

Sør-Odal kommune
Øgardsvegen 2
2100 Skarnes

Deres ref: Inga Gjerdalen, 28. januar 2022

Vår ref: Martin Bjerke 14. mars 2022

KOMMUNEDELPLAN E16 KONGSVINGER-E6 - HØRINGSUTTALELSE

Naturvernforbundet i Nes (NiN) tar i første rekke utgangspunkt i den globale, nasjonale og lokale klimakrisa, og konsekvensene av naturtap, i vår høringsuttalelsen til forslag til kommunedelplan for E16 Kongsvinger-E6. FNs siste rapport 28. februar i år forsterker den allerede beskrevne alvorlige situasjonen for klima og miljø. Klimapanelet mener at det trengs «fundamentale samfunnsendringer» for å få ned utslippene av klimagasser, samtidig som vi må «bevare, gjenopprette og beskytte natur».

Ved omtale av forhold knyttet til bestemte geografiske områder omhandler vår uttalelse i hovedsak Nes kommune som geografisk enhet. Naturvernforbundets sentrale organisasjon har sluttet seg til denne høringsuttalelsen med sin underskrift.

Sammendrag

Det er en stor svakhet at konsekvensutredningen sammenlikner alternativer med samme type vegstandard, nemlig full utbygging av firefeltveg for 110 km/t. Naturvernforbundet i Nes mener at det må foretas utredningen av to nye alternativer. Et alternativ som innebærer bygging av 2/3 feltsveg for 90 km/t mellom Nybakk og Slobrua, og et såkalt nullplussalternativ, som innebærer at dagens veg utbedres. Det er ekstra viktig at dette gjøres nå, siden det ikke er gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring tidligere.

Forslaget til kommunedelplan er i strid med flere lover og andre politiske føringer, som jordlova, naturmangfoldslova og nullvekstmål for personbiltrafikken.

Folkehelsen vil bli negativt påvirket som følge av utbyggingen.

Prosjektets egne utredninger viser at både de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av forslaget, for alle alternativene, fører til både store samfunnsøkonomiske tap og store eller svært store konflikter for miljøverdier.

Vi mener at alle de framlagte forslagene til de tre hovedalternativene AH, CN og FN, med ti varianter, må forkastes. Målbildet må endres til å legge vekt på kvalitative og ikke-prissatte verdier.

Utredningsalternativer

Det påpekes i høringsbrevet og i planbeskrivelsen at kommunedelplanen ikke fastsetter endelig plassering og utforming av vegen og at det konkrete vegtiltaket vil utformes i etterfølgende reguleringsplaner. Slik saken har blitt framlagt og argumentert for, kalkylene som foreligger, og med bakgrunn i at Nye Veier AS er opprettet nettopp med et formål om i størst mulig grad å bygge firefelts motorveger med fartsgrense 110 km/t, framstår det imidlertid som lite sannsynlig at vegstandarden ikke har hatt betydning for forslaget som foreligger til høring. Blant annet legges det fram konsekvensutredninger for arealbruk, støy og andre ikke-prissatte miljøverdier som åpenbart vil være ulike ut fra hvilken dimensjon og hastighet som legges til grunn. Ett konkret eksempel er at det argumenteres for spart tidsbruk, hvilket også har blitt framhevet som et meget viktig argument for valget av trase. En firefeltsveg i den dimensjonen som legges til grunn antas å være 60-150 prosent

dyrere enn en 2/3-felts veg, blant annet fordi en firefelts veg tar i bruk ca. 35 prosent større areal enn en 2/3-felts veg (jf. utredning fra Statens vegvesen i 2019).

NiN mener på dette grunnlag at foreliggende forslag til tre hovedalternativer med ti varianter må suppleres med to andre alternativer: 2/3 felts veg ved fartsgrense 90 km/t (vegklasse H2, jf. Statens Vegvesens (SV) Håndbok N100 Veg og gateutforming) og et nullplussalternativ; altså gjenbruk og oppgradering av eksisterende veg. I denne sammenheng vil vi påpeke at sjøl om Samferdselsdepartementet har gjort unntak fra å gjennomføre konseptvalgutredning (KVU), bør ikke dette oppfattes som et unntak fra å følge metodikken som er oppgitt i Statens Vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser, punkt 3.7. Den generelle utredningsplikten tilsier også at dette må gjøres. Dermed ville det ha blitt kartlagt tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel, tiltak som gir en mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell og muligheter for mindre ombyggingstiltak, og dette skal gjøres før det er aktuelt å vurdere større ombygginger eller utbygginger.

