



## Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:  
20/96384–30

Deres referanse:

Vår dato:  
25.03.2022

### **Høringsuttalelse med innsigelser til forslag til kommunedelplan for E16 Kongsvinger–E6: i Ullensaker, Nes, Sør–Odal og Kongsvinger kommuner,**

Vi viser til mottatt forslag til kommunedelplan for E16 mellom E6 og Kongsvinger i kommunene Ullensaker og Nes i Viken fylkeskommune, Sør–Odal og Kongsvinger i Innlandet fylkeskommune. Hensikten med planforslaget er å legge til rette for å velge korridor for videre planlegging av firefelts veg mellom Kløfta og Kongsvinger.

Denne høringsuttalelsen omfatter kommunene både i Viken og Innlandet fylkeskommuner selv om enkelte merknader geografisk bare vedkommer en kommune eller ett fylke

#### **Innledning**

Nye Veier har ansvaret for utbygging av E16 mellom Kløfta(E6) og Kongsvinger. Ny veg skal bedre øst–vest forbindelsen fra grensa mot Sverige og Oslo/Gardermoen, forsterke bo– og arbeidsområdet mellom E6 og Kongsvinger og kommunene Ullensaker, Nes, Sør–Odal og Kongsvinger.

Planforslaget legges ut med tre alternative korridorer med varianter innenfor den enkelte korridor.

- A–alternativene strekker seg mellom Slomarka og Gardermoen.
- F–alternativet mellom Slomarka og Nybakk langs dagens trase.
- C–alternativene fra Nybakk til Kongsvinger i helt ny trasé.

Høringsuttalelsen inneholder innsigelser og høringsbrevet sendes derfor til Statsforvalteren i Innlandet og Oslo/Viken for samordning av innsigelser.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelse: (Nye veiers forslag):

- Innsigelse til korridor A (begge fylker)

Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser som sektormyndighet og/eller som forvalter av riksveg/europaveg:

- Innsigelse til manglende utredning av korridor F (begge fylker)
- Innsigelse til manglende utredning av trafikale konsekvenser for Kløftakrysset (Viken fylke)

Innsigelsene begrunnes nærmere seinere i brevet, og høringsuttalelsen inneholder også andre vesentlige merknader og faglige råd.

**Statens vegvesens rolle i planleggingen**

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikkikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale vegger, gater og løsninger for gående og syklende.

Statens vegvesens rolle i denne saken er som sektormyndighet innenfor transportområdet og som forvalter av riks- og europavegnettet.

**Nye Veiers mulighet til å fremme innsigelse til alternativer i planmaterialet.**

Nye Veier AS har rett til å uttale seg til planforslag som berører riksveger som selskapet har ansvaret for. Nye Veier AS har ikke myndighet til å fremme innsigelse, men kan be Statens vegvesen fremme innsigelse til planforslag som berører Nye Veier AS' riksvegstrekkninger eller planer. Statens vegvesen avgjør om innsigelse skal fremmes, og fremmer i tilfelle innsigelse på vanlig måte. På samme måte som Statens vegvesen kan fremme innsigelse til alternativ i egne planforslag, kan Nye Veier AS be Statens vegvesen fremme innsigelse til alternativ i egne planforslag.

**Bakgrunn og Nye Veiers oppdrag**

E16 mellom Kløfta og Kongsvinger er en viktig samferdselsåre mellom og gjennom kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger med videre forbindelser til Sverige via E16 og rv. 2.

Strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger er delvis utbygd med smal firefelts veg mellom Kløfta og Nybakk (2007) og mellom Kongsvinger og Slomarka (2014). Resterende parsell mellom Nybakk og Slomarka ble planlagt av Statens vegvesen parallelt med dagens trase, men prosjektet ble vurdert for kostbart og ble derfor ikke gjennomført.

I 2017 ble både Statens vegvesen og Nye Veier utfordret til å gå gjennom strekningen Nybakk – Slomarka for å se etter mulig besparelser. Begge svarte på oppgaven og kom fram til omtrent samme besparelse for traséen mellom Nybakk og Slomarka.

Nye Veier viste i tillegg alternative løsninger i sin besvarelse og ba om å bli fristilt fra å være bundet til opprinnelig delparsell Nybakk –Slomarka. Vi ser at grunnlaget for alternativ CN og alternativ E (som ble silt ut tidlig i innværende prosess), ble lagt allerede da. Oppdraget E16 Kløfta Kongsvinger er tildelt Nye Veier gjennom tilleggsavtale nr. 5 24/6 2020.

### **Organisering av planleggingen**

Planleggingen er organisert gjennom et interkommunalt samarbeid der de fire berørte kommunene har dannet et plansamarbeid etter PBL § 9. Den enkelte kommune skal til syvende og sist vedta kommunedelplan i sin kommune.

