21.10 22

Oppsummering av merknader til planforslag Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6

NyeVeier

Oppdragsnr:	1350039886
Oppdragsnavn:	E16 Kongsvinger – E6
Dokument nr.:	Dok-E-007
Filnavn	Dok-E-007 Oppsummering merknader planforslag

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	20.06.2022	Første utgave	KEP/LSR/KL/ SDG/ /SAR/JNS	EOH	KKG
01	21.10.2022	Justert etter supplert høringsinnspill	KKG	EOH	KKG

Innhold

Sammendrag 4
1 Innledning 8
1.1 Om høringen 8
1.2 Om merknadsdokumentet og videre arbeid 9
1.3 Leseveiledning 9
2 Merknader fra private og næringsdrivende 11
2.1 Oppsummering av merknader 11
2.2 Kommentarer til merknadene 19
3 Merknader fra organisasjoner 57
3.1 Regionale/nasjonale organisasjoner 57
3.2 Organisasjoner i Kongsvinger 64
3.3 Organisasjoner i Sør-Odal 65
3.4 Organisasjoner i Nes 76
3.5 Organisasjoner i Ullensaker 94
3.6 Organisasjoner i andre kommuner 100
4 Merknader fra myndigheter 102
4.1 Statlige myndigheter 102
4.2 Regionale myndigheter 111
4.3 Kommuner 116
4.4 Vurdering av innsigelser 117
4.5 Oppsummering av faglige råd og anbefalinger 125
5 Alternative løsninger 130
5.1 Korridor E 131
5.2 Andre traséforslag i C-korridoren 134
5.3 Kombinasjonsalternativer F og A, tilknytning til E16 ved Slomarka 134
5.4 Andre traseforslag i A-korridoren 136
5.5 Optimalisert FN og FN10/20 136
5.6 Forslag om tunnelløsninger 137
5.7 Forslag om annen veistandard og mer bruk av eksisterende vei 141
5.8 Forslag om andre tiltak på veinettet 145
5.9 Traséforslag via Sørumsand 146
6 Medvirkning - barn og unges interesser 147
6.1 Felles ungdomsrådsmøte 147
6.2 Høringsinnspill fra ungdomsrådene og foreldres arbeidsutvalg (FAU) 147
7 Nye Veiers anbefaling og forslag til endringer av planforslaget 151
7.1 Anbefaling om videre arbeid 151
7.2 Forslag til endringer i planbestemmelsene etter høring 152
7.3 Forslag til endringer i plankartene etter høring 153
8 Vedlegg 154

Sammendrag

Denne rapporten inneholder en oppsummering av alle innkomne merknader til høringen av planforslaget og plansamarbeidets kommentarer til merknadene.

Høring av planforslag

Planforslag for ny E16 Kongsvinger-E6 lå ute til høring fra 28. januar til 25. mars 2022. Planforslaget er utarbeidet med grunnlag i utredninger etter planprogrammet (*Planprogram Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6*), som ble fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet 16. desember 2020. I høringen er det er mottatt 419 merknader til planforslaget.

Informasjon om planforslaget og alle publiserte rapporter er tilgjengelige på www.E16portalen.no.

Høringsuttalelser fra private og næringsdrivende

Det har kommet inn totalt 336 høringsuttalelser fra private og næringsdrivende til planarbeidet, disse fordeler seg med 13 fra Kongsvinger, 79 fra Sør-Odal, 182 fra Nes, 34 fra Ullensaker og 28 fra andre kommuner. Det vises et stort engasjement i høringsuttalelsene, og mange av uttalelsene er omfattende og grundige.

Uttalelsene dreier seg blant annet om:

- Støy
- Naturverdier knyttet til friluftsliv, folkehelse og naturmangfold
- Dyrka mark
- Kulturmiljø
- Trafikksituasjon og trafikksikkerhet
- Gjenbruk av allerede utbygd vei
- Samfunnsøkonomisk analyse – prissatte og ikke-prissatte konsekvenser
- Forhold til overordna planverk (kommuneplan, FNs bærekraftsmål)
- Grunnerverv
- Måloppnåelse
- Forslag til alternative løsninger

Uttalelsene fra private og næringsdrivende gir ikke noen tydelig anbefaling om valg av planalternativ. Uttalelsene er oppsummert kommunevis, og kommentert og svart ut av plansamarbeidet etter ulike tema.

Mange synspunkter fra private gjenspeiles også i høringsuttalelser fra organisasjoner.

Høringsuttalelser fra organisasjoner

Det er mottatt 63 høringsinnspill fra ulike organisasjoner. Disse fordeler seg med 9 regionale/ nasjonale organisasjoner, 4 i Kongsvinger, 15 i Sør-Odal, 25 i Nes, 9 i Ullensaker og en fra annen kommune. Et bredt spekter av organisasjoner har gitt høringsuttalelser. Disse omfatter næringslivsorganisasjoner, politiske partier/råd, miljø- og landbruksorganisasjoner, grendelag, idrettslag, velforeninger og andre.

Flere nasjonale/regionale organisasjoner mener det bør utredes/bygges vei med en lavere standard. Andre fremhever viktigheten av ny vei, men tar ikke stilling til alternativ.

Flere av organisasjonene i Kongsvinger peker på at det er viktig å få bygget ny vei, uten at det tas konkret stilling til alternativ. Det uttales også at det er viktig å unngå viktige natur-, kulturminne- og friluftslivsverdier, og Bæreia nevnes som område som bør unngås.

Høringsuttalelsene fra organisasjoner i Sør-Odal diskuterer i stor grad for og imot ulike trasealternativer gjennom kommunen, spesielt i relasjon til Skarnes. Det generelle bildet er at mange av høringsuttalelsene mener løsninger som knytter Skarnes opp mot ny vei fra Slomarka er best, og AH-korridoren nevnes som den beste løsningen av flere. Uttalelsene er delt i synet på om ny vei skal gå sør eller nord for Skarnes, men av de som tar tydelig standpunkt fremheves en nordlig løsning av flest. Flere av uttalelsene fremhever samtidig at en løsning med vei fra Slomarka må ivareta viktige hensyn knyttet til blant annet friluftsliv, landbruk, kulturminner og anlegg for barn- og unge. Et mindretall av uttalelsene mener CN-korridoren er best fordi en slik løsning i størst grad unngår eller reduserer den negative virkningen en ny vei har på disse hensynene. Flere grenderåd og grunneierlag har avgitt uttalelse og disse nevner ulemper knyttet til ny vei gjennom sitt område, og de ønsker en løsning som berører grenda i mindre grad, eller det foreslås nye alternativer/justeringer for å unngå viktige områder.

I Nes fremhever flere organisasjoner at ny vei bør bygges med en lavere standard enn firefelts motorvei med 110 km/t, eller en peker på at slikt alternativ bør utredes. Mange uttalelser vektlegger viktigheten av å bevare landbruksområder. Organisasjoner som uttrykker et synpunkt mot ny vei gjennom grender i AH- og CN- korridoren avgir uttalelser. Organisasjoner som geografisk er knyttet til AH-korridoren er mot ny vei her, det blir fremhevet at en slik veiløsning går på bekostning av bygdelivet i disse områdene, og at ny vei blir liggende på «feil sted». Flere påpeker at en vei i CN-korridoren vil skade viktige miljøkvaliteter som rekreasjonsområder, kulturminner og landbruk blant annet ved elvemøtet, og medfører støy og andre ulemper for store befolkningsgrupper. Det etterspørres grundigere utredninger av konsekvenser. Det er generell motstand mot CN-løsningen gjennom landbruksområdene og elvemøtet nord for Årnes, og en ønsker ny vei trukket vekk fra områdene ved Neskollen. Uttalelser knyttet opp mot FN-korridoren fremhever at det er viktig at ny veiløsning gir best mulig avlastning av dagens vei.

I Ullensaker er det stor grad av samstemthet i uttalelsene om at ny vei bør knyttes opp mot Nybakk, og at AH-løsningen må forkastes. Det vises blant annet til kommunestyrevedtak, konflikter for natur- og friluftsinteresser, og at det allerede er bygd ned dyrkamark i kommunen ved utbyggingen mellom Kløfta og Nybakk. Flere omtaler at ny vei bør bygges med lavere standard enn hva som er lagt til grunn, og det omtales behov for tiltak knyttet til Algarheimsvegen. Noen av uttalelsene stiller spørsmål ved prosjektets målsettinger og vektleggingen av disse.

Høringsuttalelser fra myndigheter

Det har kommet inn 15 høringsuttalelser fra myndigheter og kommuner, og det er fremmet innsigelser til alle planalternativer som har vært ute på høring. Statlige og regionale myndigheter har i tillegg en rekke faglige råd og anbefalinger til planarbeidet.

Innlandet fylkeskommune, Viken fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet, Statsforvalteren i Oslo og Viken, Statens vegvesen, Direktoratet for mineralforvaltning, Nord-Odal kommune og Forsvarsbygg har alle innsigelser som går på ett eller flere av planalternativene eller gjennomførte utredninger. Dette er knyttet til:

- Forholdet til tidligere planarbeid og finansieringsplan for E16 (Innlandet fylkeskommune).
- Gjennomføring av samfunnsøkonomisk analyse og detaljeringsgrad i utredningen (Statsforvalteren i Innlandet).
- Hensyn til samfunnsøkonomi (Statens vegvesen, gjelder planalternativ AH).
- Ikke er i tråd med overordnede føringer for samordnet areal- og transportplanlegging (Viken fylkeskommune).
- Manglende utredning av konsekvenser for grusforekomst ved Spigset (Direktoratet for mineralforvaltning, gjelder planalternativ FN31).
- Manglende utredning av konsekvenser for lokalsamfunn i Odal (Innlandet fylkeskommune og Nord-Odal kommune).
- Konsekvensutredning av naturmangfold (Statsforvalteren i Innlandet, gjelder planalternativ CN).
- Manglende utredning av konsekvenser for Kløftakrysset inkludert Algarheimsvegen (Statens vegvesen).
- Manglende utredning av kombinasjonsalternativ AH og F (Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune).
- Manglende optimalisering av alternativ i korridor FN (Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og Viken fylkeskommune).
- Manglende optimalisering for å redusere beslag av dyrka mark (Statsforvalteren i Oslo og Viken, gjelder planalternativ AH og FN).
- Manglende optimalisering av kryss/kryssplassering (Statsforvalteren i Innlandet, gjelder planalternativ AH og FN31 nord og vest for Skarnes, og Statsforvalteren i Oslo og Viken, gjelder planalternativ CN).
- Manglede utredninger av konsekvenser for lokalveinettet (Statsforvalteren i Innlandet og Viken fylkeskommune, gjelder planalternativene i korridor AH og CN).

Direktoratet for mineralforvaltning, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Innlandet, Statsforvalteren i Oslo og Viken, Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune har fremmet innsigelser som konkret berører kommunedelplanens bestemmelser og plankart. En del av innsigelsene til planens bestemmelser omhandler enkelte av planalternativene, mens de resterende gjelder generelt og er uavhengig av planalternativ.

Innsigelser til plankartet omhandler konkrete forhold ved utformingen av i enkelte av alternativene, og omfatter:

- Innsigelse fra Innlandet fylkeskommune om at alternativ CN40 kommer i nærføring med viktige kulturminner ved Fulu.
- Viken fylkeskommune som har innsigelse til at planalternativ CN kommer i konflikt med viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier ved Nestangen.

Høringsuttalelser fra barn og unge

Den 9. mars 2022 gjennomført et felles ungdomsrådsmøte om ny E16 for ungdomsrådene i Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Ullensaker. I møtet deltok også politikere, Nye Veier og

fagpersoner fra kommunene. Formålet med møtet var å gi ungdomsrådene kunnskap om planforslaget og motivere til å gi innspill i høringen.

Tre ungdomsråd har avgitt høringsinnspill til planforslaget. To FAU[1]-utvalg har også avgitt høringsinnspill.

Kongsvinger ungdomsråd ber om det alternativet som i størst mulig grad gagner barn og unge i Kongsvinger på en positiv måte blir valgt. De fremhever at viktige områder for barn og unge i kommunen skjermes så godt som mulig, og er særlig opptatt av å bevare Bæreia som friluftsområde. Ungdomsrådet er også bekymret for trafikk og støy gjennom Kongsvinger sentrum og er opptatt av støyskjerming. Ungdomsrådet mener CN40 er det beste alternativet, fordi alternativet gjenbruker deler av allerede utbygd vei og i mindre grad berører viktige områder for barn og unge.

Sør-Odal barne- og ungdomsråd er opptatt av trafikksikkerhet langs dagens E16 og lokalveier og fremhever særlig Os-brua som lite trafikksikker. De ønsker å få trafikk bort fra Skarnes sentrum. Barne- og ungdomsrådet ber om Sør-Odal Idretts og aktivitetspark flyttes nærmere skoleområde dersom det blir berørt av ny vei. Naturverdier er viktig for barn og unge i kommunen, og barne- og ungdomsrådet mener at veien må tilpasses landskapet og ta minst mulig dyrka mark og natur. De er særlig bekymret for at veibelysning vil ødelegge opplevelsen av å være i naturen og gi negative konsekvenser for dyrelivet.

I Ullensaker ungdomsråd mener flertallet at planalternativ CN er det beste alternativet for ny E16. Ungdomsrådet mener det gir kortest transportstrekning for tungtransport og pendlere via Kongsvinger mot Oslo. Ungdomsrådet mener at planalternativ CN sparer viktige friluftsområder, og i størst grad bidrar til økt trafikksikkerhet for de som bor langs dagens E16. Ungdomsrådet mener videre at det er en fordel å gjenbruke den eksisterende delen av E16 mellom Kongsvinger og Slomarka, og mener derfor at planalternativ FN er et aktuelt alternativ.

De to FAU-utvalgene som har avgitt høringsuttalelser ligger i Sør-Odal. Utvalgene er opptatt av at viktige oppholdsarealer for barn og unge skjermes fra ny vei, og at ny E16 må legges et sted som ikke forringer barnas oppvekstmiljø. De peker på at dagens trafikksituasjon med E16 gjennom Skarnes ikke er ideell, og ber om at barns oppvekstmiljø må gå foran trasévalg for næringslivet og tungtransporten.

Nye Veiers anbefaling etter høringen

Medvirkningsprosessen har ført til at det vurderes to nye alternativer: En kombinasjon av planalternativ AH og planalternativ FN, og en E-korridor nordøstover fra Årnes. Disse vurderingene vil være gjennomført i løpet av juni 2022.

Nye Veier anbefaler etter høringen å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN.
På bakgrunn av høringen foreslår Nye Veier endringer i planbestemmelsene og i plankartet.

Flere av myndighetenes innsigelser må løses ved videre dialog mellom kommunene ved det interkommunale plansamarbeidet for E16 Kongsvinger-E6, respektive myndighet og Nye Veier.

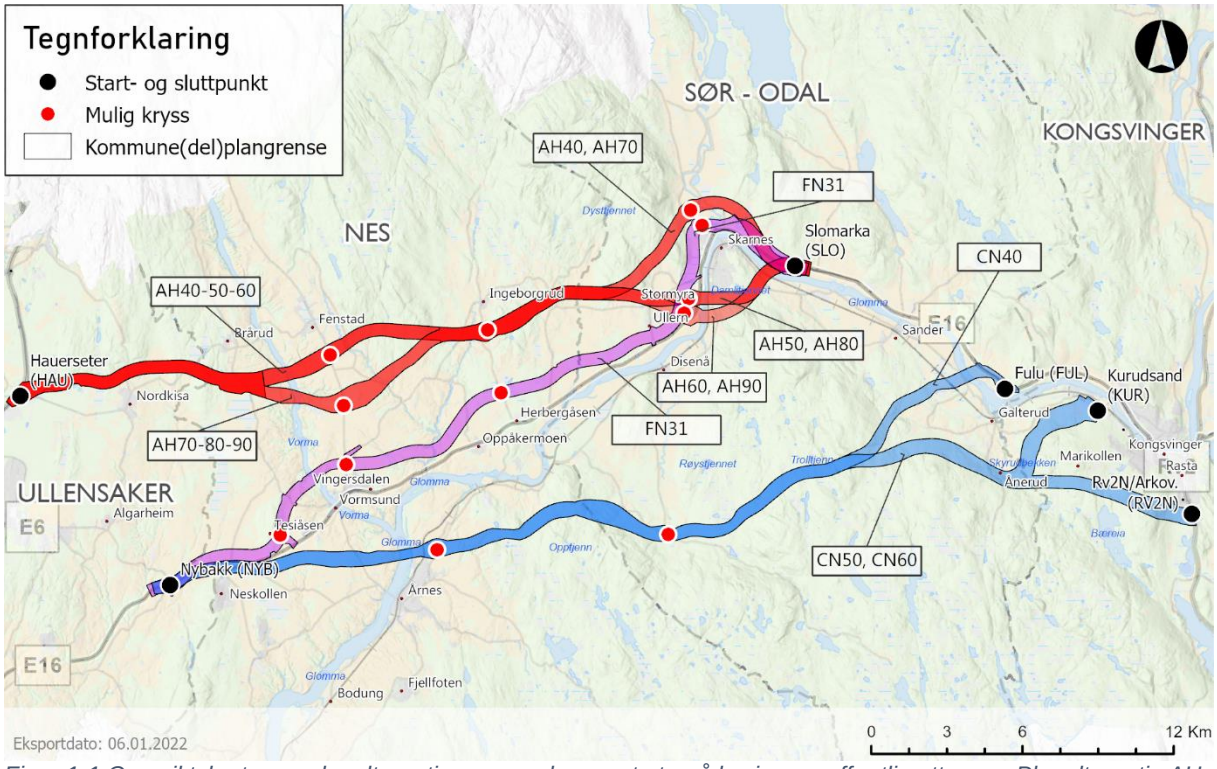
[1] FAU står for foreldrerådets arbeidsutvalg

1 Innledning

1.1 Om høringen

Planforslag for ny E16 Kongsvinger-E6 lå ute til høring fra 28. januar til 25. mars 2022. Planforslaget er utarbeidet med grunnlag i planprogrammet (*Planprogram Kommunedelplan E16 Kongsvinger–E6*), som ble fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet 16. desember 2020.

Planforslag for ny E16 Kongsvinger-E6 består av tre planalternativ; planalternativ AH, FN og CN, illustrert i figuren under:



Figur 1-1 Oversiktskart over planalternativene som har vært ute på høring og offentlig ettersyn. Planalternativ AH er markert med rød farge, planalternativ CN er markert med blå farge og planalternativ FN er markert med lilla farge.

Det er gjennomført folkemøter i alle de fire kommunene, der kommunene og Nye Veier informerte om planforslaget og hvordan man kunne gi innspill til planarbeidet, og svarte på spørsmål fra innbyggerne. Folkemøtene ble gjennomført delvis fysisk og delvis digitalt. Det ble også gitt tilbud om kontordag i hver kommune, der innbyggere, lag og foreninger og andre kunne avtale tid for å stille spørsmål om planforslaget til kommunene og Nye Veier.

Det er mottatt 419 merknader til planforslaget. Merknadene har i første rekke kommet inn gjennom www.e16portalen.no, men også noen gjennom e-post. Det har kommet høringsuttalelser fra kommunale, regionale- og statlige myndigheter, lag og organisasjoner, politiske partier samt privatpersoner.

1.2 Om merknadsdokumentet og videre arbeid

Denne rapporten inneholder en oppsummering av alle innkomne merknader til høringen av planforslaget og plansamarbeidets kommentarer til merknadene (kapittel 2-6). «Plansamarbeidet» referer i dokumentet til kommunene i Interkommunalt samarbeid og Nye Veier.

Nye Veier anbefaler at det ikke gås videre med AH- og FN-alternativet. Dette begrunnes i den gjennomførte konsekvensutredningen og på bakgrunn av gjennomført høring. Anbefalingen er nærmere omtalt i kapittel 7. Her omtales også Nye Veiers forslag til endringer i bestemmelser og plankart som følge av innspillene til høringen.

På bakgrunn av høringen vurderes to nye alternativer: En kombinasjon av planalternativ AH og planalternativ FN, og en E-korridor nordøstover fra Årnes. Vurderingene gjøres med utgangspunkt i drøftinger og vedtak i styremøter i det interkommunale plansamarbeidet (IKP) etter at høringen ble avsluttet, det vil si i møter 6. april og 23. mai 2022. Vurderingene er forventet å foreligge i løpet av juni 2022.

Kommunene i IKP har foreløpig ikke tatt stilling til hvilke alternativer kommunene mener det er grunnlag for å sile ut etter høringen. Dette vil kommunene ta stilling til i videre prosess.

Kommunene avventer vurderinger av en kombinasjon mellom korridorene FN- og AH-alternativet og et E-alternativ.

Kommunale, regionale og statlige myndigheter har fremmet innsigelser til alle planalternativene som har vært ute på høring, totalt 28 innsigelser. Videre oppfølging og arbeid med å løse innsigelser vil gjøres gjennom videre dialog mellom kommunene ved det interkommunale plansamarbeidet, respektive myndigheter og Nye Veier.

1.3 Leseveiledning

Denne rapporten omfatter en oppsummering av alle innkomne merknader til høring av planforslag og plansamarbeidets kommentarer til merknadene. Merknadene er gruppert i merknader fra private og næringsdrivende, organisasjoner, og myndigheter. Barn og unges interesser er omtalt i et eget kapittel. Basert på høringen gir Nye veier sin anbefaling til videre arbeid.

Begrepet «plansamarbeidet» er brukt gjennomgående i denne rapporten. Plansamarbeidet består av de fire kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger, og Nye Veier.

Etter en kort innledning, er rapporten inndelt i følgende kapitler:

Kapittel 2 Merknader fra private og næringdrivende
Merknadene er oppsummert kommunevis for hver av kommunene innenfor planområdet. Oppsummeringen gjengir hovedpunktene hva private og næringsdrivende i den gjeldende kommunen har gitt merknader om. Det har også kommet merknader fra private og næringsdrivende i andre kommuner, og disse er oppsummert i kapittel 2.1.5. I kapittel 2.2 har

plansamarbeidet gitt sine kommentarer til merknadene. Kommentarene er gruppert på temaer.

Kapittel 3 Merknader fra organisasjoner
Det er gitt et sammendrag av hver av merknadene som er gitt av organisasjoner, og plansamarbeidet har gitt sine kommentarer til hver av disse. Organisasjonene er gruppert geografisk; regionale/nasjonale og for hver kommune.

Kapittel 4 Merknader fra myndigheter
Det er gitt et sammendrag av hver av merknadene som er gitt av myndigheter, og plansamarbeidet har gitt sine kommentarer til hver av disse. Myndighetene er gruppert med statlige, regionale og kommunale myndigheter. Myndighetene kan ha innsigelser til samme tema, og i kapittel 4.4 er det gjort en samlet vurdering av innsigelsene, fordelt på innsigelser til planalternativ og gjennomførte utredninger, til planbestemmelsene og til plankartene. Myndighetenes faglige råd og anbefalinger for videre planlegging er samlet og oppsummert i kapittel 4.5.

Kapittel 5 Alternative løsninger
I dette kapitlet er det samlet innspill om alternative løsninger; andre traséforslag, andre korridorer, optimalisering av planalternativene, annen veistandard og andre tiltak på veinettet. Forslagene er oppsummert, og plansamarbeidet har gitt sine kommentarer til løsningsforslagene.

Kapittel 6 Medvirkning - barn og unge
Prosjektet har et spesielt fokus på medvirkning blant barn og unge. Høringsinnspill fra ungdomsrådene, skoler og barnehager er samlet i eget kapittel. Hvert innspill er oppsummert og plansamarbeidet har gitt sine kommentarer til hver av disse.

Kapittel 7 Nye Veiers anbefaling og forslag til endringer av planforslaget
I dette kapitlet gir Nye Veier sin anbefaling til endringer i planbestemmelser og plankart etter høringen.

Informasjon om planforslaget og alle publiserte rapporter er tilgjengelige på www.E16portalen.no.

2 Merknader fra private og næringsdrivende

2.1 Oppsummering av merknader

2.1.1 Private og næringsdrivende i Kongsvinger

I Kongsvinger kommune har det kommet 13 merknader til høring av planforslaget fra private og næringsdrivende. Næringsdrivende omfatter stedbunden næring (grusforretning og landbruksvirksomheter) og ikke-stedbundet næringsliv.

Flere mener planlegging og diskusjoner rundt trasévalg har pågått i lang tid, og ønsker at det blir tatt en beslutning nå slik at ny vei kan bli bygget. Det er også kommentert at Nye Veier ikke burde ha anbefalt alternativ før høringen. En kommentar er kritisk til målsettingene for prosjektet og mener disse bør endres. Noen merknader omhandler premissene for planleggingen og det er kommentert at veistandard burde vært avklart i forkant av planarbeidet og også at lavere fartsgrense (90 km/t) legges til grunn for videre planlegging. Det er også kommentert at korridorene er for brede og i stedet burde vært 40-60 meter.

Følgende hovedtema er i hovedsak berørt av merknadene og er nærmere belyst i kap. 2.2:

- Mål for prosjektet (kap. 2.2.1)
- Planprosess (kap. 2.2.2)
- Veistandard (kap. 2.2.1, 2.2.2 og 5.7)
- Støy- og luftforurensning (kap. 2.2.3)
- Trafikk, trafikksikkerhet og avlastning (kap. 2.2.4 og 2.2.17)
- Friluftsliv, nærmiljø, rekreasjon, folkehelse (kap. 2.2.5 og 2.2.15)
- Naturmangfold, vilt (kap. 2.2.7)
- Virkning på næringsutvikling (kap. 2.2.14)
- Korridorvalg, alternativer, tunnelløsninger (kap. 0)
- Grunnerverv, erstatninger, avbøtende tiltak (kap. 2.2.13)

Nedenfor oppsummeres det kort de delene av merknadene som i stor grad er geografisk forankret. Øvrige tema er nærmere belyst i kap. 2.2.

<u>Planalternativ AH</u>
Noen av merknadene kommenterer planalternativ AH og det er delte meninger. Det kommenteres at AH er gunstig for trafikk mot Hamar/Eidsvoll og også at det er viktig å gjenbruke dagens E16 mellom Kongsvinger og Slomarka. Annen merknad er at planalternativ AH ikke burde vært lagt fram fordi Ullensaker kommune har vedtatt alternativet som uaktuelt.

<u>Planalternativ CN</u>
Flere mener at E16 fortsatt bør gå forbi Skarnes, at dagens E16 mellom Kongsvinger og Slomarka må gjenbrukes, og at planalternativ CN ikke betjener hele området godt nok. Av disse grunnene mener flere at planalternativ CN ikke er aktuell.

Planalternativ CN, variant CN60, har en tofeltsvei til Kurudsand og en tofeltsvei til rv. 2 nord ved Rasta. Flere påpeker viktigheten av det bynære friluftsområdet Bæreia, og ønsker ikke variant CN60 da forbindelsen mot rv.2 nord vil berøre området. Det har også kommet

merknader fra grunneiere ved rv.2 nord som bemerker at variant CN60 båndlegger eiendommer som er avsatt til næring i kommuneplanens arealdel, og disse ber om at det ikke gås videre med alternativet. Næringsdrivende ved Kurudsand ønsker ikke variant CN50/60 da forbindelsen mot Kurudsand vil gjøre inngrep på deres eiendommer. Andre merknader påpeker at det er positivt at variant CN60 leder trafikk utenom Kongsvinger sentrum.

Det blir stilt spørsmål ved om det er vurdert tiltak for å lede trafikken utenom Kongsvinger sentrum og Rasta ved variant CN40.

Planalternativ FN
En vurderer alternativ FN20 som den beste løsningen for regionen. Alternativet er utredet, men ikke fremmet som planforslag. Videre at alternativ FN20 bør forbedres ved at tunnel sør for Skarnes forlenges for å unngå miljøforstyrrelser på Skarnes.

Innspill om andre løsninger
Det er gitt innspill om at en god løsning er utredet tidligere; tunnel fra siste rundkjøring før Kongsvinger og sørover mot Føskesjøen langs rv.2, og at denne løsningen unngår inngrep i Bæreia og sparer Kongsvinger for gjennomgangstrafikk.

2.1.2 Private og næringsdrivende i Sør-Odal

I Sør-Odal kommune har det kommet 79 merknader til høring av planforslaget fra private og næringsdrivende.

Det generelle inntrykket er at meningene i Sør-Odal er delte. Mange tar opp gjenbruk av eksisterende E16 Kongsvinger-Slomarka. Noen innspill peker på CN som det beste alternativet for å øke bokvaliteten på Skarnes ved å fjerne gjennomgangstrafikken, miljø- og støyproblemer. Andre innspill peker på AH som det beste alternativet for næringslivet og innbyggerne i Skarnes og omegn, og at CN berører sammenhengende arealer med dyrket mark og store skogsområder. Flere peker også på en kombinasjon av FN og AH for å benytte allerede bygd E16 samtidig som man får lagt om trafikken utenfor Skarnes sentrum.

Følgende hovedtema er i hovedsak berørt av merknadene og er nærmere belyst i kap. 2.2:

- Måloppnåelse (kap. 2.2.1)
- Klima- og bærekraftsmål (kap. 2.2.16)
- Trafikk, avlastning, trafikksikkerhet, tungtransport og syketransport (kap. 2.2.4 og 2.2.17)
- Støy og luftforurensning (kap. 2.2.3)
- Samfunnsøkonomi, nytte (kap. 2.2.12)
- Landskap (kap. 2.2.6)
- Tettsted; nærmiljø, rekreasjon, barn og unge, eldreomsorg, helsetjenester, idrettsanlegg, folkehelse og livskvalitet (kap. 2.2.15)
- Bygdeliv; friluftsliv, skogsområder og dyreliv (kap. 2.2.5)
- Naturmangfold (kap. 2.2.7)
- Kulturminner (kap. 2.2.6)

- Dyrka mark, landbruk (kap. 2.2.9)
- Virkning på tettsted og bygdeutvikling, stedsutvikling, bo- og arbeidsmarked næringsutvikling, arbeidsplasser (kap. 2.2.14)
- Grunnforhold (kap. 2.2.10)
- Grunnerverv, teigoppsplitting (kap. 2.2.13)
- Veistandard og tiltak på eksisterende vei (kap. 2.2.1, 2.2.2 og 5.7)
- Korridorvalg, alternativer, tunnelløsninger og kryssplassering. (kap. 2.2.11 og kap. 0)

Nedenfor oppsummeres det kort de delene av merknadene som i stor grad er geografisk forankret. Øvrige tema er nærmere belyst i kap. 2.2.

Planalternativ AH
Det generelle inntrykket er at mange er delte i meningene om AH og de ulike variantene ved Skarnes. Flere peker på at variantene sør for Skarnes har mange negative konsekvenser for miljø, naturmangfold, friluftsliv, nærmiljø, boliger og beslag av dyrket mark. Variant nord for Skarnes vil gi konsekvenser for et område med blant annet skoler, institusjoner, barnehage og Sør-Odal idretts- og aktivitetspark (SIAP). AH gjennom Sør-Odal legger til rette for en økning av trafikk gjennom og i umiddelbar nærhet til kommunesentrum og områder med høy boligtetthet.

Andre ønsker en av variantene ved Skarnes fordi de mener det er viktig at ny vei legges i nærheten av Skarnes tettsted, både med hensyn til innbyggerne der samt næringsliv i regionen. Dersom veien legges langt fra Skarnes, vil ikke innbyggerne få noe nytte av ny vei. Et planalternativ AH med kryss nord for Skarnes vil bedre hensynta trafikk til og fra fv.24.

Planalternativ CN
Det generelle inntrykket er at mange er delte i meningene om CN. Flere peker på at CN gir lite nytte for næringslivet og vekstplaner i kommunen samt for Nord-Odal. Med CN blir det mye resttrafikk på dagens E16, og sammenhengende skogområder og friluftslivsområder berøres. Flere peker på at CN tar mye matjord.

Andre anbefaler å gå videre med CN, for å ivareta lokal folkehelse og trivsel, øke bokvaliteten på Skarnes ved å fjerne gjennomgangstrafikken og miljø- og støyproblemer knyttet til dagens E16 gjennom Skarnes. For å sikre gode rammebetingelser for næringslivet er en god påkobling til ny vei helt avgjørende.

Noen ønsker at kryssingen av Glomma flyttes fra Fulu til Slomarka og at veien kobler seg på CN, eventuelt en trasejustering som hensyntar boligbebyggelse.

Planalternativ FN
Flere mener FN er det mest fornuftige planalternativet, grunnet allerede etablert firefeltsvei, bører minst mulig natur og påkoblingen på fv. 24 på grunn av gjennomgangstrafikken. Noen peker på at traseen bør ferdigstilles med noen justeringer rundt Skarnes for utvikling av sentrum og videre utvikling av næringsparken på Slomarka.

Andre peker på at FN med firefeltsvei ikke bør bygges nær/gjennom sentrum av Skarnes der det bor flest folk og det ligger institusjoner for barn/ungdom og eldre. Det må være fokus på

mer bo- og miljøkvaliteter i Skarnes sentrum samt sårbare grupper. Noen påpeker også fokuset på kvikkleire i korridoren, flomforhold, at dyrket mark må vernes, og at idrettsanlegget på SIAP er viktig for alle aldersgrupper. Noen viser til at FN sør for Skarnes vil påvirke et viktig nærfriluftsområde og områder med høy boligtetthet sør i Skarnes.

Svært mange av innspillene om kombinasjonsalternativer foreslår at veien går fra Slobrua, over Glomma med vei sør for Skarnes sentrum og i tunnel/bro over Glomma og deretter kobler seg på FN mot Nybakk. Noen viser til at FN sør for Skarnes vil påvirke et viktig nærfriluftsområde og områder med høy boligtetthet sør i Skarnes.

2.1.3 Private og næringsdrivende i Nes

I Nes kommune har det kommet 182 merknader til høring av planforslaget fra privatpersoner og næringsdrivende. Enkelte merknadsgivere har registrert flere merknader, for eksempel i forbindelse med opplysninger/registreringer av miljøverdier. Næringsdrivende omfatter stedbunden næring (landbruksvirksomheter) og ikke-stedbundet næringsliv.

Mange av innspillene tar opp behovet for å gjøre noe med dagens situasjon gjennom avlastning av eksisterende vei. Totalt sett er det et mindre antall av merknadene som ytrer direkte støtte til ett av planalternativene. Mange viser til nødvendigheten av tiltak og understreker samtidig behovet for å se på omfanget av arealinngrep i et naturmangfolds- og bærekraftsperspektiv. Innspillene går på tilpasning, standardvurdering og arrondering av eiendom/erstatningsjord, og behov for støytiltak. Behovet for tiltak som reduserer barrierevirkninger og sikrer ferdsel for gående, syklende, vilt, samt hensyn til drift av landbrukseiendommer og skog blir fremhevet av mange.

Mange av merknadene ytrer motforestillinger/bekymringer til ett eller flere av planalternativene som har vært hørt, i form av synspunkter om konsekvenser for nærmiljøet de har interesser i. Dette er spesielt tydelig for planalternativene AH og CN. For planalternativ FN er dette mer blandet, og viktigheten av at det faktisk bygges ny vei synes å veie tyngre og flere støtter et alternativ i FN-korridoren.

Følgende hovedtema er i hovedsak berørt av merknadene og er nærmere belyst i kap. 2.2:

- Samfunnsmål, delmål (kap. 2.2.1)
- Kommunale og regionale planer, statlige føringer og mål (kap. 2.2.1)
- Klima- og bærekraftsmål, energibruk (kap. 2.2.16)
- Planprosess (kap. 2.2.2)
- Metode for utredning (kap. 2.2.2)
- Trafikk, prognoser, avlastning og trafikksikkerhet (kap. 2.2.4 og 2.2.17)
- Støy/støv/lys- og luftforurensning (kap. 2.2.3)
- Samfunnsøkonomi, nytte/kostnadsanalyse, budsjettvirkning (kap. 2.2.12)
- Landskap, visuell virkning (kap. 2.2.1 og 2.2.6)
- Tettsted; nærmiljø, rekreasjon, folkehelse, identitet, læringsmiljø (kap. 2.2.5 og 2.2.15)
- Bygdeliv; friluftsliv, jakt, fiske, folkehelse (kap. 2.2.5 og 2.2.15)
- Naturmangfold, vilt (kap. 2.2.7)
- Vannmiljø, vannressurslovgivning (kap. 2.2.8)

- Kulturminner (kap. 2.2.6)
- Dyrka mark, landbruk, mat- og matsikkerhet, landbruksnæring (kap. 2.2.9 og 2.2.14)
- Virkning på tettsted og bygdeutvikling, næringsutvikling, handel og turisme (kap. 2.2.14)
- Grunnforhold, anleggsgjennomføring (kap. 2.2.10)
- Grunnerverv, erstatninger, teigoppsplitting, avbøtende tiltak (kap. 2.2.13)
- Veistandard, samordning med andre transportmidler (kap. 2.2.1, 2.2.2, 2.2.12 og 5.7)
- Trafikksikkerhet, tiltak på eksisterende vei (kap. 2.2.17)
- Korridorvalg, alternativer, tunnelløsninger, kryssplassering. (kap. 2.2.11 og kap. 0)

Nedenfor oppsummeres det kort de delene av merknadene som i stor grad er geografisk forankret. Øvrige tema er nærmere belyst i kap. 2.2.

Planalternativ AH

Merknadene knytter seg i stor grad til bygdesamfunnene Fenstad (Vormadalen) og Skogbygda (Ingeborgrud, Togstad mv.), og hvordan en ny i vei i planalternativ AH oppfattes å berøre disse bygdene. De aller fleste som gir merknad i høringen er opptatt av disse bygdene og deres kvaliteter, ivaretakelse av natur-, kultur- og friluftsområder, opprettholdelse og videreutvikling av velfungerende bygdesamfunn, og at ny vei i dette område vil ødelegge slike kvaliteter.

For Fenstad fremheves av mange Vormadalen som viktig kulturlandskapsområde (KULA) med potensiale for næringsutvikling og turisme knyttet til kultur, natur, landbruk og landskap. Området har aktive gårdbrukere, store gårder med lang historie og intakte husmannsplasser. Flere skriver at en ny vei vil dele bygda og ødelegge mye av bygdas egenverdi som i stor grad ligger i mangfold av kulturmiljøer. Enkelte framhever at ny vei må legges sentralt i kommunen slik at vekst kan skje der. Flere viser til viktige verdier og registreringer av kulturminner og naturverdier. Det skilles i liten grad mellom alternativene (sørlig og nordlig Vormakrysning) i uttalelsene.

For Skogbygda fremheves det av mange at ny vei vil være en barriere – dele bygda i to, både for lokalsamfunnet og for dyr. Skogbygda er et stille sted, uten støy, flere skriver at de har flytta hit på grunn av stillhet, nærhet til natur, interesse for friluftsliv, jakt og fiske. Mange av kvalitetene til bygda er knytta til dette, ny vei vil ødelegge bygda som fortsatt er et velfungerende samfunn med skole, barnehage og butikk. Flere viser til viktige verdier og registreringer av viktige turområder, kulturminner og naturverdier. De viser også til at ny vei bør legges i et område som allerede har støy/er påvirket av trafikk. Enkelte er bekymra for en kombinasjonsløsning av planalternativ AH og FN.

Planalternativ CN

Merknadene som er gitt grupperer seg særlig omkring de to tettstedene Årnes og Neskollen, og på begge steder er det bekymringer for negative virkninger av ny vei som dominerer merknadene.

For Årnes sitt vedkommende dominerer merknader om hvordan veien krysser Glomma på bru, med støyvirkninger mot bebyggelse og friluftsområder, ødeleggelse/oppsplitting av mye

brukte og tilrettelagte friluftsområder langs Glomma nord for Årnes (Høieparken mv.), elvemøtet med unike kulturminne- og kulturlandskapsverdier med nasjonal betydning, naturmangfoldverdier, synlighet og visuell påvirkning. Flere omtaler også at kryssing av Glomma ved elvemøtet vil rokke ved Nes kommune sin identitet. Konsekvensene planalternativ CN vil ha for landskapet omkring elvemøtet og kirkeruinene ved Nestangen blir fremhevet av mange.

Elvestien langs Glomma er et viktig nærfriluftsområde og turmål. Det påpekes at Høieparken og området langs Glomma er det eneste friluftsområdet tilgjengelig fra Årnes uten bil. Mange ønsker mer utredning av blant annet støyvirkninger; at det er vanskelig å skjerme støy fra bru, støy som bærer godt over vann, at mange flere blir påvirket av støy enn de som ligger i gul eller rød støysone. Det vises i denne sammenheng også til at varig veitrafikkstøy kan gi negative helsevirkninger ved lavere støynivåer, at svært mange kan bli berørt av denne type støy i Årnes og at utredningen ikke forholder seg til nyere forskning. Det etterlyses også støyutredning som viser påvirkning på friluftsområder og «stille» områder. Flere kommenterer at ny vei i dette området bryter med en rekke kommunale planer og den generelle samfunnsutviklingen i Nes og Årnes. Det mangler sammenheng mellom vedtatte planer og forslag til kommunedelplan, herunder plassering av blant annet skoler og utbyggingsområder for bolig og næring. Nordlige deler av Årnes har størst nærhet til skoler og barnehager. Flere er bekymret for trafikale virkninger på veinettet i Årnes og at planalternativ CN er det alternativet som avlaster dagens E16 i minst grad.

Mange av bekymringene som ytres i Årnes om støy og luftforurensning gjentas også i merknader fra området ved Neskollen og andre deler langs planalternativ CN. Privatpersoner på Neskollen fremhever blant annet at Neskollen ligger på en høyde som er vanskelig å skjerme for støy, og at ny vei blir liggende nært opp mot idrettsanlegg, skole og barnehage. Svevestøv er også nevnt. De har et aktivt idrettslag i rask vekst. Barrierevirkning av ny vei vil gjøre det vanskeligere å nå friluftsområder og tilbud som ligger på motsatt side av ny vei, og det er derfor behov for flere underganger/kryssingspunkter i dette området.

En del merknader omtaler vanskelig grunnforhold, spesielt i områdene vest for Glomma. Det fremheves mindre kunnskap om grunnforholdene i CN enn i FN, at dette er mangelfullt utredet og at kunnskapsgrunnlaget er for lite til å kunne velge alternativ. Flere omtaler også at påvirkningen som CN vil gi ved å splitte et område med store gårdsbruk og god jord, og det stilles spørsmål ved virkning av kryssplassering nord for Årnes. Det er også gitt innspill om påvirkning på biologisk mangfold i skogteiger og raviner i CN mellom Nybakk og Årnes.

<u>Planalternativ FN</u>
Merknadene som knytter seg til planalternativ FN sprer seg ganske jevnt utover planalternativet gjennom Nes. Omfanget av merknader knyttet til planalternativ FN er totalt sett noe mindre enn for planalternativ AH og CN.

Ganske mange av de som har gitt merknad i området Neskollen kommenterer at de skulle ønske en vei som ligger lengre unna Neskollen, men samtidig er FN bedre enn CN. Argumentene mot FN i dette området er ellers i hovedsak de samme som argumentene mot CN.

Det påpekes av flere at grunnforholdene i FN er komplekse, og det advares mot kvikkleire og bekymringer rundt anleggsgjennomføringen særlig i de vestlige deler av kommunen. Det fremheves også av enkelte stort omfang av god landbruksjord som bygges ned, grunnervervsspørsmål knyttet til teigoppsplitting og erstatning for langvarig båndlegging.

Det som i første rekke skiller merknadene i FN fra AH og CN er et mye mindre omfang av synspunkter om at ny vei vil ødelegge en eller flere miljøkvaliteter som ansees uerstattelig eller ha høy verdi for lokalbefolkningen. I en ganske stor andel av merknadene pekes det tvert imot på FN som den beste løsningen. Dette begrunnes delvis med at det er ulemper knytta til dagens vei som en i størst mulig grad ønsker å få avlasta, delvis med at det nå er viktig å komme i gang, delvis med fravær av verdifulle områder som ødelegges, delvis at dette er det alternativet som i størst grad bygger opp under samfunnsutviklingen i lokalsamfunnet. Samtidig påpekes det av mange som ønsker ny vei i FN/FN31 at det bør vurderes lavere standard, delvis for å unngå landbruksjord og kvikkleireområder, delvis for å redusere støy. Det pekes på standard som i de allerede bygde parsellene, eller en 90 km/t løsning/0+.

2.1.4 Private og næringsdrivende i Ullensaker

I Ullensaker kommune har det kommet 34 merknader til høring av planforslaget fra private og næringsdrivende. Næringsdrivende omfatter stedbunden næring (landbruksvirksomheter) og ikke-stedbundet næringsliv.

En stor del av merknadene ytrer bekymringer og/eller motforestillinger og i Ullensaker gjelder dette særlig planalternativ AH. Flere av merknadene viser til det politiske vedtaket i kommunen om at ny E16 må kobles til dagens E16 ved Nybakk, og flere har innspill til løsninger ved Nybakk.

Følgende hovedtema er i hovedsak berørt av merknadene og er nærmere belyst i kap. 2.2:

- Friluftslivsverdier, særlig i områder rundt Nordkisa, blant annet knyttet til tur, idrett og jakt (kap. 2.2.5)
- Naturverdier, hensyn til vilt (kap. 2.2.7)
- Dyrka mark og landbruksdrift (kap. 2.2.9)
- Bomiljø og bokvalitet, folkehelse (kap. 2.2.5 og 2.2.15)
- Gjenbruk av allerede utbygd E16 (kap. 2.2.4, 2.2.12, 2.2.17 og kap. 0)
- Støy, behov for støytiltak og sumvirkning av støy fra ny vei, jernbane og flyplass (kap. 2.2.3)
- Politiske vedtak i Ullensaker kommune om å koble ny E16 til Nybakk (kap. 2.2.1 og 2.2.2)
- Drikkevannsbrønner og grunnvann (kap. 2.2.13)
- Planprosess og medvirkning (kap. 2.2.2)
- Ønske om utredning av mindre omfattende veitiltak (smalere vei, punkttiltak) (kap. 0, 5.7)

Nedenfor oppsummeres det kort de delene av merknadene som i stor grad er geografisk forankret. Øvrige tema er nærmere belyst i kap. 2.2

Planalternativ AH
Merknadene knytter seg i stor grad til tettstedet Nordkisa og nærområdene rundt, og hvordan en ny i vei i planalternativet AH oppfattes å berøre tettstedet. De aller fleste som gir merknad i høringen er opptatt av kvaliteter i området rundt Nordkisa, ønsker ivaretakelse av natur- og friluftsområder og at disse kvalitetene er viktig for folkehelse og bomiljø i området. Flere påpeker at områdene ikke bare er viktige for de som bor rett ved, men for hele Ullensaker kommune. Det er flere som har bekymringer for støy fra ny E16 og for summen av støykilder (jernbane, E6 og flyplass). Noen av merknadene dreier seg om landbrukshensyn, drift av gårdsbruk, beslag av dyrka mark og skogbruksinteresser i området.

Planalternativ CN og FN
Det er få høringsuttalelser som går direkte på planalternativ CN og FN i Ullensaker kommune, men mange kommenterer gjenbruk av trasé fra Nybakk i sine merknader. Det er kommet inn enkelte uttalelser fra grunneiere i området i/nært inntil korridoren for planalternativet, og fra enkelte som er bekymret for økt trafikk i områder rundt Nybakk og langs fv. 174 Algarheimsvegen. Tema i uttalelsene er behov for støyskjerming og valg av planalternativ FN som vurderes å gi minst inngrep ved Nybakk. Noen merknader kommenterer at FN31 er mest optimalisert for å redusere beslag av dyrka mark og hensyntar videre drift av landbrukseiendommer ved Nybakk best.

2.1.5 Øvrige merknader fra private (innbyggere i andre kommuner/ikke kommunespesifikk)

Det har kommet 28 merknader til høring av planforslaget fra private og næringsdrivende som bor i andre kommuner enn de fire som er direkte berørt av planforslaget, eller som bor i en av de berørte kommunene og har kommentarer til forhold i flere kommuner.

Noen av merknadene ytrer støtte til, eller motforestillinger til de ulike planalternativene. Det er ulike meninger om hvilket planalternativ som er det foretrukne.

Følgende hovedtema er i hovedsak berørt av merknadene og er nærmere belyst i kap. 2.2:

- Hensyn til næringslivet i Nord-Odal og ønske om at fv. 24 blir koblet direkte mot ny E16 (kap. 2.2.14)
- Forslag om alternative løsninger som ikke er en del av planforslaget (kap. 0)
- Ønsker om tunnel (sør for Skarnes, i Kongsvinger) (kap. 5.6)
- Konkrete ønsker om utforming av bruer (kap. 0)
- Usikkerheter i den samfunnsøkonomiske analysen, og trafikkprognoser (kap. 2.2.4 og 2.2.12)
- Ønske om fysisk kompensasjon ved tap av dyrka mark (nydyrking) (kap. 2.2.9)
- Spørsmål/kommentarer til kunnskapsgrunnlaget og metode (kap. 2.2.2)
- Forholdet til vannforskriften og konsekvenser for arbeidet med å utbedre vannkvalitet i de berørte vassdragene (kap. 2.2.8)

2.2 Kommentarer til merknadene

2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger

Statlige, regionale og kommunale planer og vedtak

I høringen har det kommet inn flere merknader til hvordan en ny E16, slik den er planlagt for ett eller alle alternativer, ikke bygger opp under den samfunnsutviklingen som ligger i gjeldende planverk. De fleste merknadene dreier seg om planer vedtatt på kommunalt nivå, og noen omhandler nasjonale og regionale målsettinger og planer. Flere merknader tar opp spørsmålet om hvordan lokalsamfunnene faktisk er organisert gjennom det eksisterende planverket; hvor boligbebyggelse, skoler, barnehager, friluftsområder, idrettsanlegg og næringsområder er plassert, og hvor veien kommer sett opp mot slike funksjoner. I et litt større perspektiv uttaler enkelte merknader seg også om hvor en ny vei bør ligge med tanke på ønske om vekst i ulike deler av kommunene, dvs. hvor bør veksten (knyttet til ny vei) komme? Enkelte merknader fremhever også manglende konsekvensutredning av hvordan planforslaget forholder seg til vedtatte planer for samfunnsutviklingen.

Mange av disse merknadene er knyttet til planalternativene gjennom Nes, spesielt planalternativ CN. Flere merknader til planforslaget trekker fram kommunale plandokumenter som planalternativet oppfattes å bryte eller ikke bygger opp under. Dette gjelder for eksempel kommunedelplan for Årnes, Nes kommunes kulturminneplan, kommunedelplan for klima, energi og miljø og næringsstrategien for Nes kommune.

For planalternativ AH pekes det av enkelte blant annet på at korridoren bryter med planer på alle forvaltningsnivåer om å ta vare på kulturminneverdier (knyttet til kulturhistorisk landskap i Vormadalen) og på vedtak i Ullensaker kommune om at ny vei skal kobles mot Nybakk.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
Alle alternativer for en ny E16 har konfliktpotensial med nasjonale, regionale og lokale planer, føringer og hensyn. Det er ikke mulig å komme fram til en løsning for en ny vei uten at interesser blir berørt.

I planarbeidet har det vært et bredt søk etter alternativer, og de alternativene som har vært på høring forholder seg ulikt til statlige, regionale og kommunale planer og føringer.

Planforslaget omfatter tre konseptuelt ulike alternativer for ny E16. Planalternativene AH, CN og FN berører lokalsamfunnene og kommunene på svært ulikt vis. Kun planalternativ FN er i noen grad innarbeidet i gjeldende kommuneplaner, og det er dette alternativet som har ligget til grunn for den kommunale samfunnsplanleggingen i Sør-Odal og Nes. I Ullensaker ligger kun hensynssone for eksisterende E16. Dette er også det alternativet som i størst grad bygger opp under de samfunnsstrukturene som er etablert langs dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka. Spesielt for Nes kommune er at de tre hovedalternativene krysser øst-vest gjennom kommunen i et sørlig, midtre og nordlig hovedalternativ som berører kommunen på helt ulike måter.

Ved vedtak av kommunedelplan for ny E16 vil det bli fastsatt en korridor for videre planlegging og som innarbeides i kommuneplanene etter hvert som disse rulleres.

Enkelte merknader berører også overordnede/nasjonale målsettinger knytta til klima, miljø og bærekraft, dette er behandlet nærmere i kap. 2.2.16. Merknader knyttet til næringsliv, lokal og regional utvikling er behandlet i kap. 2.2.14.

