



DNT Oslo og Omegn



Naturvernforbundet
i Oslo og Akershus



Naturvernforbundet
i Hedmark



Norsk Ornitologisk Forening



SKOGSELSKAPET
OSLO og AKERSHUS

E16KE6@asplanviak.no

«E16KE6 Høring av planprogram»

23. november 2020

Dette brevet sendes på vegne av Akershus og Oslo Orienteringskrets, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Naturvernforbundet i Hedmark, Norges Jeger- og Fiskerforbund Akershus, Norges Jeger- og Fiskerforbund Hedmark, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Hedmark og Skogselskapet Oslo og Akershus.

Uttalelse til

Planprogram for E16 Kongsvinger–E6

Forum for Natur og Friluftsliv (FNF) er samarbeidsforum mellom natur- og friluftslivsorganisasjonene på regionalt nivå. Formålet med FNF er å styrke de tilsluttede organisasjonenes arbeid med å ivareta naturverdiene og friluftslivsinteressene i aktuelle saker. FNF Akershus og FNF Innlandet kommer her med sitt innspill til planprogrammet.

Vår anmodning

Planprosessen fra vedtak av planprogram til endelig kommunedelplan for E16 Kongsvinger – E6 skal føre fram til valg av et traséalternativ for veiutbygging. For naturverdier og friluftslivsinteresser, med det kunnskapsgrunnlaget vi og våre organisasjoner nå har, framstår utbedring av eksisterende vei som det klart beste alternativet (nullpluss-alternativet, ikke traséalternativ F med ny vei ved siden av eksisterende).

Valg av veistandard og hastighet blir i planprosessen svært førende for hvilken trasé som til slutt blir vedtatt fordi kravene til arealbruk, kurvaturer, lokale avkjøringer, støyskjerming mm. vil variere mye. Der et stadig voksende lokalt engasjement trer fram er en tilstrekkelig god demokratisk prosess svært viktig. Etter vårt syn er det derfor absolutt nødvendig at det foretas grundige utredninger av både samfunnsnytte og samfunnskostnader for minimum to ulike scenarier, herunder 1) Firefelts utbygging i 110 km/h, og 2) To-trefelts utbygging i 80-90 km/h. Dette må gjøres for alle skisserte korridorer i utkast til planprogram (A, B, C og F). På samme måte må utbedring av eksisterende veistrekning i 2-3 felt og 80-90 km/h, lansert og omtalt som nullpluss-alternativet, inkluderes i planprogrammet og konsekvensutredes.



Samarbeidsnettverk for natur- og friluftslivsorganisasjoner
akershus@fnf-nett.no | innlandet@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no

Vi ber videre om at følgende blir ivaretatt i planprosessen:

- Medvirkning er sentralt i prosesser etter plan- og bygningsloven. Klarspråk, og pedagogisk framstilling av grunnlagsmateriell og ærlig sammenligning av traséalternativer for minst to skisserte scenarier, 4-felt 110 km/h og 2-3 felt i 80/90 km/h, er nødvendig.
- Viktige nasjonale og regionale føringer og retningslinjer, også for naturmangfold og friluftsliv, må legges til grunn.
- Landskapskarakteranalyse for å verdsette ikke-prissatte verdier må gjennomføres.
- Beslutningsrelevant nivå for korridorvalg må tydeliggjøres og forklares bedre i planprogrammet.
- Kartlegging av CO₂-utslippene fra alle myrer, ikke bare kartlegging av myr som naturtype, må gjennomføres.
- Tapt nytteverdi for allerede utbygd firefelts veistrekning dersom en velger helt ny trasé for hele strekningen må inkluderes i analyse av samfunnsnyttene til korridoralternativ A, B og C.
- Politikerne lokalt og regionalt må parallelt med denne planprosessen vurdere utbedringer og arbeid for å styrke Kongsvingerbanen og togtilbud for framtidsrettet grønn gods- og persontransport.

Utdypende vurderinger

Firefelts veiutbygging er ikke framtidsrettet

Klimautslipp og arealendringer er de største faktorene når forskere i dag påpeker det utfordringsbildet verden står overfor, der begreper som klimakrise og naturkrise brukes^{1 2}. Alle myndigheter har et stort ansvar for å legge dette utfordringsbildet til grunn i framtidig planlegging. Det er avgjørende å minimere arealforbruk og legge til rette for økt bruk av kollektivtransport, satsing på bane og lokale gang- og sykkelveier, framfor tilrettelegging for økt bruk av biltransport. Problemer med trafikkavvikling kan løses på andre måter enn større og bedre veier. Utbygging av vei i helt nye traseer, der store arealer med dyrka mark og verdifull natur går til spille, kan ikke forsvares med teoretiske beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet siden ikke-prissatte konsekvenser da blir neglisjert.

