



Sør-Odal kommune  
Øgardsvegen 2  
2100 SKARNES  
Att. Turid Nabben Veiby

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Gunhild Haugum, 62 55 11 91

## Uttalelse til høring - Interkommunal kommunedelplan for E16 Kongsvinger til E6

### Sammendrag

Styret i det interkommunale plansamarbeidet har vedtatt å legge forslag til kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6 ut til høring. Planforslaget er utarbeidet av Nye Veier i samarbeid med de fire kommunene som er berørt av veiprojektet, Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Ullensaker.

Dagens veistrekning mellom Kongsvinger og E6 er ca. 60 km. Deler av strekningen er allerede utbygd, Kløfta – Nybakk ble åpnet i 2007 og Slomarka – Kongsvinger i 2014. Ansvaret for planlegging og utbygging av resten av veistrekningen ble overført til Nye Veier i 2019.

Forslag til kommunedelplan legges ut i tre hovedkorridorer, men totalt 10 ulike planforslag. Nye Veier anbefaler ut fra en samlet vurdering at alternativ CN40 legges til grunn for videre planlegging av ny E16.

Statsforvalteren har vurdert planforslagene med tilhørende plandokumenter. En utbygging av E16 berører nasjonale og viktige regionale interesser innenfor våre fagområder i svært stor grad. Konsekvensutredningene er omfattende og gir et godt bilde av viktige verdier innenfor planområdet.

Samtidig gir planforslagene, med båndlegging av brede korridorer for videre detaljplanlegging, begrenset mulighet for å vurdere de reelle virkningene av ny veitrase. Linjevalg, utforming av tiltak, tilpassinger og avbøtende tiltak, og veistandard vil først bli avklart i reguleringsfasen. Det er knyttet stor usikkerhet til de reelle virkningene av framtidig utbygging, og Statsforvalteren finner ikke at plandokumentene gir et godt nok grunnlag til å foreta en rangering mellom ulike alternativ.

Statsforvalteren mener at planbestemmelsene ikke gir et godt nok grunnlag for å sikre viktige hensyn i reguleringsfasen. Vi har derfor stilt konkrete krav til endringer i planbestemmelsene.



# 1 Generelle merknader

## 1.1 Prosess

Statsforvalteren mener det er lagt godt til rette for medvirkning/informasjon til statlige og regionale etater. Det ble gjennomført fagmøter i tidlig fase for å diskutere konkrete problemstillinger innenfor ulike fagområder.

Det ble gjennomført en silingsprosess i tidlig planfase, etter foreløpige vurderinger av prissatte og ikke prissatte hensyn. Dette er hensiktsmessig for å redusere antall alternativ, men samtidig er det utfordrende når siling av alternativ kommer i en så tidlig fase at reelle og beslutningsrelevante virkninger ikke er klargjort tilstrekkelig. Dette er også bakgrunnen for at to nye trasealternativ ble tatt inn i planarbeidet i sluttfasen inn mot ferdigstilling av planalternativene (CN40 og FN31).

Vi registrerer også protokolltilførselen fra Sør-Odal kommune i forbindelse med første gangs behandling av planforslaget, der man etterlyser et trasealternativ som er en kombinasjon av korridor A og korridor F. Dette tydeliggjør utfordringene med at siling av korridoralternativ kommer tidlig i planprosessen.

## 1.2 Planbestemmelser

Statsforvalteren har gått gjennom forslaget til planbestemmelser, og kan ikke se at det er formelle feil eller mangler i disse.

Vi mener det bør gjøres en vurdering av om planbestemmelse pkt. 1.2.3 er for streng, da det her vises til pbl § 1-6. Tiltaksbegrepet her er "altomfattende" og bestemmelsen innebærer at det heller ikke tillates tiltak som *ikke* er søknadspliktige. Noen slike mindre tiltak vil neppe påføre Nye Veier utgifter ved utbygging av ny E16 (eksempelvis mindre terrenginngrep). Dette vil også gjelde for flere søknadspliktige tiltak som riving, fasadeendring og bruksendring. Det bør derfor vurderes om bestemmelsen skal omformuleres. Særlig gjelder det hvis det båndlegges for flere varianter innenfor et hovedalternativ.

Faglige innspill knyttet til krav i planbestemmelsene er også vurdert under hvert enkelt fagtema (nasjonale og regionale interesser). Eventuelle anbefalinger eller innsigelser knyttet til planbestemmelsene er her begrunnet ut fra faglige vurderinger, der Statsforvalteren er berørt sektormyndighet.

## 1.3 Plankart

I plankartet er det avsatt areal til hensynssone båndlegging for framtidig planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er ikke avsatt arealformål i plankartet. Arealformål i overordna planer i den enkelte kommune gjelder, så fremt det ikke er motstrid med kommunedelplan for E16.

## 1.4 Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Konsekvensutredningen er utført for å være beslutningsrelevant og tilpasset plannivået for å kunne velge korridor for ny E16. 33 trasealternativ er konsekvensutredet. Det er utarbeidet planforslag for tre hovedkorridorer, med totalt 10 planalternativ.

Konsekvensutredningen gir et godt kunnskapsgrunnlag for vurdering av virkninger for nasjonale, regionale og lokale interesser. Det er imidlertid en stor usikkerhet knyttet til at planforslagene kun båndlegger korridorer – og ikke viser valg av veitrase. Planforslagene gir dermed ikke grunnlag for



konkrete vurderinger av virkninger av veiutbyggingen for viktige hensyn, og dette gjør det svært utfordrende å rangere planalternativene. Statsforvalteren mener at den dokumentasjonen som ligger i konsekvensutredningen gir et faglig godt grunnlag for å kunne tilpasse en framtidig trase *innenfor* den enkelte korridor. Planforslagene og plandokumentene slik de er lagt ut til høring gir imidlertid ikke grunnlag for å ta stilling til framtidig korridor.

Statsforvalteren viser til forskrift om konsekvensutredning § 18, 3. avsnitt. Dette er ytterligere presisert i KDDs veileder til forskrift om konsekvensutredning (2021), pkt. 4.4., 5 avsnitt: *Utredningen må gjøre det klart på et overordnet nivå hvilke negative konsekvenser planen kan få. Det skal også redegjøres for om det er mulig, og i så fall hvordan, man på en akseptabel måte kan unngå de negative virkningene av tiltakene som planen tilrettelegger for. Dersom det ikke er mulig, bør ikke planen åpne for den foreslåtte arealbruken.*

Statsforvalteren mener det er flere mangler ved kunnskapsgrunnlaget og konsekvensutredningen. Vi viser også til våre vurderinger under de enkelte fagområdene. En konsekvensutredning der virkninger for nasjonale hensyn er basert på en eksempellinje plassert midt i en korridor er ikke i tråd med de krav som ligger i forskrift om konsekvensutredning. Vi mener traseene ikke er likeverdig utredet, som igjen gjør at vi ikke er i stand til å velge alternativ ut ifra våre sektorinteresser. Vi risikerer å velge noe som ikke er den optimale traseen, og dette gir grunnlag for **innsigelse** til alle planalternativ, jf. pkt. 6.13.2 i KDDs veileder.

Vi mener også at det er grunnlag for å stille spørsmål ved om et alternativ i FN-korridoren er godt nok vurdert. Ved utredning av FN31 er det tatt utgangspunkt i korridoren som ble utredet av Statens vegvesen. Vi kan ikke se at det er vurdert justeringer eller optimalisering av dette alternativet for å unngå konfliktfylte områder, og mener at dette kan ha bidratt til at dette alternativet kommer særlig dårlig ut for enkelte fagområder.

Statsforvalteren mener at et reelt trasealternativ innenfor F-korridoren ikke er vurdert, og at dette er en vesentlig mangel ved plandokumentene. Dette gjør at det ikke er grunnlag for å kunne sammenligne FN31 med alternativ i A- og C-korridoren. Statsforvalteren viser til våre merknader ved varsel om oppstart og høring av planprogram der vi blant annet forutsatte at: *konsekvensutredningen har et detaljeringsnivå som gjøre at viktige hensyn identifiseres og alle beslutningsrelevante tema må utredes på et nivå som gjør det mulig å rangere ulike alternativ.*

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** på grunn av mangelfull detaljering og utredning av FN31, og forutsetter at det blir gjort en grundigere vurdering av et trasealternativ innenfor F-korridoren, og eventuell mulighet for en kombinasjon av F og A jf. våre merknader under.

Vi mener at det må sees kritisk på valg av veistandard, antall felt og hastighet. Dette er et forhold som har stor innvirkning på arealbeslag og dermed for mange nasjonale hensyn som klimagassutslipp, naturverdier, jordvern, støy og luftforurensing, og hensyn til barn og unge og trafiksikkerhet.

Nye Veiers oppdrag er å planlegge for et alternativ som gir større samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn det planforslaget som i sin tid ble utarbeidet av Statens vegvesen. Det er lagt hovedvekt på beregnet netto nytte pr. budsjettkrone, og dermed prissatte konsekvenser, ved rangering av planalternativene. Her vurderer Nye Veier at forskjellen mellom alternativene er betydelig.

