



Statsforvalteren i Oslo og Viken

Vår dato:

04.04.2022

Vår ref:

2020/8897

Deres dato:

28.01.2022

Deres ref:

Ikke oppgitt

Nes og Ullensaker kommuner
Interkommunalt plansamarbeid og Nye Veier

Hovedsaksbehandler, innvalgstelefon

Alexander Karlsson, 22003599

Øvrige saksbehandlere, se nederst i brevet

Nes og Ullensaker - Interkommunalt plansamarbeid – Innsigelser og faglige råd til høring av kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6

Vi viser til brev datert 28. januar 2022 med høring av kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6 i Viken. Vi viser også til e-post fra det interkommunale samarbeidet den 1. mars 2022 med orientering om utsatt frist for statlige myndigheter til den 4.april.

Vi mener det i hovedsak er gjort et omfattende og godt arbeid med kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6. Det har for vår del blitt lagt opp til god informasjon og muligheter for innspill underveis i planprosessen.

Det er krevende å gi en tilstrekkelig vurdering av nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor våre fagområder når en har planlagt for brede korridorer og overordnede planbestemmelser. Alle planforslagene vil på ulike måter og i ulik grad komme i konflikt med våre fagområder. Graden av konflikt vil også vært svært avhengig av hvilke tilpasninger og avbøtende tiltak man gjør i reguleringsplan. Etter vår vurdering er det likevel tilstrekkelig grunnlag for å vurdere hvilke av planforslagene vi mener vil være best å gå videre med, innenfor Viken.

Ut fra nasjonale og regionale føringer om økt matproduksjon, kulturlandskap og jordvern fremmer vi innsigelse til foreslåtte AH-korridorer og FN31, og til at CN-korridoren og store veikryss i Nes og Ullensaker ikke er optimalisert, samt at bestemmelser mangler tilstrekkelige tiltak for å redusere, avbøte og kompensere tapet av jordressurser.

Vi mener alternativene AH og FN31 kommer i så stor konflikt med svært viktig naturmangfold at vi også fremmer innsigelser på denne bakgrunn. Vi legger spesiell vekt på store og unngåelige konflikter med nasjonalt viktige ravinesystem og myrområder. I tillegg legger vi vekt på at det er et alternativ som i større grad vil ivareta hensynet til nasjonalt/vesentlig regionalt viktig naturmangfold.

Bakgrunn og høringen

Siden 1990-tallet har det blitt planlagt, og delvis bygget, ny vei mellom Kongsvinger og E6. Dagens veistrekning mellom Kongsvinger og E6 er ca. 60 km. Deler av strekningen er utbygd med 4-felts vei. Kløfta – Nybakk ble åpnet i 2007 og Slomarka – Kongsvinger i 2014. Opprinnelig hadde Statens vegvesen ansvaret for å planlegge og bygge den resterende delen av vegen, men ansvaret for planlegging og utbygging av resten av veistrekningen ble overført til Nye Veier i 2019.

I forbindelse med at Nye Veier overtok planarbeidet ble det opprettet et interkommunalt plansamarbeid mellom de berørte kommunene Nes, Ullensaker, Sør-Odal og Kongsvinger. Styret i det interkommunale plansamarbeidet, som består av ordførerne i de respektive kommunene, har nå vedtatt å legge forslag til kommunedelplan for E16 mellom Kongsvinger og E6 ut på høring.

Formålet med høringen er å fastsette en korridor for videre planlegging av veistrekning for E16 mellom Kongsvinger i Innlandet fylke og E6 i Ullensaker kommune i Viken fylke. Planforslaget som vedtas vil etter et eventuelt vedtak innebære en båndlegging av arealene i fire år i påvente av en reguleringsplan. Forslag til kommunedelplan legges ut i tre hovedkorridorer, med totalt 10 ulike planforslag.

Den faglige anbefalingen fra Nye Veier er at alternativ CN40 legges til grunn for videre planlegging av ny E16 mellom Kongsvinger og E6. CN40 bidrar ifølge Nye Veier samlet sett best til å løse utfordringene ved dagens vei og den innfrir også flest av målene som er satt for prosjektet.

Vi har gitt innspill til varslet oppstart og til planprogrammet. Vi har også deltatt på flere møter i regionalt planforum, og med fagpersoner tilknyttet planarbeidet. For mer og ytterligere informasjon om høringen og planforslagene viser vi til plandokumentene.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunene er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Dersom vi mener at hele eller deler av et planforslag er i strid med, eller ikke godt nok ivaretar, interesser innenfor våre ansvarsområder kan vi fremme innsigelse, jf. plan- og bygningsloven (pbl) § 5-4.

Vurdering med innsigelser og faglige merknader

Denne uttalelsen vil videre deles i to hoveddeler. I den første delen vil vi gjøre rede for noen overordnede og generelle merknader knyttet til planarbeidet, metodisk fremgangsmåte, konsekvensutredning og alternative planforslag. Deretter vil vi gi våre innsigelser og faglige merknader fordelt på de ulike tema vi skal ivareta.

Generelle merknader

Vi mener det har blitt lagt godt til rette for medvirkning og informasjon for statlige og regionale etater og myndigheter. Det har vært dialog gjennom regionalt planforum, men også sær møter om konkrete fagtema.

På et tidlig stadium i planprosessen ble det gjennomført en sifingsprosess hvor mange alternativ ble utelukket og dermed ikke tatt med videre. Vi mener at det har vært viktig å redusere antall alternativ, men vi registrerer samtidig at noen alternativ som opprinnelig var utelukket ble trukket frem senere i prosessen. Det har vært utfordrende for oss å vurdere om det kan finnes andre reelle alternativ som burde vært lagt frem til høring. Senere i uttalelsen vil vi komme med noe mer konkrete vurderinger av dette.

