

# HØRINGSUTTALELSE PLANPROGRAM



23.11.2020

E16 Kløfta - Kongsvinger  
Galterud grenderåd

# Høringsuttalelse planprogram

**E16 KLØFTA - KONGSVINGER  
GALTERUD GRENDERÅD**

# Litt om Galterud grenderåd

Galterud grenderåd er en lokal frivillig organisasjon uten medlemskap.

Galterud grenderåd har fire hovedoppgaver. Disse er:

- Være høringsinstans på vegne av lokalmiljøet i plansaker og lignende
- Ha ansvar for administrering av tiltak i kretsen av felles interesse, som ikke ivaretas av de enkelte foreninger.
- Ivareta kretsens interesser overfor offentlige myndigheter og i forhold til tiltakshavere som planlegger prosjekter som kan få betydning for miljøet i kretsen.
- Bidra til vekst, utvikling og økt bosetting på Galterud

Saker som tas opp må være av allmenn interesse i hele kretsen. Det skal likevel legges spesiell vekt på tiltak for barn, unge og nye innbyggere.

Galterud grenderåd skal ikke favorisere spesielle institusjoner, lag og foreninger, men arbeide for kretsens beste.

Alle som bor på Galterud, har rett til å være med i grenderådet.

Galterud grenderåd dekker et område som strekker seg fra bomstasjon på Fv 175 ved Siva og vestover til der postområdet for Sander starter. Områdets nordre grense er mot Glomma. I sør strekker området seg inn på skogsområdene mot Børja og Finnholdt. «Galterud» ligger i Kongsvinger kommune og Sør-Odal kommune.

Grenderådet har et styre som velges på et årlig rådsmøte/årsmøte hvor alle på Galterud har rett til å delta. I tillegg tiltrer alle lag og foreninger, med sete på Galterud, styret med en person. De direktevalgte styremedlemmene, som er valgt av beboerne, skal alltid ha et flertall i styret.

I en normalsituasjon har Galterud grenderåd stor oppslutning på sine møter. Vanlig er det 70 til 130 personer som stiller på de møtene grenderådet har. Men i disse koronatider har det beklageligvis ikke vært mulig å ha allmøter. Dette har det gjort det vanskelig for oss og gjennomfør en god medvirkningsprosess i utarbeidelsen av vår høringsuttalelse.

# Medvirkningsopplegg - lite tilfredsstillende

Etter vår oppfatning er det lite tilfredsstillende at det legges opp til en fremdrift i planarbeidet som opererer med svært korte høringsfrister. Spesielt ser vi at dette vanskeliggjør gode medvirkningsprosesser lokalt. Dette forverres ytterligere i en situasjon med en pågående pandemi.

For Galterud grenderåd har det ikke vært mulig å gjennomføre lokale møter hvor vi kunne legge fram saken for befolkningen. Dette er svært beklagelig.

Galterud grenderåd jobber fortsatt med ulike forhold knyttet til Galterud. Bland annet gjelder dette ulike registreringer av forhold som vi skal ha inn i kart og rapporter knyttet til vilt og rovdyr.

Når dette er klart, vil vi be om et møte med Nye Veier hvor vil legger fram de funn vi har gjort.

## Valg av korridor generelt

Galterud grenderåds høringsuttalelse tar i første rekke utgangspunkt i forhold som berører Galterud. Men vi har også et helhetsperspektiv på de forhold som høringen omfatter. Vi mener vi har et godt kunnskapsgrunnlag for våre vurderinger av forhold knyttet til E16. Saken og temaet er ikke ukjent for folk på Galterud. I forbindelse med den forrige runden med planlegging av ny E16 var også Galterud berørt, og mange var engasjerte og involverte i dette arbeidet. Mye av den kunnskapen som den gang ble hentet inn, er fortsatt relevant og gyldig for saken.

Ut fra en totalvurdering av saken mener Galterud grenderåd at korridor F er klart å foretrekke ved utbygging av E16 nå.

Det er ikke mulig å se bort fra det faktum at en betydelig del av strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger allerede er bygget ut som motorvei.