Planarbeidets samfunnsmål og delmål

Flere merknader har kommentarer knyttet til planarbeidets samfunnsmål og delmål. Typisk for disse merknadene er at de ytrer seg kritisk til de målene som er satt for planarbeidet, samt hvordan disse er forankret lokalt, regionalt og nasjonalt og vektet i den faglige anbefalingen.

Det har kommet merknader til konkrete mål og hvordan disse bør avveies/vektes mot hverandre, og flere mener at det viktigste målet med ny vei må være at den blir trafikksikker. Det stilles spørsmål ved betydningen av å spare tid sett opp mot blant annet energibruk ved økt hastighet, målsettingenes gyldighet opp mot gjeldende planer og mål for miljø, natur, friluftsliv, helse og redusert bilbruk. Enkelte mener at noen minutters spart reisetid betyr lite i dagliglivet. Noen få er kritiske til at Hønefoss blandes inn som destinasjonsmål og stiller spørsmål ved om ikke reisetiden til Oslo er et mer relevant mål.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
I forbindelse med oppstart av planarbeidet har kommunene i det interkommunale plansamarbeidet i samarbeid med Nye Veier, fastsatt målene for prosjektet. Målene er gjengitt i planprogrammet og planbeskrivelsen og det er mottatt synspunkter på målene i høringen av begge disse dokumentene. Målene er ikke prioritert, eller vektet av IKP i arbeidet med fastsetting av målene.

Målene består av samfunnsmål med tilhørende kvantitativt målbare delmål. IKP har ikke prioritert eller vektet målene. Intensjonen med målene er å ivareta hensyn til en internasjonal transportkorridor og nasjonal stamvei. Samtidig skal man ta hensyn til ønsket om å videreutvikle regionen og skape grunnlag for vekst. Målene tilstreber samfunnsøkonomisk lønnsomhet gjennom blant annet kostnadseffektive løsninger, økt trafikksikkerhet og ivaretakelse av miljø. Det er innarbeidet delmål både om reduksjon i klimagassutslipp ved bygging og drift, unngå inngrep i svært viktige kulturarv- og naturområder, og begrense inngrep i svært viktige områder for naturressurser (herunder landbruk), landskap og friluftsliv.

Med tanke på innsparing i reisetid og E16 som stamvei mellom øst og vest, er endringer både i retning Hønefoss og til E6 (til Kløfta) innarbeidet som delmål (delmål b1 og delmål d1). I tillegg innebærer målene om trafikantnytte for gods (delmål a1) og størst mulig nytte pr. investert krone (delmål e1) at reduksjon i reisetid for de største trafikkstrømmene, som går i retning Oslo, har stor betydning ved vurderinger av måloppnåelsen. Reisetid mellom Kongsvinger og E6 i Ullensaker (Kløfta) får derfor stor betydning i vurdering av måloppnåelse.

Målene er aktivt brukt i planarbeidet gjennom hele planprosessen, gjennom søk etter korridorer, utvikling av eksempellinjer og utvikling av planalternativer.

Konsekvensutredningen er gjennomført etter metodikk beskrevet i Statens vegvesen sin håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. I henhold til denne metodikken skal det først vurderes om alternativet er samfunnsøkonomisk lønnsomt både for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Deretter skal man sjekke om vektlegging av målene eller andre beslutningsrelevante utredninger som er forankret i planprogrammet, vil endre på rekkefølgen i prioriteringen av alternativene fra den samfunnsøkonomiske analysen.

Planarbeidet har gitt mer kunnskap om konsekvenser knyttet til ny vei. Flere delmål har vist seg vanskelig å oppnå. Dette gjelder blant annet målene som går på å unngå eller begrense inngrep i svært viktige verdiområder knyttet til miljøverdier. Dette er synliggjort gjennom vurdering av måloppnåelse av de 33 alternativene som ble vurdert i konsekvensutredningen. Ingen av alternativene når samfunnsmålet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet og uansett vil ny vei ha en miljømessig negativ påvirkning for eksempel ved at verdifull landbruksjord går tapt. Samtidig er noen alternativer bedre enn andre på de ulike samfunnsmålene og delmålene. Det er også slik at det i de målene som er satt for planarbeidet er innebygd målkonflikter som gjør at vektlegging av ett samfunnsmål eller delmål kan gå på bekostning av et annet samfunnsmål eller delmål. Dette synliggjør på mange måter kompleksiteten i planarbeidet, og plansamarbeidet mener dette er en styrke som inviterer til en viktig debatt om de ulike alternativene. Synspunkter på vektlegging av de ulike samfunnsmålene som kommer frem blant annet gjennom høringen er derfor viktig.

I planarbeidet fastsettes ikke veistandard, men utredningene av konsekvenser som er gjort er basert på dimensjonerende føringer i gjeldende veinormal, dvs. en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t i samsvar med veinormalene. Denne veiklassen legges til grunn for å sikre tilstrekkelig bredde på korridoren, selv om det i senere arbeid med reguleringsplan kan vise seg aktuelt å bygge et smalere tverrprofil. Vegdirektoratet må godkjenne fravik fra vegnormalene. Det er ut fra diskusjoner om bærekraft, den internasjonale situasjonen og en strammere finansiell situasjon generelt, nødvendig å ha med seg gjennomførbarhet inn i videre diskusjoner om valg av alternativ.

Når det interkommunale plansamarbeidet har lagt ut i alt 10 planalternativer på høring er dette blant annet for å få synspunkter på forskjellene mellom alternativene, og som i ulik grad når planarbeidets målsettinger.

2.2.2 Planprosess og utredningsmetode

Planprosess

En del av merknadene fra private og næringsdrivende omhandler ulike sider ved gjennomføringen av planprosessen. En del av dette retter seg mot Nye Veier sin rolle i planarbeidet, og noe av dette retter seg mot kommunenes rolle. Noen ytrer at det har vært en god planprosess.

Ganske mange kommenterer at det viktigste nå er å komme i gang, og ønsker at det kan bli tatt en positiv utbyggingsbeslutning. Noen kommenterer at kommunenes ulike interesser er en utfordring, eller at prosessen burde vært styrt av overordnet myndighet med et helhetlig ansvar. Det fremkommer frustrasjon over lang tids planlegging (i flere tiår), men ingen utbyggingsbeslutning. Det stilles også spørsmål til hvorfor plansamarbeidet ikke har brukt

tida til å redusere antall veilinjer det jobbes med. Enkelte kommer med ønske om ny høringsprosess dersom det kommer nye alternativ.

Enkelte mener at planarbeidet er en skinndemokratisk prosess, og at Nye Veier har forhåndsbestemt seg for alternativ. Noen spør hvorfor Nye Veier anbefalte alternativ før høringen, og hvorfor de har bedt Statens vegvesen fremme innsigelse mot deler av planforslaget. Det antydes at dette er for å fremtvinge en statlig planbehandling. Det fremkommer videre kommentarer til at den demokratiske prosessen har vært kritikkverdig med begrenset tilgang til høringsinnspill og masseproduserte svar.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Planarbeid for ny E16 har en lang og omfattende forhistorie. Planer er ferskvare og mange og motstridende hensyn gjør det nødvendig med en ny planprosess for E16. Samfunnet er i utvikling og kravene til både utredninger og fagtema endres over tid. Plan- og bygningsloven gir hovedrammer for planlegging, i tillegg kommer annen lovgivning med tilhørende regelverk. Aktuelle lover og andre føringer er nærmere beskrevet i planprogrammet som ble fastsatt 16. desember 2020, dette er «kokeboka» for arbeidet med kommunedelplanen.

For å få på plass en kommunedelplan har kommunestyrene i de fire kommunene Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Ullensaker etablert et interkommunalt plansamarbeid etter reglene i plan- og bygningsloven. Samarbeidet heter det interkommunale plansamarbeidet (IKP) for E16 Kongsvinger-E6.

Styret i IKP består av ordførerne i de fire kommunene, og styret har fått myndighet fra sine kommunestyrer til å lede arbeidet frem til en anbefaling av et planforslag for kommunestyrene i de fire kommunene.

Det er kommunene som gjennom IKP har hovedansvaret for å organisere planarbeidet og få utarbeidet planforslaget. Kommunene samarbeider med Nye Veier AS som har planmidler og kompetanse til å utarbeide den faglige delen av kommunedelplanen. Nye Veier fikk i 2019 ansvaret for E16 på strekningen Kongsvinger-Kløfta gjennom vedtak i Stortinget i juni 2019. Nye Veier er videre gitt i oppdrag av Stortinget å prioritere rekkefølgen på strekningene ut fra grad av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For å beregne dette i veiprosjekter nyttes Statens vegvesen sin håndbok V712 *Konsekvensanalyser,* dette er som standard metode i Norge.

Tre planalternativ med totalt 10 varianter ble lagt ut på høring. Styret så det som viktig å innhente synspunkter gjennom høringen på ulike veiløsninger, og at dette gir et bredere beslutningsgrunnlag på veien fram mot vedtak. På bakgrunn av høringen vil også plansamarbeidet i samsvar med reglene i plan- og bygningsloven vurdere om det er behov for supplerende høringer av eventuelle nye eller justerte alternativer.

Når Nye Veier før høringen har anbefalt variant CN40, er dette fordi alternativet er det som kommer best ut i den samfunnsøkonomiske analysen. Dette er dermed den veistrekningen som Nye Veier i samsvar med Stortingets oppdrag vurderes å ha best mulighet til å bli prioritert for utbygging. Nye Veier mener det er viktig at veiselskapets gjeldende rammebetingelser er synliggjort i samfunnsdebatten om valg av alternativ.

Både konsekvensutredningen og høringen viser at det er stort konfliktpotensial knyttet til miljøverdier for alle planalternativene, samtidig som høringsuttalelsene både fra private, organisasjoner og myndigheter vektlegger ulike forhold. Plansamarbeidet er opptatt av å få vedtatt ett planforslag i alle kommunene som er akseptabelt både når det kommer til konflikter med miljø og lokale- og nasjonale hensyn. Samtidig skal planforslaget ha mulighet for å bli prioritert for utbygging, slik at det kan bli bygd en ny vei som er fremtidsrettet, trygg og effektiv.

Plansamarbeidet har lagt vekt på å gjennomføre en planprosess med betydelig og bred tilrettelegging for medvirkning. Et stort antall høringsinnspill og en aktiv samfunnsdebatt på mange måter synliggjør at man har lykkes med å få til dette. Medvirkning gjøres hovedsakelig i forbindelse med høringsperiodene. Alle høringsinnspill blir oppsummert og svart ut. En del av svarene er korte og standardiserte, og det vises i stor grad til felles svar (som dette) som oppsummerer synspunkter i mange uttalelser.

Utredningsmetode

Mange merknader tar opp tema knyttet til utredningsmetode. Noe av dette er direkte knyttet opp mot veistandard, det stilles spørsmålstegn ved hvorfor det er utredet en 110 km/t vei, og ikke en vei med 100 eller 90 km/t, eller et «0+»-alternativ. Det påpekes at konsekvensene for blant annet dyrka mark dermed blir mer negative. Det ønskes også utredninger av kostnader og samfunnsøkonomi knyttet til alternativer med lavere standard, slik at en får vurdert konsekvenser av ulike standardløsninger. Flere fremholder at innsparinger i kjøretid regnes som et sikkert tall som vektlegges tungt, mens kostnader for natur er usikkert. Enkelte ønsker at natur også gis en prislapp, eventuelt at nytteberegningene ikke gis en prislapp, slik at konsekvenser sammenlignes på likt grunnlag. Enkelte mener at nasjonale verdier må vektlegges langt tyngre.

Det er kommentarer til enkeltforhold i utredningen. Dette omfatter blant annet at støy må utredes mer detaljert og mer omfattende enn det er lagt opp til i planprogrammet og at pris av konsekvenser for helse som følge av støy må tas inn i prissatte konsekvenser. Det påpekes mangler i vurderinger av indirekte klimakonsekvenser og vurdering av ulike utbyggingsalternativer knyttet til trafikk på Kongsvingerbanen. I høringsinnspillene har det også kommer inn merknader som etterlyser konseptvalgutredning.

Det stilles spørsmålstegn ved hvorfor planalternativ CN er best på ikke-prissatte konsekvenser når det i verdianalysen pekes på store konflikter. Det stilles også spørsmålstegn ved hvem som har gitt forutsetninger for beregning av linjer.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
Kommunedelplanforslaget er utredet etter metodikk i Statens vegvesen sin veileder V712 *Konsekvensanalyser*. Alle veiprosjekter i statlig regi i Norge utredes etter denne metodikken, og dette gir et sammenlikningsgrunnlag mellom ulike veiprosjekter.

Det fastsatte planprogrammet fastsetter utredningsmetodikk, og beskriver metodikken nærmere. Hvilke tema som skulle utredes, og hvordan de skulle utredes, var tema ved høring og fastsetting av planprogrammet.

Kommunedelplanen fastsetter ikke veistandard. I samsvar med krav i veinormaler og forventet trafikkmengde er veien planlagt og utredet som en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Denne veiklassen legges til grunn for å sikre tilstrekkelig bredde på korridoren, selv om det i senere faser kan vise seg aktuelt å bygge et smalere tverrprofil.

I planbeskrivelsen er det redegjort for utfordringer med oppgradering av vei helt eller delvis i dagens trasé. Et prosjekt som utbedrer og oppgraderer dagens vei er et annet type prosjekt enn hva som er forutsatt av veimyndighetene for denne veistrekningen.

Plansamarbeidet har forståelse for at det ønskes mer detaljerte utredninger i denne fasen, men det er viktig å holde utredningene på et nivå som gir informasjon som er beslutningsrelevant for valg mellom de ulike planalternativene. Plansamarbeidet mener kommunedelplanen er utredet grundig og i tråd med plannivået. Dette innebærer også at ikke alle forhold er detaljert utredet, men dette vil gjøres dersom en går videre til neste planfase. Potensielle konflikter er dokumentert og omtalt, og konsekvensutredningen viser konsekvenser som er realistiske. Alle alternativene berører nasjonale miljøverdier og disse verdiene er tungt vektlagt i utredningene.

Støy og luftforurensning er kommentert nærmere i kapittel 2.2.3.
Klima og bærekraft er kommentert nærmere i kapittel. 2.2.16.

2.2.3 Støy- og luftforurensning

Mange merknader kommenterer spørsmål knyttet til dagens støysituasjon, fremtidig støysituasjon, omfang og metode for utredninger av støy fra vei og andre kilder eller støytiltak. En del merknader kommenterer også spørsmål knyttet til luftforurensning.

En del merknader tar opp støyproblematikk knyttet til et lokalmiljø, enten bekymringer om økt støy i et miljø som allerede er påvirket av andre støykilder, eller bekymringer knyttet til støyvirkninger i et miljø som oppfattes lite påvirket av støy i dag. Dette gjelder for eksempel i Fenstad og Skogbygda langs planalternativ AH og ved Neskollen og Årnes i planalternativ CN. I Kongsvinger er det ytret bekymring for økt støy gjennom sentrum ved andre alternativer enn variant CN60. Noen tar opp spørsmål om sumstøy, dvs. støy fra flere kilder. Dette gjelder blant annet i Ullensaker hvor flere områder allerede er påvirket av støy fra andre kilder.

Mange er opptatt av at ny vei bør legges slik at den ikke påvirker utemiljø og læringsmiljø for områder hvor barn har opphold; skoler, barnehager, idrettsanlegg og friarealer brukt til lek. Dette nevnes blant annet i uttalelser fra områdene Skarnes, Årnes og Neskollen. Tilsvarende omtaler enkelte andre offentlige institusjoner som omsorgssentre.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>

Det er flere lover, forskrifter og retningslinjer som regulerer støy fra ulike kilder og hvordan støy skal hensyntas i planlegging. Et viktig prinsipp i arealplanlegging av veiprosjekter er å benytte anerkjent metodikk og å følge statlige føringer knyttet til støy og luftforurensning. Alle utredninger knyttet til støy i E16-prosjektet har brukt de gjeldende statlige retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging. Dette er en retningslinje fra Klima- og miljødepartementet som benyttes i all veiplanlegging i Norge og som er basert på det til enhver tid tilgjengelige kunnskapsgrunnlag om støy og helseplager. Utredningen benytter siste versjon av retningslinje, med referanse T-1442/2021. Retningslinjen definerer støysoner som et ledd i arealplanleggingen og ble oppdatert i 2021. Formålet og hensikten med å benytte T-1442 er at beslutningstakere skal kunne legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging. T-1442 opererer med gul og rød støysone:

- Gul sone (L_{den} 55-65 dB) er en vurderingssone, hvor ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.
- Rød sone (L_{den} > 65 dB), nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål (boliger, barnehager, skoler, sykehjem o.l.) skal unngås.

I retningslinjene gjelder grensene for utendørs støynivå for boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager. Nedre grenseverdi for hver sone er gitt i Tabell 1.

Tabell 1 Grenseverdier for soneinndeling ved støykartlegging. Alle tall i dB, frittfeltsverdier.

Støykilde	**Støysone**			
	Gul sone		**Rød sone**	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 - 07
Vei	L_{den} > 55 dB	L_{5AF} > 70 dB	L_{den} > 65 dB	L_{5AF} > 85 dB

Denne tabellen har dannet grunnlaget for støysonekartene som er utarbeidet i prosjektet og gir en indikasjon på forventet støybelastning fra ny E16 og dagens E16, for de ulike alternativene.

Metoden som er benyttet i støyutredningen for E16 Kongsvinger – E6 er todelt;

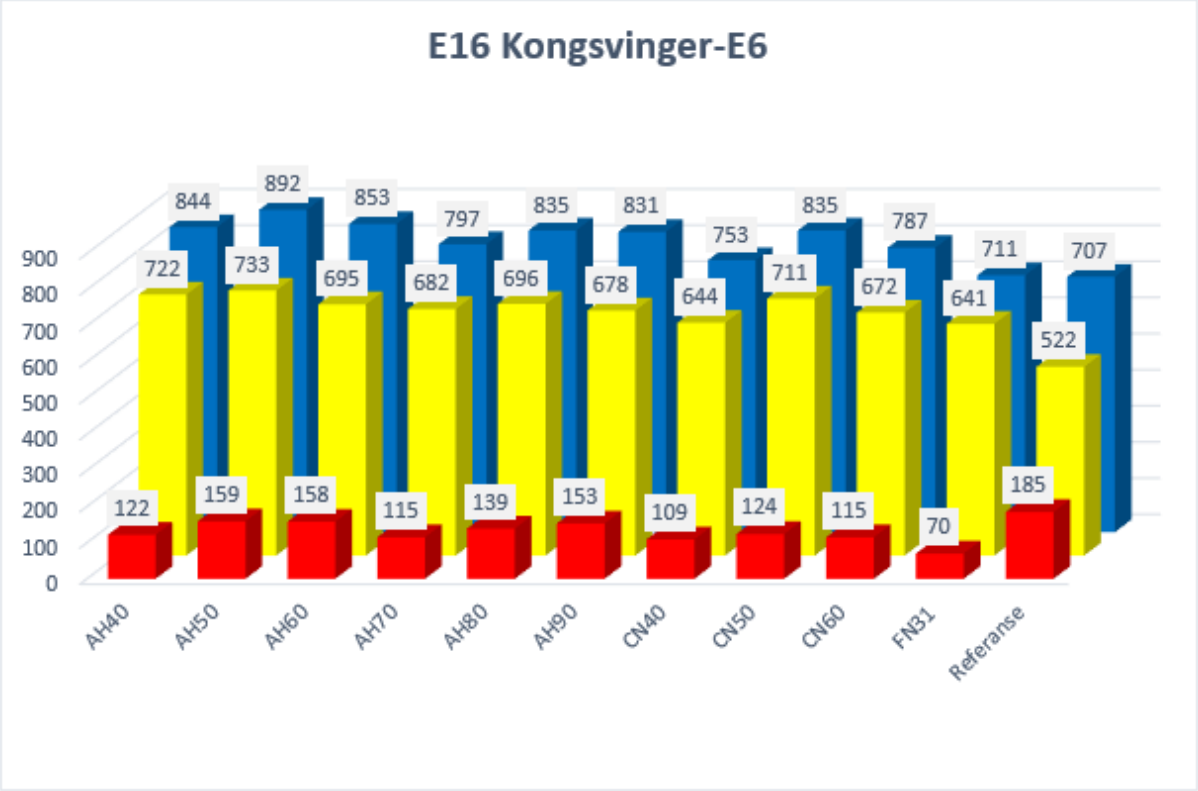
1. Det er beregnet støy på overordnet nivå i forbindelse med konsekvensutredningen for alle alternativer som inngår i utredningsarbeidet.
2. Det er beregnet støy i detaljert grad for alle variantene som inngår i planforslagene.

Alle støyberegningene er sammenlignet med referansealternativet. Referansealternativet er en beregning av støy fra dagens trasé for E16, basert på hvordan trafikken på veien forventes å være i 2050 (framskriving).

Utredningsmetode 1

I konsekvensutredningsfasen var det viktigste spørsmålet om det kan identifiseres noen ulikheter med hensyn på støy mellom korridorene. Hensikten var å kunne svare på om det var noen korridorer som skilte seg ut med hensyn på mye støybelastning. Beregningen viser støyutbredelse fra veilinjene i konsekvensutredningen, men uten bruk av terrengmodell. Dette gir dermed et «worst-case»-scenario med hensyn på støy fordi beregningen ikke hensyntar naturlig støydemping fra terrengformasjoner. Konklusjonen fra støyberegningen i konsekvensutredningsfasen ble at man ikke kunne identifisere noen vesentlig forskjell mellom korridorene med hensyn på støy.

Utredningsmetode 2
Til planforslaget er det gjennomført en detaljert støyberegning for alle ti variantene som inngår. I denne støyberegningen er det også hensyntatt terrenget slik at utredningen viser forventet utbredelse av støy. Modellen og beregningene tar således høyde for hvordan veien ligger i terrenget, eksempelvis om den er nedsenket eller forhøyet. Det er viktig å bemerke at for beregning av støy og luftkvalitet er det tatt utgangspunkt i eksempellinjen i korridoren. Denne vil kunne endres og justeres i neste planfase (reguleringsplanfasen), noe som også tilsier at støyberegningen må oppdateres.



Figur 2-1 viser hvor mange bygg som ligger i hhv gul og rød støysone og summen av disse for hvert alternativ, sammenlignet med referansesituasjonen.

Om ytterligere utredninger og skjermingstiltak:
Flere merknader har bedt om mer omfattende støyutredninger, også for rekreasjonsområder og naturområder. Planleggingen av ny E16 skjer gjennom en stegvis planavklaring etter plan- og bygningsloven. Kommunedelplanen er en overordnet plan for arealbruk, hvor det

vedtas en korridor for videre planlegging av ny E16. Den endelige plasseringen av veien i terrenget og endelig utforming av veianlegget skjer i reguleringsplan. Støyberegningen i kommunedelplanen utreder de støymessige konsekvensene av hver korridor i henhold til gjeldende metodikk og regelverk for å kunne sammenligne forskjeller mellom alternativene, sammenlignet med dagens situasjon (referanse). Tabell 2 viser prosjektets faser på overordnet nivå, og hvordan støy vil bli vurdert og tatt hensyn til i de ulike fasene. Detaljerte støyberegninger utføres for et konkret veitiltak i reguleringsplan som grunnlag for vurderinger av støytiltak.

Bruer vil kunne skjermes med støyskjerm og ha god effekt der bebyggelsen ligger lavere enn veien. For støyeksponering av høyereliggende boligområder, vil skjerming tett på støykilden fungere, alternativt gjennom terrengjusteringer mellom vei og bolig. Om det ikke er andre muligheter vil lokale skjermingstiltak kunne være aktuelt. Ved bygging av ny vei skal det gjennomføres støytiltak der støyverdiene beregnes til å være høyere enn kravene som stilles i regelverket.

Sumvirkninger av flere støykilder vil det kunne være aktuelt å vurdere i arbeid med reguleringsplan.

Tabell 2 viser prosjektets ulike faser, og hvilke støyutredninger som skal gjennomføres i disse. Detaljeringsgraden øker i de neste planfasene.

Fase	Støyutredning
Kommunedelplan	To utredninger med forskjellig hensikt: 1. Er det forskjell på korridorene som er konsekvensutredet? Opptelling av antall støyfølsomme bygg i rød og gul sone. Overordnet kartlegging av støy i friluftsområder og kulturarvområder. 2. Hva er forventet støy fra en eksempellinje? Støyberegning og utarbeidelse av støysonekart for en eksemplifisert veilinje i planforslaget.
Reguleringsplan	Ny støyutredning av en optimalisert veilinje innenfor den korridoren som er valgt i kommunedelplan. Fastsette langsgående skjermingstiltak. Utarbeidelse av støysonekart og adresselister for bygg som må utredes videre i byggeplanfase.
Byggeplanfase	Befaring av støyfølsomme bygg som ligger i gul og rød sone for å vurdere tiltak.

Det er i enkelte merknader kommentert at konsekvensene støy har for rekreasjons- og naturområder også må vurderes. I tillegg til å beregne støy fra boliger, er det også vurdert støy for andre relevante fagtemaer i konsekvensutredninger. Støy er lagt til grunn som del av konsekvensutredningen for blant annet landskap, friluftsliv, by- og bygdeliv og kulturmiljø.

Det er kommentert tallfesting av økonomiske virkninger av støy. Støy inngår også som en del av vurderingen av prissatte konsekvenser. Antall personer plaget av støy i gul og rød sone legges inn beregningene av de ulike alternativene og vektes opp mot fastsatt negativ verdi støyplagene har for samfunnet. Støy vil slik påvirke netto nytte per budsjettkrone, NNB.

I rapporten *KDP E16 E6 Kongsvinger Fagrapport støy*, som ligger vedlagt planforslaget, er det beregnet støy fra startpunkt i vest fram til krysset mellom E16 og fv.2034 Kongevegen i Kongsvinger. Det er i denne rapporten kun vurdert påvirkningen langs eksisterende og ny E16. Støy fra veilinjer i planforslaget er avgrenset ved eksempellinjens sluttpunkt.

Når det gjelder lysforurensning, vil prosjektet følge veinormalene som stiller krav til veibelysning. Dette vurderes nærmere i neste planfase, og konsekvensene av belysning vil være et aktuelt utredningstema.

2.2.4 Trafikk

Det er en del som mener at trafikkprognosene som anvendes ikke tar tilstrekkelig hensyn til ønsket om nullvekst i trafikken i framtiden og at dette spesielt gjelder inn mot Oslo. Noen lurer også på om det er tatt tilstrekkelig hensyn til at tunge kjøretøy ikke kjører i 110 km/t og at de sparer mindre tid ved å kjøre en ny E16, og at det derfor blir en stor andel med tunge kjøretøy igjen på dagens E16. Det har kommet flere høringsinnspill som stiller spørsmål til hvor de store trafikkstrømmene går og hvilke trafikkstrømmer som bør prioriteres. Det er også noen som poengterer at bompenger vil medføre at flere vil velge å kjøre dagens E16. Det er flere som mener at det er behov for en bedre kobling mellom fv. 24 i Skarnes og ny E16. Videre er det noen som mener det er viktig med tiltak som avlaster trafikken gjennom Kongsvinger og Jessheim, hvor spesielt trafikkavlastning på Algarheimsvegen nevnes. Videre så nevnes at det er viktig å sikre at trafikk fra Årnes anvender ny E16 ved et CN-alternativ og at tilførselsveier til ny E16 oppgraderes.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veier. For veier settes prognoseåret til 20 år etter forventet åpningsår i henhold til forskrift til vegloven §13. År 2030 er brukt som et mulig åpningsår og år 2050 representerer 20 år etter mulig åpningsår som dimensjoneringsgrunnlag for trafikkmengder og kapasitet.

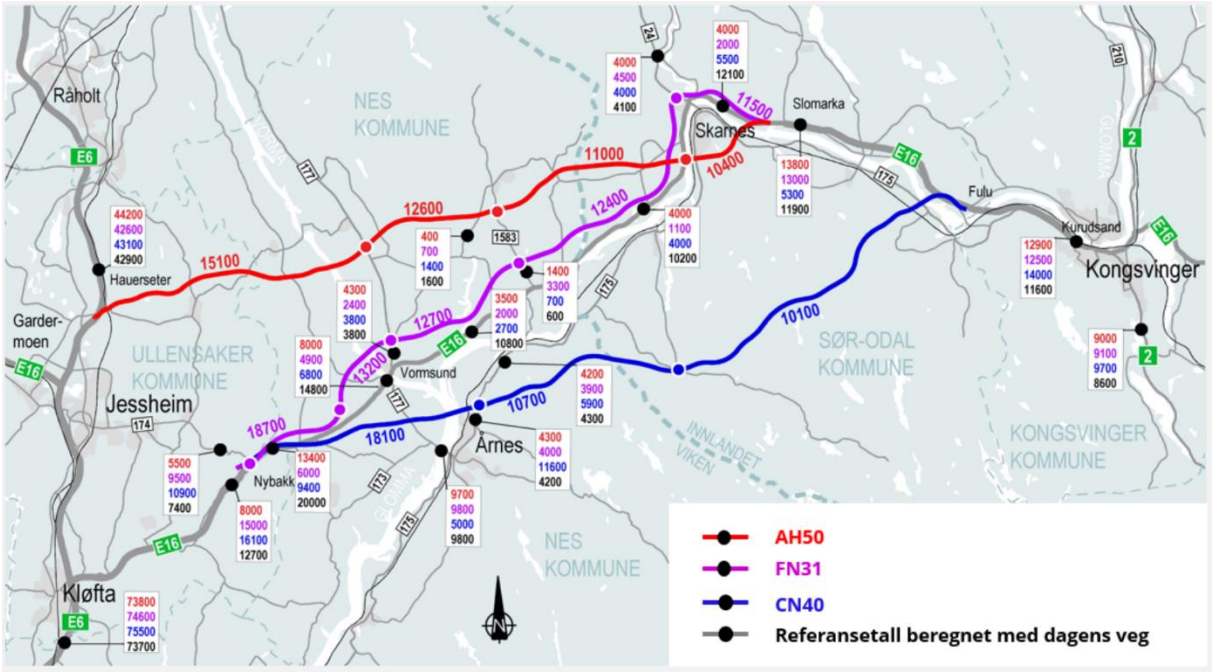
Prognoser for trafikkvekst er i henhold til Statistisk sentralbyrå (SSB) sine prognoser for ordinær (MMMM[2]) vekst i befolkning og arbeidsplasser. Det er benyttet nyeste tilgjengelige data for arbeidsplasser og befolkning i beregningsårene 2030 og 2050. Statistisk sentralbyrå utarbeidet nye befolkningsprognoser i 2020 som er benyttet i transportmodellen. Transportmodellen som er anvendt er utviklet av transportetatene i Norge og anvendes i alle store samferdselsprosjekter i Norge for å beregne framtidig trafikkgrunnlag.

Beregningene som er gjort viser at ingen av alternativene til ny E16 gir vesentlig trafikkøkning på E6 i retning til/fra Oslo, men hvis folk fortsetter å reise som i dag er det ikke tilstrekkelig å supplere med et godt kollektivtilbud på ny E16 med hyppige avganger for å oppnå nullvekst i biltrafikken i utredningsområdet. Avbøtende tiltak kan være bompenger/veiprising, parkeringsrestriksjoner og/eller forbedret kollektivtilbud.

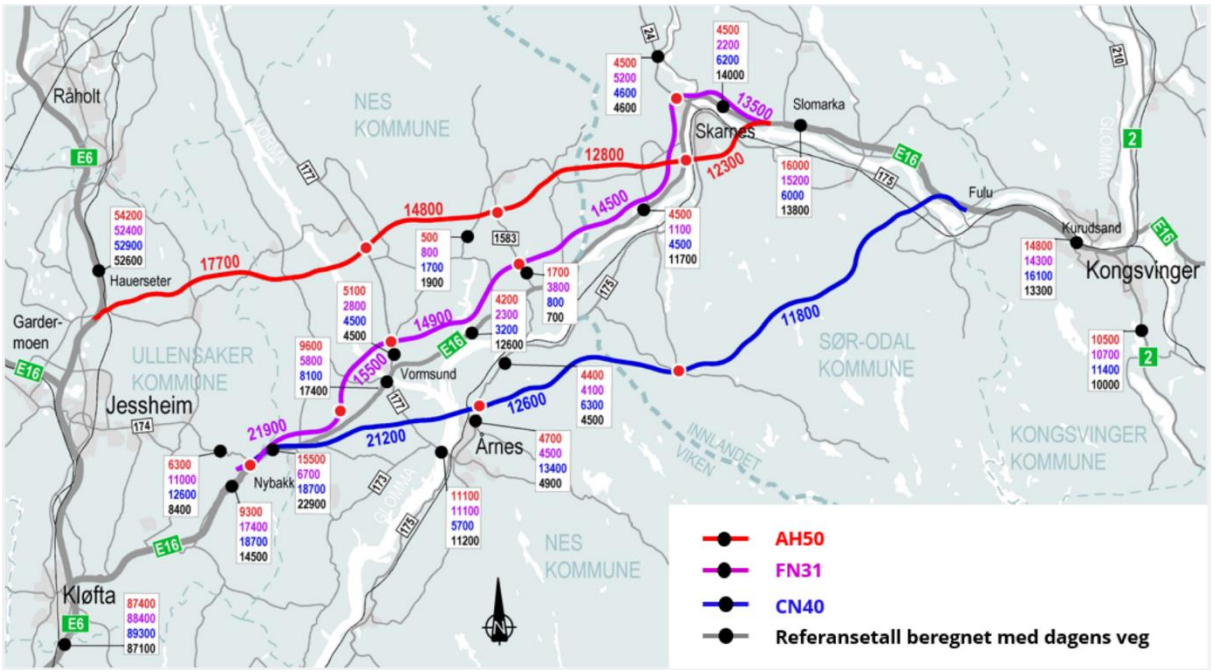
[2] MMMM står for middels vekstprognose for økonomi, fødsler, dødsfall og innvandring

Sparte generaliserte reisekostnader (tidskostnader, distanseavhengige reisekostnader og utlegg som for eksempel bompenger) for godstrafikk er beregnet med grunnlag i en egen fartsmodell for tunge kjøretøy i transportmodellen. Fartsmodellen tar hensyn til både fartsgrense, geometri og observerte hastigheter på tilsvarende veier. Hastighetsmålinger viser at tunge kjøretøy har en faktisk hastighet på i underkant av 90 km/t på veier med fartsgrense 110 km/t. Det er dette som er lagt til grunn ved beregning av rutevalg og nytten for tunge kjøretøy.

Trafikkmengder er beregnet for hele veinettet. De viktigste, og som er mest berørt av en E16-utbygging er vist i Figur 2-2 og Figur 2-3.



Figur 2-2 Trafikkmengder med ny E16 for 2030 uten bompenger.



Figur 2-3 Trafikkmengder med ny E16 for 2050 uten bompenger.

Figurene over viser beregnede trafikkmengder for ny E16 i 2030 og 2050 i en situasjon uten bompenger. For å oppnå best mulig samfunnsnytte bør de store trafikkstrømmene prioriteres.

I denne situasjonen vil planalternativ FN avlaste eksisterende E16 i noe større grad enn planalternativ AH og CN. Samtidig viser analysene at en situasjon **med** bompenger med stor sannsynlighet vil medføre at det er flere trafikanter som velger å kjøre eksisterende E16 ved bygging av planalternativ FN enn for planalternativ CN og AH.

I en situasjon uten bompenger viser beregningene for år 2030 at med AH vil trafikken langs dagens E16 mellom Kløfta og Slomarka bli redusert med 4 000–8 000 kjøretøy per døgn. CN er tilsvarende beregnet å gi en reduksjon i trafikk på dagens E16 mellom Nybakk og Kongsvinger på 6 000 –10 000 kjøretøy per døgn. FN er beregnet å gi en reduksjon i trafikk på dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka på 8 000–10 000 kjøretøy per døgn.

Plansamarbeidet merker seg innspillene om at det er viktig at ny E16 også gir en bedre kobling mellom fv. 24 i Skarnes og ny E16.

Økt trafikk gjennom Kongsvinger sentrum på grunn av ny E16 vil gi økt belastning på eksisterende kryss. Det er vurdert at dersom dagens trender fortsetter vil sentrale kryss i Kongsvinger kunne få kapasitetsproblemer innen år 2050 selv om det ikke kommer ny E16. Det er ca. 20-30% av trafikken som er gjennomgangstrafikk mellom E16 og Rv2 sørover mot grensen til Sverige. Mesteparten av trafikken som belaster E16 i Kongsvinger er lokaltrafikk som i henhold til målsetningene som er satt for Kongsvinger er ønskelig å overføre til mer miljøvennlig transport.

På dagens veinett er det i vest på Algarheimsvegen, ved rundkjøring fv.174 og fv.178, beregnet en trafikkøkning på rundt 3 200 i kjøretøy per døgn fram mot referanseåret 2030. Dette vil kunne medføre kapasitetsproblemer i enkelte kryss langs veien. Lenger øst i Algarheimsvegen øker trafikken med 1 200 kjøretøy per døgn fram mot referanseåret 2030. Hauerseterveien får en økning på ca. 2 700 kjøretøy fram mot referanseåret 2030.
Med AH blir Algarheimsvegen redusert med ca. 2 000 kjøretøy per døgn i 2030.
Planalternativ CN gir en trafikkøkning på ca. 3 500 kjøretøy per døgn i 2030 og FN gir en trafikkøkning på ca. 2 000 kjøretøy per døgn.

Med planalternativ CN vil trafikken i Årnes flytte seg fra fv. 177 Bruvegen (Årnes bru) til fv.175 Seterstøavegen. På Årnes bru går trafikken ned med knapt 5 000 ÅDT mens på Seterstøavegen mellom Årnes og nytt E16-kryss øker trafikken med ca. 7 400 ÅDT.

2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø)

I nordre del av Ullensaker, der planalternativ AH går fra E6 ved Hauerseter og østover, uttrykker mange i Nordkisa bekymring for negativ påvirkning på friluftsliv og nærmiljø, barrieredannelser og støypåvirkning. Tilsvarende uttrykker mange i Nes, som på Fenstad og i Skogbygda, bekymring over mulig negativ virkning for friluftsliv og nærmiljø av planalternativ AH. Mange av de som gir høringsinnspill i området er opptatt av å bevare bygdelivet, stillhet, tilgang til friluftsliv og natur og at dette er feil sted å legge en motorvei. Flere fremhever at de har flytta til bygda på grunn av disse kvalitetene.

Merknader fra Skarnes uttrykker bekymring for E16-alternativene nord for Skarnes sentrum, FN31 og AH40/70. De er opptatt av nærføring til skoler og idrettsanlegg som påvirker barns lærings- og oppvekstvilkår negativt, samt barriereeffekt til friområder ved blant annet Spiksetberget. FN31, eller planalternativ FN, har blant annet nærføring til Glommasvingen skole og Skarnes videregående skole. AH40/70 er plassert med noe større avstand til Skarnes, men berører direkte SIAP (Sør-Odal idretts- og aktivitetspark).

Enkelte merknader fra Skarnes foretrekker andre alternativer, som ikke påvirker nærmiljø og barn og unges oppvekstvilkår negativt, men uten nødvendigvis å si hvilke det skulle være. En del peker på AH-alternativene sør for Skarnes, men uttrykker samtidig bekymring for hvordan dette vil påvirke friområdene ved Damlitjennet, og mulig barriereeffekt med hensyn til framkommelighet til friområder lengre sør, på Mangsethøgda. Noen ønsker ikke vei i skjæring (AH50/80) og vil i stedet ha en tunnelløsning. Noen av merknadene fra Skarnes sier at de foretrekker planalternativ CN, som fjerner den gjennomgående E16-trafikken helt fra Skarnes.

Når det gjelder planalternativ CN er mange på Neskollen svært negative til at CN har nærføring til dette område som har boliger, skoler og idrettsanlegg. Mange nevner at boligområdet ligger på en kolle, og er derfor vanskelig å skjerme mot støy. Flere merknader fra Neskollen uttrykker også bekymring knyttet til planalternativ FN - som ligger relativt nær området, men med noe større avstand enn planalternativ CN.

Ved kryssing av Glomma har planalternativ CN nærføring til Årnes, kommunesenteret i Nes, og elvemøtet Glomma/Vorma. Merknader fra området i og rundt Årnes sier at de ikke ønsker

ny E16 i nærheten, og uttrykker bekymring for hvordan det vil påvirke viktige nærfriluftsområder. Høieparken, nær planalternativ CN og nord for Årnes i strandsonen på østsiden av Glomma, nevnes i merknadene som spesielt viktig.

I Sør-Odal uttrykker flere bekymring for hvordan planalternativ CN vil påvirke nærmiljøet i bygda Galterud. Variantene CN50/60 går gjennom Galterudhøgda, sør for Galterudbygda, mens variant CN40 går på nordvestsiden av Galterud og krysser Glomma cirka ved Fulu. Merknadene nevner at denne Glomma-kryssingen er i konflikt med badeplasser ved Glomma.

I Kongsvinger uttrykker flere bekymring for hvordan variant CN60, som har trasé i retning rv. 2, kan påvirke det viktige friluftsområdet ved Bæreia.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Generelt har alle planalternativene både et konfliktpotensial og et forbedringspotensial med tanke på friluftsliv og nærmiljø. I noen områder der det planlegges ny vei er det et konfliktpotensial, mens områder langs dagens E16 får redusert trafikk. Redusert trafikk gir bedre nærmiljø med mindre støybelastning, og mindre barrierevirkning ved at det blir enklere for folk å krysse veien og få bedre tilgang til områder på begge sider av dagens E16.

Merknadene viser at en E16-løsning forbi Skarnes har stort konfliktpotensial for friluftsliv og nærmiljø. For å unngå nærføring til skoler og idrettsanlegg m.m. på nordsiden av Skarnes, peker mange på AH-alternativene sør for Skarnes. Det ønskes en tunnelløsning, men ny vei må i praksis uansett gå delvis i skjæring, selv med tunnel under Dalsrudberget (AH60/90). Dette på grunn av tilpasning til terrengforskjeller og på grunn av tilpasning til tilstøtende brukryssinger over Glomma – dette på begge sider av områdene ved Dalsrudberget/Skarnesberget.

Et av planalternativene nord for Skarnes, planalternativ FN, er i realiteten ikke et nytt alternativ, og tilsvarer E16-traséen som Statens vegvesen utredet tidligere, og som ligger inne i Sør-Odal kommuneplan. Tilsvarende uttrykker flere merknader på Neskollen bekymring knyttet til planalternativ FN, selv om det i realiteten ikke er et nytt alternativ, og ligger inne i Nes kommuneplan.

Når det gjelder planalternativ AH anbefaler Nye Veier at de ikke gås videre med. Det vil blant annet si at det ikke er aktuelt med ny E16 i berøring med friluftsområder ved Nordkisa, og tilsvarende vil flere av de potensielt berørte områdene av planalternativ AH i Nes ikke berøres av ny E16. Derimot, i tråd med forslag i flere merknader, skal det vurderes et nytt «kombinasjonsalternativ» av planalternativ AH og FN. Vurderinger av et AF-alternativ vil foreligge som del av beslutningsgrunnlaget juni 2022.

Dersom det gås videre med planalternativ CN, viser merknadene at det må være særlig fokus på virkningene ved Årnes. I konsekvensutredningen for planalternativ CN er det vurdert at et av de største konfliktpotensialene for temaet friluftsliv, by- og bygdeliv er i Årnes strandsone. Kommunedelplanforslaget har hensynssone med tilhørende planbestemmelse som sikrer at utformingen av kryssingen av Glomma skal ha særlig fokus i neste planfase.

Konsekvenser for boligområdet ved Neskollen vil vurderes nærmere i neste planfase, blant annet gjennom mer detaljert vurdering av støy og behov for støytiltak.

For variant CN60 er det vist en cirka to kilometer lang tunnel gjennom Kurudåsen/Holtberget til rv.2, som vil virke avbøtende på friluftslivsinteresser i området, men det vil være en dagsone på nordsiden av Bæreia. Dersom dette alternativet gås videre med, må det være fokus på tilpasninger til friluftslivhensyn i dette området.

Uansett hvilket alternativ som det gås videre med fra kommunedelplanen, vil det komme en oppfølgende detaljreguleringsfase, med konsekvensutredning av blant annet temaet friluftsliv / by- og bygdeliv (nærmiljø), og der veilinjen vil bli optimalisert med tanke på å minimalisere miljøvirkninger, plassere støyskjerming m.m. Bredden vil også bli redusert i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn

Kulturmiljø og kulturlandskap

Flere merknader har vist et stort engasjement rundt verdifulle kulturmiljø og kulturlandskapet i Nes. Mange av disse viser til at Riksantikvaren har vedtatt at både Vormadalen og elvemøtet i Nes er KULA-områder (utvalgte kulturlandskap av nasjonal interesse). Flere er kritiske til både planalternativ AH og CN gjennom Nes av hensyn til kulturminner og kulturmiljø.

Det har også kommet inn merknader med konkrete henvisninger til SEFRAK-bygg eller andre registreringer av kulturminneverdier.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
Prosjektet har i løpet av planprosessen mottatt mange innspill om kulturminner som har vært til stor hjelp i arbeidet med å vurdere verdier i konsekvensutredningen.

KULA-områdene i Nes kommune er gitt den høyeste verdivurderingen for tema kulturarv i konsekvensutredningen, og kryssing av begge disse områdene i planalternativ AH og i planalternativ CN er vurdert til å ha stort konfliktpotensial. I fagrapport Kulturarv, som inngår som en del av konsekvensutredningen, er både verdivurderingen og vurderingen av konfliktpotensial begrunnet.

Nye Veier anbefaler at man ikke går videre med planalternativ AH, og at man velger å gå videre med planalternativ CN. Ingen av planalternativene er konfliktfrie for miljøverdiene, derfor anbefales det alternativet som gir mest nytte samtidig som det samlet sett er «minst verst» for miljøverdiene. I planalternativ CN vil flere områder med høy verdi for tema kulturarv kunne bli direkte eller indirekte berørt, avhengig av hvordan veilinja blir plassert i neste planfase.

Det er i planforslaget til høring lagt inn en hensynssone med tilhørende planbestemmelse for å sikre at hensynet til elvemøtet blir ivaretatt i videre planarbeid. I planbestemmelsen er det

beskrevet at det skal tas særlige hensyn til kulturlandskapet, med vekt på kulturmiljøet Nes kirkeruin og elvemøtet mellom Vorma og Glomma.

Landskapshensyn og visuell virkning

I all hovedsak har det kommet merknader om landskapshensyn og visuell virkning av en ny E16 over Glomma ved Årnes. Det har kommet kommentarer om hvordan ei bru her kan bli utformet, og det er stilt spørsmål ved om Nye Veier vil benytte arkitektkompetanse for å forme brua. Det er også kommet inn en merknad som er kritisk til den faglige vurderingen av ny E16 gjennom landskapsrommet rundt elvemøtet, sammenliknet med vurderingen av kryssing av Vormadalen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

En ny motorvei vil endre et landskapsrom og gi virkninger for landskapsbildet i området. I arbeidet med kommunedelplanen blir ikke veien nøyaktig plassert, men det blir fastsatt en korridor som det skal planlegges mer detaljert innenfor i neste planfase. Ut fra krav til planlegging gjøres konsekvensutredningen i to trinn, der en i kommunedelplanen vurderer på hvor ny vei kan gi konfliktpotensial for ulike miljøverdier. I vurderingen er det brukt en anerkjent metode for slike utredninger (se kap. 2.2.2) der fagpersonene som vurderer har et sett med kriterier de vurderer ut ifra.

Kryssing av Vorma i planalternativ AH og kryssing av Glomma i planalternativ CN er vurdert til å ha stort konfliktpotensial for tema landskapsbilde. Kryssingen av Glomma ved elvemøtet (CN) er i konsekvensutredningen for tema landskapsbilde samlet sett vurdert å være noe mindre konfliktfylt sammenliknet med kryssing av Vormadalen (AH). Dette er blant annet begrunnet i at landskapsrommet rundt elvemøtet har en større skala og tåleevne for inngrepet enn det landskapsrommet i Vormadalen har. Nye Veier anbefaler at man ikke går videre med planalternativ AH, og at man velger å gå videre med planalternativ CN. Det er lagt inn en hensynssone rundt kryssingen av Glomma som skal sikre at det blir tatt særskilt hensyn til blant annet landskapsbildet og kulturlandskapet.

2.2.7 Naturmangfold og vilt

Naturverdier

Flere har gitt innspill om naturverdier og artsforekomster som er av betydning for planarbeidet. Blant innspillene er beskrivelse av spesifikke steder der det er rødlistarter, viktige naturtyper og stort artsmangfold, herunder områder med rikt dyreliv og viktige områder for vilt. Av innspillene er det kun ett med ny kunnskap som ikke har vært del av naturmangfoldutredningen (et hekkeområde for vipe). Det er gitt flere innspill til metoden som er brukt og det henvises til Miljødirektoratets nye kartverktøy og stilles spørsmål til hvorfor denne ikke er benyttet i utredningen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Som del av konsekvensutredningen for naturmangfold er det gjennomført overordnet naturtype- og artskartlegging i de aktuelle utredningskorridorene. I tillegg er all relevant kunnskap fra offentlige databaser innhentet og vurdert, og det er gjennomført dialogmøter med lokale ressurser, samt tatt hensyn til opplysninger fra innspill i E16-portalen. Det vises til

utredningen for detaljert informasjon om kunnskapsgrunnlaget, verdivurderingene og vurderingene av konfliktpotensial for områdets naturmangfold.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at kun områder med middels og høy verdi er inkludert i utredningen, i henhold til forenklet metode i Statens vegvesens håndbok V712. Forenklet metode ekskluderer dermed «hverdagsnatur» og arter med livskraftig bestand som ikke inngår i områder med middels og høy verdi.

Det er flere som henviser til «Miljødirektoratets nye kartverktøy lansert tidlig i 2022». Det antas at det vises til de nye kartleggingsdataene som ble publisert av Miljødirektoratet. Sommeren 2021 ble det gjennomført naturtypekartlegging etter Miljødirektoratets instruks basert på NiN[3], i området øst for Glomma ved elvemøtet (utført av Multiconsult). Konsekvensutredningen for naturmangfold, som ligger til grunn for planforslaget, bygger på resultater fra naturtypekartlegging etter DN-håndbok 13 utført t.o.m. 2020/2021 (da utredningene ble skrevet), mens disse nyeste dataene ble publisert tidlig i 2022. De nye registreringene innenfor planalternativ CN er sammenlignet med verdivurderingene i utredningen, og det er ikke funnet avvik. Flommarksområdene langs Glomma og Sagstuåa har vært registrert og vurdert til stor verdi (se verdiområde NM_137, 138 og 139), og det er ikke kartlagt nye naturtypelokaliteter innenfor planalternativ CN.

Veibygging på denne skalaen medfører både store og små interessekonflikter og avveininger. Potensialet for konflikter er omtalt og vurdert i utredningene for kommunedelplanen, og dette er grunnlag for høringen og de beslutningene som skal fattes knyttet til valg av korridor for en ny vei. Kommunene er planmyndighet og må veie ulike interesser opp mot hverandre i et endelig planvedtak. Berøring med, eller inngripen i, ulike verdier er det dessverre ikke mulig å unngå i store veiprosjekter, men ett av målene med plan- og utredningsprosessen er å minimere skadevirkningene og komme frem til gode avbøtende tiltak. For å minimere skade på naturmangfoldet arbeides det aktivt med å redusere direkte arealinngrep og indirekte effekter som fragmentering og barrierevirkninger – blant annet gjennom optimalisering av veilinja, fastsetting av hensynssoner i plankartet, og krav til videre undersøkelser og utredning i reguleringsplanfasen.

Økosystemtjenester og viltområder/vilttrekk

Det har kommet innspill om at gode og velfungerende viltpassasjer er viktig. Plassering av viltpassasjer må bygge på erfaringer, utredninger og lokalkunnskap, og et tilstrekkelig antall må innarbeides i videre planlegging. Det er stilt spørsmål til i hvor stor grad det tas hensyn til viltets trekk og fluktruter, og om lokalkunnskap brukes for å avgjøre hvor viltoverganger skal ligge. Det understrekes at det må gjennomføres tiltak (viltgjerde og faunapassasjer) for å hindre viltpåkjørsler (alle arter). Utmarkslagene er bekymret for påvirkningen en eventuelt ny motorvei vil ha for viltets leveområder og fremhever viktigheten av å redusere barrierevirkninger.