Både statlige og regionale myndigheter har gitt mange innspill til arbeidet i løpet av prosessen gjennom flere møter, deriblant regionalt planforum. Det har vært avholdt åpne møter og det er opprettet en medvirkningsportal på Nye Veiers nettside.

### **Våre innspill ved varsel om oppstart og høring av planprogram**

Ved varsel om oppstart mente vi blant annet at et avgjørende kriterium for valg av korridor må være at vegen også skal betjene lokalsamfunnene på en god måte og at samfunns mål må utformes slik at vegprosjektet ivaretar eksisterende vegkapital og den totale fremkommeligheten i størst mulig grad. En helhetlig strategisk samhandling mellom flere etater ville øke den totale nytten for samferdsel.

En ny veg bør tilstrebe å effektivt fange opp mest mulig av lokaltrafikken innen prosjektets utstrekning for å sikre minst mulig belastning på omkjøringsveger og lokalvegnett.

Vi pekte på at en må se på konsekvenser for lokalvegnettet, omkjøringsveger og at det må gjøres trafikkutredninger for ulike korridorvalg, at konsekvenser og behov for tiltak for gående og syklende må inngå i utredningen. Vi viste til mål i NTP om at flere skal kunne gå og sykle og benytte kollektivtransport.

Vi ba om at vurderinger knyttet til eksisterende vegkapital ble belyst. Vi pekte på at kryss mot E6 måtte utredes, også strekningskapasiteten på E6. Det er viktig å søke løsninger som oppleves som sikre, rasjonelle og effektive for vegtrafikken uten samtidig å komme i en

konkurranssevridende rolle i forhold til person- og godstransport på jernbane i regionen. Behov for kollektivanlegg og innfartsparkering ved kryss må vurderes

### Om alternativene

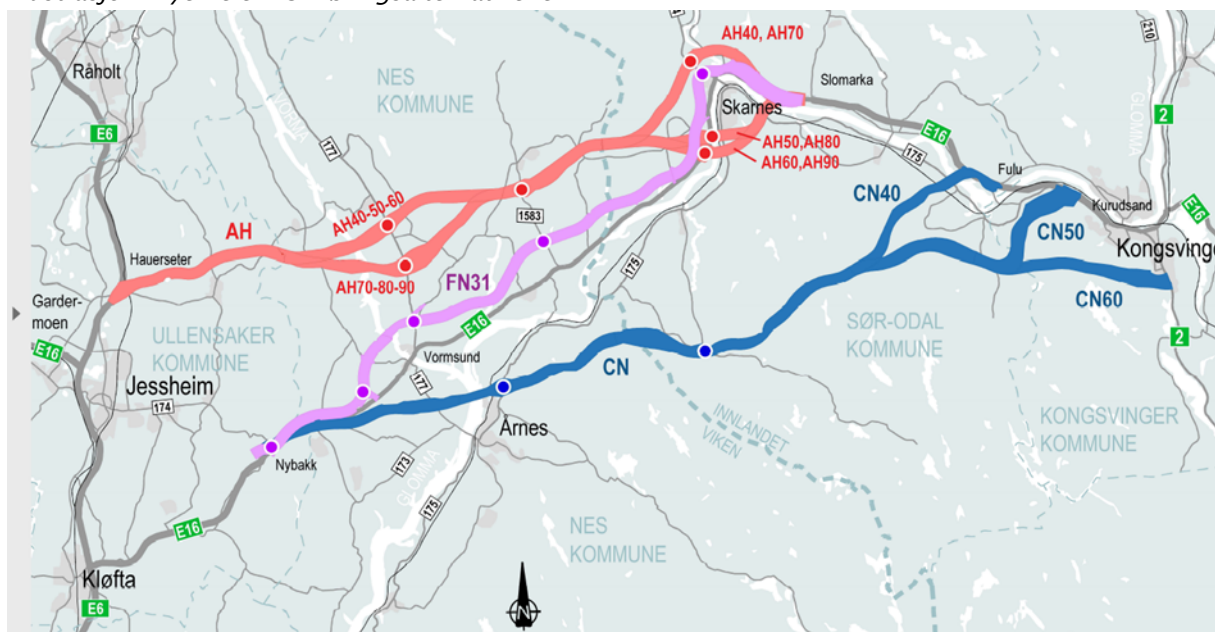
Planen ble lagt ut på høring i tre hovedalternativer. A-alternativene strekker seg mellom Slomarka og Gardermoen. F-alternativet mellom Slomarka og Nybakk langs dagens trase. C-alternativet, som er Nye Veiers anbefaling går fra Nybakk til Kongsvinger i helt nye trasé.

For alle alternativer er ambisjonen at ny veg skal bedre øst-vest forbindelsen fra grensa mot Sverige og Oslo/Gardermoen, forsterke bo- og arbeidsområdet mellom E6 og Kongsvinger og for kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Svært mange alternativer har vært undersøkt i løpet av prosessen.