De ulike planforslagene for utbygging/ferdigstilling av E16 mellom E6 og Kongsvinger vil på ulike måter komme i konflikt med nasjonale eller vesentlige regionale interesser innenfor våre ansvarsområder. En viktig ramme for våre vurderinger er at dette er et planarbeid som både Storting og regjering har sluttet seg til og satt i gang, og som skal løse noen utfordringer av større samfunnsmessig karakter. Samtidig er det ikke gitt mange føringer fra overordnede myndigheter om hvordan planarbeidet skal løses og hvor veien skal gå. Det er derfor anledning for oss å fremme de innsigelse og merknader vi mener er nødvendig for å bidra til at nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor våre fagområder blir godt nok ivaretatt. En del tema vil også bli gjenstand for grundigere vurderinger ved eventuell detaljregulering, og innenfor en del tema vil det også kunne bli aktuelt å fremme innsigelse til detaljregulering dersom vi mener våre ansvarsområder ikke blir godt nok ivaretatt.

Vi understreker at vår uttalelse forholder seg til forslag til korridor i Viken, som er vårt geografiske virkeområde (Nes og Ullensaker kommune) og hvor vi kan fremme innsigelse, men vi har også sett hen til helheten i planforslagene.

Konsekvensutredning og alternativer

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

Konsekvensutredningen gir et godt kunnskapsgrunnlag for vurdering av virkninger for nasjonale, regionale og lokale interesser. Samtidig er det 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 noe utfordrende å rangere planalternativene. Vi mener den dokumentasjonen som ligger i konsekvensutredningen gir et faglig godt grunnlag for å kunne tilpasse en framtidig trase *innenfor* den enkelte korridor.

Vi mener 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. Vi viser til at Statens vegvesen og Statsforvalteren i Innlandet har fremmet innsigelse på bakgrunn av at FN31 er for dårlig utredet. Vi fremmer ikke innsigelse til dette forholdet, men ønsker å delta i dialogen dersom det skal jobbes med et alternativ for FN-korridoren eller andre korridorer.

Fremhevede nasjonale føringer

Noen sentrale utfordringer innenfor våre ansvarsområder er:

- Hindre tap av biologisk mangfold
- Redusere klimagassutslipp
- Håndtere, og ta høyde for klimaendringer
- Sikre grunnlaget for matproduksjon ved å hindre tap av dyrka mark.

Dette utfordringsbildet er sentralt i *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2030*, og i *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR - BATP)*, og for *klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (SPR-klima)*. SPR for klima angir at planarbeidet må prioritere både reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpassede løsninger, og at det skal innarbeides tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.

Rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet gjør rede for hvilke tema og konflikter som kan innebære innsigelse til planer ut ifra klima- og miljøinteresser. Dette rundskrivet har vi brukt for å vurdere konfliktpotensialet med nasjonale og vesentlige regionale miljøverdier i denne saken.

Oppdatert nasjonal jordvernstrategi med forsterket jordvernmål er forankret i FNs bærekraftsmål og ble vedtatt av Stortinget i 2021. Det er satt nytt jordvernmål om å ikke omdisponere mer enn 3000 dekar dyrka jord og om økt bærekraftig matproduksjon. En bred forståelse av jordvern legges til grunn, med vern av jordsmonn med myr, skog og kulturlandskap og en rekke økosystemtjenester. Viken fylkeskommune har vedtatt en nullvisjon for tap av dyrka jord i regional planstrategi og i nylig vedtatt regional landbruksstrategi. Jordvernbrevet datert 23. mars 2022 til kommunene fra ministrene i Kommunal- og distriktsdepartementet og Landbruks- og matdepartementet forsterker hensynet til jordvern- og matproduksjon ytterligere.

I Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022–2033 (Meld. St. 20 (2020–2021)) er det lagt føringer om at beslag av jordbruksareal skal ha en særskilt vurdering, og at omfanget av beslag skal reduseres. Det skal settes vilkår om behandling av jordbruksjord. Både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal inngå i samfunnsøkonomiske vurdering ved valg av korridor/trasé.

Klima og arealbeslag

Utbygging av E16 vil innebære økt klimagassutslipp i form av blant annet økt trafikk, og i utbyggingsfasen. Store arealbeslag vil føre til større klimagassutslipp fra arealendringer fordi nedbygging av skog og våtmarksområder innebærer frigjøring av klimagasser og reduksjon av fremtidige muligheter for lagring av karbon. Utredningene gir ikke et tilstrekkelig bilde av hvilke av de ulike traséene som kommer best når det gjelder klimaendringer, blant annet hvor sårbart tiltaket er for klimaendringer, jf. KU-forskriften § 19 første ledd bokstav d), eller ev. konsekvenser/endringer for områder f.eks. nedstrøms hva gjelder økt flomfare/overvann mv. som en følge av planlagt utbygging, jf. pbl. § 4-3. I fagrapporten om klimabudsjettet listes det opp en rekke anbefalinger og tiltak for reduksjon av klimagassutslipp i senere faser av prosjektet ved anleggsperioden og gjennomføring av drift. Vi forventer at disse tiltakene følges opp og vil anbefale å legge inn planbestemmelser i kommunedelplanen som stiller krav til valg av klimavennlige løsninger og metoder.

Vi mener det er vanskelig å vurdere reelle utslipp fra arealbeslag da utslipp fra myr er basert på utslippskoeffisienter (kg CO₂ per m²). Vi forventer at det gjøres spesifikke oppmålinger med utstrekning og dybde på torvmyr som eventuelt kan bli til oksidert CO₂ i arbeidet med reguleringsplan. Planarbeidet skal håndtere, og ta høyde for det endrede klimaet, og planleggingen skal bygge på kunnskap om utbredelse og økologisk tilstand, jf. SPR for klima.

