KDP E16 Kongsvinger- E6

15.12 | 21

Miljøprogram korridor C

Program for videre håndtering av ytre miljø for ny E16 mellom Kongsvinger og E6.

NyeVeier

Oppdragsnr:	1350039886
Oppdragsnavn:	KDP E16 Kongsvinger – E6
Dokument nr.:	Dok -F-009C
Filnavn	Dok-F-009C Miljøprogram.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	15.12.2021	Høringsutkast	K. Marcussen Nina Lønmo A. M. Lia-Jonassen	P. K. Røhr	K. Galleberg

Forord

Dette miljøprogrammet er utarbeidet i henhold til NS 3466:2009 – Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for ytre miljø for bygg- anleggs- og eiendomsnæringen. Dokumentet er tilpasset prosjektet E16 Kongsvinger – E6 og omtaler relevante miljøtemaer som er viktige å hensynta i det videre arbeidet.

Programmet omtaler miljørisiko og forslag til oppfølging for neste planfase for E16 Kongsvinger – E6 for de eksempellinjer som inngår i planforslaget for korridor C.

Innhold

1 Forord 3
1. Innledning 5
1.1 Bakgrunn for planarbeidet 5
1.2 Konsekvensutredning og alternativer det utarbeides planforslag for 6
1.3 Planlagt veistandard 10
1.4 Formålet med miljøprogrammet 11
1.5 Organisering av prosjektet 12
1.6 Formålet med miljøprogrammet 12
2 Miljømål 13
2.1 Prosjektets miljømål 13
2.2 Nye Veiers miljømål 14
2.3 Politiske mål – nasjonal transportplan 15
2.4 Regionale mål 17
2.5 Prosjektets miljøkrav – lover og forskrifter 18
3 Kunnskapsgrunnlaget 20
4 Miljøvurderinger 21
4.1 Innledning 21
4.2 Forurensning til luft, jord og vann 21
4.3 Friluftsliv, by- og bygdeliv 34
4.4 Klima 39
4.5 Kulturminner og kulturmiljøer 43
4.6 Naturmangfold 48
4.7 Landskapsbilde 56
4.8 Naturressurser 60
4.9 Støy 65
4.10 Håndtering av masser 68
4.11 Avfall 70
4.12 Produkter og materialer 71
5 Videreføring av miljøprogrammet 73
5.1 Behov for oppdatering av kunnskapsgrunnlaget 73
5.2 Tillatelser 73
5.3 Reguleringsplanfase 73
5.4 Prosjekterings- og byggefase 77
5.5 Driftsfase 77
6 Kilder 78

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Nye Veier har fått overført ansvaret for strekningen E16 Kløfta – Kongsvinger våren 2019 gjennom Stortingets behandling av Prop. 110S (2018-2019)/Innst. 416S (2018-2019).

Kommunene Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Ullensaker samarbeider med Nye Veier AS om å utarbeide kommunedelplan for ny E16 mellom Kongsvinger og E6. Kommunestyrene i de fire involverte kommunene har etablert et interkommunalt plansamarbeid (IKP) etter reglene i plan- og bygningsloven. Styret i IKP, bestående av ordførerne i de fire kommunene, har fått delegert myndighet til å lede planprosessen.

I den første planleggingsfasen skal det utarbeides kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU) av alternative veikorridorer. Hensikten med kommunedelplanen er å fastsette korridor for ny E16 mellom Kongsvinger og E6. I forbindelse med oppstart av planarbeidet har kommunene i det interkommunale plansamarbeidet fastsatt samfunnsmål for prosjektet. Kommunedelplanen skal behandles endelig av kommunestyrene i de fire kommunene.

Planarbeidet for kommunedelplanen omfatter areal i de fire kommunene i det interkommunale plansamarbeidet for E16. Kongsvinger og Sør-Odal er en del av Innlandet fylkeskommune og Nes og Ullensaker er en del av Viken fylkeskommune.

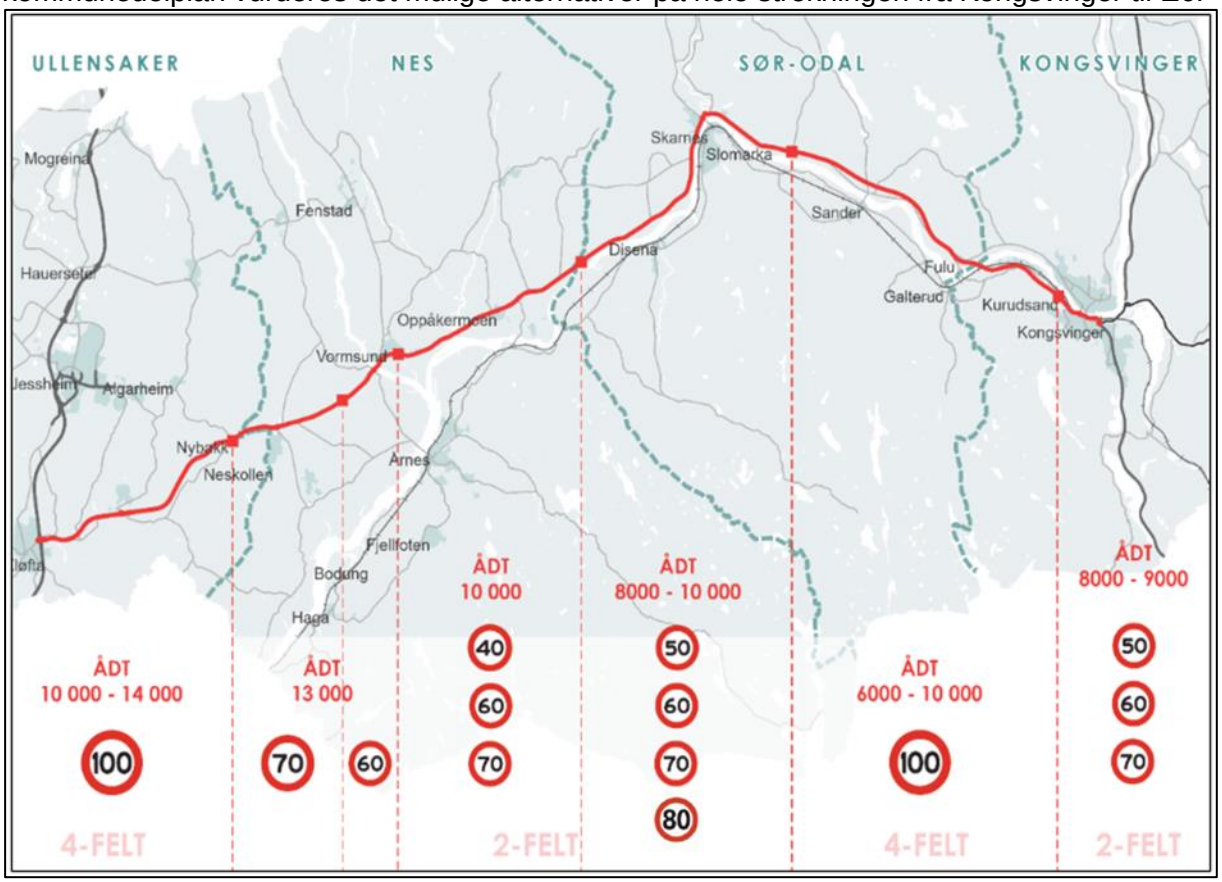
I planarbeidet er det etablert et aktivt samarbeid med representanter fra berørte statlige og regionale myndigheter gjennom en utvidet plankoordineringsgruppe. Det er også holdt egne særmøter med enkelte myndigheter. En samarbeidsgruppe på ledernivå med deltakere fra myndigheter, Nye Veier og kommunene har hatt dialog underveis i planleggingen. Viken og Innlandet fylkeskommuner har også deltatt i samarbeidsgruppen med representanter fra politisk nivå.

Den aktuelle strekningen på E16 er en nasjonalt viktig hovedvei og del av en øst-vest samferdselsåre mellom Bergen og Gävle/Stockholm. Veien er også et viktig bindeledd mellom bo- og arbeidsmarkeder i Kongsvingerregionen og Oslo/Gardermoregionen.

Dagens E16 mellom Kløfta og Kongsvinger er ca. 60 kilometer lang. Veien har varierende standard, fartsgrenser og trafikkmengder. Strekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger ble åpnet for trafikk i henholdsvis 2007 og 2014. På disse strekningene er det bygget firefelts motorvei dimensjonert for 90 km/t. Tofeltsveien mellom Nybakk og Slomarka er ulykkesutsatt og har ikke tilfredsstillende veistandard ut fra hvor stor trafikk strekningen har.

For strekningen Nybakk-Hebergåsen-Slomarka arbeidet Statens vegvesen med forslag til reguleringsplan i 2015/2016 for firefelts motorvei. Dette planarbeidet ble ikke fullført da det ble satt på vent av Samferdselsdepartementet i 2017 på grunn av betydelige kostnadsøkninger. I

faglig grunnlag[1] til Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt til grunn at E16 mellom Kløfta og Kongsvinger skal bygges som firefelts vei med fartsgrense 100 km/t. I arbeidet med kommunedelplan vurderes det mulige alternativer på hele strekningen fra Kongsvinger til E6.

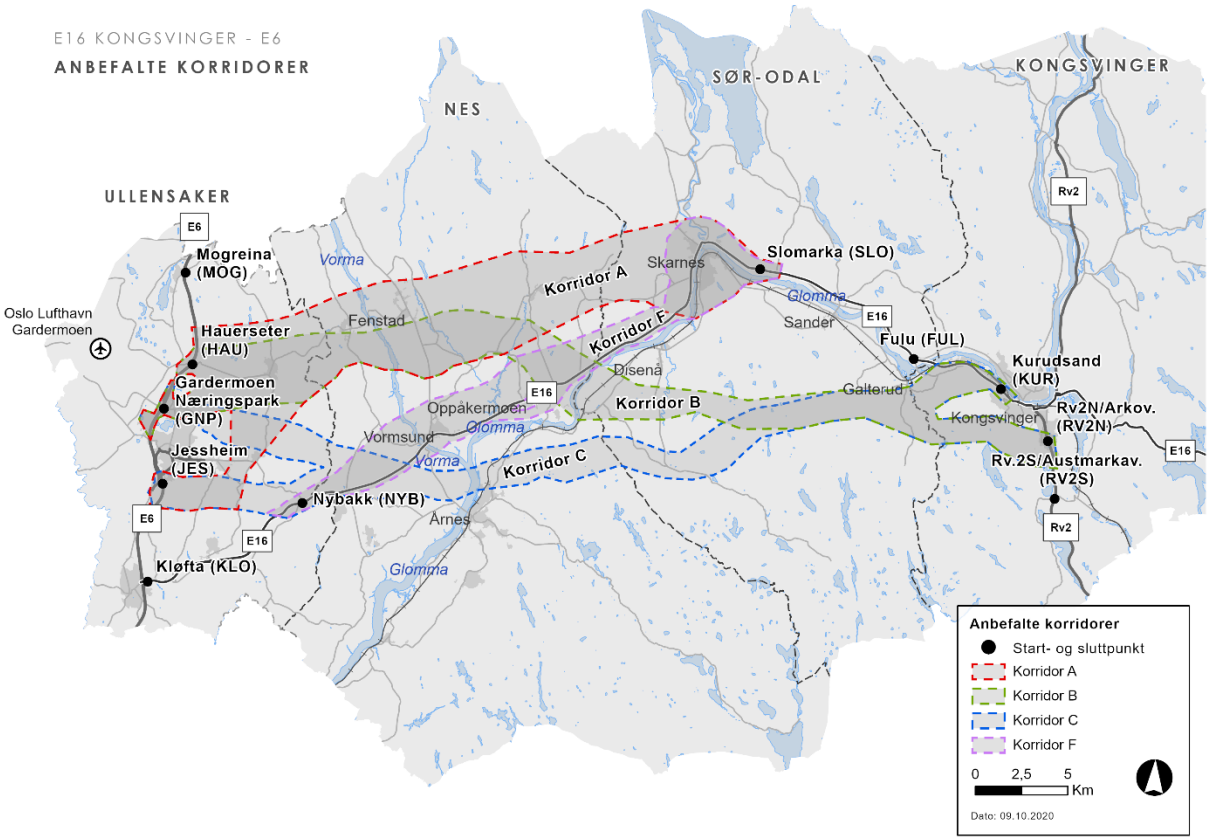


Figur 1 - Oversikt over trafikkmengder, veistandard og fartsgrenser på dagens E16 mellom Kløfta og Kongsvinger

1.2 Konsekvensutredning og alternativer det utarbeides planforslag for

Rammer for planarbeidet er gitt i planprogrammet som ble fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet 16.desember 2020. Planprogrammet angir blant annet mål for planarbeidet og fastsetter utredningsområde (utredningskorridor A, B, C og F), utredningsmetode og tema som skal inngå i konsekvensutredningen.

[1] Faglig grunnlag for motorveiplan, revidert 31. mars 2019. Vedlegg 3 til Nasjonal transportplan 2018-2029.



Figur 2 Utredningskorridorer fastsatt i planprogrammet. Innenfor utredningskorridorene er det søkt etter ulike eksempelveilinjer som danner grunnlag for alternativer som er utredet.

Etter at planprogrammet ble fastsatt er det søkt etter alternativer for ny E16 innenfor utredningskorridorene A, B, C og F. Denne prosessen er oppsummert i rapporten *Korridoroptimalisering* (19.02.2021), og resulterte i 31 alternativer som ble lagt til grunn for konsekvensutredning:

- 15 alternativer i A-korridoren: AH10-AH90 (strekningen Hauerseter-Slomarka) og AG100-AG150 (strekningen Gardermoen næringspark-Slomarka)
- 8 alternativer i B-korridoren: BH10-BH40 (strekningen Hauerseter-Kongsvinger) og BG50-BG80 (strekningen Gardermoen næringspark-Kongsvinger)
- 6 alternativer i C-korridoren: CG10-CG40 (strekningen Gardermoen næringspark-Kongsvinger) og CN50-CN60 (strekningen Nybakk-Kongsvinger)
- 2 alternativer i F-korridoren: FN10-FN20 (strekningen Nybakk-Slomarka).

I tillegg til disse 31 alternativene ble alternativ FN30, som tilsvarer arealet som er båndlagt i kommuneplan for Nes og Sør-Odal kommuner, utredet for ikke-prissatte verdier som en sammenligning/referanse til de andre alternativene i F-korridoren.

Konsekvensutredningen av de 31 alternativene munnet ut i en faglig anbefaling om å planlegge ny vei innenfor korridor CN mellom Nybakk og Kongsvinger.

29. april 2021 hadde styret i det interkommunale plansamarbeidet sak til behandling om hvilke alternativer fra konsekvensutredningen det skulle utarbeides planforslag for. Ut fra blant annet innspill som hadde kommet inn til planarbeidet, usikkerheter knyttet til grunnforhold og ulike egenskaper knyttet til de ulike alternativene hadde styret en bredere tilnærming til hvilke alternativet det skulle utarbeides planforslag for. Styret vedtok dermed at det skulle utarbeides kommunedelplanforslag for følgende alternativer:

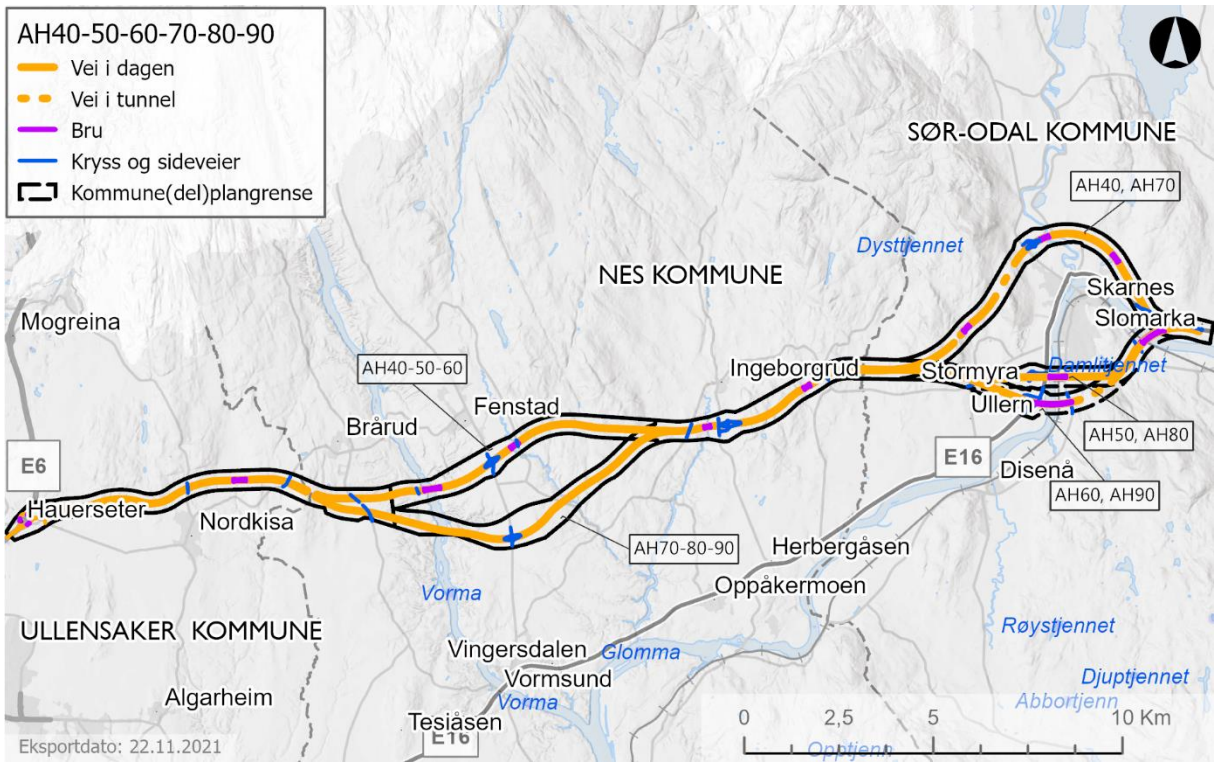
- Planforslag i utredningskorridor A, strekningen Hauerseter-Slomarka. Kombinasjon av utredningsalternativene AH40-AH90. Planalternativet er benevnt AH.
- Planforslag i utredningskorridor C, strekningen Nybakk-Kongsvinger. Kombinasjon av utredningsalternativene CN50 og CN 60. Planalternativet er benevnt CN.
- Planforslag i utredningskorridor F, strekningen Nybakk-Slomarka, som tilsvarer veilinjen fra arbeidet med reguleringsplan som Statens vegvesen utført i 2015. Alternativ er navngitt som FN31. Styret vedtok samtidig at dette alternativet skulle konsekvensutredes fullt ut.

Som en del av Nye Veiers interne kvalitetssikring ble det gjennomført en ekstern verdianalyse våren 2021. I verdianalysen ble det vurdert om det var andre aktuelle alternativer enn de som var omfattet av konsekvensutredningen som burde vært utredet. Verdianalysen ga råd om at påkoblingspunktet Fulu på E16 vest for Kongsvinger også burde utredes videre. Nye Veier anbefalte etter tilleggsvurderinger av prissatte tema at alternativ mellom Nybakk og Fulu (CN40) burde konsekvensutredes. Styret i det interkommunale plansamarbeidet vedtok 2. september 2021 konsekvensutredning av CN40. Videre vedtok styret den 21. oktober 2021 at det skulle utarbeides planforslag for dette alternativet.

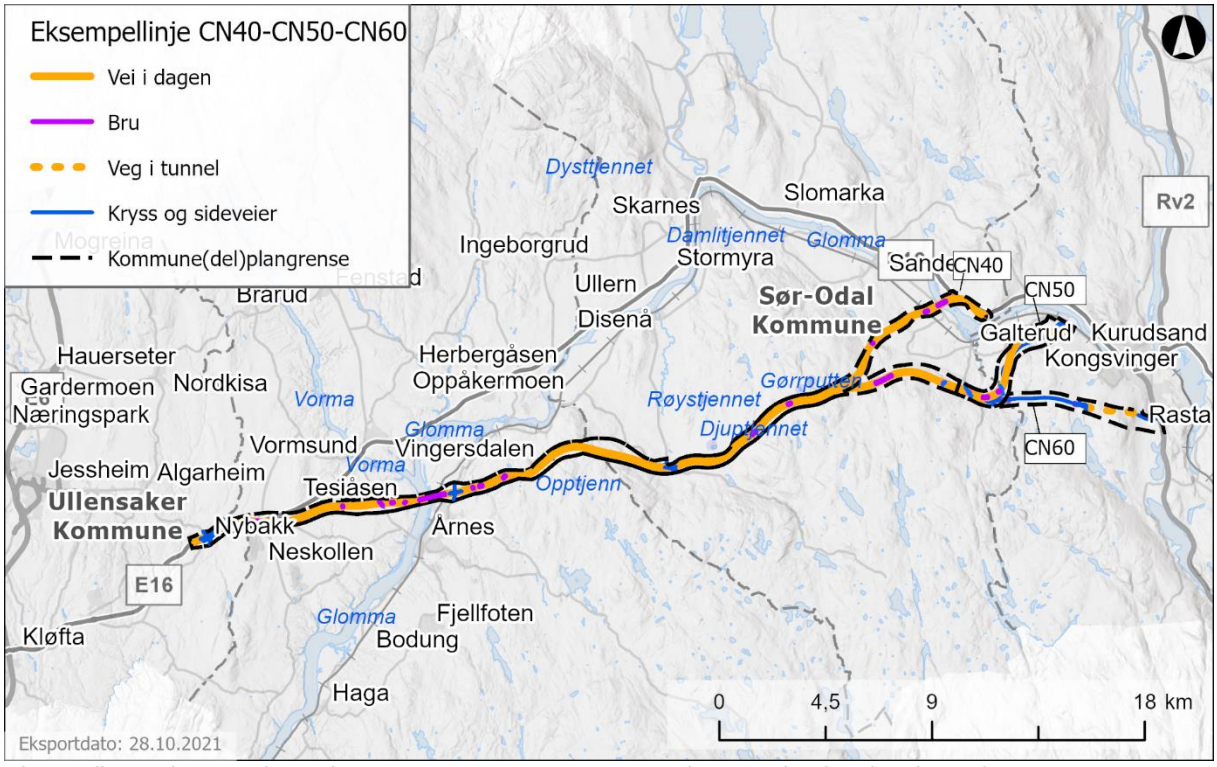
Konsekvensutredningen av FN31 og CN40 er beskrevet i egne tilleggsrapporter til konsekvensutredningen.

Sammenstilling av konsekvensutredningen for alle 33 utredningsalternativer (de 31 opprinnelige alternativene, samt FN31 og CN40), og faglig anbefaling av korridor for utarbeidelse av planforslag er gjort i rapporten *Sammenstilling av konsekvenser og anbefaling av planalternativ (*15.12.2021). Rapporten beskriver de ulike alternativene i konsekvensutredningen nærmere.

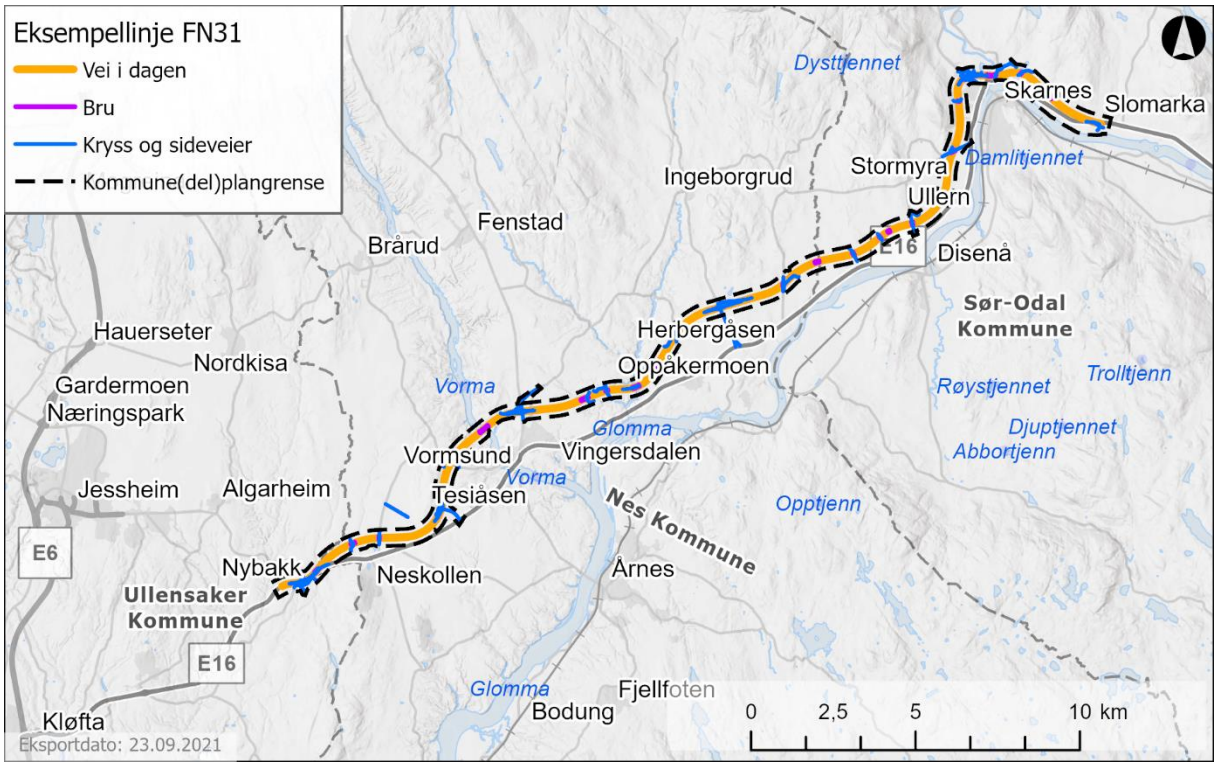
Planalternativene er nærmere omtalt i planbeskrivelsen til kommunedelplanforslaget. Planbeskrivelsen gir også en kort oppsummering av konsekvensutredningen.



Figur 3 Illustrasjon KU-alternativene AH40-AH90 som utgjør grunnlag for planalternativ AH.



Figur 4 Illustrasjon KU-alternativene CN40-CN50-CN60 som utgjør grunnlag for planalternativ CN.

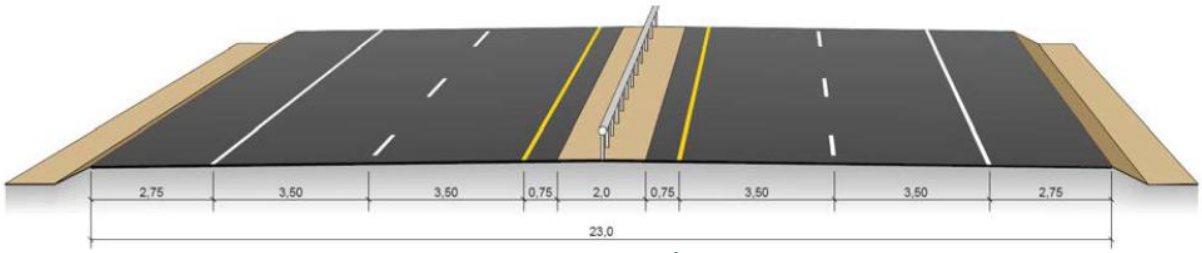


Figur 5 Illustrasjon KU-alternativet FN31 som utgjør grunnlag for planalternativ FN.

1.3 Planlagt veistandard

Veistandard vil ikke bli bestemt i kommunedelplanen, men først i reguleringsplan for et konkret veitiltak. Veistandard for ny E16 vil da bli fastsatt etter krav Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (veinormalen), blant annet ut fra trafikkmengde og gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT).[2] Kommunedelplanen vil båndlegge en veikorridor i tilstrekkelig bredde til å sikre rom for utforming/tilpasning/optimalisering av veianlegget/tiltaket i neste planfase.

Basert på trafikktall fremskrevet til år 2030 (mulig åpningsår) og 2050 (dimensjoneringsår), er veiklasse H3 i veinormalen aktuell standard for ny E16. Veiklasse H3 er nasjonal hovedvei med fire felt, dimensjonert for ÅDT større enn 12 000 og fartsgrense 110 km/t. Denne veiklassen er lagt til grunn for en illustrerende veilinje som er vist i de ulike planalternativene.



Figur 6 Tverrprofil som viser veiklasse H3 – Nasjonal hovedvei, ÅDT >12 000 og fartsgrense 110 km/t og veibredde 23 meter (Kilde: N100, Statens vegvesen 2019).

[2] Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en veistrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager.

1.4 Formålet med miljøprogrammet

Miljøprogrammet skal fastsette de miljømålene som skal ligge til grunn for valg av tiltak i et prosjekt gjennom hele prosjektets livsløp og følges opp i miljøoppfølgingsplan(er). Miljøprogrammet er utarbeidet for denne planfasen, som er kommunedelplan med konsekvensutredning. Miljøprogrammet er ikke en del av konsekvensutredningen, men risikovurderinger og tiltak for de enkelte temaer er basert på funn og anbefalinger fra fagrapporter.

Miljøprogrammet skal revideres når ny kunnskap om miljøpåvirkninger fremkommer, eller det foretas endringer i prosjektet og dets rammebetingelser, herunder endring av planfase. Det foreliggende miljøprogrammet er utarbeidet i henhold til NS3466.

Hensikten med å utarbeide et miljøprogram for prosjektet er å legge et godt grunnlag for at Nye Veier som byggherre kan håndtere miljøutfordringer i prosjektet. Miljøprogrammet vil være et underlag for utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan(er) og anbudsdokumenter for prosjektet.

Miljøprogrammet er et vedlegg til planforslaget og følger vedtatt plan for prosjektet. Det ligger til grunn at programmet, med mindre annet vedtas i kommunedelplan eller senere reguleringsplan, er et retningsgivende dokument som skal følges i de videre faser og som skal oppdateres og videreutvikles til en miljøoppfølgingsplan for byggefasen og senere driftsfasen.

1.5 Organisering av prosjektet

Følgende organisering av prosjektet er gjeldende:

Tabell 1 - Oversikt over prosjektets organisering

Byggherre	**Nye Veier**
Prosjekteier	Nye Veier
Prosjektleder	Solfrid Frøland
Prosjektets miljørådgiver	Knut Roland

Tabell 2 - Oversikt over prosjektets utførende.

Entreprenør	**Ikke valgt**
Prosjekterende	Ikke valgt
Miljøansvarlig entreprenør	Ikke valgt
HMS-ansvarlig	Ikke valgt

1.6 Formålet med miljøprogrammet

Miljøprogrammet skal fastsette de miljømålene som skal ligge til grunn for valg av tiltak i et prosjekt gjennom hele prosjektets livsløp og følges opp i miljøoppfølgingsplan(er). Miljøprogrammet er utarbeidet for denne planfasen, som er kommunedelplan med konsekvensutredning. Miljøprogrammet er ikke en del av konsekvensutredningen, men risikovurderinger og tiltak for de enkelte temaer er basert på funn og anbefalinger fra fagrapporter.

Miljøprogrammet skal revideres når ny kunnskap om miljøpåvirkninger fremkommer, eller det foretas endringer i prosjektet og dets rammebetingelser, herunder endring av planfase. Det foreliggende miljøprogrammet er utarbeidet i henhold til NS3466.

Hensikten med å utarbeide et miljøprogram for prosjektet er å legge et godt grunnlag for at Nye Veier som byggherre kan håndtere miljøutfordringer i prosjektet. Miljøprogrammet vil være et underlag for utarbeidelse av miljøoppfølgingsplan(er) og anbudsdokumenter for prosjektet.

Miljøprogrammet er et vedlegg til planforslaget og følger vedtatt plan for prosjektet. Det ligger til grunn at programmet, med mindre annet vedtas i kommunedelplan eller senere reguleringsplan, er et retningsgivende dokument som skal følges i de videre faser og som skal oppdateres og videreutvikles til en miljøoppfølgingsplan for byggefasen og senere driftsfasen.

2 Miljømål

I dette kapittelet presenteres miljømål på ulike nivåer, herunder målene Interkommunalt plansamarbeid har fastsatt for prosjektet, Nye veiers miljømål, sentrale og regionale politiske miljømål og til sist, prosjektets definerte miljømål. Dette er det overordnede rammeverket for arbeid med miljø i prosjektet.

2.1 Prosjektets miljømål

2.1.1 Samfunnsmål og delmål

I arbeidet med å finne den mest egnede korridoren har kommunene i samarbeid med Nye Veier fastsatt mål hvor av noen er direkte knyttet til miljø. Prosjektets mål er inndelt i overordnede samfunnsmål, som er underbygget av spesifikke delmål for hvert samfunnsmål. I Tabell 3 er alle prosjektets samfunnsmål og delmål vist. Mål som er relevant for ytre miljø er vist med grønn farge.

Tabell 3 - Prosjektets samfunnsmål og delmål

Samfunnsmål	Delmål
a. E16 videreutvikles som en sentral internasjonal transportkorridor som sikrer effektiv eksport og import.	a1. Muliggjøre bygging av den veiløsningen som gir størst trafikantnytte for gods (absolutt verdi i NOK)
b. E16 videreutvikles som en sikker og effektiv nasjonal stamvei mellom øst og vest.	b1. Muliggjøre minst 15 minutters reduksjon av reisetid mellom Kongsvinger (Sundehjørnet) i øst og Hønefoss i vest i forhold til 0-alternativet i åpningsåret.
c. E16 skal fremme Verdiskaping og attraktivitet i Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger kommune. En ferdig utbygd E16 skal også bidra til å støtte vekstmotoren Gardermoen.	c1. Muliggjøre økt regional verdiskapning gjennom netto ringvirkninger med minimum 3 % av eksisterende verdiskaping (bruttoprodukt) i IKP-området. c2. Ny E16 må bidra til at miljøulempene langs eksisterende veinett reduseres. Dette ved at resttrafikken reduseres og stedskvaliteten dermed økes.
d. E16 skal bidra til et integrert og attraktivt felles bo- og arbeidsmarked fra Oslo/Gardermoregionen i vest til Kongsvingerregionen i øst.	d1. Muliggjøre minst en reduksjon av reisetid på strekningen mellom Kongsvinger (Sundehjørnet) og E6 på minimum 10 minutter. d2. Muliggjør en vei som ikke har forsinkelser i rushtidene (målt med kapasitetsberegninger).

Samfunnsmål	Delmål
e. E16 skal skape et transportsystem som gir mulighet for et mest samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt gjennom økt trafikksikkerhet, minst mulig klimagassutslipp, innsparinger i reisetid og kostnadseffektive løsninger.	e1. Muliggjør bygging av den veiløsningen som gir størst netto nytte per investert krone (NN/K) e2. Unngå inngrep i svært viktige registrerte verdiområder for kulturarv og naturmangfold. e3. Begrense påvirkning i svært viktige registrerte verdiområder for naturressurser (herunder landbruk), landskapsbilde og friluftsliv, by- og bygdeliv. e4. Redusere antall ulykker i hele veinettet som får endrede trafikkforhold pga. ny vei med 29 % sett opp mot 0-alternativet i åpningsåret. e5. Planprosjekt E16 Kløfta-Kongsvinger skal levere kommunedelplaner som gjør det mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40 % i anleggsfasen og 75 % over 40 år i driftsfasen i forhold til bransjestandard/enn tradisjonelle løsninger fra 2010. e6. Oppnå Very Good Ceequal sertifisering i kommunedelplanfasen.

2.2 Nye Veiers miljømål

Nye Veier har nylig utarbeidet følgende miljømål:

- **Arealbeslag og naturmangfold**: Nye Veier skal redusere netto påvirkning på verdifulle areal og naturmangfold
- **Sirkulærøkonomi:** Nye Veier skal øke gjenbruk og sirkularitet i den totale prosjektporteføljen
- **Forurensning:** Nye Veier skal sikre etterlevelse av krav knyttet til forurensning, redusere negative konsekvenser og bidra til standardisering av praksis og krav.

2.2.1 Klima

Nye Veier har en miljøstrategi som gjelder for alle Nye Veiers prosjekter. Nye Veier har overordnede mål at klimagassutslipp fra Nye Veiers anleggsvirksomhet skal reduseres med 50% sammenlignet med bransjestandard teknologi i referanseåret 2005. I driftsfasen har Nye Veier som mål at klimagassutslippene fra drift og vedlikehold av Nye Veiers strekninger skal være redusert med minst 75% innen 2030, sammenlignet med bransjestandardteknologi i referanseåret 2005. Grunnlaget for beregningene skal være en referanseberegning utført på kommunedelplan-stadiet.

I tillegg til god planlegging og gjennomføring av byggeprosjektene vil Nye Veier bidra til redusert CO_2-utslipp gjennom bevisst valg av materialer og materialmengde og ved å legge til rette for pilotprosjekter innen nullutslippsteknologi.

En bevisst holdning til selskapets påvirkning på samfunnet står sentralt når Nye Veier bygger vei i Norge - herunder et mål om å redusere CO_2-utslipp.

2.3 Politiske mål – nasjonal transportplan

I gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) (Meld. St. 20 (2020-2021)) er regjeringens overordnede miljømål angitt (Samferdselsdepartementet, 2021). Målene knyttet til klima og miljø i Nasjonal transportplan er basert på blant annet klimaplanen 2020-2030, handlingsplan for naturmangfold, regjeringens handlingsplaner for fossilfrie anleggsplasser, fossilfri kollektivtransport og infrastruktur for alternative drivstoff. Regjerningen har som mål å halvere utslippene av klimagasser fra transportsektoren innen 2030. Øvrige temaer som omtales i NTP er knyttet til blant annet jordvern, kulturminner/-miljøer. Relevante klima- og miljømål fra NTP er oppsummert i Tabell 4.

Tabell 4 - Oppsummering av miljømål fra Nasjonal transportplan. Det er kun miljømål knyttet til vei og veitrafikk som er omtalt. Eksempelvis skipstrafikk og jernbane er ikke inkludert.

Miljøtema	Miljømål
Klima	Halvere klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2030. Dette gjøres med følgende virkemidler: • CO2-avgift og støtteordninger og omsetningskrav for biodrivstoff • Legge til rette for utvikling av null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren • Fortsette arbeid med å nå mål om nullutslippskjøretøyer innen 2025 • Bidra til at flere velger klimavennlige transportformer • Bruke offentlige innkjøp for å bidra til at null- og lavutslippsløsninger blir utviklet og tatt i bruk i transportsektoren • Bruke reguleringer som krav til nullutslippsteknologi i offentlige anskaffelser og utslippsstandarder • Bruke andre virkemidler for å redusere utslipp, som samordnet areal- og transportplanlegging • Følge opp handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren • Vurdere virkemidler for å sikre effektiv massehåndtering fra anleggsplasser • Se areal og transport\planlegging i sammenheng når samferdselsprosjekter utvikles • Se etablering av alternativ drivstoffinfrastruktur og transportinfrastruktur i sammenheng • Søke å redusere arealbeslag i samferdselsprosjekter, gjennom gjenbruk og optimalisering og ved å ta hensyn til de mest karbonrike arealene • Videreutvikle metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i konsekvensutredninger, KVUer og andre beslutningsgrunnlag • Vurdere mulighet for å opprette nullutslippssoner, som pilotprosjekt i første omgang

Miljøtema	Miljømål
	• Arbeide for reduserte utslipp fra drift og vedlikehold av transportinfrastruktur.
Naturmangfold og vannmiljø	Regjeringen vil som del av samferdselspolitikken bidra til at de nasjonale målene for naturmangfold nås. Herunder: • Bidra til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene og ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold og skjøtsel av egne eiendommer • Ikke planlegge samferdselsprosjekter gjennom verneområder og så langt det er mulig unngå kryssing og inngrep i verna vassdrag. • Unngå ødeleggelse av områder med nasjonale naturverdier • Legge tiltakshierarkiet til grunn for å redusere skade • Planlegge et pilotprosjekt for en naturnøytral veistrekning med bistand fra bl.a. miljømyndighetene • Redusere saltforurensning langs riksveinettet • Prøve ut en indikator for naturmangfold • Styrke arbeidet med opprydding av plastavfall og forebyggende tiltak for å redusere tilførsel av plastavfall og mikroplast til miljøet. • Sikre at ingen arter eller naturtyper utryddes som følge av etablering og drift av samferdselsanlegg • Der det er relevant, bidra til å bedre utviklingen for nært truede arter og naturtyper
Luftkvalitet	• Bidra til at forurensningsforskriftens grenseverdier overholdes • Bidra til å oppfylle de nasjonale målene for lokal luftkvalitet • Legge til rette for at kommunene har tilstrekkelige virkemidler til å overholde grenseverdier og nasjonale mål for lokal luftforurensning
Støy	• Bidra til at forurensningsforskriftens grenseverdier overholdes

2.4 Regionale mål

Det følgende omfatter relevante regionale mål og strategier for prosjektet. Listen er ikke uttømmende, men inkluderer viktige føringer for prosjektet.

Tabell 5: oppsummering av klima og mljømål fra regionale og lokale målprogram. Det er kun mål relevant for prosjektet som er omtalt.

Forankring	Strategi/mål
Regional Miljø- og klimastrategi 2018-2030 Kongsvingerregionen	Overordnede miljø og klimastrategi: • Kongsvingerregionen skal bidra til miljøvennlig infrastruktur, transport og logistikk på vegne av Norge og Europa • Kongsvingerregionen skal bidra til grønn vekst i næringslivet gjennom bruk av høgskolestiftelsen og økt kompetanse, og verdiskaping basert på økt bruk av regionale ressurser • Kongsvingerregionen skal bidra til å ha en by- og tettstedsutvikling som er inkluderende, trygg, robust og bærekraftig • Kongsvingerregionen skal være et trygt sted i forhold til klimaendringer
Klimaplan Kongsvinger kommune	Overordnede mål klimagassutslipp: • De direkte klimagassutslippene innenfor Kongsvinger kommunes grenser skal reduseres med 52 % innen 2030, sett i forhold til 2009. • De direkte klimagassutslippene fra Kongsvinger kommunes egen virksomhet skal reduseres med 90 % innen 2050, sett i forhold til 2009.
Kommuneplan for klima, energi og miljø 2019-2030 Nes kommune	Overordnet mål: • Nes kommunes totale klimagassutslipp skal reduseres med 60 % i forhold til 2009-nivået innen 2030. • Hensynet til energi, klima og klimatilpasning skal være sentrale premisser i fremtidige kommuneplaner og andre plandokumenter.
Kommunedelplan for klima og energi Ullensaker kommune	• Energi og klima skal være sentrale premisser i framtidige revisjoner av kommuneplanen og andre kommunale plandokumenter. • Kommunen skal bidra til at de lokale utslipp av klimagasser reduseres i tråd med de nasjonale målsettingene. Kommunen skal bidra til at naturens potensial/evne til karbonbinding nyttes. • Gjennom tilrettelegging for gående og syklende skal behovet for privatbil reduseres. • Ullensaker kommune skal redusere kommunens eget energiforbruk, og vektlegge et lavt energiforbruk i nybygg.

Forankring	Strategi/mål
	Kommunens transporttjenester skal tilfredsstille nærmere definerte krav til utslipp. • Kommunen skal fremme klimanøytral energiproduksjon, blant annet gjennom å arbeide for økt bruk av lokale energiressurser og legge til rette for økt bruk av fjernvarme. • Kommunen skal der det er hensiktsmessig forholde seg til absolutte tallfestede målsettinger og ikke relative. • Kommunen skal skaffe seg oversikt over mengden karbon som er bundet innenfor dens grenser

2.5 Prosjektets miljøkrav – lover og forskrifter

De viktigste lover, forskrifter og retningslinjer av betydning for ytre miljø i store anleggsprosjekter er oppsummert under med særlig relevante paragrafer listet opp. Listen er ikke uttømmende.

- LOV-2008-06-27-71 - plan- og bygningsloven.
- LOV-1981-03-13-6 - Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven).
  - §7. (plikt til å unngå forurensning)
  - §8. (begrensninger i plikten til å unngå forurensninger)
  - §9. (forskrifter om forurensning)
  - §40. (beredskapsplikt)
- LOV-2009-06-19-100 - Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) (2009-06-19)
  - § 6. (generell aktsomhetsplikt)
  - *§ 23. (prioriterte arter)*
  - § 28. (krav til aktsomhet)
  - § 34. (forskrifter om verneområder)
  - § 36. (landskapsvernområder)
- LOV-2000-11-24-82 - Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven).
  - § 8. (konsesjonspliktige tiltak)
- LOV-1978-06-09-50 - Lov om kulturminner (kulturminneloven).
  - § 3. Forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner.
  - § 8. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner.
- LOV-1995-05-12-23 - Lov om jord (jordlova).
- LOV-2005-05-27-31 - Lov om skogbruk (skogbrukslova).
- LOV-1965-06-18-4 - Lov om vegar (veglova).
- LOV-1992-05-15-47 - Lov om laksefisk og innlandsfisk mv. (lakse- og innlandsfiskloven).
- LOV-2011-06-24-29 - Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven).
- LOV-2017-06-16-60 – Lov om klimamål (klimaloven)

- FOR-1996-12-06-1127 - Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften)
- FOR-2004-06-01-931- Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften).
    - Kapittel 2. Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider
    - Kapittel 15. Krav til utslipp av oljeholdig avløpsvann
    - Kapittel 17. Utslipp av farlige stoffer til vann
- FOR-2006-12-15-1446 - Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften).
- FOR-2004-06-01-930 - Forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften).
- FOR-2015-06-19-716 – Forskrift om fremmede organismer.
- FOR-2003-04-25-486 – Forskrift om miljørettet helsevern
    - § 9. Helsemessige ulemper som virksomhet eller eiendom påfører omgivelsene
        - b) Forurensning i form av utslipp til luft, grunn eller vann skal ikke medføre fare for helseskade eller helsemessig ulempe.
- St.meld. nr. 16 (2004-2005). Leve med kulturminner.
- St.meld. nr. 35 (2012-2013). Framtid med fotfeste.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- T-1442/2021 – Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
- T-1520 – Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen.

3 Kunnskapsgrunnlaget

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6. I konsekvensutrendingen er det utarbeidet egne fagrapporter for følgende miljøtemaer:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv, by- og bydeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser
- Kilmabudsjett
- Luftforurensning
- Støy
- Vannmiljø

Det er utarbeidet konsekvensutredning for fire ulike alternative utredningskorridorer. Dette miljøprogrammet benytter konsekvensutredningene som kunnskapsgrunnlag for å vurdere risiko knyttet til de ulike miljøtemaene.
I tillegg anses følgende temaer som relevante for miljøprogrammet:

- Avfallshåndtering
- Massehåndtering
- Materialbruk
- Kjemikaliehåndtering
- Drikkevann

I alle fagrapporter i konsekvensutredning for kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6 fremgår mer detaljer knyttet til forventede miljøvirkninger og det fremmes forslag til ulike skadereduserende tiltak. I prosjektets videre faser er det viktig at arbeidet som er utført i forbindelse med denne konsekvensutredningen videreføres og at nye utredninger bygger videre på eksisterende. Kapittel 0 spesifiserer ytterligere forslag til utredningstemaer i neste fase. Disse forslagene er basert på de anbefalinger som fremgår av fagrapportene til konsekvensutredningen for kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6.

4 Miljøvurderinger

4.1 Innledning

Dette kapittelet vurderer risiko for skade på ytre miljø og mulige tiltak for å redusere denne risikoen for ulike miljøtemaer som kan bli påvirket av prosjektet. Risikovurderingen er i hovedtrekk tilpasset til stadium kommunedelplan og vil i videre arbeid med miljøprogram måtte spesifiseres når mer kunnskap foreligger. For enkelte temaer er det også foreslått oppfølgende tiltak for anleggs- og driftsfase, der disse tiltakene er generelle og uavhengige av linjevalg.

Miljømål, miljørisiko og mulige tiltak er basert på dagens kunnskapsgrunnlag. Risikovurderingen er foretatt på bakgrunn av tilgjengelig kunnskap og gjennomførte utredninger i forbindelse med konsekvensutredningen, jf. kapittel 3. Delkapitlene nedenfor er vurdert med lik struktur på underkapitler, der relevante lover omtales først, deretter foreslås miljømål for hvert deltema. Miljørisiko og mulige tiltak vurderes til slutt for hvert tema, der det er relevant.

4.2 Forurensning til luft, jord og vann

Dette kapittelet er felles for forurensning til luft, jord og vann. Miljørisiko er derfor vurdert tematisk for de tre deltemaene. Lovverk og miljømålene er felles. Først omtales vannkvalitet, deretter forurensning til jord og sist i kapittelet omtales luftkvalitet.

4.2.1 Lovverk

Forurensningsloven (Lovdata.no, Forurensningsloven, 2020) har som formål å verne det ytre miljø mot forurensning og sikre en forsvarlig miljøkvalitet slik at forurensning og avfall ikke fører til helseskade, går utover trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse.

Ved fare for overskridelse av grenseverdiene gitt i forurensningsforskriften utløses krav om gjennomføring av tiltak for å sikre at grenseverdiene overholdes. Eier av anlegg som bidrar vesentlig til overskridelser er ansvarlig for gjennomføring av og skal dekke kostnadene forbundet med tiltakene.

Lovverk – forurenset grunn

Forurensningsforskriften (Lovdata.no, Forurensningsforskriften, 2004) kapittel 2 «Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider» - hjemlet i forurensningsloven, beskriver plikt til å undersøke mulige områder med forhøyede konsentrasjoner av miljøgifter i jorda som følge av menneskelig aktivitet.

Lovverk – luftkvalitet

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 (Miljøverndepartementet, 2012) inneholder statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør implementeres i kommunenes arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

Forurensningsforskriften kapittel 7 (Lovdata.no, Forurensningsforskriften, 2004) har som formål å fremme menneskers helse og trivsel og beskytte vegetasjon og økosystemer ved å sette minstekrav og målsettingsverdier til luftkvalitet og sikre at disse blir overholdt, og ved å sette krav til overvåking av og informasjon om konsentrasjonen av bakkenær ozon. Forskriften setter blant annet minstekrav og målsettinger for luftkvaliteten. Grenseverdiene oppført i forurensningsforskriften § 7-6 angir maksimumskonsentrasjoner i utendørsluft for gitte midlingstider, eventuelt med antall tillatte overskridelser for komponenter fra veitrafikk, nitrogendioksid (NO_2) og svevestøv (PM_{10} og $PM_{2,5}$), som kan gi redusert luftkvalitet ved nærliggende områder.

Forurensningsforskriften kapittel 30 regulerer «forurensninger fra produksjon av pukk, grus, sand og singel». Kapittelet omfatter både mobile og permanente knuseverk samt siktestasjoner som produserer pukk, grus og singel. Den tar ikke direkte for seg behandling av masser fra veianlegg, men ansees som relevant å legge til grunn i en vurdering for støving fra veianlegg.

Forskriften inneholder også krav til tillatt mengde støvnedfall fra virksomheten, og utførelse av målinger for å sikre at disse overholdes. Kravet til utslipp av støv fra knuseverket skal ikke medføre at mengden nedfallsstøv overstiger 5 g/m^2 i løpet av 30 dager, målt ved nærmeste nabo eller eventuelt annen nabo som er mer utsatt (§ 30-5).

Lovverk – vannkvalitet

EUs vanndirektiv har som formål å sikre en felles europeisk vannpolitikk for bærekraftig bruk av vannressurser. I Norge ble dette direktivet implementert i norsk lov i 2007, gjennom EØS-avtalen (vannforskriften) (Lovdata.no, Vannforskriften, 2006). Det foreligger tiltaksplaner og miljømål for vannforekomster i Norge som ble vedtatt i 2016. Miljømålene er regionale og settes av vannregionene. For prosjektet gjelder de mål som er satt i «Regional plan for vannforvaltning for vannregion Glomma 2016–2021». Planen oppdateres for neste planperiode 2022-2027, og vil da få geografisk benevnelse vannregion Innlandet og Viken. Vannforskriften gjelder for alt av grunnvann, elver innsjøer og kystvann ut til en nautisk mil utenfor grunnlinjen.

Vannforskriften krever at tilstanden til vannmiljøet i tiltaksområdet skal være kjent før tiltaket settes gang. Videre at det sikres at tiltaket ikke fører til varig uønsket endring av vannforekomster (elv, bekk, innsjø, kyst, mm.), som gjør at tilstanden forringes biologisk, fysisk eller kjemisk. Tiltak skal heller ikke føre til at miljømålene til vannforekomsten(e) ikke nås.

4.2.2 Miljømål

Generelle miljømål knyttet til forurensning:

- Tiltaket skal ikke spre forurensede masser
- Det skal ikke skje miljøskade som følge av akutt utslipp
- Økologisk status i resipienter skal ikke forverres og forurensning fra prosjektet skal ikke bidra til å forhindre at resipientenes miljømål (jf. vannforskriften) ikke oppnås.

- Skadelig avrenning fra løsmasser og berggrunn skal minimeres
- Nødvendige tiltak skal iverksettes for å redusere støvproblemer og begrense støvplager fra anleggsmaskiner
- Grenseverdier for luftkvalitet skal overholdes

4.2.3 Vann

I dette kapittelet omtales forurensning til vann og potensiell påvirkning på vannkvalitet. Akvatisk naturmiljø er nærmere omtalt i kapittel 4.6.

Risiko

Utvidelse og utbygging av en ny vei kan forringe vannkvaliteten. Risikoen for forringelse vil avhenge av mange faktorer; blant annet avstand fra vei til vassdrag, ÅDT på veien, de lokale naturforholdene og sårbarheten til vassdraget.

For vannmiljø er det utført sårbarhetsvurderinger etter metode beskrevet i Statens vegvesen sin rapport nr. 597 (Statens vegvesen, 2016) på kriteriene etter vannforskriften. Sårbarhetsvurderingene er gjennomført for alle vannforekomster som kan antas å få betydelig påvirkning av en ny veikorridor som er fremmet i planforslaget. Dette kapittelet vurderer risiko for påvirkning på vannforekomster fra eksempellinjene CN40, CN50 og CN60.

For alternativ CN40, CN50 og CN60 er det totalt 23 vannforekomster i influensområdet, men eksempellinjene drenerer ikke mot eller berører alle vannforekomstene. Antall vannforekomster i influensområdet for alternativet sier likevel noe om potensialet for konflikter for vannmiljø. Av de identifiserte vannforekomstene som har middels eller stor sårbarhet, er det sju forekomster det er identifisert et middels til stort konfliktpotensial med ny vei. Konfliktpotensialet varierer imidlertid mellom de ulike alternativene:

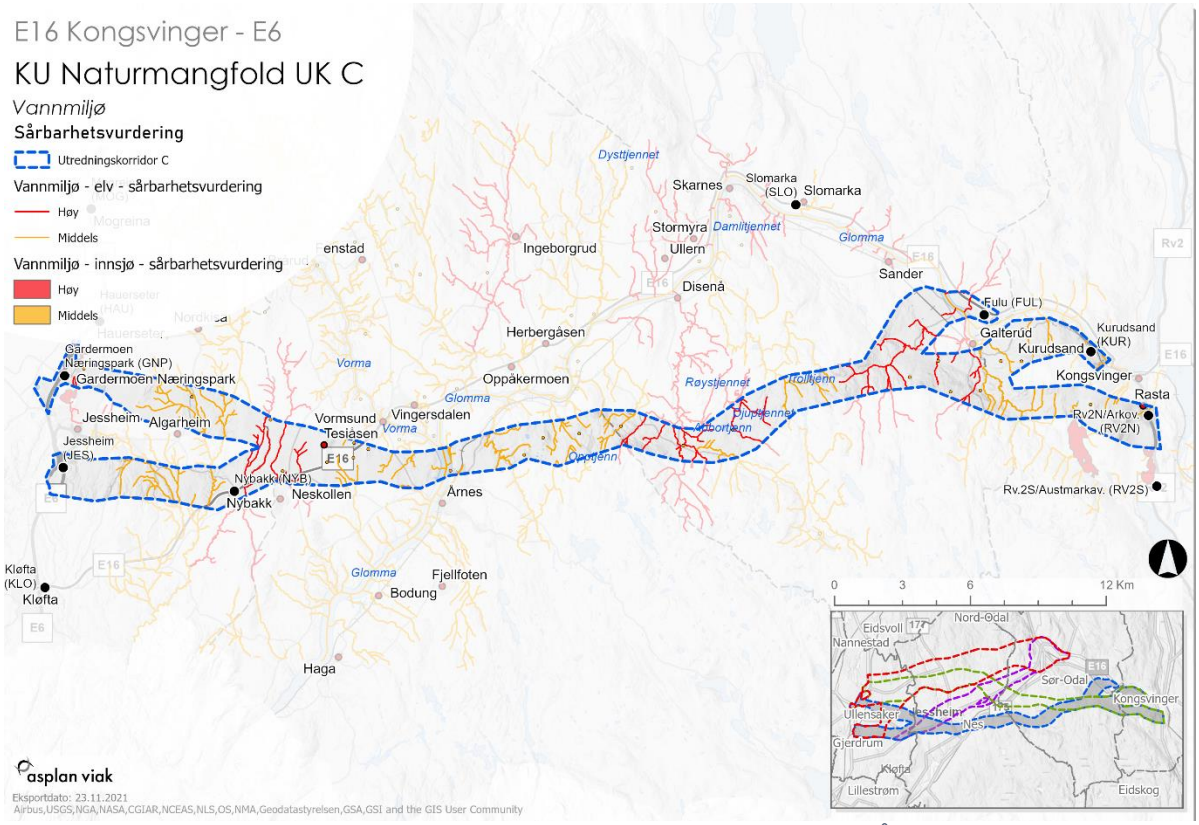
- Sulta
- Glomma Funnefoss-Rånåsfoss
- Sæteråa øvre del og tilløp
- Sæteråa
- Mellandsåa
- Skurudbekken
- Glomma – Kongsvinger – Kongsvinger kraftverk
- Tilløpsvassdrag til Vingersjøen

På grunn av detaljeringsnivået i planen er det stor usikkerhet knyttet til vurderinger til enkelte delområders konfliktpotensial. Tiltakets utforming og løsninger vil ha mye å si for risiko for forringet vannkvalitet, eksempelvis plassering av veilinje, overvannshåndtering og renseløsninger. Utforming av krysningsløsninger er også av betydning for fysisk-kjemisk påvirkning for vannforekomster og påvirkning på habitater (naturmiljø).

Risikoen for påvirkning på vannforekomster er avhengig av kapasiteten til resipienten. For vannforekomster som har god kapasitet og blir berørt ved enkeltkrysning, herunder Glomma, vil risiko for forurensing i stor grad kunne reduseres med avbøtende tiltak, også dersom mange

km vei dreneres mot vannforekomsten. For vannforekomster som allerede er påvirket, har lav kapasitet og/eller sannsynlig blir berørt av lengre langsgående veistrekning eller mange krysninger vil risiko for påvirkning kunne være større enn antatt. De øvrige 16 vannforekomstene som er i influensområdet gjennom konsekvensutredningen er derfor heller ikke uberørt av en eventuell ny vei, men er vurdert å ha mindre sannsynlighet for alvorlig påvirkning på resipienten.

For alle CN-alternativene er det vurdert at det er stort konfliktpotensial for Sulta. Bekkesystemet krysses av eksempellinjen flere steder og elva følger eksempellinjen parallelt over en strekning. Videre er det og vurdert stort konfliktpotensial for Sæteråa øvre del og tilløp, hvor 12 km eksempellinje drenerer ned mot i et område midt mellom vannforekomsten og Sæteråa (002-3446-R), påvirkningen kan eventuelt skje i Sæteråa.



Figur 7 - kart over identifiserte vannforekomster i korridor C, og vurdering av sårbarhet. Røde linjer viser høy sårbarhet, oransje viser middels sårbarhet.

Bygging av veianlegget kan føre til skadelig avrenning til vassdrag i forbindelse med følgende arbeider:

- Sprenging, graving, masseforflytning, stabilisering av grunnen og etablering av midlertidige eller permanente masselager (partikkelavrenning, skarpkantede partikler fra sprengstein, høyt innhold av ammonium og nitrat fra sprengstoff).
- Bygging av anleggsveier (partikkelavrenning).
- Etablering av byggegroper og avrenning fra disse.

- Spunting og bygging i og nært vassdrag (hovedsakelig partikkelavrenning).
- Bygging av bruer/kulverter som krysser vassdrag (partikkelavrenning/tilslamming, høy pH, evt. ammoniakk som følge av sprengstoffrester).
- Riggområder og vaskeplasser for utstyr og kjøretøy (partikkelavrenning, olje, kjemikalier).
- Driving av tunnel: avrenning med skarpkantede partikler samt ammonium som sammen med høy pH fra sprøytebetong kan føre til dannelse av ammoniakk. Ammoniakk kan være akutt giftig for fisk og andre vannlevende organismer avhengig av konsentrasjon og pH. I tillegg kan avrenning inneholde olje fra anleggsmaskiner, tungmetaller (avhengig av type berggrunn) og plastrester (fra sprenghetter, og sprøytebetong). Dette vil være en utfordring både ved midlertidig deponering av tunneldrivemasser og ved endelig deponering av massene.
- Endring av hydrologi ved terrenginngrep, blant annet i myrmasser, kan føre til endret avrenningshastighet og dermed medføre økt fare for flom/tørke nedstrøms.

Søl av oljeprodukter; brudd på oljetanker, utslipp som følge av brudd i hydraulikkslanger, større søl ved påfylling av drivstoff og utslipp av kjemikalier, kan skje i et slikt omfang (uhellsutslipp) at det kan skape akutt gifteffekt på vannlevende og/eller jordlevende organismer.

Tiltak

Tiltak for å redusere forurensning til vann vil gjelde både for anleggsfasen og driftsfasen. Risiko for akutte utslipp minimeres med gode rutiner og tett oppfølging av entreprenør. I tillegg utarbeides avbøtende tiltak for å redusere risiko for utslipp, og det utarbeides beredskapsplaner som gjennomføres hvis akutte utslipp oppstår.

Alt overvann fra vei kan være forurenset. Veivann inneholder typisk partikler fra kjøretøy (tungmetaller fra bremser, mikroplast fra dekkslitasje), veibane og tilførte kjemikalier (maling og salt). Generelt for å beskytte vannforekomster mot forurensning fra vei, gir Håndbok N200 (Statens vegvesen, 2018) føringer for behovet av renseløsninger, og at tiltak skal vurderes opp mot resipientenes sårbarhet og evne til å ta imot det forurensede overvannet. Mengden av forurensninger er omtrentlig proporsjonal med trafikktetthet (ÅDT) og rensekrav er og knyttet opp mot dette.

Tabell 6 - Oppsummering av identifisert risiko for vannmiljø og mulige risikoreduserende tiltak, fordelt på veiprosjektets ulike faser.

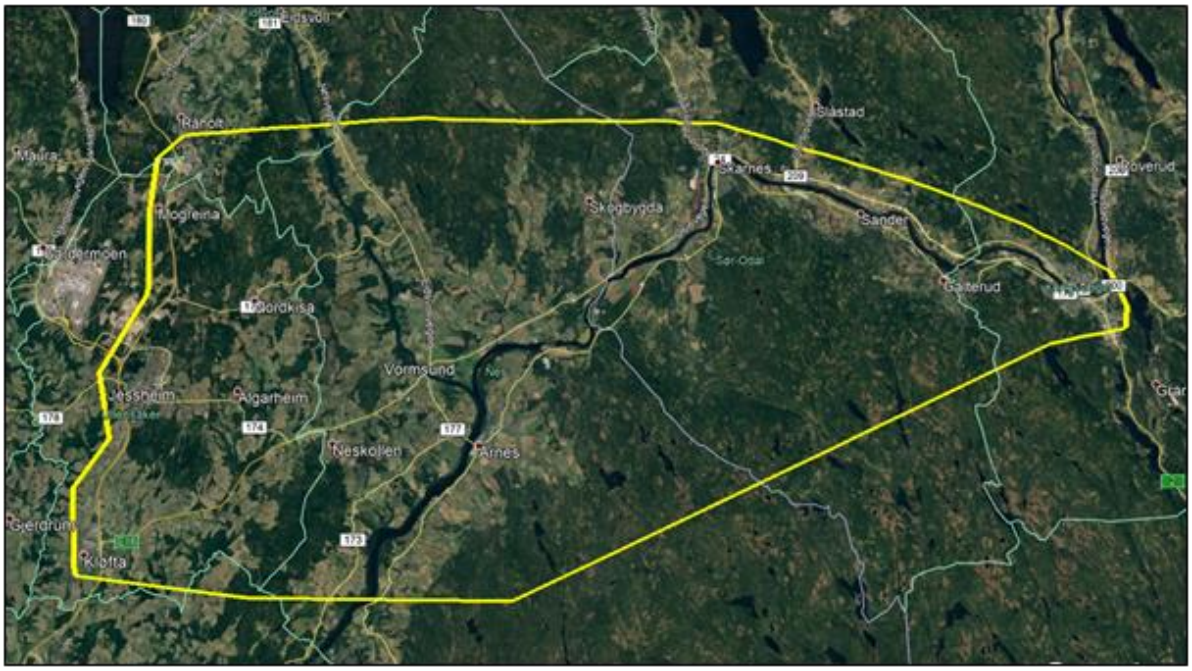
Fase	Risiko	Tiltak
Reguleringsplanfase	Regulering av veilinje med direkte påvirkning på sårbare resipienter	Vurdere om veilinje kan justeres for å unngå direkte inngrep, mindre nærføring, eller regulere løsninger som gir minst mulig påvirkning på vannforekomst.
	Plassmangel i reguleringsplan til nødvendige renseløsninger	Sikre tilstrekkelig plass i reguleringsplan til renseløsninger for anleggsfase.
	Avrenning fra masselager	Unngå regulering av masselager nær resipienter, særlig de mest sårbare. Sikre tilstrekkelig plass i reguleringsplan til renseløsninger/filtreringsløsninger
	Saltpåvirking	Vurdere å unngå nærføring til/avrenning mot resipienter som kan være særlig følsomme for saltpåvirking
Detaljprosjekteringsfase	Endring i hydrologi ved terrenginngrep	God planlegging og dimensjonering av bruk av stikkrenner og øvrige tiltak som eksempelvis overvåkning av grunnvann og lignende, for å redusere risiko for å påvirke vannbalanse.
Anleggsfase	Spredning av ammonium/nitrater fra anleggsarbeidet, eksempelvis tunnel eller sprengningsarbeid i dagen påvirker akvatisk naturmiljø, fisk og bunnlevende organismer	Plan for gjenbruk og deponering av sprengemasser. Ved bruk av sprengstein nær vannforekomster må denne være av en kvalitet som minimerer avrenning av skadelige komponenter. Unngå avrenning fra betongarbeid/plastring og lignende til vannforekomster. Kjemiske eller fysiske rensetiltak, pH regulering for reduksjon av fri ammoniakk i utslippsvann. (ammonium og nitrater)

Fase	Risiko	Tiltak
	Partikkelavrenning øker turbiditet i vannforekomster og kan påvirke økologien, herunder særlig fisk og bunnlevende organismer. Skarpe partikler fra sprengestein kan gi skader på organismer med gjeller: • Partikkelavrenning fra anleggsveier • Avrenning fra byggegroper • Partikkelavrenning fra spunting • Partikkelavrenning fra etablering av konstruksjoner som krysser vassdrag • Avrenning fra masselager • Partikkelavrenning på grunn av inngrep i kantsoner	Etablere renseløsninger for anleggsvann for driftsfasen tidlig i anleggsfase dersom disse kan benyttes også for avrenning i anleggsfasen. Dette gjelder både for overflatevann, avrenning fra anleggsveier, konstruksjoner, tunneler mv. Plassere masselager i god avstand fra sårbare resipienter. Etablere renseløsninger fra masselager, som eksempelvis naturlig filtreringsløsninger, grøftesystemer eller lignende. Bevaring av kantvegetasjon i anleggsfase, eller revegetering for senere driftsfase.
	Endring i hydrologi ved terrenginngrep	Vurdere flomsikringstiltak som følge av avrenningsmønster i anleggsperioden. Følge opp planlegging og dimensjonering av bruk av stikkrenner og øvrige tiltak for å sikre vannbalanse.
	Søle av oljeprodukter og øvrig utslipp fra maskiner	Etablere rutiner for beredskap for større og mindre utslipp. Sanering ved utslipp til jord masser nær resipient. Bruk av absorbenter ved mindre utslipp mot resipient.

Fase	Risiko	Tiltak
		Jevnlig vedlikehold av maskinpark. Tilgjengelig beredskapsmateriell i vannforekomster.
Prosjekteringsfase og driftsfase	Saltpåvirkning på resipienter	Lede overvann mot mindre sårbar resipient
Driftsfase	Avrenning fra vei	Etablere renseløsninger iht. veiledning og krav. Utføre nødvendig vedlikehold av renseløsninger Redusere forbruk av salt, ved å vurdere bruk av andre tiltak som mekanisk fjerning eller sand

4.2.4 Jord

Potensiale for å påtreffe forurenset grunn er vurdert i et område som tilsvarer silingsområdet for kommunedelplan for E16 Kongsvinger – E6, jf. Figur 8.

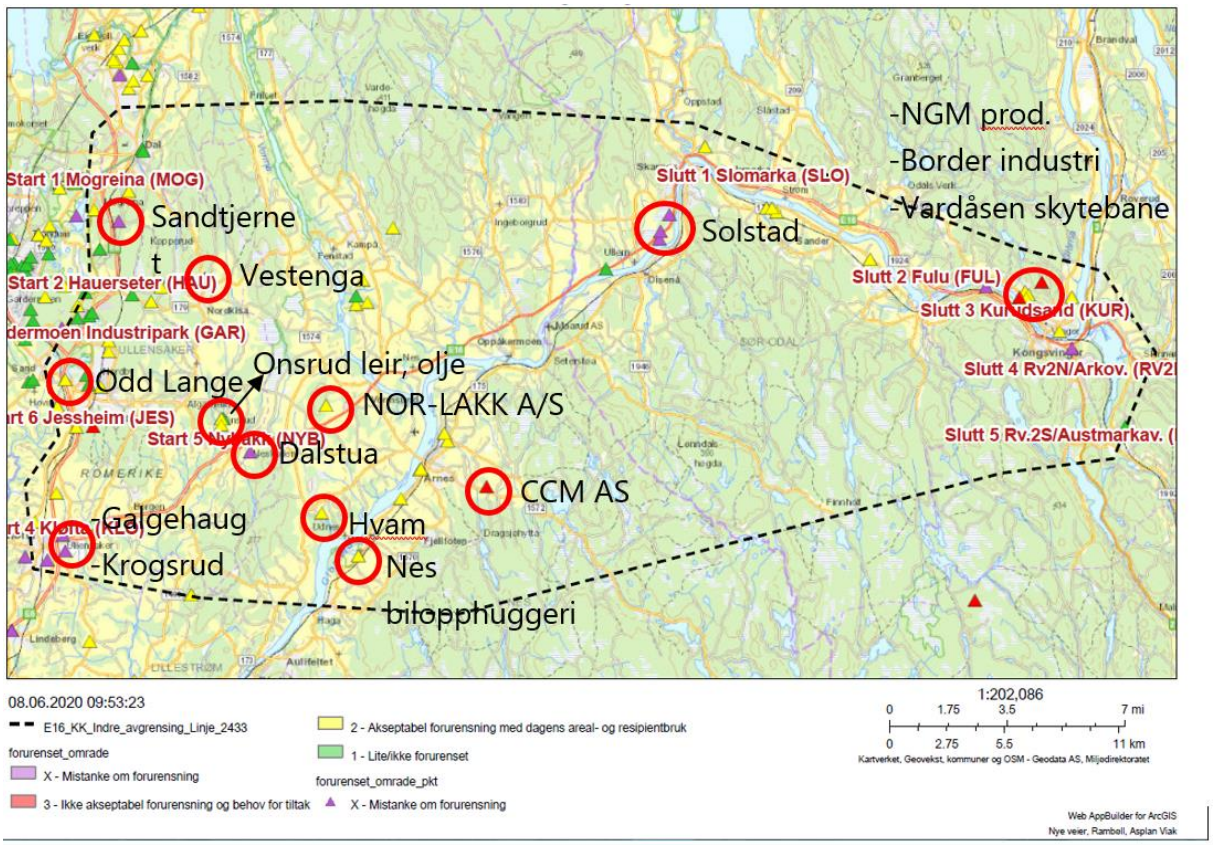


Figur 8 - oversiktskart over silingsområdet som har vært avgrensningen for vurdering av forurenset grunn.

Historiske flyfoto av områder innen silingsområdet viser også at det hovedsakelig er benyttet som friområder/skog og landbruk. Med bakgrunn i kjent informasjon er det identifisert flere områder med mistanke om forurensning. Totalt er det registrert 44 lokaliteter innenfor hele

silingsområdet. Disse er vist i Figur 9. Korridor C, som er fremmet i planforslaget vil være i nærheten av flere av disse områdene, blant annet området rundt Kurudsand og områdene rundt Nybakk. Korridoren vil kunne berøre Dalstua som har status som mistanke om forurenset grunn.

Deponier utgjør en ukjent risiko med hensyn på grunnforhold, da disse kan inneholde miljø- og helseskadelige stoffer så vidt over grensen for normverdi eller være svært forurenset/inneholde farlig avfall. Det kan også være avfall i massene som egner seg dårlig til utbygging, eller problemer tilknyttet gassutvikling. Gassutvikling og reaksjoner i massene kan igjen medføre setningsskader. Deponier og avfallsfyllinger vil ofte begynne å produsere metan, hydrogensulfid (H_2S), karbondioksid og andre gasser når avfallet brytes ned. Organisk materiale, som hageavfall og trevirke samt andre nedbrytbare avfallsfraksjoner, vil føre til slik gassproduksjon. Denne gassproduksjonen kan foregå i 50-100 år etter at avfallsplassen er avsluttet. Varigheten på gassproduksjonen avhenger av typen avfallsmasser, samt kjemiske forhold i massene. Gass vil være en utfordring med tanke på gassinntrenging dersom det settes opp bygg eller graves ned infrastruktur på området. Med gassproblematikk følger også problemer med setninger og setningsskader på byggverk eller infrastruktur.



Figur 9 - oversikt over områder med mistanke om forurensning.

Det er vurdert at det er lavt potensial for funn av syredannende bergarter for korridor C.

Tabell 7- fase, risiko og tiltak for forurenset grunn.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Anleggsfase	Spredning av forurensede masser	Gjennomføre prøvetaking og ev. utarbeide tiltaksplan for forurenset grunn. Følge tiltaksplan og massedisponeringsplan
	Funn av syredannende bergarter	Geologisk kartlegging og oppfølgende rutiner i anleggsfase for å avdekke ev. syredannende bergarter.
	Akutte utslipp i anleggsfasen fra maskiner	Utarbeid rutiner for å redusere risiko for utslipp, eksempelvis krav til fylling av drivstoff, beredskapsplaner for miljø mv.
Driftsfase	Utslipp ved uhell	Etablere beredskapsrutiner for å håndtere akutte utslipp i driftsfase.

4.2.5 Luft

Grensene oppført i T-1520 skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse, blant annet ved planprosjekter som berører bruksformål som er følsomt for luftforurensning. Følsom bebyggelse omfatter helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger, lekeplasser og utendørs idrettsanlegg, samt grønnstruktur. Gul sone er en vurderingssone, hvor det bør gjøres vurderinger ved planlagt bebyggelse med følsomt bruksformål, mens rød sone angir områder som er lite egnet til bebyggelse med følsomt bruksområde. Ved planlagt arealbruk innenfor rød sone må det redegjøres for forholdet til grenseverdiene for utendørsluft, og tiltak for bedre luftkvalitet burde være en del av den videre planleggingen av området.

Risiko

Utslipp av luftforurensende komponenter kan medføre helseskader ved forholdsvis lave konsentrasjoner i luft, og støv kan være til plage og sjenanse for mennesker som bor eller oppholder seg nær utslippskilder.

I anleggsfase vurderes svevestøv som den største risikoen for tredjepart. Dette kan skyldes oppvirvling av masser, transport mv. som medfører støvutvikling i anleggsområdet. Risikoen vil være knyttet til dårligere luftkvalitet eller nedstøving av hus.

I driftsfasen vil risiko være knyttet til at veilinjen planlegges for nær boliger og spredning fra vei og dekkslitasje overstiger grenseverdiene som er angitt i T-1520. Dette er særlig relevant for områder hvor partikler samles, som eksempelvis tunnelmunninger.

For CN40, CN50 og CN60 er det utført spredningsberegninger som vist i tabellen nedenfor. For nærmere detaljer om spredningsberegninger, luftsonekart mv, henvises det fagrapport luftkvalitet som er utarbeidet for prosjektet. Tabellen viser antall boenheter i gul og rød sone.

Tabell 8 - oversikt over antall boenheter i gul og rød sone for CN40, CN50 og CN60.

Beskrivelse	Dagens situasjon	Referansesituasjon	CN 40	CN 50	CN 60
Antall eksponerte personer i gul sone, langs ny vei	Ikke relevant	Ikke relevant	82	118	116
Antall eksponerte personer i gul sone, langs eksisterende E16	60	244	18	0	0
Totalt antall eksponerte personer i gul sone	60	244	100	118	116
Antall eksponerte personer i rød sone, langs ny vei	Ikke relevant	Ikke relevant	0	4	44
Antall eksponerte personer i rød sone, langs eksisterende E16	0	0	0	0	0
Totalt antall eksponerte personer i rød sone	**0**	**0**	0	**4**	44

Tiltak

Et viktig tiltak i anleggsfase vil være å etablere en plan for å håndtere eventuell støvproblematikk. Det vil være viktig å etablere rutiner for både konkretisere hvilke tiltak som bør gjennomføres (vanning, salting, kosting osv.) og hyppighet av tiltakene.

Med hensyn på driftsfasen vil planlegging av veilinje være et viktig tiltak, og oppdaterte spredningsberegninger vil identifisere om eventuelle grenseverdier overskrides.

Mulig risiko og aktuelle tiltak er oppsummert i

Tabell 9.

Tabell 9: Mulig risiko og aktuelle tiltak for å motvirke dette, i anleggsfasen eller driftsfasen, med hensyn til forurensning av luft.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Reguleringsplanfase	Veilinje planlegges for nært boliger og spredning av partikler fra vei og dekkslitasje overstiger grenseverdiene som er angitt i T-1520.	Utføre nye beregninger av luftkvalitet når veilinje i reguleringsplan er fastlagt og vurdere avbøtende tiltak, justering av veilinje og lignende. Vurdere tiltak for å redusere risiko for overskridelse av grenseverdi, som eksempelvis optimalisering av veilinje, nedsenket vei, eller skjermingstiltak
Anleggsfase	Støv fra anleggsarbeid kan medføre ulemper for tredjepart, bl.a. dårlig luftkvalitet, nedstøving av hus, til søling av vei. Støv kan overstige grenseverdier i T-1520 og i forurensningsforskrift.	Utarbeide tiltaksplan for håndtering av støvproblematikk Utarbeide rutiner for støvproblematikk i anleggsfase, eksempelvis vanning, kosting og håndtering av klager. Begrense støvplager fra anleggsmaskiner skal vurderes i anleggsperioden. Tiltak som vask, salting og feiing skal vurderes fortløpende. Støvdemping ved bruk av vann eller salt. Nær resipienter bør alternative løsninger til salt vurderes
Driftsfase	Spredning av partikler fra vei og dekkslitasje overstiger grenseverdiene som er angitt i T-1520.	

4.3 Friluftsliv, by- og bygdeliv

4.3.1 Lovverk

I den statlige friluftslivspolitikken legges det vekt på at alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen (Miljøverndepartementet, 2013).

Den statlige friluftspolitikken har følgende nasjonale mål:

- Friluftslivets posisjon skal ivaretas og videreutvikles gjennom ivaretagelse av allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av viktige friluftsområder, og stimulering til økt friluftslivsaktiviteter for alle.
- Naturen skal i større grad brukes som læringsarena og aktivitetsområde for barn og unge.

Av de statlige målene for friluftsliv er følgende delmål relevant:

- Bevaring av viktige friluftsområder.
- Økt tilgjengelighet for alle brukergrupper og ivaretagelse av et bredt spekter av tilbud hele året. Dette inkluderer områder for jakt, fangst, fiske og sanking.
- En særlig ivaretagelse av områder som er viktige for barn og unge i dagliglivet. Dette gjelder bl.a. barnehager, skole-, nærmiljø- og idrettsanlegg, formelle og uformelle leke- og oppholdsarealer nært bosted, frilufts- og rekreasjonsområder med pedagogiske kvaliteter og særlig områder med pedagogiske kvaliteter nært barnehage, skole- og idrettsanlegg.
- Frilufts- og rekreasjonsområder der barn og unge samles, områder med spesiell identitetsverdi for denne gruppen, og områder med spesielle kvaliteter for barn og unge.

I tillegg kommer forskrifter knyttet til verna vassdrag, der det er delmål å ivareta eller forbedre friluftslivinteresser knyttet til disse vassdragene.

Skriftlige kilder og overordna planer:

- Klima- og miljødepartementet (2018). *Handlingsplan for friluftsliv*. Natur som kilde til helse og livskvalitet.
- Klima- og miljødepartementet (2015-16). St.meld. 18. *Friluftsliv. Natur som kilde til helse og livskvalitet*.
- Miljødirektoratet (2015). M-307-2015. *Friluftsliv der folk bor*. Miljødirektoratets nærmiljøsatsing.
- Miljødirektoratet (2013). Veileder M98-2013. Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder.
- Miljøverndepartementet (2013). Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. En satsning på friluftsliv i hverdagen; 2014-2020.
- Regjeringen (2008). Rundskriv T-2/08. *Om barn og planlegging*. Rundskriv til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, vedtatt i Statsråd 01.09.1989.

4.3.2 Miljømål

- Begrense inngrep i verdifulle friluftsområder.
- Beholde tilgang til viktige områder for friluftsliv, by- og bygdeliv, samt unngå forringelse av opplevelsesverdien.
- Opprettholde turveier gjennom veianlegget.

4.3.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Risiko for friluftsliv, by- og bygdeliv er knyttet til folks opplevelse og bruk av et gitt landskap, med fokus på opphold og fysisk aktivitet. En ny vei kan påvirke enkelte opplevelseskvalitet langs traseen negativt, herunder endring i lydbildet, barrierevirkning og arealbeslag. Dette vil totalt sett gi noe redusert opplevelseskvalitet og redusert identitetsverdi langs deler av ny E16. En ny vei vil særlig gi risiko for redusert brukeropplevelse av oppholdssteder og ferdselsforbindelser i frilufts- og rekreasjonsområder. Flere tettsteder og tilførselsveier vil få økt trafikk.

Tabell 10 - Identifisert risiko for friluftsliv, by- og bygdeliv for CN40, CN50 og CN60.

Eksempellinje	Delområde	Risiko
CN40/50/60	Delområdet F-030 Neskollen	Det er risiko for at tiltaket vil tilføre en ny barriere mellom bosettingen på Neskollen og friluftsområdet på Tesiåsen
	Delområdet F-036 Nes	Tiltaket medfører risiko for redusert brukeropplevelse gjennom visuelle forstyrrelser og endret lydbilde.
	Delområde F-037, Årnes strandsone	Forringet kvalitet gjennom endret lydbilde, arealpåvirkning og visuelle forstyrrelser. En ny vei vil videre kunne oppfattes som en barriere for friluftsliv da bru i området vil skape brudd i naturopplevelsen.
	F-038, Årnes	Miljørisiko omhandler hovedsakelig arealbeslag, barrierevirkning og endret trafikkbilde. Nordre del av området får vesentlig mer trafikk. Det er beregnet at det i området ved kryss mellom alternativet og Seterstøavegen, fv. 175, blir en trafikkøkning på ca. 40-160% fra ÅDT i referansealternativet. Deler av økningen vil fordeles til nordre del av Runnivegen mot skoleområdet som er her. Trafikk fra søndre del av Årnes mot skoleområdet blir trolig redusert.
	F-042, Folbergåsen	Barriere mellom Folbergåsen og tilliggende friluftsområder sør for området. Dette vil påvirke sammenhengen mellom to friluftsområder. Det vil

Eksempellinje	Delområde	Risiko
		også kunne påvirke lydbilde ved Skøyentjenn negativt, der det blant annet er badeplasser.
	F-043, Eievarden	Opplevelseskvalitetene er vurdert påvirket negativt gjennom barrierevirkning, arealbeslag og endret lydbilde. Tiltaket vil tilføre en barriere mellom Eievarden og tilliggende friluftsområde sør for området.
	F-044, Knefallsmåsaberget	Risiko for området omfatter arealbeslag, barrierevirkning og endret lydbilde og negativ påvirkning på opplevelsen av randsonen av området. Det er risiko for at stier og turveier vil bli avskåret. Sammenhenger mot tilliggende delområder med kvaliteter for friluftsliv og rekreasjon vil i noen grad svekkes.
	F-049, Sæteråa	Risiko for å påvirke opplevelseskvalitetene langs Sæteråa lokalt, gjennom visuell forstyrrelse, endret lydbilde og hindre turgåere fra å ferdes langs vannkanten.
	F-064, Mangset-høgda	Tiltaket kan gi negativ påvirkning gjennom arealbeslag, barrierevirkning, endret lydbilde. Områdets identitet risikeres endret. Kvaliteter knyttet til jakt vil trolig påvirkes noe negativt, ved at veien påvirker trekkruter til viltet og gir arealbeslag. Videre er det risiko for at aktiviteter knyttet til fangst, fiske, høsting og sanking vil kunne påvirkes negativt. Turstier og - veier blir trolig avskåret.
CN50/60	F-066, Galterud	Risiko for arealbeslag, barrierevirkning og endret lydbildet for den sørlige delen av området.
	F-067, Marikollen	Sørlige del av området vil få konsekvenser som arealbeslag, barrierevirkning og at det trolig vil endre lydbildet. Dette risikerer å gi negative konsekvenser til populære turstier og turmålet Spetalen gruver. I tillegg er det vurdert av det vil gi noe negativ påvirkning til tradisjonelle aktiviteter som jakt og fangst i del av området.
CN50	F-069, Kongsvinger sør	Økningen i trafikk kan forsterke barrierevirkningene for området mellom byen og strandsonen.
	F-071, Kongsvinger sentrum	Økt trafikk for området kan gi redusert trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Eksempellinje	Delområde	Risiko
	F-072, Vardåsen	Lydbildet risikerer å endres noe for delområdet, som følger av endringer i ÅDT langs ny europaveg og videre inn mot Kongsvinger sentrum.
CN60	F-068, Bæreia	Tiltaket risikerer å utgjøre en barriere for de mye brukte stier og veier mellom Kongsvinger og Bæreia. Alternativet gir også virkninger gjennom arealbeslag i terreng, som er populært til jakt, fangst og annen høsting fra naturen og dette reduserer opplevelseskvalitetene langs tiltaket. Det vil også bli arealbeslag og barrierevirkning mellom tunnelpåhugg og rv. 2. Eldre skianlegg, et mindre boligområde, samt et mindre friluftsområde kan bli direkte påvirket gjennom arealbeslag. Identiteten til området er vurdert til å bli noe redusert, ved teknisk inngrep, barrierevirkning, mulig nærføring og mulig endret lydbilde, særlig til turmålet i nordre ende av vannet.
	F-069, Kongsvinger sør	En kortere del av ny E16 og nytt veikryss, som anlegges langs vestre del av området risikerer negativ konsekvens som følge av økt trafikkmengde.
	F-070, Rastaberget	Økt trafikk gir trolig et noe forverret lydbildet i området.

Tiltak

Tabell 11 - Risiko og tiltak fordelt på fase for friluftsliv, by- og bygdeliv.

Fase	Risiko	Tiltak
Regulerings-planfase	Redusert ferdselsmuligheter over og langs veien	Vurdere å sikre gode krysningsmuligheter og rundløyper for myke trafikanter. Sikre tilgang til turområder.
	Redusert trafikksikkerhet og brukskvalitet for barn og unge	Tilpasse veilinje i korridoren for å øke avstand til barnehage-, skole-, nærmiljø- og idrettsanlegg.
	Forringet rekreasjonsverdi	Tilpasse veilinje i korridoren lengst mulig bort fra bekker, åer og vann slik at rekreasjonsverdier sikres
		Vurdere landskapstiltak med gode kvaliteter langs turveier.
	Redusert bruksopplevelse gjennom hinder for tilgang til ferdsel langs eksisterende vannlinjer	Vurdere krysningsløsning av bekker og åer slik at ferdsel langs vannlinjene sikres.
	Generell barrierevirkning og arealbeslag av viktige områder	Vurdere å erstatte opparbeidede nærmiljø, rekreasjonsområder og idrettsanlegg som blir tydelig forringet eller går tapt. For eksempel ved at det etableres tilsvarende områder med samme eller bedre kvalitet.
	Lysforurensning som årsak til forringet brukeropplevelse	Påvirkning fra veibelysning mot rekreasjons- og friluftsområder begrenses så mye som mulig
Anleggsfase	Tilgjengelighet	Generell tilgjengelighet for gående og syklende på turområder og adkomster skal søkes ivaretatt.
	Lysforurensning	Lysforurensning fra anleggsområdet skal unngås
	Avgrensning av området	Rigg- og anleggsområdet skal markeres for å redusere risiko for at tredjepart kommer inn i anleggsområdet.

4.4 Klima

4.4.1 Miljømål

I planprogrammet for dette prosjektet angir delmål E7 følgende målsetning for klimagassutslipp:

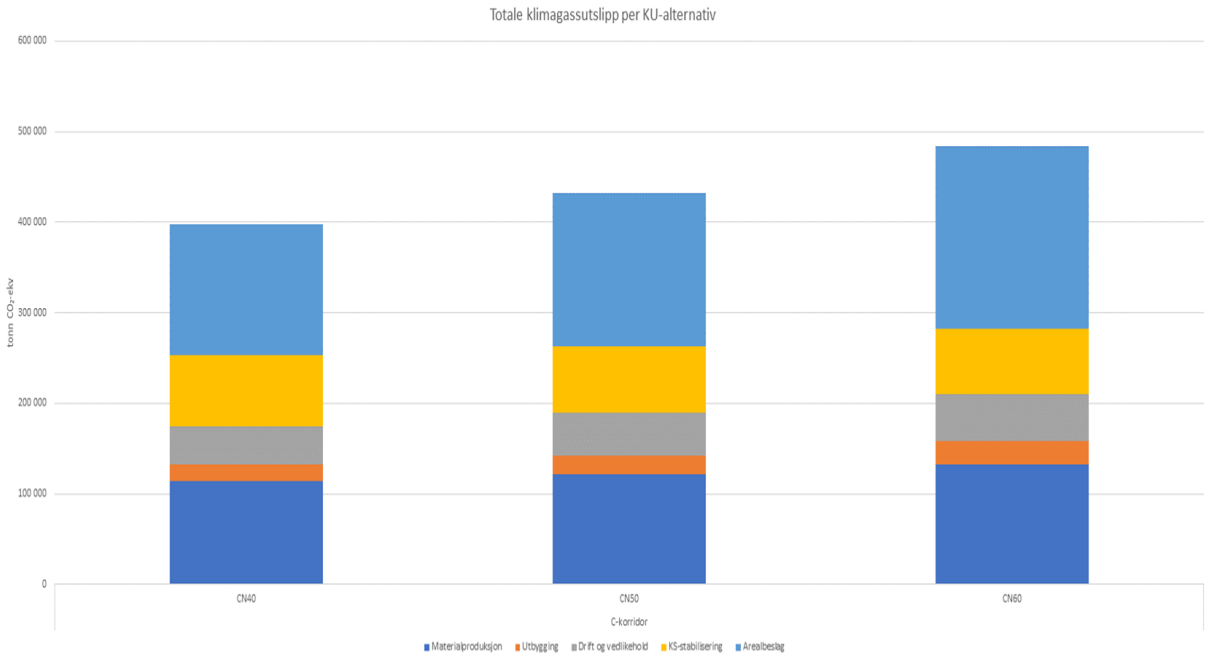
«Planprosjekt E16 Kløfta-Kongsvinger skal levere kommunedelplaner som gjør det mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40 % i anleggsfasen og 75 % over 40 år i driftsfasen i forhold til bransjestandard/enn tradisjonelle løsninger fra 2010.»

I dette ligger det at prosjektet blant annet må sannsynliggjøre at det planforslaget som vedtas gjør det mulig å redusere utslipp sammenlignet med tradisjonelle løsninger, der det ikke har vært fokus på klimagassreduksjoner i bygge-, drift- og vedlikeholdsfasen.

Det er beregnet klimabudsjett for prosjektet som viser estimert utslipp for alle eksempellinjer som er vurdert i konsekvensutredningen.

4.4.2 Miljørisiko og tiltak

Resultatene fra klimagassberegningene av de konsekvensutredede korridorene viser at utslippene fra de ulike eksempellinjene varierer mye. Det er beregnet utslipp fra CN40, CN50 og CN60, som er vist i Figur 10.



Figur 10 - Klimagassutslipp for vurderte eksempellinje CN40, CN50 og CN60. KS-stabilisering er utslipp fra materialer som benyttes til kalk- og sementstabilisering på grunn av dårlige grunnforhold.

For å kunne nå målsettingen om reduserte klimagassutslipp i anleggs- og driftsfasen er det flere tiltak som kan iverksettes i ulike planfaser. Disse er nærmere omtalt i Klimabudsjett for

prosjektet KDP E16 Kongsvinger – E6. En rekke forutsetninger for å oppnå klimagassreduksjoner legges i planleggings- og designfasen. Dette gjelder utslipp tilknyttet materialvalg og anleggsgjennomføring, men også de utslipp som oppstår i drift- og vedlikeholdsfasen av anlegget. På grunn av dette er det også viktig å ha fokus på driftsfasen i planleggingsfasen. Sentrale metoder å bruke for å følge opp prosjektet underveis og sikre at tiltak har ønsket effekt i et livsløpsperspektiv, både mhp. klima og økonomi, er livsløpskostnader (LCC) og livsløpvurderinger (LCA).

Innvirkningen materialer som benyttes i et veiprosjekt har på prosjektets totale klimapåvirkning, er i stor grad knyttet til mengdene som forbrukes. De materialer som står for det største forbruket gjennom levetiden til prosjektet, vil som regel gi størst klimapåvirkning. Anbefalingene som legges frem fokuserer derfor hovedsakelig på de materialgrupper som benyttes mest.

Det forventes at følgende materialgrupper og aktiviteter har stor betydning:

- Asfalt
- Oppfyllingsmasser og isolasjon
- Betong
- Prefabrikkerte betongelementer (slakkarmert og forspent)
- Sprøytebetong
- Kalksement

På overordnet nivå anses følgende tiltak som relevante for materialer:

- Asfalt:
  - Forsøke å optimalisere bruken av asfalt så minst mulig reasfaltering kreves
  - Reduksjon i materialbruk i asfaltproduksjon
  - Benytte resirkulert asfalt
  - Produsere asfalt med fornybar energi
  - Benyttelse av tørt tilslag for oppnåelse av god fyringsøkonomi
  - Vurdere lavtemperaturasfalt
  - Vurdere mulighet for gjenbruk av masser til produksjonen av asfalt
  - Oppnå lavest mulig utslipp fra produksjon av pukk og grus
  - Opprette et sentralisert asfaltverk på anleggsplass for reduksjon i transportavstand
  - Vurdere fossilfri teknologi til drift av asfaltverk
- Stål:
  - Anvende høyest mulig andel av resirkulert armeringsstål og andre relevante stålkonstruksjoner
  - Etterstrebe å bruke stålmaterialer med lave utslipp i produksjonsfasen
- Betong:
  - Benytte lavkarbon betong der dette er hensiktsmessig.
  - Fokus på at betong skal produseres med fornybar energi
  - Vurdere om andre og mer miljøvennlige materialer kan anvendes som erstatning for betong

    - Fokus på optimalisering av konstruksjoner der betong er relevant
- Kalksement
    - Forsøke å unngå bygging på områder med ustabil grunn
    - Følge med på ny teknologi- og materialutvikling for grunnstabilisering

For å minimere klimagassutslipp fra massehåndtering kan følgende tiltak være aktuelle:

- Etablere en helhetlig strategi for massehåndtering
- Unngå etablering av midlertidige masselager, fordi dette kan føre til dobbelt behandling av masser
- Bygge bruer og tunneler tidlig slik at det kan rasjonalisere massetransporten. Kryssing av vann, elver eller høye fjell kan fort føre til store omveier for massetransporten
- Transport med dumper i stedet for lastebil
- Bruk av jordmasser til skråningspuss lokalt
- Utnyttelse av god steinkvalitet i overbygningen (utnytte de stedene med best steinkvalitet)

Organisasjonen Zero og Nye Veier har utarbeidet en sjekkliste for klimatiltak i anleggsbransjen (Zero/Nye Veier, 2020). I sjekklisten er det presentert noen designløsninger som kan gi reduksjoner i utslipp ved drift av veistrekningen:

- Vurdere å ta i bruk løsninger som gir egenproduksjon av strøm til drift av utstyr.
- Ta i bruk LED-belysning med dimmere på veianlegget.
- Fokus på lavt energiforbruk knyttet til elektrisk infrastruktur.
- Fokus på valg av slitesterk asfalt for å redusere frekvens for reasfaltering.
- Optimalisering av logistikk/kjørelengde for driftstekniske løsninger

Kongsvinger kommune har utarbeidet en handlingsplan for klima for perioden 2021-2030 (Kongsvinger kommune, 2021), som inneholder 43 konkrete tiltak for å redusere utslipp i forbindelse med virksomheter i kommunen. Ikke alle 43 tiltakene som er presentert i handlingsplanen vil være relevant for veiprosjektet E16 Kongsvinger-E6, men det er identifisert at foreslåtte tiltak som nevnt i Tabell 12 vil kunne være relevante for bygging og drift. Flere av målene har målfrist før planlagt byggestart av E16 Kongsvinger-E6 og er av den grunn ikke omtalt.

Tabell 12 - relevante elementer fra Kongsvinger kommune sin handlingsplan for klima for 2021-2030.

Tiltaksnummer/referanse	Tiltak	Relevans/overførbarhet
Tiltak 5:	Utarbeidelse av klimabudsjett for alle kommunale byggeprosjekter over 50 MNOK, som gir grunnlag for sammenligning i et klimaperspektiv. Det skal tilstrebes å velge mest	Å utarbeide klimabudsjett for veiprosjektet er allerede gjennomført. Det legges til grunn at baseline for videre vurdering av klimakutt i prosjektet er en eksempellinje i planforslaget.

Tiltaksnummer/referanse	Tiltak	Relevans/overførbarhet
	mulig klimavennlige materialer.	
Tiltak 7	Miljødeklarasjoner (EPD) av 3-5 viktigste materialgrupper skal innhentes ved nybygg og større rehabiliteringsprosjekter	EPDer kan kreves for de store materialgruppene i veiprosjektet. Valg av produkt med lavt utslipp i produksjon vil kunne bidra til å redusere prosjektets totale utslipp.
Tiltak 10:	Veibelysning oppgraderes til LED-belysning	
Tiltak 11	Kommunen initierer prosesser for at IKSer gjennomfører fossilfrie anleggsplasser	
Tiltak 13	Kommunen initierer prosesser for at IKSer anskaffer nullutslippskjøretøy der dette er mulig	
Tiltak 43	Kommunen involverer seg i et gjenbruksprosjekt årlig f.eks. ved at materialer fra rivning av egne bygg gjenbrukes av andre eller at kommunen selv benytter gjenbruksmaterialer i sine byggeprosjekter	

Tabell 13 - Oppsummering av mulige risikoer knyttet til klima og mulige tiltak for å redusere risiko.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Planleggingsfase	Valg av løsning med forventet høyt utslipp	Utarbeide budsjett for klimagassutslipp og vurdere løsninger med forventede lave utslipp. Unngå områder med ustabile masser i størst mulig grad. Vurdere bruk av materialer med relativt lavt CO2-

Fase	Mulig risiko	Tiltak
		avtrykk i produksjon for større materialgrupper, gjennom bl.a. bruk av EPDer.
Detaljprosjektering	Velge produkter og løsninger med høyt klimaavtrykk i produksjon.	Vurdere klimaavtrykk i prosjekteringsfase på større konstruksjoner som krever mye materiale. Fokus på energibruk i valg av løsninger og produkter for driftsfasen av anlegg. Optimalisering av logistikk kjørelengde for driftstekniske løsninger Planlegging av å optimalisere massehåndtering for anleggsfasen.
Anleggsfase	Unødvendig utslipp av klimagasser fra anleggsmaskiner	Vurdere bruk av lavutslippsmaskiner Unngå unødvendig tomgangskjøring.

4.5 Kulturminner og kulturmiljøer

4.5.1 Lovverk

Kulturminneloven (Lovdata.no, Kulturminneloven, 2021) har til formål å verne kulturminner og kulturmiljøer både som del av vår kulturarv og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

I henhold til kulturminnelovens § 3 må ingen, uten at det er lovlig etter § 8, sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.

Kulturminnelovens § 9 setter krav om arkeologiske undersøkelser i forkant av tiltak som kan medføre skade på automatisk fredete kulturminner. Dersom en planlagt utbygging kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner må planen justeres/endres, eller det må søkes dispensasjon fra kulturminneloven.

Stortingets melding Meld. St. 35 (2012-2013) «Framtid med fotfeste» følger opp meldingen St. meld.nr 16 (2004-2005) «Leve med kulturminner». Den nye meldingen omtaler justeringene i kulturminnepolitikken, som er viktige for at en skal nå de målene Stortinget har satt. Fredingspolitikken skal prioritere helhetlige kulturmiljø, og i større grad ta hensyn til de

praktiske og økonomiske konsekvensene en freding får for samfunnet. Meldingen er retningsgivende for kulturminneforvaltningen i Norge.

4.5.2 Miljømål

Det fremmes som miljømål i prosjektet å:

- Minimere tap av verneverdige kulturminner.
- Unngå skade på automatisk fredede kulturminner.

4.5.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Miljørisiko for kulturminner og kulturmiljøer (kulturarv) er knyttet til både indirekte virkninger i form av støy og visuelle virkninger på kjente kulturminner og kulturmiljøer. I tillegg er det en risiko knyttet til direkte konflikt med kjente kulturminner og kulturmiljøer og eventuelle konflikter med både kjente arkeologiske funn og hittil ukjente arkeologiske funn i anleggsperioden.

I konsekvensutredningen som er gjennomført er det knyttet størst konfliktpotensial til kryssing av vassdrag i Vormadalen og ved Nesttangen, som begge er kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA-landskap). For alternativ CN40, CN50 og CN60 er det vurdert at det er stort konfliktpotensial ved Nes og middels konfliktpotensial ved delområde K22 Folkberg – Skøyen, nordøst for Årnes (CN40/50/60), Galterud (CN50/60) og Fulumoen (CN40). For alternativet CN 60 er det identifisert 10 delområder, hvorav de seks første er relevant for både CN40, CN50 og CN60.

Det er vurdert at det er størst risiko knyttet til tap av kulturhistorisk verdi på de miljøene som har stor verdi. På grunn metodikken i utredningene, vurderes kun lokaliteter av middels og stor verdi. De med lav verdi er identifisert, men ikke tatt med i videre veiplanlegging. Tabellen nedenfor angir identifiserte lokaliteter og mulig risiko for forringelse av kulturminner og kulturmiljøer:

Tabell 14 - identifisert risiko for eksempellinje CN40, CN50 og CN60 for kulturarv.

Eksempellinje	Kulturmiljø	Miljørisiko
CN40/50/60	K13 Stein	Indirekte påvirkning (synlighet og støy), men risiko er vurdert som lav på grunn av avstand
	K15 Årnes	Indirekte påvirkning (synlighet og støy), men risiko er vurdert som lav på grunn av avstand
	K16 Nes - KULA	Direkte konflikt med gårdstun og vil påvirke elvemøtet og landskapet sør for Nes kireruin.

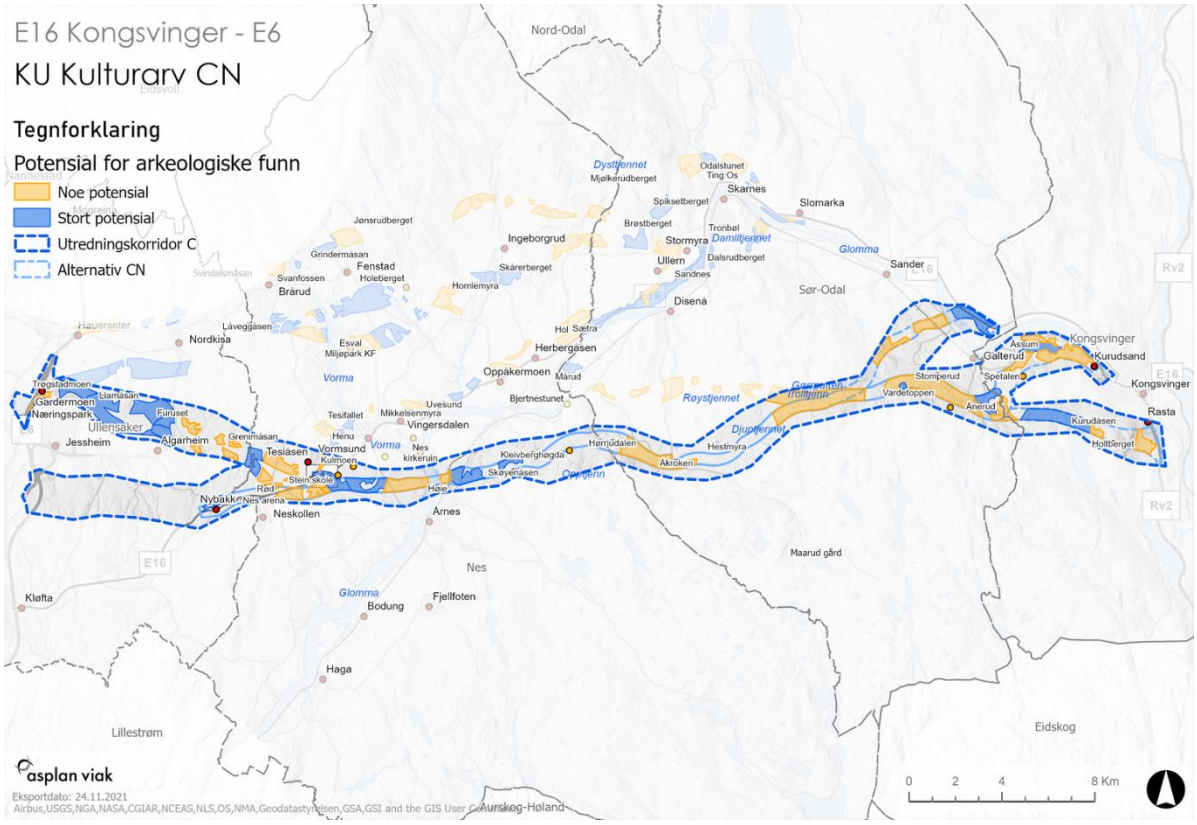
Eksempellinje	Kulturmiljø	Miljørisiko
	K21 Husmo	Indirekte påvirkning (synlighet og støy), men risiko er vurdert som lav på grunn av avstand
	K22 Folberg – Skøyen	Alternativene går gjennom søndre del av kulturmiljøet og det kan være direkte konflikt med et gårdstun. I tillegg vil støy og synlighet av veien påvirke opplevelsesverdien
	K23 Eie	Indirekte påvirkning (synlighet og støy), men risiko er vurdert som lav på grunn av avstand
CN50/60	K43 Galterud	Mulig direkte konflikt med bygningsmiljø, som kan unngås i reguleringsplanfasen. Indirekte påvirkning (synlighet og støy), men risiko er vurdert som lav på grunn av muligheter for å unngå direkte konflikt i reguleringsplanfase.
CN40	K48 Hernes	Begrenset påvirkning og risiko er vurdert som lav på grunn av avstand.
	K49 Fulumoen	Ikke direkte inngrep i kjente kulturminner, men kulturmiljøet blir delt i to. Middels risiko grunnet eksisterende brudd i kulturmiljøet med nyere bebyggelse, og der visuelle sammenhenger er mindre framtredende.
CN60	K44 Dalsenga	Mulig direkte konflikt med dyregrav, som kan unngås i reguleringsplanfasen. Indirekte påvirkning (synlighet og støy).
	K45 Holtberget	Ingen påvirkning, da det er planlagt tunnel.
	K46 Kletta	Direkte konflikt i tillegg til indirekte påvirkning (synlighet og støy).

Noen av disse kulturarvområdene blir indirekte berørt ved synlighet av veien. Noen har også potensial for å bli direkte berørt av en ny vei. Av kulturarvområder som bør hensyntas særlig i videre planlegging av ny E16 er K16 Nes, K22 Folberg – Skøyen, K43 Galterud, K44 Dalsenga, K46 Kletta og K49 Fulumoen. Disse kulturarvområdene fremheves som viktige i den videre planleggingen. Det legges videre til grunn at Kongeveien og automatisk fredet gravfelt ID 89833 ikke blir direkte berørt av tiltaket (gjelder CN40).

Når det gjelder risiko knyttet til konflikt med mulige arkeologiske funn som ikke er kjent per i dag, er det gjennomført en vurdering av potensial for funn i korridor C. Stort potensial viser til at det er sannsynlig at det vil bli avdekket automatisk fredete kulturminner. Noe potensial tilsier at det kan forventes at det blir avdekket automatisk fredete kulturminner og lite eller intet

potensial tilsier at det ikke kan utelukkes at automatisk fredte kulturminner kan bli påvist, men sannsynligheten er mindre.

Figur 11 nedenfor viser potensialet for arkeologisk funn i korridor C. Det er identifisert et stort og noe potensial for funn ved Nybakk og området sør for Vormsund på begge sider av Glomma. I Nes kommune er det i hovedsak områder med noe potensial for funn.



Figur 11 - Kart over potensialet for funn av hittil ukjente kulturminner (arkeologiske funn) for C-korridoren.

Tiltak

Generelt anbefales følgende risikoreduserende tiltak for de neste fasene av planarbeidet og for senere utbyggingsfase:

- Ved sprenging nær fredete kulturminner må størrelser på sprengningssalver, varslingsrutiner og overvåking vurderes.

- En god tilpasning i kulturlandskapet reduserer negative konsekvenser, og nye inngrep bør ideelt sett legges i god avstand til kulturminner og kulturmiljø. Det bør vurderes i videre planfase om etablering av enkle og «lette» brukonstruksjoner som hverken forringer eller konkurrerer visuelt med kulturhistoriske verdier kan etableres. Dette blir en særlig vurdering ved Fosstveit, der alle eksempellinjer krysser over et industrimiljø med fredet bro.

- Ved nærføring til automatisk fredete kulturminner må tiltaket planlegges nøye for å unngå at skjæringer og fyllinger berører kulturminnets sikringssone. Ved nærføring av vei mot verneverdig bebyggelse bør det gjøres nødvendige tilpassinger som kan opprettholde og ivareta det opprinnelige visuelle inntrykket kulturminnet/-miljøet har hatt i sin opprinnelige situasjon. *Støytiltak må også ses i denne sammenheng.*

- En skjøtsels- og tilretteleggingsplan er en mulig forbedring som kan virke positivt for kulturminneverdiene i plan- og influensområdet. Dette kan være aktuelt i tilfeller der bygningsmiljø flyttes, eller der kulturmiljø blir liggende tett inn mot ny vei.

Tabell 15 - risiko og tiltak fordelt på ulike faser for kulturarv.

Fase	Risiko	Tiltak
Reguleringsplanfase **Prosjekteringsfase**	Indirekte eller direkte konflikt med kjente kulturmiljøer og kulturminner	Optimalisere veilinje for å ha så stor avstand som mulig, så fremt det ikke er i konflikt med andre interesser. Vurdere landskapspåvirkning i design og prosjektering av konstruksjoner Unngå at skjæringer og fyllinger berører sikringssone til kulturminner Avklare undersøkelsesplikten etter kulturminneloven §9 før vedtak
Anleggsfase	Skade på kulturminner eller kulturmiljøer	Avklare at undersøkelsesplikten er utført. Markering og sikring av kulturminnelokalitetene før oppstart av anleggsarbeid Vurdere størrelse på sprengningssalver, varslingsrutiner og overvåkning. Sikring av kulturminner er tema i møter mellom entreprenør og byggeledelse

Fase	Risiko	Tiltak
		Varsle kulturminnemyndigheter ved eventuelle nye funn (Beredskap ved mistanke om nye funn)

4.6 Naturmangfold

4.6.1 Lovverk

Naturmangfoldlovens formål er å ta vare på naturens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser gjennom bærekraftig bruk og vern. Loven stiller krav til at enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet i strid med forvaltningsmålene for naturtyper, økosystemer og arter i §§ 4 og 5. I tillegg omfatter loven prinsipper for offentlig beslutningstaking som skal sikre at det foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, at den samlede belastningen på økosystemene vektlegges, og at det skal benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder for å begrense eller unngå skader på naturmiljø. Med hjemmel i naturmangfoldloven er det vedtatt egne forskrifter for utvalgte naturtyper og prioriterte arter, som er gitt ekstraordinært vern. Det er i tillegg gitt en egen forskrift for fremmede organismer med hensikt om å hindre innførsel, utsetting og spredning av fremmede organismer som kan medføre uheldige følger for stedegent naturmangfold.

4.6.2 Miljømål

Miljømålene knyttet til naturmangfold må defineres ut fra hvilken planfase prosjektet befinner seg i. Det finnes både internasjonale og nasjonale forpliktelser og målsetninger for naturmangfold som er relevante. I reguleringsplanfasen og byggefasen vil det være nødvendig å konkretisere miljømålene ytterligere, da det foreligger mer detaljert informasjon om veilinjen og inngrep i terrenget. For kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6 er det definert en alternativkorridor hvor veilinjen kan optimaliseres innenfor i neste planfase. Miljømålene for kommunedelplanen gjenspeiler dette nivået. Relevante internasjonale og nasjonale forpliktelser og målsettinger for naturmangfold er:

- FN-konvensjonen om biologisk mangfold (biomangfoldkonvensjonen)
- FNs bærekraftsmål
- Bernkonvensjonen
- Meld. St. Nr. 26 (2006-2007) – Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Meld. St. Nr. 14 (2015-2016) – Norsk handlingsplan for naturmangfold
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
- Lov om vilt (viltloven)
- Lov om laksefisk og innlandsfisk mv. (lakse- og innlandsfiskloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Rundskriv T-2/16 2019 – Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis

I Norsk handlingsplan for naturmangfold er følgende nasjonale mål etablert:

- Økosystemene skal ha god tilstand og levere økosystemtjenester.
- Ingen arter og naturtyper skal utryddes, og utviklingen for truede og nær truede arter og naturtyper skal bedres.
- Et representativt utvalg av norsk natur skal bevares for kommende generasjoner.

Naturmangfoldloven omfatter alle sektorer som fatter beslutninger med konsekvenser for natur. Alle aktører i samferdselssektoren har et tydelig samfunnsansvar knyttet til bærekraftig arealforvaltning. Nye Veier har fulgt opp dette blant annet ved å forplikte seg til å minimere påvirkningen veibyggingen har på natur, og å forsikre at reduksjon av biologisk mangfold unngås eller reduseres mest mulig, gjennom sin Policy for HMS og samfunnsansvar (Nye Veier 2018).

Overordnede miljømål for prosjektet er:

- Tiltaket skal minimere skade på viktige naturtypelokaliteter gjennom arealminimerende utbygging.
- Truede eller sårbare arter skal i minst mulig grad påvirkes negativt av anlegget og forekomster av rødlistearter skal så langt som mulig bevares.
- Tiltaket skal ikke redusere vassdragene sin verdi som gyteområde for fisk, leveområde for elvemusling eller andre ferskvannsorganismer.
- Prosjektet skal håndtere fremmede arter på strekningen forskriftsmessig og unngå spredning og tilførsel av nye arter.
- Tiltaket skal tilstrebe høy andel naturlig revegetering ved bruk av eksisterende toppmasser.
- Drift av anlegget skal ivareta artsmangfoldet langs veien på best mulig måte
- Tiltaket skal tilrettelegge for gode viltkryssinger og risiko for viltpåkjørsler skal reduseres til et minimum
- Arealforbruk til varige og midlertidige anlegg skal begrenses. Generelt bør anleggs- og riggområder i størst mulig grad legges til arealer som allerede er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet framfor verdifull natur og natur som i liten grad er negativt påvirket av inngrep.

4.6.3 Miljørisiko og tiltak

Miljørisiko

Gjennom Ullensaker og Nes krysser utredningskorridor C i hovedsak kulturlandskap med intensivt drevet jordbruk. Ravinelandskapet og de viktigste høgmyrene unngås (med noen få unntak), men korridoren berører rikmyr i lavlandet og fuglebiotoper på sterkt påvirkede høgmyrer. Særlig fremtredende vest for Glomma er vassdragene Songa/Rømua og bekkefeltet til Sulta, som har kvaliteter av hhv. høy og middels verdi. Videre krysser korridoren Glomma i et område med nasjonalt viktige våtmarksområder og viktige biotoper for fugl. Øst for Glomma berører korridoren flere områder med middels og høy verdi, blant annet krysses Sagstuåa og øvre deler av Sæteråa (vassdrag med høy verdi). Ved Skøyen og Eie, samt ved Neskollen, berører korridoren funksjonsområder for rødlistede fuglearter med høy verdi. De sammenhengende skogområdene i Sør-Odal og Kongsvinger rommer mange viktige viltbiotoper, herunder spillplasser og leveområder for skogsfugl, reirlokaliteter for rovfugl og

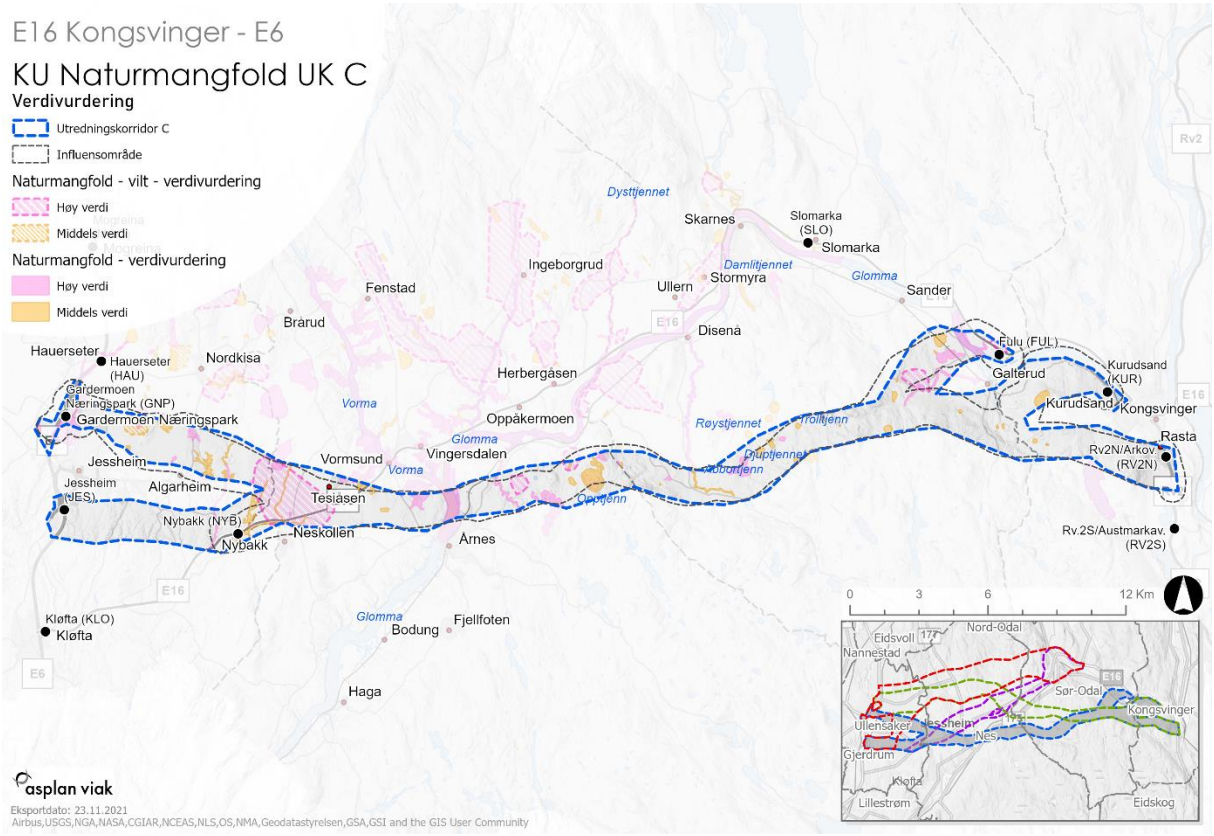
leveområder for hjortevilt og rovvilt. Korridoren krysser gjennom skogområder omtalt som nøkkelbiotoper for hjortevilt med svært høy reproduksjonsevne. Et område med to familiegrupper av gaupe (EN), samt nordre del av Mangenreviret (ulv (CR)) berøres også. Skogområdene bærer preg av intensivt skogbruk over lengre tid, men rester av eldre skog med god kontinuitet forekommer.

Alternativene CN 50/60 er i konsekvensutredningen for naturmangfold vurdert til å ha samlet middels konfliktpotensial. Alternativene berører mange forskjellige viktige naturtyper, totalt 20 lokaliteter med middels verdi og 16 lokaliteter med stor verdi. Alternativene medfører stort konfliktpotensial for flere vektlagte naturtyper (naturtyper som kommunene har et særskilt ansvar for å ivareta), herunder funksjonsområder for truede humlearter, viktige vassdrag, evjer og våtmarksområder ved Glomma (én kryssing), rik sumpskog og rester av velutviklet gammel skog. Det er imidlertid relativt få områder med høy verdi som har stort konfliktpotensial. Alternativet medfører også samlet middels-stort konfliktpotensial for habitater for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, og stort konfliktpotensial for funksjonsområder og trekkveier for hjortevilt og rovvilt. Korridoren krysser store sammenhengende skogarealer med viktige funksjonsområder, og konfliktpotensialet for hjortevilt og rovvilt er stort der inngrepet skaper barrierevirkninger for viltet i tillegg til å medføre tapt areal og forstyrrelseseffekter.

Alternativ CN40 er vurdert til å ha samlet stort konfliktpotensial. Alternativet berører totalt 28 lokaliteter med stor verdi og 21 lokaliteter med middels verdi. Alternativet medfører stort konfliktpotensial for flere vektlagte naturtyper (naturtyper som kommunene har et særskilt ansvar for å ivareta), herunder funksjonsområder for truede humlearter, viktige vassdrag, evjer, flomskog og våtmarksområder ved Glomma (to kryssinger), rik sumpskog, rester av velutviklet gammel skog og nasjonalt viktig høgmyr (EN). Alternativet medfører også samlet stort konfliktpotensial for habitater for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, og funksjonsområder og trekkveier for hjortevilt og rovvilt.

Figur 12 viser områder med middels og høy verdi i utredningskorridor C.

Tabell 16 oppsummerer miljørisiko for naturmangfold knyttet til alternativkorridorene CN40-CN60, herunder verdiområder med risiko for middels eller høyt konfliktpotensial. Det vises til konsekvensutredningen for naturmangfold for forslag til optimalisering og avbøtende tiltak (*Dok-F-003 Temarapport Naturmangfold*).



Figur 12 - Lokaliteter og fuglebiotoper med middels og høy verdi som ligger innenfor utredningskorridor C.

Tabell 16 - Identifisert risiko for alternativ CN40, CN50 og CN60 for naturmangfold.

Alternativ-korridor	**Verdiområde**	**Miljørisiko**
Felles for alle alternativer	NM_129 Nordre Kverner N NM_130 Dalstua	Tap av MiS-livsmiljø og viktig naturtype.
	NM_131 Digerdalen	Tap av funksjonsområde for sårbar humleart.
	(NM_092 Ellingsbekken) (NM_094 Kortbekken) NM_096 Sulta	Tap av kantsonevegetasjon og viktige naturtyper, forstyrrelseseffekt for vilttrekk langs vassdraget, negativ påvirkning på arter tilknyttet vassdraget.
	NM_095 Rød	Tap av viktig naturtype og amfibielokalitet. Forstyrrelseseffekter for fugl og annet vilt.
	NMv_008 Østberg-Stein-Rød	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_134 Vågstadbråten	Tap av funksjonsområde for nær truede vedlevende sopparter.
	NM_135 Vågstad ravine	Arealtap (øvre deler), og risiko for endrede hydrologiske forhold og forurenset avrenning.

Alternativ-korridor	Verdiområde	Miljørisiko
		Forstyrrelseseffekter ovenfor fugl og annet vilt.
	NM_047 Glomma NM_136 Elvemøtet Glomma Vorma NM_137 Løkven V NM_138 Årnes og Høie	Tap av kantsonevegetasjon og viktige naturtyper, blant annet nasjonalt viktige evjelokaliteter på østbredden. Forstyrrelseseffekt for vilttrekk langs vassdraget, og negativ påvirkning på arter i og på elva – bl.a. storørret. Betydelig forstyrrelseseffekt for viktige funksjonsområder for fugl ved elvemøtet og evjene.
	NM_139 Sagstuåa	Tap av kantsonevegetasjon og viktige naturtyper, forstyrrelseseffekt for vilttrekk langs vassdraget, negativ påvirkning på arter i og på elva.
	NMv_006 Folberg S	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, deriblant kritisk truet art.
	NM_140 Skøyenåsen	Tap av deler av viktig naturtype.
	NM_141 Skøimyra og Vennevålsmyra	Endrede hydrologiske forhold og forurenset avrenning. Forstyrrelseseffekter for fugl og annet vilt.
	NM_142 Gudmundsholtet N	Tap av viktig naturtype.
	NM_143 Lille Eie NMv_007 Eie	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_144 Knefallsmåsaberget NM_145 Knefallsmåsaberget	Tap av deler av viktig naturtype. Arealtap og forstyrrelseseffekter for funksjonsområder for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_146 Knefallsmåsaberget NØ NM_147 Knefallsmåsan N	Tap av viktige naturtyper.
	NM_148 Eievarden sør	Tap av deler av viktig naturtype.
	NM_149 Hørrjudalen V NM_150 Hørrjudalen V NM_152 Hyttmarka NM_153 Hyttmarka SV	Tap av viktige naturtyper.

Alternativ-korridor	Verdiområde	Miljørisiko
	NM_154 Sæteråa-Gjeddevatnet NM_155 Sæteråa	Tap av kantsonevegetasjon og viktige naturtyper, forstyrrelseseffekt for vilttrekk langs vassdraget, negativ påvirkning på arter i og på elva.
	NM_155 Hestmyra	Endrede hydrologiske forhold og forurenset avrenning. Forstyrrelseseffekter for fugl og annet vilt.
	NM_156 Fjølahukdøsset NM_157 Djuptjennet N NM_158 Hellbekkdøsset	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdenes funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_128 Søndre Gørrputten	Tap av funksjonsområde for amfibier og invertebrater.
CN40	NM_162 Damelsdøsset N	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for forvaltningsrelevant art.
	NM_190 Tollhaugen, dam NM_192 Tallhaugen NØ	Tap av viktig naturtype og funksjonsområde for amfibier og invertebrater. Tap av funksjonsområde for forvaltningsrelevant art.
	NM_191 Kroksrudbekken	Risiko for negative påvirkning som følge av hydrologiske endringer og forurenset avrenning.
	NM_193 Gråmyra og Kjerkemyra NM_194 Gråmyra NV NM_Kjerkemyra Ø	Tap av deler av nasjonalt viktig myr. Risiko for hydrologiske endringer i restareal.
	NM_196 Hærnesmyra	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_047 Glomma NM_197 Fulu flommark	Andre kryssingspunkt – økt samlet belastning. Tap av kantsonevegetasjon og viktige naturtyper, blant annet nasjonalt viktig flommark. Forstyrrelseseffekt for vilttrekk langs vassdraget, og risiko for negativ påvirkning på arter i og på elva – bl.a. storørret.
	NM_198 Nord for Knutsrud	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdenes funksjon for fugl og vilt.

Alternativ-korridor	Verdiområde	Miljørisiko
	NM_199 Store Fulu N	Tap av deler av viktig naturtype. Risiko for hydrologiske endringer og forurenset avrenning. Forstyrrelseseffekter for fugl.
	NMv_016 Bråten-Krogsrudholen NMv_017 Fulubråten	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdenes funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
CN50 og CN60	NM_161 Einarsmyra Ø	Forstyrrelseseffekter og reduksjon av områdets funksjon for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_163 Isakrudbråten NM_164 Ånerud NM_165 Ånerud Ø	Tap av MiS-livsmiljø.
CN60	NM_167 Dalsenga V	Tap av funksjonsområde for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse.
	NM_168 Dalsenga	Tap av viktig naturtype.
Felles for alle alternativ	Hjortevilt og småvilt	Tap av beite- og leveområder for hjortevilt og småvilt, og betydelige barriereffekter i skogområdene sør for Glomma. Kryssing sør for Marikollen medfører ekstra barrierevirkninger for alternativ CN60.
	Rovvilt	Tap av leveområde, og forstyrrelses- og barriereeffekter for ulv og gaupe.

Tiltak

I denne planfasen vurderes miljørisiko på korridornivå, og det er et mulighetsrom av løsninger for veilinjen. Et viktig tiltak i reguleringsplanfasen vil være å optimalisere veilinjen med hensyn på å redusere risiko for skade på naturmangfoldet ut fra kjente verdier i området.

Når endelig veilinje er fastlagt gjennom reguleringsplan bør prosjekteringen og den anleggstekniske vurderingen inkludere viktige områder for naturmangfoldet i planleggingen. Dette for å minimere inngrep i viktige og sårbare områder, og redusere risiko for at massehåndteringen kommer i konflikt med viktige områder for naturmangfoldet. Eksempelvis bør anleggs- og riggområder legges i områder som allerede er preget av menneskelig aktivitet. Ved fjerning av vegetasjon bør revegetering skje så raskt som mulig.

I denne overordnede fasen er det tatt utgangspunkt i et minimum antall viltoverganger/-underganger som er nødvendig for å opprettholde de største og viktigste vilttrekkene. I tillegg er det langs flere vassdrag forutsatt at brukryssing utformes slik at vassdragets kantsone kan opprettholdes som vandringsvei for vilt. Dette vil være viktige tiltak å følge opp i senere reguleringsplanfase, prosjekteringsfase og utbyggingsfase. I neste planfase vil det bli viktig å

se på hvordan ytterligere viltkryssinger, samt utformingen av krysningspunktene, kan redusere det samlede konfliktpotensialet for hjortevilt.

I konsekvensutredningen for naturmangfold er det foreslått skadereduserende tiltak og behovet for ytterligere undersøkelser er vurdert. Dette er forslag og vurderinger som må videreføres til reguleringsplanfasen for nærmere utredning. En overordnet vurdering av risiko og tiltak for naturmangfold er gitt i Tabell 17.

Tabell 17 – Oppsummering av miljørisiko og tiltak for naturmangfold, E16 Kongsvinger - E6.

Fase	Risiko	Tiltak
Kommunedelplan og Reguleringsplan	For lite beslutningsgrunnlag om naturmangfold i beslutninger	Offentlige beslutninger for E16 Kongsvinger – E6 skal besluttes på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om virkninger for naturmangfoldet, gjennom oppdaterte utredninger tilpasset neste fase.
Reguleringsplan	Direkte konflikt med viktige områder for naturmangfold.	Veilinje i reguleringsplan bør unngå kjente truede eller sårbare arter, viktige naturtyper, så fremt dette kan gjennomføres uten vesentlige ulemper for andre interesser, gjennom å inkludere miljøvurderinger i veiplanlegging.
Reguleringsplan og byggefasen	Tap av rødlistede arter i byggefasen.	Kartlegging i forkant av byggearbeider og gjennom konkrete tiltak for bevaring av slike arter i byggefasen
	Konflikt med viktige områder for fisk, og andre ferskvannsorganismer	Opprettholde økologisk funksjon i vassdrag og kantsoner. Rensing av vann før påslipp til resipient og unngå arbeid i gyteperioder om mulig. Gode sedimentasjonsløsninger i byggefasen. Opprettholde kantvegetasjon langs bekker og vassdrag med årssikker vannføring. Revegetering etter endt byggefase der dette er mulig.
	Negativ påvirkning på dyreliv, i form av barrierevirkninger, tap av leveområder eller økt antall påkjørsler	Planlegging og bygging av hensiktsmessige viltkryssinger. Antall, utforming og plassering skal avgjøres basert på tilstrekkelig utredning i reguleringsplanfasen.
	Forringelse av naturmangfoldet på grunn av støy fra veien.	Det skal vurderes om skjermingstiltak skal etableres for å redusere støy for viktige funksjonsområder for fugl og annet vilt (eksempelvis naturreservater, myrområder eller kryssing av elver).

Fase	Risiko	Tiltak
Byggefasen	Spredning av fremmede arter i byggefasen.	Kartlegging av fremmede arter før oppstart av anleggsarbeid og utarbeidelse av tiltaksplan for håndtering av forekomster i anleggsfase. i henhold til forskrift om fremmede arter og eventuelle lokale og/eller regionale handlingsplaner.
	Unødvendig tap av areal som er viktig for naturmangfold.	Ny arealbruk i anleggsfasen skal minimeres gjennom god planlegging og gjenbruk av områder som allerede er berørt av menneskelig aktivitet. Bruk av uberørt natur bør unngås.
	Forringelse av gyte- og oppvekstområder for fisk.	Anleggsarbeid i gyteperiode for fisk bør unngås. Se for øvrig tiltak knyttet til vannhåndtering i kapittel 0.
Driftsfasen	Tap av rødlistede arter og viktige naturtyper	Drift og vedlikehold av veianlegget skal ikke skade truede arter eller naturtyper.
	Reduksjon av verdi for elver og bekker	Det skal legges til rette for løsninger som sparer kantvegetasjon for vassdrag.
	Spredning av fremmede arter under skjøtsel av veien.	Drift og vedlikehold av veianlegget skal ikke spre fremmede arter.

4.7 Landskapsbilde

4.7.1 Lovverk

I plan- og bygningsloven er det to paragrafer som står sentralt når det gjelder fagtemaet. § 29-1 Utforming av tiltak, og § 29-2 Visuelle kvaliteter:

§ 29-1. Utforming av tiltak Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det får en god arkitektonisk utforming i samsvar med sin funksjon etter reglene gitt i eller i medhold av denne lov.

§ 29-2. Visuelle kvaliteter Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering

I Naturmangfoldloven er det §1 formål, og § 12 lokalisering av tiltak som er relevante. Lovens formål er å ta vare på «naturens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser, ved bruk og vern.» Med landskapsmessig mangfold siktes det til mangfoldet i landskapstyper, det vil si landskap med egne særtrekk. Naturmangfoldsloven gir føringer for hva som anses som vernekriterier for landskap: Det er økologisk, kulturell eller opplevelsesmessig verdi, eller hvorvidt det er identitetsskapende.

Overordnede myndighetskrav som gjelder landskapsbilde:

- Sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap
- Sikre landskapsmangfold. Ivareta landskapsverdiene i alle områder ved planlegging av nye samferdselsanlegg (naturmangfoldsloven)
- Forbedre, istandsette og skape landskap (den europeiske landskapskonvensjonen)
- Staten skal være et forbilde ved planlegging og utforming av infrastrukturtiltak som anlegg for vei og jernbane med tilhørende broer og tunneler (Regjeringens arkitekturpolitikk «arkitektur.nå» (2009:88)

4.7.2 Miljømål

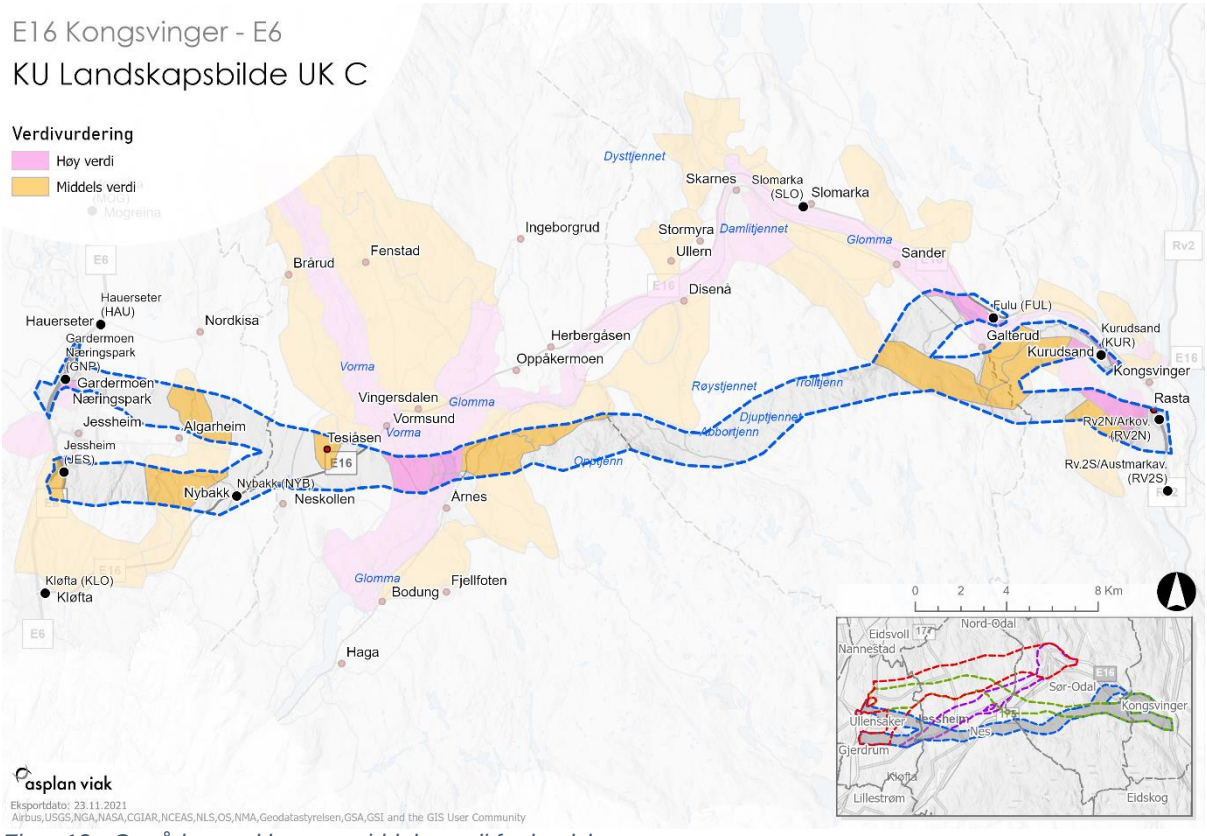
- Begrense påvirkning i svært viktige registrerte verdiområder for landskapsbilde (E16 prosjektets samfunns og delmål e3)
- Veien skal bidra til å skape et nytt landskap[3]
- Veien skal forankres i elementer og strukturer på tvers av korridoren.
- Veien skal motivere til en bærekraftig arealbruk.
- Veien skal fremstå som et byggverk.

4.7.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Traséforslagene går gjennom nasjonalt verdifulle landskapsområder preget av store elver og raviner, og naturpregede landskapsrom i skogstraktene øst for Årnes. Det er landskapsrommene langs de store elvene som er gitt høyest verdi i landskapet. Kryssingen av landskapet langs Glomma danner risikoområder for fagtemaet.

[3] Estetisk veileder, Nye veier 2018



Figur 13 - Områder med høy og middels verdi for landskap.

Tabell 18 - Identifisert risiko knyttet til landskap.

Eksempellinje	Delområde	Miljørisiko
CN40/50/60	L-24 Bjørk – Udnes	Risiko for at visse strukturer og sammenhenger i landskapet vil fragmenteres av korridorens linjeføring.
	L-29 Elvemøtet, Glomma/Vorma	Det er risiko for at brukrysning Glomma blir et fremmed og fremtredende element i landskapsbildet innenfor delområdet. Brua blir synlig fra elva.
	L-30 Heni-Skreksrud – Sagstuåa	Noen visuelle sammenhenger i landskapet kan bli fragmentert.
	L-54 Mangsethøgda-Krakelihøgda	Risiko for at terrenginngrep langs veien kan bryte med skalaen lokalt
CN50/60	L-74 Marikollen – Holtberget	Verdiområdet kan bli berørt av krysset på Kurusand.

Eksempellinje	Delområde	Miljørisiko
CN40	L-56 Strøm – Sandbakken	Risiko ved kryssing av elva. Det storlinjede landskapet vil ha en viss tålegrense, men det er samtidig småskala landskap og verdier på nordsiden av elva som vil bli oppdelt og forringet. Kryssinga vil skje mellom to svinger i elva, noe som begrenser synligheten i fjernvirkning.
	L-66 Gulli – Kongsvinger - Glomma	Liten risiko. Deler av delområdet vil ha visuell influens.
CN50	L-33 Krakelihøgda – Marikollen	Det er risiko for at tiltakets skala og linjeføring bryter med landskapet i randsonen i det sidehellende terrenget der ny 4-felt skal kobles til eksisterende E16.
CN60	L-33 Krakelihøgda – Marikollen	Det er risiko for at tiltakets skala og linjeføring bryter med landskapet i randsonen i det sidehellende terrenget der ny 2-felts vei skal kobles til eksisterende E16 ved Kurusand.
	L-77 Bæreia:	Tunellportal og bru over adkomstvei til Bæreia blir punkter der man vil oppleve tiltaket i kontrast til naturlandskapet i omgivelsene.

Tiltak

Tabell 19 - Oppsummering av risiko og tiltak for landskap, fordelt på ulike planfaser.

Fase	Risiko	Tiltak
Regulerings-planfase	Veilinja fører til fragmentering av landskap	Tilpasse sideterreng og overganger i korridoren bedre til stedet. Blågrønne strukturer som henger sammen med formasjonene og relieffet i omgivelsene søkes beholdt og forsterket.
	Det etableres konstruksjoner som bryter med landskapet.	Tilpasse konstruksjonens skala og utforming i detalj/byggeplanfasen. Virkemidler kan være god istandsetting av sideterreng, lyssetting, støyskjerming og restaurering, samt naturlik vegetasjonsbruk.

4.8 Naturressurser

4.8.1 Lovverk

I Nasjonal jordvernstrategi (Landbruks- og matdepartementet, 2021) er det en målsetting å bygge ned minst mulig dyrka mark. Mineralressursene kan være omfattet av mineralloven (Lovdata.no, Mineralloven, 2010). Aktiviteter med kartleggingsformål og uttak av forekomstene er innebefattet i loven. Formålet med loven er å fremme og sikre samfunnsmessig forsvarlig forvaltning og bruk av mineralressursene i samsvar med prinsippet om en bærekraftig utvikling. Ifølge drikkevannsforskriften er det forbudt å forurense drikkevann (Lovdata.no, Drikkevannsforskriften, 2017). Forbudet gjelder alle aktiviteter som kan medføre fare for forurensning, inklusive aktiviteter i vanntilsigsområdet (både overflatekilde og grunnvannskilde).

Jordlova (Lovdata.no, Jordlova, 1995) skal sikre at arealressursene forvaltes miljøforsvarlig og bl.a. ta hensyn til vern av jordsmonnet som produksjonsfaktor, og ta vare på areal og kulturlandskap som grunnlag for liv, helse og trivsel for mennesker, dyr og planter. Utbygging av ny vei vil først og fremst føre til arealbeslag der den går over dyrka mark. Det kan i tillegg føre til forringelse av produksjonsgrunnlaget for jordbruk (eks jordpakking, fragmentering/arrondering av restarealer).

4.8.2 Miljømål

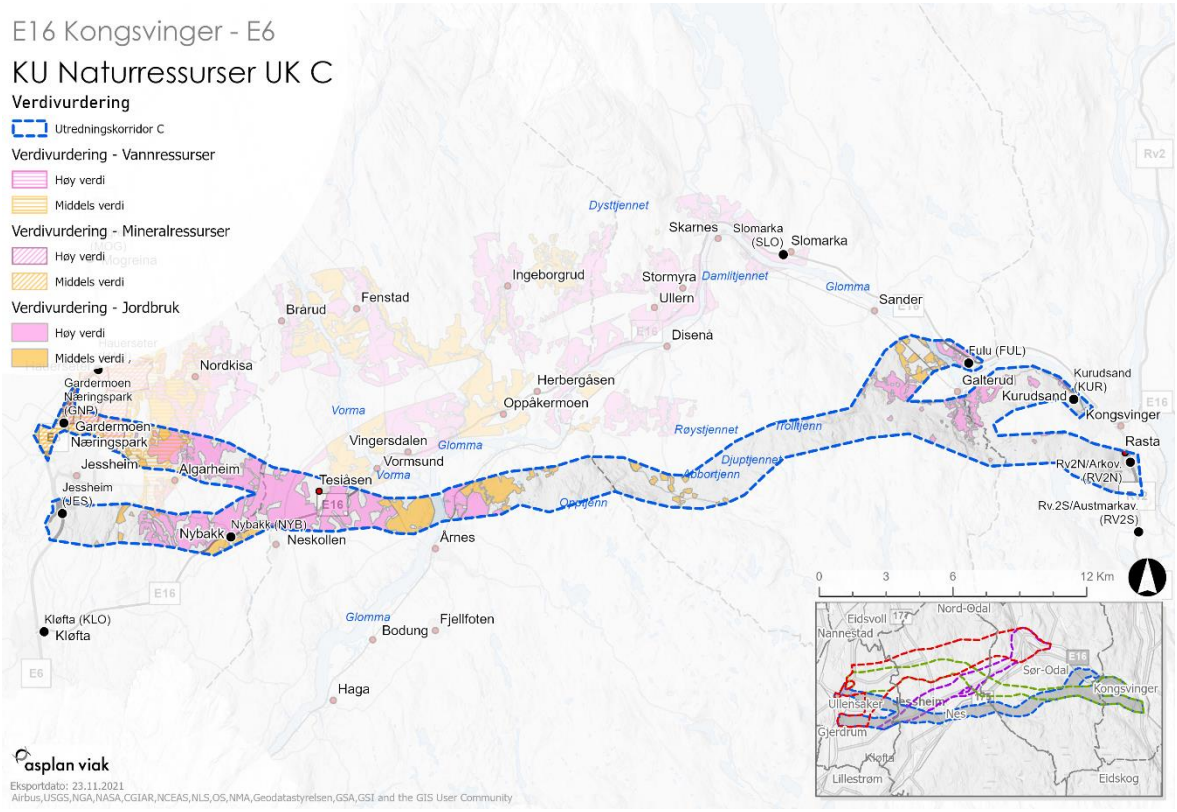
- Minimere nedbygging av dyrka mark.
- Minimere påvirkning av grunnvannsnivå og grunnvannskjemi.
- Ingen negativ påvirkning på drikkevannskilder.
- Begrense vannforbruk for både anleggs- og driftsfase
- Ingen spredning av planteskadegjørere (floghavre og PCN).

4.8.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Miljørisiko for naturressurser omfatter konsekvenser for jordbruk, vannressurser (overflatevann og grunnvann) og mineralressurser.

Eksempellinjene CN40, CN50 og CN60 har et høyt beslag av dyrka mark med beregnet arealbeslag på totalt 1090 daa (CN40) og 1070 daa (CN50/60) dyrka mark med de forutsetningene som ligger til grunn I KDP. Beslaget er fordelt på 12 og 10 delområder, hvor hovedandelen er vurdert til middels konfliktpotensial i konsekvensutredningen, men også flere områder er vurdert til stort konfliktpotensial.



Figur 14:Kart over verdivurdering av jordbruk, mineral- og naturressurser for korridor C.

Tabell 20 - identifisert risiko for landskap for eksempellinje CN40, CN50 og CN60

Eksempellinje	Delområde	Miljørisiko
CN40/50/60	NR_04 Trettemo-Åsmarka	Eksempellinjene beslaglegger 170 daa i delområdet hovedsakelig på grunn av kryssløsning. Tiltaket medfører i tillegg trolig noen mindre restarealer med vanskelig adkomst med risiko for at potensiale blir liggende ubenyttet og/eller at avling reduseres for områdene.
	NR_05 Neskollen-Langbakk	Eksempellinjene beslaglegger 45 daa i delområdet på grunn av planlagt kryssløsning.
	NR _06 Neskollen Åsum	Eksempellinjene beslaglegger 165 daa i delområdet og er plassert slik ligger slik at arealer med dyrka mark risikerer å bli liggende mellom ny og eksisterende vei. Det er her risiko for at områder blir liggende ubenyttet og/eller at avling reduseres for områdene.
	NR_10 Bjørkmoen - Stein skole	Eksempellinjene beslaglegger 110 daa i delområdet, krysser og deler opp flere

Eksempellinje	Delområde	Miljørisiko
		større sammenhengende arealer med dyrka mark.
	NR_16 Rotnes - Bjørk	Eksempellinjene beslaglegger 85 daa i delområdet, krysser og deler opp et større sammenhengende areal med dyrka mark.
	NR_19 Høie - Husmo	Eksempellinjene beslaglegger 150 daa i delområdet der kryssplassering mellom NR_19 og NR_20 utgjør en betydelig andel. Tiltaket krysser og deler opp sammenhengende arealer med dyrka mark.
	NR_20 Midtgard m/omegn	Eksempellinjene beslaglegger 180 daa i delområdet der kryssplassering mellom NR_19 og NR_20 utgjør en betydelig andel. Tiltaket krysser og deler opp et større sammenhengende areal med dyrka mark.
	NR_21 Kleivberg - Husmo	Eksempellinjene beslaglegger 75 daa i delområdet og deler opp jordbruksarealet i området.
	NR_34 Gjeddevatn - Tovset	Eksempellinjene beslaglegger 35 daa i delområdet som består av flere mindre jordbruksarealer.
CN50	NR_41 Kongsvinger – Galterud	Eksempellinja beslaglegger 55 daa i delområdet bestående av mange mindre arealer med dyrka mark, hvor hovedandelen ligger i området ved Ånerud og Galterud.
CN60	NR_41 Kongsvinger – Galterud	Eksempellinja beslaglegger 55 daa i delområdet bestående av mange mindre arealer med dyrka mark, hvor hovedandelen ligger i området ved Ånerud og Galterud – og noe videre på nordsiden av Marikollen. Eksempellinja berører dyrka mark i området ved “splitten”, samt i den nordre delen (med avslutning ved Kurudsand).
CN40	NR_41 – 1 Tallhaugen - Kollsrud	Eksempellinja beslaglegger 15 daa dyrka mark i delområdet. Eksempellinja berører delområdet i nordvestre del, i et område som er mer preget av mindre, spredte områder med dyrka mark. Liten miljørisiko.
	NR_41 – 2 Hernes	Eksempelinja beslaglegger 45 daa dyrka mark i delomårdet. Eksempellinja krysser over et større sammenhengende areal og deler opp jordbruksarealet.

Eksempellinje	Delområde	Miljørisiko
	NR_41 – 3 Fulu	Eksempellinja beslaglegger 20 daa dyrka mark i delområdet og deler opp jordbruksarealet i området.

Tiltak

Ved tiltak som kan påvirke vannkvalitet eller kapasitet i drikkevannsbrønner må det tas prøver av brønnene før tiltaket iverksettes.

Tabell 21 - oppsummering av risiko og tiltak for naturressurser, fordelt på ulike planfaser.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Reguleringsplan	Unødvendig beslag av dyrka mark.	På grunn av usikkerhet i plassering av eksempellinje og kryssløsninger i KDP er det et betydelig potensial for å optimalisere og minimere beslag av dyrka mark.
		Stille krav til landbruksfaglig kompetanse under prosjektering, utføring og etterkontroll av anleggstiltak som berører landbruksareal.
		Utarbeide matjordplan før oppstart av anleggsarbeid.
	Dyrka mark kan bli liggende utilgjengelig for bruk av jordbruksmaskiner	Adkomst til landbruksområder/dyrka mark må hensyntas i reguleringsplanarbeidet og videre anleggsfase. Planlagte bruer over bør søkes lagt slik at jordbruksmaskiner kan kjøre under, og jorda kan dyrkes under brua der dette er aktuelt.
	Plassering av masselagringsområder på dyrka mark	Masselagringsområder og riggområder bør i størst mulig grad legges på arealer uten dyrka mark. Vurdere muligheten til å bruke masseoverskudd til å bedre områder med dyrka mark.
Anleggsfase	Permanent beslag av matjord	Matjordlaget i områder med permanent beslag av fulldyrka mark skal tas av og om mulig benyttes innenfor samme eiendom for å unngå eventuell spredning av sykdommer og uønskede arter.
	Midlertidig beslag av matjord	Matjordlag i områder med midlertidig beslag skal tas av, rankes opp og mellomlagres innenfor anleggsbeltet for så å tilbakeføres til samme eiendom etter endt anleggsperiode. Matjord må deponeres innenfor samme eiendom for å unngå evt. spredning av

Fase	Mulig risiko	Tiltak
		sykdommer og uønskede arter. Avtaking, ranking og pålegging av matjord bør gjennomføres i en periode med lite nedbør, og utenom perioder med tele.
	Forringet jordbrukskvalitet etter flytting/ midlertidig beslag av matjord	Komprimeringsskader som følge av kjøring med anleggsmaskiner er erfaringsmessig den viktigste årsaken til at en ikke oppnår det forventede avlingsnivå etter flytting eller midlertidige beslaglagte arealer som skal tilbakeføres til jordbruksdrift. En bør av den grunn ha så robuste planer at en ikke er tvunget til å kjøre under våte forhold. Anleggsveier på jordbruksmark bør anlegges med fiberduk før oppbygging av veikroppen. Fiberduk vil sikre at det ikke blir liggende igjen pukk eller stein etter at anleggsveien er fjernet. Etter at anleggsveien er fjernet, bør det vurderes grubbing av jorda for å redusere effekten av jordpakking (gjelder kun i områder med leirholdig jord).
	Forurensning av, og redusert vannmengde, i private drikkevannsbrønner.	Sikre eller erstatte drikkevannsbrønner mot forurensning fra anlegg og ferdig vei. Brønnene skal også sikres slik at nyttbar vannmengde til benyttelse ikke reduseres under eller etter anleggsperioden.
	Verdifulle mineralressurser kan gå tapt	Ta vare på lag som fjernes i forbindelse med veiutbyggingen. Om ressursene er av riktig kvalitet kan de vurderes brukt i selve veianlegget.
		Masser som ikke benyttes i veianlegget kan mellomlagres og utnyttes som en ressurs på et senere tidspunkt.

4.9 Støy

4.9.1 Lovverk

Formålet med regjeringens retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen gir veiledende retningslinjer for støynivåene. Alle boliger og andre bygninger med støyømfintlige bruksformål langs ny vei vurderes iht. denne retningslinjen.

For knuseverk o.l. vil forurensningsforskriftens kapittel 30 være gjeldende. Støy fra sprengning er omtalt i forurensningsforskriften § 30-8.

Retningslinje T-1442/2021 omfatter også begrensning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Anbefalte grenseverdier danner samtidig en mal for støykrav som kan legges til grunn i kontrakter, anbudsdokumenter og plan for ytre miljø. Støyende arbeider bør ikke overskride anbefalte grenseverdier i retningslinje T-1442/2021. Ved overskridelse skal Miljørettet helsevern og de berørte varsles i tråd med rutiner beskrevet i retningslinjen.

Grenseverdier angitt i T-1442/2021 er ikke juridisk bindende før det er etablert bestemmelser som konkret angir at disse grenseverdiene skal benyttes. Grenseverdier i forurensningsforskriften gjelder uansett. Støyutbredelsen er beregnet og vist med to støysoner for utendørs støynivå, en rød og en gul sone:

- Rød sone (Lden > 65 dB): Angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- Gul sone (Lden > 55 dB): Vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Støygrensene gjelder på uteplass og utenfor vindu i rom til støyfølsom bruk. Med støyfølsom bruk menes f. eks soverom og oppholdsrom. Støygrensene gjelder også for uteareal knyttet til oppholdsareal som er egnet for rekreasjon. Dvs. balkong, hage (hele, eller deler av), lekeplass eller annet nærområde til bygning som er avsatt til opphold og rekreasjonsformål.
Det skal legges vekt på at alle boenheter får en stille side, og tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold.

Anleggsfasen bør ikke gi støy over grenseverdier gitt i T-1442/2021. Dersom grensene overskrides skal berørte naboer informeres og det vurderes avbøtende tiltak. Bygg- og anleggsarbeid bør også varsles til naboer m.fl. som er utsatt for vesentlig støy.

4.9.2 Miljømål

- For bebyggelse med støyfølsomt bruksformål (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager) som er i rød sone skal det tilbys eller gjøres tiltak.
- For områder med støyfølsomt bruksformål i gul sone skal det vurderes tiltak.
- Minimere generende støy i viktige natur- og friluftsområder.
- Minimere støyende arbeider som overskrider anbefalte grenseverdier i retningslinje T-1442/2021.

4.9.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Uten tiltak vil det være sannsynlig at det nye veianlegget i driftsfasen vil forårsake støy over grenseverdiene for støyfølsomme bygninger i T-1442/2021 som følge av støy fra veien i dagsonen. Støyen vil gi størst konsekvenser mht. antall boliger i områdene der veien blir lagt nær tettbebygde områder. For kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6, er det utarbeidet støysoneberegning og støysonekart som viser antall støyfølsomme bygg som vil komme i rød og gul sone. Det er beregnet både dagens situasjon, referansealternativet, CN50 og CN60 med og uten skjermingstiltak.

Tabell 22 viser resultater av støyberegninger. For ytterligere detaljer om støyberegninger, vises det til utarbeidet støyrapport for Kommunedelplan E16 – Kongsvinger – E6.

Tabell 22 - viser støyberegninger for CN40, CN50 og CN60.med og uten støyskjermingstiltak. Tabellen viser også støytall for eksisterende E16, gitt at CN-alternativene bygges.

Beskrivelse	Antall støyfølsomme bygg		
	CN40	CN50	CN60
Antall bygninger i gul sone, uten tiltak	194	256	263
Antall bygninger i gul sone, med tiltak	97	96	104
Antall bygninger i gul sone, eksisterende e16	450	455	409
Totalt antall bygninger i gul sone uten tiltak	**644**	**711**	**672**
Totalt antall bygninger i gul sone med tiltak	**547**	**551**	**513**
Referansesituasjon, gul sone	**523**	**523**	**523**
Antall bygninger i rød sone, uten tiltak	24	36	36
Antall bygninger i rød sone, med tiltak	14	23	22
Antall bygninger i rød sone, eksisterende	85	88	79
Totalt antall bygninger i rød sone uten tiltak	**109**	**124**	**115**
Totalt antall bygninger i rød sone med tiltak	**99**	**111**	**101**
Referansesituasjon, rød sone	**185**	**185**	**185**

I anleggsfasen er det mulighet for overskridelse av grenseverdiene i T-1442/2021, særlig i forbindelse med svært støyende arbeidsoperasjoner som pele- og spuntarbeider, sprengning, TBM (tunnelboremaskin), pigging, knusing og/eller tipping av steinmasser. Deler av anleggsarbeidet vil foregå nær boliger, barnehager mm. som kan bli påvirket av støy over grenseverdiene angitt i retningslinjen. Støysonekart er tilgjengelig på E16-portalen.no

Tiltak

Tiltak vil bli utført for bygninger der det er overskridelser av gjeldende grenseverdier, enten i form av langsgående skjerming for tettbebygde områder, eller lokale tiltak for enkelteiendommer. Dette må kartlegges videre i reguleringsplanfasen.

Tabell 23Tabell 23 viser eksempler på støyskjermingstiltak og fordeler og ulemper knyttet til de ulike tiltakene.

Tabell 23 - Eksempler på støyskjermingstiltak, med vurdering av fordeler og ulemper.

Type skjerm	Fordeler	Ulemper
Voll eller landskapsforming	• Kan bruke overskuddsmasser fra anlegg • Kan skjerme mange boliger • Blir en naturlig del av landskapet	• Trenger store arealer • Må være høyere enn støyskjermer for å få tilsvarende effekt • Terrengavhengig • Demper normalt bare for bakkeplan og 1.etasje • Har ofte begrenset effekt
Områdeskjerming	• Kan skjerme mange boliger • Kan tilpasses omgivelsene • Trenger ikke mye plass	• Høydebegrenset • Terrengavhengig • Krever vedlikehold • Demper normalt bare for bakkeplan og 1.etasje • Har ofte begrenset effekt • Visuelt forstyrrende • Kostbart
Lokal skjerming	• Kan tilpasses eiendom for optimal skjerming i dialog med grunneier • Trenger ikke mye plass • Kan tilpasses omgivelsene	• Høydebegrenset • Terrengavhengig • Krever vedlikehold • Demper normalt bare for bakkeplan og 1.etasje • Kan ødelegge utsikt og skjerme for sola • Kan være kostbart
Fasadetiltak	• Sikrer forskriftsmessig innendørs lydnivå	• Kan være arkitektonisk utfordrende • Effekten begrenset til innvendige forhold • Kan være kostbart

Tabell 24 - oppsummering av identifisert risiko og tiltak for håndtering av støy i ulike planfaser.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Reguleringsplanfase	Overskridelse av grenseverdier	Utarbeide støysonekart for regulert veilinje og vurdere aktuelle tiltak på vei eller på konkrete boliger.
Anleggsfase	Støy fra anleggsarbeid kan overstige anbefalte grenseverdier for anleggsstøy gitt i T-1442/2021, eller den til enhver tid gjeldende retningslinje.	Utarbeide støyprognose for bygge- og anleggsstøy for å vurdere risiko for overskridelse av anbefalte grenseverdier. God informasjon og varsling av berørte Støydemping av og ved kilden Begrense eller tilpasse arbeidstiden. Bruk av støysvak maskinpark. Etablere støyskjerming tidlig i anleggsfase dersom dette er mulig, ev midlertidige støyskjerming i anleggsfase.

4.10 Håndtering av masser

4.10.1 Lovverk

Avfallsforskriften skal sikre at deponering og håndtering av avfall skjer på en forsvarlig og kontrollert måte slik at skadevirkninger på miljøet og menneskers helse forebygges eller reduseres så langt det er mulig.

Videre har Miljødirektoratet utarbeidet et faktaark (faktaark M-1243/2018) som redegjør for hvilke krav forurensningsloven stiller til mellomlagring og sluttdisponering av rene overskuddsmasser. Overskytende jord- og steinmasser fra samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall. Forurensningsloven inneholder regler om håndtering av slike masser. Hensikten med disse reglene er å unngå skade på miljøet og samtidig legge til rette for avfallsgjenvinning.
Næringsavfall skal som hovedregel leveres til et lovlig avfallsanlegg eller gjennomgå gjenvinning. Næringsavfall skal håndteres etter den enhver tid gjeldende lover, forskrifter og retningslinjer.

4.10.2 Miljømål

- Massebalanse skal etterstrebes for å minimere utslipp i forbindelse med massetransport.
- Massetransport skal reduseres til et minimum.
- Det skal etterstrebes høy andel gjenbruk av masser.
- Masser som ikke kan gjenbrukes skal leveres til mottak som er godkjent for den kvaliteten som massene har.

4.10.3 Miljørisiko og tiltak

Miljørisiko
Det vil genereres store mengder masser som må håndteres under anleggsfasen. Miljørisiko knyttet til massehåndtering vil være unødvendig transport av masser og dermed økte utslipp fra anleggsfasen eller unødvendig stor arealbruk som kan påvirke viktige naturverdier.

Tiltak
God planlegging av massehåndtering er viktig for å forhindre unødvendig massetransport og unødvendig arealbruk. Samtidig er det viktig i neste fase å ha nok kunnskap om massene for å vite hvilke arealer som kreves for mellomlagring. Ved å gjøre en grundig forkartlegging kan man få verdifull informasjon om hvilke typer masser man har tilgjengelig (løsmasser, fjell, myrmasser) og kan planlegge massehåndteringen godt.

Ved å planlegge massehåndteringen godt kan man sørge for å ha egnede masser, plass nok til håndtering, og ha steder å gjenbruke massene på. Det krever god planlegging på et tidlig tidspunkt for optimalisering av massebalansen, slik at man slipper forflytting av masser flere ganger. Dette kan løses gjennom utarbeidelse av en masseforvaltningsplan, som synliggjør hvordan masser skal håndteres, transportbehov, bruk av masser i anlegget gjenbruk av overskuddsmasser og arealer for permanent og midlertidig lagring.

Tabell 25 - oppsummering av identifisert risiko og tiltak for håndtering av masser i ulike planfaser.

Fase	Risiko	Tiltak
Reguleringsplan	For lite avsatt plass til mellomlagring av masser medfører unødvendig transport	Inkludere tilstrekkelig areal til mellomlagring av masser i reguleringsplanfase.
Prosjekteringsfase	For dårlig planlegging av massehåndtering medfører unødvendig transport	Kartlegging av masser med hensyn på kvalitet og gjenbruk i prosjektet. Utarbeidelse av plan for håndtering av rene masser (masseforvaltningsplan)

4.11 Avfall

4.11.1 Miljøkrav

Avfallsforskriften (Lovdata.no, Avfallsforskriften, 2020) omfatter bl.a. krav til miljømessig og samfunnsøkonomisk håndtering av avfall fra større bygge- og rivingsvirksomhet, samt å forebygge ulovlig deponering av slikt avfall. Forskriften stiller krav om at avfallsprodusenten utarbeider oversikt over forventet type og mengde byggavfall (avfallsplan) og en redegjørelse for håndtering av dette.

Forskriften innebærer at alt bygg- og anleggsavfall som ikke er farlig avfall, skal leveres til godkjent avfallsanlegg med mindre det kan gjenbrukes, gjenvinnes eller disponeres på annen lovlig måte.

Alt farlig avfall må deklareres og leveres til godkjent mottak.

Byggeteknisk (Lovdata.no, Avfallsforskriften, 2020) forskrift utrykker dette slik:
«Avfallsplan og kartlegging av farlig avfall og miljøsaneringsbeskrivelse skal utarbeides for nybygg over 300 m2 bruttoareal, ved vesentlig endring eller riving av bygg over 100 m2 eller dersom avfallsmengden overskrider 10 tonn.»

4.11.2 Miljømål

- Sortering av alt avfall (ekskludert løsmasser, asfalt, hogstavfall/stubber/røtter o.l.) skal være minimum 90 %.
- Prosjektene skal planlegge mest mulig ombruk av materialer og gjenbruk av masser. Avfallsdirektivet stiller krav til 70 % ombruk eller materialgjenvinning av byggavfall og prosjektene skal planlegges slik at dette er mulig. Varmegjenvinning regnes ikke som ombruk.

4.11.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko
Avfallshåndtering er nødvendig for å hindre ukontrollert spredning av avfallsfragmenter som kan skade miljøet.

Store utbyggingsprosjekter genererer avfall av mange ulike typer.

Tiltak
Entreprenør må utarbeide en avfallsplan som omfatter all virksomhet i anleggsområdet og gjør rede for planlagt håndtering av avfallet.

Risiko knyttet til avfall er blant annet knyttet til spredning av avfallsfragmenter som kan skade miljøet, i tillegg til at dårlig sortering gir unødvendig økte mengder avfall.

Tabell 26 - Mulig risiko og aktuelle tiltak for å motvirke dette i ulike faser.

Fase	Mulig risiko	Tiltak
Prosjekteringsfase		Utarbeide avfallsplan Utarbeide miljøsaneringsplan
Anleggsfase	Spredning av avfall til natur	Følge avfalls- og miljøsaneringsplan. Rutiner for god håndtering av avfall i anleggsfase.
	Lav gjenvinningsgrad	Tilstrekkelige sorteringsløsninger i anleggsområde. Jevnlig oppfølging av sortering.

4.12 Produkter og materialer

4.12.1 Lovverk

Forurensningsloven med tilhørende forskrifter stiller krav til bruk av kjemikalier. EU har også krav til kjemikaliebruk som er implementert i norsk lovverk.

4.12.2 Miljømål

- Unngå bruk av materialer som inneholder helse- eller miljøskadelige stoffer.
- Bruke materialer (betong, stål, asfalt osv.) med dokumentert lavest mulig iboende klimaavtrykk så langt det er teknisk og økonomisk forsvarlig
- Bygge veianlegget med innsatsfaktorer - materialer og energi - som etter en helhetlig vurdering av miljø, kvalitet, sikkerhet og kostnad gir lavest mulig negativ miljøpåvirkning gjennom hele prosjektets livsløp.
- Unngå bruk av tropisk tømmer, i byggefase og det ferdige prosjektet.
- Prioritere tre og trebaserte produkter med FSC-sertifisering (eller tilsvarende sertifisering).

4.12.3 Miljørisiko og tiltak

Risiko

Miljørisiko for produkter og materialbruk er knyttet til risiko for skade på miljø og helse. Ubevisst valg av materialer kan også gi høyere utslipp av CO_2. Dette målet må sees i sammenheng med klimamålsetningene og det vil være risiko for at det velges materialer med høyt CO_2-fotavtrykk.

Tiltak

Stoffer som står på Miljødirektoratets prioriteringsliste, eller EUs kandidatliste bør unngås og det skal foretas substitusjonspliktvurderinger for kjemikalier for å identifisere om noen stoffer eller kjemikalier står på disse listene.

For å bidra til reduserte utslipp fra byggefasen bør det vurderes en gjennomgang av EPDer for de store produktgruppene, som eksempelvis asfalt, betong og stål. Det bør tilstrebes valg av infrastrukturelementer og teknologi som reduserer totalt materialforbruk og vedlikeholdsbehov gjennom infrastrukturens levetid. Eksempler på dette kan være valg av sikringsmetode i tunneler, brutyper/brulengder, bruk av sprengstoff, betong, jern, fundamentering, oppbygning av overbygningen, geotekniske tiltak osv.

Tabell 27 - fase, risiko og tiltak for produkter og materialer.

Fase	Risiko	Tiltak
Anleggsfase	Bruk av produkter og kjemikalier gir skade på miljø og helse	Substitusjonspliktvurderinger Register over kjemikalier som benyttes. Benytte SDS-datablader for alle produkter som benyttes i anleggsfase
Prosjekterings- og anleggsfase	Økte CO_2-utslipp som følge av ubevist valg av materialer og produkter	Kreve EPDer før innkjøp av materialer og vurdere bruk av produkter med lavt CO_2-utslipp i produksjonen.
		Vurdere muligheter som kan redusere energibruk i anleggs- og driftsfase
		Dokumentere miljøpåvirkning gjennom prosjektets livsløp.
		Identifisere de fem største bidragsyterne til klimautslipp
		Tilrettelegge for bruk av resirkulerte og ombrukte produkter/materialer

5 Videreføring av miljøprogrammet

5.1 Behov for oppdatering av kunnskapsgrunnlaget

Når kommunedelplanen for E16 Kongsvinger – E6 går inn reguleringsplanfasen, vil det være behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget. Dagens kunnskapsgrunnlag for korridor C som inngår i planforslaget er utarbeidet med bakgrunn i eksempellinjer (CN40, CN50 og CN60). I neste planfase vil denne eksempellinjen konkretiseres ytterligere gjennom forslag til reguleringsplan. I dette arbeidet vil flere detaljer tilkomme, som eksempelvis midlertidig arealer til anleggsarbeid, masselager, tydeliggjøring av veilinje osv. Det konkrete arealinngrepet vil derfor konkretiseres og kunnskapsgrunnlaget må derfor følge denne konkretiseringen gjennom ytterligere utredninger for de relevante fagtemaene. Som nevnt i kapittel 3 er det viktig at nye utredninger tar utgangspunkt i forliggende konsekvensutredning og fagrapporter i det videre arbeidet.

5.2 Tillatelser

Det vil kunne være behov for tillatelser knyttet til ytre miljø, eksempelvis utslippstillatelse i anleggs- og driftsfase, tillatelse til fysiske inngrep i vassdrag mv. videre kan Statsforvalteren ha funksjonskrav knyttet til eksempelvis konstruksjoner som må legges til grunn i prosjekteringsarbeidet. Det vil være viktig å kartlegge behovet for alle tillatelser knyttet til ytre miljø på et tidlig stadium, for å sikre at disse innhentes i god tid, at de ikke forsinker prosessen og at det er tilstrekkelig tid til å planlegge gode løsninger med hensyn på ytre miljø.

5.3 Reguleringsplanfase

For reguleringsplanfasen skal dette miljøprogrammet oppdateres, videreføres og konkretiseres ytterligere og tilpasses detaljnivået for planfasen. Dette fremgår av planbestemmelsene. Det legges til grunn at alle fagtemaer i dette miljøprogrammets kapittel 4 videreføres i neste fase. I det etterfølgende oppsummeres også konkrete punkter for fagtemaer som er anbefalt å utrede ytterligere i neste planfase.

5.3.1 Vannmiljø

Aktuelle myndigheter involveres der tiltaket kommer i kontakt med eks. vannressursloven, laks- og innlandsfiskloven m.fl.

- Konsekvens opp mot miljømål i vannforskriften §4- 6 må utredes i større deltaljerinsgrad i reguleringsplan, herunder krysningsmåter, utslippspunkt tunnelvann, renseløsninger og andre avbøtende tiltak.

- Hvis inngrep i vassdrag som er søknadspliktige (jf. forskrift om fysiske tiltak i vassdrag) er aktuelt, bør det utredes i reguleringsplan aktuelle løsninger som møter Statsforvalterens funksjonskrav, listet nedenfor:

    1. Vandringsmulighetene for fisk må ivaretas.
    2. Valgt løsning må ikke kreve gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget.

3. Valgt løsning må ikke medføre en innsnevring av elveløpet.
4. Tidspunkt for arbeider i vassdrag, avhengig av hvilke hensyn som må ivaretas:
   - I tilfeller der fisk på gytevandring må forbi tiltaket: Fri vandringsvei må sikres i september og oktober for ørret. For andre arter kan tidsperioden avvike fra dette.
   - I tilfeller der gyte- og oppvekstområder nedstrøms tiltaket må ivaretas: Gjennomføre tiltaket i perioden 15. juni – 15. september. I større prosjekter hvor det ikke er mulig å gjennomføre alle tiltak innenfor 15. juni – 15. september, bør alle tiltak som berører vassdrag konsentreres innenfor en gytesesong/vintersesong.
5. Sikre direkte berørte funksjonsområder for fisk og øvrige ferskvannsorganismer.
6. Sikre vannføring og variasjon i elveløpet.
7. Kantvegetasjon skal i størst mulig grad tas hensyn til og bevares. Hvis behov skal det legges til rette for reetablering.
8. Forurensning til vassdrag må unngås[4], både i form av steinnåler fra sprengstein og avrenning fra byggegroper og grøfter.

Kantvegetasjon er viktig for å hindre direkte overflateavrenning og må ivaretas rundt elver med årssikker vannføring hvis byggverk ikke står i «nødvendig sammenheng med vassdraget» jf. vannressursloven § 11. Det må tilstrebes å velge løsninger som gir minst mulig tiltak i kantvegetasjonen. Det må utredes for valgt alternativ hvis det kan oppstå konflikt mot paragrafen, og i så fall søkes dispensasjon hos Stasforvalter.

Sårbarhet for vannforekomstene er knyttet opp mot krav om rensing i Håndbok N200. Ved vurdering av omfang for rensing må det vurderes hvis naturmangfoldskriterier fra veilederen kan gi høyere sårbarhet i resipienten (for de som her er vurdert til middels sårbarhet). Da graden av berøring kan påvirke noen av vannforskriftskriteriene i veilederen (veistrekning langs vannforekomst og kantvegetasjon), må det også sjekkes at heller ikke dette gir utslag i høyere sårbarhet.

5.3.2 Friluftsliv, by- og bygdeliv

Det vil være nødvendig å utføre en grundigere registrering, for å få bedre oversikt over følgende:

- Kvalitet på og videre differensiering av stier, turveier og løyper.
- Kvalitet på og bruk av ferdselsforbindelser mellom byer, tettsteder, grender, skoleanlegg og områder til friluftsliv og rekreasjon.
- Områder innen delområder for friluftsliv og rekreasjon, samt turmål, med særskilte kvaliteter.
- Videre undersøkelser av støyforhold og endringer i lydbildet.

[4] Tolkes som at det gjelder forurensing som kan være skadelig for aktuelle naturverdier.

5.3.3 Klima

Det bør utføres en ny beregning av klimagassbudsjett for prosjektet når veilinje er regulert.

5.3.4 Kulturarv

Følgende forhold vil være viktig i det videre arbeidet med kulturarv på reguleringsplannivå:

- Forsterke datagrunnlaget i konsekvensutredning for den valgte eksempellinjen.
- Gjennomføre § 9- undersøkelser så tidlig som mulig, slik at de kan legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplan
- Ved direkte konflikt bør planene enten justeres for å unngå konflikt eller det må søkes dispensasjon fra kulturminneloven § 8- 4.ledd.
- Inkludere rigg og masselagringsområder i vurdering av mulig påvirkning på kulturminner.

Kartlegge nyere tids historie knyttet til Spetalen gruver dersom alternativet berører dette området.

5.3.5 Naturmangfold

Følgende forhold vil være viktig i det videre arbeidet med naturmangfold på reguleringsplannivå:

- Detaljert naturtypekartlegging av alternativkorridoren som velges, for optimalisering av veilinje og prioritering av skadereduserende tiltak.

- Undersøkelse av eventuelle fisketomme dammer og tjern for insekter og amfibier. Det bør gjøres en mer detaljert utredning av virkningene for amfibier, der viktige funksjonsområder og vandringskorridorer kartlegges og eventuelle behov for skadereduserende tiltak vurderes.

- Undersøkelse av eventuelle forekomster av elvemusling (EN) eller edelkreps (EN) i vassdragene som berøres. Vassdragene bør også undersøkes for andre rødlistede arter i de delene av vassdraget som påvirkes direkte og indirekte. Ved funn må det utarbeides en tiltaksplan for å sikre at artene ikke blir negativt påvirket.

- Systematisk kartlegging av økologiske funksjonsområder for fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse, herunder særlig truede og hensynskrevende arter. I tillegg bør spillplasser og leiker for orrfugl og storfugl undersøkes og dokumenteres, siden områdenes status ikke er oppdatert i nyere tid.

- Kunnskapsgrunnlaget for dyreliv må kvalitetssikres og suppleres slik at det er tilstrekkelig for å gjøre gode vurderinger av antall faunapassasjer som er nødvendig, samt nøyaktig plassering og utforming av disse.

- I siste planfase før byggestart må det gjennomføres en detaljert kartlegging av fremmedarter i områdene som vil berøres av tiltaket (både midlertidig og permanent).

Det må utarbeides en tiltaksplan for å unngå spredning av etablerte forekomster av fremmede skadelige arter.

For metodikk for ulike fagtemaer vises det til fagrapport naturmangfold, utarbeidet for konsekvensutredning for kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6.

5.3.6 Landskapsbilde

Følgende forhold utgjør stor virkning på landskapsbildet og er svært viktig i det videre arbeidet med landskapsbildet på reguleringsplannivå:

- Naturlig revegetering i sidearealer i naturterreng, og planlagt utforming av kryssområder og annet nær by og tettbebyggelse.
- Massehåndtering og ivaretagelse av frøbankjord som verdifull ressurs.
- Terrengforming knyttet til grunnstabilisering og sideterreng i ravinelandskap
- Vurdere støttemurer i skoglandskap for blant annet å begrense terrengutslag i sårbare naturtyper.
- Terrengforming knyttet til tunnelportaler og daglinjer i dyp skjæring.
- Plassering av masselager og motfyllinger i sideterrenget i leirjordsområder.
- Vurdere bruk av skjermingsbelter med vegetasjon for å dempe barrierevirkning.
- Unngå lysforurensning for kulturlandskap og kulturmiljø.
- I denne fasen vil det arbeids med konstruksjoner som broer (i linja og som overgangsbroer), bl.a. med innspill hvilken rolle i landskapsbilde konstruksjonen har.
- Konstruksjoner må tilpasses landskapsbildet og løses i sammenheng med de stedlige forhold.
- Støyvoller må forankres i landskapet og utformes slik at det skaper et godt landskap med god detaljering i forhold til boligområder, gange- og sykkel.

5.3.7 Naturressurser

Følgende forhold vil være særlig viktig i det videre arbeidet med naturressurser på reguleringsplannivå:

- Arealbeslag på et mer detaljert nivå
- Vurdering av fragmentering på et mer detaljert nivå
- Kartlegging av private drikkevannsbrønner
- Vurdering av drikkevannsbrønner/mindre vannverk med lav verdi som forsyner flere husholdninger
- Skadereduserende tiltak på et mer detaljert nivå

5.3.8 Støy og luft

Det må utføres nye beregninger av støy og luftkvalitet veilinje for reguleringsplan, herunder kartlegging av bygninger som får støyverdier over anbefalte grenseverdier i gjeldende retningslinjer.

5.4 Prosjekterings- og byggefase

Det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen av anlegget. Denne skal være ferdigstilt i god tid før anleggsstart. Miljøoppfølgingsplanen skal baseres på dette miljøprogrammet.

5.5 Driftsfase

Det skal utarbeides et miljøoppfølgingsplan for driftsfasen av anlegget. Denne skal være ferdigstilt i god tid før anlegget settes i drift. Miljøoppfølgingsplanen skal baseres på dette miljøprogrammet.

6 Kilder

Kongsvinger kommune. (2021). *Handlingsplan for klima Kongsvinger kommune.* Kongsvinger Kommune.
Landbruks- og matdepartementet. (2021). *Oppdatert jordvernstrategi (Prop. 200 S (2020-2021)).* Regjeringen. Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-200-s-20202021/id2850298/?ch=14
Lovdata.no. (1995). *Jordlova*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1995-05-12-23?q=jordloven
Lovdata.no. (2004). *Forurensningsforskriften*. Hentet 2021 fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-931?q=forurensningsforskriften
Lovdata.no. (2006). *Vannforskriften*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2006-12-15-1446
Lovdata.no. (2010). *Mineralloven*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-101?q=mineralloven
Lovdata.no. (2017). *Byggteknisk forskrift (TEK17)*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-19-840
Lovdata.no. (2017). *Drikkevannsforskriften*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-22-1868
Lovdata.no. (2017). *Klimaloven*. Hentet March 16, 2021 fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60
Lovdata.no. (2020). *Avfallsforskriften*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-930
Lovdata.no. (2020). *Forurensningsloven*. Hentet fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1981-03-13-6
Lovdata.no. (2021, 08 27). *Kulturminneloven*. Hentet fra Lovdata: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50?q=kulturminneloven
Miljøverndepartementet. (1995). *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen.* Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rikspolitiske-retningslinjer-for-a-styrk/id519347/
Miljøverndepartementet. (2012). *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).* Regjeringen. Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1520-luftkvalitet-arealplanlegging/id679346/
Miljøverndepartementet. (2013). NAsjonal strategi for et aktivt friluftsliv. En satsning på friluftsliv i hverdagen; 2014-2020|.
Nye Veier AS. (2018). *HMS policy*. Hentet fra https://www.nyeveier.no/media/gtwgnhgd/policy-for-hms-og-samfunnsansvar.pdf
Samferdselsdepartementet. (2016). Nasjonal Transportplan (Meld. St. 33 (2016-2017)).
Samferdselsdepartementet. (2021). Nasjonal Transportplan (Meld. St. 20 (2020-2021)).
Statens vegvesen. (2010). Salt SMART: Titakskatalog - Tekniske løsninger for håndtering av avrenningsvann med vegsalt. Rapport 2594. Hentet fra https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/191720
Statens vegvesen. (2014). *Vannbeskyttelse i vegplanlegging og vegbygging - rapport nr. 295.* Hentet fra https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2658960

Statens vegvesen. (2016). *Vannforekomsters sårbarhet for avrenningsvann fra vei under anlegg- og driftsfasen. rapport nr. 597.* Statens vegvesen. Hentet fra https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2672957
Statens vegvesen. (2018). *Håndbok N200 Vegbygging.* Vegdirektoratet. Hentet fra https://svv-cm-store-prod.azurewebsites.net/svv-proj-1464920
Zero/Nye Veier. (2020). *Sjekkliste klimatiltak i anleggsbransjen.* Hentet fra https://www.nyeveier.no/media/ryfcjv22/sjekkliste-klimatiltak-i-anleggsbransjen.pdf