Ny veg vil medføre økt trafikk på strekningen, og det er beregnet om lag 20 % trafikkøkning på ny E16. De ulike alternativene er beregnet å gi noe ulik trafikkvekst på strekningen.

Nye veier anbefaler å legge CN-alternativene til grunn for videre planlegging

*Illustrasjon: Nye Veier AS: høringsalternativene*



### Innsigelse på vegne av Nye Veier AS

#### A-korridoren

Nye Veier ønsker å fremme innsigelse til planalternativ AH, varianter AH40, AH 50, AH60, AH70, AH80 og AH90.

Statens vegvesen støtter denne innsigelsen.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** til planalternativ AH (varianter AH40, AH 50, AH60, AH70, AH80 og AH90) på vegne av Nye Veier. Innsigelsen fremmes ut ifra vårt ansvar for å påse at føringer i Nasjonal Transportplan /NTP) ivaretas i arealplanleggingen, og innsigelsen begrunnes med konflikt med føringer om kostnadseffektivitet og god samfunnsøkonomi i NTP 2022–2033.

Et av fem hovedmål i NTP 2022–2033 er «mer for pengene». Dette målet innebærer at *«prosjekter skal gjennomføres på en effektiv måte for å nå våre mål til en lavest mulig kostnad for samfunnet»* Et annet hovedmål er bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. AH-alternativet har også stort konfliktpotensial for ikke-prissatte konsekvenser, spesielt i området ved Vormå.

Parsellen som er overført til Nye veier for planlegging og bygging er E16 Kløfta–Kongsvinger. Vi kan heller ikke se at A-korridorer løser forbindelsen Kløfta–Kongsvinger selv om den gir god forbindelse mellom Kongsvinger og Gardermoen.

### **Innsigelser fra Statens vegvesen**

#### **Korridor F – Innsigelse på grunn av manglende utredning**

Korridor F er en av korridorene som er lagt ut til høring. Den tilsvarer Statens vegvesens tidligere planlagt korridor som er forkastet fordi den ble uforholdsmessig kostbar.

Korridor F er ikke vist optimalisert i høringsalternativet, lik en har gjort for korridor A og korridor C, og vi mener at det er en stor svakhet med planforslaget at det ikke er lagt fram et konkurransedyktig alternativ for strekningen Nybakk – Slomarka som gjenbraker eksisterende firefelts veg i begge ender.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** for manglende utredning/optimalisering av F-korridoren.

Innsigelsen fremmes som sektormyndighet innenfor transportområdet der vi har et ansvar for trafikkikkerhet og fremkommelighet, og også som forvalter av riksveger. Innsigelsen begrunnes i NTP 2022–2033 der Statens vegvesen tillegges ansvar for å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem, og vårt sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegsystemet.

Innsigelsen kan imøtekommes ved at F-korridoren optimaliseres på linje med de andre korridorene slik at den fremstår og legges fram som er konkurransedyktig alternativ i ny høring.

Det er pekt på vanskelige grunnforhold som skaper stor usikkerhet for F-alternativet. Det går ikke fram om det er utført grunnboringer i forbindelse med arbeidet eller hvor gode utredninger som er foretatt med hensyn på måter å håndtere vanskelige grunnforhold.

Parallelt med optimalisering av korridor F mener vi 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.

### **Konsekvenser for riksvegnettet ved Kløfta – manglende utredning**

Ny trafikkøkning vil føre til økt trafikkbelastning på Kløftakrysset. Vi kan ikke se at konsekvensene for krysset er utredet, og det er heller ikke nedfelt krav til videre utredning og krav til nødvendige ombygginger i bestemmelsene. Kløftakrysset er så vidt nevnt med behov for utbedring i rapporten om sidevegene. Vi noterer oss også at det tidligere i prosessen har vært nevnt en mulig kurveutretting tre steder på parsellen Kløfta–Nybakk for å oppnå høyere fartsgrense dersom parsellen gjenbrukes.

Selv om ny parsell ikke føres helt fram til E6 og Kløftakrysset, og at det forutsettes gjenbruk av fire felts veg mellom Kløfta og Nybakk, vil økt kapasitet for ny E16 ikke være reell dersom krysset mot E6 ikke er sikret god nok kapasitet. Fremkommelighetsproblemer i et såpass viktig kryss vil også kunne gi utfordringer for trafikksikkerheten og for trafikken på E16 og E6. Vi mener dette helt klart må være en del av prosjektet da prosjektstrekningen og dermed Nye veiers ansvar er definert fra E6 (Kløfta) til Kongsvinger og dermed avsluttes inn mot Kløftakrysset. Selv om nybygd veg avsluttes ved Nybakk, må prosjektet omfatte hele prosjektstrekningen slike den er definert i oppdragsavtalen og i NTP.