Enkelte mener at økosystemtjenester ikke er tilstrekkelig hensyntatt i vurderingen av hva som er det mest lønnsomme alternativet. Store fragmenteringer i terrenget vil påvirke

[3] NiN – Natur i Norge

naturmangfoldet og habitatrestaurering i arealer som er avhengig av hverandre vil bli kostbart.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
I forbindelse med naturmangfoldutredningen er det avholdt møter med lokale utmarkslag og lokallag i JFF for å avdekke de mest brukte trekkveiene i utredningsområdet. På grunnlag av dette er det avsatt hensynssoner i plankartet for hvor det vil bli nødvendig med viltoverganger. Antall overganger og plasseringer og utformingen av disse skal videre detaljeres i reguleringsplanfasen på grunnlag av mer inngående undersøkelser. Dette gjelder også småviltpassasjer og amfibietuneller.

Økosystemtjenester som er relevante for naturmangfold og vannmiljø (f.eks. biomangfold, pollinering, vannkvalitet mm.) er del av utredningene. I henhold til valgt utredningsmetodikk er konsekvensene for naturmangfoldet sammenstilt med konsekvensene for andre ikke-prissatte tema, før ikke-prissatte tema er sammenstilt med prissatte. Natur og økosystemer er følgelig bare et av mange hensyn. Noen alternativer er mindre konfliktfylte enn andre, men alle representerer et stort inngrep i naturområder, noe som kommer fram av utredningen. Restaurering og andre nødvendige skadereduserende tiltak vil bli vurdert i reguleringsplanfasen.

Innspill om naturmangfoldverdier

I tabellen under oppsummeres konkrete innspill til naturmangfoldverdier som har kommet inn i høringen. Innspillene er svart ut med hvilke verdiområder (benevnt NM_XXX) og vurderinger i utredningen som omhandler disse naturmangfoldverdiene.

Innspill om naturmangfoldverdi	**Plansamarbeidet sine kommentarer**
Ullensaker	
Store unike myrområder og sammenhengende skogområder med skogsfuglleiker og viktige trekkruter for hjortevilt og rovdyr.	Se f.eks. NM_007, 011, 012 og 15, NMv_005 og 009, og hjorteviltkart i figur 4-1 i naturmangfoldsutredning.
Kløverhumla (rødlistet art) er påvist innenfor foreslåtte planområder.	Se NM_001, 002, 005, 065 og 086.
Viktig våtmarksområde rundt Langtjern, viltovergang på Hauerseter, og kløverhumle.	Rapporten innspillet viser til inngår i kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredningen, se f.eks. verdiområdene NM_001 og NM_011 samt beskrivelsen av konfliktpotensial for vektlagte naturtyper og hjortevilt i korridor AH.
Området rundt Nordkisa kan tilfredsstille Miljødirektoratets klassifisering som inngrepsfritt naturområde hvor man nær sagt kan ferdes uhindret av urban	Inngrepsfrie naturområder (INON) er definert som naturområder som ligger én kilometer eller mer (i luftlinje) unna tyngre tekniske inngrep. Som tyngre inngrep

Innspill om naturmangfoldverdi	**Plansamarbeidet sine kommentarer**
infrastruktur med utstrekning fra bebyggelse nær Sundet i Eidsvoll i Nord, Vorma i øst, E6 i vest og Jessheim i sør. Habitat med forekomst av jerpe som er en rødlisteart nær Langtjern. Opplyser om spillplasser for tiur.	regnes f.eks. skogsbilveier med lengde over 50 meter. Det er ingen INON-områder i eller i nærheten av alternativene i planforslaget. Funksjonsområdet for jerpe er registrert i naturmangfoldutredningen (NM_011), men merk at jerpe ikke er rødlistet og at habitatet ligger utenfor influensområdet for CN-korridoren. Funksjonsområder for tiur er registrert tidligere og inngår i utredningen.
Planbeskrivelsen undervurderer verdien av området nord for Hauerseter, for friluftsliv og natur.	Det vises til konsekvensutredningene for naturmangfold og for friluftsliv, by og bygdeliv for å få et bedre bilde av natur- og friluftsverdiene som er registrert i området – planforslaget gir bare et kort sammendrag. Alt mangfoldet det vises til i innspillet ligger i offentlige databaser og er hensyntatt i utredningen av naturmangfold.
Fenstad og Vorma	
Veset gård og ravine: store naturmangfoldverdier kan bli sterkt påvirket av AH-alternativ. Det kommer lite frem i planforslaget at sørlig kryssing av Vorma i AH80 vil rasere ravineområdet og slåttemarka ved Veset. Ravinekomplekset har store verdier. Området sør for Vøyenhøgda samt Låveggåsen er viktig for vilt. Det er vilttrekk av høy verdi som går over Veset fra Vorma over Kjosberget og mot skogområdene i åsen. Vorma er en av 52 IBA (Important bird areas) som har verdi i europeisk sammenheng, hvilket ikke ser ut til at er tatt hensyn til i planprogrammet og valg av korridorer. Det er observert både hubro og havørn i Vorma. Vorma er viktig vassdrag for storørret, og det vil være ødeleggende for den svært truede storørreten med brukar, brukonstruksjoner og bygging av bru. Kampåa har unikt artsmangfold. Det er gyteområde for storørret sør for Svanfossen i Vorma. IBA i Vorma er ikke hensyntatt i valg av korridorer. Det er observert både hubro og havørn i Vorma. I og rundt	Ravinesystemet ved Veset er beskrevet i verdiområde NM_077. Dette er vurdert til stor verdi og alternativ AH80 er vurdert å medføre stort konfliktpotensial for verdiområdet. Altså er området tildelt størst mulige verdi og størst mulig konfliktgrad. Viltområdene som nevnes er registrert i figur 4-1 og omtalt skriftlig i vurderingene av konfliktpotensial for hjortevilt og småvilt. Det er kun området nord for Svanfossen som er del av IBA, og dette berøres ikke av noen av planforslagets alternativ. IBA'et berøres kun av AH10-20-30, som er forkastet blant annet på grunn av dette. Det er ikke registrert observasjoner av hubro i Nes kommune (Artsdatabankens artskart). Havørn er observert på sporadisk næringssøk og forflytning langs Vorma og Glomma. Storørreten i Vorma er omtalt i verdiområdene NM_019-020. Det er anbefalt å anlegge en eventuell bru uten pilarer i Vorma, men konfliktpotensialet er uansett vurdert som middels – vesentlige funksjoner vil opprettholdes i stor grad. Mangfoldet i og rundt Kampåa er omtalt i verdiområdene NM_023 og NMv_011. Alle raviner som har minst lokal verdi, og som

Innspill om naturmangfoldverdi	**Plansamarbeidet sine kommentarer**
Kampåa er det rikt dyre- og fugleliv, hvorav flere rødlistede arter. Rikt dyreliv i skogene. Det finnes raviner i Fenstad som fremdeles ikke er kartlagt.	ligger innenfor utredningsområdet/influensområdet, er kartlagt.
Ved kartlegging av biologisk mangfold bør det gjennomføres full registrering av ulike artsgrupper, og det er viktig at slik kartlegging gjøres av kompetente fagpersoner på våren/forsommeren, da muligheten for å oppdage arter er størst. Vilttrekk må f.eks. utredes da det er mye vilt innenfor planområdet. Glomma og Vorma er levested for flere truede arter, f.eks. edelkreps og elvemusling. Vorma er i tillegg et internasjonalt viktig fugleområde (International Bird area, IBA15).	Dette temaet er aktuelt å utrede videre i neste planfase. Kartlegging av naturtyper og arter gjøres i sommersesongen, og kartleggingen av vilttrekk om vinteren – da det er mulig å se spor i snøen. Edelkreps og elvemusling er ikke registrert i Vorma, men blant annet i Kampåa og Uåa. IBA'et i Vorma strekker seg nordover fra Svanfossen og er ikke berørt av alternativene som omfattes av planforslaget.
Skogbygda	
Ved Uåa og Kampåa er det forvirring rundt gul markering i kartet i nettportalen (tilsv. middels verdi), mens teksten sier høy verdi.	Naturmangfoldutredningen er å anse som mest riktig dersom man lurer på verdivurdering av delområder. Uåa har samlet sett stor verdi, se verdiområde NM_028. I kartportalen ligger det flere polygoner som «utgår fra utredning» fordi de har blitt slått sammen til andre polygoner til helhetlige verdiområder.
Viktige viltområder i områdene Sagen-Tinnbruhaugen og Heimdal-Lindberget. Rasteplass for svane og hegre/trane på Rønnål, og hekkeområde for vipe langs veiene mellom Ingeborgrud, Grenihagen og Hebergåsen. Rovfugl rundt Rønnål og hekkeområde for åkerrikse ved Grenistuene.	Områdene som nevnes inngår i verdiområdene NM_028, NMv_011 og NMv_012, og er vurdert i naturmangfoldutredningen under vurdering av fugl, hjortevilt og småvilt.
Ekstremt yrende dyreliv i ravinene langs Vorma. Dette har kommet dårlig frem tidligere. Dyretråkk for rådyr og elg, observasjoner av ulv, gaupe, mår, ravn, havørn og mye annet. Spesielt fuglelivet er unikt i ravinene langs Vorma.	Områdene som nevnes inngår i verdiområdene NM_058, 070, 071 og 077, samt i kap. 4.5 om vilt i naturmangfoldsutredningen.
Rikt dyreliv og viktige naturtyper, blant annet rundt Uåa, Ingeborgrud, Fallåa, Sjøligrenda, Fallet og Ertsrudberget.	Naturverdiene som ligger innenfor influensområdet for alternativene er registrert, se blant annet verdiområdene NM_028 og NMv_012.
Årnes og elvemøtet	

Innspill om naturmangfoldverdi	**Plansamarbeidet sine kommentarer**
Mellom Åmot og Gulli rett vest for Glomma kommer det hvert år mye vipe for å hekke på jordene. Det er både elgtråkk og rådyrtråkk i C-korridoren i dette området.	Prosjektet lagrer informasjonen om hekkeområdet for vipe slik at dette kan inkluderes i utredningen i en eventuell reguleringsplanfase. Det oppfordres til å legge inn observasjonene i Artsobservasjoner.no – det er hittil ikke registrert hekking i området mellom Åmot og Gulli.
Området rundt elvemøtet og Høie er viktig rasteplass for sangsvane på trekk. Meget rikt fugleliv sør for Nestangen som kan bli sterkt påvirket av anleggsvirksomhet og bro over Glomma.	Områdene som nevnes inngår i verdiområdene NM_136-137-138 i naturmangfoldutredningen.
Neskollen	
Veien er tegnet rett over en viktig ravine som ligger mellom Neskollen og Fuglefjellvegen, som fungerer som vannhull for alt viltet i området og som bosted for veldig mange arter. På jordene fra Nesfeltet til andre siden av Fuglefjellvegen hekker det usedvanlig mye viper (rødlistet) hvert eneste år. Fra rundkjøringen ved Neskollen til Fuglefjellet mangler kunnskap om et yrende fugleliv, men også amfibiearter som småsalamander og spissnutefrosk, samt flaggermus og hjortedyr som rådyr, hjort og elg. Senest den siste uka har svaner og kanadagås benyttet jordene hvor CN-korridorene er tegnet over som hvileplass hver dag, mens i ukene før har det vært kanadagås og gjess av et annet slag som har benyttet de samme arealene. Rødlistede viper begynner nå å spille på alle jordene og vil være der helt til senhøsten. Viser også til nye kartleggingsresultater øst for Glomma.	Vassdraget Sulta er registrert med middels verdi (se NM_096) og funksjonsområdet for vipe m.fl. med stor verdi (NMv_008). «Kulmoravinen» er et meandrerende bekkedrag og ikke en ravine i henhold til definisjon i gjeldende metodikk for kartlegging av landformer (DN-håndbok 13). Gjør videre oppmerksom på at kanadagås er fremmedart i Norge, som er vurdert å utgjøre svært stor risiko for stedegent mangfold (uønsket art). Se også innledende notis om hverdagsnatur og arter med livskraftig bestand. Artsmangfoldet beskrevet i innspillets figur og tekst er hensyntatt i utredningen.
Flomskogområdene langs elvebreddene på Årnes, Hennisand og innover Sagstuåa rommer sjeldne og rødlistede arter og naturtyper. I miljøprogrammet for kommunedelplanen, som er skrevet før Miljødirektoratet lanserte sine siste funn, innrømmer også Nye Veier at disse	Saltavrenning, lysforurensning og barriereeffekter er omtalt i konsekvensutredningene for naturmangfold og vannmiljø. Forurensing fra vei til vann (herunder salt) inngår i vurderingen av konfliktpotensial for hvert delområde. Vannforekomstenes sårbarhet og veilinjens

Innspill om naturmangfoldverdi	Plansamarbeidet sine kommentarer
områdene er nasjonalt viktige, og at en motorvei vil medføre tap av disse. Mikroplast og saltavrenning omtales ikke, selv om det er svært problematisk. Lysforurensning omtales ikke, selv om det er en av de største truslene mot insektene. Mangfoldstap og barriereeffekter ikke tilstrekkelig belyst. Nes kommune har spesielle ansvarsarter som også berøres uten at dette er belyst godt. Nye kartleggingsdata øst for Glomma ved elvemøtet mangler i kunnskapsgrunnlaget. Miljøprogrammet viser at disse verdiene vil gå tapt. Det er mangelfull vurdering av flere raviner i Nes i flere av korridorene. Kun én person har utarbeidet rapporten om naturmangfold alene, og hovedsakelig er arbeidet gjort på basis av nettbaserte kilder og eksisterende kunnskap. Alternativene CN50 og 60 vurderes bare til middels konfliktpotensial, uenig i dette da disse veiene går gjennom store sammenhengende skogsområder mellom Årnes og Kongsvinger hvor det er gjort lite undersøkelser i og rundt korridorene.	sannsynlige grad av berøring (dreneringsmønstre, nærføring og direkte inngrep) er særlig vektlagt. Naturmangfoldutredningen forholder seg til alle ansvarsarter og truede arter for Norge, herunder også Nes kommunes ansvarsarter. Når det gjelder de nye kartleggingsresultatene som ble publisert i januar i år (se innledende bemerkning) er det ikke funnet avvik fra verdivurderingene som ligger til grunn for naturmangfoldutredningen, se NM_136-139 for beskrivelser av flommarkslokalitetene. Miljøprogrammet omtaler en risiko for at disse verdiene kan gå tapt, se tabell- og kolonneoverskrift. Det er anbefalt å utforme eventuell bru slik at flomskogslokalitetene ikke forringes (pilarer i tilstrekkelig avstand). «Kulmoravinen» er som nevnt ikke en ravine, men et bekkedrag som er verdivurdert og hensyntatt i utredningen (se forrige svar). I naturmangfoldutredningen er det anbefalt å tilpasse veglinjene slik at de unngår Vågstad og Henu raviner. Naturmangfoldutredningen bygger på en overordnet feltkartlegging av hele undersøkelsesområdet, og er et samarbeidsprosjekt med én hovedforfatter av selve utredningen. Dette fremgår av forord og metodekapittel. Skogområdene i alternativ CN50 og CN60 er undersøkt og kartlagt på lik linje med øvrige alternativ. Det vil bli gjort en grundigere kartlegging av planområdet i forbindelse med en eventuell reguleringsplan.
Rikt dyre- og fugleliv ved Eie, hvorav mange rødlistede arter.	Se verdiområdene NMv_007 og NM_143. Informasjonen bygger på registreringer i artskart samt informasjonsmøte med innsender. Merk at denne utredningen ble skrevet før ny rødliste kom i 2021. Dette temaet er aktuelt å utrede videre i neste planfase.
Fulu og Galterud	
Korridor C scorer totalt dårligst av de fire korridorene på følgende verdisatte faktorer;	Det fremkommer av konsekvensutredningen at dette ikke

Innspill om naturmangfoldverdi	Plansamarbeidet sine kommentarer
friluftsliv, kulturarv, landskapsbilde, naturmangfold og naturressurser. Korridor C er den av de fire korridorene som ved bygging av E16 vil bli mest ødeleggende for dyreliv, både på land og i vann. Området Folmovegen/ Runnimyra/ Hagamyra består av et rikt dyreliv. Det vil også medføre stor fare for påkjørsler av vilt i dette området, noe som både går ut over sikkerheten for bilister samt for dyrelivet.	medfører riktighet. Korridor C går gjennom store sammenhengende skogområder og vil medføre arealbeslag og barrierevirkninger for hjortevilt og rovvilt, herunder ulv og gaupe som er truede arter. Korridor AH og FN treffer imidlertid flere områder med nasjonal og internasjonal verdi, samt flere funksjonsområder for sterkt og kritisk truede arter. Derfor er korridor CN vurdert som den minst konfliktfylte for fagtema naturmangfold, selv om konfliktpotensialet også her er betydelig. Vegen vil sikres med viltgjerder for å unngå påkjørsler.
Naturmangfoldet ved Fulu er ikke tilstrekkelig kartlagt i feltsesong (vår/sommer) til å gjøre en helhetlig vurdering av CN40, siden avgjørelsen om utredning av alternativet ble tatt sent på høsten.	Korridoren ble kartlagt sent i oktober 2021. Selv om dette er noe sent i feltsesongen er kunnskapsgrunnlaget vurdert som tilstrekkelig og sammenlignbart med det som er fremskaffet for øvrige alternativ. Ved usikkerhet enten på grunn av kartleggingstidspunktet eller andre forhold, er føre-var-prinsippet lagt til grunn.
På grunn av fragmentering og barrierevirkninger av viltgjerder, er det faktiske areal som går tapt for dyrelivet for korridorene CN50 og CN60 på ca. 120 km2, og ikke bare arealet som veganlegget beslaglegger. Kan ikke se at Nye Veier har tatt hensyn til eller omtalt at C-korridoren berører et sentralt område i ulvesona.	Selv om det etableres jevnlige faunapassasjer langs strekningen, vil veien utgjøre en ikke ubetydelig barrierevirkning. Konsekvensutredningen legger til grunn stort negativt konfliktpotensial for hjortevilt og rovvilt, men det finnes ikke litteratur som støtter at hele området går tapt. Konsekvensene for Mangenreviret (ulv) er omtalt i naturmangfoldutredningen, se vurdering av konfliktpotensial for rovvilt under vurderingen av CN-alternativene.

2.2.8 Vannmiljø

Det er gitt flere innspill angående vannmiljø. Et innspill uttrykker bekymring for den lange elvekryssingen med CN og at den vil gi økt risiko for forurensning av vann med mikroplast sammenlignet med andre alternativ med kortere kryssinger av elver. Det er også gitt innspill til planforslagene knyttet opp mot vannressurslovgivningen. Innspillet beskriver at i henhold til lovverket skal det alternativet som i minst grad berører vassdraget velges, og at å velge annet alternativ er brudd på lovverk. Videre kommenteres det at vassdragslovgivningen pålegger varsomste krysning av vassdrag. Det kommenteres også at det er gitt pålegg om utbedring av private renseanlegg i Nes kommune, og at bygging av ny vei vil motarbeide de tiltakene som er påbegynt.

Det er uttrykt bekymring for at eksempellinjer gir lang strekning som drenerer mot Sæteråa og tilløpsvassdrag. Videre uttrykkes bekymring for endring av vannveier og forurensingspotensial mot Sæteråa og at dette videre kan medføre et stort punktutslipp i Glomma. Det kommenteres også at det ikke gis spesielle tiltak for å ivareta området og vassdragene.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Både CN og AH gir samlet sett lange kryssinger av de større elvene Vorma og Glomma. Forurensing fra vei mot vann er vurdert som en del av konfliktpotensial for hvert delområde i alternativene. Sårbarheten til vannforekomster/delområder og veilinjens sannsynlige grad av berøring med bla. dreneringsmønstre, nærføring og grad av direkte berøring er særlig vektlagt. Under vannforekomsters/delområders sårbarhet vektes også nåtilstand og eksisterende tiltak. Det er vektet konfliktpotensial for *alle* delområder/vannforekomster i alternativene. Det er dermed mange hensyn i vurdering av samlet konfliktpotensial for alternativer, og lengde på kryssinger av de større elvene er ikke nødvendigvis den mest utslagsgivende faktoren. I samlet vurdering under naturmangfold vektlegges imidlertid særlig delområder med store naturmangfoldverdier.

Det antas at kommentar om lovverk sikter til paragraf § 5 om aktsomhetsplikten i Vannressursloven, som bla. sier at *«Enhver skal opptre aktsomt for å unngå skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser. Vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade og ulempe for allmenne og private interesser.»* Konsekvensutredningen for kommunedelplan har som hensikt å være beslutningsrelevant for valg av planalternativ. Utforming av de enkelte vassdragstiltak utredes i senere planfaser. Alle planalternativer medfører konfliktpotensial for vannmiljø. Av opprinnelige utredningsalternativer har ingen av de som havnet i nedre sjikt for vannmiljø gått videre som planalternativer. Aktsomhet ivaretas for øvrig så langt det lar seg gjøre på kommunedelplannivå, gjennom beskrivelser av prinsipper om avbøtende tiltak, miljøprogram og forslag til planbestemmelser.

Disenå grunneierlag har innspill om området rundt Sæteråa, og nevner at eksempellinjer gir lang veistrekning som drener mot lavpunkt mellom de to vannforekomstene, og dette legges også til grunn for det store konfliktpotensialet for området. Sæteråa og tilløpsbekker er vurdert til at to delområder berøres, og det er vurdert høyest mulig konfliktpotensial for minst ett av områdene i alternativene som berører vassdraget. Samlet sett er dette området altså tillagt stor vekt i konsekvensutredningen. Tiltaket er ikke detaljert utformet på dette plannivået, veilinjens endelige trasé er ikke lagt, og heller ikke utforming av for eksempel overvannshåndtering. Dette gir begrensninger for detaljeringsnivå på avbøtende tiltak for de enkelte vassdragene. Vurderingene som er gjort, er vurdert å være beslutningsrelevante i denne planfasen. Dette temaet er aktuelt å utrede videre i neste planfase.

Et stort utslipp mot Glomma vurderes ikke som en sannsynlig konsekvens. I miljøprogrammet er det satt opp en rekke krav og mål om eksempelvis ivaretakelse av kantvegetasjon, funksjonskrav til krysningsløsninger, og krav til videre utredninger for alternativer som skal utredes i reguleringsplan. Det henvises for øvrig til beskrivelser av

prinsipper om avbøtende tiltak i fagrapport *Vannmiljø*, miljøprogram og forslag til planbestemmelser.

2.2.9 Dyrka mark

Mange merknader kommenterer beslag av dyrka mark, både knyttet til mulig beslag på konkrete landbrukseiendommer og et mer generelt ønske om å bevare dyrka mark for å sikre matproduksjon. Enkelte har merknader knyttet til metoden for utredning av dyrka mark. Det dreier seg om hvordan arealbeslaget er beregnet, om en lavere veistandard vil beslaglegge mindre dyrka mark og at det er manglende nyansering av kvaliteten på dyrka mark i ulike planalternativ. Det har kommet inn forslag om at tap av dyrka mark bør kompenseres med nydyrka arealer.

Det er også kommet inn merknader med konkrete innspill knyttet til driftsoverganger/underganger, hensyn til arrondering av jorder og behovet for å istandsette arealer etter midlertidig bruk til anleggsområder.

NIBIO har et program for jord- og vannovervåking i landbruket (JOVA), og overvåker blant annet Mørdre-feltet, som er et nedbørsfelt i dette området. Det har vært sammenhengende overvåking av feltet siden 1991, og resultatene av målingene brukes til nasjonal og internasjonal forskning om miljøpåvirkning av jordbruksdrift. Noen merknader etterlyser hvordan Mørdre-feltet er vurdert og ivaretatt i planarbeidet.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Jordvern

Det er krevende ikke praktisk mulig å bygge en ny E16 uten betydelige arealbeslag og inngrep i verdiområder, jordvernhensyn må vurderes opp mot andre verdier og inngrep i videre avklaringer av kommunedelplan og i videre planlegging. Plansamarbeidet må forholde seg til lover, regelverk og nasjonale føringer knyttet til jordvern, og at bevaring av dyrka mark er en nasjonal interesse. Føringer for arbeidet med reguleringsplan er innarbeidet i bestemmelser. Nye Veier har som mål å minimere beslag av dyrka mark både, permanent og midlertidig (i anleggsfasen).

Metode for verdivurdering av dyrka mark

Konsekvenser for dyrka mark inngår som en del av vurdering av fagtema naturressurser. Konsekvensutredningen er gjennomført etter forenklet metode i håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen 2018). Verdivurderingen av dyrka mark og dyrkbar mark baserer seg i stor grad på grunnlag fra NIBIO (Kilden.no og jordsmonnskartlegging). Jordsmonnskartleggingen er basert på en vurdering av agronomiske egenskaper for bruken av jorda (jordkvalitet) og blant annet hellingsgrad og vannhusholdning. Kartleggingen er gjort på teig-nivå, noe som ikke er i tråd med metoden beskrevet i V712, hvor virkning skal vurderes innenfor delområder. Det er derfor et behov for å vurdere verdi for et større jordbruksområde sett under ett. Fragmentering av større jordbruksområder, dekkes heller ikke opp i verdivurderingen gjennomført i Kilden, og understreker behovet for en vurdering av større områder.

Dyrka mark innenfor utredningskorridorene er delt inn i store delområder hvor delområdene er gitt verdi etter hvilken verdi som er dominerende etter verdikart fra Kilden.no og justeringer fra befaring i felt og aktuelle temakart. Dette medfører at enkelte teiger med mindre eller større verdi innenfor delområdet blir gitt en annen verdi enn kartlagt i Kilden.no. Delområdene er i hovedtrekk arealmessig tilpasset geografiske landskapsformer, samt at verdisetting i Kilden.no er mest mulig ensartet innenfor delområdet.

Beregnet beslag av dyrka mark
Beregningene av beslag av dyrka mark i denne planfasen har først og fremst til hensikt å vise forskjeller mellom alternativ. Beregning av beslag av dyrka mark tar utgangspunkt i en eksempelveilinje med sideareal med en total bredde på 60 meter, og et større område rundt kryss. Beregningen gir ikke et reelt beslag av dyrka mark, og det er heller ikke skilt på midlertidig og permanent arealbeslag.

I reguleringsplanfasen vil veilinja bli optimalisert, blant annet med tanke på å redusere beslag av dyrka mark og det blir da beregnet et mer nøyaktig arealbeslag.

Kompensasjon gjennom nydyrking
I forslag til planbestemmelser er det lagt inn flere bestemmelser for å sikre ivaretakelse av dyrka mark videre i planarbeidet, hvor kompensasjon er et aktuelt utredningstema i neste planfase.

Konsekvenser for den enkelte landbrukseiendom
Konsekvenser av ny E16 for den enkelte landbrukseiendom vil bli vurdert nærmere i arbeid med reguleringsplan (se også kap. 2.2.13 om grunnerverv). Det er lagt inn planbestemmelser for å sikre at private vann- og avløpsanlegg, dreneringsanlegg og nødvendige driftsadkomster skal vurderes som en del av arbeidet med reguleringsplan.

I forbindelse med gjennomføring av tiltaket vil det kunne oppstå resteiendommer med uhensiktsmessig arrondering, eller eiendommer som blir delt og mister sin naturlige tilknytning. Disse utfordringene vil bli håndtert i grunnervervet, for eksempel ved makeskifter der det er aktuelt, eller i forbindelse med erstatningsfastsettelsen. Det kan også være aktuelt å trekke nye eiendomsgrenser for å skape bedre arrondering. Det kan skje gjennom frivillige avtaler eller ved jordskifte.

Overvåking av jord- og vann i Mørdre-feltet
I konsekvensutredning av vannmiljø er Mørdre-feltet vurdert som en brukerinteresse i sårbarhetsvurderingen av vannforekomsten *Sidebekker til Glomma, oppstrøms Rånåsfoss* (002-3419-R) for utredningskorridor C, og brukerinteressen er gitt middels sårbarhet. Konsekvenser for Mørdre-feltet er avhengig av plassering av veilinje. Dette temaet er aktuelt å utrede videre i neste planfase.

2.2.10 Grunnforhold og anleggsgjennomføring

Flere merknadsgivere har kommet med kommentarer knyttet til grunnforhold. Typisk for disse merknadene er at de uttrykker bekymring for grunnforholdene og kvikkleireproblematikken spesielt i FN-korridoren, men også for at det finnes ustabile masser

i CN-korridoren der det ikke er gjort like mange undersøkelser. Noen merknader peker på planalternativ AH med de mest stabile grunnforholdene.

Det stilles spørsmål ved hvor lang anleggsperiode som er nødvendig for å sikre områdestabiliteten i planalternativ FN, og hvordan man skal leve med risiko/redsel i anleggsperioden når sikringstiltak skal gjennomføres. Det pekes også på at ved bygging av FN 31 er man helt avhengig av tilkjørte masser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Utredningene viser at det finnes ustabile masser i alle kommunedelplanalternativene. Dette slår inn på både usikkerhetsvurdering, anleggsgjennomføring og kostnader. AH-korridoren er vurdert å ha best grunnforhold, deretter CN. FN er vurdert til å ha de dårligste grunnforholdene. Når Nye Veier foreslår at AH ikke tas videre skyldes dette hovedsakelig at det er knyttet store konflikter for ulike miljøverdier til dette planalternativet.

FN-alternativet er best kartlagt, men undersøkelser som er gjort i alle alternativer viser at der det på forhånd er vurdert å være potensiale for dårlige grunnforhold er det svært bløte masser. Dette innebærer at det finnes ustabile masser også i CN-alternativet, men det gjelder i første rekke på strekningen fra Nybakk til skogområdene øst for Årnes ved Torstuvegen, og er vurdert å ha et betydelig mindre omfang enn i FN-alternativet.

Ut fra en helhetsvurdering av alle fagtema anbefaler Nye Veier at CN-alternativet legges til grunn for videre planlegging. De dårlige grunnforholdene er en viktig årsak til at FN-alternativet gir dårlig samfunnsøkonomi, og at Nye Veier ikke anbefaler å gå videre med dette alternativet.

Ved vedtak av kommunedelplan for ny E16 vil det bli fastsatt en korridor for videre planlegging. I neste fase av planarbeidet, vil det gjøres mer detaljerte utredninger og undersøkelser av grunnforhold samt behovet for tiltak. I neste fase vil det også gjøres mer detaljerte vurderinger av anleggsgjennomføring og massehåndtering.

2.2.11 Plassering av kryssområder

Det har kommet inn merknader som omhandler plassering av kryss på de ulike veilinjene. Det er blant annet kommet spørsmål om hvorfor det ikke er kryss ved Nordkisa i planalternativ AH og hvorfor det er kryss på hver side av Vormsund i tillegg til Herbergåsen i FN31. Det er også ønske om flere kryss i planalternativ CN, blant annet kryss med Vormsundvegen for å få mer trafikk vekk fra dagens E16, og ønsker om å flytte krysset i Åkroken nærmere fv. 175 for å slippe trafikk gjennom boligfelt på Disenå og Seterstøa.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
I utredningene er det benyttet en automatisert metodikk for optimalisering av krysskombinasjoner. Det vil si at alle mulige krysskombinasjoner er vurdert og at det er identifisert hvilke kombinasjoner av kryss som gir høyest mulig trafikantnytte. Samtidig ble det sett på hvor det var mulig å etablere motorveikryss og kostnadene for disse. Dette har medført krysskombinasjoner som ga høyest mulig netto nytte. Det er også tatt hensyn til at det i henhold til veinormalen skal være minst 5 km mellom kryss på motorvei. Det er i planforslagene vist mulige plasseringer for kryss, hvor endelig plassering og utforming av kryss fastsettes i reguleringsplan.

Det ble i utgangspunktet ikke plassert kryss i AH ved Nordkisa fordi det er mindre enn 5 km mellom kryss på Hauerseter og et eventuelt kryss på Nordkisa. Nye Veier anbefaler at planalternativer i AH og FN ikke blir videreført.

Planalternativ FN31 er utviklet av Statens vegvesen i forbindelse med tidligere planarbeid (arbeid med reguleringsplan). Det er valgt å beholde veilinjen slik Statens vegvesen utredet den. Den veilinjen har kryss på hver side av Vormsund.

Alternativer i korridor C vil føre til redusert trafikk på eksisterende E16 mellom Kongsvinger og Nybakk. Trafikken på dagens E16 er med variant CN40 beregnet å bli redusert med 45 – 50%. Ny vei fanger opp mesteparten av gjennomgangstrafikken samt noe av den lokale trafikken. Reduksjonen i trafikk på dagens E16 mellom Nybakk og Kongsvinger varierer fra 6000 til 10 000 kjøretøy per døgn. Den medfører også redusert trafikk på fv. 177 Vormsundveien, fv. 175 Hvamsvegen, fv. 1565 Fuglefjellvegen og fv. 177 Bruvegen til Årnes. Trafikken fra Årnes vil få kortest vei til ny E16 via det nye krysset ved Årnes. Forsalget om et nytt kryss med fv. 177 Vormsundvegen vil være primært for trafikk fra Vormsundområdet. Et slik kryss vil ikke medføre kortere kjørevei så trafikk fra Vormsundområdet vil fortsette å kjøre eksisterende E16 til Nybakk. I tillegg er trafikkmengden fra Vormsund til Kongsvinger relativt liten og kan ikke forsvare kostnaden ved å bygge et nytt kryss med Vormsundvegen. Det vil også være mindre enn 5 km mellom krysset på Årnes og et kryss med Vormsundvegen.

Det er gjort en egen analyse for planalternativ CN uten kryss ved Åkroken. Det er beregnet at krysset får liten trafikk og ikke vil gi tilstrekkelig nytte sett opp mot kostnader, samt arealinngrep ved å bygge krysset. Samtidig ligger krysset på en strekning hvor det ellers ikke er planlagt kryss på ny E16 mellom Kongsvinger og Årnes. Nye Veier anbefaler at det ikke bygges kryss ved Åkroken.

2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse

Samfunnsøkonomisk nytte

Det er kommentert at alle alternativ har negativ samfunnsnytte og at investeringer for ny E16 ikke vil gi en positiv effekt for samfunnet. Samferdselsprosjekter i Norge har unntaksvis positiv nytteberegning.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Dagens vei fungerer dårlig fordi den både er en lokalvei med mange direkte avkjørsler, og samtidig er en nasjonal hovedvei. Detter er uforenlige funksjoner som skaper store utfordringer i dag for trafikkflyt, trafikksikkerhet og gir andre ulemper for dem som bor og lever langs veien. Kommunene har ønsker ny vei, og har etablert et interkommunalt plansamarbeid for gjennomføring va planprosessen i samarbeid med Nye Veier. Å få en ny E16 gjennom denne regionen har vært planlagt i over 20 år. Målene for prosjektet er å spare liv, spare tid og skap vekst i regionene.

Gjennomføring av samfunnsøkonomisk analyse

Det har kommet merknader til ulike aspekter ved den samfunnsøkonomiske analysen. Det er stilt spørsmål til riktigheten og nøyaktigheten av den samfunnsøkonomiske analysen, som at store usikkerheter i beregningene bør medføre at resultatene fra analysen ikke tillegges avgjørende vekt. Spesifikt er det stilt spørsmål ved hvordan man kan konkludere i

samfunnsøkonomisk analyse når det er så stor usikkerhet om grunnforholdene i planalternativ CN.

Det etterlyses beregning av samfunnsøkonomisk nytte av ny E16 for bedrifter i Nord-Odal. Det er også spurt hvordan alternativ FN31 kan være så mye dyrere enn CN40 når veilinja for FN31 er en mil kortere.

Noen mener prosjektet kun fokuserer på mest mulig vei billigst mulig og lurer på i hvilken grad det er lagt vekt på hvilke konsekvenser ny vei vil påføre naturen. Andre mener at redusert reisetid med noen minutter har liten verdi i folks liv.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
En samfunnsøkonomisk analyse er et verktøy for å identifisere, systematisere og vurdere nytte- og kostnadsvirkningene for offentlige investeringer for å kunne sammenligne hvor lønnsom en investering eller et prosjekt er for samfunnet. Metoden som er benyttet i dette prosjektet er i tråd med Statens vegvesen sin håndbok V712 og sammenstiller prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Komponentene i en samfunnsøkonomisk analyse er nærmere beskrevet i planprogrammet som ble fastsatt 16. desember 2020.

Analyse av prissatte konsekvenser er en systematisk sammenstilling av de nytte- og kostnadsvirkningene som kan regnes om til kroner og øre. De viktigste komponentene på plussiden er trafikantnytte og trafikksikkerhet, og de største komponentene på minussiden er kostnader til bygging og drift og vedlikehold av en ny vei. De aller fleste samferdselsprosjekt i Norge gir samlet sett en negativ nytte (under 0).

Støy inngår også som en del av vurderingen av prissatte konsekvenser. Antall støyplagede i gul og rød sone legges inn i beregningene av de ulike alternativene og vektes som en negativ verdi. Støy vil på denne måten påvirke nytte- og kostnadsberegningen.

Det er flere kilder til usikkerhet i en nytte- og kostnadsanalyse. For å synliggjøre usikkerhet forbundet med analyse av prissatte konsekvenser er det gjennomført flere følsomhetsanalyser av kostnadsoverslag, brukerbetaling (bompenger), årlig trafikkvekst, kombinasjon av kostnadsoverslag og trafikkvekst samt smalere tverrprofil.

Beregning av trafikantnytte og effekter av tiltaket er gjort for et område som inkluderer hele Innlandet fylke sammen med Oslo og Viken fra Lier i vest til Våler i sør. Innenfor dette området er det tatt ut resultater på trafikk- og transportarbeid, trafikkmengder, trafikantnytte, rutevalgsendringer og andre effekter av tiltaket. Betydningen av ny E16 for bedrifter i Nord-Odal inngår dermed også i beregning av samfunnsøkonomisk nytte.

Det som driver kostnadene for FN31 opp er særlig at det er dårlige grunnforhold med bløt leire over en stor del av strekningen. CN ligger i tilsvarende dårlige grunnforhold i den vestlige delen fra Nybakk til skogområdene øst for Årnes ved Torstuvegen. Mesteparten av dette alternativet ligger på gode grunnforhold og går gjennom skogsområder.

Ikke-prissatte konsekvenser blir ofte kalt miljøverdier, og er verdier det er vanskeligere å sette en prislapp på. Disse verdiene vektlegges på lik linje med prissatte konsekvenser. Ikke-prissatte konsekvenser omfatter fem fagtemaer: landskapsbilde, friluftsliv og by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Eksempler på slike verdier er landskap, dyrka mark, kulturminner, fiskevann, turområder og steder med spesiell natur, planter eller dyreliv.

For de ikke-prissatte fagene er det gjort en samlet vurdering, og alternativene er rangert fra hvilket alternativ som samlet sett er minst konfliktfylt til hvilket alternativ som er mest konfliktfylt. På samme måte er det for prissatte konsekvenser gjort en rangering av alle alternativer basert på en nytte/kostnadsanalyse. Rangeringen illustreres ved å sette alle alternativene inn i et koordinatsystem (vist i KU samlerapport), der beregnet nytte for alternativet sett opp mot konfliktpotensial for ikke-prissatte konsekvenser blir illustrert. Det vil være noen alternativ som har så store negative konsekvenser for ikke-prissatte fag at de frarådes, og noen som har så dårlig kost/nytte for prissatte fag at de ikke anbefales. Hele prosessen er oppsummert skriftlig i *Sammenstilling av konsekvenser og anbefaling av planalternativ* (15.12.2021), slik at det er mulig å se hvilke hensyn som er vurdert og hvordan vurderingen er gjort.

Gjenbruk av allerede bygget vei

Det er stilt spørsmål ved hvorfor kostnader knyttet til tidligere planarbeid, bygging av firefeltsveiene Kongsvinger-Slomarka og Kløfta-Nybakk og vedlikehold av dagens E16 Nybakk-Skarnes ikke er tatt med i den samfunnsøkonomiske beregningen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

For å kunne vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av et tiltak, må det sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket **ikke** gjennomføres. Denne situasjonen kalles referansealternativet eller null-alternativet. Det å definere og utarbeide referansealternativet er derfor en viktig del av en samfunnsøkonomisk analyse. Referansealternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon og inkluderer vanlig vedlikehold og nødvendige oppgraderinger av denne, i tillegg til tiltak som er vedtatt og er igangsatt eller har fått bevilgning. Referansealternativet er sammenligningsgrunnlaget som alle konsekvenser måles opp mot.

Dersom man i en sammenligning mellom FN og CN hadde startet med blanke ark og skulle finne den beste veien mellom Kongsvinger og Nybakk, uten at det var bygget noen ny motorvei på strekningen måtte kostnadene for Kongsvinger – Slomarka blitt lagt til kostnadene for FN. Samlet kostnad for FN ville da blitt betydelig høyere enn for CN. Når også nytten for CN er betydelig bedre enn for FN, ville det vært utenkelig å anbefale utbygging av FN i en slik situasjon.

Det at man allikevel har bygget ut deler av FN, gjør at den får et «forsprang» når kostnadene ved det som allerede er utbygd ikke tas med i den nye utredningen. Spørsmålet blir dermed **hvor stort** dette forspranget må være for at CN ikke lenger blir det beste alternativet. Utredningene viser at utbygging av strekningen mellom Nybakk og Slomarka i FN31 er så krevende at det kostnadsmessige «forspranget» den har ved at strekningen Kongsvinger – Slomarka allerede er bygget ut, rett og slett ikke er stort nok. Det samme gjelder konsekvensene for miljøverdier. De faglige analysene viser at den gjenstående delen av FN31 mellom Slomarka og Nybakk beslaglegger enda mer dyrket mark og gir større inngrep i viktige områder for naturmangfold enn hele CN.

Veistandard

Det er kommentert at prosjektet bør planlegge ny vei med en lavere standard som vil ha lavere byggekostnad og mindre naturinngrep.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Kommunedelplan er et overordnet plannivå som har til hensikt å finne den riktige korridoren å planlegge videre innenfor. Når det skal bygges nye veier i Norge dimensjoneres de etter forventet trafikkmengde frem i tid. Vegloven sier at det er trafikkmengden i prognoseåret (i dette tilfellet 2050) som skal legges til grunn for dimensjonering av veier (vegloven § 13). I dette prosjektet overstiger den beregnede trafikkmengden i prognoseåret 20 000 kjøretøy per døgn i vest og har opp mot 12000 kjøretøy per døgn i øst. Veinormalene angir standardklasser for ulike veier basert blant annet på trafikkmengde og veiens funksjon. Dette innebærer at veien er dimensjonert som motorvei klasse H3, som er en 4-felts vei med fartsgrense 110 km/t. Denne veiklassen legges til grunn for å sikre tilstrekkelig bredde på korridoren, selv om det i senere arbeid med reguleringsplan kan vise seg aktuelt å bygge et smalere tverrprofil. Vegdirektoratet har satt i gang et arbeid med veinormalene som blant annet ser på muligheter for å bygge smalere 4-felts veier.

2.2.13 Grunnerverv

Flere merknadsgivere har kommet med kommentarer knyttet til grunnerverv. Typisk for disse merknadene er at de ytrer seg kritisk til hva som skjer med private drikkevannsbrønner, grunnvannskilder i tilknytning til landbrukseiendommer, utvikling og båndlegging av næringsarealer, drift av grusforretning samt oppstykking og vanskeliggjøring av drift på landbrukseiendommer. Det pekes på nødvendigheten av avbøtende tiltak, kryssingsmuligheter for landbruket og andre fremkommelighetstiltak for landbruk og skogbruk. Enkelte merknader knytter seg til justering av veilinjer for å unngå eiendommer, og flere ønsker at det avklares snarest om eiendommer og boliger blir berørt. Flere påpeker også at eiendommer som har vært båndlagt i lang tid, må få erstatning dersom ny vei bygges i korridor C. Det forutsettes at det gis innløsning til markedspris, og enkelte stiller spørsmålene om man får tilbud om alternativt bosted, eventuelt om det iverksettes avbøtende tiltak.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Planforslaget omfatter tre konseptuelt ulike alternativer for ny E16. Ved vedtak av kommunedelplan for ny E16 vil det bli fastsatt en korridor for videre planlegging. Detaljert veitrasé, arealformål, arealbeslag og eiendommer som blir berørt, samt detaljert utforming av skadereduserende tiltak er blant det som utredes og avklares først i reguleringsplanfasen. Selve grunnervervet tar utgangspunkt i en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplanen gir grunnlag for å kreve/skaffe hjemmel til å kunne gjennomføre prosjektet. Det er også i reguleringsplanprosessen vurderingene og avgjørelsene tas rundt hvilke boliger som må innløses, hvilke arealer som permanent og midlertidig vil måtte benyttes for å gjennomføre prosjektet.

Direkte berørte grunneiere skal ha erstattet sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir berørt av ny vei. Erstatningen vurderes ut fra konkrete forhold på hver enkelt eiendom.

2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling

Mange mener at ny E16 må legges slik at næringsområdene får mest mulig nytte av den slik som for eksempel områdene ved Herbergåsen og Slomarka. Relativt få private næringsforetak eller -interessenter har uttalt seg enkeltvis, men regionale og lokale næringsinteresseorganisasjoner har uttalt seg på vegne av sine medlemmer (se oppsummeringer i kap. 3 «Merknader fra organisasjoner»). Kommentaren ser også på forhold som har kommet fram i uttalelsene fra næringsorganisasjonene.

Næringsdrivende i Kongsvingerregionen uttrykker et klart ønske om bygging av ny E16, og mener det er avgjørende å holde framdriften for å sikre arbeidsplasser og regional og nasjonal utvikling. De sier også at trafikksikkerhet er viktig, derfor er 4-felts veier med midtdeler den beste løsningen med så stor trafikkmengde som det er forbi Kongsvinger. Samtidig bemerker flere grunneiere ved Rasta/rv. 2 at variant CN60 båndlegger eiendommer som er disponert til næring i Kongsvinger kommuneplan, og det bes derfor om at dette alternativet ikke gås videre med.

I Skarnes-området kommenteres det at dagens E16 mellom Skarnes og Kløfta er en betydelig hindring for bedriftenes utvikling med hensyn til framkommelighet, med blant annet to felt, flere rundkjøringer, soner med 40 km/t og fartshumper. Ny firefelts E16 har betydning for raskere og sikrere varetransport og nærhet til markeder. Flere merknader er opptatt av at løsningen som velges tar hensyn til trafikken til/fra fv.24 Nord-Odalsvegen gjennom Odal, og at det er viktig at det blir en god tilkobling/kryssløsning til E16. Enkelte påpeker at en kombinasjon av planalternativ FN og AH kan være interessant.

I Nes er det, sett fra et næringslivsperspektiv, noe forskjellige synspunkter på korridor-preferanser. Enkelte ønsker FN-traseen med hensyn til E16-tilknytning til Herbergåsen næringspark og sysselsetting i Nes kommune. Andre påpeker at E16 ikke bare er et prosjekt for lokale kommuner, E16 skal betjene internasjonal transport av varer og tjenester, og anbefaler planalternativ CN som mest samfunnsnyttig, med firefelts vei og 110 km/t fartsgrense. Videre nevner merknadene at planalternativ AH kan øke utbyggingspress og føre til uønsket næringsutvikling i en del av kommunen hvor Nes kommune selv ikke ønsker den type vekst. Planalternativ AH berører kulturlandskapet i Vormadalen, der det er noe kulturturisme.

Det foreligger også to merknader fra større masseuttak som kan bli direkte berørt av planalternativ FN (Odals Grus) og variant CN50/60 (SIVA). Masseuttakene er disponert til framtidig næringsvirksomhet.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
E16 har en standard mellom Slomarka og Nybakk som ikke ivaretar funksjonen E16 har både som lokalvei og internasjonal veiforbindelse. Dagens tofeltsvei er utsatt for ulykker pga. stor trafikkmengde, mange kryss og avkjørsler. Nærføring til bebyggelse gir trafikksikkerhets- og miljøulemper for de som bor langs eksisterende vei, blant annet passerer veien rett gjennom bebyggelse på Skarnes, Oppakermoen og Vormsund. Det er enighet om at regionen trenger en ny og bedre hovedvei.

Det er stilt spørsmål til beregningen av samfunnsøkonomisk nytte med tanke på inkludering av bedrifter i Nord-Odal. Analyseområdet inkluderer et stort område, slik at betydningen av ny E16 for bedrifter i Nord-Odal inngår i beregning av samfunnsøkonomisk nytte og i vurdering av lokal og regional utvikling. Dette er for øvrig kommentert nærmere i kapittel 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse.

Når det gjelder planalternativ AH og FN31 anbefaler Nye Veier at disse forkastes. Få næringsinteresser har også pekt på planalternativ AH som interessant. Noen næringsinteresser har i sine merknader nevnt mulighet for en kombinasjon av A- og F-alternativet. I tråd med forslag i flere andre merknader blir det sett nærmere på et alternativ som kombinerer planalternativ AH og FN. Kombinasjonsalternativet vil berøre Nes og Sør-Odal.

Endringer i tilgjengelighet og reisetid som følge av ny vei kan gi andre muligheter for arealutvikling, næringsaktivitet og verdiskaping enn i dag. Mer om disse effektene finnes i fagrapport om *Lokal og regional utvikling*, *Trafikale og prissatte virkninger av planalternativene*, *Utredning FN31* og *Utredning CN40*. Fagrapport om lokal og regional utvikling sammenstiller utredning av lokale og regionale virkninger og netto ringvirkninger som følge av ny E16 mellom Kongsvinger og E6. I utredningen inngår også en følsomhetsanalyse på fordeling av fremtidige boliger og arbeidsplasser og en vurdering av endret tilgjengelighet til områder rundt ny E16.

De viktigste områdene for bolig- og næringsutvikling i de fire kommunene som berøres av ny E16 er sentrale deler av Kongsvinger, Slomarka, Skarnes, Årnes, Herbergåsen, Gardermoen Næringspark og Hauerseter. Effekten av ny E16 for utvikling av de enkelte områdene varierer avhengig av korridor og kryssplassering. Endring i tilgjengelighet som følge av ny vei kan føre til at et område blir mer eller mindre attraktivt for utvikling. Tilgjengelighet er et mål på hvor mange personer som kan nå et område innenfor en bestemt reisetid. Som følge av store befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjoner på Jessheim, Gardermoen og i Oslo, er tilgjengeligheten i planområdet i dag størst nær E6, og avtagende østover langs eksisterende E16. Ny E16 endrer ikke vesentlig på dette, men økning i tilgjengelighet til eksisterende og planlagte utviklingsområder i de fire kommunene er forskjellig for de enkelte korridorene. Generelt vil ny E16 bidra til å knytte Kongsvingerregionen tettere opp mot vekstmotorene Gardermoen og Oslo enn i dag. Ny vei vil også gi en bedre og raskere forbindelse fra Jessheim/Gardermoen Næringspark til Kongsvinger, Värmlandsregionen og videre innover i Sverige.

Alle korridorer gir økt tilgjengelighet for Kongsvinger. Korridor C gir størst økning i tilgjengelighet for Kongsvinger, og er også den eneste korridoren som gir vesentlig økt tilgjengelighet for Årnes. For korridor A er endringen i tilgangen til arbeidsplasser og bosatte størst i nordre deler av Nes og nordøstre deler av Sør-Odal, samt mellom Slomarka og Kongsvinger.
For korridor C er endringen i tilgang til arbeidsplasser og bosatte størst for Årnes og omkringliggende områder i Nes, sørvestre deler av Sør-Odal og Kongsvinger sentrum.

For korridor F er endringen i tilgang til arbeidsplasser og bosatte størst for området nord for Vormsund i Nes, nordøstre deler av Sør-Odal, samt områdene mellom Skarnes og Kongsvinger. Samlet sett er det Kongsvinger som får størst økning i tilgang på arbeidsplasser og bosatte, uavhengig av korridor. Korridor C gir størst økning for Kongsvinger, og er den eneste korridoren som også gir vesentlig økning for Årnes. Korridor C gir størst økning i prioriterte utviklingsområder, mens de andre korridoralternativene i større grad gir størst økning i områder utenfor eksisterende tettstedsstruktur, og som ikke er planlagt for utbygging. For Skarnes vil korridor F gi størst økning i tilgjengelighet. Ingen av korridorene medfører vesentlig endring for Jessheim og Gardermoen næringspark.

