21.05 | 21

Bomiljø og folkehelse

Kommunedelplan E16 Kongsvinger-E6

NyeVeier

Oppdragsnr:	627022
Oppdragsnavn:	Kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6
Dokument nr.:	Dok-G-002
Filnavn	Dok-G-002 Bomiljø og folkehelse.pdf

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	26.03.2021	Første utgave	Å.M.R. Flesseberg, Arvild Bruun og Hanna Breistrand	L.S.Rø	K.Galleberg
02	21.05.2021	Kommentarer fra kommunene	Å.M.R Flesseberg	L.S.Rø	K.Galleberg

Sammendrag

Om utredningen – krav og oppfølging

Dette dokumentet (Dok-G-002 Bomiljø og folkehelse) er en tilleggsutredning som del av konsekvensutredningen for kommunedelplan for veistrekningen E16 Kongsvinger E6. Fagrapporten er utarbeidet av Åse Marit Rudlang Flesseberg. Arvild Bruun og Hanna Breistrand har bidratt i arbeidet med rapporten. Lisa Steinnes Rø har vært disiplinleder for Disiplin Ikke-prissatte konsekvenser og har gjennomført kvalitetssikring av rapporten.

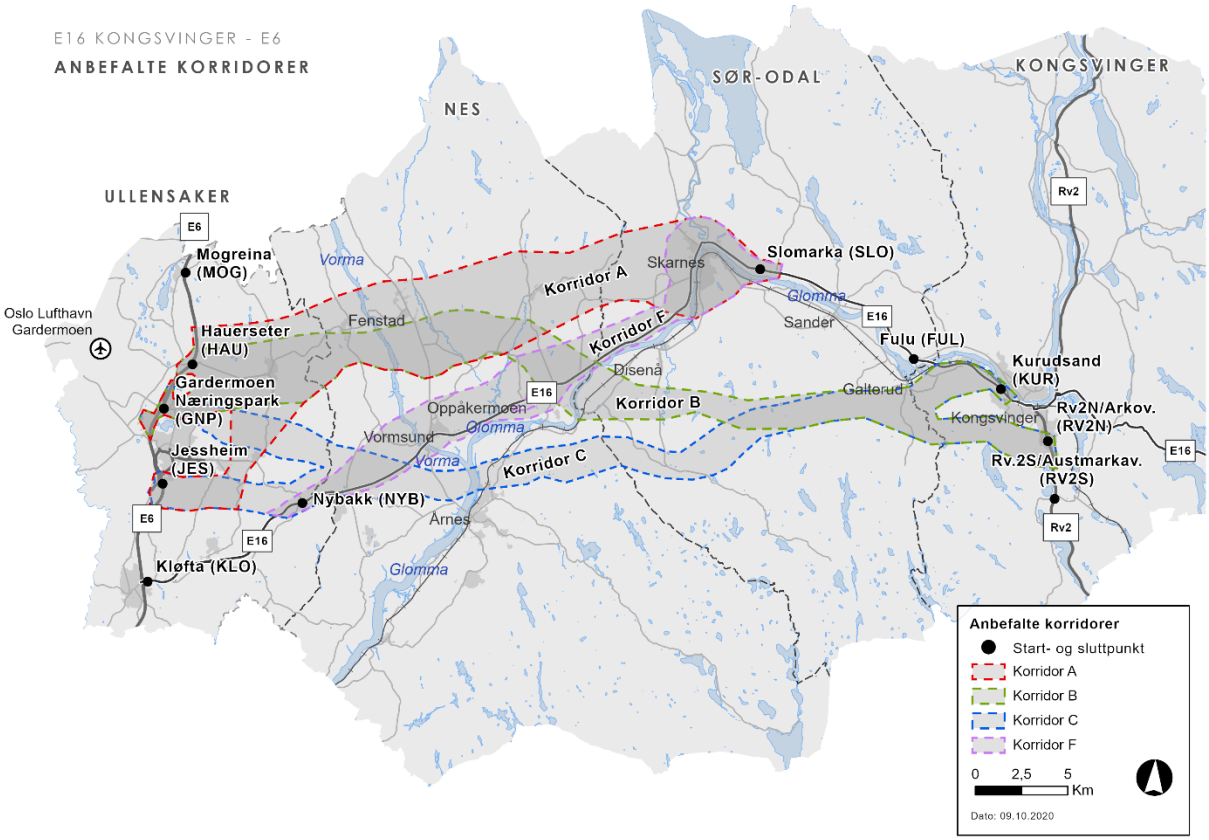
Konsekvenser for folkehelse utredes i henhold til planprogram fastsatt av styret for det interkommunale plansamarbeidet 16.12.20.

Planprogrammet slår fast at flere av utredningene som gjennomføres i forbindelse med den samfunnsøkonomiske analysen er relevant for å vurdere innvirkning på befolkningens helse i dette planarbeidet. Vurdering av folkehelse gjøres ved en av sammenstilling av relevant kunnskap fra den samfunnsøkonomiske analysen for å belyse disse virkningene i et folkehelseperspektiv for de fire utredningskorridorene. Dette omfatter blant annet følgende tema:

- Trafikkutredning - trafikale virkninger på eksisterende veinett
- Støy fra trafikk
- Trafikksikkerhet
- Luftforurensning - lokal luftkvalitet
- Friluftsliv/ By- og bygdeliv - virkninger for befolkningens tilgang på arealer med høy verdi, nærføringsvirkninger og barrierevirkninger.

Utredningen skal munne ut i en vurdering om det er beslutningsrelevante forskjeller mellom de ulike korridoralternativene. Dette dokumenteres gjennom vurdering av hvert korridoralternativ i kapittel 5 og i endelig rangering av alternativene i forhold til tema folkehelse i kapittel 6.

Tiltaksbeskrivelse



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

I søk etter alternativer for ny E16 er det utviklet mulige veilinjer (eksempellinjer) innenfor de fire brede utredningskorridorene. Ut fra disse linjene er det utviklet alternativer som skal konsekvensutredes. Alternativene som inngår i konsekvensutredningen utgjør korridorer med ca. 500 meters bredde.

Det er totalt 31 ulike alternativer som utredes i konsekvensutredningen, se Tabell 1-1 for oversikt. Alternativene er ca. 500 meter brede, og er utvidet i områder der det er aktuelt med kryss og behov for større omlegginger av lokalveier. I områder med kjente usikkerheter, for eksempel grunnforhold og motsetning mellom ikke-prissatte verdier, er arealet som inngår i alternativet utvidet noe. I enkelte områder, der ikke-prissatte verdier skal berøres i minst mulig grad, er bredden på alternativene redusert for å redusere potensiale for arealkonflikt.

Alternativene er navngitt etter utredningskorridor (A, B, C eller F), startpunkt i vest (H-Hauerseter), G-Gardermoen Næringspark) eller N-Nybakk), samt nummerering fra nord mot sør innenfor utredningskorridoren.

Tabell 1-1Oversikt over hvilke alternativer som er utredet innenfor de fire utredningskorridorene.

Startpunkt E6	**Alternativer som er konsekvensutredet**			
	Utredningskorridor **A**	Utredningskorridor **B**	Utredningskorridor **C**	Utredningskorridor **F**
Hauerseter	AH10, AH20, AH30, AH40, AH50, AH60, AH70, AH80, AH90	BH10, BH20, BH30, BH40		
Garder-moen	AG100, AG110, AG120, AG130, AG140, AG150	BG50, BG60, BG70, BG80	CG10, CG20, CG30, CG40	
Nybakk			CN50, CN60	FN10, FN20, FN30[1]

I konsekvensutredningen er alle alternativ vurdert opp mot et referansealternativ (0-alternativ).
Referansealternativet

- tar utgangspunkt i dagens situasjon
- er fremskrevet med normalt veivedlikehold
- tar hensyn til andre vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning
- er sammenligningsgrunnlag for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Metode og forutsetninger

I henhold til Folkehelseloven §5 skal kommunen ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne. Oversikten skal blant annet baseres på kunnskap om faktorer og utviklingstrekk i miljø og lokalsamfunn som kan ha innvirkning på befolkningens helse.

I planlegging av ny vei er det virkningene av de arealmessige endringene tiltaket medfører for folkehelse som skal synliggjøres. Det foreligger ingen egen metodikk for vurdering av virkninger for folkehelse, og i denne utredningen har en valgt å støtte seg på metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* – forenklet metode for å identifisere beslutningsrelevante forskjeller mellom de ulike alternativene. Som grunnlaget for arbeidet er det tatt utgangspunkt i verdiområder identifisert i utredningen av tema Friluftsliv, by og bygdeliv, og aggregert funksjonsområder rundt bomiljøer og nærturområder i sammenheng. I tillegg er de større, sammenhengende friluftsområdene, som har verdi for et bredere lag av befolkningen og identifisert i utredning av Friluftsliv, by- og bygdeliv, tatt med. Alle bomiljø innenfor korridoralternativenes influensområde er tillagt stor eller middels verdi slik at de inngår i utredningen.

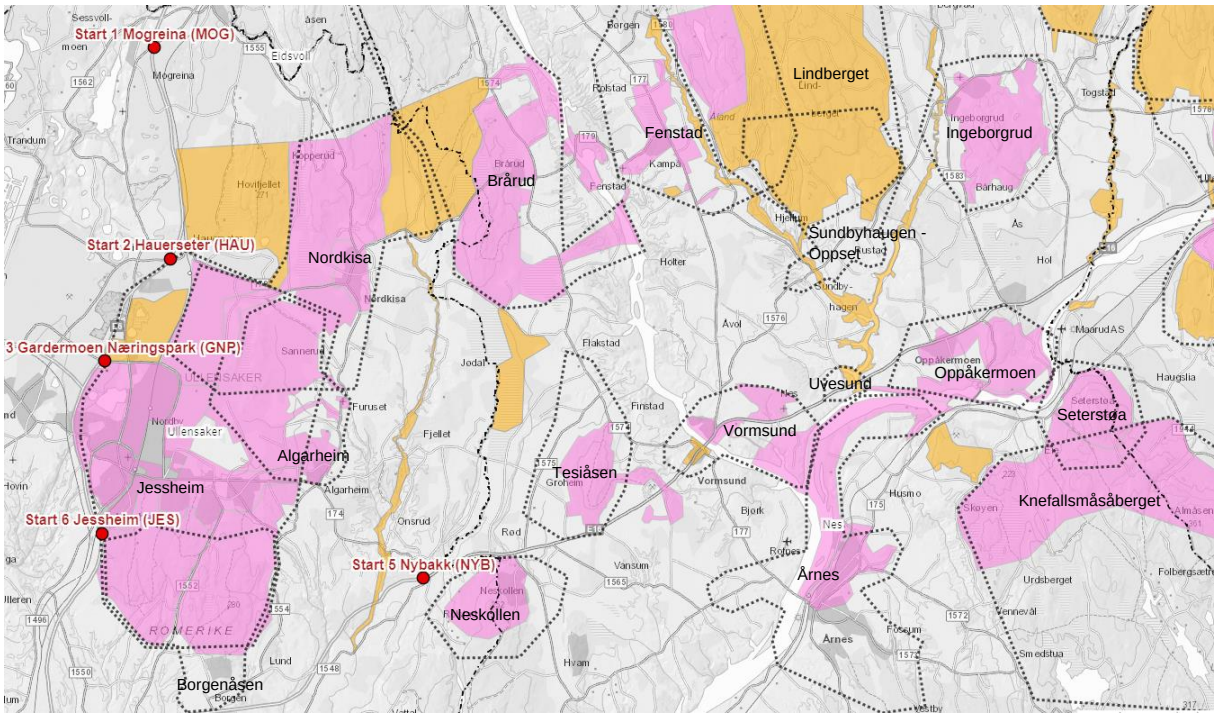
[1] FN30 utgjør ikke et utredningsalternativ for ny vei, men ikke-prissatte fagtema har utredet gjeldende kommunedelplan (FN30) for å kunne vise konfliktpotensialet for dette alternativet opp mot de nye alternativene.

Konfliktpotensial vurderes i forhold til hvert funksjonsområde på bakgrunn av arealbeslag samt resultater fra utredning av støy, luftforurensning, trafikale virkninger og trafikksikkerhet.

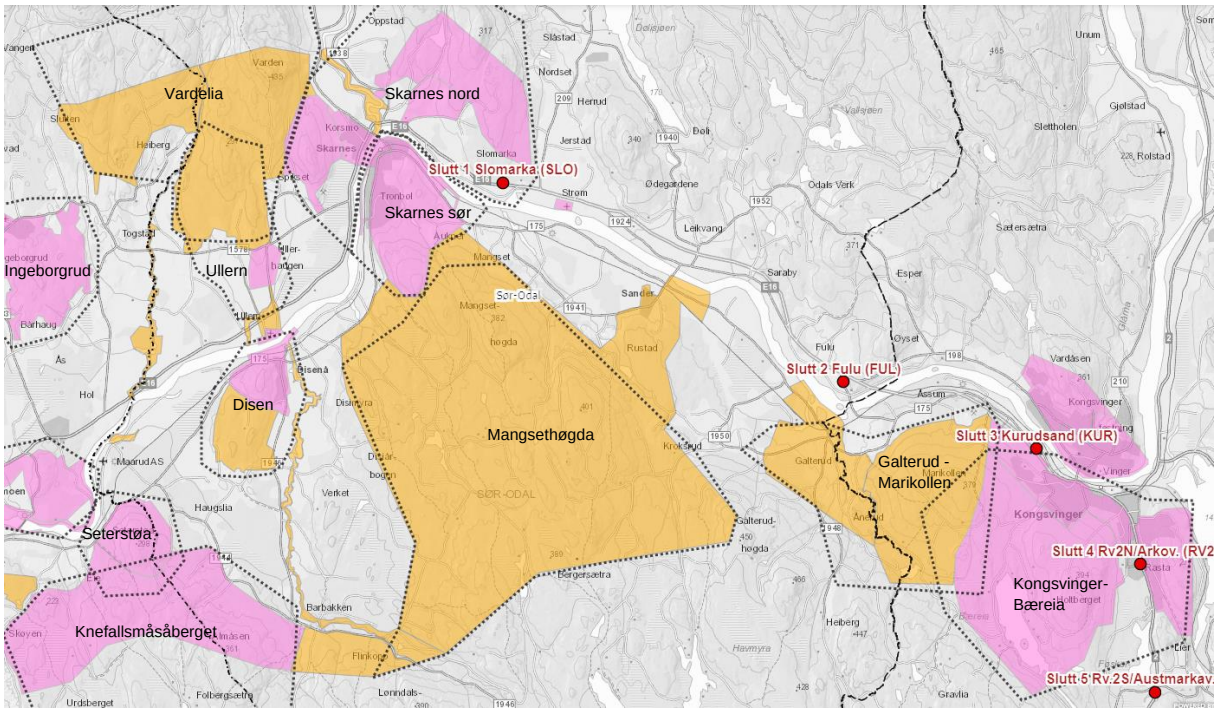
Til slutt sammenlignes korridoralternativenes konfliktpotensial og alternativene rangeres.

Det gjøres oppmerksom på at vurdering av tiltakets konfliktpotensial er beskrevet på bakgrunn av plankorridorer og at usikkerheter i vurdering av konfliktpotensial er beskrevet under hvert enkelt delområde.

Funksjonsområder i utredningsområdet



Vestre del av utredningsområdet. Kartet viser verdiområder fra Friluftsliv, by- og bygdeliv som fargede flater og funksjonsområder for Folkehelse som stiplede svarte avgrensninger.



Østre del av utredningsområdet. Kartet viser verdiområder fra Friluftsliv, by- og bygdeliv som fargede flater og funksjonsområder for Folkehelse som stiplede svarte avgrensninger.

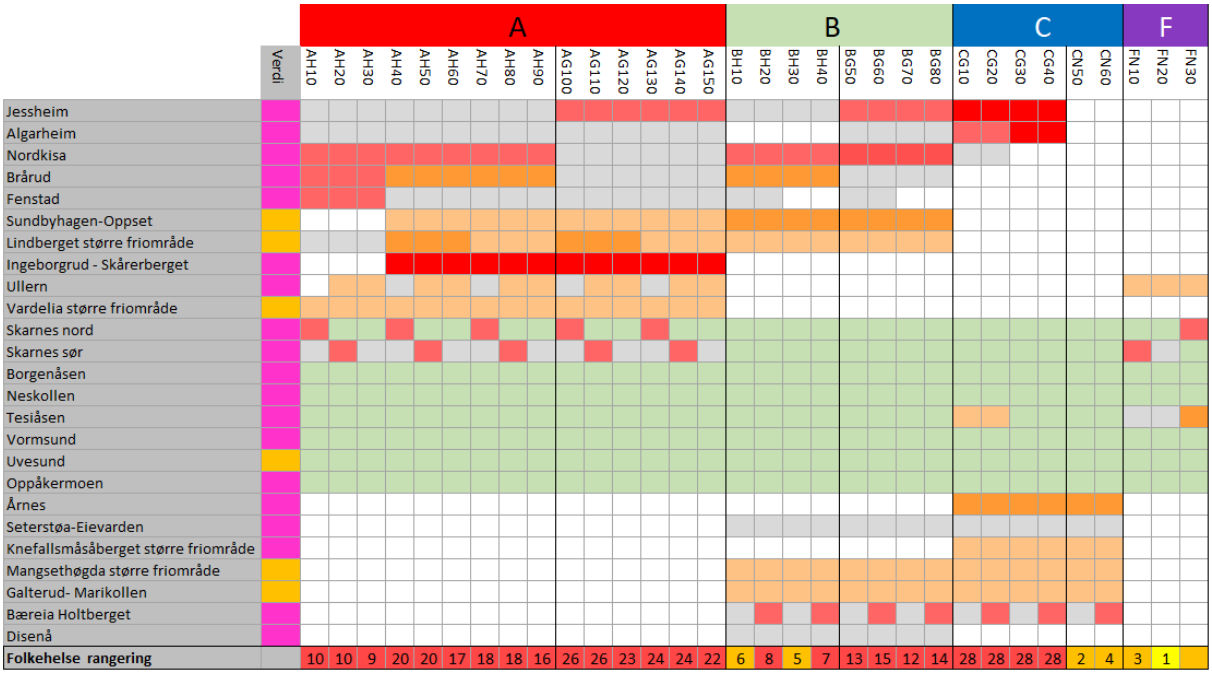
Influensområde

Influensområde er det området utenfor selve tiltaket som tiltaket kan påvirke. Fordi lyd fra biltrafikk opptrer ulikt med høyde på vei, sideterreng til vei, og med egenskaper og terrengsituasjon ved funksjonsområdene, er tiltakets influensområde en glidende og avtagende med økende avstand til tiltaket. Tilsvarende vil trafikale virkninger ha utbredelse som virker på mange deler av veisystemet, og over store avstander.

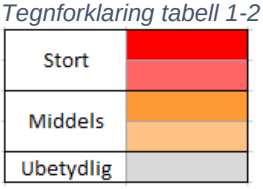
I utredningen er alle funksjonsområder som påvirkes av tiltaket tatt med, men avgrensingen er satt i forhold til funksjonssammenheng, og ikke utstrekning av påvirkning. Funksjonsområder som i sin helhet ligger utenfor influensområdet er identifisert i innledende arbeid, men fremgår ikke av kart i utredningen.