Statens vegvesen fremmer **innsigelse** for manglende utredning av konsekvensene for Kløftakrysset og at behov for eventuelle ombygginger for økt kapasitet ikke er sikret i bestemmelsene. Innsigelsen gjelder også konsekvensene for Algarheimvegen som vil kunne få betydelig mer trafikk dersom trafikanter opplever oppstuvning i Kløftakrysset.

Innsigelsen fremmes som sektormyndighet innenfor transportområdet der vi har et ansvar for trafikksikkerhet og fremkommelighet, og også som forvalter av riks- og europaveger. Innsigelsen begrunnes i NTP 2022–2033 der Statens vegvesen tillegges ansvar for å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem, og vårt sektoransvar for å følge opp nasjonale oppgaver for hele vegsystemet.

Innsigelsen kan imøtekommes ved at konsekvensene for Kløftakrysset og Algarheimvegen utredes og at det settes rekkefølgekrav til videre utredning og planlegging og gjennomføring av nødvendige tiltak.

### **Øvrige merknader og faglige råd**

#### **Konsekvenser for riksvegnettet i Kongsvinger**

Ny veg vil medføre økt trafikk i Kongsvinger. Det er beregnet at alternativ C vil føre til større trafikkøkning enn nullalternativet, eller de andre alternativene. Det er tidligere i prosessen sett på konsekvenser for E16/rv.2 gjennom Kongsvinger, men vi kan ikke se at dette er ivare tatt i høringsmaterialet. CN60-alternativet er ført fram i splitt til Rasta sør for

Kongsvinger for å ivareta fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken og dermed avlaste riksvegnettet gjennom Kongsvinger. I øvrige alternativer kan vi ikke se at konsekvenser for E16 gjennom Kongsvinger er belyst. Vi krever at konsekvensene for E16/Rv.2 gjennom Kongsvinger utredes som følge av økt trafikk, og at det settes rekkefølgekrav til videre utredning og planlegging og gjennomføring av nødvendige tiltak. Her er kapasitet i rundkjøringer et viktig tema.

### **Korridor C**

C-alternativet innebærer helt ny veg mellom Nybakk og Kongsvinger. Dette alternativet anbefales av Nye Veier ut ifra best samfunnsøkonomisk nytte. C-alternativet er vurdert som best både for prissatte og ikke- prissatte konsekvenser.

Alternativet gir rask og effektiv transport mellom Kongsvinger og Nybakk, der eksisterende smal firefelts veg mellom Nybakk og Kongsvinger gjenbrukes. En fordel med alternativ C er at vegen legges nær Årnes som får god nytte av ny veg.

Klare ulemper ved alternativ C er at eksisterende firefelts veg mellom Kongsvinger og Slomarka ikke gjenbrukes, at Skarnes vil ligge langt unna ny veg og dermed ikke få nytte av denne. C – alternativet er det alternativet med lengst avstand fra enkelte kryss til tettsteder med fare for arealpress for næringsutvikling i strid med eksisterende næringsarealer.

Trafikkberegningene viser også at C-alternativet er dårligere på å få flyttet trafikk over fra lokalvegnett til trafikksikker firefelts veg. Vi mener det er vesentlig for valg av korridor at mest mulig trafikk flyttes over fra eksisterende veg til ny veg av hensyn til trafikksikkerhet, og vi mener at dette må tillegges mer vekt.

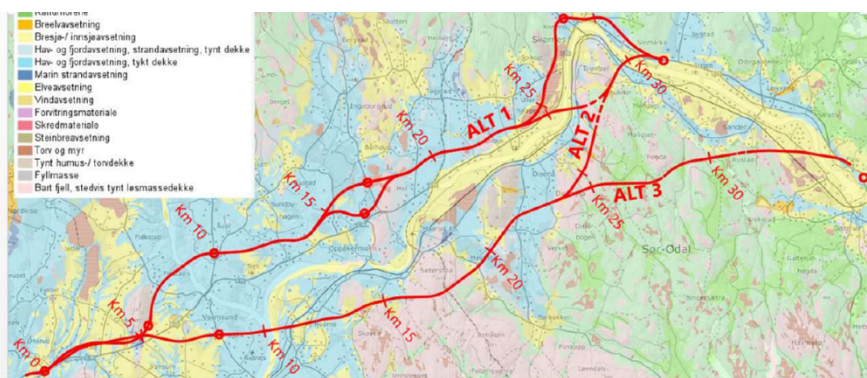
For alternativ C er det beregnet generell større trafikkøkning enn de andre alternativene. Dette forklares med at ny veg i C- korridor er beregnet til å ta trafikk også fra jernbane. Ny veg vil bli så effektiv at det vil bli mer attraktivt å kjøre bil enn tog. Dette strider imot at flere skal gå og sykle og kjøre kollektivt. Det er i seg selv et dilemma mellom å bygge nye veger for bedre transport og at vi har et mål om endret transportmiddelfordeling. Dette betyr etter vår oppfatning at trafikksikkerhet i form av å få flyttet trafikk over til ny veg som også vil gagne lokalvegnettet, må tillegges stor vekt og ikke bare alternativer som legger opp til økt og mest effektiv biltransport

Ut ifra dette kan Statens vegvesen ikke anbefale at alternativ C alene legges til grunn for videre planlegging slik alternativet nå foreligger uten at andre konkurransedyktige alternativer for ny veg mellom Nybakk og Slomarka er tilstrekkelig utredet.