Statsforvalterens rolle er å gjøre en mer helhetlig vurdering av samfunnsnyten. Vår oppgave er å vurdere hvorvidt planforslagene også ivaretar andre nasjonale eller regionale hensyn. Planlegging



etter plan- og bygningsloven skal skje i et helhetlig perspektiv og ivareta en rekke hensyn jf. plan- og bygningsloven § 3-1. Ut fra dette mener vi at Nye Veier i for stor grad legger ensidig vekt på prissatte konsekvenser ved vurdering av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, og ved rangering av korridoralternativ. Statsforvalteren mener det må legges større vekt på regionale virkninger og hensynet til de berørte kommunene.

### 1.5 Krav til konsekvensutredning på reguleringsnivå

Konsekvensutredning av korridorvalg i kommunedelplanen er gjort på et overordnet nivå, og gir ikke en god nok avklaring av virkninger av ny E16 for nasjonale og regionale hensyn innenfor våre fagområder. Statsforvalteren **forutsetter** at det gjennomføres konsekvensutredning i forbindelse med utarbeiding av detaljreguleringsplan.

### 1.6 Bærekraftmålene

Statsforvalteren viser til *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*.

Regjeringen har her slått fast at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

Nye Veier har utarbeidet et notat hvor tema er FNs bærekraftsmål. Her er det gjort en vurdering av bærekraftmålene, og hvordan dette prosjektet innvirker på mulig måloppnåelse for ulike delmål.

E16-prosjektet vil for de aller fleste delmål *ikke* bidra positivt til Norges måloppnåelse. Unntaket er delmål knyttet til sikker infrastruktur og økonomisk utvikling. Ut over dette har prosjektet konsekvenser som svekker måloppnåelsen.

Det er pekt på avbøtende tiltak og tilpassinger i prosjektet som skal bidra til bedre måloppnåelse. Dette skal sikres gjennom krav i reguleringsfasen, og gjennom bruk av CEEQUAL som verktøy for å redusere uheldige virkninger. Statsforvalteren mener at arealbeslag, gjenbruk av allerede utbygd firefelts og (redusert) krav til veistandard er tema som er særlig relevante for å øke bærekraften i veiprojektet.

## 2 Vurdering av nasjonale og regionale interesser

Statsforvalterens rolle i arealforvaltningen er å sørge for at nasjonale interesser innen fagområdene barn og unge, landbruk, miljøvern, helse og samfunnssikkerhet blir ivaretatt. Statsforvalteren skal videre sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldende lovverk.

Planforslaget er forelagt Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, som fagmyndighet for gravplasser. Deres innspill er innarbeidet i vurderingene under.

En kommunedelplan har generelt et detaljeringsnivå tilpasset et overordnet plannivå. I denne saken foreligger det et omfattende utredningsmateriale. Utredningene er gjort med utgangspunkt i korridorer og eksemplelinjer, og det er derfor knyttet stor usikkerhet til de reelle virkningene av et endelig trasevalg. Dette gjelder for flere av de fagområder og nasjonale interesser som ligger innenfor våre ansvarsområder. Justeringer av traseene innenfor den enkelte korridor og valg av veistandard vil ha stor innvirkning på konsekvenser for flere av fagområdene, og denne usikkerheten er så stor at den kan endre rangeringen av korridoralternativene.



De reelle virkningene av utbygging av ny E16 vil en først se ved regulering av tiltaket. Statsforvalteren forutsetter at det i reguleringsplanfasen legges stor vekt på å begrense ulempene gjennom tilpasninger av veiltaket, iverksetting av avbøtende og kompenserende tiltak samt utarbeiding av konkrete miljøoppfølgingsplaner for plan-, anleggs- og driftsfasen. Vi viser til våre merknader under de enkelte fagtema når det gjelder konkrete krav som må innarbeides i planbestemmelsene for å sikre dette. Vi tar også forbehold om at utredninger på reguleringsplannivå kan avdekke virkninger som gir grunnlag for innsigelser knyttet til de fagområder som ligger innenfor vårt ansvarsområde.

## 2.1 Barn og unge

Statsforvalteren understreker viktigheten av å ivareta områder som er viktige for barn og unge, barnehager, skole, idrettsanlegg, leke og oppholdsarealer nært bosted, friluftsliv og rekreasjonsområder.

Statsforvalteren registrerer at det er knyttet usikkerhet til tiltaket i konsekvensutredningen for bomiljø og folkehelse og by og bygdelig. Kunnskapsgrunnlaget framstår mangelfullt og det er usikkerhet knyttet til hvor veilinje legges innenfor korridorane og i hvilken grad tiltaket vil påvirke bomiljøet. Kunnskapsgrunnlaget må inneholde en registrering av kvalitet på stier, turveger, kvalitet og bruk av ferdselsforbindelser, delområder for friluftsliv og rekreasjon og videre undersøkelser av støyforhold.

Vi ser at valg av CN60 gir et stort konfliktpotensial og negative konsekvenser for Kongsvinger, herunder Galterud - Marikollen og Bæreiaområdet med forbindelseslinjer, som er et svært viktig friluftsområde for Kongsvinger by. I tillegg vil dette også gi negative konsekvenser for Mangsethøgda i Sør-Odal. Vi oppfatter at denne korridoren gir størst negative virkninger for plantema folkehelse og barn og unge, og anbefaler ikke denne. CN50 er blant de linjene som påvirker færrest antall boenheter, og berører friluftsområder i mindre grad. Vi oppfatter at denne delstrekningen gir minst negative konsekvenser for tema folkehelse og barn og unge.

Det er identifisert flere behov for tiltak på sidevegsnett, men konkludert med at dette ikke ligger til prosjektet å ivareta. Statsforvalteren forventer at alle trafikanter blir ivaretatt i planforslaget og at det på overordnet plannivå må foreligge et godt nok beslutningsgrunnlag som belyser behov for tiltak på eksisterende E16 og på sideveger. Gående og syklende bør ha et sammenhengende tilbud langs lokalveinetten i det område som berøres av veiutbyggingen. Det er ikke synliggjort hvordan planen skal sikre effektiv fremkommelighet av aktiv transport.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til forslag til kommunedelplan, på grunn av manglende beskrivelse av tiltak på sidevegsnettet for å sikre sammenhengende gang- og sykkelveger. Planforslaget oppfyller ikke de krav som ligger i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging punkt 5 a. (RPR BU). Vi viser også til KDDs veileder *Konsekvensutredninger, Kommuneplanens arealdel (2012)*, kap. 4.2, om behovet for å vurdere virkninger av et utbyggingsforslag som går ut over det aktuelle utbyggingsområdet.

Statsforvalteren **forutsetter** at det innarbeides rekkefølgekrav i planbestemmelsene for å sikre etablering av gang- og sykkelveger både i anleggsfasen og etter endt utbygging. Statsforvalteren forventer tilsvarende at det i reguleringsplan angis en tidsfrist for etablering av gang- og sykkelveger innenfor planområdet.

Det fremgår i bestemmelse 2.2 Friluftsliv og nærmiljø, at det skal tilstrebes løsninger som gir god ivaretagelse av friluftsliv, bo- og nærmiljøkvaliteter og at reguleringsplanen skal legge til rette for å



oppretholde funksjonen til regulerte eller bygde gang-/sykkelveger, turveier, stier og løyper som krysses.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til planforslaget på bakgrunn av manglende bestemmelse og rekkefølgekrav for å sikre avbøtende tiltak. Planforslaget oppfyller ikke kravet i punkt 5 d (RPR BU), *ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.*

Statsforvalteren forventer at det gjennom planbestemmelsene sikres at grønnsstruktur, opparbeidet nærmiljøanlegg, idrettsanlegg og ferdselsforbindelser som forringes eller går tapt, erstattes gjennom etablering av ny grønnsstruktur og nye felles utearealer i nærliggende områder med tilsvarende størrelse og kvalitet. Turveger og stier som blir avskåret av tiltaket må legges om slik at dagens tilbud opprettholdes.

Det må stilles rekkefølge- og utredningskrav til avbøtende/kompenserende tiltak som anses som nødvendig for å gjennomføre vegprosjektet, samt at det må fremgå hvem som har ansvaret for realisering og drift av tiltakene.

## 2.2 Støy og luftkvalitet

Det er utarbeidet konsekvensutredning, og senere også en fagrapport for støy. Fagrapporten gir mer detaljerte vurderinger av de aktuelle planalternativene enn konsekvensutredningen.

Støyberegningene er utført med én eksempellinje per korridor.

Støyberegningene i fagrapporten er gjennomført både for uskjermet og skjermet situasjon. Rapporten beskriver generelle avbøtende tiltak mot støy, samt fordeler og ulemper med de ulike skjermingstiltakene. Ut over å vise til at retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn i detaljplanleggingen, kan vi ikke se at det er satt rekkefølgebestemmelser eller vilkår for skjerming av støy i reguleringsplanen.

I rapporten blir det vist til at endelig plassering av veilinja og aktuelle støytiltak blir avklart i reguleringsplan. Støyrapporten gir kun en pekepinn på hvor mange bygninger som kan komme innenfor rød og gul støysone - med og uten tiltak. Resultatene fra de ulike traséene viser at det er små forskjeller mellom eksempellinjene for hver enkelt korridor og utredningen gir dermed ikke grunnlag for å rangere korridorer.