Dette fordi økosystemene kan bidra til å dempe klimaeffekter. I punkt 4.3 fremgår det at «Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn.». Vi kan ikke se at det er gjort tilstrekkelig rede for hvordan planforslaget har tatt høyde for, og tilpasset seg fremtidens klima

Det fremgår at planforslaget at veinormalen, altså blant annet bredde og antall felt på veien, vil vurderes og avklares i reguleringsplanarbeidet. Trafikkberegningene som er gjennomført i kommunedelplanarbeidet, tilsier ifølge planbeskrivelsen at det i henhold til veinormalen er veiklasse H3 som er aktuell standard for ny E16. Veiklasse H3 er nasjonal hovedvei med fire felt, dimensjonert for ÅDT større enn 12 000 og fartsgrense 110 km/t.

Vi vil påpeke at valg av veinormal vil kunne ha vesentlig betydning for tiltakets konsekvenser for en rekke av våre fagområder, spesielt jordvern og naturmangfold, men også klimagassutslipp og støy. Vi forventer at det i reguleringsplan blir grundig vurdert hvilken veinormal en skal bruke, og at hensyn til spesielt naturmangfold og jordvern blir en del av den vurderingen.

Jordvern, matsikkerhet og landbruksdrift

I plandokumentene er det kun vist til jordvernstrategien fra 2015. Vi forventer at oppdaterte nasjonale og regionale føringer for jordvern, kulturlandskap og om økt matproduksjon/matsikkerhet i større grad legges til grunn for trasévalg. Hensynet til jordvern burde vært mer tydelig i målstrukturen for planarbeidet. Nes er en av Norges største kommuner når det gjelder jordbruksareal og matproduksjon, og de fleste berørte jordbruksområdene har nasjonal og regional verdi. Områdene har god og svært god kvalitet for dyrking av matkorn, og mange areal er egnet for dyrking av poteter og grønnsaker, ifølge jordsmonnskart fra NIBIO.

Konsekvensutredningen for naturressurser – jordvern

For alle de foreslåtte korridorene vil det bli omfattende tap av dyrka jord og føre til oppsplitting av svært verdifulle jordbruksareal. *Tapene kan bli fra om lag 850 dekar til over 1500 dekar dyrka jord* for de ulike korridorene, ifølge fagrapport for naturressurser og egen utredning for CN40. For opprinnelig trasé var det anslått langt lavere arealtall enn for den foreslåtte FN31-korridoren.

Alle de foreslåtte korridorene er i konflikt med nasjonale og regionale føringene for jordvern, og tapet av dyrka og dyrkbar jord må derfor i langt større grad løftes fram som en samfunnsmessig hovedutfordring og vektlegges mer i planlegging av ny E16, i tråd med føringene for samferdselstiltak i nasjonal jordvernstrategi og NTP.

Tap av dyrka jord for valgt korridor skal reduseres gjennom *optimalisering* av traséen i reguleringsplanen, ifølge bestemmelsene. Vårt ankepunkt er at optimalisering i reguleringsplan vil være begrenset av den båndlagte korridoren i en vedtatt kommunedelplan.

Behovet for *tiltak på lokalveier inngår ikke i denne planen*, og vi er bekymret for at behov for slike sideveistiltak kan føre til ytterligere store tap av verdifulle jordbruksareal. Vi spør om usikkerhet knyttet til estimerte tap av dyrka og dyrkbar jord, kan bety at beslutningsgrunnlaget for valg av korridor er for usikkert.

Vi mener at optimalisering av korridor(er) for å redusere tap av dyrka jord må skje før vedtak i kommunedelplanen, med ytterligere optimalisering i reguleringsplan, jf. innsigelser til korridorer og bestemmelser. Videre mener vi at det bør foreligge et estimat for tap av dyrka jord som følge av tiltak på lokalveinettet før korridor besluttes.

Tap av matproduksjon og vurdering av endret selvforsyningsgrad er ikke med i utredningene. Lavere matproduksjon og økt usikkerhet knyttet til matproduksjon (matsikkerhet) har økende samfunnsmessig betydning.

Vi forventer at det utredes hvordan tapet av dyrka jord som følge av E16 kan kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting. Det bør vurderes å opprette fond for nydyrking etter mal fra FRE16-prosjektet og dette bør inngå i kostnadsoverslag. Estimater over aktuelle areal for nydyrking i de aktuelle kommunene bør utredes.

Korridorer og bestemmelser – innsigelser og merknader

Tall for tap av dyrka jord gjelder hele strekningen, i Viken og Innlandet. Konsekvensutredningen av FN31 og CN40 er beskrevet i egne tilleggsrapporter. Arealbeslag for dyrka og dyrkbar jord er beregnet ut fra en eksempelveilinje og 30 meter ut til hver side for linja, totalt 60 meters bredde, mens de foreslåtte korridorene foreslås båndlagt i 100 meters bredde. Større arealbeslag er båndlagt i kryssområder (200x400 meter).

Alle korridorene har stor konflikt med nasjonale og regionale føringer for jordvern og matproduksjon, og gir grunnlag for innsigelse. Ut fra forsterkede nasjonale og regionale føringer for jordvern mener vi det må legges mer vekt på jordvern og matproduksjon i avveiningene.

Vi er også kritiske til at det ikke er utarbeidet planforslag til de nordligste korridorene AH 10-20-30 som er gunstigst når det gjelder tap av dyrka jord og som unngår flere av de aller største sammenhengende jordbruksområdene. De nordligste AH-korridorene går nord for Fenstad og Ingeborgrud og vil i større grad gå på fjellgrunn. Med estimert tap av mellom 775 dekar og 855 dekar dyrka jord er disse rangert som nummer 5,1 og 4 for tap av dyrka jord.

Ut fra nasjonale og regionale føringer for jordvern og om økt matproduksjon fremmer vi innsigelse til korridor FN31 og de foreslåtte AH korridorene som har de største tapene av dyrka jord av de 10 korridorene som det er laget planforslag for. FN31 er rangert som den verste korridoren med estimert tap på 1570 dekar dyrka jord, noe som utgjør nesten dobbelt så store tap som AH 10-20-30 (ikke planforslag). Estimert tap av dyrka jord er for planforslagene i linje AH fra 1140 til 1300 dekar (lavest for nordre AH korridor).