Samlet vurdering av konfliktpotensial

Visuell oversikt over vurderte konflikter



Tegnforklaring tabell 1-2



Rangering av alternativene

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
AH10	Stort negativt	Alternativet har **daglinje nord for Skarnes** og stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud, Fenstad.	10
AH20	Stort negativt	Alternativet har **daglinje sør for Skarnes** og stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud, Fenstad.	10
AH30	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud og Fenstad.	9
AH40	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Konflikter for Brårud og	20
AH50	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa	20
AH60	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** stort konfliktpotensial for Nordkisa	17
AH 70	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH40.	18

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
AH80	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør,** samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH50.	18
AH90	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH60.	16
AG100	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	26
AG110	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	26
AG120	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	23
AG130	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG100	24
AG140	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør,** samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG110	24
AG150	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG120	22
BH10	Middels negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	6
BH20	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med **Bæreia-Kongsvinger** og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	8
BH30	Middels negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	5
BH40	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med **Bæreia-Kongsvinger** og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	7
BG50	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	13
BG60	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Bæreia-Kongsvinger** Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	15
BG70	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	12
BG80	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Bæreia-Kongsvinger** Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	14
CG10	Stort negativt	Korridoralternativ med start på Gardermoen har rangeres som verst pga virkninger for med **Jessheim og Algarheim**. Disse er så vidt alvorlige at alternativene rangeres likt – andre konflikter overstyrer ikke alvorlighetsgrad av konfliktpotensial ved Jessheim og Algarheim for disse linjene.	28
CG20	Stort negativt		28
CG30	Stort negativt		28
CG40	Stort negativt		28
CN50	Middels	Alternativet har ingen miljøer med stort konfliktpotensial, og middels konfliktpotensial for Årnes.	2
CN60	Middels	Alternativet har stort konfliktpotensial ved **daglinje gjennom Bæreia-Kongsvinger**, men unngår i større grad konflikter med bomiljø.	4
FN10	Middels	Alternativet har stort konfliktpotensial ved **daglinje sør for Skarnes**, men unngår i større grad konflikter med bomiljø.	3

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
FN20	Noe	Middels negativt konfliktpotensial for Ullern og Tesiåsen. Alternativet unngår i stor grad konflikter med andre miljø langs veien. Alternativ i korridor F er samtidig de som gir størst trafikkreduksjon på dagens vei og som gir størst forbedringspotensial for bomiljø langs dagens vei.	1
Forklaring til rangering	Største konfliktpotensial: • Linjer med start ved Gardermoen i C korridor og nærvirkning til Jessheim/Algarheim. • Daglinje gjennom Ingeborgrud-Skårerberget Stort konfliktpotensial (markert med fet skrift i tabellen): • Daglinjer sør for Skarnes • Daglinje nord for Skarnes • Daglinje gjennom Bæreia-Kongsvinger. Korridorer i CG rangeres nederst pga konflikt med Jessheim og Algarheim. Når en ser på antall boenheter innenfor 500 m avstand fra en tenkt midtlinje i KU-alternativ er linjer med start på Gardermoen de linjene som påvirker flest boenheter (13 alternativ, 890-1240 boenheter innen 500 meter[2] fra midten av KU-alternativ). A-korridorer har virkning for mange bomiljø som i dag er lite påvirket av trafikk. Konfliktpotensial ved start Gardermoen for B-korridorer (890- 1160 boenheter innen 500 meter) vektes som som verre enn nærvirkninger til bomiljø for AH10, AH20 og AH30 (470-580 boenheter innen 500 m). BH-korridorer har mindre alvorlig konflikter med berørte bomiljø enn BG, og færre alvorlige konflikter enn AH10-30, og rangeres derfor litt bedre. (BH linjer har 270-540 boenheter innen 500 meter avstand fra midt av KU-alternativ. Linjer med start Hauerseter ligger med noe større avstand fra grender og tettsteder, og tall for boenheter gjenspeiler ikke den fulle virkningen av alternativene. Det er i rangeringen tatt høyde for dette, og derfor kommer AH-alternativer og BH-alternativer ut med denne plasseringen). CN-korridorer unngår negative virkninger for bomiljø vest for Glomma og påvirker få bomiljø øst for Glomma. CN50 er blant de linjene som påvirker færrest sntall boenheter. FN-korridorer gjør tiltak ved miljøer som allerede er berørt av veien, og som også har fordeler av tiltaket. (FN-korridorer ligger litt under midt på treet i fht amtall boenheter innen 500 meter fra midt, men en stor andel av disse ligger innen samme «buffersone» langs dagens vei og har også fordel av tiltaket.) Trafikkreduksjon i bomiljø langs eksisterende vei er også størst når ny vei ligger nært gammel vei slik at gjennomgangstrafikk elimineres. CN50 rangeres som bedre enn FN10, da FN10 har daglinje sør for Skarnes, og påvirker færre boenheter.	
Samlet vurdering	Å flytte veien langt vekk fra dagens vei innebærer konfliktpotensial for tema folkehelse for mange funksjonsområder. Kun to alternativ unngår stort konfliktpotensial for funksjonsområder. Trafikkreduksjon på dagens vei, og dermed de positive virkningene av tiltaket på eksisterende bomiljø, er størst når ny vei ligger tett på dagens vei.		

Å bygge motorvei i ny trasé vil alltid innebære konfliktpotensial for bomiljø som får tiltaket tett på seg. **Samtidig er det viktig å være klar over at 0-alternativet ikke er et nøytralt utgangspunkt for tema bomiljø og folkehelse.**

0-alternativet innebærer korrigerende og forebyggende vedlikehold, samt utskifting og fornyelse for å kunne fungere, men traséen går fortsatt tvers gjennom flere bomiljø som allerede i dagens situasjon opplever stor belastning. **På strekningen Nybakk-Slomarka ligger det 1554 boenheter i 500 meters avstand fra senterlinje i dagens vei.** Økt belastning i form av støy, barrierevirkning og trafikale virkninger vil ha stort negativt

[2] Størrelsen 500 meter (til hver side av en tenkt midtlinje i KU-alternativ) er en valgt størrelse. Det gjenspeiler ikke antall boenheter som blir støypåvirket, men gir et bilde på omfanget av boliger som ligger nærmest vei, og gir et sammenligningsgrunnlag mellom de ulike KU-alternativ. Tallene er benyttet som en rettesnor. De er inidlertid ikke egnet til å avgjøre rangering av alternativene alene, og rangering er er gjort utifra en samlet vurdering.

konfliktpotensial for folkehelse i disse bomiljøene, og for boliger tett på dagensd vei i fremtiden.
En del av konfliktene, og mye av belastningen trafikken innebærer, vil ikke kunne avbøtes så lenge dagens trasé opprettholdes. **For samtlige vurderte alternativ tillegges det vurdering forbedringspotensial for bomiljø langs dagens vei når veien flyttes vekk** (bomiljøene Borgenåsen, Neskollen, Tesiåsen, Vormsund, Uvesund, Oppåkermoen og Skarnes). Særlig for Vormsund og Oppåkermoen har flytting av vei positiv effekt ved reduksjon i miljøbelastning og ved å sterkt redusere, og for enkelte av KU-alternativene, eliminere barriere virkning mellom bomiljø og skole. Dette perspektivet kommer imidlertid dårlig frem i utredningen da ny konflikt et annet sted vektes som verre i metoden. **For tema folkehelse vurderes det separat at 0-alternativet har stort negativt konfliktpotensial.**

Usikkerheter i vurderingen av konfliktpotensial

Til vurderingen er det knyttet enkelte usikkerheter. Prosjektet fastsetter en plankorridor, ikke en veilinje, og detaljer ved veiutformingen vil kunne ha effekt. For eksempel vil nivå på vei og sideterreng ha mye å si for utbredelse av lyd, og forming av tiltaket vil kunne ha effekt for endring av lydbilde som ikke er fanget opp her. Plassering av linja innenfor korridor vil kunne justere virkningen noe, men trolig ikke i en slik skala at vurderingen endres i vesentlig grad.

Virkning av endring i trafikkmengde er vurdert på bakgrunn trafikkutredning som ikke har med bompenger. De beskrevne trafikkmengdene vil kunne endres dersom bompenger legges til i vurderingen, men det antas at forholdet mellom de ulike linjene trolig vil være tilsvarende.

Innhold

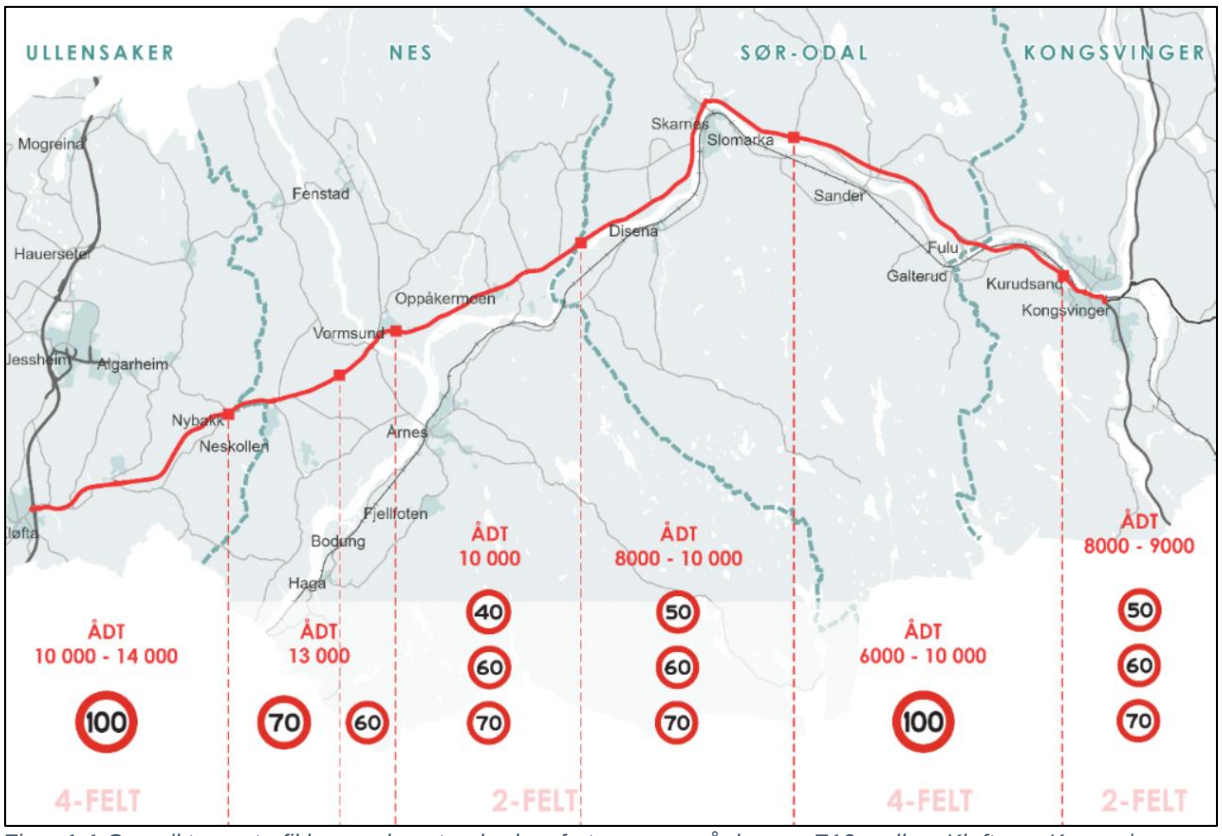
1 Bakgrunn for planarbeidet 13
2 Innledning 14
2.1 Om planarbeidet 14
2.2 Veistandard og geometriske parametere 15
2.3 Kryssplassering 16
2.4 Utvikling av plankorridorer/alternativer 16
2.5 Alternativer som inngår i konsekvensutredningen 17
2.6 Referansealternativet (0-alternativet) 17
2.7 Krav og retningslinjer 18
3 Metode 19
3.1 Avgrensing av funksjonsområder 19
3.2 Vurdering av konfliktpotensial 19
3.3 Vurdering av forbedringspotensial 21
3.4 Rangering 21
4 Verdivurdering av delområder 22
4.1 Kunnskapsgrunnlag 22
4.2 Aggregering av funksjonsområder 22
4.3 Influensområde 22
4.4 Funksjonsområder i utredningsområdet med grunnlag i verdivurdering fra friluftsliv, by- og bygdeliv 24
5 Vurdering av konfliktpotensial 30
5.1 Alternativer i utredningskorridor A 30
5.2 Konfliktpotensial utredningskorridor A 30
5.3 Alternativer i utredningskorridor B 52
5.4 Konfliktpotensial utredningskorridor B 52
5.5 Alternativer i utredningskorridor C 68
5.6 Konfliktpotensial utredningskorridor C 68
5.7 Alternativer i utredningskorridor F 79
5.8 Konfliktpotensial utredningskorridor F 80
6 Samlet vurdering av konfliktpotensial 83
6.1 Samlet vurdering av konfliktpotensial for alle alternativer 83
6.2 Vurdering av usikkerhet i utredningen 86
6.3 Skadereduserende tiltak og mulige forbedringer 86
7 Vurdering av nasjonale mål 87
8 Kilder 88

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 har i samarbeid med Nye Veier AS startet et arbeid med kommunedelplan for ny E16 mellom E6 og Kongsvinger. Kommunestyrene i de fire involverte kommunene har etablert et interkommunalt plansamarbeid i etter reglene i plan- og bygningsloven. Styret har fått delegert myndighet til å lede planprosessen. I den første planleggingsfasen skal det utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) av alternative veikorridorer.

I planarbeidet er det etablert et aktivt samarbeid med representanter fra berørte statlige og regionale myndigheter gjennom en utvidet plankoordineringsgruppe, en samarbeidsgruppe (ledernivå) og egne særmøter med fagetatene.
Prosjektområdet for E16 E6-Kongsvinger omfatter de fire kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Ullensaker og Nes er en del av Viken fylke, Sør-Odal og Kongsvinger er en del av Innlandet fylke.
Den aktuelle strekningen på E16 er i dag en viktig del av en nasjonal øst-vest samferdselsåre med tilknytning til Sverige. Den er også et viktig bindeledd mellom bo- og arbeidsmarkeder i regionen. I forbindelse med oppstart av planarbeidet har styret i det interkommunale plansamarbeidet vedtatt samfunnsmål for prosjektet. Målene er gjengitt i planprogrammet.
Dagens E16 mellom Kløfta og Kongsvinger har varierende standard, fartsgrenser og trafikkmengder, se Figur 1-1. Strekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger ble åpnet for trafikk i hhv. 2007 og 2014. På disse strekningene er det bygget firefelts motorvei dimensjonert for 90 km/t. Delstrekningen mellom Nybakk og Slomarka har ikke tilfredsstillende veistandard ut ifra hvor stor trafikk strekningen har. For strekningen Nybakk-Herbergåsen-Slomarka utarbeidet Statens vegvesen forslag til reguleringsplan i 2015/2016 for firefelts motorvei. Dette planarbeidet ble satt på vent av Samferdselsdepartementet i 2017 på grunn av betydelige kostnadsøkninger. I faglig grunnlag[3] til Nasjonal transportplan 2018-2029 er 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.

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



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

2 Innledning

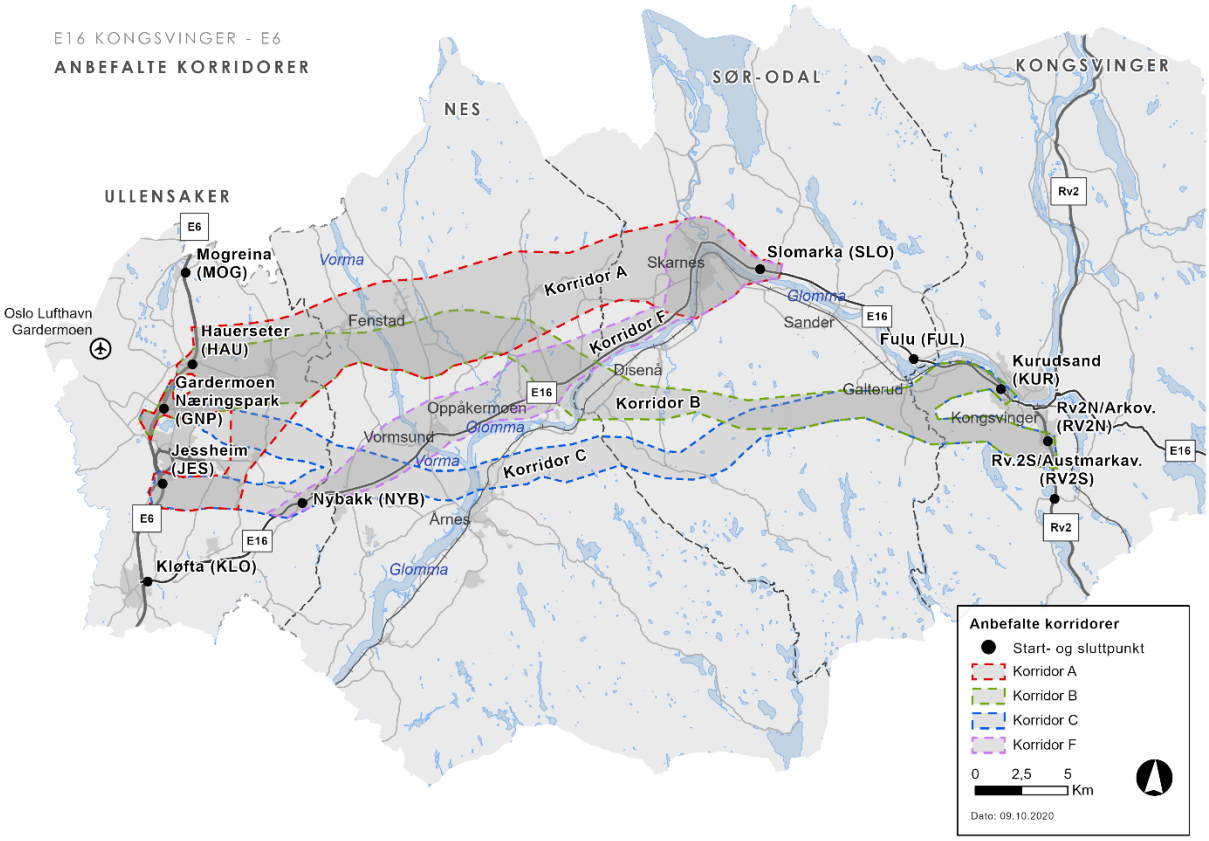
2.1 Om planarbeidet

Kommunedelplan for ny E16 skal fastsette en korridor for videre planlegging. Denne veikorridoren båndlegges for senere utarbeidelse av reguleringsplan. Båndleggingen innebærer at området får et midlertidig forbud mot tiltak etter plan- og bygningsloven. Hensikten med forbudet framgår av bestemmelser til kommunedelplan. Kommunen skal i sin vurdering av eventuelle planiniativ eller søknader om tiltak innenfor området legge forbudet til grunn for sin saksbehandling.