Veistandard for ny E16: Minimum to scenarier må konsekvensutredes

I fjerde avsnitt s. 6 i planprogrammet står følgende: «*Veistandard er ikke avgjørende for korridorvalg, veistandard vil derfor ikke bli fastsatt gjennom kommunedelplanen. Som utgangspunkt for planleggingen legges det til grunn motorvei med dimensjonerende hastighet 110 km/t.*» Videre står det på s. 13 under kap. 2.3 «*Veistandard har relativt liten betydning for korridorvalgene, og veistandard vil derfor ikke bli fastsatt gjennom kommunedelplanen.*»

Å påstå at veistandard ikke er avgjørende for korridorvalg blir feil og danner et uredelig premiss for videre planlegging. Veistandard er helt klart svært avgjørende for korridorvalg siden kravene til arealbruk, kurvaturer, lokale avkjøringer, støyskjerming mm. varierer med hastighet. Etter vårt syn er det absolutt nødvendig at det foretas grundige utredninger av både samfunnsnytte og

¹ FNs klimapanel (IPCC) sin spesialrapport om klimaendringer og landarealer av 8. august 2018

² Naturpanelets (IPBES) rapport av 6. mai 2019

samfunnskostnader for minimum to ulike scenarier, herunder 1) Firefelts utbygging i 110 km/h, og 2) To-trefelts utbygging i 80-90 km/h, og at dette gjøres for alle skisserte traséalternativer. Ikke minst er dette viktig for en tilstrekkelig god demokratisk prosess der et stadig økende lokalt engasjement trer fram.

Medvirkning

I planprogrammets kapittel 3.4 legges plan for medvirkning fram. Motorveitbygging påvirker et tettsted i stor grad – stedsidentitet, stedsutvikling, hus og hjem, natur og nærfriluftsliv. I denne saken er det et økende lokalt engasjement som må høres og inviteres inn i prosessen.

Planprosessen bør vurderes utsatt eller forandres pga. korona-pandemien. Digitale tiltak er ikke tilstrekkelig for å sikre god medvirkning. Det har en verdi at flere møtes sammen og har mulighet til å stille spørsmål, få svar og få høre og kommentere andres spørsmål og svar. Enkelte av interessegruppene som har oppstått i kjølvannet av planprosessen for ny E16 har greid å gjennomføre fysisk folkemøte innenfor smitteverntiltakenes begrensninger. Dette burde også vært mulig å gjennomføre av prosjektansvarlige. Her er eksempler på forbedringspotensialer under folkemøtene:

- Folkemøtene bar preg av å være opptak og prikk like i hver kommune, og det bli ikke gitt spesifikk informasjon om lokale forhold i møtene per kommune.
- På folkemøtene i oktober ble chatten raskt full av hundrevis av spørsmål. Det var vanskelig å se svar på egne spørsmål, få med seg andres spørsmål, og det var vanskelig å få stilt oppfølgingsspørsmål til svarene som ble gitt i chatten.
- På møtene nevnt over ble svært få spørsmål besvart i plenum i selve møtet.

Informasjonen om prosjektet er for lite tilgjengelig for folk flest. Nettsiden E16portalen.no skal samle all informasjon på et sted, og det er flott. Men det virker ikke som om Nye Veier har tatt hensyn til hvem de skriver for. Det brukes komplisert fagspråk i stedet for klarspråk, og dette er med på å skape en unødvendig hindring for deltakelse i planprosessen. Det blir derfor svært viktig å få fram gode, letteste oversikter som viser resultatene av utredninger o.l., f.eks. ved bruk av infografikk og andre grafiske framstillinger. Hovedpoenget er at folk flest skal forstå det som legges fram for å sikre riktig medvirkning.

Føringer og retningslinjer som må inkluderes

I kapittel 6 listes nasjonale, regionale og lokale planer og føringer som er med å danne rammer og forutsetninger for planarbeidet opp. Da planarbeidet i stor grad påvirker naturverdier, friluftslivsverdier og jordvern mangler flere viktige planer og retningslinjer.