Vurdering av lokal og regional utvikling:
Korridor C gir størst positiv effekt for utvikling av Kongsvinger, som følge av økt tilgjengelighet til sentrale utviklingsområder i kommunen. For Skarnes og Slomarka har korridor A størst positiv effekt, og deretter korridor F. For Årnes er det kun korridor C som forventes å ha positiv effekt for utvikling på grunn av økt tilgjengelighet.
Kongsvinger har størst mulighet for å utnytte utviklingspotensialet som følger av raskere og bedre vei til Jessheim/Gardermoen og Oslo, gitt byens størrelse og regionale rolle. Dette gjør at alternativ i korridor C har størst potensial for lokal og regional utvikling. Korridor C er den eneste korridoren hvor ingen kommuner får vesentlige negative virkninger med tanke på lokal og regional utvikling.

For Kongsvinger gir korridor C samlet sett størst effekt som følge av kortere reisetid, økt regional tilgjengelighet og nytt kryss for E16 sentralt i kommunen, og vurderes derfor å ha størst potensiell effekt for arealutvikling i Kongsvinger. Korridor A og F vurderes å gi lav effekt.

Alle vurderte alternativer for E16 vil medføre avlastning av dagens E16 gjennom Skarnes. Dette kan endre forutsetningene for arealutvikling langs eksisterende vei, som vil bli mer attraktive for boligutvikling enn i dag. Flere boliger i Skarnes vest vil kunne bygge opp om handels- og servicetilbudet i Skarnes sentrum øst for Glomma. Kundegrunnlaget fra reisende langs dagens E16 vil synke med ny E16 i ny korridor, noe som kan være negativt for de virksomhetene som ligger langs veien gjennom Skarnes i dag (bilservice- og servering/kioskvirksomhet). Skarnes vurderes ikke å ha like gode muligheter som Kongsvinger til å nyttiggjøre seg av det utviklingspotensialet som oppstår som følge av ny vei, da tettstedets størrelse i mindre grad vil gi den nødvendige gravitasjonskraften som trengs for en større utvikling. Selv om alle korridorer vil avlaste dagens E16 gjennom Skarnes, vil reisetiden mot Kløfta og Jessheim variere for korridorene. Korridor A gir størst effekt for Skarnes gjennom kortere reisetid, og vurderes å kunne gi størst potensiell effekt for arealutviklingen. Korridorene F kan gi noe effekt, mens korridor C vurderes å gi minst effekt for arealutviklingen på Skarnes.

Slomarka er et regionalt satsningsområde for transportrelatert næring i Kongsvingerregionen. Redusert reisetid til E6 og Gardermoen kan gjøre Slomarka mer attraktiv. Denne effekten vurderes i første rekke å gjelde for korridor A, men det vil også kunne gi en viss effekt med korridor F. Korridor C vurderes å ikke gi noen positiv effekt for videre utvikling av Slomarka.

Korridor C vil kunne gi en positiv effekt for arealutviklingen på Årnes gjennom kortere reisetid mot Jessheim/Gardermoen, men også til Kongsvinger. De øvrige korridorene vil ikke gi vesentlig endret reisetid fra Årnes, og er derfor vurdert å ikke ha noen positiv effekt for videre utvikling av kommunesenteret.

Kortere og mer effektiv reisevei mot Årnes, Skarnes og Kongsvinger vil gi Jessheim et større arbeidsmarked. Endringen vurderes likevel til å være svært liten sett opp mot dagens arbeidsmarked og forventet utvikling både i Ullensaker, Lillestrøm og andre kommuner sør for Jessheim. Effekten av ny E16 på potensialet for utvikling av nye boliger og næringsarealer i Jessheim vurderes derfor å være liten.

Vurdering av netto ringvirkninger:
Ny infrastruktur kan gi en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser ved at folk og virksomheter knyttes tettere sammen, og at det blir større bo- og arbeidsmarkeder. Dette betegnes som netto ringvirkninger, og er et supplement til den ordinære samfunnsøkonomiske analysen. Korridor C gir størst samlet nytte i form av netto ringvirkninger og er også den eneste korridoren hvor ingen av kommunene får vesentlige negative virkninger. På kommunenivå gir alle korridorene størst positiv effekt for Kongsvinger. Korridor C gir betydelig større netto ringvirkninger enn de øvrige korridorene. Det er mindre forskjeller mellom korridorene A og F.

Vurdering av godstrafikk/næringstrafikk:
Av alle vurderte planalternativ for ny vei, er alternativene med sluttpunkt Slomarka (planalternativ AH og FN) de med lavest trafikantnytte for godstrafikk.

Planalternativ CN60 med «splitt» i Kongsvinger gir relativ høy trafikantnytte for godstrafikk når vi sammenligner med alle KU-alternativene. Sammenlignet med de andre planalternativene gir også variant CN40 og CN50 høy trafikantnytte for godstrafikk.

Trafikantnytte for godstrafikk for FN31 ligger relativt lavt sammenlignet med andre alternativ. Årsaken til dette er at FN31 gir høyere standard og hastighet, men en økning av lengde sammenlignet med dagens E16. Generelt vil godstrafikken tjene mindre på å kjøre på ny vei sammenlignet med personbiler, fordi de kun kan kjøre i 90 km/t.

Rutevalget for godstrafikken er generelt i samsvar med rutevalg for lette kjøretøy, selv om godstrafikken kan risikere å spare mindre tid på å kjøre på ny vei.

Ett eksempel på avvikende rutevalg mellom lette og tunge kjøretøy finner vi for alternativ AH70, AH80 og AH90 på relasjonen Esval - Kløfta. Beregningen viser at lette kjøretøy vil velge å kjøre ny E16 Esval – Hauerseter og E6 Hauerseter - Kløfta, mens tunge kjøretøy vil i større grad velge fv.177 Eidsvollvegen og dagens E16 mellom Vormsund og Kløfta.

Det er her oppsummert flere resultater fra ulike utredninger for næringsliv og lokal- og regional utvikling som er gjennomført i forbindelse med konsekvensutredningen. Utredningene tar utgangspunkt i modellområdet fra transportmodellen og vurderer derfor også effekter ut over de fire kommunene i plansamarbeidet. I transportmodellen vektlegges

lange reiser tyngre enn korte reiser og det skilles også på hvilken hensikt reisen har, som for eksempel arbeidsreiser, tjeneste, fritid og gods.

2.2.15 Bomiljø og folkehelse

Mange er opptatt av å ikke få redusert bomiljø og folkehelse som følge av ny vei, dette er tatt opp i merknader fra tettsteder og bygder innenfor alle planalternativene.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Det er i planlegging av ny E16 vurdert virkninger av de arealmessige endringene tiltaket medfører for folkehelse. I tillegg til håndbok V712 *Konsekvensanalyser,* tema *Friluftsliv, by- og bygdeliv* er det i tråd med planprogrammet vurdert andre beslutningsrelevante analyser som *Bomiljø og folkehelse*. Som grunnlag for arbeidet er det tatt utgangspunkt i verdiområder identifisert i utredningen av tema friluftsliv, by og bygdeliv. I tillegg er det aggregert funksjonsområder rundt bomiljøer og nærturområder som ligger inntil hverandre. I tillegg er de større, sammenhengende friluftsområdene, som har verdi for et bredere lag av befolkningen, tatt med. Alle bomiljø innenfor området der alternativene kan gi virkning (influensområdet), er tillagt stor eller middels verdi slik at de inngår i utredningen.

Konfliktpotensial er vurdert for hvert funksjonsområde på bakgrunn av arealbeslag samt resultater fra utredning av støy, luftforurensning, trafikale virkninger og trafikksikkerhet. Korridoralternativenes konfliktpotensial er sammenlignet og alternativene er rangert. 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. Det vises til fagrapport *Bomiljø og folkehelse*, *Utredninger – CN40* og *Utredninger – FN31* for alternativenes påvirkning av bomiljø og folkehelse.

2.2.16 Klima og bærekraft

I flere uttalelser gis det merknader knytta til klima og bærekraft og ytret ønske om at en må legge til rette for en bærekraftig framtid. Uttalelsene omhandler at bygging av ny vei i seg selv gir store klimagassutslipp, at ny vei stimulerer til økt trafikk og økte utslipp, at en må tilrettelegge for alternative transportformer til bil og at digitalisering og teknologisk utvikling må påvirke framtidas løsninger. Uttalelsene knytter i stor grad dette opp mot Parisavtalen og FNs bærekraftsmål, vedtatte nasjonale klimamål og nullvekstmål for biltrafikk.

Mange av uttalelsene påpeker at beslag av dyrkamark og myrområder gir store CO^2-utslipp. Det pekes i enkelte av uttalelsene på at energibruken ved økt hastighet øker mer for elbiler enn for fossilbiler ved høye hastigheter. Dette gir igjen behov for økt batteristørrelse som i seg selv øker energibruken. I flere av uttalelsene pekes det på at det ikke er et behov for en vei med 110 km/t og at de positive effektene av dette er overvurdert. Digitalisering fører til endret hverdag for mange. Planene harmoniserer ikke med en rekke av FNs bærekraftsmål knytta til CO^2 utslipp, støy som påvirker helse og læring, forurensning og negativ påvirkning på biotoper.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Som grunnlag for beslutninger i alle planarbeid er det krav til å belyse hvordan en ny vei påvirker omgivelsene, herunder både påvirkning på natur og naturressurser, grender og tettsteder og prosjektets og samfunnets målsettinger. Dette gjøres blant annet gjennom konsekvensutredningen, gjennom kartlegginger av støyvirkninger, luftforurensning, trafikkendringer og klimagassutslipp. I planarbeidet er det satt konkrete mål for reduksjon av klimagassutslipp sammenlignet med tradisjonelle løsninger, det er gitt konkrete målsettinger om å unngå eller begrense inngrep i svært viktige miljøverdier, og det er gitt mål om å redusere ulykker. Når disse utredningene er gjennomført og målsettingene er gitt for planarbeidet, er det blant annet for at en skal kunne bidra til å nå overordnede mål knyttet til klima- og bærekraft. Samtidig er det andre mål, vedtak og regelverk som ligger som føringer for planarbeidet som gir målkonflikter. Mer om dette er omtalt under kap. 2.2.1.

I samsvar med gjeldende veinormaler er trafikkmengde i prognoseåret 2050 lagt til grunn for veistandard brukt i utredningene. Nasjonal transportplan (NTP) omtaler en rekke virkemidler for å nå mål om halvering av klimagassutslippene innen 2030 innenfor transportsektoren, og tilsvarende for å nå nasjonale miljømål for naturmangfold og vannmiljø. Virkemidlene spenner over et bredt spekter. I planarbeidet er det søkt implementert virkemidler som innenfor prosjektets mål og det nasjonale regelverket for veibygging er relevante for dette plannivået.

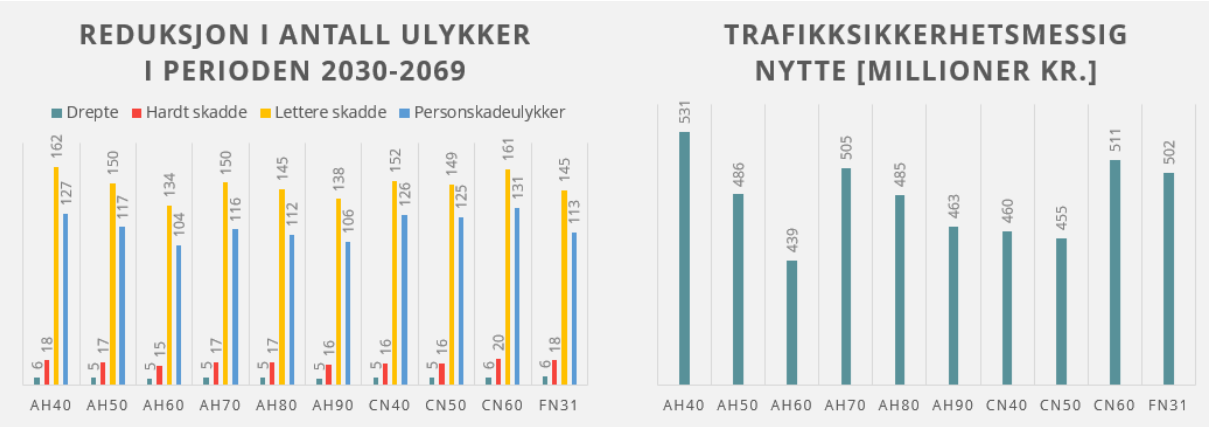
2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei

Det er mange som mener at det er viktig at ny E16 avlaster dagens E16 for mest mulig trafikk. Det er kommet flere innspill om at trafikksikkerheten på dagens E16 må ivaretas selv om det bygges ny E16. Det er også kommet innspill om at det vil være behov for trafikksikkerhetstiltak på alle tilførselsveiene til kryss med ny E16. En del påpeker at det er viktig med trygge underganger på tvers av en ny motorvei for å sikre adkomsten mellom områder som blir delt av en ny E16. Noen innspill tar opp behov for at det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak i prosjektet på for eksempel fv. 174 Algarheimsvegen, på veiene fra Årnes til Vormsund og Nybakk, og at det må etableres manglende gang- og sykkelveier langs dagens E16.

<u>Plansamarbeidet sine kommentarer:</u>
Generelt forbedres trafikksikkerheten jo mer trafikk som flyttes til ny E16 fra dagens E16 og annet sideveinett. Dette fordi ny vei vil ha lavere ulykkesrisiko enn gammel vei. Trafikksikkerheten langs dagens E16 mellom Nybakk og Skarnes vil bli betydelig forbedret når den får mindre trafikk, noe som vil skje for alle korridorene. Endring i ulykker er vurdert for hele veinettet som får endret trafikkmengder som følge av å bygge en ny E16. Det er små forskjeller mellom alternativene når det gjelder oppnådd trafikksikkerhet. Alle alternativene er beregnet å redusere med 5-6 drepte og mellom 16-20 hardt skadde i perioden 2030-2069.

Trafikksikkerhet en prissatt konsekvens og i trafikksikkerhetsmessig nytte er det AH40 som oppnår mest med 530 millioner kr, mens AH60 er dårligst av planalternativene med 440 millioner kr. Planalternativ CN40 har 460 mill. i trafikksikkerhetsmessig nytte, mens planalternativ FN31 har 500 mill. Sparte ulykkeskostnader er altså en del av netto nytte per budsjettkrone (NNB), og differansene i ulykkeskostnader er så små at det ikke slår ut på

rangeringen mellom alternativene. Alternativene er vurdert som tilnærmet likeverdige med tanke på trafikksikkerhet og alle alternativene er betydelig bedre enn å ikke bygge ny E16.



Figur 2-4 Beregnet reduksjon i antall ulykker og trafikksikkerhetsmessig nytte for de ulike planalternativene. Beregningene er basert hele veinettet som får trafikkendringer som følge av ny E16.

I perioden med bompenger viser utført følsomhetsanalyse at en del trafikk med stor sannsynlighet vil velge eksisterende E16 framfor ny E16, spesielt i FN-alternativet. I senere planfase vil det utarbeides en bompengeutredning for å komme fram til takster og plasseringer av bommer. Dette som grunnlag for et finansieringsopplegg og en bompengeproposisjon som behandles av Stortinget.

I utredningene er det sett på behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende E16 og om dette behovet endres med de ulike planalternativene. Det er også sett på tilførselsveiene til nye kryss.

Det er et grunnleggende prinsipp at de respektive veieierne, Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, til enhver tid har ansvaret for tilstanden på sine veier. Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. Innenfor planområdet er det allerede i dag behov for flere trafikksikkerhetstiltak. Selv om det bygges ny E16 vil det fremdeles være behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veinett. Dette gjelder alle alternativer. Kommunene i IKP ser det som viktig å sikre at konsekvenser for eksisterende E16 og tilliggende veinett skal være en del av videre utredninger.

Plansamarbeidet har som utgangspunkt at eventuelle bestemmelser om tiltak på Kløftakrysset eller sideveier må utformes på en måte som ikke hindrer gjennomføring av tiltak som kan bedre den trafikale situasjonen på dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka.

3 Merknader fra organisasjoner

3.1 Regionale/nasjonale organisasjoner

3.1.1 7sterke

7sterke (30.3.22)
7sterke Industriklynge representerer 93 industrimedlemmer og andre tilknyttede selskaper i Kongsvingerregionen, og omfavner ca. 5000 arbeidsplasser. 7sterke uttrykker bekymring for at industri og arbeidsplasser i regionen risikerer å lide av manglende evne til å finne frem til en felles løsning. 7sterke er opptatt av gjennomføring av E16-prosjektet. Utbygging av E16 var en av de opprinnelige fanesaker som lå til grunn for etablering av 7sterke for 15 år siden. Det avgjørende for 7sterke er at fokus løftes til å handle om å binde en stor bo- og arbeidsregion sammen og sikre at varer kommer raskere til markedene. Ny E16 vil gi betydelig forbedring i mobilitet og blir helt sentralt for jobb- og verdiskaping i Kongsvinger-regionen og i Innlandet. Det handler også om trafikksikkerhet. E16 skal ikke være en tung trafikkvei gjennom boligstrøk og skoleveier. E16 er en viktig arbeidsplass for mange og skal være sikker å kjøre på. Derfor er 4-felts veier med midtdeler den beste løsningen med så stor trafikk som det er forbi Kongsvinger. Ferdigstilling av E16 må komme før egne særinteresser. Det er derfor avgjørende å holde framdriften for å sikre arbeidsplasser og regional og nasjonal utvikling. Det er viktigere enn noen gang med regional enighet, frykter i motsatt fall at en aldri får bygd ut E16 i Kongsvingerregionen. Viktig at kommunene og det offentlige samles om et kompromiss.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap.2.2; 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling

3.1.2 Akershus Bondelag

Akershus Bondelag (22.3.22)
Akershus Bondelag mener at bevaring av dyrka og dyrkbar mark må gis høy prioritet ved valg av trasé og det bør søkes løsninger der minst mulig fulldyrka jord nedbygges. Støtter nedgradering av vei fra 110- til 90 km/t. Gir mulighet for noe smidigere traséføring i forhold til arrondering og eiendomsgrenser. Også gunstig med tanke på å redusere støyproblemer, og vil være mindre kostnadskrevende per meter vei. All dyrka mark som bygges ned må erstattes. Matjorda, inklusive undergrunns-jord, må flyttes. Dyrkbar mark er også en jordreserve, og det må derfor etableres ny jord på ikke-dyrkbare arealer (f.eks. berggrunn) ved jordflytting. Deling av jorder må unngås. Der det er uunngåelig må utbygger ta ansvar for jordskifte, inklusive økonomisk kompensasjon. Driftsulemper må unngås, og eventuelt løses med underganger. Undergangene må dimensjoneres for å håndtere moderne landbruksmaskiner.

Akershus Bondelag ber om at grunneierinteressene (lokallagene i Bondelaget og grunneierlag) må få være aktivt med i videre arbeid mot valg av ny trasé. Vil kunne bidra med viktig lokalkunnskap.

Alle alternative traséer må utredes grundig med tanke på fordeler og ulemper. Traséer som er positive for matjorda må ikke forkastes kun fordi de er kostbare. Det må være en reell avveining mellom prissatte og ikke-prissatte virkninger, og det må være full åpenhet om alle vurderinger for alle alternativer.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Forslag til alternative løsninger er oppsummert og kommentert i kap. 5 Alternative løsninger.

Det er i kommunedelplanen satt bestemmelser som legger føringer for videre arbeid med reguleringsplanen. Det er blant annet satt bestemmelser for omdisponering av dyrka mark, tiltak for å redusere tap av jordbruksareal og driftsveier, driftsunderganger, driftsavkjørsler og øvrig drift.

Konsekvensutredningen (KU) er gjennomført i samsvar med fastsatt planprogram per 16. desember 2020 og etter metodikk i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Utredningene er utført på en slik måte at det er beslutningsrelevant og tilpasset plannivået (jf. KU-forskriftens § 17).

Det er gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse med sammenstilling og samlet vurdering av de prissatte og de ikke-prissatte konsekvensene. Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er sidestilte deler av den samfunnsøkonomiske analysen. Hovedformålet med den samfunnsøkonomiske analysen er å klarlegge, synliggjøre og systematisere konsekvensene før beslutninger fattes.

3.1.3 Fortidsminneforeningen

Fortidsminneforeningen (25.3.22)

Fortidsminneforeningen uttaler seg om alle korridorene, og setter spesielt søkelys på alternativ CN sin virkning på KULA-området Nestangen.

Kirkeruinene og Nestangen representerer en tidsdybde og helhetlige sanseinntrykk som er unike i nasjonal sammenheng. Fortidsminneforeningen er sterkt kritiske til at man vurderer å legge en bro over Glomma sør for elvemøtet. Peker videre på høye kulturminneverdier i CN40.

Peker i FN og AH særlig på konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Sør-Odal. Viser til linjene FN10 og FN20 som var bedre løsninger med hensyn til Ting-Os og ble vurdert som de beste linjene for kulturminneverdier i konsekvensutredningen

Trasevalgene CN, FN og AH har svært store konsekvenser for nasjonalt viktige kulturminner og kulturmiljøer. Fortidsminneforeningen oppfordrer til å gjøre de nærmere trasevalgene i tråd med verneverdiene og de anbefalingene som ligger i konsekvensutredningen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Anbefalingen av alternativ for videre planlegging av ny E16 er gjort på faglig grunnlag. Den faglige anbefalingen er basert på den samfunnsøkonomiske analysen, vurdering av samfunnssikkerhet, andre beslutningsrelevante analyser og måloppnåelse.

Utredningene som er gjennomført viser at ingen alternativer er konfliktfrie for ikke-prissatte konsekvenser, men at planalternativ CN er de klart beste. CN40 oppnår det klart beste samfunnsøkonomiske resultatet og vurdering av samfunnssikkerhet, andre beslutningsrelevante analyser og måloppnåelse endrer ikke på rangeringen.

3.1.4 Forum for natur og friluftsliv (FNF)

Forum for natur og friluftsliv (FNF) (24.3.22)

Forum for natur og friluftsliv (FNF) er samarbeidsforum mellom natur- og friluftslivsorganisasjonene på regionalt nivå. Innspillet er fra FNF Akershus og FNF Innlandet.

Erkjenner at det er behov for å gjøre noe med strekningen E16 Slomarka-Nybakk for å sikre regionen en framtidsrettet veiløsning, men mener at planprosessen og kommunedelplanen er på feil premisser:

- Det er ikke satt vilkår om gjenbruk av allerede utbygd vei.
- 4-feltsvei og 110 km/t er eneste veistandard som er lagt til grunn for beregninger og konsekvensutredning.

Mener dette fører til en veiplanlegging som strider mot nasjonale målsettinger, og fratar de folkevalgte i kommunene den veiløsningen som er best for regionene i et framtidsperspektiv. FNF gjentar hovedsynspunkt fra høringsinnspill til planprogrammet, og mener det i tillegg til utredning av firefeltsvei med 110 km/t, bør foretas utredninger av to-trefelts utbygging i 80-90 km/t og at dette må gjøres for alle korridorer. I tillegg må utbedring av dagens veistrekning i 2/3-felt og 80-90 km/t konsekvensutredes.

Mener at konsekvensutredningen viser at både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for alle alternativer fører til store samfunnsøkonomiske tap og store konflikter for natur- og friluftsverdier, bomiljø og folkehelse. Mener det vil være gunstig for samtlige ikke-prissatte konsekvenser å sette ned hastighet fra 110 til 90 km/t. Det vil også være lettere å gjenbruke dagens motorvei og finne løsninger på strekningen som gjenstår. Viser til utredning fra Statens vegvesen (2019) som anslår at firefeltsvei antas å være 60-150% dyrere enn 2/3-feltsvei. Viser til sammenheng mellom hastighet og drivstofforbruk og nasjonale mål om reduksjon av klimagassutslipp.

Mener at Nye Veiers anbefalte planalternativ CN40 ikke framstår som en god løsning sett fra natur- og friluftsorganisasjonene. Ikke bare på grunn av omfattende inngrep, men at mye lokaltrafikk blir værende på dagens vei med de samme utfordringer som tidligere.

FNF ber om å vurdere alternativ veistandard, ta disse inn i planprosessen og konsekvensutrede fram mot en andregangs høring. Peker på viktighet av gjenbruk av dagens vei. Ber om en fremtidsrettet veiløsning.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Det er totalt 33 ulike alternativer som er utredet i konsekvensutredningen. Blant disse 33 ulike alternativene er det alternativer som gjenbruker allerede utbygd vei.

I planarbeidet fastsettes ikke veistandard, men utredningene av konsekvenser som er gjort er basert på en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t i samsvar med gjeldende veinormaler. Denne veiklassen legges til grunn for å sikre tilstrekkelig bredde på korridoren, selv om det i senere arbeid med reguleringsplan kan vise seg aktuelt å bygge et smalere tverrprofil.

Det er gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse med sammenstilling og samlet vurdering av de prissatte og de ikke-prissatte konsekvensene. Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er sidestilte deler av den samfunnsøkonomiske analysen. Hovedformålet med den samfunnsøkonomiske analysen er å klarlegge, synliggjøre og systematisere konsekvensene før beslutninger fattes.

Anbefalingen av alternativ for videre planlegging av ny E16 er gjort på faglig grunnlag. Den faglige anbefalingen er basert på den samfunnsøkonomiske analysen, vurdering av samfunnssikkerhet, andre beslutningsrelevante analyser og måloppnåelse.

Utredningene som er gjennomført viser at ingen alternativer er konfliktfrie for ikke-prissatte konsekvenser, men at planalternativ CN er de beste. Planalternativ CN40 oppnår det beste samfunnsøkonomiske resultatet og vurdering av samfunnssikkerhet, andre beslutningsrelevante analyser og måloppnåelse endrer ikke på rangeringen.

Eksterne turer står for 66-73% av nytten for trafikantene. Det innebærer at trafikk produsert innenfor planområdet spiller en mindre rolle enn trafikk produsert utenfor. Dette er med på å forklare hvorfor planalternativ CN, som har kortest reisetid mellom E6 og Kongsvinger, kommer best ut med hensyn på trafikantnytte. I tillegg medfører CN bedre tilgjengelighet for innbyggerne i Årnes, noe som kompenserer for at flere i Sør-Odal og andre deler av Nes ikke får forbedret reisetid ved CN.

3.1.5 Glommens og Laagens Brukseierforening

Glommens og Laagens Brukseierforening (17.3.22)

Glommens og Laagens Brukseierforening (GLB) eier vassdragsregulering i nedbørfeltet til Glomma og Gudbrandsdalslågen, og er eid av kraftverkseierne i de to vassdragene. GLBs interesser i saken dreier seg om regulering av Mjøsa med dam i Vorma ved Fenstad og vannkraftverk i Glomma ved Kongsvinger og Funnefoss, samt andre kraftverk nedover i Glomma.

Ønsker at det innhentes økt kunnskap om hvilke konsekvenser brubygging kan få ved elvekryssingene. Økt kunnskap på kommunedelplannivå vil øke sannsynligheten for et godt korridorvalg for ny vei hvor konsekvensene for andre interessenter i og langs vassdragene er akseptable.

Reguleringsdammen i Svanfoss i Vorma benyttes til å regulere vannstand i Mjøsa (kraftproduksjon og flomdemping), gi driftsvann for nedenforliggende kraftverk og sikre betydelige samfunnsverdier rundt Mjøsa og nedstrøms i flomsituasjoner (påvirker blant annet Lillehammer, Gjøvik, Hamar og Lillestrøm). Påpeker at det er svært viktig å opprettholde Mjøsreguleringens funksjonalitet for å begrense flomskader i vassdraget.

Opplyser om at elvestrekningene som blir berørt av alternativene har lite fall både ovenfor og nedenfor etablerte kraftverk og dammer, og er svært følsomme for endringer i elveløpenes flomtverrsnitt (fare for oppstuving av vann og negative konsekvenser for kraftproduksjon og flomavledning).

Flom i Glomma påvirker også flomvannstand i Storsjøen.

Mener det ikke foreligger utredninger som belyser hvor godt egnet de alternative plasseringene av elvekryssingene er med tanke på hydrauliske forhold. Mener dette gir mulighet for at valg av korridor gir et krysningspunkt som ikke er optimalt for interessene som berøres av flom i Mjøsa og Glomma, samt usikkerheter knyttet til negativ effekt for kraftproduksjon.

Påpeker at dårlige grunnforhold der alternativene krysser Glomma og/eller Vorma ikke kan utelukkes, det kan bli behov for sikringstiltak som kan medføre oppstuving og forhøyet vannstand oppstrøms. Mener det burde vært et bedre kunnskapsgrunnlag om de aktuelle stedene for elvekryssinger på dette plannivået.

En nærmere vurdering av disse forholdene kan ikke utsettes til reguleringsplanfasen. Dersom dette utsettes, kan det ikke utelukkes at veiprosjektet medfører unødvendige negative konsekvenser for flomavledning og kraftproduksjon.

Dersom byggearbeid medfører økt tilslamming av vann ved vannkraftverk i området, vil dette gi økt slitasje og driftsulemper. Uheldige konsekvenser for drift av kraftverk og reguleringer samt produksjonstap i kraftverk som følge av ny E16 må kompenseres.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Det vil bli lagt opp til dialog og medvirkning i neste planfase.

Konsekvenser av planforslaget er utredet i henhold til fastsatt planprogram, og vurderes å være tilstrekkelig utredet for å beslutte hvilket planalternativ som skal være grunnlag for detaljregulering. Det er i tillegg gitt krav til oppfølging av blant annet flomsituasjon i planbestemmelsenes pkt. 1.5.1.

I denne planfasen er det valg av korridor som er hensikten med arbeidet. Selve tiltaket bestemmes og konsekvensutredes i reguleringsplanfasen.

3.1.6 Kongsvingerregionen interkommunalt politisk råd (IPR)

Kongsvingerregionen interkommunalt politisk råd (IPR) (25.3.22)
E16 er en viktig samferdselsåre for hele Kongsvingerregionen. Det er bred tilslutning i kommunene i regionen om at behovet for en bedre veiforbindelse mellom Kongsvinger og E6 er stor. Dagens veistandard ivaretar ikke funksjonen E16 har som både lokalvei og internasjonal veiforbindelse. Strekningen er også ulykkesbelastet tofeltsvei, mange kryss, 200 avkjørsler og en blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Kongsvingerregionen IPR ønsker ikke å peke på noen spesifikk trasé, men ønsker at det legges vekt på følgende ved trasévalg: - Bidra til å øke Kongsvingerregionens konkurransekraft som bo- og arbeidsregion. - Bidra til økt trafikksikkerhet. - Bidra til å underbygge E16 som hovedveien som binder sammen Oslo/Gardermoregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. - Bidra til å styrke konkurransekraften for næringslivet i Kongsvingerregionen, hvor tungtransport utgjør en stor del.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. kap.2.2; 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling.

3.1.7 NOAH

NOAH - organisasjon for dyrs rettigheter (18.3.22)
NOAH oppfordrer til å ivareta natur og hensyn til ville dyr i størst mulig grad i planleggingen av E16. Dette bør gjøres ved å oppgradere dagens vei, fremfor å bygge en helt ny vei et helt annet sted. Samtidig bør man vurdere å bygge en smalere vei med lavere hastighet. Alle korridorene vil føre til inngrep i natur, men dette gjelder spesielt C-alternativet, som fragmenterer skogsareal. Ved bygging av ny vei må det fokuseres på tiltak som forebygger påkjørsler av vilt og som samtidig legger til rette for at dyr kan forflytte seg trygt via f.eks. faunapassasjer.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Kommunedelplanen har generelle føringer i bestemmelsene om at det skal tilrettelegges for faunapassasjer (pkt. 1.5.3), og det er markert hensynssoner for etablering av faunapassasjer (H710_3) i plankartet. Kommunedelplanen har brede korridorer, som - etter valg av planalternativ - vil bli snevret inn i reguleringsplanfasen når man fastsetter selve tiltaket. Faunapassasjer vil da bli planlagt mer i detalj, som en del av tiltaket.

3.1.8 Norges Lastebileier-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund (24.3.22)
For Norges Lastebileier-Forbund Innlandet er ikke valg av trasé det viktigste, det betyr langt mer at offentlige myndigheter kan akseptere en trasé slik at E16 blir bygd ut. Dagens E16 oppfyller på ingen måte kravene til en moderne Europaveg; smal, ulike fartsgrenser, blandet trafikk, forurensende og rundkjøringer. Den er ikke trafikksikker, og den har ikke god framkommelighet. Dette betyr mye for yrkessjåførene som har veien som arbeidsplass. Påpeker at løsningen som velges også må ta hensyn til trafikken på fv. 24 gjennom Odal. Det er viktig at det blir en god tilkobling/kryssløsning. Hensyn til landskap og gårdshistorikk må veies opp mot bakker og kurver, slik at en unngår unødvendige miljøutslipp og høye drivstoffkostnader. De tar det som en selvfølge at veien bygges ut til firefelt med trafikksikker skulder. Det bes om at følgende tiltak legges inn i videre planlegging: - Døgnhvileplass på E16 nærmest mulig Kongsvinger. Kravene til kjøre- og hviletid er strenge. - God tilkobling/kryssløsning mot fv. 24. - E16 har stor betydning for næringslivet i Kongsvingerregionen. SIVA Industripark, Maarud-fabrikken og Mapei-fabrikken er eksempler på steder med mye tungtransport. - Hvis dagens E16 blir lokalvei, må det legges til rette for modulvogntog til næringsområder.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Kommunedelplanen tar ikke stilling til plassering av vegserviceanlegg (herunder døgnhvileplass), men dette skal avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan. Jfr. reguleringsbestemmelser pkt. 1.2 Trafikale virkninger for lokalveinettet knyttet til ny E16 skal utredes i reguleringsplan, jf. reguleringsbestemmelser pkt. 3.7. I henhold til disse bestemmelsene skal det også gjøres en vurdering av behov for omklassifisering av avlasta veinett. I vurdering av veistandard og evt. nedklassifisering av dagens E16 må dimensjoneringskriterier (eks modulvogntog) legges til grunn for utredning. Ny vei skal planlegges i samsvar med Statens vegvesen sine veinormaler. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.1.9 Norsk Maritimt Museum

Norsk Maritimt Museum (18.3.22)
Forholdet til kulturminner under vann må avklares i reguleringsplan når traseen er bestemt.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

3.2 Organisasjoner i Kongsvinger

3.2.1 Eldrerådet i Kongsvinger

Eldrerådet i Kongsvinger (4.4.22)
Eldrerådet er opptatt av å få en trygg og trafikksikker vei, og at den blir lagt der den er mest tjenlig for alle. Eldrerådet er opptatt av at verdiene knyttet til natur- og rekreasjonsområdet Bæreia blir behandlet med varsomhet. De mener det er mest fornuftig å koble ny E16 til dagens motorvei. De viser til tidligere utredet løsning med tunnel fra siste rundkjøring før Kongsvinger og sørover mot Føskersjøen langs Rv.2, og at denne løsningen unngår inngrep i Bæreia og sparer Kongsvinger for gjennomgangstrafikk. For øvrig støtter Eldrerådet Ungdomsrådets innspill i saken.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Forslag til alternative løsninger er oppsummert og kommentert i kap. 5 Alternative løsninger. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø).

3.2.2 Forsvarets veteransenters venner

Forsvarets veteransenters venner (24.3.22)
Forsvarets veteransenter ligger på høyden over Bæreiavannet, nær vannet, skogen og turmuligheter. Det vil være svært uheldig om det legges en motorvei i nærheten av Forsvarets veteransenter (CN60-alternativet). Konsekvensen kan bli at stedet ikke lenger egner seg for rekreasjon og stillhet, og at senteret blir nedlagt eller flyttes til et mer egnet sted i landet. CN40-alternativet anbefales.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning og 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø).

3.2.3 Kongsvinger Arbeiderparti

Kongsvinger Arbeiderparti (25.3.22)
Kongsvinger Arbeiderparti er opptatt av at E16 ferdigstilles som 4-felts motorvei. De mener ny vei er viktig for å knytte regioner bedre sammen og for fortsatt utvikling av Kongsvingerregionen. De mener det bør tilstrebes å knytte næringslivet inn mot E16. De forventer at eventuell påvirkning på friluftsområder, kulturminner og natur blir gjort så skånsomt som mulig, og at nærmiljøer involveres for å finne løsninger for å sikre dette.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.2.4 Kongsvinger Høyre

Kongsvinger Høyre (30.3.22)
Kongsvinger Høyre støtter opp om målene som er satt for prosjektet, og forutsetter at man legger til grunn hovedmålene i prosjektet om at en ny vei skal spare liv, spare tid og skape vekst i regionen. De mener det trengs en trafikksikker vei som gjør at man får skilt lokaltrafikk fra gjennomgangstrafikk og tungtransport. De forutsetter videre at E16 planlegges og bygges som 4-felts motorvei. Ny vei har vært planlagt i flere tiår, og Kongsvinger Høyre mener det er viktig at man nå blir enige om en trase som er realiserbar, har høy nok samfunnsnytte til å bli prioritert og som faktisk blir bygget. De forutsetter at Nye veier prioriterer ferdigstilling av E16 Kongsvinger-E6.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.3 Organisasjoner i Sør-Odal

3.3.1 Bedrifter og nettverk i Skarnes med omegn

Bedrifter og nettverk i Skarnes med omegn (25.3.22)
Merknad fra representanter for ulike bedrifter og nettverk i Skarnes med omegn – 11 virksomheter undertegner merknaden. Nettverket har innspill til de 3 overordnede prosjektmålene (spare liv, spare tid og skape vekst) og hvordan disse best oppnås for Odalsområdet. Det ses med bekymring på en situasjon der de mest befolkningsrike delene av Sør-Odal (i tillegg til Nord-Odal) blir liggende med nærmeste påkobling til E16 på Årnes. Det stilles spørsmål ved videre klassifisering av disse veiene, samt hvem som skal ha ansvar for vedlikehold av disse. Resultatet kan bli at disse internveiene brukes omtrent som i dag, men som på sikt kan mangle tilstrekkelig vedlikehold. Dette kan bety at trafikksikkerheten og tilgjengeligheten reduseres på sikt. Det er også av stor betydning at næringsknutepunktet Slomarka får påkobling til E16 der dagens 4-felt Slomarka–Kongsvinger har sin start. For innbyggere og næringsliv i Skarnes, Sør-Odal og Nord-Odal har det ingen nytte for fremtiden å få påkobling til ny E16 fra dagens fv. 175. Planalternativ CN er derfor uaktuelt for dem å støtte. De støtter nordlig trasé. Det er også interessant at det arbeides videre med kombinasjon av AF-løsninger ved siden av FN-løsningen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN- og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. I vurdering av veistandard og evt. nedklassifisering av dagens E16 vil trafikksikkerhet bli utredet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2; blant annet 2.2.4 Trafikk, 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling og 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei.

3.3.2 Det frivillige Skyttervesen pva. Søndre Odalen skytterlag

Det frivillige Skyttervesen pva. Søndre Odalen skytterlag (20.3.22)
Det frivillige Skyttervesen, på vegne av Søndre Odal skytterlag, bemerker at konsekvensene av FN31 for skytterlagets bane på Skarnes ikke er omtalt i plandokumentene. I ROS-analysen påpekes det at risiko oppstår der vei planlegges i skyteretning for skytebaner. Her omtales skytebaner for korridor A og B, men ikke for F. Man har ikke vært oppmerksom på at F-alternativet er direkte i siktlinjen fra skytebanen ved Stormyra/Korsmoenga. Det har tidligere blitt gjort vurderinger av Statens vegvesen (SVV) om sikkerhetsproblemet kunne løses ved å etablere en voll, men dette gikk man bort fra. Det ble derfor lagt til grunn at bygging av veien ville medføre at skytebanen måtte flyttes. Det synes å ha vært enighet om at kostnadene med å etablere en ny skytebane var noe SVV måtte ta ansvaret for. Dersom FN31 velges vil det være nødvendig å starte planlegging av en ny skytebane i forbindelse med at det utarbeides reguleringsplan for veien.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
ROS-analysen vil bli korrigert når planforslaget bearbeides etter offentlig ettersyn. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres for å minimalisere konsekvenser. Eventuelle arealbruksendringer i tilstøtende områder vil da vurderes. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.3.3 Disenå grunneierlag

Disenå grunneierlag (25.3.22)
Disenå grunneierlag mener at veivalg på nordsiden av Glomma (dvs. korridor A eller F) gir Odalen og Nes et bedre landskapsbilde og bevarer det sammenhengende skogbildet for befolkningen i Odalen og Nes. For øvrig belyser grunneierlagets uttalelse negative konsekvenser særskilte for korridor C, i søndre del av Sør-Odal. Området som C-korridoren berører i Sør-Odal er viktig skogs- og friluftsområde med stor betydning for befolkningen i Sør-Odal og Nes. 30% av veilinjene i korridor C drenerer / har nedslagsfelt til Sæteråa, som renner ut i Glomma. Veien vil medføre økt erosjon langs Sæteråa da veien vil endre naturlige

vannveier. Det er potensial for miljøpåvirkning av dyreliv og dyrka mark, både i forbindelse med flom og vanning.

Det er vist kryss ved Åkroken i planalternativ CN, men det er anslått at krysset vil få lite trafikk og det er signalisert at det vurderes tatt ut. Ingen kryss i Sør-Odal gir ikke trafikknytte for Sør-Odal. Høringen gir lite informasjon om økt trafikkmengde på fv. 175 eller Finnholtvegen/Åkrokvegen med korridor C, eller behov for tiltak på disse veiene.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Disenå grunneierlag spesifiserer ikke anbefaling, men mener at veivalg på nordsiden av Glomma (dvs. korridor A eller F) er å foretrekke. Dette, og merknaden for øvrig, tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN- og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres for å minimalisere miljøvirkninger m.m. og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.9 Dyrka mark og 2.2.11 Plassering av kryssområder.

3.3.4 Fortidsminneforeningens lokallag avd. Solør-Odal

Fortidsminneforeningens lokallag avd. Solør-Odal (23.3.22)

Fortidsminneforeningens lokallag avd. Solør-Odal uttaler seg til konsekvensene knyttet til kulturmiljøverdiene i Sør-Odal kommune.

En F- eller A-løsning vil ha svært negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. Det gjelder spesielt nasjonale interesser som bosetningsområdet på Ting-Os og det vedtaksfredete gårdshuset Baklid Øvre. Det vil også gi konsekvenser for kulturmiljøer som bygdetunet Odalstunet, Korsmo-gårdene, Gamle Korsmo skole og enkeltanlegg i og ved Skarnes.

Det anbefales at det arbeides videre med en C-løsning, som vil være klart best med tanke på ivaretakelse av kulturminner og kulturmiljøer i Sør-Odal. CN40-løsningen er vurdert best i utredningen av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Fortidsminneforeningens lokallag støtter denne vurderingen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Lokallaget til fortidsminneforeningen er kritisk til planalternativ FN og AH, som vurderes å ha svært negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. Dette, og merknaden for øvrig, tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og

et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres blant annet med hensyn til påvirkning på omgivelsene, kulturminner, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn.

3.3.5 Galterud grenderåd

Galterud grenderåd (24.3.22)

Galterud grenderåd går imot CN40/50/60-alternativene hvor ny vei legges gjennom Galterud. Grenderådet ber om en kombinasjonsløsning - kalt CN30 - hvor E16 går fra Slomarka og kobles inn på C-korridoren der den møter Finnholtvegen. I tillegg foreslår grenderådet en omlegging av fv. 24 nord for Skarnes over Oppstadåa med forbindelse til CN30 ved Slomarka.

Andre innspill i merknaden:

- Mener det er feil i utredningsgrunnlaget. For at analysene og rangeringen skal bli riktige, må arealbeslag, kostnader m.m. som er knyttet til ny E16 mellom Kongsvinger og Slomarka legges til i analysegrunnlaget for CN40/50/60. Grendelaget mener at samfunnsnytten blir større ved å gjenbruke hele veien som allerede er bygget mellom Kongsvinger og Slomarka.
- Arealbeslaget som følge av CN40/50/60 blir langt større hvis man tar med de arealer som går tapt for dyreliv og friluftsliv m.m. Årsaken er at veien må sikres med viltgjerde på hele strekningen mellom Kongsvinger og Årnes. Det vil innenfor et område mellom CN og Kongsvingerbanen (120.000 mål) ikke være mulig å drive forsvarlig forvaltning og jakt.
- Dersom det gås videre med CN40 bør korridoren forskyves lenger mot vest, for å unngå kulturminner, jordbruksområder og bebyggelse i Galterud vest.
- CN40-korridoren berører en skytterbane tilhørende Galterud skytterlag. Dette er et sentralt sosialt samlingspunkt for Galterud-grenda. I tillegg bruker Galterud Jaktskytterklubb områdene rundt til et av landets største årlige jaktfeltstevner. Galterud Jaktskytterklubb har avtale med grunneierne om bruk av området.
- CN40-korridoren berører Galterud idrettsforenings anlegg på Furumoen. Anlegget består av tre fotballbaner, asfaltert parkeringsplass, skøytebane, klubbhus, paviljong og div. tekniske anlegg.
- C-korridoren mellom Kongsvinger og Årnes berører et sentralt område av ulvesonen som er opprettet av Stortinget.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres for å minimalisere miljøvirkninger m.m. og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse, 2.2.15 Bomiljø og folkehelse og kap. 0
.

3.3.6 Odal Skateklubb

Odal Skateklubb (14.3.22)

Odal Skateklubb opplyser om at Glommasvingen Rullepark ble ferdigstilt høsten 2021. Parkanlegget ligger inntil både Skarnes videregående skole og Glommasvingen skole, og kan derfor også ses på som en utvidet skolegård for begge skolene.

Valg av E16-trasé må være forenlig med prosjektdelmål e3 (om å begrense påvirkning i svært viktige verdiområder for blant annet friluftsliv/by- og bygdeliv).

Ønsker en E16-løsning som fører til at gjennomfartstrafikken på dagens E16 gjennom Skarnes reduseres kraftig, som gir redusert støybelastning og et attraktivt kommunesenter, og sikrer barn og unge i Sør-Odal gode oppvekstsvilkår.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Opplysningene om ferdigstilling av rulleparken tas til orientering.

Tolker av merknaden at Odal Skateklubb er kritisk til planalternativ FN31, som er den veitraséen som vil gå nærmest rulleparken, og til en viss grad nordre variant på Skarnes av planalternativ AH (AH40/70).

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket alternativ det gås videre med til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til støypåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.3.7 Rv2 Ullern Grunneierlag (UGL)

Rv2 Ullern Grunneierlag (UGL) (23.3.22)

Rv2 Ullern grunneierlag (UGL) sitt formål er å medvirke til at ny E16 gjennom Sør-Odal blir best mulig for grunneiere, lokale interessenter og lokalsamfunnet for øvrig.

Grenda deles i to av F-alternativet, som vil fremstå som en fysisk så vel som visuell og støymessig barriere. Samtidig er området flomutsatt, det er høy grunnvannsstand og det er vanntilsig fra et stort omland som raskt overfyller lokale evjer og åer. Ny E16 gjennom området vil kunne virke ødeleggende på lokalsamfunnet og fremtidig landbruksdrift.

På generell basis er det viktig at jordvern får større tyngde i vurderingene. Utbyggingen innebærer store konsekvenser for landbruket i Sør-Odal og det er viktig å legge til rette for fremtidig drift på best mulig måte med blant annet krysningspunkter og driftsveier. Beslag av dyrket mark bør unngås der det er mulig. Aspekter rundt jordvern og driftsulemper bør vektes betydelig høyere, og bør inkluderes i prissatte konsekvenser.

Alternativ F vil være skadelig for landbruksdrift og lokalmiljø. En kombinasjon med A gjennom Sør-Odal og overgang til F i Nes, har potensial til å binde regionen sammen, gi lokal nytte for Odalskommunene og samtidig oppfylle overordnede nasjonale målsetninger. For størst positiv lokal effekt bør påkobling for fv. 24 ligge nord for Skarnes, og veilinjen legges så langt nord i traseen som mulig. En lenger tunnelløsning fra fv. 24 i retning Dysttjennet bør tilstrebes.

Alternativ C vil ikke gi noen positiv effekt for Odals-kommunene og vil medvirke til å splitte regionen langs to separate akser mot Oslo-området (E16 og tidligere Rv2). Alternativet vil heller ikke gjenbruke eksisterende vei mellom Slomarka og Kongsvinger. En eventuell justering av C slik at den kobles inn på Slomarka vil kunne avhjelpe dette.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres med hensyn til påvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark og 0
.

3.3.8 Rødt Odal

Rødt Odal (25.3.22)
Rødt Odal har tidligere pekt på området forbi Skarnes som det vanskeligste punktet å finne en god løsning for. Rødt oppfatter at prosessen har kommet dit at man står overfor to hovedalternativer; en nordlig trase (en kombinasjon av alternativene A og F) og en sørlig trase (CN). Rødt har ikke kommet til noen endelig konklusjon når det gjelder trasevalg. Det bes om at konsekvenser av et kombinasjonsalternativ AF utredes med henblikk på dyrkbar jord, bebyggelse og kulturminner og landskap. Det må også vurderes om et slikt alternativ forbi Skarnes sentrum kan flyttes lenger mot nord. Nærmere kommentarer: AF: Ordføreren i Sør-Odal har bedt om at det utredes et kombinasjonsalternativ AF. Dette alternativet tar vare på hensynet til å benytte eksisterende traseer. Videre knytter det sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner på en annen måte enn C-alternativet vil gjøre. Det vil medføre mindre inngrep i uberørt natur. Trafikken fra Nord-Odal vil lettere kunne koble seg på E16. AF er et stort problem når det gjelder passering forbi Skarnes sentrum. Et viktig hensyn er å få tungtrafikken ut av sentrum. Den eneste muligheten med dette alternativet er en sving nord for Skarnes og videre sørover. Her vil mye dyrkbar jord og kulturlandskap bli berørt samt skog og bebyggelse. Det er også andre viktige hensyn å ta; slik som Odalstunet, SIAP og kryssing av Oppstadåa. CN: Alternativet løser problemet med veiføring forbi Skarnes sentrum. Det vil spare dyrkbar jord. CN vil gjøre store inngrep i uberørt natur; skog, dyreliv, friluftsliv, kulturminner og -landskap samt bosetting. De to motorveidelene som allerede er bygd, blir ikke gjenbrukt. Det er også en risiko for at trafikk som kommer på fv. 24, vil fortsette å benytte eksisterende trase gjennom/forbi Skarnes, da CN ikke gir en lett påkobling på motorvegen for denne trafikken.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.3.9 Sander grendelag

Sander grendelag (21.3.22)
Sander grendelag uttrykker bekymring for at Sander og omegn kan få to motorveier gjennom bygda - dvs. både eksisterende E16 langs nordsiden av Glomma, og ny E16 i planalternativ CN. Korridor C går gjennom det viktigste friluftsområdet til Sander og omegn, det er skiløyper og sommerstier, og området brukes av hytteeiere, jegere, fiskere og bærplukkere. Ny vei vil splitte opp området, og nærmiljøet vil bli berørt av støy og forurensning. CN40 vil berøre kulturlandskap og bosetting på begge sider av Glomma i de sør-østre deler av Sander krets, samt områdene ved Knutsrud og Fulu, der det er verdifulle natur- og kulturverdier. Eksisterende vei bør gjenbrukes, og et kombinasjonsalternativ A/F bør utredes.

Dersom C-korridoren gås videre med bør veien føres i en lang tunnel for å spare de sammenhengende villmarksområdene mellom Sander-Skarnes og Eidskog. Om dette ikke lar seg gjøre, bes det om at viltkryssinger og underganger blir plassert slik at alle sommerstier og skiløyper fortsatt kan benyttes.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres med hensyn til påvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, og 5 .

3.3.10 Skarnes idrettslag

Skarnes idrettslag (25.3.22)
For ca. 10 år siden flyttet Skarnes IL sitt fotballanlegg fra Bøssmyra på grunn av planalternativ FN31. De etablerte nytt anlegg på Sør-Odal Idrettspark (SIAP) der den nå har 2 fotballbaner, skileikanlegg, klubbhus, garderobeanlegg og kiosk. Dette er et fredelig område, trukket vekk fra hovedveien, og lite støy og svevestøv i området. De fleste brukerne er barn og ungdom og det blir også brukt til rekreasjon for Skarnes sin befolkning. Skarnes IL håper at de slipper en prosess med flytting og etablering av nytt anlegg igjen. AH korridoren vil komme i konflikt med store deler av lysløypa på Bøssmyra - Korsmoberget, Vardelia sportshytte og gapahuk på Slåmottmyra. Ved et ev. valg av den korridoren håper de at det blir tatt hensyn til deres interesser i området, og at ev tap av anlegg blir erstattet og at det blir lagt til rette for etablering av ny lysløype og tilgang til området. Alle skolene, SFO og barnehagen er også aktive brukere av idrettslagets områder. Videregående og Glommasvingen skole bruker både SIAP, lysløypa og gapahuken i f.m. fysisk aktivitet. Det etterlyses et alternativ som går fra Slobrua og i tunnel gjennom "Mangsetberget" videre mot Nes. Det er mange som mener det ville bli den beste løsningen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres med hensyn til påvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og kap. 0
.