### **Andre alternativer som er silt ut tidligere i prosessen – kombinasjonsalternativer.**

Nye veier har lagt ned et betydelig arbeid med å konsekvensutrede en rekke korridorer. Flere korridorer er silt ut i tidlig fase, deriblant korridor E. Silingsfasen ble gjort før varsel om

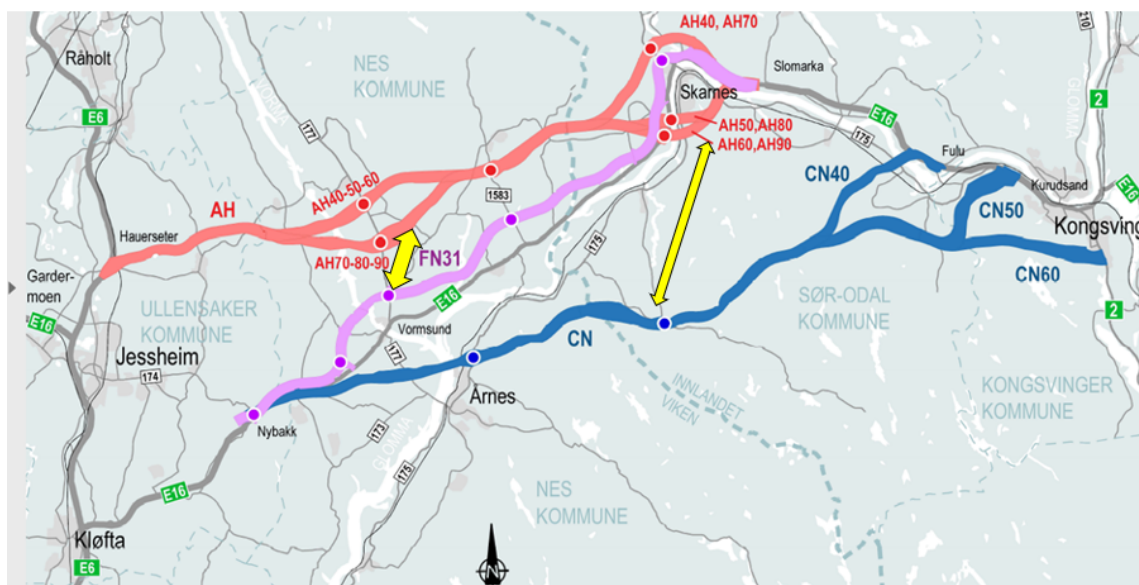
oppstart og planprogram ble lagt ut på høring. Det har derfor ikke vært anledning til å gi høringsinnspill til silinga, men silingsrapporten ligger tilgjengelig på Nye Veiers sider.



Figur 4-Løsmassekart som illustrerer variasjon i risiko og byggekostnader.

den sett på som et gunstig alternativ til vegvesenets opprinnelige traseforslag. Alternativ 3 i denne rapporten tilsvarer i grove trekk korridor C i høringsmaterialet.

Korridor E tilsvarer i grove trekk et alternativ som Nye veier foreslo som alternativ 2 i rapport fra 2017 om mulige besparelser for E16 Nybakk–Slomarka. I denne rapporten ble



Vi anbefaler at E alternativet vurderes på nytt. Et slikt alternativ har opplagte fordeler. Vi har ingen grunn til å betvile at korridor C treffer best på trafikantnytte og at trafikkberegningene er riktige. Vi ser likevel at C-korridoren vil ta mindre trafikkmengde fra lokalvegene, og vi har pekt på at det er svært viktig ut ifra trafikksikkerhetshensyn at så mye som mulig av trafikk føres fra lokalveger over til ny trafiksikker og møtefri hovedveg.

Et E-alternativ vil gi ny hovedveg både til Årnes og til Skarnes og gjenbruke eksisterende veg mellom Kongsvinger og Slomarka. Beregninger vil vise om ny veg her vil få stor overføring fra lokalveg til hovedveg. En slik løsning fanger også opp trafikken fra fylkesveg 24, en regionalt viktig veg gjennom Odalskommunene. Fylkesvegen er i tillegg omkjøringsveg nord-sør ved større hendelser på E6. Vi tror et slikt alternativ vil gi økt nytte med å kunne lede mer lokaltrafikk, spesielt næringstrafikk over til ny veg på tilnærmet samme måte som F-korridoren.