Støyrapporten drøfter ikke trafikklekkasjer fra ny E16 og dermed framtidig trafikk og støy på eksisterende veinett. Referansesituasjonen viser at det er mange bygninger som ligger både i gul og rød sone i dag. Resttrafikk på dagens E16, og trafikksituasjon på sideveinettet varierer med korridoralternativene, og det er påregnelig med endringer i støysituasjonen her. At støyrapporten ikke har vurderinger knyttet til dette anser vi som en mangel ved planmaterialet.

Vi kan heller ikke se at det foreligger drøfting av støy i anleggsperioden, knyttet til bygging av vei, anleggsveier i dagsonene eller driving av tunneler. Anleggsarbeidene vil bli svært omfattende og mange vil bli berørt i en lang periode. Riggområder, massedeponier og eventuelle knuseverk vil også gi støy til omgivelsene, og disse må plasseres slik at de negative konsekvensene blir minst mulig. Vi forutsetter at dette inngår i en støyutredning i forbindelse med reguleringsarbeidet.

Traseen for alternativ FN ligger ca. 400 meter nord for kirkestedet for Ullern kirkegård i Sør-Odal kommune. Vi forutsetter at gravplassens særegne funksjon ivaretas på en verdig måte, særlig som



sted for gjennomføring av gravferd, sorgbearbeidelse og som minnested. Selv om ingen gravplasser er direkte berørt, jf. punkt 2.11, minner vi likevel om at gravplasser skal skjermes mot støy i samsvar med disse retningslinjene, se § 2 i *gravplassforskriften*. Skjerming mot støy er vesentlig for å ta vare på gravplassenes særegne funksjoner på en god og verdig måte.

### 2.2.1 Luftkvalitet

Som for støy, er utredning om luftkvalitet på et svært overordnet nivå. Også her er eksempellinjer lagt til grunn, og justeringer av endelig veilinje vil innvirke på hvilke områder som blir utsatt for luftforurensing.

Avbøtende tiltak er i liten grad beskrevet ut over det å legge veien slik at færrest mulig blir eksponert, samt at retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplan. I likhet med våre merknader til støy, må også luftkvalitet i bygge- og anleggsfasen ivaretas, samt at endringer på sideveinett må undersøkes i reguleringsfasen.

### 2.2.2 Planbestemmelser

Statsforvalteren mener at hensynet til støy og luftkvalitet ikke er godt nok ivaretatt i planforslaget. Dette gjelder spesielt for varige trafikkendringer på sideveinettet etter E16-utbyggingen. Støy må avklares i reguleringsfasen, i forbindelse med utredning og planlegging av framtidig veilinje.

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** og forutsetter at planbestemmelsene suppleres med krav om utredning av støy og luftkvalitet som følge av trafikkendring på sideveinett i forbindelse med reguleringsplan. Dette kan tas inn i planbestemmelsene pkt. 1.5 eller 1.5.5. Vi forutsetter at det innarbeides rekkefølgekrav i reguleringsplanen som sikrer at støytiltak gjennomføres før ny E16 tas i bruk.

## 2.3 Forurensing

Statsforvalteren mener at manglende spesifisering og detaljering av veilinje innenfor de ulike korridorene, gjør det vanskelig å vurdere de ulike planalternativene opp mot hverandre ut ifra et forurensningsperspektiv. Vi ønsker derfor å gjøre noen *generelle* presiseringer.

I store infrastrukturprosjekter som dette, er det viktig at spørsmål relatert til massehåndtering inkluderes tidlig i planprosessen. Dette bør omfatte en kartlegging av massebehov i eget prosjekt, andre muligheter for gjenvinning og eventuelt behov for annen disponering. Kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, både med tanke på kvalitet og kvantitet, må være godt nok til å kunne vurdere hvilken disponering som er mulig og mest hensiktsmessig. Basert på kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, bør det utarbeides en massehåndteringsplan for utbyggingsprosjektet. Det er også viktig å sørge for at det tidlig i planprosessen settes av tilstrekkelig areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene som ventes å oppstå, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager. Vi forutsetter at dette ivaretas i reguleringsfasen.

Vi gjør oppmerksom på at gjenvinning og annen disponering av ikke-forurenset jord og stein kan føre til forurensing. Da er tillatelse etter forurensningsloven § 11 nødvendig. Statsforvalteren er myndighet for forurensning fra anleggsvirksomhet. Myndigheten knytter seg til forurensning fra selve anleggsvirksomheten, og omfatter ikke permanent disponering av jord- og steinmasser som Miljødirektoratet er myndighet for. Miljødirektoratet kan imidlertid delegere myndighet til Statsforvalteren i den enkelte sak. Statsforvalteren behandler søknader om tillatelse etter



forurensningsloven § 11 til mellomlagring og behandling av masser i forbindelse med anleggsvirksomhet, samt tiltak angående mudring, dumping og utfylling i vann og vassdrag. Grunnlag for å vurdere behov for tillatelse og fordelingen av myndighet mellom Miljødirektoratet og Statsforvalteren er nærmere beskrevet i veiledning M-1243/2018.

I henhold til forurensningsloven § 8 er vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet i utgangspunktet tillatt. Vi anser at potensiell forurensning fra den midlertidige anleggsvirksomheten i store samferdselsprosjekter er så stor og vil pågå over lengre tid slik at det vil kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11. En søknad om tillatelse vil bli behandlet først når godkjent reguleringsplan foreligger.

## 2.4 Samfunnssikkerhet og beredskap

Planmyndighet skal etter krav i plan- og bygningsloven § 4-3 påse at det ved utarbeidelse av planer for utbygging gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Formålet med ROS-analysen er å vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbygging og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Arbeidet med samfunnssikkerhet for kommunedelplan E16 fra Kongsvinger til E6 er dokumentert i rapporten *Kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6. Risiko- og sårbarhetsanalyse*. ROS-analysen vurderer risiko- og sårbarhetsforhold ved de alternative korridorane. ROS-analysen er utarbeidet i tråd med veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017.

Det er i ROS-analysen identifisert mulige uønskede hendelser som er basert på sjekklister, fareidentifikasjonsmøte og faglige vurderinger.

Det er lagt til grunn for risiko- og sårbarhetsanalysen at ny E16 skal etableres over nivå for 200-års flom + ev. sikkerhetsmargin og om nødvendig klimapåslag. I tillegg vil dagens E16 ikke bli berørt og kan derfor fungere som omkjøringsvei ved behov, dette er viktig for å sikre framkommelighet for utrykningskjøretøyer både i flomsituasjoner og ved hendelser på veggen.

Det er redegjort for sårbarheter i området. Det er relativt høy grunnvannstand i deler av planområdet, noe som kan gi redusert dreneringsevne i grunnen/ redusert evne til å håndtere overvann. Det er kvikkleire i deler av området som gir økt risiko for skred, særlig i forbindelse med tiltak i grunnen som ikke er tilstrekkelig utredet på forhånd mht. skredrisiko. Vassdragene Glomma og Vorma har årlig en moderat flom som kan få konsekvenser for omgivelsene og føre til midlertidig svikt i infrastruktur. Deler av strekningen går gjennom store sammenhengende skogsområder hvor det er risiko for skogbrann.

For flere av de uønskede hendelsene er det beskrevet at endelig analyse av risiko og sårbarhet skal avklares i reguleringsplan. Vi legger til grunn at de risikoreduserende tiltakene som er beskrevet blir fulgt opp i kommunedelplanen, reguleringsplanen og i anleggsgjennomføringen for øvrig. Vi **forutsetter** at ROS-analysen beskriver hvor og hvordan tiltakene skal følges opp videre i planarbeidet.

Vi har følgende merknader til ROS-analysen som vi forutsetter blir rettet opp:

- Det henvises til at Statsforvalteren deltok på samling 14.12.20, dette er ikke tilfelle.
- Vi ser i noen hendelser at det er markert *feil fargekode* på de ulike uønskede hendelsene basert på risikovurderingen. Dette fører til feil oppsummering av risiko i kap. 1.





- I tabellen over uønskede hendelser i kapittel 6 mangler beskrivelse av kilder som er anvendt i analysen.

Det er for korridor FN manglende vurdering av risiko ved en bedrift på Disenå som er omfattet av storulykkeforskriften. Vi legger til grunn at denne blir vurdert i ROS-analysen. Dersom det er behov for videre informasjon kan vi kontaktes.

Vi ber om at innspillene blir gjennomgått og ROS-analysen blir kvalitetssikret før planen legges fram til sluttbehandling.

## 2.5 Naturmangfold

Statsforvalteren mener at virkninger av en ny vei for viltartene i området, med tanke på støy, forstyrrelser og forurensning (særlig lysforurensning), samt barrierevirkninger og fragmentering av arters funksjonsområder, ikke kommer tydelig nok frem i temarapporten for naturmangfold. Dette gjelder spesielt innenfor C-korridoren. Ifølge kriteriene for verdivurdering i tabell 3-3 i temarapport for naturmangfold skal blant annet intakte sammenhenger mellom, eller i tilknytning til, større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter, funksjonsområder for truede arter, områder med regional til nasjonal landskapsøkologisk funksjon, vurderes som *høy verdi*.