3.3.11 Slåstad Grendeutvikling

Slåstad Grendeutvikling (24.3.22)
Slåstad Grendeutvikling mener variant AH med variant sør for Skarnes i tunnel er den beste traseen, alternativt i kombinasjon med FN i Nes. Denne traseen hensyntar tilkobling til eksisterende veinett, og gir god tilknytning til Slomarka industriområde og de fleste områdene i Sør-Odal. Tunnelløsningen sør er å foretrekke fremfor varianten nord for sentrum, som kommer for nært sentrum. Da blir det to påkoblingsmuligheter, en øst for Skarnes ved Slobrua og en i vest ved Sandnes. For Nord-Odal blir dette litt dårligere enn med traseen nord for Skarnes, men veldig mye bedre enn CN. CN-traseen er en dårlig trase for hele Odalen i tillegg til at den berører uberørte skogsområder og ikke oppfyller noen av målene for Odalen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling og 0 .

3.3.12 Slåstad Vannskiklubb

Slåstad Vannskiklubb (22.3.22)
Planalternativene AH og FN går over anlegget til Slåstad Vannskiklubb på Skarnes (SIAP). Anlegget, som er et av de beste i Europa, består av 2 store kunstige innsjøer i tillegg til klubbfasiliteter som dommertårn, klubbhus, garderober og brygger. Det er en stor brukergruppe i alle aldre. Det vises til mye opparbeidet infrastruktur rundt anlegget samt at arenaen er spesialtilpasset blant annet for vanntilførsel og vind. Anlegget er opparbeidet med stor dugnadsinnsats og støtte fra lokalt næringsliv og Sør-Odal kommune. Hvis korridor A eller F blir valgt vil arenaen kunne bli berørt dersom nordlig alternativ innenfor disse korridorene velges. Det må dermed utarbeides en plan for å bygge om eller flytte anlegget, og de forutsetter parallelt normal drift for ikke å få et betydelig inntektstap. Estimater for nytt anlegg kan fremskaffes, men det er mange andre

faktorer som også må ivaretas (som vannkilde og nytt areal med gode grunnforhold). Klubben håper at sjøene/anlegget ikke blir berørt, men blir det berørt forutsettes det full gjenervervelseserstatning til å etablere nye sjøer og alle fasiliteter som følger med. Mange barn- og unge benytter anlegget hele året. De forutsetter også at det tas nødvendige hensyn til støy og sikkerhet ved nærføring av veien mot anlegget.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres med hensyn til påvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning og 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø).

3.3.13 Sør-Odal Høyre

Sør-Odal Høyre (30.3.22)
Mener trasé A nord for Skarnes er det beste alternativet for Sør-Odal. Bidrar mest til reduksjon av trafikk på eksisterende veinett, og løser i stor grad utfordringene med trafikk nordfra på fv. 24 gjennom Skarnes sentrum. Nordlig trase A gir størst trafikkreduksjon ved skole- og barnehage- området ved Skarnes. Traseen hensyntar tilkobling til eksisterende veinett og gir hele Odalen positive ringvirkninger. Gir god tilknytning til det regionale næringsområdet Slomarka, og de fleste industriområdene i Sør-Odal. C-traseen er en dårlig trase for hele Odalen i tillegg til at den ødelegger uberørte skogsområder og ikke oppfyller målene for Odalen, som sitter igjen med en dårlig og farlig vei. De fleste i Nes ønsker heller ikke C og hvis den da velges er det i realiteten kun Kongsvinger som får bedre vei. Ved et valg av trasé A vil hele Odalen, Kongsvinger og store deler av Nes få en bedre vei, som oppfyller målene for alle kommunene.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.3.14 Sør-Odal Senterparti

Sør-Odal Senterparti (30.3.22)
Behov for vei: Sør-Odal Sp mener man trenger ny E16. Det er store utfordringer knyttet til trafikksikkerhet, og utgjør en betydelig begrensning og belastning for næringslivet. Det er også slik at store deler av vest-Sverige anser Gardermoen som sin «nær-flyplass». Dette medfører en betydelig, og økende trafikk gjennom kommunen. *Delt syn på utfordring og løsning*: Mindretallet i Sp ønsker CN40, pga. hensynet til støy og at mange innbyggere blir berørt med negative konsekvenser av en veiutbygging nær bebyggelse, noe som kan gi redusert bokvalitet for mange i alternativ A. CN40 er også den traséen som ifølge Nye Veier legger beslag på minst dyrket mark. Flertallet i Sør-Odal Sp mener at CN40 ikke ivaretar hverken miljømessige eller innbyggerne sine interesser. Påkjøringsrampene vil ligge så utilgjengelig og langt fra Skarnes, at det ikke vil innebære noen tidsbesparelse. Det vil derfor være mest hensiktsmessig å benytte «gamle-veien». Med denne løsningen vil trafikantene fra Sør-Odal verken nyte godt av økt trafikksikkerhet eller andre fordeler ny vei vil gi. *Næringslivet*: Slobrua næringsområde er et regionalt vekstsenter for etablering av nye arbeidsplasser. CN40 vil på lik linje med all trafikk i Sør-Odal, ramme denne satsingen. Ved alternativ A vil dette området kobles tettere på både Oslo og Gardermoen-regionen. *Jordvern og restverdi*: Den allerede utbygde parsellen fra Kongsvinger til Slobrua hadde en byggekostnad på snaut 3 mrd. kroner, men også en betydelig kostnad i beslaglagt og nedbygget produktiv matjord. Det å ikke skulle bygge videre på denne veien når kostnadene allerede er tatt, strider mot Sp sine holdninger. *Barriere*: CN40 vil legge beslag på et betydelig areal produktivt skogsterreng. Det etableres en lang barriere tvers igjennom terrenget, som vil by på utfordringer for forvaltning av vilt. Den vil også påvirke skogsdrift, og by på store arronderingsmessige problemer for skogbruket. I tillegg vil et av kommunens beste turterreng deles i to. *A nord for Skarnes*: Flertallet i Sør-Odal Sp mener at en nordlig variant av A gjennom Skarnes, som går over i et F-alternativ i Nes, er beste løsning for ny E16 gjennom Sør-Odal. Fv. 24-trafikken vil med en nordlig A-trase fanges opp slik at man unngår å få mesteparten av denne forbi kommunens nybygde skole, og gjennom Skarnes. Alle andre trasevalg vil føre til en fortsatt uholdbar trafikksituasjon på denne siden av kommunen, utrygg skolevei m.m. Ved valg av nordlig variant av A gjennom Skarnes bør veien legges utenom SIAP, som er Sør-Odal sin aktivitetspark og som inneholder fotballbaner, paintball og Norges største vannskiarena.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.3.15 Ullern grendelag

Ullern grendelag (23.3.22)
Ullern grendelag favner alle aldersgrupper og flere interessegrupper i deres grend. Mange av grendelagets prosjekter ligger innenfor både korridor F og A. Det går blant annet flere turveier/akser, både sommer og vinter, mellom Glomma og Togstadvegen. Disse fortsetter videre oppover i turområdet rundt Varden. Idrettslaget kjører skiløyper på jordene mellom Sandnes og Akershus grense (Sanngrund) og opp i skogområdet. Oles veg, Hylterudvegen, Sundvegen, Ullerngutua, Ullernvegen og Spiksetsvingen, samt

fangdamsvegen langs Evja, den gamle kirkeveien og veien over jordene til Ullern gård, blir hyppig brukt av alle aldergrupper sommer som vinter. Det er et stort hestemiljø i grenda, og de bruker de samme veiene til trening og rekreasjon. Ved samfunnshuset er det tilrettelagt med fotballbaner og det lages i stand skøytebane om vinteren.

En ytterligere avskjæring med ny E16, spesielt ved alt. FN, gjennom grenda vil vanskeliggjøre tilgangen til slik aktivitet. Det må også komme flere tilførselsveier til eiendommene på begge sider av motorveien. Da vil store deler av grendas areal bli "tapetsert" med veier, noe som igjen vil skape flere barrierer, og rasere hele grendesamfunnet.

Alt. FN vil i tillegg legge beslag på store arealer med svært god matjord. Likeledes er det store viltforekomster (elg og rådyr) i dette området. Grendelaget mener at slike lokale forhold er lite hensyntatt i den foreløpige utredningen. Spesielt alt. FN vil være ødeleggende for området mellom Sanngrund og Skarnes (og også mellom Skarnes og Slobrua).

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurdering av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres med hensyn til påvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.7 Naturmangfold og vilt og 2.2.9 Dyrka mark.

3.4 Organisasjoner i Nes

3.4.1 E16 grunneierlag i Nes

E16 grunneierlag i Nes (17.3.22)

Grunneierlaget i Nes arbeider for å ivareta interessene til de som blir berørt av aktuell korridor for ny E16.

Grunneierlaget mener at det bør bygges vei av samme standard som de allerede bygde delstrekningene, og at disse kan bedre tilpasses lokale hensyn enn en vei med 110 km/t, og vil belaste lokalsamfunnene mindre. Hensyn til dyrka mark, natur og mennesker langs veien må veie sterkere enn redusert reisetid.

Når prosess med valg av korridor avsluttes, må grunneiere som har vært båndlagt i 20 år få skikkelig erstatning. Grunneierlaget vil følge opp dette rettslig og politisk om nødvendig.

Grunneierlaget ser fram til et konstruktivt samarbeid.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.13 Grunnerverv og 5 Alternative løsninger.

3.4.2 Fenstad vel

Fenstad vel (22.3.22)
Fenstad vel er spesielt fokusert på å videreutvikle de levende grendesamfunnene i Nes. Stiller spørsmålstegn ved om ikke oppdraget til Nye Veier er å ferdigstille resten av E16 som ikke allerede er utbygd, og viser til Stortingsprop. 110S (2018-2019). Mener Nye Veier har startet et analysearbeid som går utover å optimalisere tidligere utarbeidet løsning, der innbyggerne i Nes allerede betaler de uutbygde veistrekningene gjennom bompenger. Vellet er sterkt kritisk til prosjektmål B1, der Hønefoss settes som destinasjonsmål for innsparing av kjøretid. Mener målet bør fjernes og at det bør inkluderes et nytt delmål om reisetid til Oslo. Kjøretidskalkyler bør reflekteres i netto nytte-vurderingene. Bompengekostnader og lengre strekning vil føre til at en svært stor andel av trafikken vil velge eksisterende vei dersom AH velges. Det bør tydeliggjøres hvordan dette virker inn på ulykkeprognoser og kalkyler. Vellet framhever en rekke registreringer av viktige områder for naturmangfold og kulturarv i Fenstad-området.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Fenstad vel inneholder kommentarer som er felles for alle planalternativene, blant annet synspunkt om prosjektmål, men det oppfattes at vellet er særlig opptatt av planalternativ AH, som berører Fenstad-området direkte. Delmål d1 måler reisetiden mellom Kongsvinger og E6. Det vil fange opp reisetid for trafikk i retning Oslo. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Det vil bli en Vorma-kryssing, men med startpunkt Nybakk vil det sannsynligvis ikke berøre Fenstad-området. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger, 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode,

2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt og 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse.

3.4.3 Hvam IL

Hvam IL (24.2.22)
Hvam IL er det største idrettslaget i Nes med over 1800 medlemmer, er et av Norges raskest voksende idrettslag og har en stor idrettspark og Nes arena ved Neskollen. Idrettslaget uttrykker bekymring for hvordan en ny motorvei vil påvirke miljøet i området. Det vises til at CN- og FN-alternativene ligger nær idrettslagets anlegg, og det bes om at veistrekningen forbi Neskollen trekkes lenger unna boligfeltet. Hvam IL støtter uttalelsen til Neskollen velforening.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Dersom det skulle gås videre med et av disse alternativene i den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til miljøpåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.15 Bomiljø og folkehelse og 5 Alternative løsninger.

3.4.4 Høie boforening

Høie boforening (23.3.22)
Høie boforening representerer 49 boenheter som ligger innenfor og tett inntil korridor C. Boforeningen er imot korridor C med bru mellom Årnes og elvemøtet. Avgir en uttalelse over 5 sider med fokus på folkehelse og helserisiko ved støy, økt CO2-utslipp ved økt hastighet, negativ påvirkning på natur, kulturminner og rekreasjonsområder, ønsker bygging av vei med lavere standard, økonomiske forhold og beregning av totale kostnader. Støy må utredes mer omfattende, herunder rekreasjonsområder, naturområder og stille områder. Støybelastning bør vurderes opp mot bruken området har. En høy bru vil medføre støy og bakrunnstøy for beboere på Årnes døgnet rundt. Årnes har tilflytting, og problemet vil øke. Analyseområdet er for snevert i dette området. Støy vil påvirke minst 5000 innbyggere på Årnes. Støy øker risiko for hjerte og karsykdom. Økt støy vil gi økt sykelighet og dødelighet i de berørte områder. Ny vei vil redusere antall trafikkulykker, men ta levd liv på andre måter og summen fordi det er så mange berørte vil bli stor. Stille områder for rekreasjon må tas vare på. Elvemøtet, Nestangen, Nes kirkeruiner er et område med unike kvaliteter og betydning. Dette er selve identiteten til Nes kommune. Området er registrert KULA-område. Området mellom Årnes og elvemøtet er brukt av svært mange til rekreasjon og blir brukt til mange aktiviteter.

Boforeningen mener veistandarden må nedskaleres. Ny vei slik det planlegges har en kapasitet på 50 000 biler, et antall som en i uoverskuelig framtid ikke vil oppnås. Med redusert hastighet oppnår en mer vei for pengene, mer fleksibilitet til å utnytte terrenget bedre, arealbesparelse, mindre vedlikeholdsutgifter og lavere drivstofforbruk. Mener planleggingskostnader for tidligere bygd vei må tas med i totalbildet. En C-løsning gagner hverken Nes eller Odalskommunene.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Uansett hvilket alternativ det gås videre med til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til støypåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. For planalternativ CN vil plassering og utforming av brukryssingen over Glomma, nord for kommunesenteret Årnes, være et spesielt viktig fokusområde. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger, 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode, 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, 2.2.16 Klima og bærekraft og 5 Alternative løsninger.

3.4.5 Høieparkens venner

Høieparkens venner (25.3.22)
Initiativtakerne av Høieparken, nord for Årnes, er sterkt imot planalternativ CN for ny E16. I utkanten av støykartet ligger Nes' eneste offentlige park. En sti langs elva, diskgolfbane, treningspark, gressplen, og sandvolleyballbaner legger rammer for bedre folkehelse i bygda. Høieparken kan forhindre økt psykisk ubehag blant unge. I nåværende utredning mangler det omtale av Høieparken. Dette viser at unge initiativtakere, som bruker sin fritid for felleskapet, ikke blir hørt i en demokratisk prosess.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Dersom det gås videre med planalternativ CN til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til støypåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse. Det er noe uklart hvilken utredning det vises til. I temarapporten for friluftsliv, by- og bygdeliv, som blant annet vurderer støypåvirkning i friområder, er Høieparken omtalt.

3.4.6 Ingeborgrud menighet

Ingeborgrud menighet (30.3.22)
Kirker er viktige som identitetssymbol i grendene. Ingeborg kirke ligger midt i trasé A. Ved gjennomføring av gravferdsseremonier er skjerming mot støy en avgjørende faktor, gravplasser skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer. Flere vigsla plasser i bygda. Har verneområde med urskog, fokus på friluftsliv, turmål, gapahuker og boplasser. vannreservoar, truet bestand av snutefrosk. Menigheten ønsker ikke en vei som deler bygda i to, håper ny vei kan følge grendedelene.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Ingeborgrud kirke ligger godt over en kilometer nord for korridoren for planalternativ AH for ny E16. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.7 Naturmangfold og vilt.

3.4.7 Kulturminnebøndene

Kulturminnebøndene (17.3.22)
Kulturminnebøndene er en frivillig organisasjon med utgangspunkt i gårdene Huser og Veset i Fenstad i Nes kommune. Firefelts motorvei i 110 km/t gjennom kulturlandskapet i Nes vil bli ødeleggende for folk og dyrs livsmiljø, samt kulturminner og jordbruk. Ber om at A-alternativene gjennom Nes unngås. Veiprosjektet må forholde seg til situasjonen som verden og Norge står i, der tapet av matjord og natur truer naturmangfold og matvareforsyning. Nes er landets kornkammer med kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse. Vedlagt uttalelsen er lenker/bilder fra to ferske prosjekt som ble lansert under Vormadalen-seminar i september 2021, «Ravinepodden» og «Kunstprosjektet Vormadalen».
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, og 2.2.7 Naturmangfold og vilt.

3.4.8 Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/Seterstøavegen/ Vennevålvegen

Motstandsgruppa mot E16 gjennom Folmovegen/Runnimyra/Seterstøavegen/ Vennevålvegen (30.3.22)
Merknaden er underskrevet av 82 personer, og går over 6 sider. Kort oppsummering: De viktige miljøverdiene i korridor C, kulturarvområder og landskapsområder ved elvemøtet Glomma/Vorma, kan ikke erstattes hvis de ødelegges. Det er dårlige grunnforhold i store deler av korridor C, senest i 2016 gikk det leirras ved Søndre Rotnes. Nes er Norges største kornkommune, jordbruket med kornproduksjon kan ikke erstattes, enormt press på matjorda ved utbygging av korridor C. Miljøtilstanden i vassdragene er moderat til svært dårlig, pålegg om utbedring av private renseanlegg i Nes for å forbedre tilstand, ny vei vil motarbeide påbegynte tiltak. Bygging og drift av vei vil gå ut over dyrelivet i små åer. Viser videre til viktigheten av å ta vare på LNF-områder, elvestien, båtliv, friluftsliv, arkeologiske funn og kulturminner, fugle-, dyre- og planteliv, elvemøtet og kommunens identitet knyttet til dette. Samfunnsnytte må veie mer enn kostpris på vei, ny vei i C-korridoren bidrar ikke positivt til næringslivet på Årnes, fokuser på miljø og benytt eksisterende veier. Korridor F er tidligere ferdig utredet både mht. arkeologiske funn og grunnforhold. E16 bør derfor, og av flere grunner, bygges i korridor F. Det er allerede brukt svært mye ressurser på utredning av den opprinnelige veiplanen i korridor F.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden er omfattende og berører mange temaer. Merknaden er spesielt kritisk til C-korridoren, og anbefaler i stedet F-korridoren. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN- og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Dersom det gås videre med planalternativ CN til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til miljøpåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger, 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode,

2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.10 Grunnforhold og anleggsgjennomføring, 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse, 2.2.13 Grunnerverv, 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

3.4.9 Naturvernforbundet i Nes

Naturvernforbundet i Nes (14.3.22)

Naturvernforbundet i Nes har avgitt en omfattende høringsuttalelse som går over 6 sider, hvor de går gjennom en rekke forhold ved planforslaget.

Naturvernforbundet henviser til FNs klimapanel som sier at det trengs «fundamentale samfunnsendringer» for å få ned utslippene av klimagasser, samtidig som vi må «bevare, gjenopprette og beskytte natur», og gir selv følgende punkter i sammendrag av uttalelsen:

- Det vurderes som en stor svakhet ved konsekvensutredningen at den sammenlikner alternativer med samme type veistandard, nemlig full utbygging av firefeltsvei for 110 km/t.
- Naturvernforbundet i Nes mener at det må foretas utredning av to nye alternativer. Et alternativ som innebærer bygging av 2/3-feltsveg for 90 km/t mellom Nybakk og Slomarka, og et såkalt nullplussalternativ, som innebærer at dagens vei utbedres. Det er viktig at dette gjøres nå, siden det ikke er gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring tidligere.
- Forslaget til kommunedelplan er i strid med flere lover og andre politiske føringer, som jordlova, naturmangfoldslova og nullvekstmål for personbiltrafikken.
- Folkehelsen vil bli negativt påvirket som følge av utbyggingen.
- Prosjektets egne utredninger viser at både de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av forslaget, for alle alternativene, fører til både store samfunnsøkonomiske tap og store eller svært store konflikter for miljøverdier.
- Mener at alle de framlagte forslagene til de tre hovedalternativene AH, CN og FN, med ti varianter, må forkastes. Målbildet må endres til å legge vekt på kvalitative og ikke-prissatte konsekvenser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Essensen av uttalelsen er at det bes om en full omstart av planarbeidet for ny E16, en konseptvalgutredningsfase og utredning av helt andre alternativer med en helt annen veistandard.

KVU/KS1 ble innført som en del av statens prosjektmodell fra 2006. På den tiden gjorde departementet et omfattende arbeid med å vurdere hvilke strekninger som skulle gjøres til gjenstand for KVU/KS1. Departementet la blant annet til grunn at prosjekter som hadde kommet langt i planleggingen, f.eks. ved at det forelå vedtatt kommunedelplan skulle få unntak fra kravet om KVU/KS1. Dette gjaldt en rekke store veiprosjekter, blant annet dette aktuelle prosjektet mellom E6 på Kløfta og Kongsvinger. Samferdselsdepartementet legger fortsatt til grunn at det ikke er aktuelt å sette i gang utredninger på KVU-nivå på denne strekningen da KVU som et utredningsverktøy først og fremst bør benyttes på lengre strekninger. På strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger er det først og fremst et spørsmål om å avklare trasevalg for E16 og da er planprosesser etter plan- og bygningsloven et mer riktig utredningsnivå å belyse slike problemstillinger på.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger, 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode, 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse, 2.2.16 Klima og bærekraft og 5 Alternative løsninger.

Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.4.10 Nei til E16 gjennom Fenstad

Nei til E16 gjennom Fenstad (21.3.22)

Organisasjonen «Nei til E16 gjennom Fenstad» avgir et omfattende høringsinnspill over 15 sider, hvor det gis beskrivelser av kulturlandskapene i Vormadalen og Åland, arkeologiske funn, gårdsdrift og husmannsplasser, Vorma, Kampåa. Har facebook-gruppe med 1200 medlemmer. Kort sammendrag:

- Ønsker å bevare det unike i bygda, Vormadalen, Åland med ravinedaler rødlistede dyrearter, et dyrerikt mangfold ved vassdrag og skoger.
- Kommentarer samfunnsmål og delmål: E2 (unngå inngrep i verdiområder for kulturarv og naturmangfold), delmål E3 (begrense påvirkning på viktige områder for naturressurser) kan vanskelig nås ved å bygge motorvei. Det bør utredes hvordan en kan løse utfordringene med eksisterende vei og samtidig ivareta en mer bærekraftig framtid.
- Mange av bygdas store gårder vil bli rammet av motorvei i alternativ AH, som vil føre til fragmentering av et stort, sammenhengende kulturlandskap. Ødelegger raviner, habitater for fugler og artsrike enger.
- Nes kommune må vekte begge KULA-områdene i kommunen med like høy statusverdi. Viser til nasjonale mål for kulturminnepolitikken. Mange arkeologiske funn, stor sannsynlighet for store og nye funn.
- Det er ikke tillatt å bygge over vannforekomster om det ikke er strengt nødvendig (vannforskriften §12). Vorma er registrert som område for fugler med verdi i europeisk sammenheng. Storørret gyter kun mellom Svanfossen og Ertesekken. Kampåa er foreslått til vern, unikt artsmangfold.
- Barn og unge er bekymret over, støy og forurensning og hvordan nærområdet kan bli ødelagt.
- Fenstad er en levende bygd med lange tradisjoner og en bygdekultur som står for videreføring av gamle tradisjoner. Det tilbys unike kurs, som slåttekurs, guidede turer i raviner, kurs i gamle byggeteknikker. Fenstad har muligheter for næring innen turisme – turister ønsker det uberørte, stillheten. Det er lagt ned et stort arbeid for å fremme Fenstad som kulturaktør.
- Ny E16 kan føre til økt vekst langs veien, men det ønskes ikke vekst i Fenstad, det er bygdekulturen som ønskes ivaretatt.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

«Nei til E16 gjennom Fenstad» er spesielt opptatt av planalternativ AH for ny E16, med startpunkt E6 ved Hauerseter, og som kan berøre Fenstad-området direkte.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

I et kombinasjonsalternativ vil det bli en Vorma-kryssing, men med startpunkt Nybakk vil det sannsynligvis ikke berøre Fenstad-området.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.1 Offentlige planer og planarbeidets målsettinger, 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode, 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse, 2.2.14 Næringsliv, lokal og regional utvikling og 2.2.16 Klima og bærekraft.

Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.4.11 Nei til E16 gjennom Skogbygda

Nei til E16 gjennom Skogbygda (23.3.22)

Foreningen «Nei til E16 gjennom Skogbygda», understøttet av 499 underskrifter fra innbyggere i Skogbygda, ber om at det ikke legges en motorvei gjennom bygda. Uttalelsen er på ni sider. Kort sammendrag:

- Dersom man ønsker en utvikling av kommunene bør veien legges i de områdene hvor det er størst sannsynlighet for vekst og utvikling. For Nes kommune tilsier det at områdene omkring Årnes bør prioriteres.
- Motorvei gjennom Skogbygda vil føre til at det blir vanskelig å drifte de mange mindre teigene i Skogbygda, ødelegger skogområder, midt i traseen ligger gårder med produksjonsdyr. Dyreliv berøres langt utenfor veiens utstrekning. Området er et artsrikt område med mange naturverdier. Mange små og store myrer er viktige karbonlagre.
- Landskapet er visuelt attraktivt og er av denne grunn et populært sted for rekreasjon for innbyggerne i Nes. En motorvei i kombinasjon med vindmøller som er bygget i Odalen, som er godt synlig, vil redusere kvaliteten på landskapsbildet betydelig.
- Skogbygda har mange kulturminner. En motorvei gjennom disse områdene vil begrense muligheten til å utøve et aktivt friluftsliv for mange mennesker. Dersom det bygges vei gjennom Skogbygda mister befolkningen grunnlaget for at man har valgt å bosette seg i området.
- Ber om at man tar spesielt hensyn til at Skogbygda er sårbar med hensyn til fraflytting dersom grunnlaget for friluftsliv blir vesentlig forringet.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

«Nei til E16 gjennom Skogbygda» er spesielt opptatt av planalternativ AH for ny E16, med startpunkt E6 ved Hauerseter, og som vil berøre Skogbygda direkte. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN.

Planalternativ CN, en kombinasjon av FN- og AH og E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Utredningen av kombinasjon av FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.7 Naturmangfold og vilt, og 2.2.9 Dyrka mark.

3.4.12 Nes Fremskrittsparti

Nes Fremskrittsparti (19.3.22)

Det viktigste målet med den nye veien må være å gjøre den trafikksikker. Det er mange positive ringvirkninger av en ny vei, men det er også ulemper.

Nes FrP ønsker at planalternativ CN velges. Alternativet beslaglegger minst dyrka mark, gir positive effekter for Årnes, avlaster gjennomgangstrafikk gjennom Årnes sentrum.

Deler ikke bekymringer blant innbyggere om støy ved Neskollen og Årnes, samt forringelse av kultur- og naturområde nedenfor elvemøtet. Minner om at C-alternativet ikke er nytt, men at dette tilsvarer alternativ "sørlig linje" som er vurdert i tidligere planarbeider.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering.

3.4.13 Nes kirkelige fellesråd

Nes kirkelige fellesråd (25.3.22)

Det kirkelige fellesrådet tar kun stilling til hvordan de ulike traseene påvirker gravplasser og kirker i Nes.

- Minner om behovet for ro på gravplasser og ved kirkelig aktivitet.
- Nes kirke vil få en vesentlig positiv effekt av at E16 legges et annet sted enn i dag.
- Trasé A: Traseen som i størst grad vil påvirke kirkene i Nes negativt, både Ingeborgrud og Fenstad kirker.
- Trase C: Ser med bekymring på hvordan traseen vil påvirke Nes kirkeruiner. Fellesrådet er opptatt av den kirkelige kulturarv Nes kirkeruiner representerer, i tillegg til at det er gudstjenesteliv i kirkeruinene. I tillegg vil traseen kunne bidra til økt støy på Årnes gravplass.
- Trasé F: Påvirker ingen av fellesrådets kirker og gravplasser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Dersom det gås videre med planalternativ CN til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til miljøpåvirkning på omgivelsene, og

reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning og 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn.

3.4.14 Nes Kristelig Folkeparti

Nes Kristelig Folkeparti (11.3.22)
Nes KrF mener AH er det beste alternativet for ny E16. Påpeker miljøkonsekvenser ved kryssing av Vorma, og at man må finne en løsning for elvekryssingen i neste fase. Mener det er positivt at AH gjenbruker strekningen Kongsvinger-Slomarka, forsterker godsterminal ved Hauerseter, løser andre regionale utfordringer enn planalternativ CN og at bedre grunnforhold gir forutsigbarhet med tanke på kostnader.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.4.15 Neskollen velforening

Neskollen velforening (4.2.22)
Neskollen velforening er først og fremst opptatt av å unngå økt støy og forurensning for beboerne på Neskollen. Velforeningen vurderer alternativ CN som mest bekymringsverdig grunnet den korte avstanden til boligfeltet, idrettspark og skoler. Men også alternativ FN er nært opp mot Neskollen, som ses på som uheldig. Annet som nevnes i merknaden: - Nærhet til idrettsparken på Neskollen. - Nærhet til skoler og uteområder til skoler. - Nærhet til barnehager. - Redusert livskvalitet for mange. Det er 950 husstander på Neskollen. - Støydemping blir vanskelig, fordi feltet er på en kolle. - Kvernberget er et område i Nes for framtidig boligbebyggelse på ikke-dyrket mark, men kan nå bli utfordrende å bygge ut.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Neskollen velforening ønsker ikke alternativer som har nærføring til Neskollen, dvs. alternativ CN og til en viss grad FN. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Dersom det skulle gås videre med et av disse alternativene i den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til støypåvirkning på omgivelsene, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

3.4.16 Nes Landbrukslag

Nes Landbrukslag (23.3.22)

For Nes Landbrukslag, som har medlemmer i alle korridorene som er utredet, er dette en utfordrende sak. Nes Landbrukslag mener Ullensaker kommune sin avvisning av A-korridoren er feil.

Lavere standard (fartsgrense 90 km/t) må vurderes. Nes Landbrukslag mener at standarden på strekningen Kløfta-Nybakk vil dekke behovet i overskuelig fremtid.

Bevaring av dyrka og dyrkbar mark må gis høy prioritet i valg av trasé og det bør søkes løsninger der minst mulig fulldyrka jord nedbygges. Dyrka mark som blir nedbygget må flyttes og etableres på ikke-dyrkbare arealer. Deling av jorder, samt driftsulemper under og etter utbygging må unngås.

For å kunne bidra til at prosjektet i størst mulig grad tar hensyn til bevaring av matjord og fremtidig matproduksjon må grunneierne trekkes aktivt med i videre arbeid mot valg av ny trasé for E16. Det må være full åpenhet om alle vurderinger for alle alternativer, og det må gjøres en reell avveining mellom prissatte og ikke-prissatte virkninger.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket alternativ det gås videre med til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til virkninger for dyrka og dyrkbar mark, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.13 Grunnerverv og 5 Alternative løsninger.

3.4.17 Nes MDG

Nes MDG (25.3.22)

Høringsuttalelsen fra Miljøpartiet de Grønne (MDG) i Nes går over 35 sider. Kort oppsummering:

Premisser:

- Trafikkveksten overdrives kraftig. Det er mål om nullvekst på vei, og befolkningsprognosene er vesentlig lavere enn trafikkvekstprognosene.
- Reisetidsbesparelsen er i beste fall midlertidig. Reisetiden avgjør hvor langt vi kjører. Trafikken vil over tid mette tilgjengelig kapasitet.
- Trafikksikkerhet kan oppnås uten ny veg, med midtdeler, rumlefelt, rundkjøringer og lavere hastighet.
- Veistandard på to-/trefeltsvei og 90 km/t er tilstrekkelig. Det er overkapasitet på de to ferdige strekningene.

Bærekraftmål:
- Målbeskrivelsene oppgir kun argumenter for vei, ikke de mot.
- Klimamålene vil ikke nås hvis veien bygges som foreslått, som vil medføre dobling av geografiske utslipp.
- Støyvurderingen begrenses til maksstøy og grenseverdier, ikke fravær av stillhet.
- Savner omtale av mikroplast og saltavrenning.
- Savner omtale av lysforurensning, som er en stor trussel mot insektene.
- Mangfoldstap og barriereeffekter er ikke tilstrekkelig belyst. Nes kommune har spesielle ansvarsarter.
- Sosial bærekraft oppnås ikke, selv om trafikkplagene reduseres for de langs dagens vei.
- Samfunnsnytten er negativ for alle alternativer. Materiell økonomisk vekst er ikke forenlig med økologisk bærekraft.

Verdispørsmål:
- Urban spredning, som er sikker effekt av motorvei, er ikke ønskelig, spesielt ikke i Norges største «kornkammer».
- Større veikapasitet vil skape mer trafikk. Høyere fart er uønsket, da det skaper mer støy, støv, mikroplast, klimautslipp, energiforbruk og alvorligere ulykker.
- Toget må styrkes, siden det er det mest effektive, miljøvennlige og arealvennlige transportmiddelet.
- Ingen av veialternativene er gode, men siden CN-alternativene vil medføre tap av passasjergrunnlag for Kongsvingerbanen og minst potensial for nye bussreiser, bør disse forkastes.
- FN10/20 bør delvis revurderes for å spare matjord og redusere kostnader til stabilisering av grunnforhold.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering.

3.4.18 Nes Senterparti

Nes Senterparti (25.3.22)

Nes Senterparti kan ikke akseptere et korridorvalg som beslaglegger unødvendig store arealer dyrket mark.

Ny vei må utredes med lavere hastighet og veistandard for å redusere arealinngrep i matjord, natur, bomiljø og kulturlandskap.

Ny infrastruktur må se satsing på vei og tog i sammenheng, med langsiktig mål om å redusere biltrafikken. Oppgradering av Kongsvingerbanen må sees i sammenheng med planarbeidet og er ikke tilstrekkelig ivaretatt i dagens planer.

Det viktigste for Senterpartiet er å øke trafikksikkerheten på dagens veistrekning, med bedre løsning for passering av Vormsund, Uvesund og Opaker. Betydelig resttrafikk i flere av forslagene på dagens vei og da må langsgående gang- og sykkelvei langs hele veien inngå i regnestykket. Avklaring må skje før valg av planalternativ.

Ansvarsavklaring for tiltak på sideveinettet må på plass før endelig valg kan bli tatt.

Hvordan bompengebelastning er tenkt løst må komme tydeligere fram - avklaring må på plass før endelig valg av planalternativ kan tas. Planforslagene må ta inn kostnader av støydempende tiltak før valg av planalternativ kan tas. En evt. kombinasjonsløsning mellom A og F må skje utenfor Nes kommune. Det må bli satt kostnader på tap av kulturminner, landskapsverdier, naturverdier og naturressurser. Kostnader til avbøtende tiltak må avklares før endelig valg av planalternativ kan tas. Satsingen som Nes kommune gjør på Herbergåsen må bli i varetatt, denne satsingen er bla. gjort på bakgrunn av vedtatt trasé fra 2003.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.4.19 Nes SV

Nes SV (25.3.22)
(I) Tidligere pekt på forhold som undergraver utredningsprosessen: - mangler konseptvalgutredning med tilhørende kvalitetssikring. - mangler all vurdering av indirekte klimakonsekvenser - mangler vurdering av konsekvenser for trafikken på E16 av ulike utbyggingsalternativer av Kongsvingerbanen (II) De fremlagte alternativer har alle samme veistandard, firefelts vei med 110 km/t. Hindrer en rekke demokratiske prosesser og setter til side behovet for å vurdere alternative utviklingsmodeller. Krever utredning av a) veilinjer med veiklasse H2, 2/3 felts vei med 90 km/t b) gjenbruk og oppgradering av dagens trase. (III) Alle de ti foreslåtte linjene A, C og F vil påføre Nesbygda ubotelig skade på kulturmiljø og natur. Samfunnsøkonomisk taper en 40-70 øre pr investerte krone, de ikke prissatte verdiene er uerstattelige, trafikkprognosene bygger på premisser om at biltrafikken i de kommende årene ikke reguleres og at det ikke gjøres noen forbedringer på Kongsvingerbanen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.4.20 Opaker Velforening

Opaker Velforening (15.2.22)
Opaker Velforening - som har virkeområde på Opaker langs dagens E16 - vurderer at alle alternativer har fordeler og ulemper, men presiserer at det er viktig med ny E16 så fort som mulig. Ny vei må avlaste dagens vei mest mulig. Andre merknader: - Tungtransport må bort fra dagens E16, med tanke på tungtransport til Herbergåsen næringsområde, og til Skarnes/Kongsvinger/Sverige. Det uttrykkes bekymring for at det fortsatt vil bli godstransport gjennom boligområder på Opaker.

- Med tanke på planalternativ CN må fv. 1581 Funnefossvegen oppgraderes med trafikksikkerhetstiltak (gangfelt m.m.).
- Legge til rette for togstasjon ved Funnefoss (Kongsvingerbanen).
- Det bør ikke skapes konflikt med ny barneskole på Herbergåsen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden fra Opaker Velforening har ingen klare anbefalinger om alternativ, men vellet ønsker fortgang på realisering av ny E16, for å få bort gjennomgangstrafikken i nærmiljøet på Opaker. Dette, og merknaden for øvrig, tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, og 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei.

3.4.21 Redd elvemøtet

Redd elvemøtet (24.3.22)

Innspillet fra aksjonsgruppa Redd elvemøtet går over 17 sider. Liste med underskrift fra 1508 personer er vedlagt. Kort oppsummert:

Hovedtema er forholdet til vedtatt kommuneplan med hensyn til støysoner, retningslinjer for støy, betydning av sentrumsnært rekreasjonsområde for folkehelsa, negative helseeffekter ved støy som kan føre til sykdom/død, negativ påvirkning på kulturlandskap/KULA-område, naturområder og rødlistede arter.

Det må utarbeides en fullstendig støyfaglig utredning med beregning og kartfesting av støysoner for alle korridorer, og se resultatet opp mot kommuneplan og støyretningslinjer i prosess for valg av korridor.

Dette bør inkludere de helsemessige merkostnadene knyttet til økt støy i henhold til ny forskning på støy og hjerte-/karsykdommer.

Det er svært viktig med tilgang til støyfrie rekreasjonsområder i nær avstand. Kommunen må tenke langsiktig, grønn sone med tilhørende støykrav bør utvides videre opp mot Nestangen og sees i sammenheng med KULA område.

Avgrensningen av området for konsekvensutredningen må vesentlig utvides i tråd med områdene som faktisk berøres og ikke avgrenses ved hjelp av en teoretisk linje innenfor traseene. Så langt det lar seg gjøre bør det også prises ikke-prissatte verdier.

Redd Elvemøtet mener at dersom dette ikke hensyntas i den videre prosessen bør Nes kommune trekke seg fra det interkommunale plansamarbeidet.

Konsekvensene av en vei i korridor C vil strekke seg ut over korridorens angitte bredde. Dette gjelder spesielt med tanke på støy, visuell forurensning og lysforurensning. I vann og vassdrag gjelder dette også for all forurensning som måtte komme fra trafikken og ned i

vannet. En konsekvensutredning av traseene bør derfor inkludere de faktiske konsekvensområdene og ikke en teoretisk avgrensning i form av en linje på et kart.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden fra aksjonsgruppa Redd Elvemøtet er omfattende, og gjelder primært planalternativ CN med kryssing over Glomma ved Årnes. Dette, og merknaden for øvrig, tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderinger av en kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet, er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket alternativ som det gås videre med fra kommunedelplanen, vil det komme en oppfølgende detaljreguleringsfase, med full konsekvensutredning av støy etter nasjonal støyretningslinje T-1442, og der veilinjen optimaliseres for å minimalisere støypåvirkning på omgivelsene, og vil reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

Med hensyn til innholdet i merknaden, så bestemmes ikke influensområdet for konsekvensutredningen av den formelle planavgrensningen. Støypåvirkning vil beregnes i hele området som det vurderes kan bli berørt av tiltaket.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode, 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, samt kap. 5 Alternative løsninger.

3.4.22 Rotnesvegen veglag

Rotnesvegen veglag (21.3.22)

Rotnesvegen ligger i et område som korridor C går tvers gjennom, vest for Årnes og på vestsiden av Glomma.

Uttalelsen fra Rotnesvegen veglag gir en beskrivelse av grenda, gårdene, plassene, landskapet, kulturhistorien og bygdelivet ved Rotnesvegen.

Jorda i området er av den beste i landet og gir store avlinger. Gårdsbruket er arbeidsplassen og livsgrunnlaget for bøndene her. Gårdene er gamle slektsgårder, blant de eldste i Nes. Kulturlandskapet er særegent. Samarbeidet mellom bøndene er utstrakt. Motorvei vil dele grenda i to, samarbeid blir umulig å opprettholde. Kvalitetene i området blir borte.

Rotnesvegen veglag anmoder sterkt om å ikke gå videre med korridor C – og sluttføre påbegynt vei.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden fra Rotnesvegen veglag gjelder planalternativ CN. Sluttføre dagens vei, dvs. alternativ i korridor F, anbefales av veglaget. Dette, og merknaden for øvrig, tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og

et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Uansett hvilket alternativ det gås videre med til den oppfølgende reguleringsfasen, vil veitraseen optimaliseres blant annet med hensyn til miljøvirkninger, kulturlandskapet og dyrka og mark, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.13 Grunnerverv og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

3.4.23 Vormsund vel

Vormsund vel (24.3.22)

Vormsund vel mener at det må legges avgjørende vekt på å velge en løsning som gir størst reduksjon i trafikken på gammel E16 gjennom Nes, alternativ F, eventuelt i kombinasjon med A i øst.

Vellet mener det er uakseptabelt med alt. C, da mesteparten av trafikken fra Odal og fv. 24, tungtrafikk til Esval og Herbergåsen vil benytte gammel E16 helt til Nybakk.

Andre merknader:
- Det må legges til rette for at trafikk til/fra Årnes benytter E16-krysset ved Nybakk, og utbedringer på lokalveinett må gjøres for å unngå at lokaltrafikk går gjennom Vormsund.
- Det må bygges gang- og sykkelvei på strekningene Årnes-Vormsund og Neskollen-Vormsund.
- Bevare tilgang til Tesiåsen friområde.

Bevare tilgang til Tesiåsen friområde.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei og 5 Alternative løsninger.

3.4.24 Vorma Øst Utmarkslag

Vorma Øst Utmarkslag (23.3.22)
Vorma Øst Utmarkslag, på vegne av 70 grunneiere, representerer 46 000 dekar utmark. Det uttrykkes bekymring for påvirkning ny motorvei vil ha for jakt- og fiskeområder og befolkningens rekreasjonsmuligheter. De alternative korridorene for ny E16 vil gi lagets medlemmer og alle som benytter de rike jakt- og fiskemulighetene i området et svært redusert rekreasjonstilbud. Ny vei må ikke danne barrierer for viltet, viser til Miljødirektoratets veileder *Hjortevilt i arealplanlegging*. Ny vei må ikke danne barrierer for viltet, viser til Miljødirektoratets veileder *Hjortevilt i arealplanlegging*.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Uansett hvilket planalternativ det gås videre med kommer det en oppfølgende reguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres for å minimalisere miljøvirkninger m.m. og reduseres i bredde i forhold til de relativt brede korridorene som er vist i kommunedelplanen. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), og 2.2.7 Naturmangfold og vilt.

3.4.25 Årnes Vel

Årnes Vel (24.3.22)
Årnes Vel mener det foreligger for liten kunnskap om hva de enkelte alternativene vil innebære av fordeler og ulemper for Årnes-området. Vellet velger derfor å avgrense uttalelsen til de trafikale utfordringer i og rundt Årnes. Den trafikale belastningen i dag er størst fra vest over Årnesbrua. Uavhengig av trasé som blir valgt, vil trafikkutfordringene i Årnesområdet være der. Det er viktig at det blir lagt til rette for gode og effektive forbindelsesveier mellom E16 og Årnes, og at en eventuell ny vei ikke må legges for nær eksisterende boligområder. Det er viktig at det blir lagt til rette for gode og effektive forbindelsesveier mellom E16 og Årnes, og at en eventuell ny vei ikke må legges for nær eksisterende boligområder.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Årnes Vel, som primært handler om trafikale utfordringer i Årnes-området, tar ikke stilling til valg av alternativ. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, og 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei.

3.5 Organisasjoner i Ullensaker

3.5.1 Nei til ny E16 i Ullensaker

Nei til ny E16 i Ullensaker (mars 2022)

«*Nei til ny E16 i Ullensaker»* ble startet høsten 2020. Høringsuttalelsen omhandler i hovedsak forhold i Ullensaker kommune.

Mener at det ikke foreligger dokumentasjon for antagelse om økning av pendling fra Sverige til Gardermo-regionen. Har ikke forståelse for behov for redusert reisetid på 10 min. fra Kongsvinger til E16.

Reagerer på at det kun fokuseres på nytteverdi for øst-vest-forbindelsen, og ikke på nytte- og bruksverdi for lokalbefolkningen, og på at veistandard ikke fastsettes nå, men at prosjektet likevel legger fartsgrense 110 km/t til grunn. Fartsgrense vil sette føringer for veikurver, kryss osv.

Mener at påkobling ved Hauerseter bryter med premissene for prosjektet. Forstår ikke hvorfor planalternativ AH fremdeles er et alternativ og viser blant annet til kommunestyret i Ullensaker sitt vedtak om at ny E16 må gå fra Nybakk, Nye Veiers mandat fra Stortinget, trafikkanalyse og analyse av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Viser til omtale av konsekvenser av planalternativ AH i planbeskrivelsen, og at disse samsvarer med innvendinger fra organisasjonen i forrige høringsrunde.

Viser til planbeskrivelsens omtale av trafikktall for Algarheimsvegen ved planalternativ AH. Mener problemene med trafikkbelastning må løses lokalt, ikke ved hjelp av en motorvei, fordi mye av belastningen kommer fra lokaltrafikk.

Mener det vil være katastrofe for kommunens innbyggere dersom det bygges ny vei gjennom de siste store områdene med urørt natur. Områdene er med på å gjøre Nordkisa og hele Ullensaker til et unikt og attraktivt sted der folk ønsker å bo. Ønsker at ny E16 blir koblet på Nybakk.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

«*Nei til ny E16 i Ullensaker»* er primært kritisk til mulige virkninger av planalternativ AH for ny E16, dvs. fra E6 ved Hauerseter og østover i nordre del av Ullensaker kommune. Organisasjonen er opptatt av nærføring til Nordkisa, støymessig virkning, inngrep og barrieredannelser i friluftsområder som er viktige for hele Ullensaker. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH. Det kan bety at den eneste måten Ullensaker kommune direkte vil bli

berørt er i form av en ombygging av Nybakk-krysset til toplanskryss, og en forlengelse fra dagens firefelts E16 på en 400 m strekning mot kommunegrensen til Nes. Det er ikke avklart om dette vil bli i form av trasé for planalternativ CN eller FN, eventuelt en kombinasjon av planalternativ FN og AH. I praksis betyr dette mindre forskjell for den relativt korte nye E16-strekningen i Ullensaker.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning, 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.12 Samfunnsøkonomisk analyse, 2.2.15 Bomiljø og folkehelse, 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei og kap. 0
.

3.5.2 Onsrud og omegn grendelag

Onsrud og omegn grendelag (25.3.22)

Onsrud og omegn grendelag har sitt virkeområde rundt Onsrud, nær Nybakk-krysset. Grendelaget omfatter ca. 60 husstander.

Dyrket mark og landbruksdrift må ivaretas. Både med planalternativ CN og FN vil det trolig bli omtrent samme løsning som i tidligere planer for dette området, noe som lokalsamfunnet er forberedt på.

Da Nybakk-krysset ble etablert, i forbindelse med E16 Kløfta-Nybakk, ble det dårligere turforbindelser på tvers av E16. Områder på tvers, Onsrud, Kverner, Rolstad og Vettal, hører naturlig sammen. Turforbindelser på tvers av E16 og i retning Hvamsrudtjernet må ivaretas når det bygges nytt Nybakk-kryss.

Det anbefales at det etableres bom i fv. 174 Algarheimsvegen i retning Jessheim, slik at trafikanter som skal i retning Gardermoen heller kjører E16 og E6 via Kløfta.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Grendelagets øvrige kommentarer, blant annet om at det er viktig med forbindelser på tvers av E16, samt om forhold i fv. 174 Algarheimsvegen, tas til orientering for videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.9 Dyrka mark og 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei.

3.5.3 Rødt Ullensaker

Rødt Ullensaker (25.3.22)
Rødt Ullensaker er mot alle AH-alternativer som går gjennom Ullensaker. Ny E16 må knyttes til dagens E16 ved Nybakk. Mener at ny E16 må kobles til nåværende trasé fra Kongsvinger til Slomarka. Fra Slomarka bør veien følge AH nord for Skarnes, og så bøye av til venstre mot FN og følge FN fram til Nybakk, i samsvar med alternativet som ordfører i Sør-Odal har foreslått. E16 mellom Skarnes og Nybakk trenger ikke å være firefeltsvei med 110 km/t hele veien
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.5.4 Ullensaker Almenning

Ullensaker Almenning (17.3.22)
Ullensaker Almenning har rettigheter til skogressurser på totalt ca. 11 000 daa. 400 landbrukseiendommer er medeiere i allmenningen. Flere av planalternativene berører områder som allmenningen har interesser i. Allmenningen har per i dag ingen bestemte tanker om hvilke korridorer som bør velges fremfor andre. Almenningen har arealer som kan benyttes til brakker/rigg, vil kunne være interessert i et mulig makeskifte ved evt. båndlegging av arealer, og er åpen for dialog. Almenningen påpeker generelle hensyn for videre prosjektering av ny E16: - Mulig konflikt med næringsarealer, herunder sagbruksvirksomhet ved Hauerseter. Ønsker at slike arealer unngås ved valg av veitrasé. - Ny vei vil dele og fragmentere arealer. Det er viktig for drift av berørte arealer at det blir opprettholdt god adkomst, for tømmertransport må dimensjoneringen tåle vogntog opp til 74 tonn. - Viktig å sikre en god prosess med grunneiere ved valg av traseer og prosjektering. Berørte arealer er i hovedsak skogsmark med høy bonitet og høy verdi. - Det tas årlig ut ca. 70 elg og 100-150 rådyr gjennom jakt i områdene, som er en viktig økonomisk ressurs for grunneiere og en opplevelsesverdi. Viktig med gode og velfungerende viltpassasjer, et tilstrekkelig antall viltpassasjer må innarbeides i videre planlegging. Plassering og utforming er viktig, og viltpassasjer må ikke kombineres med lokalveier.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Allmenningen sier at flere av kommunedelplanens planalternativer berører områder som allmenningen har interesser i, men det oppfattes at merknaden primært gjelder planalternativ AH, blant annet sagbruk på Hauerseter, og hensyn til skogbruk og jaktinteresser. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Almenningens kommentarer om hensyn til skogdrift og om utforming av viltpassasjer tas til orientering for det videre planarbeidet.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), 2.2.7 Naturmangfold og vilt, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.10 Grunnforhold og anleggsgjennomføring, og 2.2.13 Grunnerverv.