Det er også viktig å hensynta at det allerede har vært en rettssak hvor det offentlige ved regjeringsadvokaten vant fram med at korridor F var den riktige, og derfor ble E16 bygget på nordsiden av Glomma. Kommer man fram til at korridor B eller C er det riktige valget, vil dette på mange måter underkjenne rettens avgjørelse. Samt statens argumentasjon.

## «Hva skal planlegges»

I oppdragsbrevet kommer det fram at planleggingen gjelder E16 mellom *Kongsvinger* og *Kløfta*. Vi er derfor undrende til at det i grunnlaget for analysene tas utgangspunkt i at planleggingen gjelder en vei mellom Kongsvinger og Hønefoss. Noe av argumentasjonen vi har registret fra folkemøtene, er at E16 skal være Øst–Vestforbindelsen mellom Østersjøen og Bergen.

Vi er kjent med at Nye Veier også har fått i oppdrag av staten å starte arbeide med å planlegge en nye Øst-Vestforbindelse med reisetid på ca 4 timer mellom Oslo og Bergen. Før det er avklart hva som skal være Øst-Vestforbindelsen (stamveien) mener vi det er uriktig å benytte Hønefoss som «endepunkt» i analysene i saken.

Velger Nye Veier å benytte Hønefoss - Kongsvinger i den samfunnsøkonomiske analysen, mener og krever vi at det gjennomføres tilsvarende analyse for strekningen Kløfta – Kongsvinger. Disse kan da sammenlignes og gi et bedre beslutningsgrunnlag, og man svarer ut bestillingen i oppdragsbrevet for planleggingen av E16.

## Trafikktall og trafikkmønster

Vi har sett på de trafikkdata som framkommer i planprogrammet og silingsrapporten, og sammenholdt disse med trafikktall, trafikkmønster og framskriving i den forrige runden med planlegging av E16. Det ser umiddelbart ikke ut til å være divergens av betydning mellom disse datasettene.

Det er flere sentrale forhold som kommer frem i dataene for trafikk.

Svært sentralt og premissgivende er at mellom 70 og 80 prosent av trafikken på E16 skal til/fra Kløfta, Skedsmo, Oslo eller i den retning.

## Bompenger - Trafikkavvising

I dokumentene som er grunnlaget for høringen framkommer det at det er en betydelig trafikkavvisning ved alle alternativene. Problemet knyttet til trafikkavvisningen var også et sentralt spørsmål i forbindelse med den forrige planprosessen. Denne gang ble en korridor sør for Glomma opprinnelig vedtatt av kommunen. Men dette korridorvalget ønsket ikke Statens vegvesen og kom med innsigelse mot vedtaket. Begrunnelsen for å reise innsigelsen var at den valgte korridor ville ha en for stor trafikkavvisning. Innsigelsen ble tatt til følge og bestemt lokalisert til det som i dag er F alternativet.

Trafikktall og prognoser er ikke vesentlig endret i forhold til det som ligger til grunn i dag. Det fremstår derfor som svært spesielt at myndighetene i dag skal akseptere en løsning som de tidligere har avvist og som er prøvet for retten.

Trafikkavvisningen for korridor A vil etter våre vurderinger være spesielt stor. Dette kan forklares med at 70-80% av trafikken skal i retning Oslo. Økt

## BOMPENGER

I anslagene for bompengekostnader i dokumentene som er på høring, er det stor usikkerhet knyttet til størrelsen på bompengandelen. Legger man til grunn den forventede trafikkavvisning som må forventes ved en ny E16 i korridorene A, B og C, er det all grunn til å forvente en svært høy bomavgift for de som skal kjøre E16.

Vi er svært bekymret for at dette vil føre til at det legges opp til å kreve inn bompenger fra de som benytter lokalveier/sideveier. Skulle dette skje vil vi ta initiativ for å få kommunene til å fatte vedta om at det ikke tillates satt opp bommer på lokalveier/sideveier til E16.

Vi forventer at spørsmål knyttet til bompengordninger blir grundig belyst i KU.

# Forhold ved de ulike korridorene

## Korridor A

I tilknytning til korridor A er det flere forhold vi vil påpeke.

### Næringsutvikling i Kongsvingerregionen

Veien er her tenkt ført inn mot Jessheim nord /Hauerseter området. Her planlegges det å etablere et gigantområde for næring/handel. Området er på hele tre kvadratkilometer. Vi er bekymret for at en motorvei inn i dette område kan føre til negative konsekvenser for næringslivet og næringsutvikling i Kongsvinger og Kongsvingerregionen. Vi mener det i tilknytning til planprogrammet må gjennomføres en grundig analyse som avklarer hvordan en motorvei i korridor A påvirker næringsutviklingen i Kongsvingerregionen. Vi viser i denne sammenheng til forskningsrapport fra Telemarksforskning som omhandler dette temaet.

### Lengre vei for 70 til 80 % av trafikken på E16

Ved å legge veien til Jessheim – Hauerseter området ser det ut til at en betydelig mengde av trafikken på E16 kan få en lengre kjørevei. (Ca 1 til 1 ½ mil) Bakgrunn for dette er at 70 – 80 % av trafikken på E16 skal i retning Kløfta/Skedsmo/Oslo. Konsekvensen av å velge korridor A vil med stor sannsynlighet føre til en betydelig trafikkavvisning.

## KORRIDOR B OG C

### Generell påvirkning på Galterud

Korridor B og C vil ha store negative konsekvenser for Galterud som lokalsamfunn. Alle vil i større eller mindre grad bli berørt direkte eller indirekte av E16 i korridor B eller C.

Tettstedet Galterud har i dag jernbanen som en barriere mot nord. Ved å legge veien i korridor B/C vil denne bli en kraftig barriere mot sør. Hele Galterud vil da i stor grad være fanget mellom jernbane og E16 å ligge i en støysone.

### Terreng og lokale klimaforhold

I kartgrunnlaget for B/C ligger disse i et sterkt skånende terreng. Fra korridorenes nordre grense, ned mot bebyggelsen, til korridorens søndre grense stiger terrenget fra ca. 150 moh. til ca 450 mho. Skal veien trekkes vekk fra bebyggelsen, vil veien kunne få en kraftig stigning.

Det er tidligere vurdert å legge veien i dette korridorløpet. Dette ble den gang forkastet. En av begrunnelsene var at veien da ville gå inn i en annen lokal klimasone som innebar at de deler av veien som ble trukket vekk fra bebyggelsen, ville ha snø i en betydelig lengre periode av året. Veimyndigheten så på dette som et svært ugunstig forhold.

Hvis korridor B/C blir valg mener vi at veien må legges i tunell hele veien forbi Galterud.

### Kultur og bygdeliv

Området som omfattes av korridorene B/C, brukes i stor grad som rekreasjon og friluftsområde for beboer på Galterud og Sander. I tillegg er det en del tilreisende fra området rundt Galterud/Sander som benytter området. Det er mange skiløyper, turstier, ferdselsveier og utsiktspunkter, også av kulturhistorisk betydning i området. Galterud grenderåd tar nå initiativ til å få registeret og lagt dette inn på kart.

### Kulturhistoriske- og fornminner

I området i og rundt korridor B/C, er det en rekke kulturhistoriske minner. Galterud grenderåd er nå i ferd med å få registret og tegnet disse inn i kart. Under er en oppstilling av noen objektene/stedene.

- Dyregraver/fangstgroper
- Kullmiler
- Gruver/ gruveanlegg
- Grotter (Arons hule)
- Antatte forekomster av edelmetall
- Funn av kulturhistoriske minner, så stakk-båter
- Setervanger

## Dyreliv

I området i og rundt Galterud er det et rikt og variert dyreliv.

Bygges veien i korridor B/C, må det være viltgjerde på begge sider av veien helt fra starten ved Kongsvinger og fram til Årnes. Dette vil forringe og ødelegge et stort område for dagens dyreliv. Hjortevilt vil bli spesielt hardt rammet ved at veien virker som en «mur» for disse. Vandringsmønsteret til elgen er at den går fra høyereliggende områder (som er sommerbeite) og ned til bygda hvor den i stor grad oppholder seg på vinterstid.

Galterud grenderåd er nå i gang med å kartlegge det lokale trekkmønsteret og vandringskorridorer for elg i vårt område. Dette er tenkt lagt inn på kart.

Blir veien bygget i korridor B/C, må det regnes med en rekke vilt- underganger/broer på hele strekningen mellom Kongsvinger og Årnes.

## Fredet rovvilt.

I korridoren for B/C ligger områder hvor ulv, bjørn og gaupe har sitt naturlige habitat. Alle disse artene er nå i område. I tillegg er det sporadisk registrert jerv i området. En motorvei i dette området vil være ødeleggende for rovdypene som har sine leveområder her.

Vi nevner spesielt ulvereviret «Mangen» som veien vil gå tvers gjennom. Ulv er etter sigende en truet art, og har streng beskyttelse i Norge. Konsekvensen av dette, er at det ikke bør legges en motorvei gjennom kjerneområdet for ulvflokken «Mangen».

En motorvei med viltgjerde på begge sider vil fungere som et fangst-gjerde for vilt/elg som er på flukt fra ulv eller andre rovdyr. Dette vil forrykke den naturlige balansen som er i naturen.

Galterud grenderåd tar nå initiativ til å starte et arbeid med å lage en «rapport» om den lokale hjortevilt- og rovdypbestandene i området vårt.

## Skogsdrift

Korridor B/C fra Kongsvinger til Årnes går gjennom store skogsområder. En motorvei her vil kreve betydelig inngrep for å etablere nye skogsbilveier. I grove trekk kan dette medføre at det kommer en ny skogsbilvei på hver side av den nye motorveien. Dette vil innebære at veianlegget vil bli betydelig bredere enn hva bredden på motorveien vil være.

Legges veien inn i et sterkt skrånende terreng, som er tilfellet på Galterud, vil veien med siene skjæringer og fyllinger bli et stort sår i terrenget.



# Justering av korridorer

## KORRIDOR B OG C

Hvis korridor B/C blir valgt, ønske vi å se på muligheten for å justere noe på korridorene, på og rundt Galterud.

**Foreløpig ha vi følgende innspill:**

*Nye E16 følger eksisterende E16 i retning Sander – Slomarka hvor den så krysser Glomma og går i retning korridor B/C. En slik løsning kan sees i sammenheng med at det må komme en ny bru over Glomma som erstatning for dagen bruk på Sander.*

Galterud grenderåd har satt i gang et arbeid med å legge disse korridorjusteringene inn på kart. Vi vil oversende disse når vi er klare med dette arbeidet.

## KORRIDOR F

Galterud grenderåd mener at korridor F er klart å foretrekke. Men vi ser at det også ved denne korridoren har utfordringer. Spesielt gjelder dette området rundt Skarnes. I saksdokumentene registrere vi at krysset med av- og påkjøringsramper for motorveien er lagt vest for Skarnes. Dette vil gjøre at all trafikk til og fra Skarnes/Nord-Odal vil gå gjennom Skarnes.

### Justering av korridor

Vi ser at det byr på problemer å plassere en trafikkmaskin inn til skoleområdet på Korsmo. Vi ber derfor om at det vurderes en løsning hvor E16 går sør for Skarnes. F.eks kan E16 krysse Glomma ved Slomarka og gå i skogsområdene sør for Skarnes. Rv24 kan da legges om slik at den kommer inn på dagens E16 ved Solbakken og videreføres på dagens E16 fram til Slomarka, hvor den kobles til den nye E16.

Om ønskelig kan da nye E16 føres inn mot korridor B/C og følge denne videre i retning Årnes. Dette vil være en hybridløsning av korridorene F og B/C. Fordelen med denne løsningen er at man for gjenbrukt E16 fra Kongsvinger til Slomarka. Samt at jordvernet på strekningen fra Skomarka til Årnes ivaretas på en god måte.

Det vil også være mulig å føre nye E16 tilbake til korridor F vest for Skarnes.

# Sluttkommentar

Vi anmoder om at våre merknader og innspill til planprogrammet vektlegges og tas med i det videre planarbeidet.

Skulle det, mot våre ønsker, resultere i at korridorene B eller C vil bli valgt/anbefalt, ønsker vi å bli orientert om dette så tidlig som mulig, slik at vi kan begynne å se på hvilke avbøtende tiltak vi ønsker gjennomført.

Galterud grenderåd ønsker å ha en aktiv rolle i det videre planarbeidet.

**Galterud grenderåd**

**Knut Enger**

**Leder**

***Galterud, 23. november 2020***