Misforhold til lover, andre politiske vedtak og føringer

Det framgår av kommunedelplanutredningen at arealbeslaget av dyrka mark vil være fra 1070 til 1570 dekar, størst for alternativ FN-31. I jordlova § 9, Bruk av dyrka og dyrkbar jord, heter det: «Dyrka jord må ikke brukast til føremål som ikkje tek sikte på jordbruksproduksjon. Dyrkbar jord må ikkje disponerast slik at ho ikkje vert eigna til jordbruksproduksjon i framtida.» Denne bestemmelsen følges dessverre ikke alltid opp etter formålet, ettersom det etter denne klare regelen er gitt en unntaksbestemmelse. Denne skal imidlertid kun benyttes i «særlege høve»; og det skal legges vekt på «det samfunnsgagnet som omdisponeringa vil gi». Når utredningen til denne kommunedelplanen viser at det er et tap på 40 til 70 øre av hver krone som investeres og at konsekvensene for miljøverdiene er store eller svært store, kan det ikke være tvil om at samfunnsgagnet er negativt. Det må antas at det i jordlova menes at samfunnsgagnet i alle fall må være på den positive sida dersom det skal kunne gis dispensasjon.

Utredningen av kommunedelplanforslaget viser videre at det er svært store konflikter knyttet til naturmangfoldet som følge av utbygging av vegen, også omtalt i neste kapittel av denne høringsuttalelsen. Alle de framlagte alternativene anses å være i strid med lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldlova), der det blant annet framgår at «målet er at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemets funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig» (§ 4) og «målet er at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder. Så langt det er nødvendig for å nå dette målet ivaretas også artenes økologiske funksjonsområde og de øvrige økologiske betingelsene som de er avhengige av.» (§ 5). Det er verd å merke seg at naturmangfoldloven har forsterket målbestemmelsene både med en generell aktsomhetsplikt (§ 6) og et føre-var-prinsipp (§ 9). At naturmangfoldet i prinsippet har et stekt vern i både nasjonal og internasjonal rett framgår også av forslaget til kommunedelplan, der det i planbeskrivelsen heter at «alle planalternativ er i strid med Bern- og Bonnkonvensjonens krav om vern av funksjonsområder for vilt, vern av truede og sårbare arter og vern av trekkende vilt». (Jf. for eksempel store korridorer som avskjærer viltet). I planbeskrivelsen erkjennes det videre at arealendringer og inngrep bidrar til en bit-for-bit-nedbygging av naturen og at det er et stort konfliktpotensial for verdiområder med rødlistede naturtyper og funksjonsområder for rødlistede arter.

I tillegg til naturmangfoldlova, må det tas med at det i forslag til kommunedelplan for klima, energi, og miljø for Nes kommune i ett tiltak heter at «nydyrking, nedbygging og nye torvuttak skal unngås».

Nedbygging innebærer blant annet boliger og veger. AH-korridorens strekninger i Nes berører lavlandsmyrer, intakte rikmyrer og høgmyrer. CN40-alternativet kommer i konflikt med Skøimyra, som er ei høgmyr. Området omkring denne myra er for øvrig et viktig friluftsområde med et omfattende stinett.

Argumentasjonen for dimensjonering av vegen legger til grunn en til dels svært stor økning av trafikkmengden; opp til 23 000 kjøretøy per døgn. I argumentasjonen mot et nullplussalternativ trekkes også denne antatte trafikkøkningen fram. Dette til tross for at det i byvekstavtalen for Oslo og Akershus (2019) forutsettes at personbiltrafikken er omfattet av nullvekstmålet. Vekst i persontransport skal skje ved kollektivtrafikk, sykkel og gange. I tilleggsavtalen fra 2021 presiseres det at den såkalte byindeksen skal være hovedindikator for nullvekstmålet; denne indeksen omfatter blant annet E16 (tellepunkt Borgen). Dette betyr at økt trafikk på E16 inn og ut av Oslo vil gjøre det vanskeligere å innfri nullvekstmålet, som både lokale, regionale og nasjonale myndigheter står bak. For god transport heter det i Nasjonal transportplan 2022-2033 at «regjeringen har(...) som ambisjon å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030». Vi finner det svært kritikkverdig at vegene skal dimensjoneres for trafikkmengder som undergraver blant annet nullvekstmålet. Det er også et paradoks at en slik trafikkvekst, i strid med både nasjonale og regionale mål, bidrar til å øke nytten for vegprosjektet.