CN-korridoren går gjennom svært viktige jordbruksområder fra Nybakk, på begge sider av Glomma og forbi Årnes. Blant de ti alternativene som det er laget planforslag for, har CN 40-50-60 ikke de høyeste tap av utredete alternativ. Tap er beregnet til ca. 1100 dekar dyrka jord og er rangert som nr. 10, 11 og 12 for jordvern.

Det er en svakhet at tiltak på tilførselsveier/lokalveier ikke er en del av planforslaget, og et notat viser at tiltak på lokalveier kan føre til ytterligere tap av dyrka og dyrkbar jord. Tap av dyrka jord som følge av tiltak på lokalveier, bør inngå i beslutningsgrunnlag for valg av korridor.

Ut fra nasjonale og regionale føringer for jordvern har vi innsigelse til at CN-korridoren og de store planfrie kryssene ikke er optimalisert. Tap av dyrka jord er høyere for foreslåtte CN-alternativ enn de beste utredete korridorene og må reduseres vesentlig i kommunedelplanen. Dersom hensynet til dyrka jord styrkes vesentlig, vil vi trolig kunne akseptere CN-korridoren.

Vi har innsigelse til lokaliseringen av store planfrie kryss i sammenhengende jordbruksområder også for de andre korridorene og til bestemmelse 1.2.2. Kryssene er markert i planen med store båndlagte soner på 200x400 meter.

For å redusere inngrep i verdifulle jordbruksområder mener vi at kryssene om mulig må flyttes unna dyrka jord i denne planen. Plasseringen av kryss og bestemmelse 1.2.2 mener vi fører til økt utbyggingspress og tap av dyrka jord:

«1.2.2. ... 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»

Bestemmelse 1.5.4 om å unngå tap av dyrka og dyrkbar jord i kommende reguleringsplan er viktig, men inngrep må først og fremst reduseres i denne kommunedelplanen, og tiltakene må bli mer konkrete og forpliktende, se også punktliste lenger ned.

I oppdatert nasjonal jordvernstrategi (Stortinget 2021) og i NTP er det lagt føringer om at beslag av jordbruksareal skal ha en særskilt vurdering, og at omfanget skal reduseres. Dette hensynet skal være med helt fra oppstart av et prosjekt og dermed også inkluderes i silingsfasen. Kontrakter for utbygging skal ha egne krav som setter vilkår om behandling av jordbruksjord.

Vi fremmer samlet innsigelse til at bestemmelsene ikke sikrer tilstrekkelig konkrete og forpliktende reduserende-, avbøtende- og kompenserende hensyn til jordvern- og matproduksjon. Nasjonale og regionale føringer for jordvern og matproduksjon er ikke tilstrekkelig ivarettatt.

Det mangler bestemmelser (3.3 og 3.4) for å begrense arealtap allerede i kommunedelplanen og for flere konkrete tiltak ved regulering (1.2.2), se punkter nedenfor. Bestemmelser for delområder (kap. 2 og 3.9), må omfatte tiltak for å ivareta landbruksdrift/ matproduksjon og landbruksveier for jordbruksområder. Krav til miljøprogram/-miljøoppfølgingsplan 3.1 (YM -plan) må omfatte jordvern og øvrig landbruk, i tråd med nye nasjonale føringer.

Inngrep kan reduseres gjennom endret lokalisering og optimalisering av korridorer og kryss, men dette skal skje først på neste plannivå, ifølge bestemmelsene. Vi mener at flere tiltak for å redusere tap av dyrka jord for korridor(er) bør gjennomføres før kommunedelplanen vedtas og forankres i bestemmelsene:

- Optimalisere veikorridor og plassering og utforming av kryss for å redusere tap og unngå oppsplitting av dyrka jord før vedtak av korridorer i kommunedelplanen.
- *Vurdere* smalere veistandard (og eventuelt med redusert fart) på hele eller deler av strekningen/korridoren for å redusere arealbeslag i verdifulle natur- og jordbruksområder.
- Bestemmelser med krav til at tapet av dyrka jord skal kompenseres ved nydyrking og eventuelt jordflytting.

Andre konkrete jordvern- og landbrukstiltak må *forankres i bestemmelsene i kommunedelplanen og følges opp ytterligere i reguleringsplan*, og lista nedenfor er tiltak for å unngå, redusere, avbøte eller kompensere tap av svært verdifulle jordressurser ytterligere:

- Unngå og begrense masselagring, anleggs- og riggområder på dyrka jord. Krav som sikrer at masselager kan istandsettes for dyrking.
- Innfartsparkeringer, kollektivterminaler og veiserviceanlegg må ikke tillates på dyrka jord
- Redusere avstand mellom viltgjerde og veibane på strekninger med dyrka jord
- Vurdere utslaking og istandsetting av veifylling og -skjæringer for å kunne dyrke på areal inn mot veien/viltgjerde
- Benytte samferdselsjordskifte for å avbøte oppsplittede jord- og skogbruksareal/ landbrukseiendommer
- Sikre andre landbrukshensyn, tilgjengelighet til jord- skogbruksareal inkludert landbruksveier

- Stille krav til bruk av landbruksfaglig kompetanse
- For berørte jordbruksareal: Sette krav til kvalitet og kvantitet for bevaring av matjordlag, annen jordflytting og/eller nydyrking med bruk av matjordplan og med frister for istandsetting, tiltak for god jordstruktur, jordliv og redusert jordpakking. (Re)etablere av berørte drenerør, vanningsanlegg og hydrotekniske anlegg og fangdammer
- Gjennomføre tiltak for å hindre erosjon på tilgrensende jordbruksareal.