Følgende overordnede føringer og retningslinjer må inkluderes i planprogrammet:

- Stortingsmelding om friluftsliv³ og handlingsprogrammet⁴ mangler på planprogrammets s. 39
- Stortingsmelding om naturmangfold⁵ mangler på s. 39

³ [Meld. St. 18 \(2015–2016\) Friluftsliv — Natur som kilde til helse og livskvalitet](#)

⁴ [Handlingsplan for friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet](#)

⁵ [Meld. St. 14 \(2015–2016\) - Natur for livet — Norsk handlingsplan for naturmangfold](#)

- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv for Nes kommune⁶ mangler på s. 45
- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv for Ullensaker kommune⁷ mangler på s. 44

Viken fylkeskommune vedtar regional planstrategi i desember 2020⁸. Vi mener at også denne og de planer som der legges til grunn må inkluderes på s. 40.

Nytt alternativ – NULLPLUSS - må inkluderes i planprogrammet

Det er fra befolkningen foreslått et ekstra alternativ til trasé som må utredes, nemlig nullpluss-alternativet. Dette innebærer oppgradering av dagens E16 så langt det lar seg gjøre, med omfattende støytiltak. Alternativet skal hovedsakelig være 2-feltsvei med midtdeler, men med forbikjøringsfelt, brede veiskuldre og 80-90 km/t. De allerede utbygde strekningene Kløfta-Nybakk og Slomarka-Kongsvinger må inkluderes.

Hvorfor ta med nullpluss-alternativet? Trafikkmengdene på veien tilsier ikke noe behov for firefelts motorvei. Ifølge Statens vegvesens utredning om smal firefeltsvei for og standarder på veier med årsdøgntrafikk (ÅDT) på 6 000–20 000⁹, må gjennomsnittlig antall biler overstige 15 000 før kapasiteten på en tofeltsvei blir problematisk. Fra Nybakk-krysset og fram til Vormsund kjører det i gjennomsnitt rundt 13 000 kjøretøy i døgnet, mens tallet mellom Vormsund og Skarnes og videre mot Kongsvinger ligger på 8 000–10 000¹⁰.

Ifølge Statens Vegvesen vil det koste 75-300 milliarder kroner mer å bygge firefelts motorvei framfor en vei med to felt og forbikjøringsfelt når snitt-trafikken er opptil 20.000 biler i døgnet¹¹. Deres rapport konkluderer med at i majoriteten av de undersøkte strekningene er en 2/3 vei med 90 km/t fartsgrense samfunnsøkonomisk riktigere å bygge enn en 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t. Videre konkluderer en undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (2019) med at større og bedre veier førte til flere biler på veien og like mye kø¹².

På bakgrunn av dette mener vi at nullpluss-alternativet må inkluderes i konsekvensutredningen. Nullpluss-alternativet må utredes på samme måte som de andre alternativene, dvs. utredes for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser og samfunnsøkonomisk analyse. På planprogrammets s. 53 står det «Sammenligning av korridorer gjøres mot referansesituasjonen.» Som en del av konsekvensutredningen må det foreligge en sammenligning av alle alternative korridorer A, B, C og F og nullpluss-alternativet mot referansesituasjonen. I tillegg må det foreligge en sammenligning av de ulike korridorene A, B, C, F og nullpluss-alternativet. Dette må gjøres for tydelig å se konsekvensene av hvert korridor-alternativ før beslutninger tas.

⁶ [Kommunedelplan for idrett fysisk aktivitet og friluftsliv 2019-2031](#)

⁷ [Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2015-2019, Ullensaker kommune](#)

⁸ [Regional planstrategi Viken fylkeskommune 2020 - 2024](#)

⁹ [Utredning av 120 km/t som fartsgrense på motorveger, 2019](#)

¹⁰ [Statens Vegvesens vegkart på nett](#), søk på trafikkmengde

¹¹ [Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veier med ÅDT 6000-20000, 2019](#)

¹² [Effects of urban road capacity expansion – Experiences from two Norwegian cases, 2019](#) og [Forskning.no sin artikkel om saken](#)

Landskapskarakteranalyse: Ikke-prissatte verdier må verdsettes på en bedre måte

Utredningen for de ikke-prissatte konsekvensene står beskrevet i kap. 8.6. Utredningen skal ta utgangspunkt i *forenklet metode* i Håndbok V712 om konsekvensanalyser. Det synes ofte vanskelig å gi et likt sammenligningsgrunnlag i den etablerte praksisen ved sammenligning av prissatte (milliarder) og ikke-prissatte (rangering fra 1-7) konsekvenser som klima og natur- og friluftslivsverdier. Denne framgangsmåten tar ikke høyde for den framtidige samfunnsnyttene gode økosystemer og matjord har. Som tidligere nevnt roper internasjonale og nasjonale forskningsmiljøer alarm om det kritiske behovet for å redusere forbruk av natur og matjord.

