha en viss ide om utfallsrommet. Det har ikke mye verdi å bli fortalt at netto nytte eksempelvis er -0.4 dersom det like gjerne kunne vært -0.8 med andre mulige valg av parametere og forutsetninger. Det henvises til innspill til Styret for det interkommunale plansamarbeidet (IKP), skrevet av Innlandet fylkeskommune 13.04.2021, hvor blant annet følgende ble kommentert: *"Nye Veier AS forankrer sin beslutning om valg av løsning ut ifra vedtatte samfunnsmål for prosjektet, og da spesielt målet om å skape et «samfunnsøkonomisk lønnsomt*	Innspillene vedrørende metodikk tas til orientering. Samfunnsmålene for prosjektet er fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet. Metodisk følger konsekvensutredningen metode fra SVV håndbok V712. Etter metoden kan eksisterende vegkapital ikke vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske sammenstillingen. Det er imidlertid laget en egen fagrapport: Hensyn til allerede utbygd vei – der både prissatte og ikke-prissatte verdier på allerede utbygde strekninger er vurdert. Resultatene fra denne fagrapporten inngår i totalvurderingen før prosjektet gir sin anbefaling (arbeidet med måloppnåelse og anbefaling er omtalt i samlerapport konsekvensutredning). Korridorene for ny E16 er befart og utredet på likt nivå, dette vil også inkludere korridoren for CN40. Vi viser til fagrapportene for de ikke-prissatte fagene, samt rapporten for støy og for bomiljø og for folkehelse for ytterligere kunnskap om de ulike fag.

prosjekt». Det synes som om «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» kun er knyttet opp mot innspart reisetid (trafikantnytte), og at dette målet overstyrer andre målsettinger. Delmålene C og D er også svært snevre, og fokuserer i for stor grad på endepunktene i korridoren. Dialogen og forankringen av samfunnsmålene burde derfor ha vært bedre hos de aktørene som skal avgi uttalelse til planarbeidet." *"Rent metodisk kan det også stilles spørsmål ved at samfunnet allerede «ofret» store verdier gjennom nedbygging av kulturminner, dyrka mark og andre miljøverdier på strekningen E16 Slomarka-Kongsvinger. Denne «kostnaden» inngår ikke som grunnlag i de samfunnsøkonomiske beregningene som Nye Veier AS har lagt til grunn for sin anbefaling, hvilket de etter vår vurdering burde ha blitt gjort."* Det burde også komme klart frem at samfunnsmålene som benyttes i stor grad kommer fra Nye Veier. Det kan også stilles spørsmål ved befaringene for miljøverdier. Korridor C er tegnet over områder fulle av rødlistede arter som det virker som Nye Veier har "oversett" på Hvam; viper, flaggermus, spissnutefrosk, salamander osv osv. Ut fra det jeg forstår rapporteres det også om manglende vurderinger av miljøverdier flere andre steder langs korridor C. Det er stilt spørsmål til i hvilken grad dette skyldes at utbygger promoterer C til fordel for andre "konkurrerende" korridorer. Det synes ikke som Nye Veier hensyntar klimautfordringer i særlig grad. Bygging av ny E16 med fartsgrense 110 km/t vil bidra til en kraftig økning av klimagasser. For næringslivet vil 110 km/t heller ikke ha noen betydning all den tid tungtransport operer med mye lavere	CN40 korridoren vil bli utredet som en egen tilleggsutredning for CN40 og vil bli innarbeidet i samlerapport konsekvensutredning på lik linje med andre alternativer. Verdianalyse er et verktøy Nye Veier har tatt i bruk for å kvalitetssikre arbeid underveis, og mulig ta et steg tilbake hvis det er nødvendig. Verdianalysen gjennomføres av andre fagmiljø enn de som utarbeider plan- og utredninger. • Verdianalyse kan brukes i ulike faser av et vegprosjekt • Verdianalyse er et arbeidsverktøy/arbeidsmetodikk for øking av verdien av et prosjekt • Løsninger som kan bidra til kostnadsreduksjon i prosjektet, uten reduksjon av den samlede kvaliteten i prosjektet eller måloppnåelsen • Verdianalysen bekrefter at hovedkonklusjonene i den faglige anbefalingen i konsekvensutredningen er riktig.