De nasjonale målene for reduksjon av klimagassutslipp er 55 prosent innen 2030; det lokale målet for Nes kommune i utkast til tiltaksplan for klima, energi og miljø har som ambisjon å redusere utslippene med 60 prosent innen 2030. Dette innebærer at de totale utslippene ikke skal overstige ca. 40 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Planen som er lagt fram er ikke tilstrekkelig til å nå dette målet; dermed blir det åpenbart ikke mulig å oppnå ambisjonen dersom det i tillegg til eksisterende utslipp tilføres ytterligere 500 000 tonn CO₂-ekvivalenter, altså ca. én prosent av landets totale utslipp, (for hele vegen, ikke kun i Nes) ved bygging og drift, i tillegg til utslippene som følge av trafikken. Det må for øvrig tas i betraktning av utslippene fra biltrafikk øker sterkt med hastigheten, lavest utslipp følger av trafikk i 70 km/t; en økning fra 90 km/t til 110 km/t fører til betydelig økte utslipp. At planprosjektet ifølge delmål E-5 «skal levere kommunedelplaner som skal gjøre det mulig å redusere klimagassutslipp med minimum 40 prosent i anleggsfasen og 75 prosent over 40 år i driftsfasen i forhold til bransjestandard for tradisjonelle løsninger» er vel og bra, men som det framgår innebærer utbyggingen uansett svært høye utslipp, som ved bygging etter bransjestandarden ville vært ca. 800 000 tonn CO₂-ekvivalenter.

En ny politisk føring følger av budsjettforliket i Stortinget om statsbudsjettet for 2022: «Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens Vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.» Dette må tilsi at det utredes andre alternativer, i tråd med hva vi foreslår.

Hver for seg, og særlig til sammen, viser de forholdene vi har påpekt overfor må innebære at forslaget til kommunedelplan forkastes.

Konflikter og nytte

Valget av alternativer som drøftes i forslaget til kommunedelplan har blant annet som formål å velge det alternativet som fører til minst relativ skade og at det prissatte underskuddet skal gi minst mulig tap, der tap per krone er anslått til mellom 40 og 70 øre. Konflikten for de ikke-prissatte miljøverdiene (naturressurser (inkludert landbruk), kulturarv, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold/vannmiljø og landskapsbilde er «samlet sett middels til stort» (gruppe 1: CN40) eller «samlet sett svært stort» (gruppe 5, de øvrige alternativene). Det er interessant at alternativet som ble lagt til etter først å ha blitt silt ut, er det alternativet som anses å ha minst negativt

«konfliktpotensial». Ettersom CN40 krysser elvemøtet, støybelaster og ødelegger nærfriluftsområdet for Årnes, sier den store forskjellen i gruppeinndeling mye om hvor negative de øvrige alternativene må være. Et eventuelt valg av CN40 må blant annet forholde seg til at Riksantikvaren har definert området rundt elvemøtet som et kulturhistorisk landskap av nasjonal verdi (KULA). Dette innebærer at Nes kommune må ta særlige hensyn ved sitt planarbeid i dette området. Elvestien langs østsida av Glomma er et mye brukt friluftsområde som nå er godt skjermet for ytre uheldig påvirkning. Et stort inngrep i elvebredden, og den voldsomme støykilden som en hastighet på 110 km/t innebærer, fører til at dette friluftsområdet blir sterkt forringet. At det ble bestemt at CN40 skulle konsekvensutredes seint på høsten førte også til at naturmangfoldet ved Fulu ikke er vurdert på våren, slik at naturmangfoldet ikke ble tilstrekkelig kartlagt, innebærer etter NiN sin mening at det ikke kan gjøres en helhetlig vurdering av CN40 før kartlegging er foretatt sommeren 2022.

KULA har også konsekvenser for de øvrige alternativene i AH- og FN-korridorene, ettersom disse alternativene krysser Vormadalen, som ved siden av elvemøtet er klassifisert som KULA. Foruten KULA-området vil disse korridorene ha store konsekvenser for landskapsbilde og kulturarv generelt og spesielt knyttet til særegne områder. I AH-korridorene er raviner ved Kampåa naturtyper og viltbiotoper av nasjonal verdi. Vormå og Uåa vil kunne bli rammet av tap av kantvegetasjon og viktige naturtyper, forstyrrelse for vilttrekk og av negativ påvirkning av arter på og i vassdraget, slik som storørret og fugl. Det er grunn til særlig å trekke fram konsekvensene FN31 har for området omkring Uåa. I konsekvensutredningen framgår følgende: «Langs Uåa krysser korridoren gjennom et småskala landskap og bryter med landskapsrom og strukturer i terrengformen.» Naturmangfold, kulturlandskap m.v. blir sterkt berørt. Uåa med sine kroksjøer, flomdammer og meanderende elvepartier er særlig verdifullt og fungerer blant annet som biotop for rødlistede arter (som edelkreps og vipe). Det samme gjelder Dyståa (eksempel på rødlistet art er her åkerriske). FN31 vil i dette området i tillegg ødelegge flere ravinesystemer, som i tillegg til å være viktige naturtyper er biotoper for fugl og vilt. Eksempelvis er Langevjaravina karakterisert til å ha nasjonal verdi, mens Østbyravina er en rødlistet landskapsform. FN31 har for landskapsbilde, kulturarv, naturmangfold og naturressurser blitt tildelt rød kode i utredningen. Eksempelene nevnt ovenfor er kun et utvalg av områder for konflikter i tillegg til at hele landskapsområdet, uavhengig av enkelte lokaliteter, vil påvirkes svært negativt. Dette har ikke minst betydning for opplevelsen ved å befinne seg i landskapet. I tillegg, og ikke minst, må det påpekes den store verdien disse områdene har i seg sjøl, uavhengig av menneskers involvering. Naturens egenverdi må tas med i avveiningen som skal gjøres, Denne dimensjonen er det sjølsagt umulig å sette en pris på.

Konfliktene som vil følge utbygging av alle alternativene, innebærer så store konsekvenser for miljøverdier at ingen av forslagene kan gjennomføres. Sjøl om det samfunnsøkonomiske regnskapet skulle komme ut i pluss, vil tapet av miljøverdier bli så stort at det uansett ikke ville være forsvarlig å gjennomføre utbyggingen slik det foreslås.

Det framgår av miljøprogrammene (punkt 2.2.) for korridorene at Nye Veier AS har et overordnet miljømål for sine utbygginger: «Nye Veier skal redusere netto påvirkning av verdifulle areal og naturmangfold». Det synes som dette er et relativt mål som innebærer at de negative konsekvensene skal forsøkes redusert, hvilket også framgår av miljøprogrammene for de tre korridoralternativene. Det er imidlertid byggingen av vegen i seg sjøl som fører til det store konfliktpotensialet. Konsekvensene blir også større ved at Nye Veier AS argumenterer klart for fartsgrense på 110 km/t, noe som krever en meget stiv vegframføring som i mindre grad kan ta hensyn til lokale forhold i terrenget.

Samfunnssikkerhet og støy

Som det framgår av utredningen er farene for kvikkleireskred stor og særlig knyttet til CN og FN; for

FN mest utfordrende. Det heter at grunnforholdene for FN-alternativet regnes som til dels svært vanskelig for store deler av strekningen, og krever kostbare og tidkrevende geotekniske sikringstiltak. Klimaendringer fører til at problemene som følge av kvikkleire blir enda mer utfordrende.

Et annet aspekt ved samfunnsikkerheten er trafiksikkerhet. Et av de viktigste argumentene som er framført for en firefeltsveg med fartsgrense 110 km/t, slik det legges opp til, har vært økt trafiksikkerhet. Virkemidlet som anses å være det viktigste for økt trafiksikkerhet er imidlertid midtdeler. Den sikreste vegen er 2/3-feltsveg med midtdeler. Argumentet om at eksisterende veg ikke kan benyttes på grunn av trafiksikkerheten synes ikke å være gyldig dersom denne vegen ombygges og utstyres med midtdeler på de mest aktuelle strekningene. Eksisterende veg vil fremdeles måtte brukes som en lokalveg, men med ny veg i tillegg vil det bli to veger som deler trafikken og risikoen. Ulykkesfrekvensen øker imidlertid med økende hastighet; med vinterføre i enda større grad. Høyere fartsgrense medfører større krav til vintervedlikehold og dermed større kostnader.

Tilsvarende som for ulykkesfrekvensen øker støybelastningen vesentlig ved høyere hastighet. Eksempelvis vil en hastighetsøkning fra 90 til 110 km/t føre til en økning av trafikkstøyen som tilsvarer at trafikken øker med 50 prosent.

Folkehelse

Alle forhold som er påpekt i denne høringsuttalelse vil ha negativ påvirkning på folkehelsen. Dette gjelder den generelle opplevelsen av det rike, mangfoldige landskapet, som ikke lenger vil kunne gi samme verdi som i dag i store deler av området. Endret lydbilde, lysforurensning, luftforurensning, større barrierevirkninger (som blant annet fører til at turstier stykkes opp, eller blir ubrukelige) fører til at opplevelseskvalitetene forringes. Slike konsekvenser vil for eksempel gjelde standssonen i Årnes ved valg av CN40-alternativet. Støypåvirkningen blir mindre for noen, men større for andre; samtidig vil eksisterende veg likevel alltid forbli en støykilde; noen vil da kunne bli utsatt for støy fra flere retninger.

Friluftslivet vil i større eller mindre grad bli påvirket negativt av alle alternativene; antakelig i størst grad områdene langs Vormo og Glomma, bekker og åer. Opplevelser langs vassdrag har særlig verdi.

Målbildet

Som det framgår under omtalen av målbildet i saksutredningen, er dette basert på kvantitative vurderinger. Etersom målbildet er referanse til i hvor stor grad prosjektet lykkes, forsterkes skjevheten som oppstår gjennom metodikken som benyttes. IKP-styret viser ofte til (deler av) målbildet, vedtatt av styret 11. juni 2020, i sin argumentasjon for «ny veg». I de første to punktene (A og B) heter det at E16 skal videreutvikles til en internasjonal transportkorridor og som nasjonal stamveg mellom øst og vest. Skal argumentasjonen henge sammen, synes dette å forutsette at en slik stamveg og transportkorridor i prinsippet skal bygges som en firefelts motorveg med høyest mulig hastighet opp mot 110 km/t på hele strekningen. På norsk side er det kun strekningene Kløfta-Nybakk, Slomarka-Kongsvinger og en nyåpnet strekning i Lunner som har fire felt. Det ville åpenbart vært meningsløst, og hatt store miljømessige konsekvenser dersom den samme standarden som planlegges mellom Kløfta og Kongsvinger skulle benyttes mellom Jevnaker og Bergen. I Sverige er ingen strekning mellom riksgrensen og Gävle firefeltsveg. Sverige benytter i stor grad 2/3-feltsveger med midtdelere.

Angivelsen av spartid, det vil si minst 15 minutter fra Kongsvinger til Hønefoss og 10 minutter fra Kongsvinger til E6 (B-1 og D-1) er et tydelig tegn på kvantitativ tenkning; dette betyr stivest mulig veg i størst mulig hastighet. På bekostning av hva? Som det framgår av punktene under mål E er ambisjonene for disse delmålene at de negative følgene ved byggingen av vegen, altså de ikke-

prissatte konsekvensene, skal forsøkes redusert, altså at det «svært store konfliktpotensialet» til en viss grad kan bøtes på.

Det heter i C-1 at det tas sikte «på økt regional verdiskaping gjennom netto ringvirkninger med minimum tre prosent av eksisterende verdiskaping (bruttoprodukt) i IKP-området». Det er ikke angitt hva slags «verdiskaping» det siktes til. Erfaringer fra motorvegutbygging, langs for eksempel E6, viser at slik utbygging fører med seg industrietableringer ved motorvegkryss, noe som blant annet har store naturinngrep og nedbygging av dyrka mark som konsekvens. Transportvirksomhet som etableres på slike steder fører til at tungtransport på veg øker mer enn den ellers ville gjort, noe som gir økte utslipp og kan hindre ønsket overføring av godstransport til tog.

Med hilsen

Karin Irene Olsen (sign.)
leder av Naturvernforbundet i Nes

Pernille Hansen (sign.)
nestleder i Naturvernforbundet

Martin Bjerke
styremedlem