Sør-Odal kommune har pekt på muligheter for å kombinere A- alternativet med F- alternativet, og vi mener dette også at dette bør vurderes for å imøtekomme deres ønske om å dette opp mot andre alternativer. I et slikt kombinasjonsalternativ og i F-alternativet, må atkomsten til Årnes sannsynligvis forbedres.

### **Hensynet til dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka**

Dagens E16 mellom Nybakk og Slomarka vil bli lokalveg i fremtiden uavhengig av valgt korridor da alle korridorene legger opp til å bygge ny firefelts veg. Utbyggingen medfører derfor behov for å omklassifisere veg og Nye Veier vil stå for dette i senere fase. Veggen består av tofelts veg og to bruer, Vormsund og Os vestre.

Ny firefelts veg gir nye muligheter til dagens veg. Den vil få en ny funksjon som lokalveg når gjennomgangstrafikken føres over på ny firefelts veg. Mest mulig trafikk bør føres over fra eksisterende veg til ny trafikk sikker firefelts veg, både for bilister som vil få en tryggere hovedveg, men ikke minst for lokalbefolkningen langs eksisterende veg som vil oppleve mindre støy og tryggere veg.

Av trafikkberegningene ser vi at det er F-alternativet avlaster lokalvegen mest for trafikk, særlig er forskjellen stor lengst nord der F alternativet reduserer trafikken på lokalvegen (gamle E16) til bare er en fjerdedel i forhold til C- og A- alternativet.

Når trafikken fjernes gis det muligheter for at lokalsamfunnet kan ta vegen i bruk på en annen måte, for eksempel ved at fartsgrense kan settes ned og at det kan bli mulig å sykle langs vegen. Ved å trekke hvitstripene inn, gi vegen bredde på 5,5 kan det være mulig sykle på utvidet skulder dersom årsdøgntrafikken (ÅDT) ikke overstiger 4000 og vegen ikke er skoleveg. Forholdene for en slik løsning vil være best dersom en velger alternativ F der det er lavest trafikk.

Det er pekt på at korridor F vil få størst lekkasje til lokalvegen i bompengerperioden fordi lokalveg og ny motorveg vil bli liggende for nært. Dette kan avhjelpest dersom det er mulig å innføre bompenger med noe lavere takst på lokalvegen, eller andre tiltak som reduserer muligheten for at gjennomfartstrafikken velger lokalvegen.

### **Dagens E16 mellom Kløfta og Nybakk og mellom Slomarka og Kongsvinger.**

E16 Kløfta – Nybakk og ble E16 Kongsvinger – Slomarka ble ferdigstilt som smal firefelts veg med 16 meters bredde og fartsgrense 90 km/t i henholdsvis 2007 og 2014. Fartsgrensen er satt opp til 100 km/t som et prøveprosjekt.

Vi savner en vurdering av bruken av eksisterende firefelts veg der ny veg ikke gjenbraker eksisterende firefelts veg. Spesielt gjelder dette Kongsvinger – Slomarka hvor det ved C-alternativet bare er beregnet ÅDT 6000 i 2050.

## Konsekvensanalysen og hensynet til allerede utbygd veg

Konsekvensutredningen er utført etter forenklet metode beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Dette innebærer at det i denne planfasen kun er vurdert potensiale for konflikter for ikke-prissatte verdier i de ulike korridorene, og at den detaljert konsekvensutredning av vegtiltaket må gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanen. Nye Veier anser utredningsplikten for å være oppfylt.

En konsekvensanalyse skal tydeliggjøre alle beslutningsrelevante konsekvenser av å gjennomføre et tiltak. Konsekvensanalysen i henhold til håndbok V712 omfatter alle relevante konsekvenser uavhengig av om de er prissatte eller ikke, – og også nødvendig tilleggsutredninger og tilleggsinformasjon; eksempelvis fordelingsvirkninger, arealbruksvirkninger etc.

I KU E6 – Kongsvinger brukes ulike start- og endepunkt for traseene som vurderes opp mot hverandre. Dette gjør det vanskelig å sammenligne alternativene. KU for E6– Kongsvinger burde ha omfattet hele strekningen fra Kløfta til Kongsvinger slik at en tydelig fikk frem forskjeller mellom å fortsette utbygging langs et F-alternativ sammenlignet med de to andre alternativene. Alternativ A er dessuten ikke et reelt alternativ til F og C ettersom det vil betjene trafikken fra Skarnes til Gardemoen og nordover mot Lillehammer. Det kan dermed skrinlegges dersom hovedmålsetting på prosjektet er å knytte Kongsvinger og omland mot E6 Kløfta og ned til Oslo.