Konsekvenser for landbrukseiendommer som helhet og skogbruk

Konsekvenser for berørte landbrukseiendommer er delt opp i flere fagrapporter og er ikke samlet framstilt. Slike konsekvenser kan ha betydning for framtidig matproduksjon. Det opplyses om at hensynet til skogbruk er vurdert som prissatt konsekvens, men det er ikke tydelig hvordan skogareal/skogbruk er vurdert for ulike korridorer. Arealbeslag i skog inngår i klimarapporten, men årlig CO₂-opptak ser ikke ut til å være tatt med.

På neste plannivå forutsetter vi at det planlegges avbøtende og kompenserende tiltak for å sikre tilgjengelighet til jord- og skogareal for landbrukseiendommene, og slike krav til neste plannivå må også framgå av bestemmelser til denne kommunedelplanen.

Massehåndtering, anleggs- og riggområder

Massehåndtering framgår av rapporter for anleggsgjennomføring – med en rapport for hver korridor. Vi savner likevel samlede anslag over forskjeller i massebalanse mellom de ulike korridorene - for ulike jord- og steinmasser. Krav til masseoppfyllinger for rene, naturlige jordmasser bør sikre mulighet for oppdyrking, der det er aktuelt.

Vi savner også estimat over behov for anleggs- og riggområder. Dyrka og dyrkbar jord skal som hovedregel ikke brukes til anleggs- og riggområder på grunn av faren for varige pakkingskader og dermed sterkt reduserte avlinger i flere tiår etterpå. Jordbruksområder må unngås til slik midlertidig omdisponering og tiltakene må begrenses mest mulig, og vi er derfor positive til bestemmelse 1.5.4.

Der anleggs- og riggområder på dyrka jord ikke kan unngås, må tiltakene følges opp med tydelige bestemmelser for avbøtende tiltak, krav til matjordplan, kvalitet og bruk av landbruksfaglig kompetanse, tilbakeføring, istandsetting og frister ved regulering. Bestemmelsene 1.2.2 neste plannivå og 3.4 masseforvaltningsplan må derfor omfatte mer konkrete krav til massehåndtering som skal settes ved regulering.

Fond for istandsetting og privatrettslige avtaler kan i tillegg være nødvendig for å sikre gjennomføring og fordeling av ansvar mellom aktører.

Naturmangfold og vannmiljø

Alle alternativene kommer i konflikt med naturverdier av nasjonal og vesentlig regional betydning. Metoden som benyttes for å vurdere konfliktpotensialet for hvert alternativ ser fornuftig ut, og gir en begrunnet rangering av alternativene. Utredningene er gjennomført på det beste datagrunnlaget som finnes i Viken. Vi finner ikke grunnlag for å stille spørsmål ved verken datagrunnlaget eller prosessen for å rangere alternativene eller den endelige rangeringen, når det gjelder området i Viken. Under temaet naturmangfold er det som er registrert av naturverdier i form av naturtyper og arter i planområdene fanget opp. Tilsvarende grundig virker vurderingene av konfliktpotensial, gjennomført for hver lokalitet.

Av naturverdier som kan nevnes, er leveområder for truede humler, rikmyr i lavlandet, ravinesystemer, våtmarksområder langs elvene, gammelskog og habitater for fuglearter. For de

fleste av disse finner vi nasjonale eller vesentlig regionale verdier i tilstrekkelig grad til at det kan fremmes innsigelse i henhold til Klima- og miljødepartementets rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet.

I tillegg til rødlistekategori for naturtyper og arter, er det to andre kriterier vi har brukt for å vurdere naturverdier:

- Bestandighet: går på hvorvidt naturverdien vil vare lenge/opprettholdes dersom den ikke ødelegges av veiutbygging.
- Unikhet: går ut på hvor stort ansvar de aktuelle kommunene har for de aktuelle naturverdiene på nasjonalt/internasjonalt nivå.

Typiske eksempler er raviner, myrer, flommarksområder, bekkedrag og elver, dammer/vann. Naturverdiene i slike naturtyper vil opprettholdes dersom lokalitetene ikke bygges ned eller f.eks. dreneres og de krever normalt ingen eller begrenset skjøtsel. Naturverdier i skog vil kunne forringes som følge av hogst, så det å unngå nedbygging er ingen garanti for at naturverdiene opprettholdes.

Av topografisk baserte naturtyper som har en unikhet for regionen utredningsområdene befinner seg i, vil vi fremheve raviner. Komplekse, sammensatte ravinesystemer har Norge et internasjonalt ansvar for. Derfor er det viktig å være bevisste på at velutviklede ravinesystemer ikke må skades. De andre topografisk baserte naturtypene finner vi en del av i de fleste kommuner, altså lavere unikhet. Men intakte myrområder av noe størrelse kan i tillegg til å være truede og viktige naturtyper, huse truede arter og være viktige å bevare fordi de lagrer store mengder karbon. For elver og bekker, er det ofte snakk om inngrep i kantsonene, som kan begrenses/avbøtes ved å løfte bruer over.

AH-alternativene og FN31 og konflikt med naturmangfold - innsigelse

For AH-alternativene og FN31 er det så mange viktige og truede naturtyper som blir berørt at vi fremmer innsigelse til disse alternativene. Det høye konfliktpotensialet for disse alternativene når det gjelder naturmangfold framkommer også tydelig av temarapport naturmangfold og rangeringen av alternativene der. Vi legger særlig vekt på at alternativene vil komme i konflikt med ravinesystemer av nasjonal interesse, og at CN-alternativet kan innebære at en unngår konflikt med denne naturtypen. Romerike er den mest sentrale og viktige regionen for bevaring av denne naturtypen. For AH-alternativene vektlegges også konfliktpotensialet med våtmarksområder langs Vormå. I tillegg til at flere av myrområdene er viktige naturtypelokaliteter (verdi A), og levested for flere truede arter som karplanter og fuglearter, er myrer viktige karbonlagre. Ødelagte myrer er uopprettelige.