hastigheter. Dersom det skal bygges ny motorvei viser det meste av forskning at det best gjøres ved å legge til grunn en lavere fartsgrense. Videre er det slik at barrierer som motorveier er en stor trussel for genetisk mangfold og vil svekke artsmangfoldet og deres genetiske sammensetning i hele det området, spesielt mellom elva/eksisterende veier og den nye veien hvor de blir i praksis sperret inne. Nye Veiers foretrukne korridor, dvs. C, vil føre til at Årnes, det største tettstedet i Nes kommune, blir svært utsatt for bakgrunnsstøy. På 60- og 70-tallet vurderte man det ofte slik at motorveier gjerne kunne gå gjennom byer og gjennom eller nær tettsteder. Forannevnte er en tankegang som man stort sett har gått bort fra. Likevel er Nye Veiers foretrukne trasé er en som går rett ved Årnes. Betydningen av støy kommer klart frem blant annet i retningslinjene “Environmental Noise Guidelines for the European region” (2018) utarbeidet av verdens helseorganisasjon, WHO. I forbindelse med trafikkstøy tar dokumentet opp følgende tilstander med dokumentert risikoøkning; Hjerte/kar sykdom, død av hjerte/kar sykdom, hypertensjon, hjerneslag og søvnforstyrrelser som de utfallene med høyest grad av evidens. Det som er viktig å forstå i denne forbindelse er at en liten prosentvis økning vil ha stor betydning for et samfunn, da disse tilstandene er svært vanlige fra før. Det virker ikke som Nye Veier har tatt til seg ovenstående på en adekvat måte. Det kunne vært trukket frem flere momenter. Det meste understøtter at Nye Veier allerede i 2017 (se brev fra Nye Veier til	

Samferdselsdepartementet datert 21.12.2017) hadde bestemt seg for korridor C og at mye av den etterfølgende prosessen har vært for å støtte opp om en konklusjon allerede gjort for fire år siden. Istedenfor at Nye Veier fortsetter kvalitetssikring av eget arbeid foreslås det heller at det oppnevnes en uavhengig kvalitetssikring og granskning av Nye Veiers vurderinger.	

4 Oppsummering

Merknadene peker generelt på viktige verdier i tilknytning til foreslått utvidelse av utredningsområde og påpeker viktige hensyn som må utredes ved mulige inngrep i disse områdene.

Fra regionale og statlige myndigheter påpekes følgende som særlig viktige hensyn som må utredes:

- *Verdifulle naturtyper og habitater*, inkl. langs vassdrag (flommarkskog)
- *Jordvern* – beregning av arealbeslag jordbruksareal
- *Klimagassutslipp* – sentralt i beslutning om lokalisering, byggemåte og utforming
- Hensyn til *automatisk fredet gravfelt* og godt bevarte *kulturhistoriske* bygningsmiljøer/landskap
- Kryssing av *jernbane*, samt forlengelse av krysningsspor på Sander og Galterud – jernbanetiltak hensyntas ved
- Berøring med eksisterende *132 kV-ledning* mellom Skarnes og Kongsvinger – hensyn til annen infrastruktur
- *Kryssing av Glomma* – bekymring for flere kryssinger og sumvirkninger

Fra lokalt næringsliv og innbyggere påpekes følgende verdier og mulige konfliktpunkt:

- Kryssing av område for *avfallsmottak* (GIR IKS) og nedlagt deponi
- Bekymring for *grendesamfunnet* på Galterud og Hernesmoen – informasjon om verdier:
  - Naturverdier: Krogsrudbekken/-åa, myrområder, tårnfalk, gaupe, ulvesone, rik flora mv.
  - Naturressurser: skogsområder med høy bonitet, dyrka mark
  - Kulturhistoriske verdier: kullminer, dyregrav, komplette gårdsanlegg, seterveg, krigsminne mv.
  - Friluftsliv, by- og bygdeliv: Skytterbane og idrettsanlegg, forsamlingslokale, nærhet til bade- og friluftsområde, store konsekvenser for Vestroa på Galterud og området Hernesmoen og Furumoen

Det er også avgitt flere generelle innspill som ikke er særskilt knyttet til utredningsområdet for CN40 – dette er i stor grad kjente problemstillinger som allerede inngår i prosessen frem mot planforslag.

Forholdet til gjenbruk av strekningen Slomarka – Kongsvinger, herunder verdisetting av eksisterende vegkapital er tatt opp av Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen (SVV) og av Galterud grenderåd. Metodisk følger konsekvensutredningen metode fra SVVs håndbok V712. Etter anerkjent metode kan eksisterende vegkapital ikke vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske sammenstillingen.

Andre tema som kan trekkes fram er fortsatt ønske om videreutvikling og optimalisering av FN-alternativene fra Innlandet fylkeskommune og SVV. Galterud grenderåd har i sitt innspill forslag om andre løsninger lengre nord og vest enn foreslått utredningsområde for CN40. Planarbeidet går nå inn i en sluttproduksjonsfase før høring, og det vurderes slik at det ikke er aktuelt å gå videre inn i disse problemstillingene nå. Det vises for øvrig til tidligere arbeid med alternativer og silingsprosess, som er dokumentert i silingsrapporten

Norges lastebileierforbund minner om at det er viktig at en samles om vedtak slik at utbygging av ny vei kan starte.