Statens Vegvesen har gjennomført en ny type analyse i arbeidet med KVU for ny veiforbindelse øst for Oslo¹³ – en landskapskarakteranalyse der kunnskap om naturressurser, naturmiljø, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og byområder/tettsteder er systematisert på et overordnet nivå.

Landskapskarakteranalysen er inspirert av en metode utviklet av det svenske Trafikverket, kalt integrert landskapskarakteranalyse (ILKA). Metoden inndeler hele landskapet i typiske karakterområder. Disse karakterområdene er avgrenset ut fra befaringer og studier av kart og fagdatabaser. Et viktig prinsipp i arbeidet med ILKA er at befaringer og analyse gjennomføres i et tverrfaglig samarbeid. Vi mener at E16-prosjektet må gjennomføre en landskapskarakteranalyse for hele planområdet, for å synliggjøre og verdsette de ikke-prissatte verdiene på en bedre måte.

Videre vil vi minne om at kommunene har utført en kartlegging og verdsetting av friluftsområder¹⁴ som må benyttes i utredningene. Ved kartlegging av biologisk mangfold bør det gjennomføres full registrering av ulike artsgrupper, og det er viktig at slik kartlegging gjøres av kompetente fagpersoner på våren/forsommeren, da muligheten for å oppdage arter er størst. Vilttrekk må f.eks. utredes da det er mye vilt innenfor planområdet. Glomma og Vorma er levested for flere truede arter, f.eks. edelkreps og elvemusling. Vorma er i tillegg et internasjonalt viktig fugleområde (International Bird area, IBA¹⁵).

Hva er et nivå som er beslutningsrelevant for korridorvalg?

For utredningstemaene landskap, friluftsliv/by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser står det under utredningsbehov «*Utredningen skal utføres på et nivå som er beslutningsrelevant for korridorvalg i kommunedelplanen*». Hvilket nivå er dette? Det står noe om bredde for arealbeslag på planprogrammets s. 50, men ellers er dette uklart i planprogrammet. Vi ønsker at dette forklares nærmere så en kan forstå hva slags nivå utredningene skal gjennomføres på.

Klimagassutslipp fra ødelagt myr må inn i analysene

I kap. 8.9.2 beskrives utredning av klimagassutslipp. Det står på s. 68 at «*I tillegg skal det inkluderes beregninger av klimagassutslipp som følge av arealbruksendringer (permanent konvertering av arealer med vegetasjon og våtmark)*».

¹³ [Konseptvalgutredning Vegforbindelser øst for Oslo med vedlegg](#), 2020

¹⁴ [Kartlegging og verdsetting av friluftsområder](#), Miljødirektoratet

¹⁵ <http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/vorma-iba-norway>

Vi vil i denne sammenheng minne om de negative effektene av nedbygging av myr. Å bygge vei over myr er skadelig for klima. En rapport fra NTNU¹⁶ viser at drenert myr og torvmark har et årlig utslipp på 5,55 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, som tilsvarer 10 prosent av de totale utslippene i Norge. Det er derfor viktig å inkludere potensielle CO₂-utslipp fra ødelagt myr i klimabudsjett og den økonomiske samfunnsanalysen for hvert korridoralternativ. Vi vil påpeke at det er nødvendig å ta høyde for at hvert myrområde kan ha ulik dybde og derfor også ulikt utslipp av CO₂. Se for eksempel medieoppslag for mangelen på dette i utbyggingen av ferjefri E39¹⁷. Ideelt sett skulle alle myrer i planområdet vært målt for å være sikker på at utredningene ikke gir skjevt bilde på klimagassutslipp. Det er derfor viktig å få kartlagt CO₂-utslippene fra alle myrer, ikke bare myrer som naturtyper.

Tapt nytte for allerede utbygde firefelts vei må inkluderes i analyse av samfunnsnyttene til korridoralternativ A, B og C

Korridoralternativene A, B og C utnytter ikke hele eller deler av den allerede utbygde motorveien. Vi er derfor glade for at det på s. 68 står at det planlegges for tilleggsanalyse av tapt nytte for delstrekningene. Det er viktig at analysen viser økonomiske, miljø- og samfunnsmessige kostnader av allerede gjennomført utbygging og planarbeid, og at dette inkluderes i vurderingen av samfunnsnyttene av korridoralternativene A, B og C.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Akershus

Maria Rundhaugen Tesaker
Koordinator
FNF Akershus

Forum for natur og friluftsliv Innlandet

Morten Aas
Koordinator
FNF Innlandet

Elektronisk sign.

¹⁶ [Metoder for å beregne endring i klimagassutslipp ved restaurering av myr](#), 2015

¹⁷ [Klimabombene ingen tenkte på](#), NRK, 2020