Viltarter – faglige råd

Vi har først og fremst et ansvar for å følge opp ikke-høstbare arter, blant annet truede viltarter. Generelt for alt vilt er at man må ha en landskapsøkologisk tilnærming og vektlegge betydningen av intakte sammenhenger mellom eller i tilknytning til større naturområder, da de har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter.

Motorveier i dag bygges med viltgjerdar som er effektive barrierer. CN-alternativene som splitter opp eksisterende landskap vil ha større negativ konsekvens for viltartene som beveger seg over store områder enn de øvrige alternativene, og det er viktig med avbøtende tiltak som viltoverganger og -underganger. Hvorvidt det er nok for å hindre negative effekter er usikkert. En av NINAs teorier om hvorfor gaupebestanden ikke har klart å ta seg opp igjen i Østfold, Akershus og søndre deler av Hedmark er de betydelige infrastrukturinngrepene som har kommet i dette området og hindrer migrasjon.

Vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann og vassdrag

Alternativene og variantene som nå ute på høring, vil berøre elver og bekke­drag både direkte ved fysiske inngrep og indirekte gjennom avrenning i anleggs- og driftsfasen. Innenfor de avsatte korridorene vil nærmere plassering av veitraseen og konkretisering av løsningene ha stor betydning for hensynet til vannmiljø og naturmangfold knyttet til vassdrag. Det er derfor viktig at forslaget til planbestemmelser inneholder flere juridisk bindende føringer for videre reguleringsplanarbeid for å ivareta miljøkvalitet i og langs vassdrag. I den forbindelse viser vi også til naturmangfoldloven § 12 om lokalisering og avbøtende tiltak for å unngå eller begrense skader på naturmangfold.

Ifølge vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og minst god kjemisk tilstand. Konsekvenser for vannmiljø er utredet i en egen omfattende rapport. Konfliktpotensialet bygger på vannforekomstenes sårbarhet og antatt grad av berøring og på et overordnet nivå sier dette noe om risiko for konflikt med miljømålene i vannforskriften.

Utredningene viser at samtlige alternativer vil ha noe eller middels konfliktpotensial med vannmiljø. Generelt vil konkret plassering av trase innenfor korridorene, utforming av krysningspunkt ved vannforekomster, håndtering av overvann og avrenning, ivaretagelse av kantvegetasjon med mer ha stor betydning for vannmiljø og oppnåelse av miljømål. Det er derfor viktig at forslaget til planbestemmelser fastsetter at det i videre reguleringsplanarbeid skal gjennomføres en forundersøkelse for vannforekomster som kan bli påvirket. Forundersøkelsen skal omfatte både vannkjemi og biologisk mangfold og skal legges til grunn ved valg av løsninger.

De fleste vannforekomstene som vil kunne bli berørt, er allerede i stor grad belastet av ulike typer påvirkninger og oppnår i dag ikke miljømålene. Det skal som hovedregel ikke gis tillatelse til ny aktivitet eller nye inngrep som kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller gjøre det vanskeligere å oppnå miljømålene. Ny arealbruk eller tiltak skal i utgangspunktet ikke gjøre at unntaksbestemmelsen § 12 i vannforskriften kommer til anvendelse. Vi viser til Klima- og miljødepartementets [Nye presiseringer om bruk av vannforskriftens § 12 \(vannportalen.no\)](#).

For videre reguleringsplanarbeid innebærer dette blant annet at miljøtilstand etter vannforskriften må beskrives og at effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes og sees i sammenheng med miljømålene. Både påvirkning på vannmiljø gjennom fysiske inngrep og avrenning i driftsfasen må utredes, og reguleringsplanarbeidet må vektlegge løsninger for å ivareta vannmiljø. I den forbindelse er det viktig at forslaget til planbestemmelser fastsetter at det skal avsettes tilstrekkelig areal for etablering av rensetiltak.

Flere av vassdragene har stor verdi for naturmangfold. Edelkreps og elvemusling er eksempler på arter som er på norsk rødliste over truede arter, og som også er terskelindikatorer for elver ved klassifisering av miljøtilstand. I tillegg er Glomma og Vormå leveområder for storørret og utgjør et rikt fiskesamfunn. Det er utarbeidet en egen temarapport om naturmangfold som en del av konsekvensutredningen. Utredningen omfatter også naturmangfold knyttet til vann. Der middels eller høyt konfliktpotensial for vannmiljø kan medføre negativ påvirkning på arter eller naturtyper som er tilknyttet vannforekomstene, inngår dette i samlet konfliktpotensial.

Lokalisering og utforming av nye bruer vil ha betydning for naturverdier i og langs vassdragene. Det er positivt at planbestemmelsene stiller krav til at kryssing av Glomma alternativ CN og

Vorma alternativ AH (bør vel også gjelde FN) skal ivareta naturmangfoldverdier ved plassering av vei i terreng og bruløsning. Her må det, som tidligere nevnt, også tas spesielle hensyn til vannmiljø.

Videre er det viktig å unngå inngrep som kan påvirke andre verdifulle lokaliteter, blant annet viktige bekkedrag, grytehullsjøer og dammer med amfibier og andre verdifulle og sårbare arter. Planbestemmelsene må i tilstrekkelig grad fastsette at verdifullt naturmangfold skal ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan. Vi ser at det til hensynssoner for naturmangfold H710_5 er utarbeidet planbestemmelser om at det skal tilstrebes løsninger som ivaretar verdifulle naturtyper og funksjonsområder. Det bør vurderes om denne bestemmelsen kan bli tydeligere.

Vi fortsetter at områder av svært viktig og viktig verdi omfattes av hensynssone for naturmangfold. I rapporten om naturmangfold står det at blant annet naturtypen viktige bekkedrag med kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti er spesielt vektlagt. Vi viser til at Sagstuåa (NM_139) er et viktig bekkedrag med høy verdi og stort konfliktpotensial. Vi ber derfor om at området der ny vei skal krysse bekkedraget blir vist med hensynssone naturmangfold på plankartet side 12. På plankartene side 5 og 6 er det viktig at Kampåa (NM_023) er vist med hensynssone naturmangfold, men her stiller vi spørsmål ved at det også vises hensynssone for kryssing av Vorma. Det kan eventuelt utarbeides egen hensynssone om kryssing av Kampåa. På plankartet side 19 savner vi hensynssonen for kryssing av Vorma.

Bekkedrag vil også bli berørt i alle korridorene. Bekkelukking er uønsket på grunn av tap av vassdragsnatur og biotoper for vannlevende organismer samt bekkenes evne til å rense vannet for næringsstoffer og partikler. Utforming av kryssingspunktene vil ha stor betydning for ivaretagelse av naturmangfold. Det er derfor viktig at forslaget til planbestemmelser presiserer at alle bekker og elveløp i og på tvers av veitraseen skal opprettholdes og tiltak utformes slik at økologisk funksjon opprettholdes, også for naturlig fiskevandring og -gyting.

Vi har ved varsel om oppstart presisert betydningen av å ivareta kantvegetasjonen langs vassdrag. I forslaget til planbestemmelser står det at det skal tilrettelegges for å opprettholde eller reetablere kantvegetasjon. Vannressursloven § 11 fastsetter at det langs vassdrag med årssikker vannføring skal opprettholdes kantvegetasjon. Ved fjerning av vegetasjon i kantsoner skal Statsforvalteren vurdere om det kreves en dispensasjon fra denne bestemmelsen.

Permanente inngrep i vassdrag må detaljplanlegges og oversendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for godkjenning etter vannressurslovens bestemmelser. Dersom NVE ikke konsesjonsbehandler, skal Statsforvalteren og/eller fylkeskommunen vurdere tiltakene etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, fastsatt med hjemmel i lov om laksefisk og innlandsfisk.

Alle utredningskorridorene berører verdifullt naturmangfold i vann og vassdrag, men A-alternativene har størst konfliktpotensial gjennom Ullensaker og Nes. A-alternativene har samlet størst konfliktpotensial for nasjonalt viktige verdier, også bekkedrag med sterkt truede arter.

I Viken vil C-alternativene med start fra Nybakk ha færrest konflikter med regionale og nasjonale naturverdier, selv om det for vannmiljø er et stort konfliktpotensial for bekkesystemet Sulta.

Vurdert ut fra hensynet til samlet naturmangfold, som også omfatter vannmiljø og naturmangfold knyttet til vann, kan vi slutte oss til alternativ CN i Viken, som det minst konfliktfylte alternativet.

Anleggsarbeid og forholdet til videre planlegging

Større infrastrukturprosjekter med varighet over flere år vil som regel kreve tillatelse etter forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen. Utslipp av anleggsvann vil kunne medføre forurensning i form av partikler, nitrogen, pH-endring og utslipp av tungmetaller og miljøgifter. En tillatelse etter forurensningsloven vil blant annet stille krav til rensing og overvåking av anleggsvann. Støy og støv i anleggsfasen bør ivaretas på reguleringsplannivå.

Landskap og friluftsliv i strandsonen langs vassdrag

I 100-metersbeltet langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til landskap, friluftsliv, natur- og kulturmiljø og andre allmenne interesser, jf. pbl § 1-8. Som nevnt vil alle korridorene innebære kryssing av vassdrag med verneinteresser i strandsonen langs vassdrag.

CN-korridoren vil innebære konflikter med landskap og friluftsliv i strandsonen, spesielt nær Årnes. Når det gjelder hensyn som landskap og friluftsliv, forventer vi at disse hensyn blir grundig utredet og ivaretatt i reguleringsplanarbeidet dersom CN-korridoren blir valgt og vedtatt som korridor. Ved kryssing av Glomma bør det velges broløsninger som tar tilstrekkelig hensyn til landskap og friluftsliv.

Folkehelse og barn- og unges interesser

Vi viser til vårt innspill til planprogrammet, datert 12.11.2020, hvor vi blant annet peker på koblingen mellom folkehelseloven og plan- og bygningsloven, medvirkning og konsekvenser for friluftsliv/by- og bygdelig, bomiljø og folkehelse, noe vi ser at prosjektet har utredet. Vi mener det er viktig at prosjektet vektlegger videre at befolkningen har tilgang til grønne arealer for å sikre folkehelse og god bokvalitet. Vi ser at ny trasé av E16 vil medføre at sideveier må endres. Det er viktig å understreke at sideveier bør sikres med tanke på innbyggernes behov for gang- og sykkelveier og tilgang på grønne arealer. Det kommer frem i høringsutkastet at prosjektet har vektet og vurdert disse ulike temaene for hver korridor, og at de forskjellige korridorene påvirker fagområdene på ulike måter, både positivt og negativt.

Valg av trasé bør ha som intensjon å redusere ulykkesbelastningen på strekningen. Dette vil ha, slik vi oppfatter det, positiv innvirkning sett ut ifra et helse- og samfunnsperspektiv. Valg av trasé C bidrar til å redusere ulykker, men vil medføre fortsatt stor trafikk på eksisterende vei mellom Vormsund og Kongsvinger grunnet tilgjengelighet til bosteder. Dette vil gi behov for tiltak på sideveinettet, med tanke på ulykkesforebygging, støy og utbygging av gang- og sykkelveier/trafikksikkerhet. Valg av trasé F vil være det valget som påvirker bomiljøer, med tanke på grøntarealer, støy og trafikksikkerhet i flest «tettsteder» i størst grad.

Vi bemerker at konsekvensene for sideveisnettets bør vurderes ved valg av korridor, og at dette må tas hensyn til videre i reguleringsplanene.

Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet for kommunedelplan E16 fra Kongsvinger til E6 er dokumentert ved rapporten *Kommunedelplan E16 Kongsvinger – E6. Risiko- og sårbarhetsanalyse*. ROS-analysen vurderer risiko- og sårbarhetsforhold ved de alternative korridorene. 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.