Likevel viser figurene med verdiområder i for eksempel C-korridoren (figur 5-16 til og med 5-24 i temarapporten for naturmangfold) ingen områder med hverken middels eller høy verdi for slike viltarter. Verdivurderingen for fugl, hjortevilt, småvilt og rovvilt er istedenfor beskrevet kun i tekstlig format, hvor det ikke kommer frem hvilken verdi man har satt på artsgruppen. Noen ganger fremgår det heller ikke hvilket konfliktpotensial veialternativet har for artsgruppen (jf. for eksempel vurderingen av CN50-alternativet på rovvilt i temarapporten side 321).

Det mangler begrunnelse for hvordan man har vurdert at det å skjære av et stort skogområde med flere trua viltarter som for eksempel ulv (CR) og gaupe (EN) i CN50- og CN60-alternativene har fått «middels konfliktpotensial» samlet sett, når man ikke har synliggjort hvilken verdi området har for viltartene. Vi mener at dette ikke er i tråd med verdivurderingstabellen som skal brukes i denne saken, og fremmer derfor **innsigelse** til fagrapporten og verdivurderingene som er gjort for viltarter for korridor CN40, CN50 og CN60. Konsekvensutredningen oppfyller ikke kravene i § 17 i KU-forskriften, noe som gir grunnlag for innsigelse.

I den samlede vurderingen av CN40, CN50 og CN60 heter det at *korridoren krysser store sammenhengende skogarealer med viktige funksjonsområder, og konfliktpotensialet for hjortevilt og rovvilt er stort der inngrepet skaper barrierevirkninger for viltet i tillegg til å medføre tapt areal og forstyrrelseseffekter. Det er imidlertid lettere å finne erstatningshabitater i sammenhengende skogarealer enn i det allerede fragmenterte kulturlandskapet*. Vi stiller spørsmål ved om det er lettere å finne erstatningshabitater i sammenhengende skogområder enn i kulturlandskapet, når mange kulturlandskaps-naturtyper kan etableres av mennesker, husdyr og maskiner, mens store sammenhengende skogområder stadig minker i areal og er vanskelige å erstatte.

Vi gjør også oppmerksom på at det er kommet en ny rødlistevurdering for arter etter at konsekvensutredningen ble ferdigstilt. De fleste av rødlisteartene som nevnes i konsekvensutredningen for naturmangfold har nå fått en strengere rødlistekategori. Dette innebærer at det må tas mer hensyn til disse artene enn først antatt.



### 2.5.1 Vurdering av planalternativene

Alternativene AH40 og AH70 er ikke i konflikt med store naturverdier innenfor Innlandet fylke, forutsatt at Oppstadåa og Dyståa krysses på en måte som ikke forringer naturverdiene der. I tillegg må det etableres velfungerende faunapassasjer for vilt i området. Veialternativene AH50, AH60, AH80 og AH90 krysser Dyståa og Glomma (2 ganger) i Innlandet fylke, men bør ellers kunne optimaliseres til å unngå å berøre viktige naturområder. Også her må det etableres velfungerende faunapassasjer for vilt. Vi anbefaler ikke at man velger korridoralternativ som må krysse Glomma på to plasser, da dette trolig vil føre til negativ påvirkning på Glomma som leveområde for en rekke dyr og planter knyttet til vann, både i og etter anleggsperioden. Alle AH-alternativer er i stor konflikt med naturverdier på andre sida fylkesgrensa. Derfor kan ingen AH-alternativ anbefales når man ser på naturpåvirkningen samlet sett i begge fylkene.

FN31 kan optimaliseres til å unngå å berøre viktig natur i Innlandet. Oppstadåa og Dyståa må krysses forsvarlig for å unngå forringelse av disse, og det må etableres velfungerende faunapassasjer for vilt i området. Dette alternativet er dog i konflikt med store naturverdier på andre sida av fylkesgrensa, og derfor mener vi at FN31-alternativet heller ikke er et optimalt veialternativ med tanke på naturmangfold og naturpåvirkningen samlet sett.

Dersom det etableres fungerende faunapassasjer for vilt og en forsvarlig kryssing av Glomma i veialternativene CN50 og CN60, ser disse ut til å være å foretrekke med tanke på å minimere konflikter knyttet til viktige naturverdier i Innlandet fylke. Det samme gjelder for veialternativet CN40 som kan optimaliseres til å legges utenom de mest verdifulle naturområdene (myr). Ved kryssing av Glomma ved Fulu ser det ut til å være vanskelig å unngå forringelse av flommarkskogen, mudderflatene og sandbankene. Alternativ CN40 anbefales derfor ikke av hensyn til naturmangfold.

Ingen av veialternativene unngår inngrep i områder med nasjonal eller regional verdi for naturmangfold. Det blir derfor viktig på neste plannivå å unngå inngrep som forringer naturverdiene. Dette kan gjøres ved å optimalisere veiens plassering slik at den unngår viktig natur, og dernest ved å sørge for at det blir iverksatt avbøtende tiltak slik at naturens funksjon kan opprettholdes selv om det går en motorvei der.

Avhengig av hvilken type natur tiltaket kommer i konflikt med, vil det være enklere/vanskeligere å utføre avbøtende tiltak for å minimere inngrepet. Det er vanskeligere å gjenskape en myr enn å opprettholde vandringsmuligheter for vilt. Derfor må primærfokus i valget av endelig trasé for motorveien ligge på å unngå irreversibel skade på naturmangfoldet. Her er det naturlig å minne om tiltakshierarkiet i prinsipp 1.2 om økologisk kompensasjon som er vedtatt av regjeringen: *I tråd med tiltakshierarkiet skal utbygger først, etter en nyttekostnadsvurdering, søke å velge et alternativ som unngår negativ påvirkning på naturen, deretter begrense konsekvensene som ikke kan unngås og istandsette direkte effekter i etterkant av utbyggingen. Økologisk kompensasjon er siste utvei for å avbøte tap av natur.*

Statsforvalteren minner om § 23 i forskrift om konsekvensutredninger som lyder:

*Konsekvensutredningen skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen. Beskrivelsen skal omfatte planlagte overvåkningsordninger.*

Denne bestemmelsen er særlig relevant for konsekvensutredningen på reguleringsplannivå. Dette er temaer som er tatt inn i planbestemmelse punkt 3.1 om miljøprogram. Dersom ny motorvei forårsaker irreversibel skade på natur som ikke lar seg avbøte eller restaurere kan dette gi grunnlag for innsigelse til valg av endelig veitrasé på reguleringsplannivå.



### 2.5.2 Planbestemmelser

Statsforvalteren mener at de foreslåtte planbestemmelsene i stor grad sikrer ivaretagelsen av viktige naturtyper og funksjonsområder, men at planbestemmelsen 2.5 knyttet til hensynssone H710\_5 må presiseres til: *det skal etableres løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder* istedenfor *det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder*. Vi fremmer derfor **innsigelse** til nåværende formulering i punkt 2.5 i planbestemmelsene.

Planbestemmelsene om faunapassasjer i punkt 1.5.3 samt i punkt 2.3 knyttet til hensynssone H710\_3 er viktig. Det må fremskaffes bedre kunnskap om viltet i området, også utenfor veikorridorene, slik at faunapassasjene fungerer i praksis. Det er av stor betydning *hvor* og *hvordan* disse passasjene plasseres og utformes, og det må gjøres en vurdering av hva de forskjellige viltartene foretrekker av passasjer. Vegetasjonskledte passasjer over veien ser for eksempel ut til å fungere godt for ulv og gaupe, men dette må som sagt utredes i videre planlegging.

Når det gjelder forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsplanarbeid forutsetter vi at arter og naturtyper skal kartlegges i felt der hvor dette ikke allerede er gjort, i tillegg til at det må fremskaffes bedre kunnskap om viltets bruk av området, jf. ovenfor. Vi har **innsigelse** til at disse temaene ikke er omtalt i punkt 3 i planbestemmelsene, og **forutsetter** at dette tas inn.

Det er viktig at rekkefølgebestemmelsene sikrer at avbøtende tiltak for arter blir gjennomført før veien skjærer av et område, slik at artene på land og i vann ikke blir mer skadelidende enn hva som er akseptabelt. Vi har **innsigelse** til punkt 1.3 om rekkefølgebestemmelser, og **forutsetter** at dette tas inn.

### 2.6 Vannmiljø og vassdrag

Planalternativene påvirker hensynet til vannmiljø og vassdrag i ulik grad. Noen traseer er mer problematisk enn andre, og dette gjelder særlig CN40 som innebærer kryssing av Glomma ved Fulu. Den vil berøre viktige naturtyper knyttet til vassdrag. Det er derfor lite ønskelig at denne korridoren velges.

Innenfor AH-korridoren foreligger det fire ulike traseer forbi Skarnes. To av disse innebærer to kryssinger av Glomma. Bygging av bruer kan innebære både midlertidige og permanente fyllinger ut i vassdraget. Dette er lite ønskelig da det kan ha negativ virkning på flomsituasjoner og kan endre leveområder for ulike fiskearter. Ut fra vassdragshensyn **fraråder** vi derfor at alternativene som innebærer kryssinger av Glomma velges. Skulle man allikevel gå for strekninger som innebærer kryssing av Glomma, er det viktig at det gjennomføres undersøkelser for å kartlegge funksjonsområder for fisk i området som kan bli berørt av veien, både i anleggsfasen og i driftsfasen. På strekningen forbi Skarnes anbefaler vi at den nordligste strekning velges dersom man går for AH-korridoren.

Alle korridorene innebærer kryssing av flere større og mindre vassdrag. Vi forutsetter at alle inngrep som berører vassdrag skal ha en tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Avhengig av hvilke arter som finnes i den enkelte lokalitet, er det Statsforvalteren eller fylkeskommunen som er myndighet her. For at slike tillatelser skal kunne gis, forutsettes det at notatet med funksjonskrav for fisk blir fulgt.

<https://www.statsforvalteren.no/contentassets/16f451fec97645ceb90e2feda1fcdeaf/funksjonskrav-for-fisk-i-bygge--og-inngrepssaker.pdf> .



### 2.6.1 Planbestemmelser

Vi **forutsetter** at det i bestemmelse 1.5.1 vassdrag, tas inn en henvisning til at alle inngrep som berører vassdrag skal ha en tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Tiltak som innebærer mudring, dumping eller utfylling i vassdrag skal i tillegg også ha tillatelse etter forurensningsloven.

## 2.7 Landskap

Konsekvensutredningen for landskap er utarbeidet på et tidlig stadium uten at det er lagt inn eksempellinjer. Vurdering av konfliktgrad avhenger av de ulike landskapstypene i analyseområdet, og hvilken tålegrense og potensial de har for tilpassing av en ny vei.

På grunn av detaljeringsgraden på utredningen er det vanskelig å uttale seg spesifikt til konfliktpotensialet for ny vei. For alle alternativer vil endelig veilinje og avbøtende tiltak få stor betydning for hvordan den nye veien påvirker landskapet. Aktuelle skadereduserende tiltak som er beskrevet i utredningen er av generell karakter. Heller ikke planbestemmelsene angir konkrete tiltak, med unntak av bestemmelser knyttet til hensynsoner ved elvekryssing.

Skadereduserende tiltak og mulige forbedringer vil først bli vurdert i reguleringsplanen.

Statsforvalteren **forutsetter** at justering av endelig veilinje og vurdering av avbøtende tiltak, for å redusere uheldig landskapsvirkning, inngår i detaljreguleringen. Vi **anbefaler** at dette innarbeides i planbestemmelsene kap. 3 om videre reguleringsplanarbeid.

## 2.8 Naturressurser

Verdikartene som er utarbeidet til konsekvensutredningen gir en god beskrivelse av omfang og verdi på jordbruksareal og dyrka jord innenfor korridorene. Dette gir et godt bilde på de svært viktige jordressursene som finnes i planområdet, og er en pekepinn på hvor konfliktfylt en veiutbygging i disse områdene vil være i forhold til nasjonale målsettinger om jordvern og redusert omdisponering av dyrka jord.

Konfliktpotensial for ulike planalternativ er vurdert med utgangspunkt i arealbeslag og i mulig fragmentering av sammenhengende jordbruksområder. Alle planalternativene medfører store beslag av dyrka jord, og for fagtemaet naturressurser viser konsekvensutredningen *stort konfliktpotensial* for alle de korridoralternativene som det er utarbeidet planforslag for.

### 2.8.1 Arealbeslag

For Innlandet fylke isolert sett er det korridor A og F som gir kortest strekning med ny vei, og dermed lavest arealbeslag totalt sett. Korridor C er betydelig lenger, og gir størst totalt arealbeslag. Samtidig er korridor C innenfor kommunene i Innlandet i hovedsak lagt utenom store sammenhengende jordbruksareal.

For A-korridorene er det særlig i området rundt Skarnes at en ny E16 vil beslaglegge dyrka jord. AH 40 og 70 går nord for Skarnes sentrum og beslaglegger store sammenhengende dyrka areal her (Osåsen). I dette området er arealbeslaget beregnet til ca. 290 daa dyrka jord, og det høye tallet skyldes at det er planlagt kryssløsning i dette området. AH 50 og 80 går sør for Skarnes og i dagen sør for Skarnesberget. AH 60 og 90 går sør for Skarnes med tunell gjennom Skarnesberget. For alle disse alternativene er Stormyra og kryssing av Glomma i vest, og areal på begge sider av kryssing av Glomma i øst særlig utfordrende. Her beslaglegges ca. 200 daa dyrka jord. Også her er det planlagte kryssløsninger som beslaglegger store areal. For alle A-alternativene beslaglegges i tillegg dyrka jord ved tilkobling til dagens E16 på Slomarka, og i vest mot fylkesgrensa til Viken. Totalt beslag av dyrka



jord innenfor Innlandets grenser er beregnet til 395 daa for AH 40 og 70, 260 daa for AH 50 og 80, og 300 daa for AH 60 og 90.

C-korridoren beslaglegger dyrka jord der den krysser Finnholtvegen i vest, og i områdene inn mot påkobling til dagens E16 og rv. 2 i øst. CN40 beslaglegger ca. 115 daa, og alternativ CN50 og 60 beslaglegger begge ca. 90 daa dyrka jord.

For FN31 er det også passeringen nord for Skarnes sentrum som er særlig utfordrende. Traseen ligger noe lengre sør enn AH 40 og 70. Arealbeslaget av dyrka jord er her noe mindre enn for AH-alternativene og er beregnet til 165 daa dyrka (Osåsen). Også for FN31 er det planlagt kryssløsning i dette området som gir stort arealbeslag. FN31 beslaglegger også store dyrka areal vestover langs Glomma (95 daa), og dyrka areal ved tilkobling til dagens E16 ved Slomarka. Totalt beslag for FN31 innenfor Innlandet er ca. 365 daa.

Planalternativene beslaglegger store dyrka areal også innenfor kommunene i Viken fylke. Det totale arealbeslaget av dyrka jord for hele planområdet (alle fire kommuner) er beregnet til:

Korridor AH	Korridor CN	Korridor FN
AH40 – 1275 daa dyrka og 45 dyrkbar	CN40 – 1095 daa dyrka jord	FN31 – 1570 daa dyrka
AH50 – 1140 daa dyrka og 35 daa dyrkbar	CN50 – 1070 daa dyrka	
AH60 – 1180 daa dyrka og 35 daa dyrkbar	CN60 – 1070 daa dyrka	
AH70 – 1305 daa dyrka og 45 daa dyrkbar		
AH80 – 1170 daa dyrka og 35 daa dyrkbar		
AH90 – 1210 daa dyrka og 35 daa dyrkbar		

### 2.8.2 Usikkerhet og skadereduserende tiltak

Det er knyttet stor usikkerhet til beregning av arealbeslag:

- Eksempellinje midt i den enkelte korridor er lagt til grunn for beregninger, og justering av disse vil påvirke beslag av dyrka jord.
- Veistandard er ikke avklart. Dersom en lavere veistandard enn H3 legges til grunn for reguleringen vil bredden og kurvatur på veianlegget endres og arealbeslag reduseres.
- Arealbeslag i anleggsperioden er ikke vurdert. Dette omfatter anleggsområder og -veier, og behov for, og plassering av, midlertidige og permanente massedeponi.
- Utbygging av ny E16-trase vil medføre behov for tiltak på sideveinett. Arealbeslag som følge av tiltak på sideveinett er ikke beskrevet eller tatt inn i arealberegningene.

Dette er faktorer som vil kunne gi dels store utslag på det endelige arealbeslaget som følge av E16-prosjektet.

Skadereduserende tiltak er kun kort beskrevet i fagrapporten. Her omtales sikring og gjenbruk av matjord, krav til tiltak anleggsperioden og krav til plassering av deponiområder og riggområder. Kompenserende tiltak som erstatningsareal, oppdyrking av deponiområder m.m. er ikke vurdert. Skadereduserende og avbøtende tiltak knyttet til jordbruksarealer har også økonomiske virkninger, og vil innvirke på de prissatte konsekvensene av planforslaget. Dette omfatter kostnader ved etablering av under-/overganger, oppdyrking, flytting av jord, reetablering av dyrka jord etter anleggsperioden m.m.

Samlet sett gir disse forholdene stor usikkerhet knyttet til hvilke konsekvenser en framtidig E16 får for verdifulle jordbruksområder, uavhengig av korridorvalg. Dette gjør det utfordrende å vurdere virkningene av planforslagene opp mot *Nasjonal jordvernstrategi*, og i hvor stor grad planforslagene



er i strid med nasjonale føringer om å redusere omdisponeringen av dyrka jord. Det gir videre en stor usikkerhet med tanke på prioritering av planalternativene som er lagt ut til høring.

Statsforvalteren mener det er særlig stor usikkerhet knyttet til vurdering av FN31. Vi viser da til at beregnet arealbeslag i forbindelse med Statens vegvesens regulering av strekningen viste et beslag av dyrka jord som var under halvparten av det som nå er beregnet i konsekvensutredning av kommunedelplanen.

### 2.8.3 Nasjonale målsettinger om jordvern

Det nasjonale jordvernmålet ble innstrammet fra 4000 daa til 3000 daa i 2021 (Prop. 200 S (2020–2021)). I Hurdalsplattformen ligger det signaler om at det er en målsetting for sittende regjering å stramme inn jordvernmålet ytterligere (til 2000 daa). Hensynet til jordvern er også innarbeidet i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. I felles brev fra KDD og LMD datert 23.03.2022 gis det oppdaterte føringer til kommunene om å ivareta jordvernet.

Statsforvalteren mener det er riktig å legge vekt på de delstrekningene av E16 mellom Kongsvinger og E6 som allerede er utbygd. Utbygging av strekningen Kløfta-Nybakk har allerede beslaglagt ca. 240 daa dyrka jord. Tilsvarende tall for strekningen Slomarka-Kongsvinger er ca. 400 daa. Samfunnsnyttens knyttet til omdisponering av dette arealet vil reduseres dersom de allerede utbygde strekningene ikke gjenbrukes.

Statsforvalteren mener at alle planalternativ slik de er beskrevet i plandokumentene til høring er i strid med målsettinger i Nasjonale jordvernstrategi, noe som kan gi grunnlag for innsigelse jf. pbl § 5-4. En innsigelse skal vurderes opp mot samfunnsmessig nytte av tiltaket, mulighet for alternative løsninger og avbøtende tiltak, og en samlet vurdering av fordeler og ulemper, jf. *T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.

Statsforvalteren mener at utredning av virkninger av de ulike korridorene ikke er i tråd med kravene i forskrift om konsekvensutredning. Plandokumentene synliggjør ikke hvordan en ny vei skal optimaliseres, eller hvordan man kan redusere uheldige virkninger for blant annet jordvernet. Alternative løsninger og avbøtende tiltak er kort vurdert i planmaterialet. Her er det synliggjort at blant annet justeringer av veitrase og valg av veistandard vil ha stor innvirkning på arealbeslag. En utbygging av ny E16 i *eksempellinjen* slik det er vist i planforslagene vil være i strid med jordvernhensynet og gi grunnlag for innsigelse. Dette gjelder for alle planalternativ. Statsforvalteren mener at konsekvensutredningen ikke tilfredsstillende kravene i KU-forskriften, og fremmer **innsigelse** til alle korridoralternativ på grunn av mangelfull utredning.

Statsforvalteren mener at det er stor usikkerhet knyttet til de faktiske virkningene av veiutbyggingen, og vi finner derfor ikke at det er grunnlag for å anbefale ett av planalternativene foran de andre. Vi tar også forbehold om at trasevalg i reguleringsplan, *uavhengig av korridorvalg*, kan gi grunnlag for innsigelse.

Statsforvalteren viser til at flere av kryssløsningene i plankartet er lagt i særlig konfliktfylte områder i forhold til dyrka jord. Vi fremmer **innsigelse** til kryssløsninger nord for Skarnes sentrum, slik de er vist i alternativ FN31 og AH 40/70, hensynsone H710-1.

Kryssplassering innenfor AH 50/80 og 60/90 vil beslaglegge myrareal (Stormyra) vest for kryssing av Glomma. Plassering av kryssene er svært uheldig med tanke på dyrka jord og inngrep i karbonrike areal. Vi fremmer **innsigelse** til kryssplassering slik det er vist i plankartet, hensynsone H710\_1.



#### 2.8.4 Planbestemmelser

Føringer knyttet til bevaring av dyrka jord i reguleringsplanleggingen er generelle, og sier at omdisponering av dyrka mark *skal unngås så langt som mulig*. Planbestemmelsene slik de er utformet ivaretar i liten grad hensynet til bevaring av dyrka jord, og hensynet til jordbruksdrift og skogbruksdrift i de områdene som blir berørt av nytt veianlegg.

Statsforvalteren anbefaler at landbruk inngår som et eget tema i miljøprogram/miljøoppfølgingsplan for veiprojektet jf. pkt. 3.1 i planbestemmelsene. Vi forventer at miljøprogrammet ivaretar følgende:

- jordbruksdrenering/-vanning
- behov for ferdsel på tvers av veianlegget i forbindelse med jordbruk og skogbruk, og eventuelt behov for makeskifte
- disponering av jordbruksareal i anleggsfasen, og tilbakeføring
- disponering av overskuddsmasser/jordressurser
- kompensasjon gjennom dyrking, også av deponiområder
- vurdering av løsninger som reduserer arealbeslag som støttemurer, skjæringer, støyskjerming m.m.

Statsforvalteren viser til Prop. 200 S (2020–2021), kap 4 Oppdatert jordvernstrategi, pkt. 4.2.11 *Avbøtende og kompenserende tiltak i samferdselsprosjekter*, og forventer at dette blir vektlagt i detaljplanlegging av veiprojektet. Vi forutsetter at planbestemmelsene suppleres med konkrete krav knyttet til reduksjon av arealbeslag og sikring av framtidig jordbruksdrift. Statsforvalteren mener at planbestemmelsene slik de er lagt ut til høring ikke er i tråd med føringer i Nasjonal jordvernstrategi, og fremmer **innsigelse** til forslag til planbestemmelser.

#### 2.9 Skogbruk

Statsforvalteren har ingen merknader til Nye Veiers metode for beregning av kostnader knyttet til beslag av skog til utbyggingsareal. Konsekvensutredning for prissatte konsekvenser er utført etter metode beskrevet i håndbok V-712. Siden beregna resultat ikke er oppgitt hver for seg er metoden vurdert på generelt grunnlag.

Skogen har flere verdier i tillegg til tømmerproduksjon, som jakt, friluft- og utmarksverdier. Disse verdiene kommer ikke fram i beregningen som priser medgått areal, og må tas med i en helhetlig kostnad. Skogarealer som splittes opp, som blir en del av støysoner, utsettes for svevestøv m.m. er forhold som reduserer arealenes attraktivitet og livsmiljøet for arter.

Plandokumentene er lite spesifikke i forhold til massebalanse innenfor linje eller korridor, og behov for midlertidige og permanente massedeponi. Det bør legges vekt på massebalanse ved valg av veilinje. Vi forventer videre at det gis klare bestemmelser for bruk av midlertidige deponi og krav til ferdigstilling og istandsetting av varige massedeponi i skog, slik at minst mulig skogareal går ut av produksjon.

C-korridoren er det alternativet som har størst negative virkninger for skogbruket. Av tre alternative planforslag er CN40 er det alternativet som beslaglegger minst skogsmark. C-korridoren krysser et stort sammenhengende skogområde med generelt god skogproduksjon på det aller meste av arealene, selv om det også er mindre myrarealer og andre markslag. I tillegg til konkret beslag av skogareal er det uheldig at et stort sammenhengende skogareal deles av en ny veitrase. Korridoren vil avskjære skogsveger, vilttrekk og annen områdebruk. Dersom denne korridoren blir valgt, **forutsetter** vi at det gjennom reguleringsplan og rekkefølgebestemmelser sikres at det opprettes kryssinger eller andre løsninger som ivaretar de framtidige behovene for skogbruket.



## 2.10 Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statsforvalteren skal se til at den kommunale planleggingen ivaretar føringer som ligger i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Blant annet skal planlegging av transportsystem bidra til å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Vi har under bærekraft og jordvern kommentert det uheldige ved at Nye veier velger å se bort fra allerede utbygde strekninger. Det endrer forutsetningene for utbyggingen av E16, som var at det skulle skje en etappevis utbygging. Endring i disse forutsetningene gir svært uheldige konsekvenser for lokal- og næringstrafikk og næringsarealer som er lokalisert med bakgrunn i vedtatt trase for E16.

### 2.10.1 Regional utvikling – ringvirkninger for kommunene

Utredningen av lokal og regional utvikling peker særskilt på effektivisering av trafikken fra Sverige og inn mot Gardermoen. Statsforvalteren mener utredningene mangler et tilsvarende fokus på betydningen for utvikling *innad* i regionen.

Vi savner en drøfting av virkninger av CN-korridoren for næringsområdet i Slomarka, som er utpekt som et regionalt næringsområde for Kongsvingerregionen. I CN-alternativene blir næringsområdet koblet fra ny E16, og vil miste dagens nærhet og tilgjengelighet til hovedgjennomfartsåren i regionen. Alternativ innenfor A- og F-korridoren vil sikre en fortsatt god kobling til næringsområdet. Også andre bedrifter og næringsvirksomheter i Nord- og Sør-Odal vil påvirkes av trasevalget. Vi kan ikke se at dette er drøftet i plandokumentene. Videre savner vi vurderinger av hvordan de ulike traseene påvirker trafikken fra Nord-Odal og andre destinasjoner nord for Skarnes. Dette gjelder både for næringstransport, men også Nord-Odal som del av bo- og arbeidsmarkedsregionen. Heller ikke i dokumentet «Trafikale og prissatte konsekvenser» kan vi se at dette har vært tema.

Dersom avstanden til ny E16 blir stor, vil betydningen av Slomarka som utviklingsområde for areal- og transportkrevende næringer svekkes. Dette gir en løsning som ikke bygger opp under en regionalt vedtatt strategi for utvikling av næringsområder. Det vil være påregnelig med et press på utbygging av nye områder som er lettere tilgjengelig fra ny E16, spesielt i tilknytning til avkjørsler og kryssløsninger på den nye veien. Erfaringer fra andre store veiprojekt er at områdene i tilknytning til kryss/avkjøringer fra nye hovedfartsårer er attraktive med tanke på næringsetableringer, og da særlig areal- og transportkrevende næringer. Dette er et tema som ikke problematisert. Mange av kryssløsningene er i tillegg plassert i områder som er særlig konfliktfylte i forhold til jordvern. En utvikling av nye utbyggingsområder som gir økt transportbehov og som bidrar til økt press på verdifulle jordbruksareal er i strid med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

### 2.10.2 Transportvirkning

For tettsteder og boligområder langs dagens E16 vil andelen resttrafikk på dagens E16 ha stor betydning for bokvalitet, utviklingsmuligheter og attraktivitet. Statsforvalteren mener at resttrafikk og utfordringer knyttet til behov for tiltak på dagens E16 og øvrig sideveinett er for lite vektlagt i Nye Veiers anbefaling. Valg av korridor har stor innvirkning på framtidig funksjon til dagens E16 jf. de store forskjellene i resttrafikk. Dette vil også være avgjørende for investeringsbehov, vedlikeholdsbehov, behov for trafikksikkerhetstiltak m.m.

Alle korridoralternativ for ny E16 fanger opp en stor andel av gjennomgangstrafikken, og noe av den lokale trafikken. Resttrafikken på dagens E16 vil hovedsakelig være lokaltrafikk, samt all trafikk til/fra fv. 24 (via Skarnes). C-korridoren gir størst resttrafikk på dagens E16, og tall fra trafikkanalysen og





transportmodellen viser grovt sett at jo kortere avstand det er mellom dagens E16 og ny trase, jo lavere vil resttrafikken på dagens E16 bli. Alternativ innenfor A- og F-korridoren vil avlaste dagens E16 i større grad, og vil gi størst reduksjon i trafikken på dagens E16.

Gjennomgangstrafikk og lange reiser bidrar til mesteparten av beregnet *trafikanntnytte*. Dermed vil CN-alternativene komme vesentlig bedre ut på trafikanntnytte, til tross for at dette er de alternativene som avlaste dagens vei minst og gir størst resttrafikk på dagens E16.

Alle korridoralternativerne oppfyller målene om redusert reisetid. På strekningen Kongsvinger – E6 vil planalternativene innenfor A-korridoren gir en redusert reisetid på 15-16 minutter, og redusert avstand på 6-9 km. Planalternativ innenfor C-korridoren gir redusert reisetid på 14 minutter og redusert avstand på 5 km. For alternativ FN31 er reduksjon i reisetid beregnet til 9 minutt, og redusert avstand til 2 km.

Utbygging av ny E16 vil *ikke* bidra positivt til nasjonale målsettinger om overføring av persontransport fra bil til kollektiv. Det er gjort en vurdering av aktuelle nye bussforbindelser/-tilbud langs de ulike korridorene. Estimert reduksjon av biltrafikk som følge av busstilbud langs ny E16 er *svært moderat*. Innvirkning på persontransport med jernbane er vurdert, og det er konkludert med at en utbygging av ny E16 vil ha en negativ effekt på antall reisende med tog.

Statsforvalteren registrerer at ingen av planforslagene er i tråd med føringer i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* når det gjelder å legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

### 2.10.3 Klimahensyn og klimagassutslipp

Bygging av samferdselsinfrastruktur medfører betydelige klimagassutslipp. Det gjelder både direkte utslipp, indirekte utslipp fra produksjon og transport av materialer, samt utslipp fra arealbruksendringer. Fartsgrense med tilhørende veistandard har betydning for utslipp fra byggefasen, siden dette påvirker materialmengder, transport og maskintimer til å bygge veien. Vi savner en konkret vurdering av dette i utredningene. I tillegg gir de fleste veiprojekter økt trafikk som en følge av bedre tilbud for transport på vei. Det blir derfor viktig å legge til rette for kollektivtransport i reguleringsplanarbeidet.

Det er av stor betydning at dette prosjektet legger stor vekt på å minimalisere alle utslipp av klimagasser. Vi savner omtale av effekten på klimagassutslipp i delkapitlene om virkninger av de ulike alternativene i planbeskrivelsen.

Klimabudsjettet som er utarbeidet i konsekvensvurderingene utgjør en stor del av grunnlaget for å vektlegge de ovennevnte klimahensynene. Det er positivt at det er foretatt en livsløpsvurdering (LCA) fra materialproduksjon, utbygging, drift og vedlikehold, samt at det er beregnet klimagassutslipp fra arealbeslag og transport i drift, for de ulike alternativene. Et av samfunnsmålene for dette planprosjektet er å levere kommunedelplaner som gjør det mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40 % i anleggsfasen og 75 % over 40 år i driftsfasen i forhold til bransjestandard/tradisjonelle løsninger fra 2010. Vi **forutsetter** at dette vil bli gjort uavhengig av korridorvalg, og at klimaeffekt i tillegg veier tungt ved valg av korridor.

Vekting av klimagassreduksjoner i senere konkurranser og kontrakter er sentralt for å nå det nevnte samfunnsmålet, og dialog med markedet bør benyttes for å bidra til å utvikle innovative klimavennlige løsninger. Bruk av klimavennlige, fornybare materialer der det kan brukes, som i bruer



og andre konstruksjoner, er viktig for å redusere klimagassutslipp og vi **anbefaler** at dette innarbeides som en tydeligere prioritering i bestemmelsene til kommuneplanen. Det er også viktig at eventuell avskoging utsettes så lenge som mulig, for å sikre at CO<sub>2</sub>-utslipp ved hogst og tapt CO<sub>2</sub>-opptak ved avskoging blir minst mulig.

Klimabudsjettet for prosjektet viser at det er relativt store forskjeller i totale utslipp av klimagasser mellom korridoralternativene, der alternativ AH50 og CN40 er forventet å gi lavest utslipp. Alternativ CN60 kommer dårligst ut når det gjelder klimagassutslipp, og her er det arealbeslaget (summen av skog og myr) som gir størst utslag.

Det er uheldig at massehåndtering ikke er klargjort i større grad for de ulike alternativene nå, slik at utslipp knyttet til dette også kunne inngått i kunnskapsgrunnlaget. I dette inngår både arealbeslag til deponiområder og transportbehov i anleggsperioden. Vi vil også påpeke at en kan minimalisere utslipp fra beslag av karbonrike areal ved senere valg av veglinje, og ber i den forbindelse om at prosjektet innhenter tilstrekkelig kunnskap om myrdybder dersom det ikke foreligger.

## 2.11 Hensyn til kirker og gravplasser

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark er fagmyndighet for gravplasser. Gravplassene som blir berørt av planforslaget er Ullern kirkegård (Sør-Odal) og Nes kirkegård (Nes). Ingen gravplasser ligger direkte innenfor planområdene, og planforslaget ser i hovedsak ut til å ikke ha vesentlige konsekvenser for gravplassene, men kan bli berørt av støy, jf. punkt 2.2 Støy og luftkvalitet.

Alternativ AH har landskapsmessige konsekvenser for omgivelsene til Ullern kirke og kirkegård, blant annet med kryssingen av Glomma. Alternativet FN vil kunne virke inn på omgivelsene til begge kirkestedene. Avstanden fra de foreslåtte traseene til gravplassene er imidlertid så lang at gravplassene ikke blir direkte berørt. Ut fra hensynet til «inngrep i kulturminneverdier og deres landskapsrom, herunder visuell påvirkning», bør likevel de foreslåtte kulturarvbestemmelsene med hensynssone kulturarv H710\_4, også omfatte de aktuelle områdene ved kirkestedene, særlig i alternativ AH.

### 2.11.1 Planbestemmelser

#### 1.2.2. Omfang av reguleringsplan

Ullern kirkegård: Nærmiljøets tilgang til gravplassen skal beholdes ved at det legges opp til at Ullernveien skal krysse E16 med over- eller undergang («[...] forbindelser (under-/overganger) tilpasses tilstøtende veisystem.»).

Det ser ut til at bestemmelsene i planforslaget kan ivareta nærmiljøets behov for tilgang til gravplassene.

#### 2.4. Kulturarv

Vi gjør oppmerksom på at både Ullern kirke og Nes kirke har vernestatus som listeført, se *Rundskriv Q-06/2020 Forvaltning av kirke, gravplass og kirkens omgivelser som kulturminne og kulturmiljø* (Barne- og familiedepartementet og Klima- og Miljødepartementet).

## 3 Kommunenes vurdering av planforslaget

De fire kommunene har fastsatt følgende samfunns mål for veiprojektet:

- E16 videreutvikles som en sentral internasjonal transportkorridor som sikrer effektiv eksport og import.
- E16 videreutvikles som en sikker og effektiv nasjonal stamvei mellom øst og vest.



- E16 skal fremme verdiskaping og attraktivitet i Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger kommune. En ferdig utbygd E16 skal også bidra til å støtte vekstmotoren Gardermoen.
- E16 skal bidra til et integrert og attraktivt felles bo- og arbeidsmarked fra Oslo/Gardermoregionen i vest til Kongsvingerregionen i øst.
- E16 skal skape et transportsystem som gir mulighet for et mest samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt gjennom økt trafiksikkerhet, minst mulig klimagassutslipp, innsparinger i reisetid og kostnadseffektive løsninger.

Vedtak om utlegging av planforslag til høring var enstemmig, med unntak av alle planalternativ innenfor korridor AH, som ble vedtatt mot Ullensaker kommunes stemme.

Protokolltilførsel fra Ullensaker kommune sier at de vil motsette seg alle korridorer som erstatter allerede utbygd strekning mellom Kløfta og Nybakk med ny vei gjennom andre deler av kommunen. Ny E16 må kobles på eksisterende trasé på Nybakk.

Protokolltilførsel fra Sør-Odal sier at anbefalt løsning CN40 vil legge beslag på store, nye, uberørte områder i Sør-Odal kommune, med de ulemper dette medfører. Begge Odalskommunene vil kunne sitte igjen med svært få positive ringvirkninger som følge av ny E16 i C-alternativene slik forslaget er presentert. Det er lagt vekt på:

- Slomarka næringsområde som regionalt satsingsområde for bilbaserte og transportkrevende næringer, med utgangspunkt i allerede utbygd firefelts
- Press på areal ved nye kryssløsninger
- Vekting av reisetidsmålene opp mot gjenbruk, avlastning av dagens vei og kostnadsbilde
- Manglende utredning av tiltak på sideveier
- Forslag om utredning av kombinasjonsløsning A+F

Statsforvalteren mener det vil være positivt å vurdere en alternativ korridor som kombinerer korridor F og korridor A. En tilpasset kombinert korridor vil kunne redusere negative virkninger, knyttet til blant annet konfliktylt arealbeslag og kostnader knyttet til grunnforhold langs Glomma. Samtidig vil dette være et alternativ som i større grad gir positive virkninger for Odalskommunene, og som i større grad avlastar dagens E16. Statsforvalteren **forutsetter** at dette korridoralternativet vurderes nærmere.

Statsforvalteren mener at dette også vil bidra til en optimalisering av alternativ i F-korridoren. Justering eller tilpasning av alternativ FN31 er ikke vurdert av Nye Veier. Dette alternativet baserer seg kun på tidligere korridor lagt til grunn for reguleringsarbeidet som ble avsluttet i 2015.

## 4 Statsforvalterens anbefaling

Utbygging av ny E16 er ikke samfunnsmessig lønnsomt, innenfor noen av de foreslåtte korridorene. Nye Veier har i den samfunnsøkonomiske analysen rangert CN-korridoren som best, og CN40 som det *minst ulønnsomme* alternativet. Dette alternativet rangeres høyere enn de andre CN-alternativene på grunn av høyest netto nytte pr. budsjettkrone, selv om alternativet har større konfliktpotensial knyttet til ikke-prissatte konsekvenser. I henhold til Nye Veiers mandat skal de prioritere sine prosjekt etter *samfunnsøkonomisk lønnsomhet*.

Samfunnsnyttan av veiprojektet må i tillegg vurderes opp mot samfunnsmålene for prosjektet, slik de er vedtatt av kommunene. Samfunnsmålene som kommunene har vedtatt for prosjektet inneholder flere mål i tillegg til netto nytte pr. investert krone. Spesielt samfunnsmål c, med delmål



som skal fremme verdiskaping og attraktivitet i regionen, omfatter tema som har særlig virkning for de som blir direkte berørt av ny E16, og de som er berørt av dagens E16. Dette samfunnsmålet omfatter verdiskaping og ringvirkninger, reduksjon av resttrafikk på dagens E16 og steds kvalitet.

Nye Veier har kun gjort en kvantitativ vurdering av samfunnsmålene. En kvalitativ vurdering av måloppnåelse inngår imidlertid i kommunedirektørens saksframlegg til styret, da planforslaget ble vedtatt lagt ut til høring. Her er det lagt vekt på at de ulike samfunnsmålene ikke nødvendigvis kan tillegges samme vekt, og dermed vurderes kvantitativ. Følgende tema er framhevet som særlig viktig for *kommunenes* vurdering av korridoralternativ:

- Avlastning av dagens E16, resttrafikk
- Behov for tiltak på dagens E16 og sideveier
- Framkommelighet og trafikksikkerhet på lokalveinettet og tilførsel til ny vei

Statsforvalterens oppgave er å vurdere planalternativene opp mot de nasjonale og regionale hensyn vi skal ivareta innenfor våre fagområder: barn og unge, støy, samfunnssikkerhet, naturmangfold, jordvern og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. De nasjonale interessene skal sammenstilles og vektet mot andre viktige samfunnsinteresser.

Vedtak av en korridor gjennom kommunedelplan er først og fremst et valg av prinsipløsning. Korridorene er romslige, og gir mulighet for tilpasning av veilinjer som kan forsterke, og som kan redusere uheldige konsekvenser for nasjonale hensyn. For Statsforvalteren er det viktig å kunne anbefale korridorer som ivaretar våre ansvarsområder best mulig – samtidig som vi unngår å velge *bort* korridorer hvor det er potensiale for å finne veilinjer som gir bedre samfunnsnytte enn det som kommer fram i konsekvensutredningene av eksempellinjer.

Statsforvalteren mener at Nye Veier i for stor grad vektlegger de prissatte konsekvensene av utbyggingsprosjektet. Utbygging av E16 er et prosjekt som har store konsekvenser for kommunene som blir berørt, og det må være en forutsetning at veiprojektet også bidrar til en utvikling som er ønsket, og som har positive ringvirkninger for kommunene. Vi mener derfor at regional utvikling og virkninger for dagens E16 må tillegges vekt.

Våre innsigelser og anbefalinger er oppsummert under:

#### **Innsigelser til utredningsgrunnlag og korridoralternativ:**

- Innsigelse til alle korridoralternativ på grunn av mangelfullt utredningsgrunnlag
- Mangelfull utredning av et tilpasset alternativ innenfor F-korridoren
- Mangelfull vurdering av behov for tiltak på sideveinettet, og hvordan dette påvirker barn og unge, støy og luftforurensing og jordvern spesielt
- Mangler i fagrapport naturmangfold, og verdivurderinger som er gjort for viltarter innenfor korridor CN40, CN50 og CN60.
- Kryssløsninger slik de er vist i plankartet i alle alternativ i AH-korridoren og FN31, nord og vest for Skarnes.

#### **Innsigelser til planbestemmelsene:**

- Pkt. 1.3/1.5.5: 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 ivaretagelse av viktige naturtyper og funksjonsområder



- Pkt. 3: Krav om kartlegging av arter og naturtyper i reguleringsfase

Våre anbefalinger:

Statsforvalteren mener at konsekvensutredningen ikke gir grunnlag for å velge, eller *velge bort*, korridoralternativ. **Dette er en mangel ved plandokumentene som vi mener gir grunnlag for innsigelse til alle planalternativ slik de er lagt ut til høring.** Statsforvalteren mener at planalternativene ikke er konkretisert i den grad det er forventet på kommunedelplannivå. Dette gjør at det ikke er mulig å ta endelig stilling til om planforslagene er i strid med nasjonale hensyn innenfor våre fagområder.

Statsforvalteren fraråder korridorer som innebærer flere kryssinger av Glomma, av hensyn til vassdrag og naturmangfold, dvs. CN40, og AH-alternativene som krysser sør for Skarnes. Vi mener videre det må legges vekt på de store naturverdiene som blir berørt innenfor Viken, for korridor A og F. CN50 og 60 framstår som minst konfliktfylt for naturverdier, men det må samtidig legges vekt på at kunnskapsgrunnlaget knyttet til naturverdier innenfor CN-korridorene er mangelfullt.

CN50 og 60 framstår også som minst konfliktfylt for jordvernhensynet. Samtidig er CN60 det alternativet som gir størst arealbeslag og størst beregnet klimagassutslipp. Det må også legges vekt på at det er et stort forbedringspotensial innenfor alle korridorene, jf. også vår innsigelse til kryssplassering ved Skarnes for FN- og AH-korridorene.

Statsforvalteren anbefaler at et alternativ innenfor F-korridoren optimaliseres og utredes videre. Et alternativ i denne korridoren vil gi positive ringvirkninger både for regionen og for kommunene som blir berørt. Dette bør tillegges særlig vekt i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)  
avdelingsdirektør

Øyvind Gotehus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

*Kontaktpersoner fra fagenhetene:*

Dagfinn Haget, skog og treforedling  
Erica Neby, naturmangfold og verneområder  
Gunhild Haugum, areal og klima  
Ingunn Høyvik, areal og klima  
Jørn Karlsen, areal og klima  
Hanne Kjøsnes, helse og omsorg  
Heidi Eriksen, vannforvaltning og forurensing  
Merethe Kleiven, vannforvaltning og forurensing  
Kjell Erik Kristiansen, samfunnsikkerhet og beredskap  
Magne Djup, juridisk enhet



Kopi til:

Bane NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Direktoratet for mineralforvaltning	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst	Postboks 4223	2307	HAMAR
Innlandet fylkeskommune	Pb. 4404	2325	HAMAR
Kongsvinger kommune	Postboks 900	2226	KONGSVINGER
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Statsforvalteren i Oslo og Viken	Postboks 325	1502	MOSS