Kommunedelplanen skal ikke fastsette hovedveitrasé, altså hvor veitiltaket skal komme i detalj. Dette besluttes i påfølgende reguleringsplan(er).

Rammer for planarbeidet er gitt i planprogrammet som ble fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet 16.desember 2020. Planprogrammet angir blant annet utredningsområde (utredningskorridor A, B, C og F), utredningsmetode og tema som skal inngå i konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen på kommunedelplannivå inkluderer informasjon som er beslutningsrelevant for valg av korridor for videre planlegging. Selve veitiltaket skal konsekvensutredes i reguleringsplanfasen.

Søk etter alternativer for ny E16 er gjort innenfor utredningskorridorene som er angitt i planprogrammet. Prosessen for å finne fram til alternativer som er utredet i konsekvensutredningen er dokumentert i rapporten *Korridoroptimalisering(DOK-B-006)*.

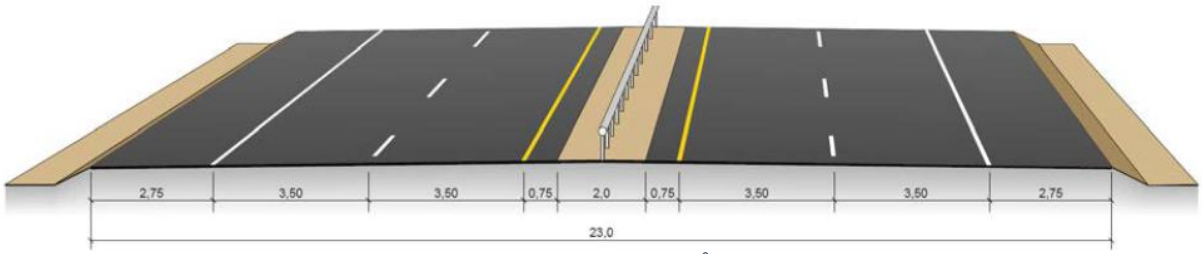


Figur 2-1 Utredningskorridorer fastsatt i planprogrammet. Innenfor utredningskorridorene er det søkt etter ulike eksempelveilinjer som danner grunnlag for alternativer som er utredet.

2.2 Veistandard og geometriske parametere

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 i veinormalen, blant annet ut fra trafikkmengde, gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT).[4]
Basert på trafikktall fremskrevet til år 2030 (mulig åpningsår) og 2050 (dimensjoneringsår), er det i arbeidet med kommunedelplanen lagt til grunn dimensjonering av motorvei med veiklasse H3 i veinormal N100 (Statens vegvesen, sist rev. 2019), nasjonal hovedvei med ÅDT større enn 12 000 og fartsgrense 110 km/t.

[4] 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.



Figur 2-2 Tverrprofil som viser veiklasse H3 – Nasjonal hovedvei, ÅDT >12 000 og fartsgrense 110 km/t (Kilde: N100, Statens vegvesen 2019).

2.3 Kryssplassering

I veinormalene (Statens vegvesen, håndbok N100) heter det at det bør være minimum 5 kilometer mellom veikryss. Veikryss skal være planskilte.

Mulige kryssplasseringer er utredet på et overordnet nivå med en vurdering av hva som må til av areal for å knytte krysset mot lokalveinettet. Utredet kryssplassering i de ulike alternativene fremgår av beskrivelsen av det enkelte alternativ nedenfor. Endelig plassering og utforming av kryss fastsettes i reguleringsplan.

2.4 Utvikling av plankorridorer/alternativer

Med basis i de veilinjene som en i silingsfasen identifiserte som de mest aktuelle innenfor hver utredningskorridor, er det gjennomført en manuell tidligfase-prosjektering av aktuelle veilinjer. Det er også gjort vurderinger av kryssløsninger og konstruksjoner. Målet med denne bearbeidelsen av eksempellinjer – optimaliseringen - var å komme fram til de eksempellinjene som i størst mulig grad kunne ivareta prosjektets målsetninger innenfor hver korridor. Samtidig ble det vektlagt å redusere konfliktpotensialet med de ikke-prissatte verdiene naturressurser, landskapsbilde, kulturarv, naturmangfold og friluftsliv/by- og bygdeliv.

Eksempellinjer er utgangspunkt for utarbeidelse av eksempellinjekorridorer og KU-alternativer. Selve eksempellinjen representerer den linjen som brukes for å foreta beregninger av blant annet kostnader, trafikk, støy, arealbeslag mv. Eksempel-linjekorridorene utvikles rundt eksempellinjene, og utvikles til alternativer i konsekvensutredningen. Korridorene benyttes til å vurdere konfliktpotensialet med ikke-prissatte miljøverdier.

Fra silingsfasen og fra innspill til planarbeidet var det identifisert hovedutfordringer innenfor korridorene som ble belyst og vurdert nærmere ved bearbeidelse av eksempellinjer fra silingen. I alle utredningskorridorene var det identifisert ett sett med utfordringer ved oppstart av arbeidene, og i bearbeidingen er det lagt mye vekt på å redusere konfliktpotensialet mot de ikke-prissatte verdiene. Etter linjeoptimaliseringen gjenstår likevel konfliktpotensial innenfor alle korridorene.

2.5 Alternativer som inngår i konsekvensutredningen

I søk etter alternativer for ny E16 er det utviklet mulige veilinjer (eksempellinjer) innenfor de fire brede utredningskorridorene. Ut fra disse linjene er det utviklet alternativer som skal konsekvensutredes. Alternativene som inngår i konsekvensutredningen utgjør korridorer med ca. 500 meters bredde.

Det er totalt 31 ulike alternativer som utredes i konsekvensutredningen, se Tabell 2-1 for oversikt. Alternativene er ca. 500 meter brede, og er utvidet i områder der det er aktuelt med kryss og behov for større omlegginger av lokalveier. I områder med kjente usikkerheter, for eksempel grunnforhold og motsetning mellom ikke-prissatte verdier, er arealet som inngår i alternativet utvidet noe. I enkelte områder, der ikke-prissatte verdier skal berøres i minst mulig grad, er bredden på alternativene redusert for å redusere potensiale for arealkonflikt.

Alternativene er navngitt etter utredningskorridor (A, B, C eller F), startpunkt i vest (H-Hauerseter, G-Gardermoen Næringspark eller N-Nybakk), samt nummerering fra nord mot sør innenfor utredningskorridoren.

Tabell 2-1 Oversikt over hvilke alternativer som er utredet innenfor de fire utredningskorridorene.

Startpunkt E6	**Alternativer som er konsekvensutredet**			
	Utredningskorridor **A**	Utredningskorridor **B**	Utredningskorridor **C**	Utredningskorridor **F**
Hauerseter	AH10, AH20, AH30, AH40, AH50, AH60, AH70, AH80, AH90	BH10, BH20, BH30, BH40		
Garder-moen	AG100, AG110, AG120, AG130, AG140, AG150	BG50, BG60, BG70, BG80	CG10, CG20, CG30, CG40	
Nybakk			CN50, CN60	FN10, FN20, FN30[5]

2.6 Referansealternativet (0-alternativet)

Referansealternativet (ofte kalt 0-alternativet) er situasjonen som alternativene som utredes blir sammenliknet opp mot.

Referansealternativet:

- tar utgangspunkt i dagens situasjon

[5] FN30 utgjør ikke et utredningsalternativ for ny vei, men ikke-prissatte fagtema har utredet gjeldende kommunedelplan (FN30) for å kunne vise konfliktpotensialet for dette alternativet opp mot de nye alternativene.

- inkluderer ordinært vedlikehold
- inkluderer korrigerende vedlikehold (reparasjoner av feil, utskifting av ødelagte deler)
- inkluderer forebyggende vedlikehold (periodisk vedlikehold)
- inkluderer utskiftinger/fornyelse (nødvendige reinvesteringer, oppgraderinger) for å kunne fungere i den tidsperioden som forutsettes i analysen.
- tar hensyn til andre vedtatte tiltak som er i gang eller har fått bevilgning
- er sammenligningsgrunnlag for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser
- er basert på analyseår for framtidig situasjon satt til år 2030

For å definere hva som inngår i referansealternativet, er det tatt utgangspunkt i situasjonen slik den er i dag innenfor eller i nærheten av utredningskorridorene. Det er gjort en vurdering av hvilke vedtatte reguleringsplaner i hver kommune som ikke er bygget, men som det er sannsynlig at kommer til å være realisert i analyseåret 2030.

Arbeid med reguleringsplaner som er igangsatt, men ikke vedtatt, er ikke tatt med i referansealternativet. Det er for usikkert når disse områdene blir realisert til at vi kan legge de til grunn i referansealternativet. Denne fremtidige arealbruken blir inkludert i prissatte konsekvensers vurdering av lokale og regionale virkninger, og i vurdering av følsomhet for endret arealbruk.

For tema naturressurser er det et fåtall vedtatte/gjeldende reguleringsplaner som berører undertema mineralressurser (områder rundt Hauerseter og Gardermoen), samt jordbruk (mindre områder hovedsakelig i området ved Skarnes – Trondbøl, i Sør-Odal). Disse planene er inkludert i referansealternativet.

2.7 Krav og retningslinjer

Konsekvenser for folkehelse utredes i henhold til planprogram fastsatt av styret for det interkommunale plansamarbeidet 16.12.20.

Planprogrammet slår fast at flere av utredningene som gjennomføres i forbindelse med den samfunnsøkonomiske analysen er relevant for å vurdere innvirkning på befolkningens helse i dette planarbeidet. Vurdering av folkehelse gjøres ved en av sammenstilling av relevant kunnskap fra den samfunnsøkonomiske analysen for å belyse disse virkningene i et folkehelseperspektiv for de fire utredningskorridorene. Dette omfatter blant annet følgende tema:

- Trafikkutredning - trafikale virkninger på eksisterende veinett
- Støy fra trafikk
- Trafikksikkerhet
- Luftforurensning - lokal luftkvalitet
- Friluftsliv/ By- og bygdeliv - virkninger for befolkningens tilgang på arealer med høy verdi, nærføringsvirkninger og barrierevirkninger.

Utredningen skal munne ut i en vurdering om det er beslutningsrelevante forskjeller mellom de ulike korridoralternativene. Dette dokumenteres gjennom vurdering av hvert

korridoralternativ i kapittel 5 og i endelig rangering av alternativene i forhold til tema folkehelse i kapittel 6.

3 Metode

Det foreligger ingen fastsatt metode for vurdering av virkning på folkehelse. Planprogrammet definerer at prosjektet skal gjøre en vurdering på bakgrunn av andre ikke-prissatte og prissatte vurderinger Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med fastsatt planprogram. For å gjennomføre vurderingene er det valgt å ta utgangspunkt i V712 og forenklet metode for ikke-prissatte konsekvenser.

Metoden er delt inn i fire faser:

1. Innledende arbeider
2. Verdivurdering
3. Vurdering av konfliktpotensial
4. Samlet vurdering av konfliktpotensial for de ikke-prissatte temaene.

For vurdering av tiltakets virkning i forhold til folkehelse er metoden tilpasset:

1. Innledende arbeider – vurderingen baseres på andre prissatte og ikke-prissatte vurderinger og innledende arbeider omfatter gjennomgang av grunnlaget definert i planprogrammet.
2. Basert på verdiområder identifisert i utredning for friluftsliv, by- og bygdeliv avgrenses funksjonsområder for folkehelse. I tillegg identifiseres og avgrenses funksjonsområder rundt eventuelle andre bomiljø på bakgrunn av GIS-analyse av befolkningstetthet i utredningsområdet.
3. Vurdering av konfliktpotensial og eventuelt forbedringspotensial, samt rangering av alternativene.

Tema bomiljø og folkehelse er ikke et av de ikke-prissatte fagene og blir derfor ikke sammenstilt med de ikke-prissatte fag, og fase fire utgår.

3.1 Avgrensing av funksjonsområder

På bakgrunn av verdiene som er avgrenset i utredning friluftsliv, by- og bygdeliv avgrenses *funksjonsområder* for folkehelse. Til grunn for vurderingen legges det vekt på muligheten for rekreasjon og aktivitet i nærområde til bomiljø, og funksjonsområdene avgrenses for å sikre sammenhengen mellom bomiljø og nærturområder. I tillegg er de større, sammenhengende friluftsområdene, som har verdi for et bredere lag av befolkningen og identifisert i utredning av Friluftsliv, by- og bygdeliv tatt med. Dette er større friluftsområder egnet for lengre dagsturer og helgeturer. I utredningen er det på bakgrunn av GIS-analyse av befolkningstetthet avgrenset enkelte mindre bomiljø som ligger inntil KU-alternativ.

3.2 Vurdering av konfliktpotensial

Fordi det ikke er utviklet noen egen metodikk for folkehelse er det heller ikke fastsatt kriterier for vurdering av konflikt. Som grunnlag for utredningen er det derfor søkt å identifisere de kriteriene som er viktige for folkehelse. Det som legges til grunn i utredningen er:

- Arealbeslag – tap av område, vesentlig reduksjon av område, noe reduksjon av område. Tilgang på rekreasjonsområder. Virkning på rekreasjonsområder, samt brukbarhet og attraktivitet av områdene.
- Barrierevirkning - et veianlegg kan føre til barrierevirkning både ved at tiltaket har et arealmessig nytt beslag i et område, men også i endring av trafikkmengde på en eksisterende vei. I folkehelseperspektiv er barrierer et hinder som kan innskrenke barns aksjonsradius, og begrense hverdagsaktiviteten, muligheten til å gå til venner, mulighet til å gå til skolen selv. Opplevd nærhet til anlegg kan virke inn på opplevd trygghet med tanke på barns bevegelse ute på egenhånd. I et folkehelseperspektiv er sammenhengen mellom bomiljø og nærturområder/friluftsområder viktig. Barrierevirkning mot friluftsområder og nærturområder kan virke negativt på områdenes kvalitet, som fører til nedgang og begrensninger i bruk, eller gjøre det nødvendig å bruke bil for å komme fra bolig til området.
- Lydmessige virkninger - motorvei med stor fartsgrense medfører støyvirkning på omkringliggende områder. For boliger og dermed bomiljøer sikrer krav i lovverket at tiltak som medfører støy over grenseverdi utløser krav om støyskjerming. Dette er derfor tatt med i betraktningen. I tillegg til de angitte grenseverdier i lovverket kommer endring av lydbilde. Eksempelvis vil et område som i utgangspunktet har hatt lite trafikk og som får en ny stor vei vil oppleve et endret lydbilde. For rekreasjonsarealer er ro og stillhet ofte en del av rekreasjonsverdien, og endring av lydbilde kan derfor ha virkning for områdets verdi for folkehelse.
- Virkninger på luftkvalitet - Veitrafikk innebærer slitasje på bildekk og veibane som fører til svevestøv og partikler i luften langs veien. I tillegg gir avgasser fra bilene partikler i luften. Samlet virker dette negativet på luftkvalitet. I større konsentrasjoner kan dette gi helseplager for befolkningen som bor langs veien. I prosjektet har det ikke vært mulig innenfor prosjektets rammer å fullt utrede luftkvalitet for alle linjer. Utredning av luftkvalitet har derfor fokusert på de områder hvor det forventes at luftforurensning vil ha størst innvirkning. Utredningen inngår som grunnlag til vurdering av virkning på bomiljø og folkehelse.
- Generell nærvirkning på bomiljø - virkninger av veiens nærføring på kvalitative verdier tilknyttet bomiljø, opplevd sikkerhet.

I henhold til forenklet metode skal konfliktpotensial vurderes for delområder med middels og høy verdi, mens lav verdi utgår fra vurderingen. I vurdering av folkehelse er samtlige bomiljø i influensområde tillagt stor eller middels verdi, og alle inngår dermed i vurderingen.

Konfliktpotensial vurderes for hvert delområde iht veiledning i Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Veiledning for vurdering av konfliktpotensial på delområder (Kilde: Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018)).

Konfliktskala	Kriterier
Stort	Alvorlig miljøskade. Kan kun oppnås for delområder med høy verdi.
Middels	Betydelig miljøskade for delområdet.
Ubetydelig	Ubetydelig miljøskade for delområdet.

Den samlede vurderingen av konfliktpotensialet for de ulike plankorridorene blir sammenstilt i en tabell. Konfliktskalaen *stort – middels – noe* angir samlet konfliktpotensial for fagtemaet

sammenliknet med referansealternativet (se Tabell 3-2). Vurderingene tar utgangspunkt i en plankorridor. Det er stor usikkerhet knyttet til hvor tiltaket skal plasseres og hvordan det skal utformes, og konfliktvurderingene er derfor gjort på et overordnet nivå. Vurderinger av potensial for skade på større sammenhenger for fagtemaet og aggregerte verdifulle områder er tillagt vekt.

Tabell 3-2 Kriterier for samlet vurdering av konfliktpotensial for plankorridorene som er utredet (Kilde: Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018)).

Konfliktskala	Kriteriter
Stort	Flere delområder med stort konfliktpotensial. Typisk mange delområder i kategori middels og stort konfliktpotensial. Ett delområde med stort konfliktpotensial kan også være utslagsgivende dersom verdien er særlig høy og potensiell skade svært stor
Middels	Noen konflikter, med overvekt av middels konfliktpotensial
Noe	Få konflikter og overvekt av ubetydelig konfliktpotensial

De ulike plankorridorene som er utredet rangeres for å vise hvilke alternativer fagutreder mener har størst og minst konfliktpotensial for fagtemaet. Rangeringen er begrunnet av fagutreder. Alternativet med minst konfliktpotensial er rangert som nummer 1. Alternativer som er vurdert å være likeverdige, har fått samme rangering.

3.3 Vurdering av forbedringspotensial

I forenklet metode får man frem konfliktpotensialet knyttet til et tiltak. Metoden er typisk brukt der usikkerheten knyttet til tiltaket er stor, og der utredningen gjelder overordnet plannivå, med krav om påfølgende regulering. Målsettingen med metoden er å synliggjøre hvor de største konfliktene knyttet til ikke-prissatte tema kan være. Når metoden blir brukt til å rangere ulike alternative korridorer for å sile eller velge en korridor det skal jobbes videre med, vil ikke eventuelle positive konsekvenser ved et tiltak synliggjøres.

Konfliktpotensial vil gjerne ha sammenheng med miljøskade og økt miljøbelastning, som ved tap av sammenhenger og kontekst, direkte arealtap, samt endring i støy og forurensing. Positive virkninger av et tiltak kan være reduserte miljøbelastninger gjennom forurensing og støy, reetablerte sammenhenger, reduksjon i barrierevirkning, samt redusert belastning på dyreliv.

Et eksempel på positive virkninger av et tiltak, for deltema folkehelse, kan være der dagens hovedvei går gjennom et tettsted, og der trafikkbelastningen har barrierevirkning og belastning i form av støy og luftforurensing på bomiljø. Ved å legge hovedveien utenom tettstedet, vil kvalitetene på stedet sannsynligvis øke merkbart. For å synliggjøre de positive effektene tiltaket har er det valgt å legge til «noe forbedringspotensial» i vurderingen av konfliktpotensial. I vurderingen er dette vektet slik at forbedringspotensial ett sted ikke veier opp for konfliktpotensialet ved et nytt tiltak et annet sted.