3.5.5 Ullensaker Bondelag

Ullensaker Bondelag (23.3.22)
Ullensaker Bondelag representerer medlemmer i Ullensaker kommune, og jobber med målsetning om å øke den bærekraftige matproduksjonen og selvforsyning basert på norske ressurser. Støtter kommunestyret i Ullensaker sitt vedtak om at ny E16 må videreføres fra Nybakk, og viser til at Ullensaker kommune har avgitt arealer, inkludert matjord, til allerede utbygget E16. Kommunen har over lang tid hatt stort utbyggingspress og store arealer med matjord er nedbygget, og kommunen er oppdelt av E6, E16 og to jernbanestrekninger. Planalternativ AH har størst konfliktpotensial for miljøverdier, og dette underbygger at planalternativ AH bør utgå i videre planarbeid. Ber om at fartsgrense 90 km/t legges til grunn i det videre planarbeidet. Mener dette vil gi mindre beslag av dyrka mark, bedre tilpassing til terreng, unngå å rive bebyggelse og gårdstun og lavere byggekostnad. Bevaring av mest mulig matjord er viktig i et samfunnsperspektiv. Ved utbygging av ny E16, ber Ullensaker Bondelag om at deling av jorder/eiendommer i størst mulig grad unngås, jordskifte benyttes der dette ikke er mulig å oppnå. All dyrka mark som bygges ned må erstattes med minst tilsvarende i nydyrking, og en 0-visjon for tap av dyrka mark må legges til grunn. Det må sikres gode midlertidige og permanente kryssinger av ny E16 som dimensjoneres for moderne landbruksredskaper og maskiner. Dyrka mark må kompenseres etter markedsverdi, evt. med mulighet for erstatningsareal med god kvalitet.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Ullensaker Bondelag gjelder primært planalternativ AH. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Bondelaget har videre merknader knyttet til landbrukshensyn som må tas ved senere planlegging og utbygging av ny E16. Dette tas til orientering for det videre planarbeidet. Uansett hvilket alternativ som det gås videre med fra kommunedelplanen vil det komme en oppfølgende detaljreguleringsfase med full konsekvensutredning, der veilinjen vil optimaliseres blant annet for å minimalisere virkninger for dyrka mark, og reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn, 2.2.9 Dyrka mark, 2.2.13 Grunnerverv og 5 Alternative løsninger.

Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.5.6 Ullensaker idrettsråd

Ullensaker idrettsråd (22.3.22)

Ullensaker idrettsråd uttrykker støtte til det politiske vedtaket i Ullensaker kommune om at man ikke ønsker ny E16 gjennom Ullensaker.

Planalternativ AH har en trasé som påvirker store friluftsområder rundt Hauerseter og Nordkisa og som er i bruk hele året. Området brukes av innbyggere i hele kommunen.

AH passerer tett på planlagt skytebane ved Hauerseter, og vil krysse på tvers av planlagt adkomstvei inn til skytebanen (kartillustrasjoner i merknaden).

Viser til at en ny E16 som ender på Nybakk vil øke trafikkmengden på fv. 174 gjennom Jessheim. Det er mange barn og unge som beveger seg langs denne veien og idrettsrådet oppfordrer til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak for å ivareta de myke trafikantene.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden til Ullensaker idrettsråd er primært opptatt av planalternativ AH, som berører friluftsområder nord i Ullensaker, samt nærføring til planlagt skytebane på Hauerseter. Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022.

Ullensaker idrettsråds merknad om trafikksituasjonen i fv. 174 Algarheimsvegen tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.4 Trafikk, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), og 2.2.17 Trafikksikkerhet og tiltak på dagens vei.

3.5.7 Ullensaker Senterparti

Ullensaker Senterparti (25.3.22)

Ullensaker Senterparti mener at Nybakk må være startpunkt for ny E16 i Ullensaker og støtter kommunestyrets vedtak i saken. Viser til at alternativ AH går gjennom uberørte områder og tett på Nordkisa og vil være svært negativt for denne delen av kommunen.

Mener at korridor FN bør legges til grunn for videre planlegging. Mener nåværende rundkjøring ved Nybakk kan beholdes, alternativt bygge nytt kryss her og lede trafikk i størst mulig grad mot Kløfta for å unngå Algarheimsvegen.

Mener ny E16 kan ha samme standard som E16 Kløfta-Nybakk, 4-felts motorvei dimensjonert for 90 km/t. Mener dette gir mindre beslag av dyrka mark og reduserer klimaavtrykk, samt at veien kan tilpasses terrenget og miljøverdier i større grad. 4-felts vei

med 90 km/t vil gi reduksjon i kostnader og dermed lavere belastning i form av bompenger for brukerne. Viser til at alle foreslåtte alternativer har negativ samfunnsmessig nytte, og at de fleste alternativer har svært negative effekter for ikke-prissatte konsekvenser. Mener at samfunnsmålene ikke ivaretar overordnede nasjonale og regionale føringer i tilstrekkelig grad. Mener at dette fører til at ikke-prissatte konsekvenser generelt er for lavt vektet ved valg av korridor og at dette fører til unødvendig store tap av miljøverdier. Mener at ikke-prissatte konsekvenser må utredes på nytt og at statlige veiledere må endres, og at matjord må være en prissatt konsekvens.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.5.8 Ullensaker turlag

Ullensaker turlag (22.3.22)
Ullensaker turlag er et lokallag av DNT Oslo og omegn (Den Norske Turistforening). Viser til at det for planalternativ AH er skilt mellom middels konfliktpotensial for områdene nord for Hauerseter og stort konfliktpotensial for områdene nord for Nordkisa. Turlaget mener det ikke er grunnlag for dette skillet og at konfliktpotensialet er stort i begge områder. Det er registrert naturverdier i begge områder og områdene brukes i samme omfang til friluftsliv. Området nord for Hauerseter henger naturlig sammen med friluftsområder nord for Jessheim, dette må sees i sammenheng. Mener at verdien av området nord for Hauerseter er undervurdert og at ny vurdering av verdi for natur- og friluftsliv vil underbygge de store negative miljøkonsekvensene i AH (kart over stier og naturverdier er vist i uttalelsen). Konsekvens av allerede utbygd del av E16 bør ses i sammenheng både for natur- og miljøverdier og samfunnsøkonomi. Det vises til at alle foreslåtte løsninger har negativ kost-nytte. Ved å hensynta allerede utbygd vei, ville bildet blitt forsterket. Det er store negative miljøkonsekvenser for alle planalternativ, men minst negativ kost-nytte og relativt mindre miljøkonsekvenser for CN. Turlaget stiller spørsmål ved vurdering av konsekvens for Glommakryssingen og nærføring til «elvemøtet» og Nes kirkeruiner. Mener dette er i konflikt med delmål e2 i prosjektet (unngå inngrep i svært viktige registrerte verdiområder for kulturarv og naturmangfold). Mener at grunnlaget for prosjektet må vurderes på nytt pga. negativ kost-nytte og store miljøkonsekvenser for alle alternativ.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Ullensaker turlag gjelder primært planalternativ AH, men har også merknader knyttet til andre alternativer og metodikk. Etter høringen av KDP-forslaget har Nye Veier anbefalt at det ikke gås videre med planalternativ AH og FN. Planalternativ CN, en kombinasjon av planalternativ FN og AH og et E-alternativet vurderes videre på bakgrunn av høringsinnspillene. Vurderingen av kombinasjon av planalternativ FN og AH og E-alternativet er forventet ferdig i juni 2022. Som Ullensaker turlag påpeker er det negative miljøkonsekvenser knyttet til alle alternativer for ny E16. Dette er dessverre uunngåelig, men uansett hvilket alternativ som det gås videre med fra kommunedelplanen vil det komme en oppfølgende

detaljreguleringsfase med full konsekvensutredning, og der veilinjen vil optimaliseres for å minimalisere miljøvirkninger, og vil reduseres i bredde i forhold til den relativt brede korridoren som er vist i kommunedelplanen. Merknaden fra Ullensaker turlag tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.2 Planprosess og utredningsmetode, 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø), og 2.2.6 Kulturmiljø, kulturlandskap og landskapshensyn. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

3.5.9 Ullensaker Venstre

Ullensaker Venstre (24.3.22)
Viser til at det gjennom hele planarbeidet har vært stor motstand i befolkningen mot E16-traseer gjennom Ullensaker, og at dette også gjelder planalternativ AH som ligger på høring. Viser til Ullensaker kommunestyre sitt vedtak om å kun akseptere ny trasé for E16 med påkobling ved Nybakk. Mener det er kritikkverdig at ikke Miljødirektoratets siste veileder til bruk av Statens vegvesens konsekvensanalyse-veileder V712 er brukt i utredning av ikke-prissatte konsekvenser. Det er forventet at det kommer færre høringsinnspill nå, fordi det er en forståelse blant innbyggerne om at det ikke blir etablert en ny E16-trasé gjennom kommunen. Dette må ikke tolkes som at motstanden er mindre, tvert imot. Mange opplever det som arrogant at prosjektet ber om høringsuttalelser en gang til, når det allerede er levert høringsuttalelser tidligere. Ullensaker Venstre oppfordrer til at AH-traseene forkastes, og at styret i IKP arbeider for å finne løsninger som er akseptable for samtlige involverte kommuner.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

3.6 Organisasjoner i andre kommuner

3.6.1 Eidsvoll Fremskrittsparti

Eidsvoll Fremskrittsparti (30.3.22)
Det nordre planalternativet, AH, anbefales. Grunnen til dette er først og fremst med tanke på akuttberedskapen i Eidsvoll, og reisetid nordfra til lokalsykehuset, som er Kongsvinger sykehus. Dette gir betydelig kortere reisetid med ambulanse, men også for private reiser til sykehuset, siden kollektivtilbudet i prinsippet er ikke-eksisterende fra Eidsvoll til Kongsvinger. I tillegg kommer at Eidsvoll sentrum har mye tungtrafikk nordfra som velger fv. 177 fordi dette er en vesentlig raskere vei enn å kjøre til Kløfta for å komme inn på E16. Med Hauerseter som avkjøring til E16 vil E6 i stedet for fv. 177 bli en raskere vei for tungtrafikken nordfra og derfor naturlig velges som alternativ. I tillegg nevnes det at E16 er

en forbindelse mot Hønefoss, og det er derfor naturlig at den krysser E6 i nærheten av Gardermoen, der E16 fortsetter vestover mot Hønefoss.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering.

4 Merknader fra myndigheter

4.1 Statlige myndigheter

4.1.1 Samordning av statlige innsigelser – Innlandet

Samordning av statlige innsigelser - Statsforvalteren i Innlandet (1.4.22)
Samordning av statlige innsigelser som omfatter Innlandet fylke geografisk. Det foreligger statlige innsigelser fra Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), Statens vegvesen (SVV), og Statsforvalteren i Innlandet (se kap. 4.1.4, 0 og 0). Statsforvalterens vurdering av de enkelte myndigheters innsigelser er at mange samfunnshensyn skal avveies mot hverandre og at relevant innsigelsesgrunnlag fremgår av brevene fra de enkelte uttalelsene. Innsigelsene er i hovedsak knyttet til manglende utredningsgrunnlag og/eller mangler i planbestemmelser. Dette er ikke gjenstand for samordning. Det oppfordres til videre dialog med myndighetene som har fremmet innsigelse.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Statsforvalterens samordningsbrev tas til orientering. De enkelte innsigelsene kommenteres i sammenheng med uttalelsene fra de enkelte myndighetenes uttalelser. Innsigelsene vil bli fulgt opp gjennom videre dialog.

4.1.2 Samordning av statlige innsigelser – Oslo og Viken

Samordning av statlige innsigelser - Statsforvalteren i Oslo og Viken (4.4.22)
Samordning av statlige innsigelser som omfatter Viken fylke geografisk. Det foreligger statlige innsigelser fra Forsvarsbygg, Statens vegvesen (SVV), og Statsforvalteren i Oslo og Viken (se kap. 4.1.6, 0 og 0). Innsigelsene er begrunnet med nasjonale og/eller regionale hensyn, og Statsforvalteren kan ikke se at noen av innsigelsene strider mot hverandre. Det er derfor ikke funnet grunnlag for å konkret samordne eller avskjære noen av innsigelsene. Det forutsettes at Nye Veier og kommunene vurderer innsigelsene og har dialog med de statlige innsigelsesmyndighetene for å finne løsninger. Dersom partene ikke blir enige, skal saken oversendes Statsforvalteren etter de ordinære rutinene jf. plan- og bygningsloven § 5-6. Eventuelle endringer av planalternativ kan utløse krav om nye (begrensede) høringer. Statsforvalteren ber derfor kommunene ha et bevisst forhold til hva som krever nye høringsrunder.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Statsforvalterens samordningsbrev tas til orientering. De enkelte innsigelsene kommenteres i sammenheng med uttalelsene fra de enkelte myndighetenes uttalelser. Innsigelsene vil bli fulgt opp gjennom videre dialog.

4.1.3 Avinor

Avinor (19.10.20)
Er positiv til alle grep som gjøres for å få en bedre veiforbindelse fra Kongsvinger- og Värmlandregionen med hensyn til arbeidspendling og nedslagsfelt for reisende. Håper at valg av trasé fokuserer på størst mulig nedgang i reisetiden på strekningen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.4 Direktoratet for mineralforvaltning

Direktoratet for mineralforvaltning (23.3.22)
Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) fremmer *innsigelser* til planforslaget, begrunnet i ikke tilstrekkelig ivaretagelse av vesentlige mineralressurser innenfor alternativene CN50, CN60 (begge Siva) og FN31 (Odal Grus). Innsigelsen er i to punkter: 1. Manglende ivaretakelse av masseuttak i drift: Odal Grus (Spigsetberget massetak) i Sør-Odal kommune og Siva i Kongsvinger kommune. 2. Mangelfull konsekvensutredning for regionalt viktig forekomstområde, Spigsetberget massetak. DMF uttaler seg videre om blant annet følgende: - forholdene for uttak i drift er ikke tilstrekkelig belyst med hensyn til virkning på planlagt drift. Bestemmelser om båndlegging legger direkte føringer som legger hinder for realisering av uttak som er tildelt driftskonsesjon etter mineralloven. - DMF oppfatter fra dialog at tiltakshaver har identifisert relevante, planfaglige grep som kunne sikre samdrift. Men disse tiltakene kommer ikke fram av plandokumentene som forslag til avbøtende tiltak. I praksis er økonomisk kompensasjon eneste vurderte tiltak. - Grusforekomst Vilbergmoen (AH): DMF ber om bestemmelse i oppfølgende reguleringsplan, som sikrer at nasjonalt viktig grusforekomst ved Vilbergmoen (ved Gardermoen) blir sikret gjennom uttak før området blir gjort utilgjengelig ved nedbygging. - Grusforekomst Hauerseter (AH): Grusressurser vurdert til lokal betydning bør også bli ivaretatt. - KU-rapport om naturressurser (mineralske ressurser) bør oppdateres mht. Siva masseuttak (CN50 og CN60). - Planalternativ CN berører (i tillegg til Siva) forekomstområdene Mårud (naturstein), Galterud (pukk), Spetalen (jern) og Dalslia (jern). DMF kan ikke se at det er vurdert konsekvenser for forekomstområdene.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Innsigelsene som DMF har berører planalternativene AH40-90, FN31 og CN50-60. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH, på en slik måte at de omtalte masseuttakene ikke blir berørt. Likeledes anbefaler Nye Veier at det innenfor planalternativ CN arbeides videre med variant CN40, som ikke berører noen av de omtalte grusressursene. Myndighetenes merknader til gjennomføringen av utredningene er kommentert i kap 4.4 og 4.5. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.5 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (1.2.22)
Viser til oversendt plansak og henviser til at Statsforvalteren vil følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap er ivaretatt i plansaker. Dersom det er behov for at DSB involveres direkte i plansaken, bes det om at høringen sendes til DSB på nytt og at det merkes tydelig hvilket forhold det bes om uttalelse til.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.6 Forsvarsbygg

Forsvarsbygg (7.3.22)
En gjennomføring av alternativ AH vil sannsynligvis medføre at Forsvaret må avvikle sin virksomhet ved Hauerseter. Forsvarsbygg har *innsigelse* til planens hovedalternativ AH av hensyn til Forsvarets interesser.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Uttalelsen vedrører kun planalternativ AH i Ullensaker. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det vurderes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH.

4.1.7 Mattilsynet

Mattilsynet (22.2.22)
Ut fra saksdokumentene berører ingen av de foreslåtte korridorene kjente vannverk i Sør-Odal og Kongsvinger kommune. Påpeker kommunenes plikt til å ta drikkevannshensyn når de utarbeider arealdelen av kommuneplanen/reguleringsplaner og gir tillatelser etter relevant regelverk, i samsvar til Lov om folkehelsearbeid. Minner om at Matloven stiller krav til å utvise nødvendig aktsomhet for å hindre utvikling/spredning av planteskadegjørere. Forventer at planen inneholder bestemmelser som sikrer at tiltakshaver kontakter Mattilsynet før igangsetting av anleggsarbeid. Bestemmelsene må videreføres som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanene.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Drikkevannshensyn er sikret gjennom annet lovverk, og det vil bli dialog om konkrete problemstillinger i videre planarbeid. Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.8 Norges vassdrags- og energidirektorat

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (4.4.22)

Hovedpunkter fra NVE sin uttalelse:

- Det er viktig at prosjektet fokuserer på områdestabilitet, flomfare og vassdragstekniske utfordringer ved korridorvalg
- Registrerer at AH og FN vil medføre store konsekvenser for allmenne interesser i vassdrag ved kryssing av Vormadalen
- Har ikke konkret formening om valg av korridor på nåværende tidspunkt
- Forventer at man velger korridor der utbygging lar seg gjennomføre uten for stor usikkerhet rundt konsekvenser for miljøverdier i vassdrag (henviser til samordning i vannressurslovens § 20)

Oppsummering av øvrige momenter i uttalelsen:

- Alle korridor-variantene vil påvirke allmenne interesser i vassdrag på hvert sitt vis og i ulik grad.
- NVE stiller spørsmål ved om alle relevante korridorer er vurdert i prosjektet, blant annet med hensyn til forventning om mer bærekraftig veiutbygging som i større grad gjenbruker dagens veikapital.
- NVE gir informasjon om vannressurslovens bestemmelser, herunder bruk av vrl. § 20 om samordning.
- NVE har gitt råd til Nye Veier om at det allerede på kommuneplannivå bør vurderes stabilitet i de ulike korridorene. Derfor der det viktig med tilstrekkelig geoteknisk grunnlag, og grunnlaget i AH og CN vurderes som tynnere enn i FN. Det er grunn til å anta at det vil avgrenses nye kvikkleiresoner på senere plannivå.
- NVE anbefaler at det gjøres vurderinger av flom og erosjonsfare på et tidlig tidspunkt slik at tiltak ikke medfører økt fare og ulemper.
- Det er en svakhet i planarbeidet at håndtering av overskuddsmasser og områder for massedeponier ikke er vurdert. Håndtering av masser er like relevant som selve vegtraseen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Plansamarbeidet tar til orientering NVE sine kommentarer om samordning av saksbehandling av reguleringsplan med NVE sin saksbehandling etter vannressursloven, og at NVE i denne sammenheng forventer at en kommer fram til en korridor som lar seg gjennomføre uten for stor usikkerhet i prosjektet mht. konsekvenser for miljøverdier relatert til vassdrag.

NVE sine kommentarer om usikkerheter i utredningene/grunnundersøkelser kommenteres under kapittel 4.5.

Merknaden tas for øvrig til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.9 Statens vegvesen

Statens vegvesen (25.3.22)

Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksvei på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor veitransport.

Statens vegvesen (SVV) fremmer innsigelser i tre punkter:

- *Innsigelse til AH,* begrunnes med konflikt med føringer i NTP 2022-2033 om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi. SVV kan ikke se at A-korridoren løser forbindelsen Kløfta-Kongsvinger, selv om den gir god forbindelse mellom Kongsvinger og Gardermoen.
- *Innsigelse til manglende utredning/optimalisering av FN.* Korridor F er ikke optimalisert på samme måte som korridor A og C. Det bør utarbeides et konkurransedyktig alternativ for strekningen Nybakk–Slomarka som gjenbruker eksisterende 4-feltsvei i begge ender. Parallelt med optimalisering av korridor F mener SVV at det bør ses på kombinasjonsmuligheter som C+E, eller A+F.
- *Innsigelse til manglende utredning av konsekvenser for Kløftakrysset (omfatter konsekvenser for Algarheimsvegen).* SVV kan ikke se at virkningene for krysset er utredet, og det er heller ikke nedfelt krav til videre utredning og krav til nødvendige ombygginger i planens bestemmelser. Økt kapasitet for ny E16 vil ikke være reell dersom krysset mot E6 ikke er sikret god nok kapasitet. Innsigelsen gjelder også Algarheimsvegen.

Øvrige merknader:

- *Riksveinettet i Kongsvinger*: SVV kan ikke se av høringsmaterialet at virkninger for E16/rv. 2 gjennom Kongsvinger er utredet, bortsett fra for CN60, som avlaster veiene. SVV ber om rekkefølgekrav som sikrer at dette utredes.
- *Korridor C*: SVV kan ikke anbefale at alternativ C alene legges til grunn for videre planlegging, slik det nå foreligger, uten at andre konkurransedyktige alternativer for ny vei mellom Nybakk og Slomarka er tilstrekkelig utredet.
- *Andre alternativer / kombinasjonsalternativer*: SVV anbefaler at E-korridoren, som ble forkastet i silingsfasen, utredes på nytt. Videre støtter SVV kommunenes innspill om muligheter for å kombinere A- og F-korridoren.
- *Dagens E16 Nybakk-Slomarka*: Trafikkberegningene viser at det er F-alternativet som vil avlaste dagens E16 mest for trafikk. Ny firefelts vei gir nye muligheter for dagens vei, f.eks. at fartsgrense settes ned og det blir mulig å sykle. Ev. lekkasje i bompengeperioden kan løses ved å innføre bompenger med noe lavere takst på lokalveien.
- *Hensynet til allerede utbygd vei*: I samfunnsøkonomiske analyser anses tiltak som er gjennomført og som ikke kan reverseres som «sunk cost». SVV mener likevel det er relevant å tydeliggjøre konsekvensene av å ikke nyttiggjøre seg allerede utbygd vei som ble åpnet for trafikk for ikke så lenge siden. Rapporten som foreligger, er basert på gamle og utilstrekkelige data, og det kommer heller ikke tydelig frem hvordan dette tillegges vekt ved anbefaling av alternativ.
- *Fordelingsvirkninger* for Skarnes vil kunne være betydelig dersom alternativ C velges, og dette bør gjøres rede for i henhold til V712.
- *Arealbruk*: Det kan bli arealspredning ved C-alternativet der hovedveien legges for langt unna Skarnes.
- *Sideveinettet*: Antall kryss og kryssplassering burde vært avklart i kommunedelplanen. De ulike traséforslagene vil føre til at lokal- og regionaltrafikken i ulik grad blir flyttet

over til nytt trafikksikkert veinett. SVV tar i denne fasen ikke stilling til notatet om behov for sideveistiltak. Dette må utredes i reguleringsfasen.
- *Gående og syklende*: En detaljert utredning av tiltak for gående og syklende må gjennomføres i forbindelse med reguleringsplan. Behovene er ikke tilstrekkelig utredet i notatet om sideveistiltak.

Bompenger: Fylkeskommunene har garantert for bompenger for ny E16 Kløfta-Kongsvinger i 15 år, fra 2014. Dersom alt. C velges vil det bli en overlapp mellom strekningene, som må avklares.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5.

Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH samt et alternativ i E-korridoren. Dette imøtekommer delvis innsigelser fra Statens vegvesen.

Nye Veier viser til at FN10 og FN20 representerer FN-alternativ som er optimalisert og utredet på samme måte som de andre alternativene.

Konsekvenser for Kløftakrysset/Algarheimsvegen er utredet ved at det er gjort beregninger av forsinkelsestider med og uten tiltak i Kløftakrysset og trafikkmengder på Algarheimsvegen er utredet i ulike alternativ. Kløftakrysset og Algarheimsvegen har tidvis fremkommelighetsutfordringer allerede i dag.

Innsigelsene blir fulgt opp gjennom videre dialog med Statens vegvesen.

4.1.10 Statnett

Statnett (3.3.22)

Statnett har transmisjonsnettanlegg som blir berørt av flere av alternativene som er til høring. Viser til tidligere høringsuttalelser og er positive til at anleggene er innarbeidet med hensynssone og tilhørende bestemmelser.

Statnett ønsker tidlig dialog når valg av veikorridor er tatt for å avklare hvordan veitiltaket berører de elektriske anleggene. Ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Merknaden tas til orientering for det videre planarbeidet.

4.1.11 Statsforvalteren i Innlandet

Statsforvalteren i Innlandet (31.3.22)

Statsforvalteren i Innlandet fremmer følgende innsigelser:

- Innsigelse til alle alternativ på grunn av manglende utredningsgrunnlag, Statsforvalteren er ikke i stand til å velge alternativ ut fra sine sektorinteresser
- Innsigelse til mangelfull utredning av et tilpasset alternativ i FN
- Innsigelse til mangelfull vurdering av behov for tiltak på sideveinett, og hvordan dette påvirker barn og unge, støy og luftforurensing og jordvern spesielt
- Innsigelse til mangler i fagrapport naturmangfold, og verdivurderinger som er gjort for viltarter innenfor korridor CN40, CN50 og CN60
- Innsigelse til kryssløsninger slik de er vist i plankartet i alle alternativ i AH og FN31, nord og vest for Skarnes (jordvern og/eller inngrep i karbonrike areal/myr)
- Innsigelser til flere punkter i planbestemmelsene:
    - Pkt. 1.5/1.5.5: Hensynet til ivaretaking av støy og luftkvalitet i reguleringsfasen.
    - Pkt. 1.3: Rekkefølgekrav om at avbøtende tiltak for arter blir gjennomført før utbygging.
    - Pkt. 2.2 Friluftsliv og nærmiljø, manglende bestemmelse og rekkefølgekrav for å sikre avbøtende tiltak.
    - Pkt. 2.5: Hensyn til naturmangfold.
    - Pkt. 2.5: Sikre ivaretakelse av viktige naturtyper og funksjonsområder.
    - Pkt. 3: Krav om kartlegging av arter og naturtyper i reguleringsfasen.

Statsforvalteren i Innlandet har i tillegg følgende forventninger, anbefalinger og faglige råd:

- Utfordrende at siling av alternativ ble gjort i en så tidlig fase at reelle og beslutningsrelevante virkninger ikke er tilstrekkelig klargjort
- Mener det må sees kritisk på valg av veistandard, antall felt og hastighet
- Det må legges større vekt på regionale virkninger og hensyn til de berørte kommunene i valg av korridor
- Forutsetter at det gjennomføres konsekvensutredning på reguleringsplannivå
- Arealbeslag, gjenbruk av allerede utbygd vei og redusert krav til veistandard er relevant for å øke bærekraften i veiprosjektet
- Forutsetter at utredning av massehåndtering ivaretas i neste planfase
- Har konkrete innspill til ROS-analysen
- En rekke faglige kommentarer til utredning av naturmangfold
- Fraråder valg av alternativer som krysser Glomma av hensyn til vannmiljø og vassdrag
- Forutsetter at videre bearbeiding av trasé gjøres slik at uheldig landskapsvirkning unngås
- Alle planalternativ er i strid med Nasjonal jordvernstrategi
- Forutsetter at hensyn til skogbruket ivaretas i neste planfase (sikre drift og framtidige behov)
- Utredningene mangler fokus på utvikling for kommunene og innad i regionen
- Er bekymret for nyetablering av næringsområder ved nye kryssområder, og mener dette ikke er problematisert i planforslaget
- Mener resttrafikk på dagens E16 er for lite vektlagt i Nye Veiers anbefaling

- Ingen av planalternativene er i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging mht. å tilrettelegge for klima- og miljøvennlige transportformer
- Savner omtale av effekt på klimagassutslipp i omtale av planalternativ i planbeskrivelsen, og anbefaler at tiltak for å redusere klimagassutslipp innarbeides som en tydeligere prioritering i planbestemmelsene
- Forutsetter at kombinasjonsalternativ FN-AH utredes

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5.

Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH. Dette imøtekommer enkelte av innsigelsene fra Statsforvalteren.

Nye Veier viser til at FN10 og FN20 representerer FN-alternativ som er optimalisert og utredet på samme måte som de andre alternativene.

Innsigelsene blir fulgt opp gjennom videre dialog med Statsforvalteren i Innlandet.

4.1.12 Statsforvalteren i Oslo og Viken

Statsforvalteren i Oslo og Viken (4.4.22)

Statsforvalteren i Oslo og Viken fremmer følgende innsigelser:

- Innsigelse til FN31-korridoren og AH-korridorene, begrunnet i stort tap av dyrka mark.
- Innsigelse til at CN-korridoren og store planfrie kryss ikke er optimalisert, begrunnet i nasjonale og regionale føringer for jordvern. Kryss i planen er markert med store båndlagte soner på 200x400 m. Kryssene må om mulig flyttes unna verdifulle jordbruksområder.
- Innsigelse til lokaliseringen av store planfrie kryss også i de andre korridorene, samt til bestemmelse pkt. 1.2.2 (omfang av reguleringsplan).
- Innsigelse til at bestemmelsene ikke sikrer tilstrekkelig konkrete og forpliktende reduserende, avbøtende og kompenserende hensyn til jordvern- og matproduksjon.
- Innsigelse til AH-alternativene og FN31 med begrunnelse i at mange viktige og truede naturtyper blir berørt. Det legges spesiell vekt på store og unngåelige konflikter med nasjonalt viktige ravinesystem og myrområder.

Statsforvalteren knytter utdypende kommentarer til innsigelsene, blant annet gjelder dette en rekke punkter knyttet til forankring av tiltak for å redusere tap av jordbruksareal i planbestemmelsene.

- Statsforvalteren vurderer at det mangler bestemmelser for å begrense arealtap allerede i kommunedelplanen og for flere konkrete tiltak ved regulering. Det bes om bestemmelser til at tap av dyrka jord skal kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting.
- Optimalisering av korridor(er) for å redusere tap av dyrka jord må skje før vedtak av KDP (med ytterligere optimalisering i reguleringsplan). Videre bør det foreligge et estimat for tap av dyrka jord som følge av tiltak på lokalveinettet før korridor besluttes.

- Statsforvalteren er kritisk til at det ikke er utarbeidet planforslag til de nordligste korridorene AH10/20/30, som er gunstigst når det gjelder tap av dyrka jord og som unngår flere av de største sammenhengende jordbruksområdene.

Statsforvalteren i Viken har i tillegg følgende forventninger, anbefalinger og faglige råd:

- Det stilles spørsmål ved om FN-korridoren er godt nok vurdert. Det vises til at SVV og Statsforvalteren i Innlandet har fremmet innsigelse mht. mangelfull utredning.
- Forventer at tiltak for klimagassreduksjon beskrevet i klimabudsjettet følges opp og anbefaler å legge inn planbestemmelser i kommunedelplanen som stiller krav til valg av klimavennlige løsninger og metoder.
- Forventer at det gjøres spesifikke oppmålinger med utstrekning og dybde på torvmyr som eventuelt kan bli til oksidert CO_2 i arbeidet med reguleringsplan.
- Forventer at det i reguleringsplan blir grundig vurdert hvilken veistandard en skal bruke, og at hensyn til spesielt naturmangfold og jordvern blir en del av den vurderingen.
- Forventer at oppdaterte nasjonale og regionale føringer for jordvern, kulturlandskap og om økt matproduksjon/matsikkerhet i større grad legges til grunn for trasévalg. Hensynet til jordvern burde vært mer tydelig i målstrukturen for planarbeidet.
- På neste plannivå forutsettes planlegging av avbøtende og kompenserende tiltak for å sikre tilgjengelighet til jord- og skogareal, og slike krav til reguleringsplanen må også framgå av bestemmelser til KDP.
- Forventer at det utredes hvordan tapet av dyrka jord som følge av E16 kan kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting. Det bør vurderes å opprette fond for nydyrking.
- Det savnes anslag over forskjeller i massebalanse, og estimat over behov for anleggs- og riggområder. Bestemmelsene pkt. 1.2.2 Omfang av reguleringsplan og pkt. 3.4 Masseforvaltningsplan må ha mer konkrete krav til massehåndtering.
- Forventer at foreslåtte bestemmelser om masseforvaltningsplan og regulering av områder for permanent og midlertidig lagring av masser følges opp i reguleringsplan.
- CN-alternativene har større negativ konsekvens for viltartene som beveger seg over store områder enn de øvrige alternativene, og det er viktig med avbøtende tiltak som viltoverganger og -underganger.
- Planbestemmelser med krav til å ivareta naturmangfoldverdier ved plassering av vei i terreng og bruløsning bør også gjelde FN-kryssingen av Vorma.
- Det bes om hensynssone naturmangfold for Sagstuåa i plankartet for alt. CN og for FN savnes hensynssone for kryssing av Vorma (H710_8). Det stilles spørsmål ved hensynssone H710_8 for kryssing av Vorma i plankartet for alt. AH.
- Dersom CN-korridoren blir valgt og vedtatt som korridor bør det ved kryssing av Glomma velges bruløsninger som tar tilstrekkelig hensyn til landskap og friluftsliv.
- Konsekvensene for sideveinettet bør vurderes ved valg av korridor med hensyn til ulykkesforebygging, støy og utbygging av gang- og sykkelveier/trafikksikkerhet. Trasé F vil påvirke bomiljøer, med tanke på grøntarealer, støy og trafikksikkerhet i størst grad.
- Det forutsettes at ROS-analysen beskriver hvor og hvordan risikoreduserende tiltak skal følges opp videre, i kommunedelplanen, reguleringsplanen eller i anleggsgjennomføringen. Det vises til enkelte feil i rapporten.

- Ved detaljregulering forventes det utredninger og ivaretakelse av støy og luftkvalitet i henhold til nasjonale retningslinjer. Det bør vurderes grundigere bestemmelser om hvordan støy og luftkvalitet skal følges opp i reguleringsarbeidet, og at man ikke bare viser til at T-1442/2021 og T-1520. Blant annet bør det vurderes bestemmelser om oppfølging av støy på sideveisnettet.
- Planalternativ CN vil komme nær Årnes, hvor det forventes vekst i antall innbyggere. Forventer at avbøtende tiltak for å minimere støy på bebyggelse, viktige friluftslivsområder og landskap forventes fulgt grundig opp, spesielt nær Årnes.
- Alt. CN kan berøre grunnforurensningslokaliteter (se uttalelsen). Det bør vurderes hensynssone/bestemmelser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5.

Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH. Dette imøtekommer enkelte av innsigelsene fra Statsforvalteren.

Innsigelsene blir fulgt opp gjennom videre dialog med Statsforvalteren i Oslo og Viken.

4.2 Regionale myndigheter

4.2.1 Innlandet fylkeskommune

Innlandet fylkeskommune (24.3.22)

Vedtak i fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune (IFK) 22.03.2022, sak 31/2022:

- *E16 (tidl. Rv2) Kongsvinger-E6 har lenge hatt høy prioritet fra Innlandet gjennom Lottorekka, og nå er det viktig at vegen bygges. E16 Kongsvinger-E6 er et svært omfattende prosjekt, som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for innbyggere og samfunnsutviklingen i fire kommuner og to fylkeskommuner. Fylkesutvalget anbefaler at valg av korridor skjer ut fra hvordan dagens E16 i størst mulig grad avlastes for trafikk, og dermed i større grad vil fungere som lokalvei og bidrar til best mulig trafikksikkerhet samlet sett.*
- *Fylkesutvalget har innsigelse til C-korridoren, med begrunnelse i at denne løsningen strider mot tidligere vedtak i St. prp. 104 (2011-2012) (Bompengeprp), der det forutsettes at E16 Kløfta-Kongsvinger (tidligere rv. 2) skal bygges etappevis og sees på som et bompengeprosjekt, og hvor firefelts E16 Kongsvinger-Slomarka inngår som en del av i løsningen. I det videre utredningsarbeidet forutsetter fylkesutvalget at de tidligere planene for ny veg mellom Nybakk og Slomarka blir videre optimalisert og utredet som et reelt alternativ.*
- *Fylkesutvalget har innsigelse til planforslaget med begrunnelse i mangler i utredningsgrunnlaget. Konsekvensutredningen belyser ikke tilstrekkelig de negative konsekvensene det vil gi for lokalsamfunnet i Nord- og Sør-Odal, inkl. næringsområdet på Slomarka, dersom dagens nærhet- og tilgjengelighet til gjennomfartsvegen brytes som følge av en ny E16-trase mye lenger sør.*
- *Fylkesutvalget har innsigelse til planforslaget med begrunnelse i mangler i utredningsgrunnlaget. Det er ikke tilstrekkelig utredet alternativer som kombinerer*

Asaksframlegg og F- korridorene, og vurdert løsninger og konsekvenser for en slik kombinasjon opp mot de alternativene som Nye Veier har utredet.

- *Fylkesutvalget fremmer innsigelse til alternativ CN40 grunnet nærføring og at det vil virke utilbørlig skjemmende på automatisk fredet gravfelt id 89833.*
- *Fylkesutvalget oppfordrer til at det tas hensyn til landskapets utforming og gårdshistorikk under linjeplanlegging innenfor den utvalgte korridoren, med minst mulig fragmentering av kulturlandskapet.*
- *Fylkesutvalget krever at det utarbeides en egen plan for avlastet E16, som inkluderer finansiering med tanke på å omklassifisere denne til trafikksikker lokalveg når ny E16 er åpnet for trafikk. I planen må det konkretiseres hva slags trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres og hva dette koster. Med mindre dette ikke innføres som et rekkefølgekrav i planbestemmelsene til KDP-en, har fylkesutvalget innsigelse til dette. Dette innebærer at vi har innsigelse til reguleringsbestemmelsenes punkt 1.3 Rekkefølgekrav og bestemmelse 3.7 Trafikale virkninger for lokalvegnettet.*

Innlandet Fylkeskommune fremmer følgende innsigelser:

- Innsigelse til C-korridoren, fordi den er i strid med St. prp. 104 (2011-2012) som forutsetter at allerede bygd E16 Kongsvinger-Slomarka inngår som en del av den framtidige løsningen for E16
- Innsigelse fordi negative konsekvenser for lokalsamfunnet i Nord- og Sør-Odal ikke er tilstrekkelig belyst
- Innsigelse fordi det ikke i tilstrekkelig grad er utredet alternativer som kombinerer A- og F-korridorene
- Innsigelse til alternativ CN40 på grunn av potensiell konflikt med gravfelt (id 89833) ved Fuluvegen som er automatisk fredet etter kulturminneloven (kml).
- Innsigelse dersom det ikke innarbeides som et rekkefølgekrav i bestemmelsene at det skal utarbeides egen plan for avlastet E16

Innlandet fylkeskommune har i tillegg følgende forventninger, anbefalinger og faglige råd:

- Måloppnåelse - IFK mener at målet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet er vektet for høyt. Det regionale perspektivet mht. arbeidsliv, næringsliv og bosetting må vektlegges høyere i vurderingen og valg av planalternativ bør gjøres ut fra størst mulig avlasting av trafikk fra dagens E16.
- Trafikksikkerhet - Utredningen tar for lite hensyn til hva trasévalget har å si for den totale trafikksikkerheten i influensområdet, og spesielt på avlastet veinett. Mener alternativ C vil medføre fortsatt høy trafikk og dermed en høyere funksjonsklasse enn alternativ F. Mener avlastet E16 som eventuelt blir omklassifisert må ha en standard som sikrer god trafikksikkerhet.
- Veistandard - Savner en vurdering av hvordan redusert veistandard (smal 4-felts eller 2/3-felts vei) vil påvirke arealbeslag, CO_2-utslipp, kostnader og samfunnsøkonomisk nytte
- Kulturarv – I den videre planprosessen bør det tas særlige hensyn til Spigset gardsteglverk, Wingerske kongevei, og kulturminner ved Ting-Os. Vil vurdere å fremme innsigelse mot reguleringsplan som ikke ivaretar kulturminnehensynene i tilstrekkelig grad. Ber om at kulturminner synliggjøres og at utbygging av ny E16 ikke går på bekostning av tilgjengelighet og opplevelsesverdier av kulturminner.
- Vannmiljø - Ber om at planbestemmelse *1.5.1 Vassdrag*, suppleres med: «*Økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E16*».

- Klima - Mener gjenbruk av allerede utbygd vei bør inngå som en del av fremtidig løsning for E16 også av hensyn til klima.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5.

Innlandet fylkeskommune sin innsigelse angående konflikt med automatisk fredet gravfelt (id 89833) ved Fuluvegen i variant CN40 foreslås imøtekommet og Nye Veier anbefaler at det innarbeides hensynssone i plankart.

Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det vurderes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH. Dette imøtekommer enkelte av innsigelsene fra Innlandet fylkeskommune. Resterende innsigelser må løses gjennom videre dialog mellom plansamarbeidet, Innlandet fylkeskommune og øvrige myndigheter som har fremmet innsigelser.

4.2.2 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune (1.4.22)

Vedtak 31.3.2022 i fylkesrådet i Viken fylkeskommune (VFK), sak 72/2022:

- *Ny E16 Kongsvinger – E6 er viktig for både kommunene og regionen. Eksisterende tofeltsvei mellom Nybakk og Slomarka har utfordringer knyttet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. Viken fylkeskommune er opptatt av at regionen nå får en løsning for ny E16.*
- *Bygging av firefelts motorvei på strekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger har allerede medført store investeringer, tap av dyrka mark og betydelige konsekvenser for miljø- og kulturminneverdier. Viken fylkeskommune mener at det må utredes alternativer som kombinerer F- og A-korridorene slik at eksisterende firefeltsveier og allerede gjennomførte investeringer utnyttes og ytterligere tap av miljø- og kulturminneverdier minimeres.*
- *Ny vei må i størst mulig grad avlaste dagens E16 og bidra til best mulig trafikksikkerhet samlet sett. For å redusere arealbeslag, tap av matjord og klimagassutslipp mener Viken fylkeskommune at det må utredes alternative vegstandarder med lavere hastighet og mykere linjeføring som alternativ til full firefelts motorvei og fartsgrense 110 km/t på hele strekningen.*
- *Samfunnsmålene var ikke gjenstand for høring før de ble fastsatt, og Viken fylkeskommunes oppfordring til å revurdere målene er ikke etterkommet. Det er fylkeskommunens vurdering at samfunnsmålene som er satt for prosjektet ikke i tilstrekkelig grad ivaretar overordnede nasjonale og regionale føringer. Viken fylkeskommune mener at dette medfører at ikke-prissatte konsekvenser generelt er for lavt vektet ved valg av korridor, som igjen fører til unødvendig store tap av miljø- og kulturminneverdier. Når det anbefales løsninger som er såpass konseptuelt forskjellige, bør det i større grad sikres en bredere forankring av hvilke målsettinger som skal vektlegges, rangering av målene og om noen mål skal være absolutte, noe som normalt er en sentral del av store offentlige investeringstiltak.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til planalternativ AH og CN med bakgrunn i at planalternativene ikke er i tråd med overordnede føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og i for stor grad vektlegger personbiltransport gjennom redusert*

reisetid og nyskapt trafikk fremfor andre målsettinger, som avlastning av trafikk fra lokalvegnett og dagens E16.

- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende planlegging for alle trafikantgrupper og ivaretakelse av trafikksikkerhet, herunder manglende løsninger for gående og syklende på eksisterende E16 i planalternativ AH og CN. Planalternativ AH og CN vil ikke redusere trafikkbelastningen på eksisterende E16 tilstrekkelig og dermed ikke fjerne behov for trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende på avlastet veinett og sideveisnett/tilførselsveier. Innsigelsen omfatter også mangler i rekkefølgekravet i planbestemmelsenes punkt 1.3 og punkt 3.7 om trafikale virkninger for lokalveinettet. Viken fylkeskommune krever at rekkefølgekrav også skal omfatte behovene på dagens E16. Omfanget av tiltak på lokalveinett/avlastet veinett skal også godkjennes av veieier/fremtidig veieier.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til manglende utredning og optimalisering av planalternativ FN som et reelt alternativ, herunder vurdering av kombinasjoner av alternativene FN og AH og nærliggende alternativ. Skal samfunnet velge en løsning som legger ny transportinfrastruktur gjennom store sammenhengende og relativt lite berørte områder, må det være stor grad av sikkerhet for at andre alternativer, som i større grad gjenbruker eksisterende infrastruktur, er tilstrekkelig godt utredet.*
- *Viken fylkeskommune varsler at det kan bli fremmet innsigelse på detaljreguleringsnivå dersom nødvendige tiltak for trafikksikkerhet, herunder tilbud for gående og syklende gjennom rekkefølgekrav, ikke i tilstrekkelig grad er ivaretatt.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til planalternativ AH 40/50/60 på grunn av konflikt med nasjonalt viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier i Vormadalen. En kryssende motorvei med bro over Vorma vil være et ubotelig inngrep i et relativt intakt kulturlandskap av nasjonal verdi.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til planalternativ AH 70/80/90 på grunn av konflikt med nasjonalt viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier i Vormadalen. En kryssende motorvei med bro over Vorma vil være et massivt inngrep i et kulturlandskap av nasjonal verdi.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til pkt. 2.4 i bestemmelser til kommunedelplan. Bestemmelsens ordlyd er ikke tilstrekkelig til å ivareta det fredede kulturminnet Hauerseter leir. Vi etterlyser også særskilte bestemmelser for elvekryssingen av Vorma ved Vormsund i planalternativ FN tilsvarende de man finner i planbestemmelsenes pkt 2.7 og 2.8 (om planalternativ CN og AH).*
- *Viken fylkeskommune varsler at det kan bli fremmet innsigelse til AH-alternativene på detaljreguleringsnivå, dersom veilinjen og avbøtende tiltak ikke tar tilstrekkelig hensyn til fredete kulturminner ved Vestengen og Hauerseter leir.*
- *Viken fylkeskommune fremmer innsigelse til planalternativ CN 40/50/60 på grunn av konflikt med nasjonalt viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier ved Nestangen. En kryssende motorvei med bro over Glomma vil være et massivt inngrep i et kulturlandskap av nasjonal verdi.*
- *Viken fylkeskommune varsler at det kan bli fremmet innsigelse til senere detaljreguleringer i FN 31-korridoren, dersom veilinjen og avbøtende tiltak ikke tar tilstrekkelig hensyn til kulturmiljøet ved kryssing av Vorma ved Vormsund og Uåa.*

Viken Fylkeskommune fremmer følgende innsigelser:

- Innsigelse til planalternativ AH og CN fordi det i for stor grad er vektlagt redusert reisetid og nyskapt trafikk for personbiltransport framfor avlastning av trafikk fra lokalveinett og dagens E16.

- Innsigelse til manglende planlegging for alle trafikantgrupper og ivaretakelse av trafikksikkerhet fordi AH og CN ikke reduserer trafikkbelastningen på eksisterende E16 tilstrekkelig.
- Innsigelse til rekkefølgekravet i bestemmelsenes pkt. 1.3 og pkt. 3.7 om at trafikale virkninger for lokalveinettet også må omfatte behovene på dagens E16.
- Innsigelse til manglende utredning og optimalisering av FN, herunder vurdering av kombinasjoner av FN og AH.
- Innsigelse til AH pga. konflikt med nasjonalt viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier i Vormadalen.
- Innsigelse til pkt. 2.4 i bestemmelsene (om kulturarv) fordi det ikke tilstrekkelig ivaretar det fredede kulturminnet Hauerseter leir.
- Innsigelse til CN fordi det er i konflikt med nasjonalt viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier ved Nestangen, ved samløpet mellom Vorma og Glomma.
- Varsler mulige innsigelser ved detaljregulering dersom nødvendige trafikksikkerhetstiltak ikke er tilstrekkelig ivaretatt.

Viken fylkeskommune har i tillegg følgende forventninger, anbefalinger og faglige råd:

- Vurderer at samfunnsmålene ikke i tilstrekkelig grad ivaretar overordnede nasjonale og regionale føringer.
- I videre planprosess må kulturminner synliggjøres bedre og utbygging av ny E16 må ikke gå på bekostning av tilgjengelighet og opplevelsesverdier av kulturminner.
- Etterlyser særskilte bestemmelser for elvekryssingen av Vorma i planalternativ FN tilsvarende pkt. 2.7 og 2.8 for alternativ CN og AH.
- Har en rekke faglige kommentarer til kulturarv-temaet.
- Bør søke å bevare mest mulig dyrka mark i videre planlegging av ny vei.
- Mener at tap av matjord kan reduseres dersom man ikke planlegger for hastighet 110 km/t men i større grad tilpasser vei til terreng og omgivelser.
- Anbefaler at massebalanse og gjenbruk av overskuddsmasser vektlegges ved valg av trasé og ved utarbeidelse av reguleringsplan.
- Mener planarbeidet utløser behov for en avveining av samfunnsinteressene opp mot kostnadene for naturmangfold og vannmiljø.
- Er opptatt av at hjorteviltartenes trekkruter ivaretas.
- Savner vurdering av påvirkning for regionale friluftsliv- og naturområder og forutsetter at eventuelle avbøtende tiltak innarbeides i planen.
- Mener at summen av negative konsekvenser av de ulike planforslagene understøtter at kombinasjoner av planalternativene FN og AH, og alternativer med lavere hastigheter og mykere linjeføring, også må utredes og vurderes opp mot FNs bærekraftsmål.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5.

Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH. Dette imøtekommer enkelte av innsigelsene fra Viken fylkeskommune. Resterende innsigelser må løses gjennom videre dialog mellom plansamarbeidet, Viken fylkeskommune og øvrige myndigheter som har fremmet innsigelser.

4.3 Kommuner

4.3.1 Eidskog kommune

Eidskog kommune (28.3.22)
Vedtak 22.3.2022 i formannskapet i Eidskog kommune, sak 18/22: 1. *En rask realisering av en sammenhengende E16 fra E6 til Kongsvinger er svært viktig for å nå målene om en attraktiv region og en sentral og trygg transportkorridor.* 2. *Eidskog kommune mener CN60 med atkomst både til Kurudsand og Rv2 nord (Rasta) er best løsning for våre egne innbyggere og næringsliv, men også en fordel for internasjonal transport som i størst grad går via Rv2. Dette gir kortere kjøretid både til Oslo, Lillestrøm og Gardermoen. Eksisterende vei vil fortsatt gi god kommunikasjon mellom Kongsvinger, Skarnes og Hamar.*
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Vedtaket i formannskapet i Eidskog kommune tas til orientering.

4.3.2 Nord-Odal kommune

Nord-Odal kommune (25.3.22)
Vedtak 23.3.2022 i kommunestyret i Nord-Odal kommune, sak 18/22: *Kommunestyret vedtar Nord-Odal kommunes høringsuttalelse i samsvar med saksutredningen, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 innsigelse mot CN alternativet. Dette med begrunnelse i at CN alternativet ikke koordinerer stamvegnettet, noe som vil medføre at lokalvegnettet mellom Skarnes og Nybakk vil måtte benyttes, noe som øker risikoen for ulykker og begrenser kommunens grunnlag for vekst og utvikling. For Nord-Odals muligheter for vekst og utvikling vil det være avgjørende at det velges et nordlig alternativ (AH/FN).* Konklusjon i saksfremlegget: For Nord-Odals muligheter for vekst og utvikling vil det være avgjørende at det velges et nordlig alternativ (AH/FN). Det er videre viktig at stamveinettet henger sammen, og hensynet til fv. 24 og koblingspunkt opp mot nye E16 må løftes opp som et viktig element i det videre planarbeidet. Dette er like mye et regionalt hensyn som et kommunalt hensyn. Kommunedirektøren anbefaler at Nord-Odal kommune som nabokommune, fremmer innsigelse til CN alternativet. Dette med begrunnelse i at CN alternativet ikke koordinerer stamveinettet, noe som vil medføre at lokalveinettet mellom Skarnes og Nybakk vil måtte benyttes, noe som øker risikoen for ulykker og begrenser kommunens grunnlag for vekst og utvikling. Kommunedirektøren mener forholdet er av så vesentlig betydning for kommunens innbyggere og næringsliv, at det er grunnlag i pbl § 5-4 til å fremme innsigelse.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Innsigelser er kommentert i kap. 4.4, og faglige råd og anbefalinger er kommentert i kap. 4.5. Innsigelser må løses gjennom videre dialog mellom plansamarbeidet og øvrige myndigheter som har fremmet innsigelser.