Som forutsetninger er det blant annet lagt til grunn for risiko- og sårbarhetsanalysen at ny E16 skal etableres over nivå for 200-års flom, ev. sikkerhetsmargin og klimapåslag. Dagens E16 vil 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 veien.

Det er gjort rede for sårbarheter i området. Det er relativt høy grunnvannstand i deler av planområdet, noe som kan gi redusert dreneringsevne i grunnen og 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. 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 igjennom 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 neste planfase, det vil si reguleringsplanen. 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 ser for 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 storulykkeobjekt på Oppakermoen. Det forutsettes at denne blir ivaretatt og 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

Støy og luftkvalitet

Ifølge fagrapporten for støy er det små forskjeller mellom de ulike korridorene og hvilke konsekvenser de får for støy på bygninger til støyfølsomt bruksformål. Det vises til at alternativene CN40 og FN31 vil være alternativene som har lavest antall støybelastede bygg.

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 trafikk situasjon 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.

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 redusert.

Etter vår vurdering kan vi ikke se, basert på gjeldende vurderingsgrunnlag, at støy og luftkvalitet vil ha vesentlig innvirkning på hvilken korridor eller alternativ som bør velges i Viken, men når vegstrekningen skal detaljreguleres forventer vi grundige utredninger og ivaretagelse av støy og luftkvalitet i henhold til de nasjonale retningslinjene for støy og luftkvalitet. Det bør vurderes grundigere bestemmelser om hvordan støy og luftkvalitet skal følges opp i reguleringsarbeidet,

og at man ikke bare viser til at T-1442/2021 og T-1520. Blant annet bør det vurderes bestemmelser om oppfølging av støy på sideveisnett.

CN-alternativet vil komme nært det prioriterte vekstområdet Årnes, hvor det forventes vekst i antall innbyggere. Avbøtende tiltak for å minimere støy på bebyggelse og viktige friluftslivsområder, forventer vi følges grundig opp.

Vi minner om at gravplasser skal skjermes mot støy i samsvar med disse retningslinjene, se § 2 i *gravplassforskriften*.

Masseforvaltning og grunnforurensning

I denne høringen er det ikke konkret tatt stilling til behov for og lokalisering av områder for lagring av overskuddsmasser. Vi forventer derfor at foreslåtte bestemmelser om masseforvaltningsplan og regulering av områder for permanent og midlertidig lagring av masser følges opp i reguleringsplan. Det bør likevel vurderes å gjøre et grundigere arbeid på dette nå da vi ofte ser at dette temaet er krevende å ivareta i samferdselsprosjekter og at en ofte håndterer dette for sent i prosjektet.

Alternativ CN kan muligens berøre følgende grunnforurensningslokaliteter

- Høie, Årnes (ID 809), registrert som kommunalt deponi, aktiv mellom 1960 og 1971. Deponering har foregått ukontrollert, består av både husholdningsavfall og industriavfall.
- Kenmore AS (ID 807), registrert som forurenset grunn. Kenmore AS hadde en galvanoteknisk tillatelse mellom 1974 og 1993. Nedlagt i 1992 iflg. våre databaser. Tungmetallholdig slam har blitt deponert ved to lokaliteter, nordøst og øst for fabrikken, anslagsvis 100 tonn iflg. NGU (1989).
- Draka Comteq Norway AS (ID 820) – tidligere galvanobedrift. Elektrolytisk metalbelegging – eventuelt omfang av forurensning er ukjent.

Vi ber kommunene vurdere hensynssone og/eller bestemmelser som sikrer at det tas hensyn til disse lokalitetene ved videre planlegging.

Gravplasser

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har ansvaret for å gjennomføre vurderinger som fagmyndighet for gravplasser. Vi har på bakgrunn av dette følgende merknader.

Vi har hatt kontakt med kirkevergene i Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger. Gravplassene som berøres er Ullern kirkegård (Sør-Odal) og Nes kirkegård (Nes). Ingen gravplasser ligger direkte innenfor planområdene.

Gravplassenes særegne funksjon må ivaretas på en verdig måte, særlig som sted for gjennomføring av gravferd, sorgbearbeidelse og som minnested.

Nes kirkegård, Nes kommune: Alternativ FN ligger ca. 500 meter nord for kirkestedet. Ullern kirkegård, Sør-Odal kommune: Alternativ FN ligger ca. 400 meter nord for kirkestedet. Alternativ AH er plassert lenger nord, men har større landskapsmessige konsekvenser.

1.2.2. Omfang av reguleringsplan

- Nes kirkegård: Det er lagt opp til tilkomst ved avkjøring i kryss nordvest for gravplassen. Eksisterende veinett ligger på samme side (sør) som gravplassen, slik at gravplassen vil være lokalt tilgjengelig.

1.5.5. Støy og luftforurensning

Planbestemmelsene viser til de sentrale retningslinjene for støy i arealplanlegging. Vi minner om at gravplasser også 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. Planforslaget ser i hovedsak ut til å ikke ha vesentlige konsekvenser for gravplassene, men vi ber om særlig oppmerksomhet knyttet til støybestemmelsene.

Forventningsbrev

Avslutningsvis viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2022](#), og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi vil være tilgjengelig for dialog om våre innsigelser og merknader til denne planen.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
Avdelingsdirektør
Klima- og miljøvern avdelingen

Nina Glomsrud Saxrud
Avdelingsdirektør
Landbruksavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kontaktpersoner/medsaksbehandlere, fordelt på fagtema

Anette Søråas (landbruk)

Lise Økland (vannmiljø og naturmangfold i vann)

Øystein Røsok (naturmangfold på land)

Anine Jensen (samfunnssikkerhet),

Martina Grøtta (klimafaggruppe),

Gry Bråthen Røkkum (folkehelse),

Tove Frøvoll Thoresen (Gravplasser, Statsforvalteren i Vestfold og Telemark)