3.4 Rangering

Vurderingen av konfliktpotensial benyttes som grunnlag til rangering av alternativene.

4 Verdivurdering av delområder

4.1 Kunnskapsgrunnlag

Avgrensing av funksjonsområder for folkehelse er gjort på grunnlag av verdiområder fra utredning av tema friluftsliv, by- og bygdeliv. I tillegg er det avgrenset to bomiljø på bakgrunn av GIS-analyse der områder med en befolkningstetthet på 100 beboere eller mer innen 400 meter radius er identifisert.

Trafikale virkninger er utredet for flere KU-alternativ, men ikke for hvert enkelt alternativ i prosjektet. Samlet gir de likevel oversikt over virkning for alle alternativ, og trafikale virkninger er lagt til grunn, særlig for vurdering av virkninger i bomiljø langs dagens vei.

Støy er utredet på overordnet nivå for flere linjer. Til grunn for utredning av tema folkehelse legges det inn at det for boliger og bomiljø som ligger i støysone, vil bli krav om tiltak i henhold til gjeldende regelverk. Støy tillegges derfor lite vekt i utredningen, da den reelle støysituasjonen vil bli eliminert ved pålagte støytiltak. Isteden vektlegges endring i lydbilde sterkt. I dette inngår områder med lavere støybelastning enn grenseverdier for gul og rød støysone, men som vil oppleve endret lydbilde som følge av veien.

Luftforurensing er kartlagt ved Jessheim for å avklare om det er forskjell i belastning som følge av valg av koblingspunkt. Utredningen er gjennomgått og forhold til folkehelse-utredning vurdert i samarbeid med utreder.

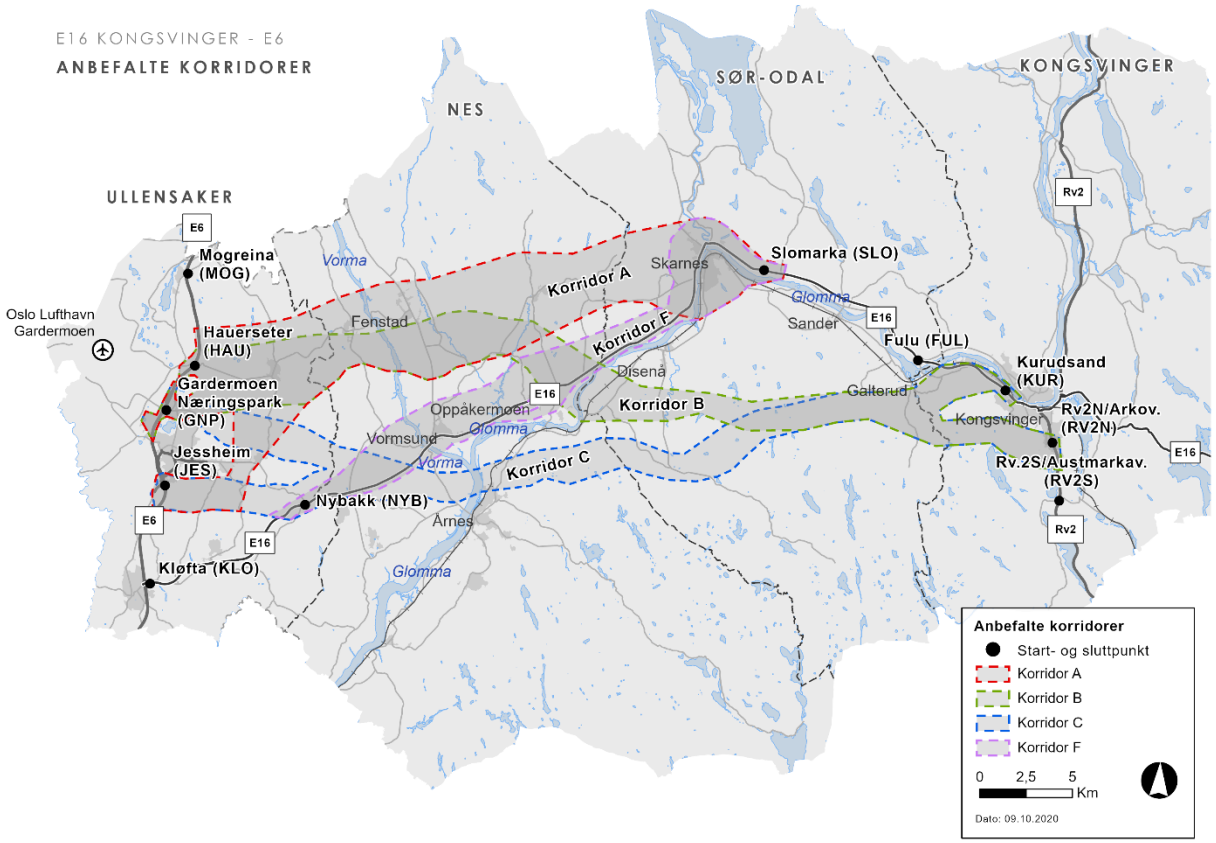
Trafikksikkerhet er utredet på overordnet nivå. Utredningen er gjennomgått og forhold til folkehelseutredningen vurdert i samarbeid med fagutreder for trafikksikkerhet.

4.2 Aggregering av funksjonsområder

Utredningskorridorene dekker et stort område. Utredningen baserer seg på delområder identifisert og verdisatt i utredning friluftsliv, by- og bygdeliv, og følger av metodikk i V712. I denne utredningen er det aggregert funksjonsområder rundt verdisatte bomiljøer og nærturområder slik at verdiene sees i sammenheng. I tillegg er de større, sammenhengende friluftsområdene, som har verdi for et bredere lag av befolkningen avgrenset. Alle bomiljø innenfor korridoralternativenes influensområde er tillagt stor eller middels verdi slik at de inngår i utredningen.

4.3 Influensområde

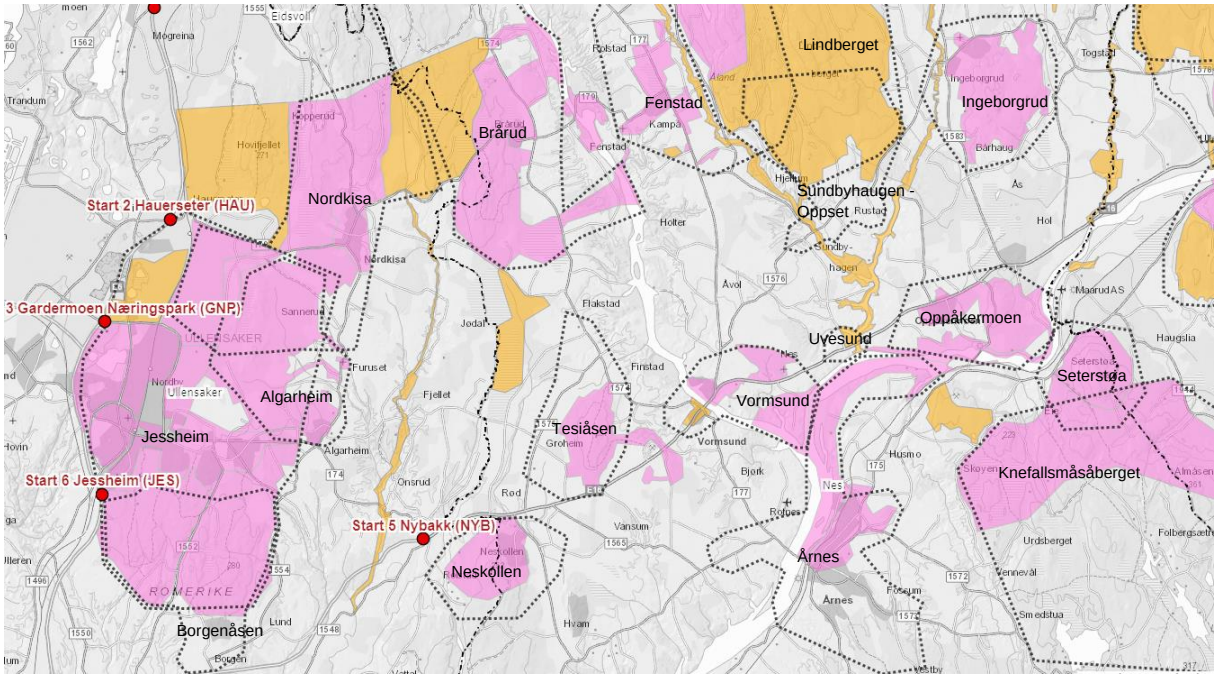
Influensområde er det området utenfor selve tiltaket som tiltaket kan påvirke. Fordi lyd fra biltrafikk opptrer ulikt med høyde på vei, sideterreng til vei, og egenskaper og terrengsituasjon ved funksjonsområdene, er tiltakets influensområde en glidende overgang med økende avstand til tiltaket. Tilsvarende vil trafikale virkninger ha utbredelse som virker på mange deler av veisystem, og over store avstander. I utredningen er alle funksjonsområder som påvirkes av tiltaket tatt med, men avgrensingen er satt i forhold til funksjonssammenheng, og ikke utstrekning av påvirkning. Funksjonsområder som ligger utenfor influensområdet er identifisert i innledende arbeid, men fremgår ikke av kart i utredningen.



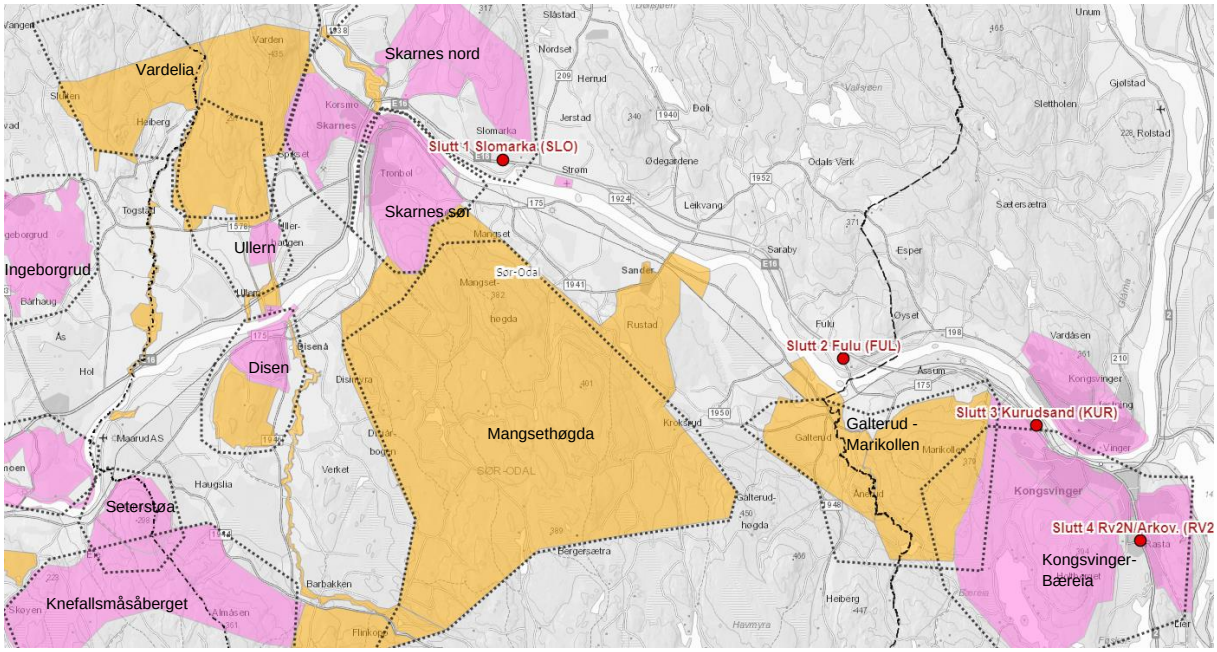
Figur 4-1 I oversiktskartet er utredningskorridorene illustrert med ulike farger.

Funksjonsområder avgrenset med utgangspunkt i tettsteder/bomiljø benevnes med tettstedets eller bomiljøets navn. Funksjonsområder som inneholder et større friluftsområde benevnes med stedsnavn fra området.

4.4 Funksjonsområder i utredningsområdet med grunnlag i verdivurdering fra friluftsliv, by- og bygdeliv.

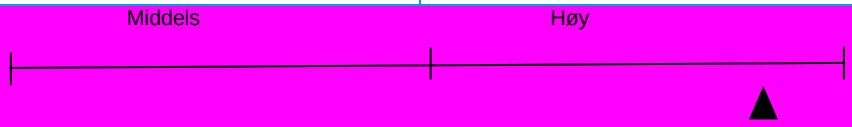
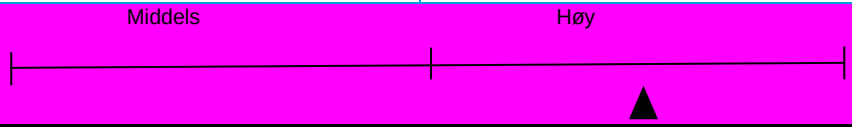
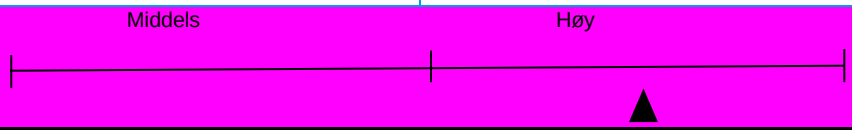
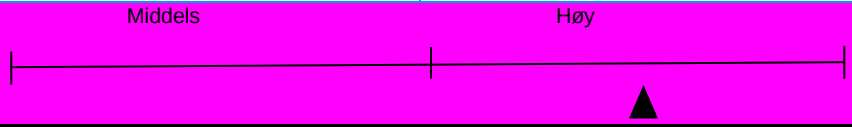
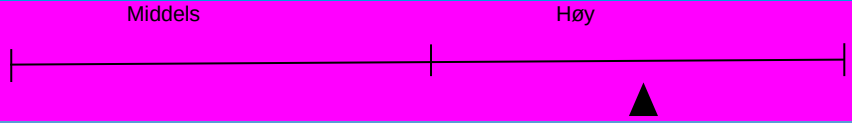


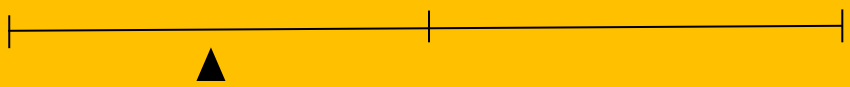
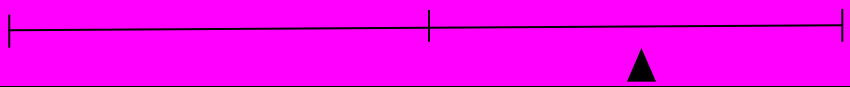
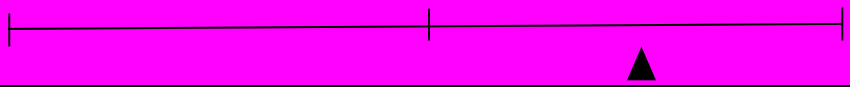
Figur 4-2 Vestre del av utredningsområdet. Kartet viser verdiområder fra friluftsliv, by- og bygdeliv som fargede flater (rosa farge er høy verdi og oransje farge er middels verdi) og funksjonsområder for bomiljø og folkehelse som stiplede svarte avgrensninger.

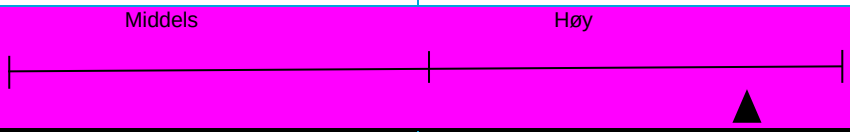
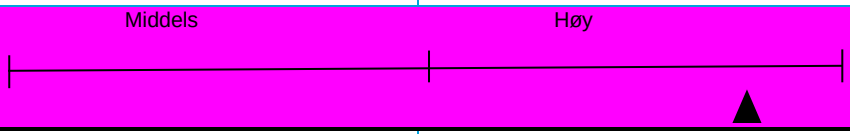
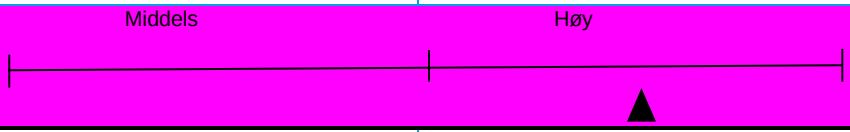
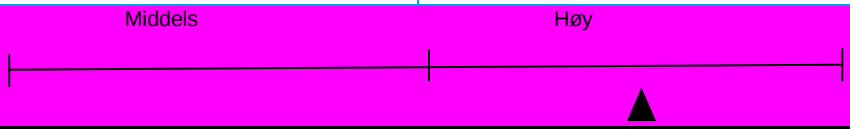
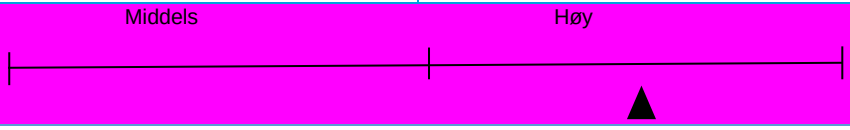


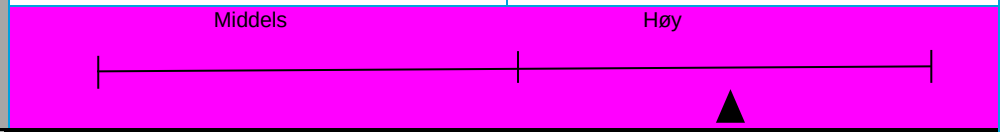
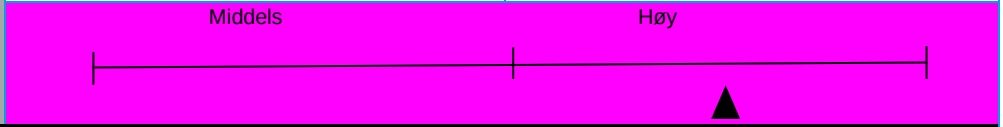
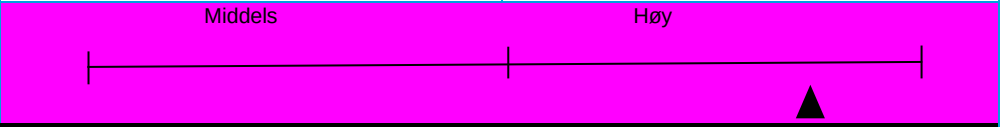
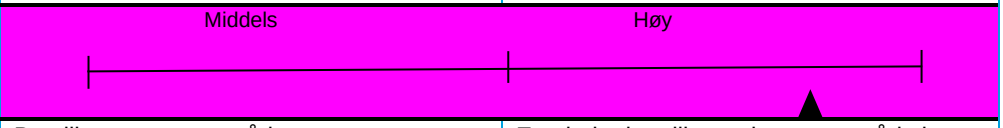
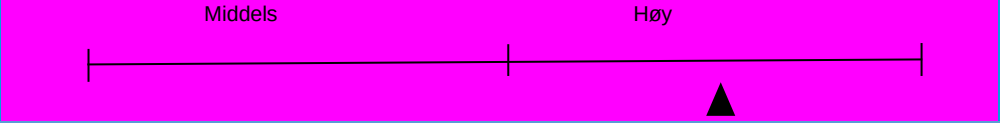
Figur 4-3 Østre del av utredningsområdet. Kartet viser verdiområder fra friluftsliv, by- og bygdeliv som fargede flater (rosa farge er høy verdi og oransje farge er middels verdi) og funksjonsområder for bomiljø og folkehelse som stiplede svarte avgrensninger.

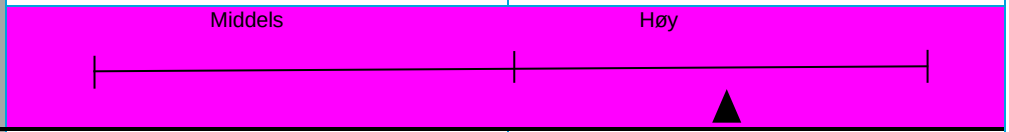
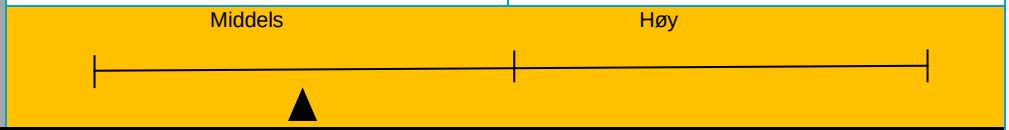
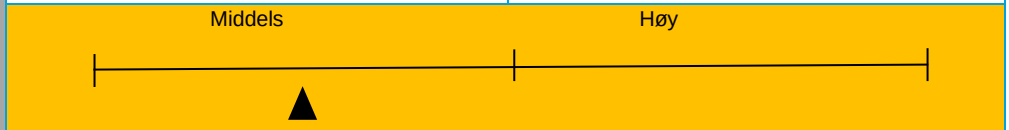
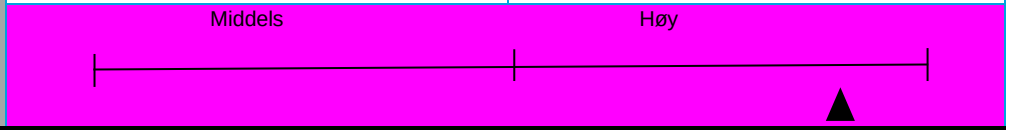
Tabell 4-1 Beskrivelse av funksjonsområder med verdisetting fra friluftsliv, by- og bygdeliv.

ID/ Delområde (navn)	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Jessheim Ref. verdikart	Jessheim by med sentrumsfunksjoner, bomiljø, skoler og barnehager.	By i sterk vekst. Bomiljø, skoler og barnehager samt nærmiljøanlegg i tett kontakt med nærturområde med sterkt utviklet stinett og utstrakt og variert bruk sommer som vinter.
Verdi-vurdering		
Algarheim Ref. verdikart	Tettsted med bomiljø skole og nærturterreng.	Tettsted med sterk vekst. Bomiljø og skole med nærmiljøanlegg i tett kontakt med nærturområde med utstrakt og variert bruk sommer som vinter.
Verdi-vurdering		
Nordkisa med Allmenningen Ref. verdikart	Tettsted med bomiljø skole og nærturterreng.	Nærturterreng nord for tettstedet med særs gode og varierte kvaliteter. Nærturterreng sør for tettstedet med utstrakt og variert bruk sommer som vinter. Områdene er svært mye brukt av et bredt spekter av brukere i alle aldre fra Nordkisa, men også fra innbyggere ellers i Ullensaker og av andre besøkende.
Verdi-vurdering		
Brårud Ref. verdikart	Grendesentrum og bomiljø i sammenheng med nærturområde.	Bomiljø med skole og nærmiljøanlegg. Nærturområde både nord og sør for tettstedet registrert som svært viktig friluftsområde av kommunen.
Verdi-vurdering		
Fenstad Ref. verdikart	Grendesentrum og bomiljø i sammenheng med nærturområde.	Grendesentrum i vekst. Skole og barnehage. Mye brukt nærturområde, med gode stier og turveger og Ellingsjøen som populært turmål.
Verdi-vurdering		

ID/ Delområde (navn)	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Sundby-hagen - Oppset Ref. verdikart	Bomiljø og nærturområde i sammenheng. *Avgrenset i på bakgrunn av befolkningstetthet.*	Mindre bomiljø med gårdsbebyggelse langs Ringsbyvegen. Naturområde nord for bebyggelsen med godt utviklet stinett.
Verdi-vurdering	Middels / Høy	
Lindberget (større friområde) Ref. verdikart	Større sammenhengende friluftsområde.	Området er nærturområde og startpunkt for friluftsliv i større sammenhengende friluftsområde nord for delområdet.
Verdi-vurdering	Middels / Høy 	
Ingeborgrud Ref. verdikart	Bomiljø og nærturterreng.	Skogbygda tettsted, med skole. Tilliggende nærturområde med merkede og vedlikeholdte turveier/turstier i Skårerberget.
Verdi-vurdering	Middels / Høy 	
Ullern Ref. verdikart	Bomiljø og nærturterreng.	Grendesamfunn i vekst, med nærmiljøanlegg, barnehage, samfunnshus, Bomiljø med mer spredt bebyggelse/gårdsbebyggelse. Nærturterreng i sammenheng. Området har gode stier og populære turmål.
Verdi-vurdering	Middels / Høy 	
Vardelia (større friområde) Ref. verdikart	Større, sammenhengende friluftsområde.	Funksjonsområdet er del av et større turområde. Området har gode stier og populære turmål. Området er særlig mye brukt av innbyggerne på Ullern og Skarnes.
Verdi-vurdering	Middels / Høy	

ID/ Delområde (navn)	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Skarnes nord Ref. verdikart	Skarnes sentrum nord for Glomma med bomiljø, skoler og nærturterreng	Bomiljø med skoler og viktig nærturterreng med godt utviklet stinett. Idrettsanlegg med nasjonal arena for vannsport
Verdi-vurdering		
Skarnes sør Ref. verdikart	Skarnes sentrum sør for Glomma med bomiljø og nærturterreng	Bomiljø med barnehage og viktig nærturterreng med godt utviklet stinett, gode turmål og høy bruksfrekvens.
Verdi-vurdering		
Borgenåsen Ref. verdikart	Bomiljø med skole og barnehage	Bomiljø i vekst. Tett tilknytning til nærturområde med godt utviklet stinett nord for bebyggelsen.
Verdi-vurdering		
Neskollen Ref. verdikart	Tettsted med skole og sentrumsfunksjoner. Opparbeidete turstier og turveier i Bøleråsen og inn mot Hvamseter.	Tettsted med godt utviklet sentrum. Nærturterreng i tett tilknytning til bomiljø.
Verdi-vurdering		
Tesiåsen Ref. verdikart	Noe mer spredt bomiljø langs Vestsidavegen og ved Greni skole. Tesiåsen nærturterreng.	To mindre bomiljø bestående av gårdsbebyggelse, med skole og nærturterreng. Området er også mye brukt nærturterreng bl.a. til Vormsund og Neskollen.
Verdi-vurdering		

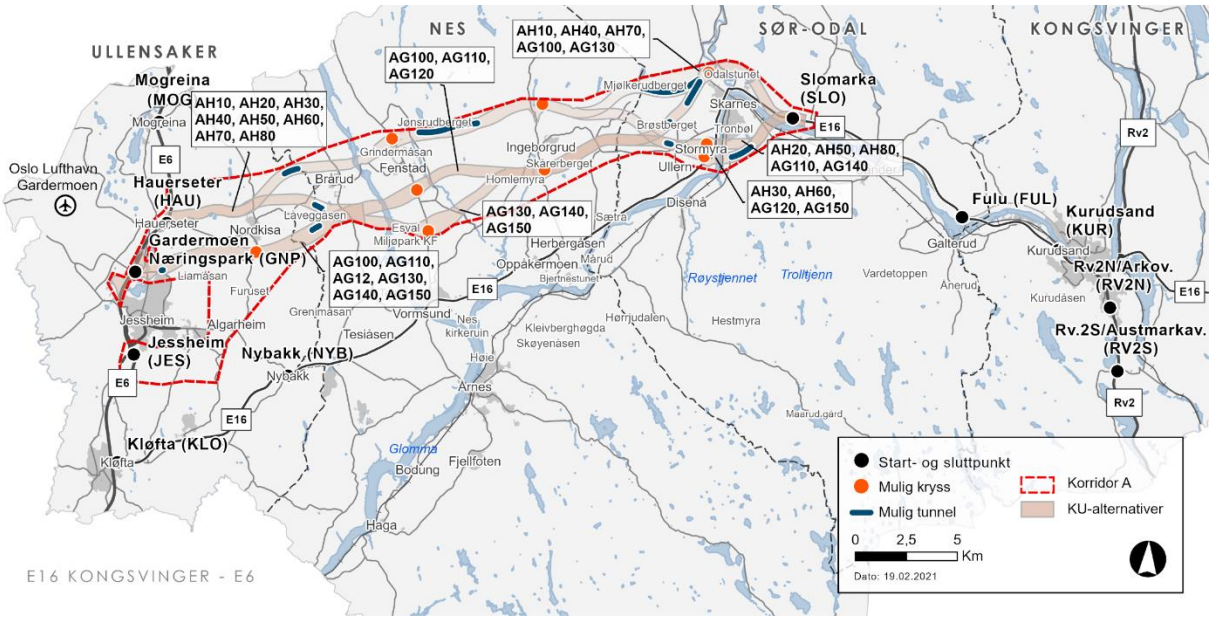
ID/ Delområde (navn)	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Vormsund Ref. verdikart	Tettsted med bomiljø og nærturområder.	Tettsted med bomiljø og skole, samt nærturterreng.
Verdi-vurdering		
Uvesund Ref. verdikart	Mindre bomiljø med spredt bebyggelse på hver side av veien ved munningen av Uåa. *Avgrenset på bakgrunn av befolkningstetthet.*	Bomiljø uten tilknytning til nærturterreng
Verdi-vurdering		
Oppåkermoen Ref. verdikart	Tettsted med bomiljø skole og nærturterreng.	Delområdet omfatter tettsted med noen fellesfunksjoner, og med større boligområder, samt nærturterreng med gode kvaliteter.
Verdi-vurdering		
Årnes Ref. verdikart	Bomiljø, skoler og sentrum med nærturområde langs Glomma.	Årnes by med bomiljø. Svært populært og mye brukt nærturterreng og park med særskilt gode kvaliteter langs Glomma.
Verdi-vurdering		
Disenå Ref. verdikart	Bomiljø, nærmiljøanlegg og nærturområde.	Disenå er grendesamfunn med gode felles funksjoner og nærturterreng i Skøyenberget. Samfunnet er i vekst.
Verdi-vurdering		
Seterstøa - Eievarden Ref. verdikart	Bomiljø og nærturområde.	Et mindre bomiljø med nærturområde i sammenheng. Eievarden er viktig turmål.
Verdi-vurdering		

ID/ Delområde (navn)	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Knefallmåså-berget (større friområde) Ref. verdikart	Større sammenhengende friluftsområde.	Turområde med svært godt utviklet DNT-merket stinett og vann som målpunkt. Registrert som svært viktig friluftslivsområde av kommunen.
Verdi-vurdering		
Mangsethøgda (større friområde) Ref. verdikart	Større sammenhengende friluftsområde.	Turområde for lengre turer, med mange og varierte kvaliteter som møter behovet til et bredt spekter av brukere.
Verdi-vurdering		
Galterud-Marikollen Ref. verdikart	Bomiljø og nærturterreng i sammenheng.	Galterud har noe mer spredt bebyggelse. Skoler ligger nord for område. Nærturområde mot sørøst.
Verdi-vurdering		
Kongsvinger - Bæreia Ref. verdikart	Søndre deler av Kongsvinger by med nærturterreng Bæreia	Bydel med bomiljø skoler, barnehager og nærmiljøanlegg i tett tilknytning til nærturområde med stinett og badeplass.
Verdi-vurdering		

5 Vurdering av konfliktpotensial

5.1 Alternativer i utredningskorridor A

Alternativer i korridor A kan ha to startpunkt; Hauerseter og Gardermoen Næringspark. Alle alternativene ender i dagens E16-kryss på Slomarka. Det er mulig å kombinere ulike varianter, og alle kombinasjonsmuligheter er konsekvensutredet. Det er 15 gjennomgående alternativer fra E6 til Slomarka som konsekvensutredes for korridor A.



Figur 5-1 Utredningskorridor A med alternativer som er konsekvensutredet.

5.2 Konfliktpotensial utredningskorridor A

5.2.1 Alternativ AH10

Tabell 5-1 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH10.

Alternativ AH10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentralt i bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.
Nordkisa	Høy	Stort	Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng nord for tettstedet. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole
Brårud	Høy	Stort	Direkte virkning for tettstedet i form av stor barrierevirkning mot løype og stinett og påvirkning av lydbildet i bomiljøet.
Fenstad	Høy	Stort	Direkte virkning for bomiljø gjennom arealbeslag og endret lydbilde.
Lindberget (større friområde)	Middels	Ubetydelig	Lang tunnel reduserer virkning av plasseringen sentralt i friluftsområdet. Noe barrierevirkning der det er daglinje, men sammenheng i området sikres med tunnel.
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Alternativet vil i stor grad gå i tunnel. Noe barrierevirkning i kant av området, men viktige sammenhenger opprettholdes.
Skarnes nord	Høy	Stort	Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5200 ÅDT. Det har positiv

Alternativ AH10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
			effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og at veiens barrierevirkning reduseres. Alternativet skaper ny barriere mot turterreng mot øst. Alternativet har negativ virkning for vannsportsanlegg som er viktig for barn og unge.
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole.
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/4 fra ca 20000 til ca 15000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 7000 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes å kunne ha positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 4400 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Skarnes nord**, Nordkisa, Brårud, Fenstad.		
Samlet konfliktpotensial	Stort		

5.2.2 Alternativ AH20

Tabell 5-2 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH20.

Alternativ AH20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentralt i bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort negativt	Lik AH10: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole.*
Brårud	Høy	Stort negativt	Lik AH10: *Direkte virkning for tettstedet i form av stor barrierevirkning mot løype og stinett og påvirkning av lydbildet i bomiljøet.*
Fenstad	Høy	Stort negativt	Lik AH10: *Direkte virkning for bomiljø gjennom arealbeslag og endret lydbilde.*

Alternativ AH20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Lindberget (større friområde)	Middels	Ubetydelig	Lik AH10: *Barrierevirkning sentralt i deler av større sammenhengende friluftsområde. Lang tunnel reduserer virkning av plasseringen.*
Ullern	Høy	Middels negativt	Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels negativt	Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde.
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.
Skarnes sør	Høy	Stort negativt	Nærvirkning til bomiljø, avskjærer nærturterreng med daglinje
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Reduksjon av trafikk med 1/4 fra ca 20000 til ca 15000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 7000 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AH10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH10: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 4400 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Skarnes sør**, Nordkisa, Brårud, Fenstad.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.3 Alternativ AH30

Tabell 5-3 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH30.

Alternativ AH30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH10: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Stort	Lik AH10: *Direkte virkning for tettstedet i form av stor barrierevirkning mot løype og stinett og påvirkning av lydbildet i bomiljøet.*
Fenstad	Høy	Stort	Lik AH10: *Direkte virkning for bomiljø gjennom arealbeslag og endret lydbilde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Ubetydelig	Lik AH10: *Barrierevirkning sentralt i deler av større sammenhengende friluftsområde. Lang tunnel reduserer virkning av plasseringen.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH10: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy verdi	Forbedringspotensial	Lik AH20: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Nærvirkning bomiljø, delvis tunell. påvirker nærturområde
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Reduksjon av trafikk med 1/4 fra ca 20000 til ca 15000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 7000 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
	Middels	Forbedringspotensial	Lik AH10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*

Alternativ AH30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH20: Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 4400 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud, Fenstad.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.4 Alternativ AH40

Tabell 5-4 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH40.

Alternativ AH40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.
Nordkisa	Høy	Stort	Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole
Brårud	Høy	Middels	Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.
Ullern	Høy	Ubetydelig	Lite nærvirkning på bomiljø, men avskjærer noe av nærturområde. Viktig tursti mellom Ullern og Brøstberget opprettholdes ved at alternativet har tunnel på deler av strekningen.
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde.
Skarnes nord	Høy	Stort	Trafikk gjennom tettstedet reduseres. fra ca 12000 til 3100 ÅDT. Det har positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og at veiens barrierevirkning reduseres. Veien skaper ny barriere mot turterreng mot øst. Alternativet har negativ virkning for vannsportsanlegg som er viktig for bar og unge i et folkehelseperspektiv.
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Reduserer trafikken gjennom sentrum fra 11900 til 3100. Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole.
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 7000 ÅDT. Barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.

Alternativ AH40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 5500 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2400 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 5500 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse med bakgrunn i redusert støybelastning, og redusert barrierevirkning på deler av strekningen.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 2700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og nord for Skarnes. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.5 Alternativ AH50

Tabell 5-5 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH50.

Alternativ AH50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH40: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole.*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH40: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH40: *Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*

Alternativ AH50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5100 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Stort	Lik AH20: *Nærvirkning til bomiljø, avskjærer nærturterreng med daglinje*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikale virkninger langs eks vei vurderes lik AH60: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse*.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3900 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og sør for Skarnes. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.6 Alternativ AH60

Tabell 5-6 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH60.

Alternativ AH60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*

Alternativ AH60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH40: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH40: *Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH30: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde.*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5100 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Nærvirkning bomiljø, delvis tunnel. påvirker nærturområde
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3900 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.7 Alternativ AH70

Tabell 5-7 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH70.

Alternativ AH70			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Korridoralternativ ligger med god avstand til bomiljø
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort negativt	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ*.
Ullern	Høy	Ubetydelig	Lite nærvirkning på bomiljø, men avskjærer noe av nærturområde. Viktig tursti mellom Ullern og Brøstberget opprettholdes ved at alternativet har tunnel på deler av strekningen.
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Stort	Trafikale virkninger langs eks. vei vurderes lik AH40: *Trafikk gjennom tettstedet reduseres. fra ca 12000 til 3100 ÅDT. Det har positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og at veiens barrierevirkning reduseres. Veien skaper ny barriere mot turterreng mot øst. Alternativet har negativ virkning for vannsportsanlegg som er viktig for bar og unge i et folkehelseperspektiv.*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH40: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole.*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 7000 ÅDT. Barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 5500 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*

Alternativ AH70			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH40: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2400 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 5500 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse med bakgrunn i redusert støybelastning, og redusert barrierevirkning på deler av strekningen.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AH40: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH40: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 2700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH40.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.8 Alternativ AH80

Tabell 5-8 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH80.

Alternativ AH80			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til tettsted og bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*

Alternativ AH80			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikale virkninger langs dagens vei vurderes lik AH60: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5100 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Stort	Lik AH50: *Nærvirkning til bomiljø, avskjærer nærturterreng med daglinje.*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3900 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH50.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.9 Alternativ AH90

Tabell 5-9 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AH90.

Alternativ AH90			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til tettsted og bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort negativt	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikale virkninger vurderes lik AH60: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 5100 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Lik AH60: *Nærvirkning bomiljø, delvis tunnel. påvirker nærturområde*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AH60: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*

Alternativ AH90			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse*.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH60: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3900 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud. Stort konfliktpotensial også for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH60.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.10 Alternativ AG100

Tabell 5-10 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG100.

Alternativ AG100			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim.
Nordkisa	Høy	Stort	Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.
Brårud	Høy	Ubetydelig	Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH40: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH40: Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*

Alternativ AG100			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Ullern	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Lite nærvirkning på bomiljø, men avskjærer noe av nærturområde. Viktig tursti mellom Ullern og Brøstberget opprettholdes ved at alternativet har tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Stort	Trafikale virkninger vurderes lik AH40 for Skarnes og frem til Ullern: *Trafikk gjennom tettstedet reduseres. fra ca 12000 til 3100 ÅDT. Det har positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og at veiens barrierevirkning reduseres. Veien skaper ny barriere mot turterreng mot øst. Alternativet har negativ virkning for vannsportsanlegg som er viktig for bar og unge i et folkehelseperspektiv.*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik AH40: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole.*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Vest for Ullern vurderes trafikale virkninger lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse*.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.11 Alternativ AG110

Tabell 5-11 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG110.

Alternativ AG110			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Sort	Lik AG100: *Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH40: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH40: Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikale virkninger vurderes lik AG120: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 4800 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Stort	Lik AH20: *Nærvirkning til bomiljø, avskjærer nærturterreng med daglinje*
Borgenåsen	Høy	I Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*

Alternativ AG110			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.12 Alternativ AG120

Tabell 5-12 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG120.

Alternativ AG120			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik AG100: *Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*

Alternativ AG120			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH40: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer deler av nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH40: Alternativet går i daglinje og avdeler et areal av et stort sammenhengende friområde.
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 4800 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Nærvirkning bomiljø, delvis tunnel. påvirker nærturområde
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.13 Alternativ AG130

Tabell 5-13 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG130.

Alternativ AG130			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Sort	Lik AG100: *Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til tettsted og bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Lite nærvirkning på bomiljø, men avskjærer noe av nærturområde. Viktig tursti mellom Ullern og Brøstberget opprettholdes ved at alternativet har tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Stort	Trafikale virkninger øst for Ullern vurderes lik AH40: *Trafikk gjennom tettstedet reduseres. fra ca 12000 til 3100 ÅDT. Det har positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og at veiens barrierevirkning reduseres. Veien skaper ny barriere mot turterreng mot øst. Alternativet har negativ virkning for vannsportsanlegg som er viktig for bar og unge i et folkehelseperspektiv.*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AH40: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole.*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikale virkninger vest for Ullern vurderes lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*

Alternativ AG130			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG100		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.14 Alternativ AG140

Tabell 5-14 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG140.

Alternativ AG140			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik AG100: *Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*

Alternativ AG140			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Bråtud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til tettsted og bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AG120: *Trafikkreduksjon fra ca 12000 til 4800 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet i form av redusert støybelastning og redusert barrierevirkning for tema folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Stort	Lik AH20: *Nærvirkning til bomiljø, avskjærer nærturterreng med daglinje*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik AG120: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik AG120: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*

Alternativ AG140			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG110		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.2.15 Alternativ AG150

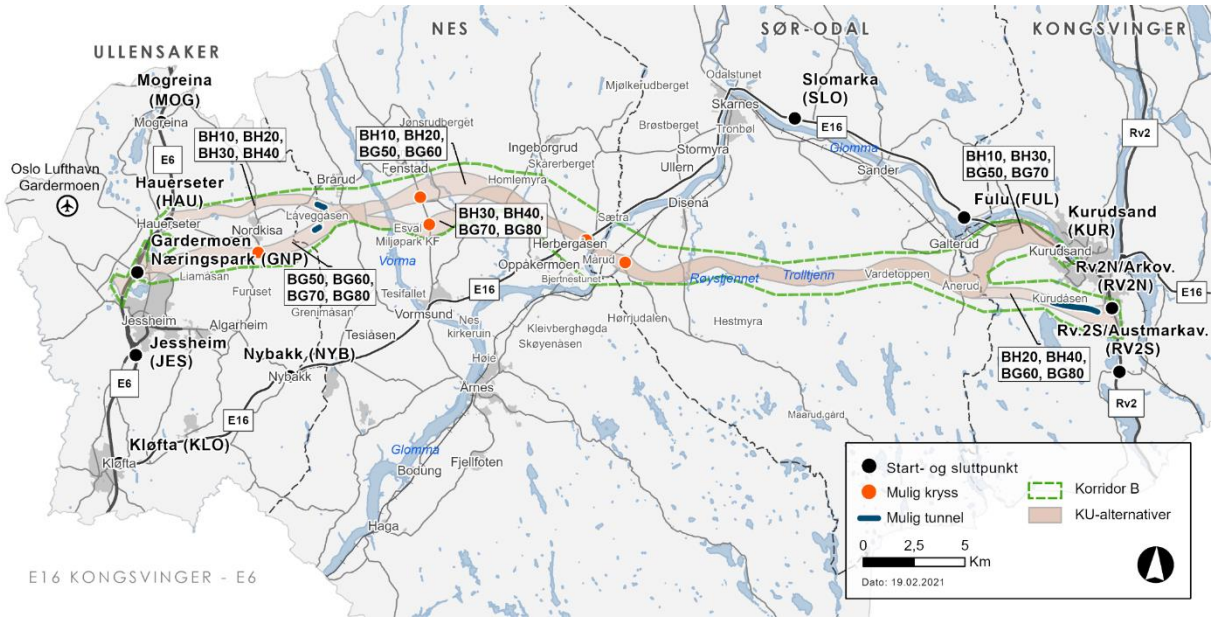
Tabell 5-15 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ AG150.

Alternativ AG150			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik AG100: *Direkte virkning for bomiljø nord i byen, en del avskjæres fra resten av byen. Direkte virkning i viktig nærturområde. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10300 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Økning på eksisterende E6. Ny stor barriere på nordside av tettstedet.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til tettsted og bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Ingeborgrud – Skårerberget	Høy	Stort	Lik AH40: *Noe nærvirkning på bomiljø. Ødelegger et nærturområde for et bomiljø som ikke har andre alternativ.*
Ullern	Høy	Middels	Lik AH20: *Nærvirkning på bomiljø. Avskjærer deler av nærturterreng for bomiljø. Viktig sti opprettholdes ved tunnel på deler av strekningen.*
Vardelia (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH20: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*

Alternativ AG150			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 8200 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4000 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7000 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7000 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Vurderes lik AG120: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AG120: *Trafikken gjennom bomiljøet reduseres med 2/3 fra ca 11000 til 5700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Vurderes lik AG120: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Vurderes lik AG120: *Reduksjon av trafikk med 1/5 fra ca 20000 til ca 16500 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Ingeborgrud. Stort konfliktpotensial også for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG130		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.3 Alternativer i utredningskorridor B

Alternativer i utredningskorridor B kan ha to startpunkt og to sluttpunkt. Startpunktene er Hauerseter og Gardermoen næringspark. Ett av sluttpunktene er Kurudsand. Det har også blitt utredet en løsning der trafikken splittes ved Ånerud, vest for Kongsvinger, og der ny vei videre foreslås som tofeltsvei til Kurudsand og til rv. 2 nord/Arkovegen. I denne løsningen er både Kurudsand og rv. 2 sluttpunkt. Det er åtte alternativer som konsekvensutredes for korridor B.



Figur 5-2 Utredningskorridor B med alternativ som er konsekvensutredet.

5.4 Konfliktpotensial utredningskorridor B

5.4.1 Alternativ BH10

Tabell 5-16 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BH10

Alternativ BH10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH40: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole.*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.

Alternativ BH10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Avskjærer bomiljø fra friluftsområde. Bomiljøet har ikke andre nærturområder. Alternativet har også nærvirkning til bomiljø
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5500 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i et folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for tema folkehelse på bakgrunn av redusert miljøbelastning og barrierevirkning.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Disenå	Høy	Ubetydelig	Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Alternativet medfører endret lydbilde og en lav økning av trafikk gjennom tettstedet.
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland og avskjærer et betydelig areal fra en større sammenheng.

Alternativ BH10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stor konflikt med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

5.4.2 Alternativ BH20

Tabell 5-17 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BH20

Alternativ BH20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH40: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole.*
Bårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH40: *Liten nærvirkning til tettsted, men fradeler et mindre bomiljø fra naturlig nærsenter, skole og friområde.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik BH10: *Avskjærer bomiljø fra friluftsområde Bomiljøet har ikke andre nærturområder. Alternativet har også nærvirkning til bomiljø*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik BH10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5500 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*

Alternativ BH20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		

Alternativ BH20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Bæreia ved Kongsvinger. Stort konfliktpotensial også med Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.4.3 Alternativ BH30

Tabell 5-18 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BH30

Alternativ BH30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Bårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5500 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*

Alternativ BH30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5500 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stor konflikt med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder. Alternativet har en bedre løsning ved Fenstad enn BH10.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

5.4.4 Alternativ BH40

Tabell 5-19 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BH40

Alternativ BH40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Ubetydelig	Lik AH10: *Gir trafikkøkning langs Trondheimsvegen sentralt i Jessheim. Gir økning i barrierevirkning sentral til bomiljø, og midt i skolekretsen til Nordby skole.*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AH20: *Ny vei avskjærer bomiljø fra større, sammenhengende nærturterreng. Trafikk i tettstedet reduseres til dels kraftig, men ny vei vil ha nærvirkning til bomiljø og til idrettsanlegg ved Nordkisa skole*
Brårud	Høy	Middels	Lik AH40: *Mindre nærvirkning på bomiljø, men deler et større nærturområde i to.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5500 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon i trafikk med 1/3 fra ca 12000 til 8000 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Trafikk reduseres fra ca 12500 til ca 6400 ÅDT. Kan gi noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3500 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000*

Alternativ BH40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
			til 8400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6400 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik BH20: *Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Bæreia ved Kongsvinger. Stort konfliktpotensial også med Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder. Alternativet har bedre løsning ved Fenstad enn BH20.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.4.5 Alternativ BG50

Tabell 5-20 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BH50

Alternativ BG50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Direkte virkning for bomiljø nord i tettstedet. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10100 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Ny stor trafikkåre på nordside av tettsted som allerede har stor barriere på vest og til dels sentralt gjennom tettstedet østover.
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Liten nærvirkning til tettsted, men går tvers gjennom et mindre bomiljø i sør.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik BH10: *Avskjærer bomiljø fra friluftsområde Bomiljøet har ikke andre nærturområder. Alternativet har også nærvirkning til bomiljø*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik BH10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5600 ÅDT og i vest fra 11900 til 6400 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9200 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.

Alternativ BG50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3400 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer, unntatt AH40/AH70
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3100 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer unntatt AH40/AH70
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial ved Jessheim og Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.4.6 Alternativ BG60

Tabell 5-21 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BG60

Alternativ BG60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Direkte virkning for bomiljø nord i tettstedet. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10100 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Ny stor trafikkåre på nordside av tettsted som allerede har stor barriere på vest og til dels sentralt gjennom tettstedet østover.
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Liten nærvirkning til tettsted, men går tvers gjennom et mindre bomiljø i sør.*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik BH10: *Avskjærer bomiljø fra friluftsområde Bomiljøet har ikke andre nærturområder. Alternativet har også nærvirkning til bomiljø*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik BH10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5300 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9200 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.

Alternativ BG60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 5700 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2900 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7300 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 5700 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer, unntatt AH40/AH70
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3100 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer unntatt AH40/AH70
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik BH20: *Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Bæreia ved Kongsvinger. Stort konfliktpotensial også med Jessheim og Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.4.7 Alternativ BG70

Tabell 5-22 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BG70

Alternativ BG70			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik BG50: *Direkte virkning for bomiljø nord i tettstedet. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10100 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Ny stor trafikkåre på nordside av tettsted som allerede har stor barriere på vest og til dels sentralt gjennom tettstedet østover.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG50: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5600 ÅDT og i vest fra 11900 til 6400 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BG50: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9200 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik BG50: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*

Alternativ BG70			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BG50: *Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG50: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 3400 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7400 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer, unntatt AH40/AH70*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik BG50: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG50: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3100 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer unntatt AH40/AH70*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial med Jessheim og Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.4.8 Alternativ BG80

Tabell 5-23 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ BG80

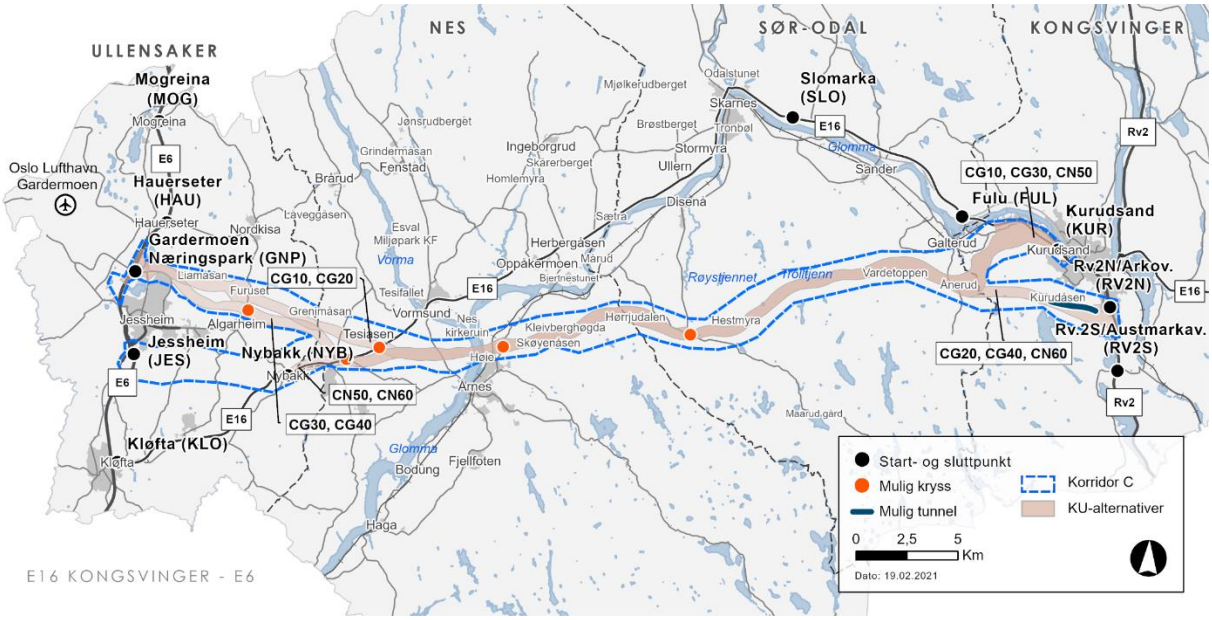
Alternativ BG80			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik BG60: *Direkte virkning for bomiljø nord i tettstedet. Gir trafikkreduksjon langs Algarheimsvegen, men fører til økt trafikk i Trondheimsvegen i Jessheim fra 9200 til 10100 ÅDT. Dette gir økt barriere midt i skolekrets til Nordby skole og sentralt i bomiljø. Ny stor trafikkåre på nordside av tettsted som allerede har stor barriere på vest og til dels sentralt gjennom tettstedet østover.*
Algarheim	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Går i ytterkant av nærturområde for Algarheim*
Nordkisa	Høy	Stort	Lik AG100: *Korridoralternativ går tvers gjennom bomiljø Allmenningen og deler perifere deler av tettstedet Nordkisa fra sentrum. Alternativet har nærvirkning på bomiljøet. Barrierevirkning og endret støybilde i nærturområde som er viktig for folkehelse.*
Brårud	Høy	Ubetydelig	Lik AG100: *Krysser sør i nærturområdet, ingen nærvirkning på bomiljø. Det planlegges tunnel på deler av strekning gjennom nærturområdet. Tiltaket gir endret lydbilde og kan avskjære enkelte stier og løyper.*
Fenstad	Høy	Ubetydelig	Lik AH70: *Korridoralternativ ligger med god avstand til bomiljø*
Sundbyhagen-Oppset	Middels	Middels	Lik AH70: *Ingen nærvirkning på bomiljø, men avskjærer bomiljøet fra tilgang til nærturområde*
Lindberget (større friområde)	Middels	Middels	Lik AH70: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG60: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5300 ÅDT og i vest fra 11900 til 6100 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik BH10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BG60: *Reduksjon i trafikk fra ca 12000 til 9200 ÅDT. Barrierevirkning består, det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde, men ikke tilstrekkelig til å ha effekt for folkehelse.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik BG60: *Reduksjon av trafikk med 1/3 fra 20000 til ca 13000. Veiens barrierevirkning består. Det antas at endringen kan gi noe reduksjon i lydbilde langs veien, men bomiljø ligger med avstand til dagens vei og endringen vil i liten grad ha effekt for folkehelse.*

Alternativ BG80			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik BG60: *Mer enn halvering av dagens trafikk fra ca 12500 til 5700 ÅDT. Alternativet gir noe endring i lydbilde, men vil trolig ikke endre bruk eller attraksjonskraft for området i et omfang som har effekt i folkehelseperspektiv.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG60: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2900 ÅDT, i brokryssingen fra ca 14000 til 7300 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 5700 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer, unntatt AH40/AH70*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik BG60: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik BG60: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3100 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse. Større reduksjon enn i A-linjer unntatt AH40/AH70*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet ligger med avstand til bomiljøet og det er lite nærvirkning for bomiljøet. Lav økning av trafikk gjennom tettstedet.*
Disenå	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet medfører ingen virkning for bomiljø, men vil gi endret lydbilde i søndre deler av nærturterreng. Dette vil trolig ikke endre attraktiviteten av området i en slik grad at det har effekt på folkehelse.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik BH20: *Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		

Alternativ BG80			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje gjennom Bæreia ved Kongsvinger. Stort konfliktpotensial også med Jessheim og Nordkisa, og middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.5 Alternativer i utredningskorridor C

Alternativer i korridoren kan ha to startpunkt og to sluttpunkt. Startpunktene er Gardermoen næringspark og Nybakk. Sluttpunktene er like som i utredningskorridor B, Kurudsand og rv. 2 nord. Alternativene omfatter også løsningen med splitt ved Ånerud, der ny vei foreslås som tofeltsvei til Kurudsand og rv. 2 nord/Arkovegen. Det er seks alternativer som konsekvensutredes for korridor C.



Figur 5-3 Utredningskorridor C med alternativ som er konsekvensutredet.

5.6 Konfliktpotensial utredningskorridor C

5.6.1 Alternativ CG10

Tabell 5-24 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CG10

Alternativ CG10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Alternativet går tvers gjennom bomiljøet Allmenningen og har nærvirkning til bomiljø i nordre deler av Jessheim. Avskjærer bomiljø fra nærturområde. Samme bomiljø har store trafikkbarrierer mot sør og vest. C-linjer med start Gardermoen vurderes som det mest alvorlige konfliktpotensialet i prosjektet for

Alternativ CG10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
			tema folkehelse. Alternativet gir reduksjon i trafikk langs Algarheimsvegen inn mot Jessheim, men barrierevirkning vil bestå og trolig vil lydbilde i liten grad endres. Samtidig øker trafikken i Trondheimsveien Jessheim med økt barrierevirkning midt i skolekretsen til Nordby skole og sentrale bomiljø i byen. **C-linjer med start Gardermoen vurderes som det mest alvorlige konfliktpotensialet i prosjektet for tema folkehelse.**
Algarheim	Høy	Stort	Avskjærer bomiljøet fra store deler av nærturterreng. Ny stor barriere like nord for tettstedet. Direkte virkning for Furuset. Redusert trafikk fra 8400 til 5100ÅDT på sørside av tettsted; veien vil fortsatt ha barrierevirkning og området er fortsatt støypåvirket.
Nordkisa	Høy	Ubetydelig	Alternativet har virkning for søndre deler av nærturområdet
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5100 ÅDT og i vest fra 11900 til 5700 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover
Tesiåsen	Høy	Middels	Alternativet berører Tesiåsen og vil trolig føre til endret attraksjonskraft av søndre deler av miljøet. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4100 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 9200 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7900 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Årnes	Høy	Middels	Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.

Alternativ CG10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje nært nordside av Jessheim og Algarheim, som avskjærer nordre del av byen, samt hele Algarheim fra tilgjengelig nærturområde. Bomiljøene nord i Jessheim omkranses av store trafikkbarrierer. Middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.6.2 Alternativ CG20

Tabell 5-25 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CG20

Alternativ CG20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik CG10: *Alternativet går tvers gjennom bomiljøet Allmenningen og har nærvirkning til bomiljø i nordre deler av Jessheim. Avskjærer bomiljø fra nærturområde. Samme bomiljø har store trafikkbarrierer mot sør og vest. C-linjer med start Gardermoen vurderes som det mest alvorlige konfliktpotensialet i prosjektet for tema folkehelse.* *Alternativet gir reduksjon i trafikk langs Algarheimsvegen inn mot Jessheim, men barrierevirkning vil bestå og trolig vil lydbilde i liten grad endres. Samtidig øker trafikken i Trondheimsveien Jessheim med økt barrierevirkning midt i skolekretsen til Nordby skole og sentrale bomiljø i byen.* ***C-linjer med start Gardermoen vurderes som det mest alvorlige konfliktpotensialet i prosjektet for tema folkehelse.***

Alternativ CG20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Algarheim	Høy	Stort	Lik CG10: *Avskjærer bomiljøet fra store deler av nærturterreng. Ny stor barriere like nord for tettstedet. Direkte virkning for Furuset. Redusert trafikk fra 8400 til 5100ÅDT på sørside av tettsted; veien vil fortsatt ha barrierevirkning og området er fortsatt støypåvirket.*
Nordkisa	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Alternativet har virkning for søndre deler av nærturområdet*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG10: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5100 ÅDT og i vest fra 11900 til 5700 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG10: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover*
Tesiåsen	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet berører Tesiåsen og vil trolig føre til endret attraksjonskraft av søndre deler av miljøet. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG10: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 4100 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 9200 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 7900 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik CG10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG10: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Årnes	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.*

Alternativ CG20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Lik CG10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik CG10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik BH20: *Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje nært nordside av Jessheim og Algarheim, som avskjærer nordre del av byen, samt hele Algarheim fra tilgjengelig nærturområde. Bomiljøene nord i Jessheim omkranses av store trafikkbarrierer. Stort konfliktpotensial også for Bæreia ved Kongsvinger. Middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.6.3 Alternativ CG30

Tabell 5-26 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CG30

Alternativ CG30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Nærvirkning til bomiljø nord I Jessheim. Direkte virkning på mindre bomiljø, avskjæring av skolevei. Veien avskjærer bomiljøene nord for Algarheimsvegen fra og turområde med stor verdi. Kun restarealer blir liggende igjen sør for vei. Ny stor barriere rundt Jessheim som allerede har stor barriere mot vest og til dels sentralt gjennom byen. Alternativet gir redusert trafikk langs Algarheimsvegen fra 16400 til 13000 ÅDT, men gir noe økt trafikk langs Trondheimsvegen Jessheim (+500 ÅDT).

Alternativ CG30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Algarheim	Høy	Stort	Alternativet ligger tett på bomiljøet og har kryss. Bomiljøet avskjæres fra nærturterreng, slik restareal preges av å ligge i randsone til vei. Alternativet gir ny stor barriere nord for bomiljø, med fører endret lydbilde. Kryss gjør at trafikk på østside gjennom tettstedet øker fra 3100 til 5100 ÅDT sør i tettstedet og fra 1400 til 5100 nord i tettstedet. Reduksjon på sørside fra 8400 til 5700 ÅDT
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5200 ÅDT og i vest fra 11900 til 5700 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Alternativet ligger nord for tettstedet og nord for dagens E16. Alternativet vil i liten grad endre forhold for bomiljø og folkehelse på Neskollen.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Alternativet legges med større avstand til Tesiåsen enn dagens vei og vil i liten grad endre bruk av Tesiåsen som har effekt for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til 2800 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 7800 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3200 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Årnes	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.*
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Lik CG10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik CG10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*

Alternativ CG30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Lik BH10: *Alternativet påvirker ikke nærturterreng. Økt barrierevirkning i bomiljø kommer som følge av forventet trafikkøkning på dagens vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje nært nordside av Jessheim og Algarheim, som avskjærer nordre del av byen, samt hele Algarheim fra tilgjengelig nærturområde. Bomiljøene nord i Jessheim omkranses av store trafikkbarrierer. Middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.6.4 Alternativ CG40

Tabell 5-27 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CG40

Alternativ CG40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Jessheim	Høy	Stort	Lik CG30: *Nærvirkning til bomiljø nord I Jessheim. Direkte virkning på mindre bomiljø, avskjæring av skolevei. Veien avskjærer bomiljøene nord for Algarheimsvegen fra og turområde med stor verdi. Kun restarealer blir liggende igjen sør for vei. Ny stor barriere rundt Jessheim som allerede har stor barriere mot vest og til dels sentralt gjennom byen. Alternativet gir redusert trafikk langs Algarheimsvegen fra 16400 til 13000 ÅDT, men gir noe økt trafikk langs Trondheimsvegen Jessheim (+500 ÅDT).*
Algarheim	Høy	Stort	Lik CG30: *Alternativet ligger tett på bomiljøet og har kryss. Bomiljøet avskjæres fra nærturterreng, slik restareal preges av å ligge i randsone til vei. Alternativet gir ny stor barriere nord for bomiljø, med fører endret lydbilde. Kryss gjør at trafikk på østside gjennom tettstedet øker fra 3100 til 5100 ÅDT sør i tettstedet og fra 1400 til 5100 nord i tettstedet. Reduksjon på sørside fra 8400 til 5700 ÅDT*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG30: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5200 ÅDT og i vest fra 11900 til 5700 ÅDT. Redusert støybelastning*
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG30: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*

Alternativ CG40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik CG30: *Gir trafikkøkning på ca 2000ÅDT forbi miljøet, = normal trafikkvekst minus trafikk til Gardermoen og nordover*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik CG30: *Alternativet ligger nord for tettstedet og nord for dagens E16. Alternativet vil i liten grad endre forhold for bomiljø og folkehelse på Neskollen.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik CG30: *Alternativet legges med større avstand til Tesiåsen enn dagens vei og vil i liten grad endre bruk av Tesiåsen som har effekt for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG30: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til 2800 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 7800 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6200 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik CG30: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik CG30: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3200 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Årnes	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.*
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Lik CG10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik CG10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.

Alternativ CG40			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik CG20: Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alvorligste konfliktpotensial knyttet til daglinje nært nordside av Jessheim og Algarheim, som avskjærer nordre del av byen, samt hele Algarheim fra tilgjengelig nærturområde. Bomiljøene nord i Jessheim omkranses av store trafikkbarrierer. Stort konfliktpotensial også for Bæreia ved Kongsvinger. Middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Stort negativt		

5.6.5 Alternativ CN50

Tabell 5-28 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CN50

Alternativ CN50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5200 ÅDT og i vest fra 11900 til 5800 ÅDT. Redusert støybelastning
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikken forbi tettstedet vil øke, fra 12000 til 15000 ÅDT. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en negativ virkning i tettstedet.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Alternativet ligger nord for tettstedet og nord for dagens E16. Trafikken på dagen vei reduseres.
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Alternativet legges med større avstand til Tesiåsen enn dagens vei, men vil i liten grad endre bruk av Tesiåsen som har effekt for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2000 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 6900 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6500 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.

Alternativ CN50			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.
Årnes	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.*
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Lik CG10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik CG10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH10: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Ubetydelig	Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har ingen tilfeller av stort konfliktpotensial. Middels konfliktpotensial ved kryssing av Glomma ved Årnes og ved virkning for Galterud-Marikollen, samt for to større sammenhengende friluftsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

5.6.6 Alternativ CN60

Tabell 5-29 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ CN60

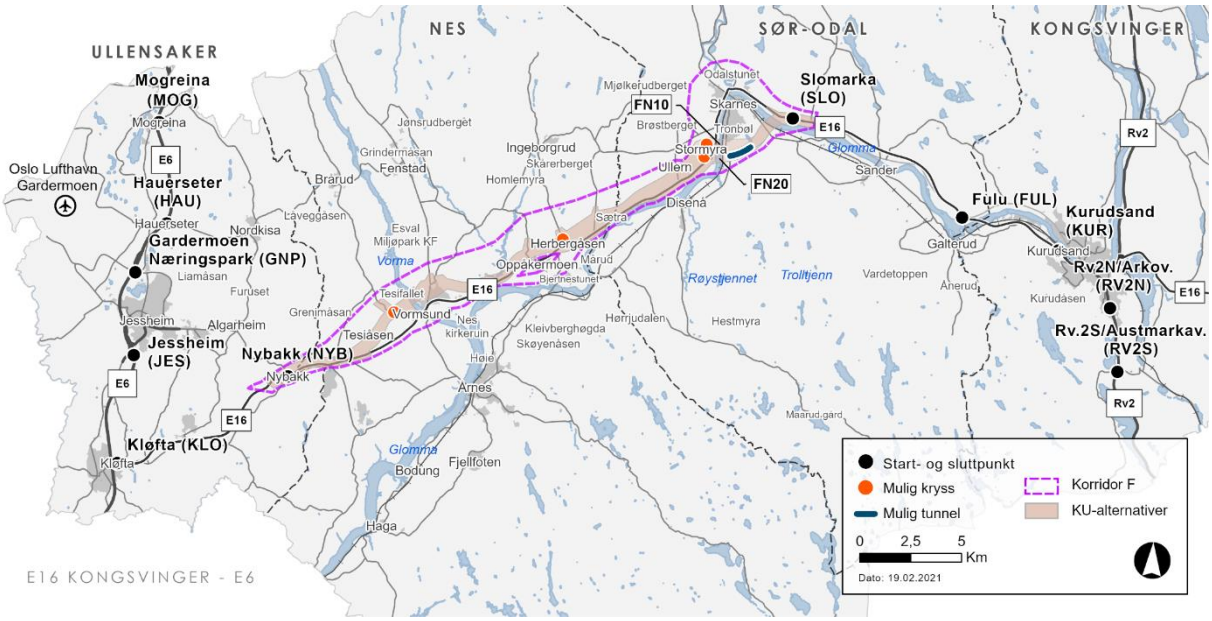
Alternativ CN60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Lik CN50: *Trafikken gjennom sentrum reduseres; i øst fra 11400 til 5200 ÅDT og i vest fra 11900 til 5800 ÅDT. Redusert støybelastning*

Alternativ CN60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Lik CN50: *Redusert barrierevirkning mellom bomiljø og skole*
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik CN50: *Trafikken forbi tettstedet vil øke, fra 12000 til 15000 ÅDT. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en negativ virkning i tettstedet.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik CN50: *Alternativet ligger nord for tettstedet og nord for dagens E16. Trafikken på dagen vei reduseres.*
Tesiåsen	Høy	Ubetydelig	Lik CN50: *Alternativet legges med større avstand til Tesiåsen enn dagens vei, men vil i liten grad endre bruk av Tesiåsen som har effekt for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik CN50: *Alternativet reduserer trafikken gjennom bomiljøet; øst for sentrum fra ca 10000 til ca 2000 ÅDT, i brokryssingen fra 14800 til 6900 ÅDT og vest for brokryssingen fra ca 12500 til 6500 ÅDT. Det vurderes positiv effekt for bomiljø i tettstedet for tema folkehelse.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik CN50: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik CN50: *Veien ligger med noe avstand til bomiljøet. Trafikken gjennom bomiljøet reduseres fra ca 11000 til 3700 ÅDT. Reduksjon vil ha effekt for veiens barrierevirkning og redusere støybelastning for bomiljøet. Alternativet gir også sterkt redusert trafikk på Sundveien. Alternativet vurderes å ha positiv effekt for tema folkehelse.*
Årnes	Høy	Middels	Lik CG10: *Alternativet krysser like nord for bomiljøet og krysser strandsone med viktig tursti nordover langs Glomma. Stien vil trolig opprettholdes under bro, men området vil bli støypåvirket.*
Seterstøa-Eievarden	Høy	Ubetydelig	Lik CG10: *Bomiljøet påvirkes ikke, men endret lydbilde rundt turmålet Eievarden vil ha noe negativ virkning.*
Knefallsmåsåberget større friområde	Høy	Middels	Lik CG10: *Barrierevirkning i kant av større sammenhengende friluftsområde. Viktig for større omland.*
Mangsethøgda større friområde	Middels	Middels	Lik CG10: *Alternativet går i daglinje gjennom et større sammenhengende friluftsområde med betydning for et større omland.*
Galterud-Marikollen	Middels	Middels	Lik BH20: *Alternativet har negativ virkning i form av barrierevirkning mot nærturterreng, og trolig endret lydbilde for bomiljøet.*

Alternativ CN60			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial/Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Bæreia - Kongsvinger	Høy	Stort	Lik CN50: *Alternativet har ingen nærvirkning til bomiljø i Kongsvinger, men går gjennom et verdifullt nærturterreng for befolkningen. Barrierevirkning mot større naturområde og ødeleggelse av badeplass. Alternativet gir redusert trafikk fra 11660/12700 ÅDT til 8400/7900 ÅDT gjennom bomiljøet sør for Glomma. Barrierevirkning av veien vil fortsatt være betydelig.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial ved daglinje gjennom Bæreia ved Kongsvinger. Middels konfliktpotensial ved kryssing av Glomma ved Årnes og ved virkning for Galterud-Marikollen, samt for to større sammenhengende friluftsområder.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

5.7 Alternativer i utredningskorridor F

Korridor F har ett startpunkt og ett sluttpunkt. Startpunktet er Nybakk, og sluttpunktet er Slomarka. Det er to alternativer som konsekvensutredes for korridor F. I tillegg har de ikke-prissatte fagene gjort en vurdering av tidligere vedtatt kommunedelplan. Dette er gjøres for å kunne sammenlikne nye alternativer opp mot det alternativet som er vedtatt tidligere med tanke på konsekvenser for ikke-prissatte fagtema.



Figur 5-4 Utredningskorridor F med alternativ som er konsekvensutredet.

5.8 Konfliktpotensial utredningskorridor F

5.8.1 Alternativ FN10

Tabell 5-30 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ FN10.

Alternativ FN10			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Ullern	Høy	Middels	Alternativet legger veiføring sør for bomiljøet, og tiltaket får større nærføring enn dagens vei. Liten trafikkreduksjon på intern vei. Nærturområder berøres ikke.
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljø reduseres; i øst fra 11400 til 3800 ÅDT og i vest fra 11900 til 5200 ÅDT. Dette gir forbedret lydbilde for bomiljøet og mindre barrierevirkning mot sentrumsfunksjoner.
Skarnes sør	Høy	Stort	Alternativet ligger i daglinje like sør for bomiljøet og avskjærer dette fra nærturterreng og turmål. Redusert barrierevirkning mot skole nord for dagens vei.
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikken forbi tettstedet vil øke, fra 12000 til 15000 ÅDT. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en negativ virkning i tettstedet.
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Ny vei legges parallelt med dagens vei, men lenger vekk fra tettstedet. Trafikken på ny vei er beregnet til 15700ÅDT. Trafikk på dagens vei senkes til 5700 ÅDT. Totalt vil trafikken nord for Neskollen øke. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en virkning i miljøet.
Tesiåsen	Høy	Middels	Alternativet går i kant av Tesiåsen og vil trolig føre til endret attraksjonskraft av søndre deler av miljøet, og har negativ virkning for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet går rett nord for sentrum og ligger tett på bomiljø. Trafikk på dagens vei reduseres gjennom sentrum; i øst fra 10100 til 2100 ÅDT, på brua fra 14800 til 5500 ÅDT og i vest fra 12500 til 2600 ÅDT. Barrierevirkning av veien, som ligger mellom skoler og bomiljø, reduseres. Støybelastning på bomiljø i sentrum reduseres. Deler av bomiljøet langs Vorma får endret lydbilde fra ny vei.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken flyttes nord for tettstedet. Trafikken på dagens vei reduseres i øst fra 9300 til 1800 ÅDT og i vest fra 10800 til 2800 ÅDT. Veiens barrierevirkning reduseres kraftig. Bomiljø nord for vei ligger allerede støyutsatt til. Bomiljø sør for dagens vei får sterkt bedret situasjon. I dagens situasjon ligger hoveddel av bomiljø sør for vei, mens skole ligger nord for vei.
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort konfliktpotensial for daglinje sør for Skarnes, og middels konfliktpotensial ved to bomiljø.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

5.8.2 Alternativ FN20

Tabell 5-31 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ FN20.