Alternativene som er vurdert gjenbraker strekningene Kløfta– Nybakk og Slomarka – Kongsvinger i større- og mindre grad. Spesielt er det alternativ A og C som i liten grad gjenbraker allerede utbygd veinett.

I samfunnsøkonomiske analyser anses tiltak som er gjennomført og som ikke kan reverseres som «sunk cost», dvs. at dette er beslutninger som er tatt og som ikke skal tillegges vekt ved beslutning om å gå videre med et prosjekt eller ikke.

Likevel mener vi at i en konsekvensanalyse som E6 – Kongsvinger, er det relevant å tydeliggjøre konsekvensene av at en ikke nyttiggjør seg allerede utbygd vegnett og som ble åpnet for trafikk for ikke så lenge siden. Tidligere utbygde strekninger har lagt beslag på betydelige anleggskostnader og arealer med tilhørende ikke prissatte (IP) konsekvenser, og det vil trolig være beslaglagt mer areal enn nødvendig på Slomarka – Kongsvinger dersom alternativ C anbefales. Dette mener vi er relevante effekter som bør presenteres for beslutningstager og berørte parter på en pedagogisk måte. Vi mener også at dette er relevante effekter som kan og bør tillegges vekt ved anbefaling av alternativ.

Nye veier har laget en egen rapport om «Hensyn til allerede utbygd veinett». Konsekvensene som presenteres for utbygd veg er imidlertid basert på gamle og utilstrekkelige data og har dermed en annen kvalitet enn resterende utredning. Det kommer heller ikke tydelig frem hvordan disse konsekvensene tillegges vekt ved anbefaling av alternativ.

## Konsekvensanalysen og fordelingsvirkninger

Fordelingsvirkninger for Skarnes vil kunne være betydelig dersom alternativ C velges. Næringslivet og bosetting i området kan ha begynt å tilpasse seg etter vegvesenets tidligere planer, for eksempel næringsområdet ved Slomarka i Sør-Odal kommune. Når dette uteblir vil det kunne oppleves som tap. Fordelingsvirkninger for hele nedslagsfeltet er beslutningsrelevant og bør gjøres rede for i henhold til V712.

### Konsekvenser for arealbruk

Plassering av ny veg vil kunne få store konsekvenser for tettstedsutvikling og arealbruk. Nye kryss langs hovedvegnett vil erfaringsmessig før eller senere føre til arealspredning fordi det vil bli stort press på arealene i tilknytning til kryss for næringsutvikling. Dette kan vi allerede se på denne strekningen der Skarnes har lagt til rette for næringsutvikling ved Slomarka. Spesielt er det fare for arealspredning ved C-alternativet der hovedvegen legges langt unna Skarnes, selv om Årnes i dette alternativet kommer nærmere hovedvegen.

### Forhold knyttet til sidevegsnett

Planforslagets bestemmelser legger opp til at de trafikale virkningene for lokalveinettet knyttet til ny E16 skal utredes i forbindelse med reguleringsplan. Dette gjelder *«nye kryss og forbindelser (under-/overganger) tilpasses tilstøtende veisystem, og sammenhengen i eksisterende gang-/sykkelveisystem skal opprettholdes»*. Videre vises det til at *«Behov for holdeplasser og innfartsparkering ved kryss og andre veirelaterte servicefunksjoner som naturlig hører til ny E16, samt eventuelt plassering av veiserviceanlegg (døgnhvileplass, rasteplass, bensin/ladestasjon mv.) skal avklares i reguleringsplan»*.

Kryssplasseringene i kommunedelplanen er kun veiledende, og kan med det endres i reguleringsplanfasen. Statens vegvesen mener antall kryss og plassering av kryssene må være avklart i kommunedelplanen da dette har betydning for hele korridoren. Kryssene har betydning for hvor mye trafikk som ledes til ny veg og hvor mye trafikk som blir igjen på eksisterende vegnett. Det må settes bestemmelser i kommunedelplanen med krav om utredninger i reguleringsplan til det enkelte kryss og for vurdering av behov for sidevegsanlegg og sikre at påfølgende tiltak gjennomføres. Med tre ulike korridorer i kommunedelplanen blir det vanskelig å sette konkrete nok bestemmelser, dette kunne vært løst ved å sette egne bestemmelser for hver av korridorene.

De ulike traséforslagene vil føre til at lokal- og regionaltrafikken i ulik grad blir flyttet over til nytt trafikkikkert vegnett. Dette gjelder spesielt for Sør-Odal som eksempelvis i C-alternativet blir liggende langt unna tilknytningspunkt til ny veg, og fortsatt må bruke eksisterende E16 og tilstøtende lokalvegnett avhengig av kryssplasseringer. Planbeskrivelsen viser til at kryss med kopling til Skarnes ved fylkesveg 1944 og 1946 vil få lite trafikk, og at krysset vurderes tatt ut av planen. Vurderingen sier med dette at trafikk til/fra Skarnes

fremdeles vil bruke eksisterende E16, og Sør–Odal vil få liten nytte av ny trafiksikker veg. For A–alternativet vil Årnes være henvist til eksisterende vegsystem.