4.3.3 Åsnes kommune

Åsnes kommune (14.3.22)
Vedtak 14.03.2022 i formannskapet i Åsnes kommune, sak FSK-013/22: *Sluttføring av E16-forbindelsen mellom Kongsvinger til E6 er viktig for regionen og det vises til flere gode momenter i saksutredningen, hvor* *Det aller viktigste at arbeidet med sluttføringen av E16 er ikke hvilken trasé som velges, men at det velges en trasé som ikke forsinker utbyggingen ytterligere.* *For Åsnes kommune og næringslivet vil E16 først og fremst en være en kortest mulig trasé, samt rask, effektiv og sikker motorveg til E6 med Gardermoen og Oslo-regionen.* *Utbyggingen av E16 vil fremme næringslivets konkurranseevne i kommunen. Mye av næringslivet har elementer av tungtransport både inn- og ut av regionen og er avhengig av et veinett med god sikkerhet og framkommelighet.* *Et effektivt vegnett bidrar til å fremme regionen som bo- og arbeidsområde og det er viktig at realiseringen av den gjenstående E16 traséen blir gjennomført uten ytterligere forsinkelser.*
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Vedtaket i formannskapet i Åsnes kommune tas til orientering.

4.4 Vurdering av innsigelser

4.4.1 Innsigelser til planalternativer og gjennomførte utredninger

Forholdet til tidligere planarbeid og finansieringsplan for E16

Innlandet fylkeskommune har fremmet innsigelse til planalternativ CN med begrunnelse i at denne løsningen strider mot tidligere vedtatt bompengeproposisjon, St. prp. 104 (2011-2012). I vedtatt bompengeproposisjon forutsettes det at E16 Kløfta-Kongsvinger skal bygges etappevis og at firefelts E16 mellom Kongsvinger og Slomarka inngår som en del av løsningen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Tidligere reguleringsplanarbeid for delstrekningen Nybakk-Slomarka ble satt på vent av Samferdselsdepartementet i 2015 på grunn av store kostnadsøkninger. Nye Veiers prosjektmandat er gitt gjennom Stortingets behandling av Prop. 110S (2018-2019), der ansvaret for strekningen E16 Kløfta-Kongsvinger ble overført til Nye Veier. Prop. 110S (2018-2019) gir ikke føringer om hvilken/hvilke traseer Nye Veier skal jobbe med videre i prosjektet.

Samfunnsøkonomisk analyse og detaljeringsgrad i utredningen

Statsforvalteren i Innlandet har innsigelse til utredningsgrunnlaget, begrunnet i at konsekvensutredningen baserer vurdering av virkning på en eksempellinje plassert midt i en korridor. Statsforvalteren mener dette er i strid med krav som ligger i forskrift om konsekvensutredning og at dette gir risiko for å velge noe som ikke er den optimale korridoren.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser og i henhold til planprogram som ble fastsatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet for E16 den 16.12.2020. Hensikten med utredningen er å være beslutningsrelevant og tilpasset plannivået (jf. KU-forskriftens § 17) for å velge korridor for ny E16. Utredningen av de ikke-prissatte temaene bygger på forenklet metode i håndbok V712. Dette forutsetter at det gjennomføres en konsekvensutredning av tiltaket i reguleringsplan. Plansamarbeidet vil gjennom videre dialog med Statsforvalteren i Innlandet om hvordan denne innsigelsen kan løses.

Hensyn til samfunnsøkonomi

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til planalternativ AH på vegne av Nye Veier. Innsigelsen er begrunnet i konflikt med føringer om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi i NTP 2022-2033.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Etter høringen anbefaler Nye Veier å ikke jobbe videre med planalternativ AH.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Viken fylkeskommune har fremmet innsigelse til planalternativ AH og CN fordi alternativene ikke er i tråd med overordnede føringer for samordnet areal- og transportplanlegging. Viken fylkeskommune mener planarbeidet i for stor grad vektlegger personbiltransport (redusert reisetid og nyskapt trafikk) fremfor andre målsettinger (avlastning av trafikk fra lokalveinett og dagens E16). Fylkeskommunen mener det i større grad må sikres en bredere forankring av hvilke målsettinger som skal vektlegges.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Samfunnsmålene og delmålene for prosjektet ble vedtatt av styret i det interkommunale plansamarbeidet i juni 2020, og har dannet grunnlag for arbeidet med kommunedelplan. Prosjektets mål var tema i møte med regionale myndigheter, og var en del av høringen av planprogrammet. Målene ble etter høringen behandlet og vedtatt i styret i det interkommunale plansamarbeidet. Målene omhandler blant annet veiens funksjon som viktig transportkorridor, veiens rolle for verdiskapning og integrert arbeidsmarked og samfunnsøkonomisk nytte. Gjennom høringen av planforslaget har det interkommunale plansamarbeidet mottatt høringsinnspill som også gir innspill til vekting av prosjektets mål. Plansamarbeidet vil ta med høringsinnspillene som en del av grunnlaget for videre arbeid og prioritering av de ulike målene.

Plansamarbeidet vil gjennom videre dialog med Viken fylkeskommune jobbe med å løse innsigelsen knyttet til prosjektets mål og planalternativenes måloppnåelse.

Konsekvensutredning for grusforekomst ved Spigset

Direktoratet for mineralforvaltning har fremmet innsigelse på bakgrunn av manglende konsekvensutredning for et regionalt viktig forekomstområde ved Spigset massetak.

Innsigelsen begrunnes i at berørt forekomst ikke er tilstrekkelig belyst i KU for alternativ FN31.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Konsekvenser for grusforekomsten ved Spigset massetak er utredet i tråd med fastsatt planprogram og er etter metodikken i V712 *Konsekvensanalyser* en prissatt konsekvens. Konsekvenser for grusforekomsten er vurdert inn som en del av kostnadsberegningen av FN31. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med FN31. En kombinasjon av AH i Sør-Odal og FN i Nes utredes. Dersom IKP vedtar å ta ut FN31 vil ikke grusforekomsten berøres av planforslaget.

Konsekvenser for lokalsamfunn i Odal

Innlandet fylkeskommune og Nord-Odal kommune har fremmet innsigelser knyttet til manglende utredning av negative virkninger for lokalsamfunnet i Odalskommunene, da spesielt med tanke på næringsutvikling. For Nord-Odal er innsigelsen fremmet til planalternativ CN, mens Innlandet fylkeskommune har fremmet en innsigelse til hele planforslaget og nevner spesifikt konsekvenser av en ny E16-trasé lenger sør.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Plansamarbeidet viser til fastsatt planprogram, og vurderer at konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med dette. Nye Veier har gjort vurdering av virkninger for næringsutviklingen i utredningen. Analyseområdet inkluderer et stort område, og betydningen av ny E16 for næringsliv i både Nord- og Sør-Odal inngår i beregning av samfunnsøkonomisk nytte og i vurdering av lokal og regional utvikling.

Endringer i tilgjengelighet og reisetid som følge av ny vei kan gi andre muligheter for arealutvikling, næringsaktivitet og verdiskaping enn i dag. Mer om effektene finnes i fagrapport om *Lokal og regional utvikling*, *Trafikale og prissatte virkninger av planalternativene*, *Utredning FN31* og *Utredning CN40*. Fagrapport om lokal og regional utvikling sammenstiller utredning av lokale og regionale virkninger og netto ringvirkninger som følge av ny E16 mellom Kongsvinger og E6. I utredningen inngår også en følsomhetsanalyse på fordeling av fremtidige boliger og arbeidsplasser og en vurdering av endret tilgjengelighet til områder rundt ny E16. Plansamarbeidet vil gjennom videre dialog med Innlandet fylkeskommune og Nord-Odal kommune drøfte hvordan denne innsigelsen kan løses.

Konsekvensutredning av naturmangfold

Det er fremmet innsigelse til utredning av naturmangfold fra Statsforvalteren i Innlandet. Innsigelsen er begrunnet i at utredningen ikke oppfyller §17 i Forskrift om konsekvensutredninger. Innsigelsen er knyttet til konkrete vurderinger av verdi og konfliktpotensial for viltarter i planalternativ CN.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Plansamarbeidet vil gjennom videre dialog mellom fagpersoner som har gjennomført konsekvensutredningen og fagpersoner hos statsforvalteren vurdere hva som skal til for å løse innsigelsen.

Konsekvenser for Kløftakrysset og Algarheimsvegen

Statens vegvesen har fremmet innsigelse til manglende utredning av konsekvenser for Kløftakrysset. Statens vegvesen finner ikke at virkningene for krysset er utredet, og påpeker at det ikke nedfelt krav til videre utredning og krav til nødvendige ombygginger i planens bestemmelser. De viser videre til at økt kapasitet for ny E16 vil ikke være reell dersom krysset mot E6 ikke er sikret god nok kapasitet. Innsigelsen gjelder også Algarheimsvegen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Det er gjort beregninger av forsinkelsestider med og uten tiltak i Kløftakrysset og trafikkmengder på Algarheimsvegen er utredet i ulike alternativ. Nye Veier har gjort vurderinger av Algarheimsvegen i «*Grunnlagsnotat sideveier*». Der kommer det fram at det er tidvis fremkommelighetsproblemer på Algarheimvegen allerede i dagens situasjon.

I planbestemmelsene er det lagt inn krav om utredning av lokalveinettet, og at tiltak skal avklares i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. Plansamarbeidet vil følge opp innsigelsen gjennom videre dialog med Statens vegvesen.

Kombinasjonsalternativ

Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune har fremmet innsigelse til manglende utredning av alternativer som kombinerer planalternativ AH og F. Statsforvalteren i Innlandet og Statens vegvesen har også bedt om utredning av et slikt kombinasjonsalternativ, men har ikke fremmet innsigelser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Plansamarbeidet vurderer som oppfølging av høringen en kombinasjon av planalternativ AH og FN. Vurderingen vil omfatte prissatte konsekvenser og kjent informasjon for ikke-prissatte konsekvenser, og resultater av disse vurderingene er forventet ferdig i juni 2022.

Optimalisering av alternativ i korridor FN

Det er fremmet innsigelser fra Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og Viken fylkeskommune til at planalternativ FN er mangelfullt utredet og optimalisert. Innsigelsene viser til at planalternativ FN ikke er optimalisert på samme måte som planalternativ AH og CN, og at det ønskes et konkurransedyktig alternativ som gjenbruker allerede utbygd 4-felts vei.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Konsekvensutredningen som ble lagt fram i februar 2021 inneholder alternativer i F-korridoren, FN10 og FN20, som er optimalisert og utredet på lik linje med alternativene i de andre korridorene. Styret i det interkommunale plansamarbeidet vedtok 29.april 2021 at det i tillegg skulle konsekvensutredes og utarbeides planforslag for FN30 (senere kalt FN31). Utredningene viser at FN10 og FN20 kommer bedre ut i konsekvensutredningen av samfunnsøkonomi enn planalternativ FN31.

Etter gjennomført høring, anbefaler Nye Veier at FN31 forkastes som planalternativ for ny E16. Kommunene har ikke tatt stilling til utsiling av alternativer. Det blir vurdert et kombinasjonsalternativ som baseres delvis på FN10 og delvis på FN31 i Nes kommune, og nordlige AH-varianter i Sør-Odal kommune. Disse vurderingene vil foreligge i juni 2022.

Optimalisering for å redusere beslag av dyrka mark

Statsforvalteren i Oslo og Viken har fremmet innsigelse til planalternativ AH og FN med begrunnelse i hensyn til jordvern og estimert beslag av dyrka mark. Statsforvalteren har også fremmet innsigelse til planalternativ CN, da til at CN-korridoren og de store planskilte kryssene ikke er optimalisert med hensyn til jordvern. Statsforvalteren i Oslo og Viken ber om at optimalisering skjer før vedtak av planalternativ i kommunedelplan.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Dersom disse alternativene ikke videreføres, vil innsigelsen til Statsforvalteren i Oslo og Viken delvis imøtekommes.

Statsforvalteren har bedt om at store, planskilte kryss optimaliseres i planarbeidet og har innsigelse til planalternativ CN fordi tapet av matjord er større enn i de beste alternativene som er utredet (alternativer som ligger nord i A-korridoren og i B-korridoren). Statsforvalteren i Oslo og Viken skriver videre at planalternativ CN trolig kan aksepteres dersom tapet av dyrka jord styrkes vesentlig. Plansamarbeidet ønsker å presisere at de beregnede permanente tapene av jordbruksareal er basert på en sjablongmessig metode for å sammenligne ulike alternativer mot hverandre, og ikke er en beregning av faktisk beslag av dyrka mark. Bredden på beregnet beslag i denne planfasen er satt til 60 meter, og er diskutert med regionale myndigheter. Plansamarbeidet mener det er mulig å jobbe aktivt med å redusere beslag av dyrka mark i reguleringsplanfasen.

Innsigelsen vil bli drøftet i videre dialog mellom plansamarbeidet og Statsforvalteren i Oslo og Viken.

Innsigelse til kryss sør og øst for Skarnes

Statsforvalteren i Innlandet har fremmet innsigelse til krysløsninger slik de er vist i plankartet i alle planalternativ i AH og FN31, nord og vest for Skarnes. Innsigelsen er begrunnet i at plassering av kryssområder i plankartet er lagt i særlig konfliktfylte områder med tanke på jordvern og inngrep i karbonrike areal (myr).

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Dersom disse alternativene ikke videreføres, vil innsigelsen til Statsforvalteren i Oslo og Viken delvis imøtekommes. Det arbeides videre med vurdering av en kombinasjon av Planalternativ FN og AH som vil få et kryssområde i samme område som Statsforvalteren i Innlandet har fremmet innsigelse til. Dersom det blir aktuelt å utarbeide et planforslag for et kombinasjonsalternativ, ønsker plansamarbeidet å ha dialog med statsforvalteren om mulige løsninger for kryssplassering i dette området.

Konsekvenser for lokalveinett

Statsforvalteren i Innlandet og Viken fylkeskommune har fremmet innsigelse til manglende vurdering av konsekvenser for lokalveinett. Innsigelsene er litt ulikt begrunnet, men dreier seg om mangelfull vurdering av tiltak for alle trafikantgrupper og ivaretakelse av

trafikksikkerhet langs dagens E16. Viken fylkeskommune knytter sin innsigelse opp mot at planalternativ AH og CN ikke avlaster trafikk på dagens E16 i like stor grad som planalternativ FN. Statsforvalteren i Innlandet ønsker utredning av hvordan tiltak på dagens vei påvirker spesielt barn og unge, støy og luftforurensning og jordvern.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
I utredningene er det sett på behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende E16 og øvrig sideveinett og om dette behovet endres med de ulike planalternativene. Det er også sett på tilførselsveiene til nye kryss.

I perioden med bompenger viser utført følsomhetsanalyse at en del trafikk med stor sannsynlighet vil velge eksisterende E16 framfor ny E16, spesielt i FN-alternativet.

Det er et grunnleggende prinsipp at de respektive veieierne, Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, til enhver tid har ansvaret for tilstanden på sine veier. Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. Innenfor planområdet er det allerede i dag behov for flere trafikksikkerhetstiltak. Selv om det bygges ny E16 vil det fremdeles være behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veinett. Dette gjelder alle alternativer. Utredningene viser at det er marginale forskjeller på alternativene og at kostnader knyttet til tiltak på sideveinettet ikke er avgjørende for rangeringen av planalternativene i den samfunnsøkonomiske analysen. Kommunene i IKP ser det som viktig å sikre at konsekvenser for eksisterende E16 og tilliggende veinett skal være en del av videre utredninger.

Nye Veier har foreslått å legge inn presiseringer i planbestemmelsene som skal sikre videre utredning av behov for tiltak på sideveinettet i neste planfase. Kommunene i IKP er opptatt av at trafikksikkerhetsutfordringer ikke skal flyttes fra dagens E16 til et lokalveinett som ikke er tilrettelagt eller dimensjonert for økt trafikk.

Innsigelsen vil bli drøftet i videre dialog mellom plansamarbeidet og Statsforvalteren i Innlandet og Viken fylkeskommune.

4.4.2 Innsigelser til planbestemmelser

Direktoratet for mineralforvaltning, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Innlandet, Statsforvalteren i Oslo og Viken, Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune har fremmet innsigelser som berører kommunedelplanens bestemmelser. En del av disse innsigelsene omhandler enkelte av planalternativene, mens de resterende gjelder generelt og er uavhengig av planalternativ. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Dersom disse alternativene ikke videreføres, vil innsigelser til disse alternativene ikke behandles videre. Likeledes anbefaler Nye Veier at det innenfor planalternativ CN arbeides videre med variant CN40. Dersom CN40 videreføres vil det bli innsigelser som er generelle for alle planalternativene, eller knyttet til planalternativ CN40 som vurderes opp mot planforslagets bestemmelser.

Nedenfor gjengis innsigelsene til de ulike myndighetene kort sammen med plansamarbeidets kommentarer. Forslag til endringer i bestemmelsene etter høringen framgår av kapittel 7.2.

Statens vegvesen har innsigelse til manglende utredning av konsekvenser for Kløftakrysset og innsigelsen omfatter også konsekvenser for Algarheimsvegen. Statens vegvesen kan ikke se at virkningene for krysset er utredet, og det er heller ikke nedfelt krav til videre utredning og krav til nødvendige ombygginger i planens bestemmelser.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Innsigelsen vil bli drøftet i videre dialog med Statens vegvesen.

Statsforvalteren i Innlandet har innsigelser til flere forhold i bestemmelsene, dette omfatter pkt. 1.3 (krav om rekkefølgekrav til opparbeidelse av gang og sykkelveier samt krav om rekkefølgekrav til avbøtende tiltak for arter før veien skjærer gjennom et område), pkt. 1.5/1.5.5 (krav om bestemmelse om utredning av støy og luftkvalitet på sideveisnettet), pkt. 2.2 (krav om bestemmelse/rekkefølgekrav til gjennomføring av avbøtende tiltak for friluftsliv/nærmiljø), pkt. 2.5 (hensyn til naturmangfold, naturtyper og funksjonsområder) og pkt. 3 (krav om kartlegging av arter og naturtyper i reguleringsplanen).

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Flere av statsforvalterens innsigelser må løses ved videre dialog. Nye Veier foreslår endringer i bestemmelsenes pkt. 1.5.3 (faunapassasjer og biologisk mangfold),1.5.4/3.3 (presisering av bestemmelser om dyrka mark og jordvern) og 2.5 (presisering av bestemmelse om naturmangfold) som følge av innsigelsene. Nye Veier mener at de foreslåtte rekkefølgekravene må vurderes på reguleringsplannivå når det foreligger en mer detaljert utredning og grunnlag for å vurdere rekkefølge av tiltak, herunder etablering av støyskjerming, etablering av bilpassasjer/krysningspunkter for friluftsliv i anleggs/driftsfase.

Statsforvalteren i Oslo og Viken har innsigelse til bestemmelse pkt. 1.2.2 (krav om konkrete tiltak ved regulering for å redusere tap av jordbruksareal) pkt. 3.3/3.4 (bestemmelsen sikrer ikke tilstrekkelig konkrete og forpliktende hensyn til jordvern- og matproduksjon), pkt. 2/3.9 (må omfatte tiltak for å ivareta landbruksdrift/ matproduksjon og landbruksveier for jordbruksområder), pkt. 3.1 (må omfatte jordvern og øvrig landbruk, i tråd med nye nasjonale føringer). Det bes om bestemmelser til at tap av dyrka jord skal kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Flere av statsforvalterens innsigelser må løses ved videre dialog. Innsigelsene til bestemmelser går på forhold vedrørende matjord og jordvern og Nye Veier foreslår forslag til reviderte bestemmelser 1.5.4 og, 3.1 og 3.3.

Viken fylkeskommune har innsigelse til rekkefølgekravet i bestemmelsenes pkt. 1.3 og pkt. 3.7 om at trafikale virkninger for lokalveinettet også må omfatte behovene på dagens E16.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. Innenfor planområdet er det allerede i dag behov for flere trafikksikkerhetstiltak. Selv om det bygges ny E16 vil det fremdeles være behov for mange av disse trafikksikkerhetstiltakene. Plansamarbeidet viser til at det er en betydelig trafikksikkerhetsgevinst med å flytte trafikk fra eksisterende E16 over på ny vei. Forskjellen på endret behov for trafikksikkerhetstiltak mellom planalternativene er så liten at den ikke endrer på rangeringen av alternativene som er konsekvensutredet.

Det bør derfor vurderes om det er aktuelt med et slikt rekkefølgekrav i forbindelse med reguleringsplan. Innsigelse til pkt. 1.3 må løses ved videre dialog. Nye Veier foreslår endringer i bestemmelsenes pkt. 3.7 for å inkludere E16 i utredninger av trafikale virkninger, og at bestemmelsene styrkes med hensyn til utredninger av trafikksikkerhetstiltak.

Innlandet fylkeskommune har innsigelse til reguleringsbestemmelsenes punkt 1.3 Rekkefølgekrav og bestemmelse 3.7 om trafikale virkninger for lokalvegnettet. Krever at det utarbeides en egen plan for avlastet E16, som inkluderer finansiering med tanke på å omklassifisere denne til trafikksikker lokalveg når ny E16 er åpnet for trafikk.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Innlandet fylkeskommune sine innsigelser til planbestemmelsene har stor grad av sammenfall med innsigelsene til Viken fylkeskommune, men tydeliggjør i tillegg at det som en rekkefølgebestemmelse til kommunedelplanen settes krav om utarbeidelse av en plan for tiltakene på avlastet E16 som også omhandler kostnader. Kommunedelplanen er en plan etter plan- og bygningsloven, og er ikke en finansieringsplan for ny E16. Eksisterende E16 vil inngå i en eventuell omklassifisering av veinett, og omklassifisering skjer i forbindelse med reguleringsplan. Krav til rekkefølgebestemmelse må løses gjennom videre dialog i planarbeidet. Plansamarbeidet viser ellers til kommentaren til samme innsigelse fra Viken fylkeskommune.

4.4.3 Innsigelser til plankart

Direktoratet for mineralforvaltning, Forsvarsbygg, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Innlandet, Statsforvalteren i Oslo og Viken, Innlandet fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Nord-Odal kommune har innsigelser som berører ett eller flere av planalternativene som har vært til høring. Dette er innsigelser som fremmes på grunn av alternativets beliggenhet i marka knyttet til at alternativet berører myndighetsinteresser på en slik måte at hele eller deler av et planalternativ ikke ansees akseptabelt. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN, og innsigelser til disse alternativene behandles derfor ikke videre. Likeledes anbefaler Nye Veier at det innenfor planalternativ CN arbeides videre med variant CN40. Dermed er det innsigelser som er knyttet til planalternativ CN40 som vurderes videre.

Nedenfor gjengis innsigelsene til de ulike myndighetene kort sammen med plansamarbeidets kommentar. Forslag til endringer i plankartene etter høringen framgår av kapittel 7.3 under.

Innlandet fylkeskommune fremmer videre innsigelse til at CN40 går i nærføring med fredet gravfelt ved Fulu.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Nye Veier foreslår at korridoren innsnevres ved Fulu slik at automatisk fredet gravfelt med id 89833 legges utenfor korridoren. Veien vil likevel kunne få nærføring med kulturminne og det forutsettes en optimalisering av veilinje i neste planfase og utarbeidelse av konsekvensutredning for tiltaket.

Viken fylkeskommune har innsigelse til at planalternativ CN kommer i konflikt med viktige kulturminne- og kulturlandskapsverdier ved Nestangen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
I planarbeidet er det søkt en løsning nord for Årnes som gir minst mulig grad av samlet konfliktpotensial. Konsekvensutredningen synliggjør mulig konflikter i området. Plansamarbeidet anbefaler videre dialog for å avklare hva som må til for å løse denne innsigelsen.

4.5 Oppsummering av faglige råd og anbefalinger

Under er gitt en oppsummering av faglige råd og anbefalinger fra myndigheter, samt forventninger til neste planfase.

Etter høringen anbefaler Nye Veier å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN. Det skal utredes et alternativ som kombinerer planalternativ FN og AH, og dette imøtekommer enkelte av rådene og faglige anbefalinger fra myndigheter. Det jobbes også videre med et alternativ E.

Det er gitt råd om endringer i plankart og planbestemmelser. Foreslåtte revideringer er beskrevet i 4.4.2 og 4.4.3, og nye forslag til formuleringer er gitt i kap. 0. Resterende faglige råd og anbefalinger vil bli tatt opp i videre dialog mellom plansamarbeidet og myndighetene. Forventninger til neste planfase vil følges opp i det videre planarbeidet.

4.5.1 Faglige råd og anbefalinger

Andre alternativ

- Statens vegvesen mener at alternativ C alene ikke kan legges til grunn for videre planlegging, uten at andre konkurransedyktige alternativer for ny vei mellom Nybakk og Slomarka er tilstrekkelig utredet. De anbefaler at E-korridoren utredes på nytt og at det også ses videre på å kombinere A- og F-korridoren.
- Statsforvalteren i Innlandet stiller spørsmål ved om FN-korridoren er godt nok vurdert, og forutsetter at også kombinasjonsalternativ FN-AH utredes.

Om anbefalingen

- Statsforvalteren i Innlandet mener at det må legges større vekt på regionale virkninger og hensyn til de berørte kommunene i valg av korridor.
- Statsforvalteren i Innlandet uttaler at ingen av planalternativene er i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging med tanke på å tilrettelegge for klimavennlige transportformer og at alle planalternativ er i strid med Nasjonal jordvernstrategi.
- Statsforvalteren i Viken forventer at oppdaterte nasjonale og regionale føringer for jordvern, kulturlandskap og økt matproduksjon/matsikkerhet i større grad legges til grunn for trasévalg.
- Statsforvalteren i Viken mener konsekvensene for sideveinettet bør vurderes ved valg av korridor med hensyn til ulykkesforebygging, støy og utbygging av gang- og sykkelveier/trafikksikkerhet.
- Innlandet fylkeskommune mener at målet om samfunnsøkonomisk lønnsomhet er vektet for høyt og at det regionale perspektivet mht. arbeidsliv, næringsliv og bosetting må vektlegges høyere i vurderingen.
- Innlandet fylkeskommune mener at valg av planalternativ bør gjøres ut fra størst mulig avlasting av trafikk fra dagens E16. Også at utredningen tar for lite hensyn til

hva trasévalget har å si for den totale trafikksikkerheten i influensområdet, og spesielt på avlastet veinett.
- Innlandet fylkeskommune mener gjenbruk av allerede utbygd vei bør inngå som en del av fremtidig løsning for E16 også av hensyn til klima.
- Viken fylkeskommune mener at samfunnsmålene ikke i tilstrekkelig grad ivaretar overordnede nasjonale og regionale føringer. Videre at planarbeidet utløser behov for en avveining av samfunnsinteressene opp mot kostnadene for naturmangfold og vannmiljø.

Mangelfulle utredninger
- NVE har gitt råd om at det allerede på kommuneplannivå bør vurderes stabilitet i de ulike korridorene. Derfor der det viktig med tilstrekkelig geoteknisk grunnlag, og grunnlaget i AH og CN vurderes som tynnere enn i FN.
- Statens vegvesen mener at fordelingsvirkninger for Skarnes vil kunne være betydelig dersom alternativ C velges, og dette bør gjøres rede for i henhold til V712.
- Statens vegvesen mener det er relevant å tydeliggjøre konsekvensene av å ikke nyttiggjøre seg allerede utbygd vei som ble åpnet for trafikk for ikke så lenge siden. De mener rapporten som foreligger, er basert på gamle og utilstrekkelige data, og at det ikke kommer tydelig frem hvordan dette tillegges vekt ved anbefaling av alternativ.
- Statens vegvesen kan ikke se av høringsmaterialet at virkninger for E16/rv. 2 gjennom Kongsvinger er utredet, bortsett fra for CN60, som avlaster veiene. De ber om rekkefølgekrav som sikrer at dette utredes.
- Statsforvalteren i Innlandet mener det er utfordrende at siling av alternativ ble gjort i en så tidlig fase at reelle og beslutningsrelevante virkninger ikke var tilstrekkelig klargjort.
- Statsforvalteren i Innlandet er bekymret for nyetablering av næringsområder ved nye kryssområder, og mener dette ikke er problematisert i planforslaget.
- Statsforvalteren i Innlandet mener utredningene mangler fokus på utvikling for kommunene og innad i regionen

Valg av veistandard
- Statsforvalteren i Innlandet mener det må sees kritisk på valg av veistandard, antall felt og hastighet. Videre at arealbeslag, gjenbruk av allerede utbygd vei og redusert krav til veistandard er relevant for å øke bærekraften i veiprosjektet.
- Innlandet fylkeskommune savner en vurdering av hvordan redusert veistandard (smal 4-felts eller 2/3-felts vei) vil påvirke arealbeslag, CO_2-utslipp, kostnader og samfunnsøkonomisk nytte.
- Viken fylkeskommune mener at tap av matjord kan reduseres dersom man ikke planlegger for hastighet 110 km/t men i større grad tilpasser vei til terreng og omgivelser.

Om dyrka mark
- Statsforvalteren i Innlandet mener det må jobbes med optimalisering av korridor(er) for å redusere tap av dyrka jord og at det må skje før vedtak av KDP (med ytterligere optimalisering i reguleringsplan). Videre bør det foreligge et estimat for tap av dyrka jord som følge av tiltak på lokalveinettet før korridor besluttes.

- Statsforvalteren i Viken er kritisk til at det ikke er utarbeidet planforslag til de nordligste korridorene AH10/20/30, som er gunstigst når det gjelder tap av dyrka jord og som unngår flere av de største sammenhengende jordbruksområdene.
- Statsforvalteren i Viken forventer at det utredes hvordan tapet av dyrka jord som følge av E16 kan kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting. Det bør vurderes å opprette fond for nydyrking.

Om naturressurser

- Direktoratet for mineralforvaltning gir innspill om at grusforekomst Hauerseter (AH) vurdert til lokal betydning også bør bli ivaretatt. Videre at KU-rapport om naturressurser (mineralske ressurser) bør oppdateres mht. Siva masseuttak (CN50 og CN60). De gir innspill om at planalternativ CN berører (i tillegg til Siva) forekomstområdene Mårud (naturstein), Galterud (pukk), Spetalen (jern) og Dalslia (jern). DMF kan ikke se at det er vurdert konsekvenser for forekomstområdene.

Om naturmangfold

- Statsforvalteren i Innlandet har en rekke faglige kommentarer til utredning av naturmangfold
- Statsforvalteren i Viken mener at planbestemmelser med krav til å ivareta naturmangfoldverdier ved plassering av vei i terreng og bruløsning også bør gjelde FN-kryssingen av Vorma
- Statsforvalteren i Viken ber om hensynssone naturmangfold for Sagstuåa i plankartet for CN. For FN savnes hensynssone for kryssing av Vorma (H710_8). Det stilles spørsmål ved hensynssone H710_8 for kryssing av Vorma i plankartet for planalternativ AH.
- Viken fylkeskommune er opptatt av at hjorteviltartenes trekkruter ivaretas.
- Viken fylkeskommune savner vurdering av påvirkning for regionale friluftsliv- og naturområder og forutsetter at eventuelle avbøtende tiltak innarbeides i planen

Kulturarv

- Viken fylkeskommune har en rekke faglige råd til kulturarv-temaet

Vannmiljø

- Statsforvalteren i Innlandet fraråder ut fra vassdragshensyn valg av planalternativ AH som krysser Glomma.
- Statsforvalteren i Viken opplyser at CN kan berøre grunnforurensningslokaliteter og at det bør vurderes hensynssone/bestemmelser.
- Innlandet fylkeskommune foreslår at planbestemmelse 1.5.1 *Vassdrag*, suppleres med: «*Økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag skal som et minimum opprettholdes på samme nivå som før anleggsstart for ny E16*».

Om klimagassutslipp

- Statsforvalteren i Innlandet savner omtale av effekt på klimagassutslipp i omtale av planalternativ i planbeskrivelsen, og anbefaler at tiltak for å redusere klimagassutslipp innarbeides som en tydeligere prioritering i planbestemmelsene
- Statsforvalteren i Viken forventer at tiltak for klimagassreduksjon beskrevet i klimabudsjettet følges opp og anbefaler å legge inn planbestemmelser i kommunedelplanen som stiller krav til valg av klimavennlige løsninger og metoder.

Om ROS

- Statsforvalteren i Innlandet har konkrete innspill til ROS-analysen
- Statsforvalteren i Viken forutsetter at ROS-analysen beskriver hvor og hvordan risikoreduserende tiltak skal følges opp videre, i kommunedelplanen, reguleringsplanen eller i anleggsgjennomføringen. Det vises til enkelte feil i rapporten.

4.5.2 Forventninger til neste planfase

Forventning om konsekvensutredning

- Statsforvalteren i Innlandet forutsetter at det gjennomføres konsekvensutredning på reguleringsplannivå

Hensyn til dyrka mark og skog og naturmangfold

- Statsforvalteren i Innlandet forutsetter at hensyn til skogbruket ivaretas i neste planfase (sikre drift og framtidige behov)
- Statsforvalteren i Viken forventer at det i reguleringsplan blir grundig vurdert hvilken veinormal en skal bruke, og at hensyn til spesielt naturmangfold og jordvern blir en del av den vurderingen.
- Statsforvalteren i Viken forutsetter at det på neste plannivå planlegges avbøtende og kompenserende tiltak for å sikre tilgjengelighet til jord- og skogareal, og slike krav til reguleringsplanen må også framgå av bestemmelser til KDP.
- Viken fylkeskommune mener det i videre planlegging av ny vei bør søkes å bevare mest mulig dyrka mark
- Viken fylkeskommune er opptatt av at hjorteviltartenes trekkruter ivaretas

Hensyn til miljøverdier i vassdrag

- NVE forventer at man velger korridor der utbygging lar seg gjennomføre uten for stor usikkerhet rundt konsekvenser for miljøverdier i vassdrag (henviser til samordning i vannressurslovens § 20)
- Viken fylkeskommune er opptatt av at når detaljer om veilinjens plassering og utforming av løsninger foreligger, må det utredes videre hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene.

Hensyn til kulturminner

- Innlandet fylkeskommune - I den videre planprosessen bør det tas særlige hensyn til Spigset gardsteglverk, Wingerske kongevei, og kulturminner ved Ting-Os. Vil vurdere å fremme innsigelse mot reguleringsplan som ikke ivaretar kulturminnehensynene i tilstrekkelig grad. Ber om at kulturminner synliggjøres og at utbygging av ny E16 ikke går på bekostning av tilgjengelighet og opplevelsesverdier av kulturminner.
- Viken fylkeskommune - I videre planprosess må kulturminner synliggjøres bedre og utbygging av ny E16 må ikke gå på bekostning av tilgjengelighet og opplevelsesverdier av kulturminner

Hensyn til landskapsbilde og opplevelse

- Statsforvalteren i Innlandet forutsetter at videre bearbeiding av trasé gjøres slik at uheldig landskapsvirkning unngås

- Statsforvalteren i Viken mener at dersom planalternativ CN blir valgt og vedtatt som korridor bør det ved kryssing av Glomma velges bruløsninger som tar tilstrekkelig hensyn til landskap og friluftsliv.

Fokus på massebalanse og krav til massehåndtering

- Statsforvalteren i Viken savner anslag over forskjeller i massebalanse, og estimat over behov for anleggs- og riggområder. Bestemmelsene pkt. 1.2.2 Omfang av reguleringsplan og pkt. 3.4 Masseforvaltningsplan må ha mer konkrete krav til massehåndtering.
- Statsforvalteren i Innlandet forutsetter at utredning av massehåndtering ivaretas i neste planfase
- Viken fylkeskommune anbefaler at massebalanse og gjenbruk av overskuddsmasser vektlegges ved valg av trasé og ved utarbeidelse av reguleringsplan

Tiltak mot støy og luftforurensning

- Statsforvalteren i Viken forventer at det ved detaljregulering gjennomføres utredninger og ivaretakelse av støy og luftkvalitet i henhold til nasjonale retningslinjer. Det bør vurderes grundigere bestemmelser om hvordan støy og luftkvalitet skal følges opp i reguleringsarbeidet, og at man ikke bare viser til at T-1442/2021 og T-1520. Blant annet bør det vurderes bestemmelser om oppfølging av støy på sideveisnettet.
- Statsforvalteren i Viken mener at planalternativ CN vil komme nær Årnes, hvor det forventes vekst i antall innbyggere. Forventer at avbøtende tiltak for å minimere støy på bebyggelse, viktige friluftslivsområder og landskap blir fulgt grundig opp, spesielt nær Årnes.

Behov for tiltak på sideveisnettet

- Statens vegvesen mener at antall kryss og kryssplassering burde vært avklart i kommunedelplanen. De ulike traséforslagene vil føre til at lokal- og regionaltrafikken i ulik grad blir flyttet over til nytt trafikksikkert veinett. De tar i denne fasen ikke stilling til notatet om behov for sideveistiltak og mener dette må utredes i reguleringsfasen.
- Statens vegvesen mener at en detaljert utredning av tiltak for gående og syklende må gjennomføres i forbindelse med reguleringsplan da behovene ikke er tilstrekkelig utredet i notatet om sideveistiltak

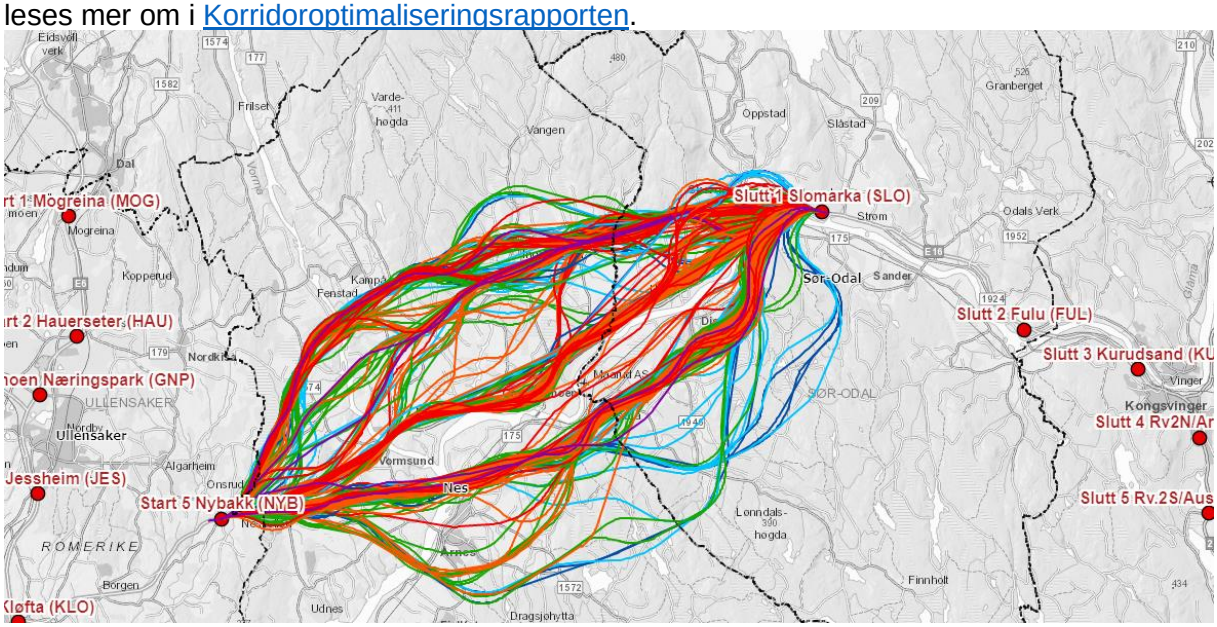
Annet

- Statnett ønsker tidlig dialog når valg av veikorridor er tatt for å avklare hvordan veitiltaket berører de elektriske anleggene. De ber om å være høringspart i det videre planarbeidet

5 Alternative løsninger

Det er flere som har kommet med innspill på alternative traseer til de planalternativene som ble lagt ut på høring vinteren 2022. Blant annet er det kommet inn forslag om alternative traseer, kryssplasseringer, annen veistandard og tunnelløsninger.

Plansamarbeidets kommentar:
I arbeidet med utarbeidelse av kommunedelplan med konsekvensutredning for E16 Kongsvinger-E6 er det vurdert mange veilinjer innenfor varslet planområde. Parallelt med linjesøket ble det utført trafikkberegninger for å kartlegge hvilke alternativer som samlet sett gir mest nytte for trafikantene. De dyreste og lengste linjene ble silt ut tidlig. Gjenværende linjer ble bearbeidet videre av veiplanleggere, og fagutrederne for de ikke-prissatte konsekvensene kom fortløpende med innspill om mulige justeringer av veilinjene etter hvert som kunnskapsgrunnlaget økte. Mer om innledende silingsfase kan leses i *Silingsrapporten*, hvor det også er utarbeidet en Verdianalyse for silingsfasen. Optimalisering av korridorer fra innledende silingsfase og videre siling mot korridorer som har blitt konsekvensutredet kan leses mer om i Korridoroptimaliseringsrapporten.

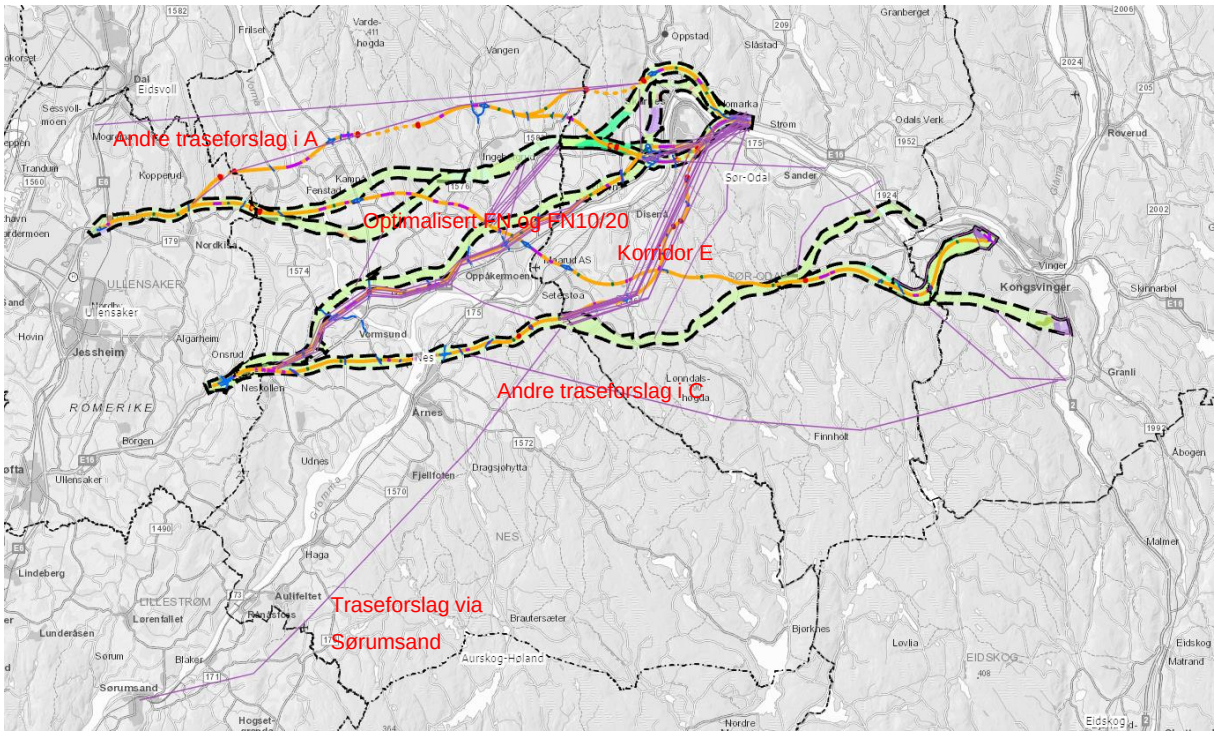


Figur 5-1 Eksempel på søk etter veilinjer mellom Slomarka og Nybakk (Blå lavest kostnad, grønn middels og rød høyest kostnad)

Kun de linjene som kom best ut samfunnsøkonomisk ble tatt med i arbeidet med selve konsekvensutredningen. Med *samfunnsøkonomisk best* menes de som samlet sett er vurdert å komme best ut når det gjelder prissatte og/eller ikke-prissatte konsekvenser, måloppnåelse og andre beslutningsrelevante utredninger. Det er gjennomført konsekvensutredning av 33 alternativ etter anerkjent metodikk beskrevet i Statens vegvesen sin håndbok «V712 Konsekvensanalyser». Styret i det interkommunale plansamarbeidet vedtok 29.april og 21. oktober 2021 hvilke alternativer det skulle utarbeides planforslag for.

Dette kapittelet behandler veilinjer og løsninger som kommer fra innspill som har kommet inn i forbindelse med høring av planforslaget. Noen av disse veilinjene er forkastet i innledende

fase og noen er tatt med videre. Noen av innspillene er mer generelle med tanke på plassering. Innspillene er gruppert slik at forslag som er relativt like hverandre er behandlet samlet. Noen innspill er oppfattet som ytringer. Figuren under viser med lilla streker skjematisk de innspillene som dreier seg om alternative linjer og/eller løsninger som er kommet inn som høringsinnspill vist sammen med planalternativene.



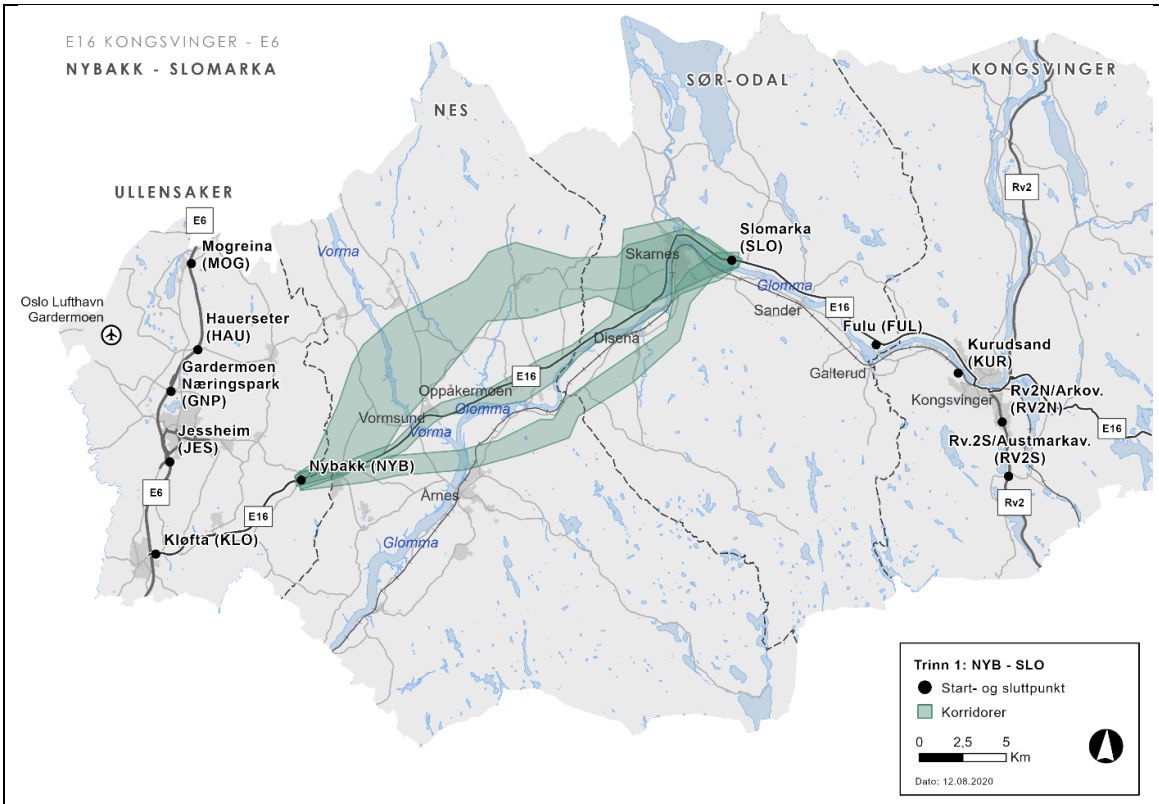
Figur 5-2 Skjematisk framstilling av høringsinnspill som dreier seg om alternative linjer og/eller løsninger.

5.1 Korridor E

Korridor E er en samlebetegnelse for alle forslag som innebærer kryssing av Glomma på omtrent samme sted som korridor C ved Årnes, går på sørsiden av Glomma og har tilknytning til eksisterende E16 på Slomarka.

Høringsinnspill om C korridor med tilknytning til eksisterende E16 mellom Fulu og Slomarka:	
Barrie og Amy Dale	En hittil ikke-utredet korridor som går fra Slobrua via bro over Glomma til Korridor C på sørsiden kan også være en løsning. Dette gir tilkoblingsmuligheter nærmere Skarnes.
Bård Sakkestad	Ønsker at alternativ med trase på østsiden av Glomma, mellom Skarnes og Nes, ble utredet. Da må det bygges kulvert/tunnel gjennom Mohøgda, videre veg i fortrinnsvis skogsterreng østsiden Glomma, og deretter tilknytting CN i Nes. Dersom det ikke blir enighet, bør en i første omgang bygges 4-felts veg mellom Nybakk og Vormsundområdet.
Galterud grenderåd	Kombinasjonsløsning Slomarka – CN Finnholdtvegen. Ny korridor - CN30 (fra Slomarka fram til der korridor CN krysser

	Finnholtvegen.) I forslaget ligger det inne en omlegging av RV24 med nye bru over Oppstadåa. CN40 må forskyves lenger mot vest grunnet jordbruksområder og bebyggelse i Galterud vest (kart i merknaden)
Heiki Smestad	CN/AH: Fra Slobrua videre kryssing av Glomma over på sørsiden, tunnel gjennom Skarnesberget til sør for Damlitjern. Vei videre sør til CN alternativet og bort til Nybakk.
HVAM IL	Ønsker start på Slobrua, videre tvers over Glomma gjennom Skarnesberget, Dalsrudberget, Årbogen, Skøyensaga. Fortsett sør for Eievarden og Folbergåsen og følg trasé C - kryss Glomma sør for Nestangen. Ønsker bru i limtre/tretak med solceller på taket, da blir det ikke støy, støv.
NVE	Mener at en variant av E bør vurderes.
Skarnes IL	Det etterlyses alternativet som går fra Slobrua og i tunnel igjennom "Mangsetberget" videre mot Nes.
Statens vegvesen	Anbefaler at alternativ E vurderes på nytt (skisse).
Richard Jansson	CN med en påkobling fra Skarnes/Nord-Odal.
Rv2 Ullern Grunneierlag	Foreslår justering av C slik at den kobles inn på Slomarka, for positiv effekt for Odals-kommunene, unngår å "splitte" regionen i to korridorer, og gjenbruke Slomarka-Kongsvinger.
Vidar Karlsen	CN: Kryssing av elva flyttes fra Fulu til Slomarka. Kobles videre på CN.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
I de innledende søkene etter korridorer mellom Nybakk og Slomarka formet det seg tre ulike prinsipper for korridorer. En korridor lå nordvest for eksisterende E16, en korridor la seg langs eksisterende E16 og en korridor sørøst for Glomma. Korridor sørøst for Glomma med start eller sluttpunkt på Slomarka er kalt korridor E i utredningene.	



Figur 5-3 Korridor med startpunkt Nybakk og sluttpunkt Slomarka.

Resultatene fra tidlige utredninger viste at korridor E har dårligere netto nytte per budsjettkrone sammenlignet med de beste korridorene. Det er spesielt nytten for trafikantene som blir dårligere med korridor E enn med korridor C da trafikantene fra Kongsvinger og videre øst- og sørover må kjøre lengre. Korridoren har, som korridor C, stort konfliktnivå for miljøverdier ved kryssing sør for elvemøtet ved Nestangen. Korridor E ble vurdert noe bedre for miljøverdier enn korridor A og D (som ikke ble videreført ved innledende siling i september 2021), da den benytter eksisterende vei fra Kløfta til Nybakk og fra Slomarka til Kongsvinger. Siden korridor E ikke var vesentlig bedre enn korridor C for hverken prissatte eller ikke-prissatte konsekvenser ble korridor E ikke anbefalt videre utredet etter silingsfasen og ble derfor ikke tatt med som en del av utredningskorridorene i planprogrammet.

Det er kommet mange høringsinnspill fra privatpersoner og fra Statens vegvesen som ønsker at E korridoren utredes videre. Som en del av oppfølgingen etter høringsperioden blir det gjort nærmere vurderinger av blant annet en løsning innen korridor E. Resultatet av disse vurderingene er forventet ferdig i juni 2022.

5.2 Andre traséforslag i C-korridoren

Høringsinnspill om andre traséforslag i C-korridoren:	
Ivar Sannerud, Onsrud og omegn grendelag og Lars Halvor Stokstad Oserud.	Dersom korridor C mot formodning skulle bli valgt er det viktig at det vurderes en kombinasjon av F og C ved tilknytning i Nybakk da F her er mere skånsom enn det som er vist i korridor C.
Richard Jansson	CN: Unngå flaskehals i Kongsvinger ved å lede trafikk via Rasta- eller Lierkrysset for trafikk videre øst mot Sverige.
Tor Even Bjørnvold	Helst bør hele alternativ C flyttes opp over Finnholt om man allikevel ønsker en ren transportetappe.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
Hvis det er aktuelt å gå videre med planalternativ CN kan det vurderes om planalternativ CN kan tilpasses planalternativ FN31 ved Nybakk-Neskollen. I utgangspunktet er planalternativ CN forsøkt plassert slik at den tar mest mulig hensyn til de ikke-prissatte konsekvensene (miljøverdiene) med størst verdi. I de innledende søkene etter korridorer ble rv. 2 sør for Kongsvinger ved Lierkrysset besluttet silt ut som sluttpunkt fordi netto nytte per budsjettkrone var dårligere sammenlignet med korridorer med sluttpunkt rv. 2 lenger nord, ved Rasta. Reisetiden var 3 minutter lengre fra Nybakk til Lierkrysset sammenlignet med korridorer med sluttpunkt Rasta. I kostnads- og trafikkberegningene er det ikke kommet fram noen fordeler med å legge et kryss ved Lier sammenlignet med Rasta. Den medførte heller ikke vesentlig reduksjon i trafikken på E16 gjennom Kongsvinger. Grunnen til dette er at trafikkstrømmer som i dag kjører mot Slomarka da ble snudd og kjørte til ny påkobling med rv.2 sør for Kongsvinger. For miljøverdier er det knyttet konflikter til begge løsninger. Det var derfor ingen sterke argumenter for å beholde Lier som sluttpunkt. Ca. 20-30% av trafikken som går på E16 gjennom Kongsvinger skal videre på rv. 2 i retning Sverige. Øvrig trafikk er trafikk internt i Kongsvinger eller som skal til rv. 2 nord for Kongsvinger eller langs E16 mot Sverige. Den korridoren som gir mest avlastning av trafikk på E16 gjennom Kongsvinger er CN60 med splitt. Der fordeler trafikken i Kongsvinger seg på to påkoblinger til E16 som fører til redusert trafikk på E16 gjennom Kongsvinger. Det vises til rapport *Korridoroptimalisering*, kap 5.6.5 «Splitt Kurudsand/Rv. 2 Nord».	

5.3 Kombinasjonsalternativer F og A, tilknytning til E16 ved Slomarka

Høringsinnspill om kombinasjonsalternativer F og A, tilknytning til E16 ved Slomarka:	
Aasmund Nordgaard	FN/AH: En kombinasjon av FN/AH fra Skarnes til Nybakk der man legger veien i tunnel under Fallet, Varden etc.
Aksel Engebråten	FN/AH: Hovedsak FN til AH-kryssingen før Skarnes (bak Tronbøl), videre til Sander og kryssing av Glomma ved Sanderbrua.

Bergene Holm AS	En optimal løsning vil være en kombinasjon av AH60/AH90 og FN31, dvs. en trasé sør for Skarnes.
Bjørn Lie mf. i Ullernområdet	FN/AH: Utgangspunkt Nybakk, skråskjæring over Fenstad, inn i nord/vestre del Sør- Odal. Holde linja til kopling på Slobrua.
Harald Verket	Støtter et alternativ som følger A i Sør-Odal og F i Nes, foreslår at et slikt alternativ med 90 km/t utredes.
Ingeborgrud menighet	Håper ny vei kan følge grendedelene.
Innlandet fylkeskommune	Merknad vannmiljø: Gjenbruk av eksisterende firefelts vei vil spare vassdrag for nye inngrep. IFK mener at et alternativ som kombinerer A- og F-korridoren som bruker eksisterende firefelts vei, samt krysser Kampåa, Uåa og Dyståa lengre nord i A- korridoren burde utredes.
Innlandet fylkeskommune	Innsigelse fordi det ikke i tilstrekkelig grad er utredet alternativer som kombinerer A- og F-korridorene. Et slikt kombinasjonsalternativ må utredes.
Kay Henning Kleverud	FN/AH: 1. Utgangspunkt FN til AH, kryssing av Glomma og over elva øst for Skarnes til Slomarka. 2. Alternativt skråskjæring over Fenstad, inn i nord/vestre del Sør- Odal. Holde linja til kopling på Slobrua.
Marianne Mannsåker	Kan ikke se andre muligheter enn en kombinasjon av korridor F og korridor A. Oppfordrer til å tenke mindre rigid på 110 km/t firefelts motorveistandard på denne mellomstrekningen, og heller eksempelvis gå ned til 90 km/t.
Rødt Ullensaker	Mener at ny E16 må kobles til nåværende trasé fra Kongsvinger til Slomarka. Fra Slomarka bør veien følge AH nord for Skarnes, og så bøye av til venstre mot FN og følge FN fram til Nybakk. E16 mellom Skarnes og Nybakk trenger ikke å være firefeltsvei med 110 km/t hele veien.
Roar Dehli	FN/AH: Kombinasjon av FN/AH Slomarka - Nybakk. Kryssing av Glomma i tunnel sør for Skarnes. I framtiden også ny vei fra Skarnes til Minnesund med vei ned til Eidsvoll hvis en kombinasjon av FN/AH.
Statens vegvesen	Parallelt med optimalisering av korridor F mener SVV at det må være mulig å søke alternativer for veg mellom Nybakk og Slomarka, enten i F-korridor, eller kombinasjonsmuligheter som C+E, eller A+ F. SVV anbefaler at E alternativet vurderes på nytt. SVV peker på at det er svært viktig ut ifra trafikksikkerhetshensyn at så mye som mulig av trafikk føres fra lokalveger over til ny trafikksikker og møtefri hovedveg. Et E-alternativ vil gi ny hovedveg både til Årnes og til Skarnes og gjenbruke eksisterende veg mellom Kongsvinger og Slomarka. Viser også til at fv. 24 og E16 er omkjøringsveg ved helstenging av E6.

Steinar Krogsrud	Ny E16 må AH90 kobles til FN ved Ullern, eller gå langs sør-øst siden av Glomma forbi Disenå slik Nye-Veier tidlig foreslo, det vil også være en bra trase for industrien i Sør-Odal.
Trond Pedersen	Sammenkobling av F og A sør for Skarnes.
Øivind Mangerud	FN/AH: Kombinasjon av FN/AH Slomarka - Nybakk. Kryssing av Glomma i tunnel sør for Skarnes.
Øystein Asphjell	Punkt sørvest for Skarnes er eneste mulige kobling for kombinasjonsalternativet FN/AH. Kombinasjoner som gir helt nye korridorer er uheldig, f.eks. å koble F til A vest for Vorma, blant annet fordi det betyr helt nye runder med utredninger.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
Som en del av oppfølgingen etter høringsperioden blir det gjort nærmere vurderinger av en løsning som kombinerer A- og F-korridoren. Resultater av disse vurderingene er forventet ferdig i juni 2022.	

5.4 Andre traseforslag i A-korridoren

Høringsforslag om andre traseforslag i A-korridoren	
Birgit Greni	(Vedr. AH) Trodde hensikten med veien var å korte ned kjøretiden mellom Stockholm og Bergen. Da må man tenke langsiktig, bruk penger på tuneller og legg veien langt nord i bygda. Det å legge veien rundt Gardemoen, med alle rundkjøringene, virker for meg lite gjennomtenkt.
Ingrid Greni	Planalternativ AH bør gå i en trasé enda lenger nord og i større grad i tunnel, for å ta hensyn til dyrket mark, vilt m.m.
Marianne Lund Evensen	Håper derfor at hvis det blir en A-korridor at denne må høyere opp i skogen (AH20) for å ikke ødelegge landbrukseiendommer og turområder, eller at den vil gå nærmere dagens trase i F, slik at den kommer i utkanten av Skogbygda.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
I konsekvensutredningen er det utredet eksempellinjer som går nord for planalternativene i korridor A. Av de 33 alternativene som er konsekvensutredet går alternativ AH10, AH20 og AH30 lengre nord enn AH-alternativene som ligger i planforslaget og som har vært på høring. I disse nordre alternativene er det generelt mer tunneler enn de andre alternativene på grunn av terrenget. Årsaken til at AH10, AH20 og AH30 ikke ble valgt videreført er at de har vesentlig dårligere beregnet samfunnsnytte enn alternativene som er tatt videre i planforslaget. Dette skyldes blant annet at disse alternativene gir dårlig trafikantnytte fordi hoveddelen av trafikken fra E16 skal sørover fra Kløfta mot Oslo. Alternativene utredet nord i A-korridoren er også vurdert å ha stort konfliktpotensial for miljøverdiene.	

5.5 Optimalisert FN og FN10/20

Høringsinnspill om optimalisert FN og FN10/20:

Fortidsminneforeningen	Viser til linjene FN10 og FN20 som var bedre løsninger med hensyn til Ting-Os og ble vurdert som de beste linjene for kulturminneverdier i konsekvensutredningen
Innlandet fylkeskommune	Optimalisert F: IFK vurderer at en optimalisert veilinje innenfor F-korridoren vil bidra med større overføring av trafikk fra dagens E16 mellom Slomarka og Nybakk, sammenlignet med C-alternativet. Dette er viktig for trafikksikkerheten, har betydning for bompengeinntektene, og utnytter eksisterende veikapital mellom Slomarka og Kongsvinger. Samtidig kan det totale arealbeslaget bli mindre enn ny vei i jomfruelig terreng lengre sør.
MDG Nes	FN10/20 bør revurderes for å spare matjord og redusere kostnader til stabilisering av grunnforhold.
Odd Erik Nordli	Gå fra Slomarka, bru over Glomma, videre til Lisset og over Glomma til Ullern og videre til Nybakk.
Terje Martinsen	FN20 vurderes som den beste løsningen for regionen (KU-utredet, men ikke fremmet som planforslag). FN20 sør for Skarnes bør få en lengre tunnel (ca. 2,4 km), for å unngå miljøforstyrrelser på Skarnes.
Tom Hagen	Viser til at han har hørt om et forslag om å koble A og F sammen. Han mener det da er mest logisk å koble de sammen sør for Skarnes der de krysser hverandre fra før for så å bruke FN10 og FN 20 som tar mindre matjord. Han syns ikke noe om å bruke AH gjennom Skogbygda og Fenstad for da blir 2 av våre bygder rasert av en stygg motorvei sammen med eksisterende E16. Det bli enda mer støy og ødeleggende for våre bygder og kommunen.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
FN10 og FN20 ble lagt fram som optimaliserte eksempellinjer innen korridor F i februar 2021. Styret i det interkommunale plansamarbeidet vedtok 29.april 2021 at det skulle konsekvensutredes og utarbeides planforslag for FN30 (senere kalt FN31). Utredningene viser at FN10 og FN20 kommer bedre ut i konsekvensutredningen av samfunnsøkonomi enn planalternativ FN31. Det blir vurdert et kombinasjonsalternativ som baseres delvis på FN10 og delvis på FN31 i Nes kommune, og nordlige AH-varianter i Sør-Odal kommune	

5.6 Forslag om tunnelløsninger

Høringsinnspill med forslag om tunnelløsninger:	
Generelt	
Kim Aastangen	Mener styret må utrede tunnel under Glomma der det bare er utredet bruløsninger. Tilsvarende for utredning av tunnel i nærheten av boliger.
AH	

Kristian Rustad	Planalternativ AH må legges i tunnel gjennom hele traseen (fra Skarnes til Nes grense).
Kim Aastangen	Det bør utredes en tunnel under Glomma der ny E16 skal krysse Glomma sør for Skarnes, og nærmere Skarnes enn der AH-alternativene er plassert.
CN	
Eldrerådet i Kongsvinger	Tidligere var det snakk om å bygge en tunnel fra den siste rundkjøringa før Kongsvinger og ende ut ved Føskesjøen. Det ble hevdet den gang at inn- og utslaget hadde omtrent samme cote høyde. Dette ville spare vei over Bæreia og gjennomgangs trafikken i Kongsvinger.
Eli Anne og Olav Andreas Nyerrød Kvarme	Det største konfliktområdet ved planalternativet, og den største politiske motstanden, handler om kryssingen av Glomma i nærheten av Årnes. En tunell under elva hadde løst dette problemet, og gjort alternativet mer spiselig for politikere og befolkningen. Det forslås at tunell utredes før endelig korridorvalg.
Kim Aastangen	Det bør være en lang miljøtunnel i Kongsvinger. Det er viktig at friluftsområdet ved Bæreia ikke blir forringet.
Sander Grendelag	CN40: Dersom C-korridoren blir valgt, må veien føres i en lang tunnel for å spare de sammenhengende villmarksområdene mellom Sander-Skarnes og Eidskogen.
Sverre Rimstad	For å redusere ulemper i støyberørte områder og unngå varige visuelle preg kan passering av Kongsvingerbanen og Glomma legges i tunell under disse. Jordtunell på begge sider av disse kan også over noe strekning nyttes for å redusere ulemper nær vegen og gi mulighet for redusert beslag av dyrka areal. Dette vil øke aksept for alternativet. Denne løsningen med tillempinger bør være med i beslutningsgrunnlaget for korridorvalg.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Generelt:

Alternativer med tunnel under Glomma er vurdert ved linjesøk i tidlig fase, men viste seg å bli kostbare og svært krevende med tanke på teknisk gjennomførbarhet p.g.a. stor dybde til fjell. Disse alternativene ble derfor forkastet og ikke ført videre til konsekvensutredning.

Tunnel i AH:

I alternativene i AH er det generelt mer tunneler enn de andre alternativene på grunn av terrenget. Flere eller lengre tunneler vil øke kostnadene og gi økte utslipp til miljøet. Dette påvirker kostnader og den samfunnsøkonomiske vurderingen negativt. Tunneler er normalt mye dyrere å drifte og vedlikeholde enn vei i dagen.

Tunnel ved elvekryssinger:
Ved kryssing av elvene i korridorene er det i hovedsak to ulike tunnelprinsipper som kan være aktuelle.

Det ene er løsmassetunnel, som kan bygges grunnere der det er dypt til fjell. Man graver da en «sjakt» fra oversiden, støtter opp med midlertidige vegger (spunt), og bygger tunnelen før man fyller igjen rundt og over. Der tunnelen krysser elver må det først bygges en vanntett vegg (spunt) for byggegropen, denne tømmes så for vann før den graves ut. Tunnelkonstruksjonen bygges som en vanntett konstruksjon. Det fylles så rundt med masser og spunten fjernes slik at vannet igjen kan flyte fritt. Å bygge denne type tunnel er meget kostbart, særlig i den typen grunnforhold man har i dette prosjektet. På grunn av kostnadene vil det ikke være økonomisk gjennomførbart å bygge denne typen tunnel i prosjektet.

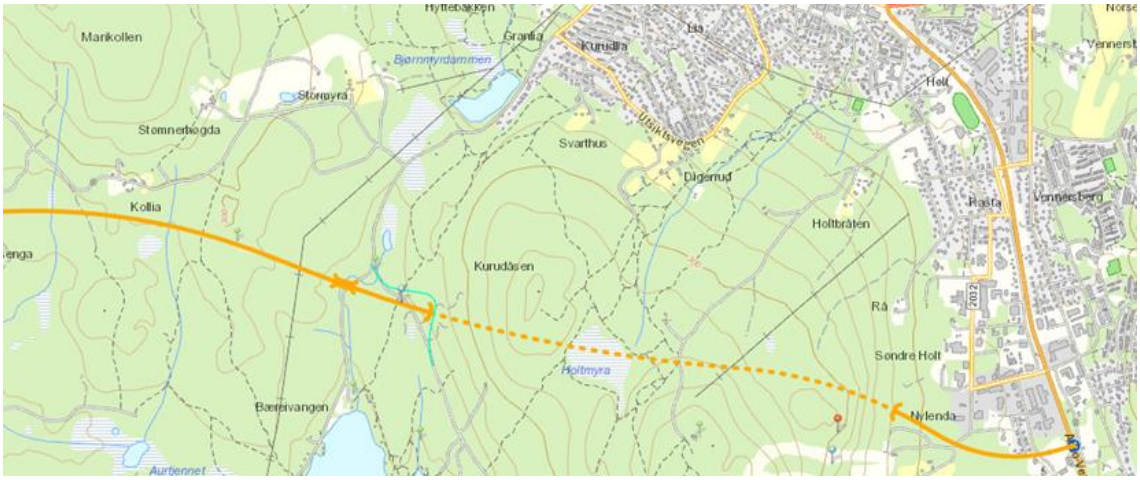
Det andre prinsippet er fjelltunnel. Da må den bygges dypt nok til at man får nok overdekning (tykkelse mellom taket i tunnelen og opp til fjelloverflaten). Behovet avhenger av blant annet fjellkvalitet og om det er vann på overflaten over planlagt tunnel. I områder med god fjellkvalitet legger man vanligvis ti meter overdekning til grunn. For fjelltunneler under vann (både innsjøer og elver) er det på kommunedelplannivå, hvor det ikke er gjort detaljerte undersøkelser av fjelldybde og kvalitet av fjell, satt krav til 50 m bergoverdekning. 10 m bergoverdekning må derfor på dette plannivået sees på som absolutt «best case» og med meget stor usikkerhet.

Ved flere av elvekryssingene i alle korridorer er det relativt dypt til fjell. Hvis man skal anlegge fjelltunnel i korridor C nord for Årnes viser de geotekniske undersøkelsene at det er rundt 70 meter ned til fjell på det dypeste. Høyden fra terrengoverflate ned til veidekkeoverflate blir da omtrent 70+50+7 meter (avstand ned til fjell + overdekning + tunnelprofil), totalt 127 meter. I tillegg stiger terrenget på begge sider fra elva, dette er også en høyde som må overvinnes før man kommer ut i dagen. Tunnelen må også gå under jernbanelinje ca. 500 m øst for Glomma.

Med krav til stigning i tunnel på maks 5 % gir dette en samlet lengde på en tunnel under Glomma på ca. 6,5 km. Store deler av tunnelen vil måtte gå gjennom svært krevende grunnforhold i hver ende for å komme seg ned til fjell. På grunn av kostnadene og de miljømessige belastningene dette vil medføre vil det ikke være økonomisk gjennomførbart å bygge denne typen tunnel i prosjektet.

Selv om prisen per meter bru er høyere enn prisen per meter tunnel, er en bru over Glomma i korridor C mindre kostbar fordi den blir mye kortere. Den vil bli omtrent 600 meter lang.

<u>Tunnel Kurudåsen</u>
Fjelltunnelen som er lagt inn under Kurudåsen og Holtberget for alternativene som går til rv. 2 ved Kongsvinger er ca. 2300 m lang. Den er basert på Statens vegvesen sine krav i N100 og N500 og er en ettløps tunnel med profil T10.5. Tursti og kryssende vei forutsettes da lagt om over tunneltaket. Ny vei går i bru over Bæreiavegen.



Figur 5-4 Eksempellinjen til rv. 2 nord har tunnel på ca. 2300 meter under Kurudåsen og Holteberget.

I rapporten «Korridoroptimalisering» er det vist to andre alternativer med tunell som det er sett på i dette området, men disse er silt ut på grunn av høy kostnad som medførte at netto nytte per budsjettkrone (NNB) ble redusert vesentlig. Disse alternativene er:

Vurdert alternativ i Bæreiaområdet 1:
Tunnelen forlenges til under kryssende vei (Søstervegen, skogsbilvei). Tunnelen vil bli ca. 160 m lengre enn det som er vist for CN60. Dette vil ikke minske påvirkningen på Bæreiaområdet, men omlegging av eksisterende vei og tursti kan unngås. Tunnelpåhugget for opprinnelig eksempellinje er lagt der hvor det er anslått god fjelloverdekning. Ved å dra tunnelportalen før kryssende vei og tursti vil det ikke være tilstrekkelig fjelloverdekning. Det må derfor regnes med at den ekstra lengden vil være i løsmasser. Det vil være mindre kostbart å legge om eksisterende vei og tursti enn å forlenge tunnel med 160 m.

Figur 5-5 Skisse forlenget tunnel til under skogsbilvei

Vurdert alternativ i Bæreiaområdet 2:
Tunnelen forlenges forbi Bæreia (forbi Søstervegen). For å komme forbi Bæreia i tunnel må veien senkes. I henhold til løsmassekart fra NGO er det her i hovedsak tynne morenemasser

over berggrunn. Dybden til fjell er noe usikkert, spesielt i dalsonen hvor eksisterende veier går. I dalsonen hvor ny E16 krysser Bæreiavegen er det i tillegg dårlig fjelloverdekning. Det er her også stor usikkerhet med tanke på kvalitet på berg. Her må det antas et parti på ca. 100 m med løsmassetunnel, samt ekstra tiltak for å sikre fjelltunnelen over en strekning på ca. 500 m.

For å unngå påvirkning på Bæreia er det en strekning på ca. 700 m som må legges i tunnel. Men på grunn av behovet for å senke veien og at terrenget stiger, vil en tunnel her bli ca. 1200 m lenger enn vist for CN60. Det berører et område hvor det basert på løsmassekart er antatt tykk morene. Dette er utfordrende masser, noe som ytterligere øker kostnaden og usikkerheten. Total tunnellengde vil være ca. 3500 m.

Figur 5-6 Skisse forlenget tunnel forbi Bæreia

Lengre tunnel sør for Skarnes:

På grunn av nødvendig høyde for å krysse jernbanen og Glomma vil det ikke være mulig å få til noe vesentlig lengre tunnel sør for Skarnes enn det som f.eks. er vist på eksempellinjen for FN20. Etter høringen har Nye Veier anbefalt å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN.

5.7 Forslag om annen veistandard og mer bruk av eksisterende vei

Høringsinnspill om annen veistandard og mer bruk av eksisterende vei:	
Aina Hellum	Mener det aller beste alternativet er å se på hva man kan gjøre med vegen vi allerede har. Det bør imidlertid utredes alternativer omkring tettstedene Vormsund og Opaker, der vegen bør gå utenfor, og ikke gjennom. Rundkjøringa ved Neskollen ser ut til å være den største proppen i Nes, her kan man kanskje vurdere planfritt kryss. I Vormsund kan innkjøringen til Eurosenteret flyttes ned til rundkjøringen og med miljølokk kan man skape nok plass til å utvide brua. Det er lett å se på kartet at mange av avkjøringene langs dagens vei lett kan slås sammen med andre. Mange boliger og gårdsbruk kan lett knyttes sammen med en kort grusvei, og mange er det allerede.

Bjørn Erik Olstad	Ny E16 bør bruke korridor F eller en tilpasset dagens E16. Lavere fart enn 110, delvis gjenbruk av dagens E16, unngå viktige verdier, gode miljøtiltak, nærhet til viktige steder i kommunene, kryss med tilknytningsveier.
Forum for natur og friluftsliv Akershus	Mener det i tillegg til utredning av firefeltsvei med 110 km/t, bør foretas utredninger av to-trefelts utbygging i 80-90 km/t og at dette må gjøres for alle korridorer. I tillegg må utbedring av dagens veistrekning i 2/3-felt og 80-90 km/t konsekvensutredes. Mener det vil være gunstig for samtlige ikke-prissatte konsekvenser å sette ned hastighet fra 110 til 90 km/t. Det vil også være lettere å gjenbruke dagens motorvei og finne løsninger på strekningen som gjenstår.
Ivar Sannerud	Av de utlagte korridorer må F legges til grunn i den videre prosessen med følgende endringer; - Det må legges til grunn den dimensjonerende standard som er benyttet i de allerede byggede strekninger; 4-feltsveg med bredde 16,5 m og dimensjonerende hastighet 90 km/t. - Det av Sør-Odals ordfører fremlagte forslag om en kombinasjon av F og A korridorene som nevnt i en protokolltilførsel fra ham i IKP styret 11.januar 2022 må utredes og legges ut på høring før endelig vedtak om Kommunedelplan fattes. Det må legges til grunn en 4-feltsveg med bredde 16,5 m og dimensjonerende hastighet 90 km/t.
Liv Tove Thorsen	Foreta en lett utvidelse av nåværende vei mellom Nybakk og Slomarka. Det innebærer å utvide veien noe, oppgradere den med midtdelere for sikkerhetens skyld, lage forbikjøringsfelt der det er behov, øke veiskuldrene så det også blir plass for fotgjengere og syklister, og forbedre kryss slik at farten kan økes til 70 eller 80 km/t. Gjennom Oppaker må veien flyttes.
Naturvernforbundet	Det er en stor svakhet at konsekvensutredningen sammenlikner alternativer med samme type vegstandard, nemlig full utbygging av firefeltsveg for 110 km/t. Naturvernforbundet i Nes mener at det må foretas utredningen av to nye alternativer. Et alternativ som innebærer bygging av 2/3-feltsveg for 90 km/t mellom Nybakk og Slobrua, og et såkalt nullplussalternativ, som innebærer at dagens veg utbedres. Det er ekstra viktig at dette gjøres nå, siden det ikke er gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring tidligere.
Nes SV	Krever utredning av a) veilinjer med veiklasse H2, 2/3 felts vei med 90 km/t b) gjenbruk og oppgradering av dagens trase.
Kim Aastangen	Ny E16 bør utredes som 4-felts grusvei.

Plansamarbeidet sine kommentarer:

Felles for alle varianter

Dagens E16 har to uforenlige funksjoner - som lokalvei med over 200 avkjørsler og kryss, og som europavei - samtidig som veistandarden er for dårlig til å håndtere trafikkmengdene. I tillegg ligger store deler av veien i flomutsatte områder. Dette går utover sikkerheten, fremkommeligheten og alle dem som ferdes, lever og jobber langs dagens vei. Forventet trafikkøkning vil gjøre problemene enda større.

Forventet trafikkutvikling bygger på befolkningsprognosene til Statistisk sentralbyrå. Trafikk på dagens E16 på strekningen fra Kongsvinger til Kløfta er på 8 000 - 13 000 kjøretøy per døgn. Prognose for trafikkmengde i 2050 er 13 000 - 23 000 kjøretøy per døgn. De høye trafikkmengdene gjør det krevende å gjennomføre utbedringer av dagens vei fordi det krever midlertidig trafikkomlegging. Null-alternativet – det å ikke gjøre noe – vil gi en vei som fortsatt ligger flomutsatt og som med forventet trafikkutvikling vil føre til flere ulykker, dårligere fremkommelighet og bremsing av regionens utvikling.

Oppgradere dagens vei (0+)

Oppgradering av dagens vei – eller nullpluss-alternativet – er et tøyelig konsept. Forslagene spenner fra bedre veimerking, til midtdeler, til 2/3-feltsvei, til smal eller full firefelts motorvei, gjennom eller utenom tettstedene. Fellesnevneren er å gjøre forbedringer med utgangspunkt i dagens E16.

Å utbedre dagens vei til en vei som innfrir kravene til sikkerhet og fremkommelighet vil på denne strekningen innebære uforholdsmessig store inngrep. Strekningen har i dag tre smale bruer der større kjøretøy knapt kan møtes (Vormsund og Uvesund i Nes, og Os bru i Sør-Odal.). De fleste variantene av 0+ krever i tillegg at det etableres fysisk midtdeler, enten det beholdes 2-felt eller bygges 2/3-felt eller firefelts vei. Midtdeler krever breddeutvidelser, at kryss og avkjørsler må fjernes og at det må anlegges nye samleveier for å gi ny adkomst til bebyggelsen. Dette innebærer at mange hus må rives og mye matjord og annet areal beslaglegges. Bomiljø spesielt i forhold til støy er vanskelig å ivareta. Det er vanskelig å få til tilstrekkelig støytiltak når bygninger blir liggende så nært veien, da kan det i stedet være en løsning at husene blir innløst.

I tillegg vil anleggsfasen være særlig krevende ved et 0+-alternativ da det vil være behov for omfattende etablering av midlertidige veier for å kunne avvikle den store trafikkmengden som går på dagens vei. De midlertidige veiomleggingene vil føre til inngrep i naturen og påvirke bomiljø i et bredt belte langs eksisterende vei mens byggingen pågår. Det vil derfor være svært krevende å bo i nærheten av anleggsområdet.

Følgekonsekvensene av behov for fjerning og ombygging av kryss og sideveier og etablering av oppsamlingsveier, sykkelfelt og forbikjøringsfelt og langsgående støyskjermingstiltak, innebærer i alle tilfellene så store negative konsekvenser for områdene langs veien og for samfunnsnytten av prosjektet, at det vil få større negative konsekvenser enn å bygge en firefeltsvei i ny trasé.

I starten av prosjektet ble det gjort vurderinger av 0+. Det ble da klart at 0+ ikke ville ha mulighet til å oppfylle målene for prosjektet. Et alternativ Null+ vil fortsatt ligge flomutsatt og vil ikke tilfredsstille veinormalenes krav til europavei/hovedvei med dagens og framtidige trafikkmengder. Beregnede trafikktall for E16 Nybakk - Kongsvinger gir at veien må være en firefeltsvei for å oppnå tilfredsstillende trafikksikkerhet.

0+ med to felt

En ny E16 skal løse utfordringene med sikkerhet som preger strekningen i dag. Skal den nye veien bidra til vekst og utvikling må den i tillegg øke framkommeligheten.
En veistandard som tilsvarer eksisterende E16 mellom Nybakk og Slomarka er uforsvarlig på grunn av de høye trafikkmengdene. Dersom denne beholdes bør det gjøres tiltak for å redusere ulykkene noe. Gjennomføres det bare trafikksikkerhetstiltak, ville det spare liv og ulykker, men reisetiden vil øke.

Aktuelle trafikksikkerhetstiltak kan være:

- Senke hastigheten til 40-50 km/t på flere og lengre strekninger
- Forsterket midtmarkering
- Fartshumper og fotobokser
- Flere busslommer
- Fjerne noen avkjørsler, ca. 50 av de 228
- Bygge manglende gang- og sykkelvei
- Planfrie kryssinger

Dette er tiltak som vil forbedre trafikksikkerheten, men det går på bekostning av det andre viktige målet for veiprosjektet: fremkommeligheten.

0+ med 2/3 felt

Veistandard bestemmes av hvor mange kjøretøy som kommer til å kjøre på veien frem i tid. En 2/3-feltsvei vil ha så store trafikkmengder at det er behov for forbikjøringsfelt på store deler av strekningen, slik at den i praksis vil være en trefeltsvei med bred skulder. Dette er nødvendig for også å ivareta veiens funksjon som beredskapsvei. Det er dermed svært lite å hente på å velge denne standarden fremfor en firefeltsløsning. 2/3-feltsvei vil innebære at det fortsatt vil være et uheldig standardsprang på E16 ved Nybakk og ved Slomarka.

En ny hovedvei innebærer alltid store inngrep. Da er det særlig viktig å gjøre det på en mest mulig bærekraftig måte ved å sørge for at inngrepet gir mest mulig nytte og minst mulig negative konsekvenser for samfunnet.

4-felts grusvei

Grusdekke er kun aktuelt for veier med svært lave trafikkmengder og er ikke en aktuell løsning for en vei med de trafikkmengdene som er på E16.

Lavere veistandard enn firefelt med mulighet for 110 km/t

Det er gjeldende og styrende håndbøker og vegnormaler som ligger til grunn for arbeidet som nå gjøres for E16. I denne planfasen er vegnormalen fulgt og det er tatt høyde for 110

km/t. Denne veiklassen legges til grunn for å sikre tilstrekkelig bredde på korridoren, selv om det i senere arbeid med reguleringsplan kan vise seg aktuelt å bygge et smalere tverrprofil. Verken veistandard eller fartsgrense fastsettes i kommunedelplanen, men fart er en vesentlig faktor når målet er å spare mange mennesker for mye tid. At mange sparer tid gir det største bidraget til nytten av veien. Lavere fart og annen veistandard vil kunne påvirke tallene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men det vil ikke påvirke rangeringen av de alternative korridorene i forhold til hverandre.

Vegnormalen har nå åpnet for en ny standard med smalere firefelt. på strekninger med forventet trafikk på under 20 000 kjøretøy per døgn. Bredden kan reduseres fra totalt 23 meter til 20 meter. En smalere firefelt vil spare arealinngrep samtidig som kravene til trafikksikkerhet og framkommelighet ivaretas.

5.8 Forslag om andre tiltak på veinettet

Høringsinnspill om andre tiltak:	
Finn Martinsen	Konsekvens av CN: Bygges ny bro ved Os-Uvesundet og Vormsund på dagens E16 samt ny påkjørsel fra fv. 24 før Skarnes (skolene) og inn på E16 på grunn av økt trafikk på dagens E16.
Ståle Nordgaard og Kristin Sanderud	For å avlaste fylkesvei 24 ønsker de at ny vei som erstatter fylkesvei 181 over til Eidsvoll utredes og vurderes sammen med dagens planforslag. Ønsker at tunnel igjennom Dalsrudberget utredes sammen med vurdering av anleggelse av ny rett vei over Oppstadåa som effektivt knytter fylkesvei 24 sammen med E16 Slobrua.
Vormsund vel	I F-alternativet er det gitt innspill om at det bør gjøres forbedringer mht tilknytning fra E16 til Årnes. Det må legges til rette for at kjørende fra/til Oslo og Kløfta til/fra Årnes benytter E16 krysset ved Nybakk og deretter bruker Fuglefjellveien fra/til Delerud. Deler av Fuglefjellveien må utbedres. Det må dessuten anlegges rundkjøring ved Delerud og i krysset mellom Fuglefjellveien og Hvamsvegen. Det må legges stor vekt på å unngå at trafikk E16-Årnes blir gående gjennom Vormsund. I tilknytning til E16 prosjektet bør det anlegges sammenhengende gang- og sykkelveg Årnes-Vormsund og Neskollen-Vormsund.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
Det er et grunnleggende prinsipp at de respektive veieierne, Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene, til enhver tid har ansvaret for tilstanden på sine veier. Eventuelle omklassifiseringer vil bli en egen prosess i en senere fase. Innenfor planområdet er det allerede i dag behov for flere trafikksikkerhetstiltak. Selv om det bygges ny E16 vil det fremdeles være behov for trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veinett. Dette gjelder alle alternativer. Kommunene i IKP ser det som viktig å sikre at konsekvenser for eksisterende E16 og tilliggende veinett skal være en del av videre utredninger.	

5.9 Traséforslag via Sørumsand

Kim Aastangen	Foreslår at det utredes en korridor som følger jernbanen og går via Sørumsand og opp til motorveien ved Slomarka. Fordelen er at den vil løpe parallelt med Kongsvingerbanen, slik at innbyggere og bedrifter har et jernbane-alternativ og at trafikantene slipper å kjøre seg fast i kø på E6 sør for Kløfta.
Plansamarbeidet sine kommentarer:	
En korridor mellom Sørumsand og Slomarka eller over Finnholt vil ha mye av de samme konsekvensene som korridor E (Se kap 5.1) eller korridor C. Den vil imidlertid unngå kryssing ved elvemøtet sør for Nestangen og kan dermed ha noe lavere konfliktnivå enn korridor E eller korridor C. Denne korridoren medfører at det er behov for å bygge en betydelig lengre strekning med ny vei og vil dermed bli vesentlig mer kostbar enn øvrige alternativer. En trasé som følger jernbanen vil ikke få noen vesentlig innkorting i reisetid, og gjenbruker ikke eksisterende firefelt mellom Kløfta og Nybakk. Den vil heller ikke bedre kontakten mellom Kongsvinger-regionen og Gardermoen-regionen som forutsatt i målene for prosjektet.	

6 Medvirkning - barn og unges interesser

6.1 Felles ungdomsrådsmøte

Det ble avholdt et felles møte om ny E16 for ungdomsrådene i Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Ullensaker den 9. mars 2022. Kommunenes plankoordineringsgruppe bisto ungdomsrådene med den praktiske gjennomføringen. I møtet deltok også Nye Veier. Ordfører i Nes, Grete Sjøli, ønsket velkommen og deltok innledningsvis. IKP-styret var med digitalt så langt mulig for å lytte til ungdommene.

Det ble gjennomført gruppearbeid hvor deltakerne ble delt inn i grupper på tvers av de fire kommunene. Tema for gruppearbeidet var å diskutere hvordan en ny vei påvirker fremtiden og hvilke miljøverdier ungdommene mente var viktigst. Ungdommene drøftet fordeler og ulemper, og diskuterte også hvordan de kunne lage et høringsinnspill på vegne av ungdomsrådet. De drøftet også om ungdomsrådene måtte være enstemmige i et eventuelt. høringsinnspill. Gruppearbeidene ble oppsummert i plenum, og fagpersoner fra kommunene og Nye Veier svarte avslutningsvis på spørsmål fra ungdommene.

Møtet ble kort oppsummert i styremøtet i IKP 6. april. Naturvern/miljø, trafikksikkerhet, friluftsliv og effektive veier var gjennomgangstema i ungdommenes oppsummering etter gruppearbeidet.

6.2 Høringsinnspill fra ungdomsrådene og foreldres arbeidsutvalg (FAU)

6.2.1 Kongsvinger ungdomsråd

Kongsvinger ungdomsråd (16.3.22)
Ungdomsrådet vil fronte det alternativet som i størst mulig grad gagner barn og unge i Kongsvinger på en positiv måte. De forteller om hvordan Bæreia brukes i utstrakt grad av barn og unge, og ønsker en vei som ikke berører Bæreia. Selv om CN60 vil redusere trafikk og støy gjennom Kongsvinger sentrum, har alternativet en høyere kostnad enn andre alternativ i tillegg til at det berører Bæreia. De oppfatter derfor CN60 som uakseptabelt. Ungdomsrådet stiller seg bak CN40 da den berører naturressurser og friluftsliv i mindre grad. De er bekymret for økt trafikk og økt støy gjennom Kongsvinger, og ønsker at det blir tilrettelagt med støyskjerming gjennom sentrumsområdet. Ungdomsrådet har i tidligere høringsinnspill ment at korridor F er best, men de påpeker at på det tidspunktet var ikke CN40 et alternativ. De var tidligere opptatt av å benytte dagens motorvei mellom Kongsvinger og Sør-Odal. Ungdomsrådet ser at det å bygge en ny vei fra Sør-Odal vil koste nærmiljøet «mye», når man ser på områdene som er verdivurdert knyttet til temaene friluftsliv, kulturarv og naturressurser på Skarnes, og vil dermed være mindre aktuelt fra deres side. De ønsker at områdene som i stor grad benyttes av barn- og unge skal skjermes så godt som mulig. Vil det oppstå situasjoner der dette ikke er mulig, ønsker de at det innføres tiltak slik at barn- og unge (og folk generelt) kan bli minst mulig berørt av en ny vei (eksempelvis støyskjerming).

De er opptatt av at områder som i stor grad brukes av barn og unge skal skjermes så godt som mulig.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Kongsvinger ungdomsråd tas til orientering for det videre planarbeidet. Se ellers tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning og 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø).

6.2.2 Sør-Odal barne- og ungdomsråd

Sør-Odal barne- og ungdomsråd (25.3.22)

- Os-brua er skummel, mange unge vil ikke gå over den. Noe må uansett gjøres med den.
- SIAP. Noe vil bli påvirket, et nytt SIAP vil vi ha nærmere skolen.
- Flest mulig i Sør-Odal må ha nytte av veien.
    - Dyreliv er veldig viktig å ivareta. Med tanke på at vi allerede har ødelagt for veldig mange dyrearter.
- Nord-Odal må også kunne få en vei de kan bruke slik at de ikke bare bruker sideveiene gjennom Sør-Odal.
- Vi vil få vekk trailere fra selve Skarnes, rundt rundkjøring ved ESSO`n.
- Alternativene CN ødelegger veldig mye skog og naturområder. Dette området er veldig lite berørt. Mange jakter i det terrenget og noen bruker det også til å gå turer. Er en attraksjon for oss i Skolen og sykle til området til Disenå. Hvis det blir vei så vil det lyse over veldig mye, dette vil ødelegge for følelsen av å være ordentlig i naturen. Er også veldig negativt for dyrelivet at det er masse lys i skogen.
- Noen vil alltid bruke sideveier. Ønsker økt trafikksikkerhet i Sør-Odal når det kommer ny vei. Fotobokser på sideveiene får å få farten ned. Må ha god standard på sideveiene så de trygt kan brukes av alle. Mange unge kjører moped, derfor viktig at sideveiene funker til det.
- Det er viktig at veien ved Slomarka brukes i den nye veien. For oss i Sør-Odal er det viktig at det ikke brukes mere areal enn man trenger. Det virker dumt å ikke bruke det vi allerede har brukt.
- Dyrka mark eller Skog. Skogen er viktigere enn dyrka mark. De områdene som er uberørt vil vi bevare. Det er viktig at dyrket mark blir erstattet på en måte så vi fortsatt kan lage mat.
- Kombinere A og F slik at vi sparer dyrka marka rundt Ullern. Produksjonen av mat er viktig og vi må passe de områdene som er godt egnet til å dyrke mat. Nye Veier må ha fokus på å finne den beste kombinasjonsløsningen. Gi hjelp så dyrka mark blir mest mulig produktiv.
- Ny vei må ikke påvirke muligheten for at det blir ulykker/katastrofer med kvikkleiren.
- Det er viktig at landskapsbildet blir fint, en bru kan passe inn, men kan også ikke passe inn. Det som lages må passe inn slik at den tilhører stedet. Må ikke bli alt for moderne, se naturlig.
- Vi i Sør-Odal vil komme oss raskt til fremtidens arbeidsmarked utenfor Sør-Odal. Mange vil komme tilbake til Sør-Odal men fortsatt jobbe utenfor kommunen. Billigere å etablere seg i Sør-Odal. Man vil bo billigere i Sør-Odal, men må komme seg fort til jobben på for eksempler på Gardermoen.

Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Sør-Odal barne- og ungdomsråd tas til orientering for det videre planarbeidet. Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.3 Støy- og luftforurensning og 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø).

6.2.3 Ullensaker ungdomsråd

Ullensaker ungdomsråd (23.3.22)
Ullensaker ungdomsråd har diskutert og reflektert angående de ulike E16 planene, og vi har konkludert med følgende høringsuttalelser: NB: Det som ble diskutert ligger på Protokollen fra Ullensaker Ungdomsrådsmøtet 21.03.2022 på Ullensaker kommunens nettsider. Høringsuttalelser til planforslaget for kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6 Flertallet i Ullensaker ungdomsråd mener at CN er det beste alternativet for ny E16 mellom Kongsvinger og E6. Dette begrunnes med at det gir kortest transportstrekning for tungtransport og pendlere via Kongsvinger mot Oslo. Av de ulike CN alternativene, ser Ullensaker ungdomsråd flest fordeler med CN 40. Dette fordi det sparer friluftsområder og badeplass rundt Kongsvinger. Ullensaker ungdomsråd mener også at CN er det alternativet som i størst grad vil bidrar til økt trafikksikkerhet for de som bor langt nåværende E16. Ny vei er generelt viktig for økt trafikksikkerhet. Ullensaker ungdomsråd ser også fordelen ved å gjenbruke den eksisterende delen av E16 mellom Kongsvinger og Slomarka, og mener derfor at FN også kan være et alternativ.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra Ullensaker ungdomsråd tas til orientering for det videre planarbeidet. Se ellers tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap 2.2.

6.2.4 FAU Korsmo barnehage

FAU Korsmo barnehage (16.3.22)
FAU Korsmo barnehage viser til overordnede mål for prosjektet og delmål e3 (begrense påvirkning i svært viktige verdiområder for blant annet friluftsliv/by- og bygdeliv). En motorvei bør ikke bygges i nærheten av barnehagen. Ny E16 her vil forringe barnas oppvekstmiljø. Dette er et område med boliger, helseinstitusjoner, idrettshall og skoler. Barnehagen er utsatt for mye støy, fra dagens E16 og Odal Grus. Trafikkstøy er undervurdert som helseplage. Ønsker at barna skal ha et nærmiljø uten støy og luftforurensning, og ber om at barns oppvekstmiljø og helse ikke går på bekostning av et hensiktsmessig trasévalg for næringslivet. Oppfordrer til å velge en løsning der disse målene ikke kommer i konflikt.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra FAU Korsmo barnehage tas til orientering for det videre planarbeidet.

Se for øvrig tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

6.2.5 FAU Glommasvingen skole

FAU Glommasvingen skole (14.3.22)
FAU Glommasvingen skole er opptatt av gode lærings- og oppvekstvilkår, et nærmiljø uten støy og svevestøv, trygg skolevei, og friluftsområdene og skogen i nærområdet. Valg av E16-trasé må være forenlig med prosjektdelmål e3 (om å begrense påvirkning i svært viktige verdiområder for blant annet friluftsliv/by- og bygdeliv). Dagens trafikksituasjon med E16 gjennom Skarnes er ikke ideell. Barns oppvekstmiljø må ikke gå på bekostning av trasévalg for næringslivet og tungtransporten.
Plansamarbeidet sine kommentarer:
Merknaden fra FAU Glommasvingen skole tas til orientering for det videre planarbeidet. Se ellers tematiske kommentarer i merknadsdokumentets kap. 2.2, blant annet; 2.2.5 Friluftsliv, by- og bygdeliv (nærmiljø) og 2.2.15 Bomiljø og folkehelse.

7 Nye Veiers anbefaling og forslag til endringer av planforslaget

7.1 Anbefaling om videre arbeid

Nye Veiers faglige anbefaling etter gjennomført konsekvensutredning var at planalternativ CN, variant CN40 til Fulu, burde legges til grunn for videre planlegging av ny E16 mellom Kongsvinger og E6. Denne anbefalingen ble gitt i planbeskrivelse til høring (datert 27.1.2022). Den faglige anbefalingen var basert på den samfunnsøkonomiske analysen, vurdering av samfunnssikkerhet, andre beslutningsrelevante analyser og måloppnåelse.

Nye Veier er et statlig eid selskap som har rett til å uttale seg til planforslag som berører riksveier som Nye Veier har ansvaret for. Dersom Nye Veier ønsker å fremme innsigelser til planforslag, kan de be Statens vegvesen om å fremme innsigelsen. I forbindelse med høring av planforslag for ny E16 Kongsvinger-E6, ba Nye Veier Statens vegvesen om å fremme innsigelser til planalternativ AH og FN. Forslaget ble begrunnet i at disse planalternativene er svært konfliktfylte for miljøverdiene og gir mindre nytte for pengene enn det faglig anbefalte alternativet (planalternativ CN, variant CN40).

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse støttet Nye Veiers anmodning om innsigelse til planalternativ AH, og har i innsigelsen til planalternativet begrunnet dette med konflikt med føringer i Nasjonal Transportplan 2022-2033 om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi. Statens vegvesen har videre fremmet innsigelse til planalternativ FN, begrunnet i at alternativet ikke er vist i en optimalisert løsning på lik linje med planalternativ AH og CN. Statens vegvesen har videre etterspurt vurdering av alternativer fra Nybakk til Slomarka som kombinerer A- og F-korridorene, eller C- og E-korridor[4].

Etter høringen opprettholder Nye Veier anbefalingen om å ikke jobbe videre med planalternativ AH og FN, begrunnet i at disse planalternativene er svært konfliktfylte for miljøverdiene og gir mindre nytte for pengene. Medvirkningsprosessen har også ført til at det vurderes to nye alternativer: En kombinasjon av planalternativ AH og planalternativ FN, og en E-korridor nordøstover fra Årnes. Disse vurderingene vil være gjennomført i løpet av juni 2022. Nye Veier vil gjøre en ny vurdering av faglig anbefaling etter at resultatene av tilleggsvurderingene er klare.

Kommunale, regionale og statlige myndigheter har fremmet innsigelser til alle planalternativene som har vært ute på høring. Videre oppfølging og arbeid med å løse innsigelsene vil gjøres gjennom videre dialog mellom kommunene ved det interkommunale plansamarbeidet for E16 Kongsvinger-E6, respektive myndigheter og Nye Veier. Dette arbeidet vil først starte opp når resultatet av tilleggsvurderingene er klare og kommunene har tatt stilling til hvilket alternativ det skal jobbes videre med.

[4] E-korridoren inngikk som en korridor i silingsfasen, men ble silt ut før planprogrammet ble lagt på høring. Korridoren går fra Nybakk og krysser Glomma ved Årnes og går videre nord-øst mot Slomarka.

7.2 Forslag til endringer i planbestemmelsene etter høring

Nye Veier foreslår at følgende punkter i bestemmelsene endres etter høringen (ny tekst markert gult, utgått tekst ~~er streket gjennom~~):

1.2.3 Forbud mot tiltak

Innenfor planområdet er det ikke tillatt med nye tiltak etter pbl. § 1-6 som kan være til hinder for planlegging og utbygging av ny E16 med tilhørende anlegg samt arealer til anleggsgjennomføring. Forbudet gjelder ikke for drift og vedlikehold av jernbane og andre anlegg som behandles etter andre lover.

2.5.3 Faunapassasjer og biologisk mangfold

Reguleringsplanen skal i nødvendig utstrekning avklare tiltak for å redusere, kompensere eller avbøte negative virkninger for biologisk mangfold i anleggsfase og for permanent anlegg.

Det skal bygges tilstrekkelig med faunapassasjer til at ny E16 ikke blir en betydelig barriere for trekk av viltlevende dyreliv. De viktigste områdene for faunapassasjer er vist i plankartet, aktuelle øvrige passasjer plasseres i forbindelse med reguleringsplanen. ~~Oppdatert kunnskap fra detaljkartlegging av dyrelivet i planområdet skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer og tilliggende terreng for å sikre deres funksjon.~~

1.5.4 Dyrka mark

Omdisponering av dyrka mark skal unngås så langt som mulig. Dyrka mark skal tas vare på og utnyttes til kompenserende tiltak.

Reguleringsplanen skal i nødvendig utstrekning avklare tiltak for å redusere, kompensere eller avbøte negative virkninger for dyrka mark i anleggsfase og for permanent anlegg. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det utarbeides en disponeringsplan for matjorda som flyttes varig eller midlertidig.

Ved inngrep skal matjorda tas vare på slik at den kan disponeres til jordbruksformål, og på en slik måte at det ikke fører til spredning av fremmede arter eller plantesykdommer.

1.5.6 Klimagassutslipp

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det i løsningsvalg legges vekt på tiltak for å redusere klimagassutslipp.

2.5 Naturmangfold (H710_5)

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det ~~tilstrebes~~ etableres løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder.

3.1 Miljøprogram

Det skal utarbeides et miljøprogram, jf. NS 3466, ved utarbeidelse av reguleringsplan. Avbøtende tiltak for naturmiljø, forurensning og ressursbruk, herunder landbruk, skal beskrives i miljøprogrammet. Miljøprogrammet skal danne utgangspunkt for miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

3.3 Tiltak for å redusere tap av jordbruksareal

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det utredes og beskrives ulike tiltak for å redusere tap av jordbruksareal som følge av utbygging og anleggsgjennomføring. Utredning skal omfatte tiltak for å unngå, skaderedusere og kompensere.

3.4 Masseforvaltningsplan

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det utarbeides en masseforvaltningsplan. I planen skal det synliggjøres volum av ulike typer masser som skal håndteres, behov for transport og bruk av masser i anlegget, hvordan overskuddsmasser kan gjenbrukes og arealer for permanent og midlertidig lagring. Planen skal også omfatte forurensede masser.

3.7 Trafikale virkninger for lokalveinettet

Trafikale virkninger ~~for~~ og trafikksikkerhetstiltak på lokalveinettet knyttet til ny E16 skal utredes i forbindelse med reguleringsplan. Vurderingene skal omfatte anleggsperiode, permanent situasjon og eventuell rekkefølge i gjennomføringen. I utredningene skal det også inngå en vurdering av behov for omklassifisering av avlastet veinett som følge av ny E16.

Behov for tiltak på lokalveinettet som følger av en ny E16 skal avklares med kommunene og inngå som en del av reguleringsplanen.

7.3 Forslag til endringer i plankartene etter høring

Nye Veier foreslår at følgende endres i plankartene etter høringen:

- Variant CN40 innsnevres ved Fulu slik at automatisk fredet gravfelt med id 89833 legges utenfor korridoren.
- Båndleggingssone H710_5 (Naturmangfold) legges inn ved Sagstuåa.
- Planalternativ CN – kryss ved Åkroken, båndleggingssone H710_1 tas ut (Kryss med fv. 1944 Åkrokvegen og fv. 1946 Finnholtvegen, ved Åkroken sør for Disenå i Sør-Odal kommune)

8 Vedlegg

Vedlegg 1: Liste over innsendte merknader til høring og offentlig ettersyn av planforslag