Alternativ FN20			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Ullern	Høy	Middels	Lik FN10: *Alternativet legger veiføring sør for bomiljøet, og tiltaket får større nærføring enn dagens vei. Liten trafikkreduksjon på intern vei. Nærturområder berøres ikke.*
Skarnes nord	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken gjennom bomiljø reduseres; i øst fra 11400 til 3900 ÅDT og i vest fra 11900 til 5200 ÅDT. Dette gir forbedret lydbilde for bomiljøet og mindre barrierevirkning mot sentrumsfunksjoner.
Skarnes sør	Høy	Ubetydelig	Nærvirkning bomiljø, delvis tunnel, påvirker nærturområde.
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Lik FN10: *Trafikken forbi tettstedet vil øke, fra 12000 til 15000 ÅDT. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en negativ virkning i tettstedet.*
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Lik FN10: *Ny vei legges parallelt med dagens vei, men lenger vekk fra tettstedet. Trafikken på ny vei er beregnet til 15700 ÅDT. Trafikk på dagens vei senkes til 5700 ÅDT. Totalt vil trafikken nord for Neskollen øke. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en virkning i miljøet.*
Tesiåsen	Høy	Middels	Lik FN10: *Alternativet går i kant av Tesiåsen og vil trolig føre til endret attraksjonskraft av søndre deler av miljøet, og har negativ virkning for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Lik FN10: *Alternativet går rett nord for sentrum og ligger tett på bomiljø. Trafikk på dagens vei reduseres gjennom sentrum; i øst fra 10100 til 2100 ÅDT, på brua fra 14800 til 5500 ÅDT og i vest fra 12500 til 2600 ÅDT. Barrierevirkning av veien, som ligger mellom skoler og bomiljø, reduseres. Støybelastning på bomiljø i sentrum reduseres. Deler av bomiljøet langs Vorma får endret lydbilde fra ny vei.*
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Lik FN10: *Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.*
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Lik FN10: *Trafikken flyttes nord for tettstedet. Trafikken på dagens vei reduseres i øst fra 9300 til 1800 ÅDT og i vest fra 10800 til 2800 ÅDT. Veiens barrierevirkning reduseres kraftig. Bomiljø nord for vei ligger allerede støyutsatt til. Bomiljø sør for dagens vei får sterkt bedret situasjon. I dagens situasjon ligger hoveddel av bomiljø sør for vei, mens skole ligger nord for vei.*
Vurdering av usikkerhet	Størrelse på trafikale virkninger – vurdert uten bompenger. Detaljering av tiltaket kan ha virkning, blant annet i fht utbredelse av lyd.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har ingen tilfeller av stort konfliktpotensial. Middels konfliktpotensial for nærvirkning til Tesiåsen og Ullern. Alternativ i korridor F er samtidig de som gir størst trafikkreduksjon på dagens vei og som gir størst forbedringspotensial for bomiljø langs dagens vei.		
Samlet konfliktpotensial	Noe negativt		

5.8.3 Alternativ FN30

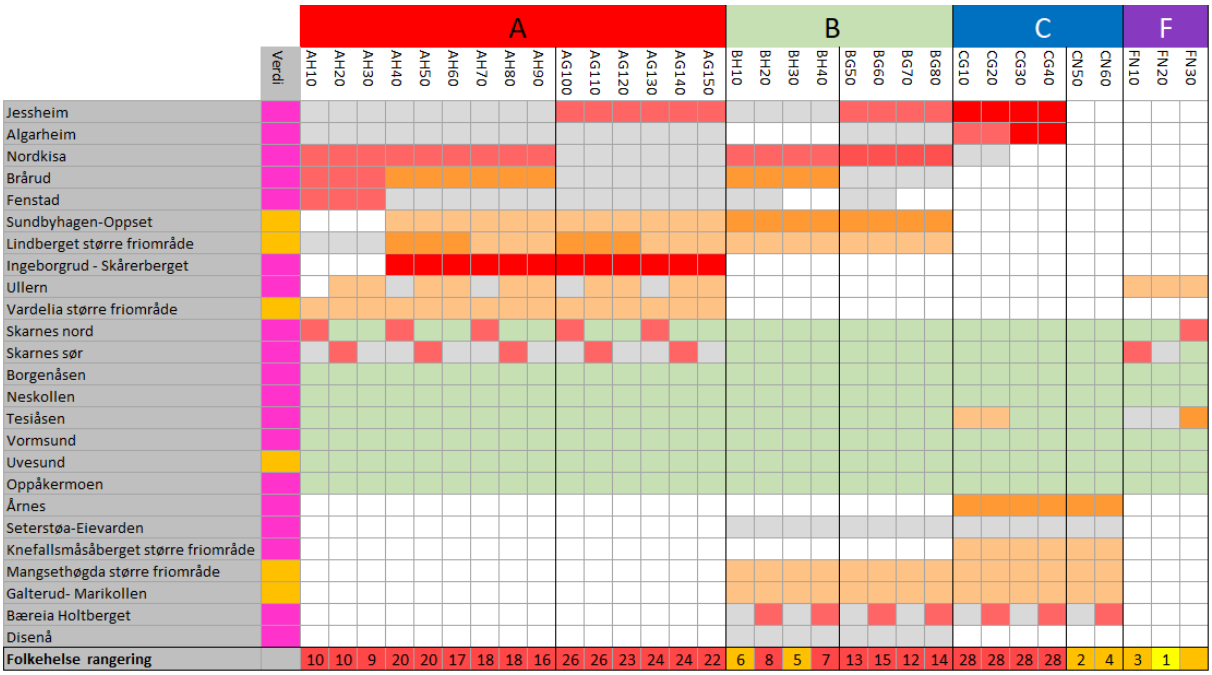
Tabell 5-32 Konfliktpotensial/forbedringspotensial alternativ FN30.

Alternativ FN30			
ID, navn	**Verdi**	**Konfliktpotensial /Forbedrings-potensial**	**Vurdering**
Ullern	Høy	Middels	Lik FN10: *Alternativet legger veiføring sør for bomiljøet, og tiltaket får større nærføring enn dagens vei. Liten trafikkreduksjon på intern vei. Nærturområder berøres ikke.*
Skarnes nord	Høy	Stort	Alternativet er vurdert med daglinje. Denne skaper ny barriere mot nærturterreng øst og vest for bomiljø. Alternativet har noe større nærføring enn dagens vei til vannsportsanlegg som er viktig for barn og unge i et folkehelseperspektiv. Trafikk gjennom tettstedet reduseres, men bomiljø får ny belastning på nordside.
Skarnes sør	Høy	Forbedringspotensial	Trafikk på dagens vei reduseres og gir redusert barrierevirkning mellom bomiljøene sør i Skarnes og skolene som ligger på nordsiden av Glomma.
Borgenåsen	Høy	Ubetydelig	Trafikken forbi tettstedet vil øke. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en virkning i miljøet
Neskollen	Høy	Ubetydelig	Trafikken forbi tettstedet vil øke. Barrierevirkning og lydbilde er allerede en virkning i miljøet.
Tesiåsen	Høy	Middels	Lik FN10: *Alternativet går i kant av Tesiåsen og vil trolig føre til endret attraksjonskraft av søndre deler av miljøet, og har negativ virkning for folkehelse. Bomiljø nord for Tesiåsen påvirkes ikke.*
Vormsund	Høy	Forbedringspotensial	Alternativet ligger lenger nord en FN10 og 20. Alternativet gir samme reduksjon i belastning langs dagens vei. Virkning av nytt tiltak på nordside noe lavere pga større avstand.
Uvesund	Middels	Forbedringspotensial	Alternativet reduserer trafikkbelastningen i bomiljøet.
Oppåkermoen	Høy	Forbedringspotensial	Trafikken flyttes lenger nord enn for FN10 og FN20. Trafikken på dagens vei reduseres med samme mengde: i øst fra 9300 til 1800 ÅDT og i vest fra 10800 til 2800 ÅDT. Veiens barrierevirkning reduseres kraftig. Bomiljø nord for vei får også sterkt bedret situasjon. I dagens situasjon ligger hoveddel av bomiljø sør for vei, mens skole ligger nord for vei.
Vurdering av usikkerhet	Det er ikke egne data for trafikkvirkninger av FN30 nord for Skarnes. Utfra sammenstilling av data for andre linjer kan en likevel konkludere med at trafikken på dagens vei vil reduseres.		
Samlet vurdering av alternativet	Alternativet har stort negativt konfliktpotensial for daglinje nord for Skarnes. Alternativet har nærføring til nasjonalt anlegg for vannsport, men unngår direkte inngrep slik andre daglinjer nord for Skarnes har.		
Samlet konfliktpotensial	Middels negativt		

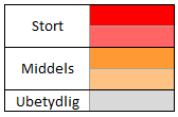
6 Samlet vurdering av konfliktpotensial

6.1 Samlet vurdering av konfliktpotensial for alle alternativer

Tabell 6-1 Visuell oversikt over vurderte konflikter



Tabell 6-2 Tegnforklaring til fargebruk i tabell 6-1



Tabell 6-3 Samlet vurdering av konfliktpotensial av alternativer som er utredet. De alvorligste tilfellene av stort konfliktpotensial er marker med fet skrift i tabellen.

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
AH10	Stort negativt	Alternativet har **daglinje nord for Skarnes** og stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud, Fenstad.	10
AH20	Stort negativt	Alternativet har **daglinje sør for Skarnes** og stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud, Fenstad.	10
AH30	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Nordkisa, Brårud og Fenstad.	9
AH40	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Konflikter for Brårud og	20
AH50	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa	20
AH60	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** stort konfliktpotensial for Nordkisa	17
AH 70	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH40.	18

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
AH80	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør,** samt stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH50.	18
AH90	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Nordkisa. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre bomiljø enn AH60.	16
AG100	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	26
AG110	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	26
AG120	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer.	23
AG130	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes nord**, samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG100	24
AG140	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud og Skarnes sør,** samt stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG110	24
AG150	Stort negativt	Alternativet har **daglinje gjennom Ingeborgrud** og stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa. Alternativet er verre ved Nordkisa enn AH-linjer. Alternativet har mindre alvorlige konflikter med andre funksjonsområder enn AG120	22
BH10	Middels negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	6
BH20	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med **Bæreia-Kongsvinger** og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	8
BH30	Middels negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med Nordkisa, og har middels negativt konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	5
BH40	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial med **Bæreia-Kongsvinger** og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	7
BG50	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	13
BG60	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Bæreia-Kongsvinger** Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	15
BG70	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	12
BG80	Stort negativt	Alternativet har stort konfliktpotensial for **Bæreia-Kongsvinger** Jessheim og Nordkisa, samt middels konfliktpotensial for flere funksjonsområder.	14
CG10	Stort negativt	Korridoralternativ med start på Gardermoen har rangeres som verst pga virkninger for med **Jessheim og Algarheim**. Disse er så vidt alvorlige at alternativene rangeres likt – andre konflikter overstyrer ikke alvorlighetsgrad av konfliktpotensial ved Jessheim og Algarheim for disse linjene.	28
CG20	Stort negativt		28
CG30	Stort negativt		28
CG40	Stort negativt		28
CN50	Middels	Alternativet har ingen miljøer med stort konfliktpotensial, og middels konfliktpotensial for Årnes.	2
CN60	Middels	Alternativet har stort konfliktpotensial ved **daglinje gjennom Bæreia-Kongsvinger**, men unngår i større grad konflikter med bomiljø.	4
FN10	Middels	Alternativet har stort konfliktpotensial ved **daglinje sør for Skarnes**, men unngår i større grad konflikter med bomiljø.	3

Samlet vurdering av alternativer			
Alternativ	**Samlet konfliktpotensial**	**Kommentar**	**Rangering**
FN20	Noe	Middels negativt konfliktpotensial for Ullern og Tesiåsen. Alternativet unngår i stor grad konflikter med andre miljø langs veien. Alternativ i korridor F er samtidig de som gir størst trafikkreduksjon på dagens vei og som gir størst forbedringspotensial for bomiljø langs dagens vei.	1
Forklaring til rangering	Største konfliktpotensial: • Linjer med start ved Gardermoen i C korridor og nærvirkning til Jessheim/Algarheim. • Daglinje gjennom Ingeborgrud-Skårerberget Stort konfliktpotensial (markert med fet skrift i tabellen): • Daglinjer sør for Skarnes • Daglinje nord for Skarnes • Daglinje gjennom Bæreia-Kongsvinger. Korridorer i CG rangeres nederst pga konflikt med Jessheim og Algarheim. Når en ser på antall boenheter innenfor 500 m avstand fra en tenkt midtlinje i KU-alternativ er linjer med start på Gardermoen de linjene som påvirker flest boenheter (13 alternativ, 890-1240 boenheter innen 500 meter[6] fra midten av KU-alternativ). A-korridorer har virkning for mange bomiljø som i dag er lite påvirket av trafikk. Konfliktpotensial ved start Gardermoen for B-korridorer (890- 1160 boenheter innen 500 meter) vektes som som verre enn nærvirkninger til bomiljø for AH10, AH20 og AH30 (470-580 boenheter innen 500 m). BH-korridorer har mindre alvorlig konflikter med berørte bomiljø enn BG, og færre alvorlige konflikter enn AH10-30, og rangeres derfor litt bedre. (BH linjer har 270-540 boenheter innen 500 meter avstand fra midt av KU-alternativ. Linjer med start Hauerseter ligger med noe større avstand fra grender og tettsteder, og tall for boenheter gjenspeiler ikke den fulle virkningen av alternativene. Det er i rangeringen tatt høyde for dette, og derfor kommer AH-alternativer og BH-alternativer ut med denne plasseringen). CN-korridorer unngår negative virkninger for bomiljø vest for Glomma og påvirker få bomiljø øst for Glomma. CN50 er blant de linjene som påvirker færrest sntall boenheter. FN-korridorer gjør tiltak ved miljøer som allerede er berørt av veien, og som også har fordeler av tiltaket. (FN-korridorer ligger litt under midt på treet i fht amtall boenheter innen 500 meter fra midt, men en stor andel av disse ligger innen samme «buffersone» langs dagens vei og har også fordel av tiltaket.) Trafikkreduksjon i bomiljø langs eksisterende vei er også størst når ny vei ligger nært gammel vei slik at gjennomgangstrafikk elimineres. CN50 rangeres som bedre enn FN10, da FN10 har daglinje sør for Skarnes, og påvirker færre boenheter.	
Samlet vurdering	Å flytte veien langt vekk fra dagens vei innebærer konfliktpotensial for tema folkehelse for mange funksjonsområder. Kun to alternativ unngår stort konfliktpotensial for funksjonsområder. Trafikkreduksjon på dagens vei, og dermed de positive virkningene av tiltaket på eksisterende bomiljø, er størst når ny vei ligger tett på dagens vei.		

Å bygge motorvei i ny trasé vil alltid innebære konfliktpotensial for bomiljø som får tiltaket tett på seg. **Samtidig er det viktig å være klar over at 0-alternativet ikke er et nøytralt utgangspunkt for tema folkehelse.**

0-alternativet innebærer korrigerende og forebyggende vedlikehold, samt utskifting og fornyelse for å kunne fungere, men traséen går fortsatt tvers gjennom flere bomiljø som allerede i dagens situasjon opplever stor belastning. **På strekningen Nybakk-Slomarka ligger det 1554 boenheter i 500 meters avstand fra senterlinje i dagens vei**. Økt belastning i form av støy, barrierevirkning og trafikale virkninger vil ha stort negativt

[6] Størrelsen 500 meter (til hver side av en tenkt midtlinje i KU-alternativ) er en valgt størrelse. Det gjenspeiler ikke antall boenheter som blir støypåvirket, men gir et bilde på omfanget av boliger som ligger nærmest vei, og gir et sammenligningsgrunnlag mellom de ulike KU-alternativ. Tallene er benyttet som en rettesnor. De er inidlertid ikke egnet til å avgjøre rangering av alternativene alene, og rangering er er gjort utifra en samlet vurdering.

konfliktpotensial for folkehelse i disse bomiljøene, og for boliger tett på dagens vei i fremtiden.

En del av konfliktene, og mye av belastningen trafikken innebærer, vil ikke kunne avbøtes så lenge dagens trasé opprettholdes. **For samtlige vurderte alternativ tillegges det vurdering *forbedringspotensial* for bomiljø langs dagens vei når veien flyttes vekk** (bomiljøene Borgenåsen, Neskollen, Tesiåsen, Vormsund, Uvesund, Oppåkermoen, Skarnes og i alternativene med splitt; Kongsvinger). Særlig for Vormsund og Oppåkermoen har flytting av vei positiv effekt ved reduksjon i miljøbelastning og ved å sterkt redusere, og for enkelte av KU-alternativene, eliminere barriere virkning mellom bomiljø og skole. Tilsvarende gjelder også for Kongsvinger for alternativene med splitt, som vil føre til en betydelig trafikkreduksjon på dagens vei gjennom sentrum. Dette perspektivet kommer imidlertid dårlig frem i utredningen da ny konflikt et annet sted vektes som verre i metoden. **For tema folkehelse vurderes det separat at 0-alternativet har stort negativt konfliktpotensial.**

6.2 Vurdering av usikkerhet i utredningen

Til vurderingen er det knyttet enkelte usikkerheter. Prosjektet fastsetter en plankorridor, ikke en veilinje, og detaljer ved veiutformingen vil kunne ha effekt. For eksempel vil nivå på vei og sideterreng ha mye å si for utbredelse av lyd, og forming av tiltaket vil kunne ha effekt for endring av lydbilde som ikke er fanget opp her. Plassering av linja innenfor korridor vil kunne justere virkningen noe, men trolig ikke i en slik skala at vurderingen endres i vesentlig grad.

Virkning av endring i trafikkmengde er vurdert på bakgrunn trafikkutredning som ikke har med bompenger. De beskrevne trafikkmengdene vil kunne endres dersom bompenger legges til i vurderingen, men det antas at forholdet mellom de ulike linjene trolig vil være tilsvarende.

6.3 Skadereduserende tiltak og mulige forbedringer

Tiltak mot støy over fastsatte grenseverdier i støyforskriften er medregnet i vurderingen.

Det vurderes at underganger under vei i liten grad vil virke skadereduserende der tiltaket går gjennom nærturområde. Selv om kobling gjenopprettes mellom bomiljø og nærturområde, vil virkning av endret lydbilde føre til redusert verdi på nærturområdet, slik at konfliktpotensialet i stor grad opprettholdes. Å effektivt avbøte det konfliktpotensialet veianlegget påfører bomiljø og folkehelse, krever relativt omfattende tiltak da man må fjerne noe av belastningen tiltaket medfører.

Tiltak som kan ha effekt:

- Senke veien slik at den ligger i skjæring (under dagens terrengnivå). Dette kan begrense lyd fra veianlegget, og noe av barrierevirkning forutsatt at det opprettes overganger ved viktige bevegelseslinjer for gående og syklende. Det avbøter imidlertid ikke arealbeslaget veien gjør.
- Legge veien i tunnel. Tunnel vil være et tiltak som har stor effekt når det gjelder å avbøte negative virkninger for folkehelse. Arealbeslag, barreiervirkning og belastning faller bort.
- Velge et annet alternativ.

7 Vurdering av nasjonale mål

Nasjonale mål for stedsutviklingen:
«Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal bidra til at byer og tettsteder er bærekraftige, attraktive, funksjonelt utformet, og har et godt fysisk miljø som fremmer helse og livskvalitet for alle. (…)»

Etter gjennomgang og vurdering av korridoralternativene vurderes det at CG10, CG20, CG30 og CG40 har konfliktpotensial ved Jessheim som er av en art at de trolig bryter med nasjonale mål for folkehelse. Det er usikkert om den potensielle konflikten vil kunne løses i neste planfase. Jessheim har allerede stor belastning fra andre veianlegg, både sentralt i byen og vest for sentrum. For å avbøte konflikten vil det trolig være nødvendig med tiltak som fjerner virkning av både trafikkbelastning og barrierevirkning. Det er ikke vurdert om tunnel er mulig på strekningen. Selv om konfliktene av selve tiltaket avbøtes, vil de trafikale virkningene av å flytte kryss til nord for byen bestå, med økt barrierevirkning langs Trondheimsvegen. Det er uavklart om det lar seg gjøre å avbøte konfliktene i neste planfase.

8 Kilder

Ullensaker kommune. 2018. *Levekårskartlegging i Ullensaker kommune 2018.* Ullensaker kommune