Av sideanlegg på strekningen som må opprettholdes er Statens vegvesen sin kontrollstasjon ved Størmer, arealer til denne må sikres ved valg av planalternativ CN Galterudhøgda–Kurudsand/Rv.2N.

Andre sidevegsfunksjoner som behov for holdeplasser og innfartsparkering, avvikling av gang– og sykkel til holdeplasser der dette er naturlig, og ev. bensin/ladestasjoner må sikres i reguleringsplan.

Statens vegvesen tar ikke stilling til notatet «*E16 Kongsvinger–E6, Kartlegging og vurdering av behov for sidevegstiltak*» i denne planfasen. Konsekvenser for tilstøtende veg må utredes videre gjennom reguleringsplan, og det må avklares hvilket vegnett og areal som skal inngå i reguleringsplan. Vi forventer at kommunene gjennom reguleringsplanarbeidet ivaretar helheten gjennom hele planområdet for ny veg, at det i reguleringsplanfasen gjennomføres detaljerte konsekvensutredninger av sidevegene som blir berørt og at det settes rekkefølgekrav til aktuelle tiltak.

#### **Tilrettelegging for gående og syklende:**

Når det gjelder forhold knyttet til gående og syklende spesielt, viser vi til *Forskrift om anlegg av offentlig veg* hvor det går fram at «*Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang– og sykkeltrafikken skal avvikles. Det vises videre til at det «Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter vegåpning. Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikantergrupper».*

Tilrettelegging for gående og syklende skal inngå som en del av overordnet plan, slik at løsningene er tilpasset trafikkforholdene, og gang– og sykkeltrafikkens behov for fremkommelighet og trafiksikkerhet. Dette må sikres etter krav i vegnormal N100. Det stilles særlig krav til trafiksikker skoleveg.

Statens vegvesen støtter Nye Veier i at en detaljert konsekvensutredning av vegtiltak må gjennomføres i forbindelse med reguleringsplan, og vi viser til at innsigelsesretten opprettholdes for alle forhold som ikke er avklart gjennom kommunedelplanen. Behovene er ikke tilstrekkelig utredet i notatet om sidevegstiltak.

#### **Bompenger**

Bompengeproposisjon for E16 Kongsvinger – Slomarka beskriver forholdene rundt bompengeinnkrevingen på strekningen.

Fylkeskommunene har garantert for bompengene i 15 år, fra åpningsåret 2014. Bompenger for ny E16 Kløfta –Kongsvinger vil avgjøres i forbindelse med reguleringsplan, men dersom C-alternativet blir valgt, og det blir en overlapp mellom de to strekningene i tid, er dette forhold som må avklares.

### **Videre arbeid – forventninger, anbefalinger og faglige råd**

Vi mener det framlagte planmaterielt ikke er tilstrekkelig for å velge endelig korridor for firefelts veg mellom E6 Kløfta og Kongsvinger. Selv om korridor C peker seg ut som det samfunnsøkonomisk beste alternativet ut ifra det framlagte materialet mener vi det er mangler i utredningene og vurderinger som er beslutningsrelevante for valg av korridor.

I videre arbeid fram mot en annen gangs høring forventer vi følgende:

- Korridor F må optimaliseres på linje med alternativ A og C.
- Konsekvensene for Kløftakrysset inkludert Algarheimsvegen må utredes og videre planlegging og utførelse i neste planfase må sikres i bestemmelsene.
- Konsekvensutredningene må omfatte hensynet til allerede utbygd veg og korridorene må vurderes for hele strekningen mellom E6 og Kongsvinger.
- Konsekvensene for E16 og rv.2 gjennom Kongsvinger må utredes og videre planlegging og utførelse må sikres i bestemmelsene.
- Vi anbefaler at en fram mot annen gangs høring ser på kombinasjonsmuligheter for alternativ, som en kombinasjon av C- og E-korridorene og en kombinasjon av A –og F- korridor.
- Plassering av kryss mener vi er beslutningsrelevant fordi det viser sammenhengen til lokalsamfunnene, og en bør ikke utsette beslutning om antall kryss til reguleringsplannivå og risikere av viktige kryss forsvinner av kostnadshensyn.
- Bestemmelser knyttet sidevegsnettets må klargjøres slik at videre planlegging og gjennomføring sikres.

Statens vegvesen – Transport og samfunn

Med hilsen

Per Morten Lund  
Direktør Transport og samfunn

Fred Anton Mykland  
Avdelingsdirektør Transport Øst

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til  
statsforvalteren i innlandet innsigelse,  
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS