

# PLANBESKRIVELSE

Detaljregulering  
Sanering av planoverganger Våler–Kåten

Våler kommune  
PlanID 2024001



# Revisjonshistorikk

| Rev: | Dato:      | Beskrivelse av endringen | Utarbeidet av | Kontrollert av |
|------|------------|--------------------------|---------------|----------------|
| 00   | 25.08.2025 | Første utkast            | NO1A5C/NOINGL | NOJARD         |
|      |            |                          |               |                |
|      |            |                          |               |                |

Prosjekt:

Prosjektnummer:

Kunde:

Rev:

Dato:

Opprettet av:

Kontrollert av

Dokumentreferanse

Detaljregulering Sanering av planoverganger  
Våler - Kåten  
2024001  
Bane NOR SF  
[Click or tap here to enter text.](#)  
25.08.2025  
NO1A5C/NOINGL  
NOJARD

# Innholdsfortegnelse

|        |                                                             |    |
|--------|-------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Sammendrag .....                                            | 5  |
| 2.     | Bakgrunn .....                                              | 6  |
| 2.1    | Hensikten med planen .....                                  | 6  |
| 2.2    | Bakgrunn .....                                              | 6  |
| 2.3    | Forslagsstiller og plankonsulent .....                      | 6  |
| 2.4    | Vurdering av krav om konsekvensutredning .....              | 6  |
| 2.5    | Beliggenhet .....                                           | 7  |
| 3.     | Planprosess og medvirkning .....                            | 8  |
| 3.1    | Medvirkningsprosess og saksbehandling .....                 | 8  |
| 4.     | Planstatus og rammebetingelser .....                        | 9  |
| 4.1    | Overordnede planer .....                                    | 9  |
| 4.1.1  | Regional plan .....                                         | 9  |
| 4.1.2  | Kommuneplan .....                                           | 9  |
| 4.2    | Gjeldende reguleringsplaner .....                           | 10 |
| 4.3    | Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet ..... | 11 |
| 5.     | Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold .....      | 12 |
| 5.1    | Beliggenhet og avgrensning .....                            | 12 |
| 5.2    | Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....             | 13 |
| 5.3    | Landskap .....                                              | 15 |
| 5.4    | Kulturminner og kulturmiljø .....                           | 15 |
| 5.5    | Naturmiljø .....                                            | 17 |
| 5.5.1  | Naturtyper og verneområder .....                            | 17 |
| 5.5.2  | Våtmark .....                                               | 17 |
| 5.5.3  | Rødlistede arter .....                                      | 17 |
| 5.5.4  | Fremmede arter .....                                        | 19 |
| 5.6    | Friluftsliv og rekreasjon .....                             | 20 |
| 5.7    | Naturressurser .....                                        | 20 |
| 5.8    | Sosial infrastruktur .....                                  | 22 |
| 5.9    | Universell utforming .....                                  | 22 |
| 5.10   | Barn og unges interesser .....                              | 22 |
| 5.11   | Trafikk .....                                               | 22 |
| 5.11.1 | Trafikkulykker .....                                        | 22 |
| 5.11.2 | Skoleveg .....                                              | 22 |
| 5.12   | Teknisk infrastruktur .....                                 | 22 |
| 5.12.1 | Flom og overvann .....                                      | 22 |
| 5.12.2 | Elektro .....                                               | 22 |

|        |                                            |    |
|--------|--------------------------------------------|----|
| 5.13   | Forurensset grunn .....                    | 23 |
| 5.14   | Støyforhold og luftkvalitet .....          | 24 |
| 5.15   | Grunnforhold.....                          | 24 |
| 6.     | Beskrivelse av planforslaget.....          | 26 |
| 6.1    | Planlagt arealbruk.....                    | 26 |
| 6.2    | Reguleringsformål/arealregnskap .....      | 27 |
| 6.3    | Alternativvurderinger .....                | 27 |
| 6.4    | Trafikkløsning .....                       | 31 |
| 6.4.1  | Beskrivelse av ny vegløsning .....         | 31 |
| 6.5    | Midlertidig bygge- og anleggsområder ..... | 31 |
| 6.6    | Kulturminner .....                         | 32 |
| 6.7    | Universell utforming.....                  | 33 |
| 6.8    | Risiko- og sårbarhetsanalyse .....         | 33 |
| 6.9    | Miljøoppfølging .....                      | 33 |
| 7.     | Virkning av planforslaget .....            | 35 |
| 7.1    | Overordnede planer.....                    | 35 |
| 7.2    | Arealbeslag og grunnnerverv .....          | 35 |
| 7.2.1  | Eierform ny veg .....                      | 35 |
| 7.3    | Stedets karakter .....                     | 35 |
| 7.4    | Kulturminner og kulturmiljø.....           | 36 |
| 7.5    | Barn og unges interesser .....             | 36 |
| 7.6    | Universell utforming.....                  | 36 |
| 7.7    | Friluftsliv og rekreasjon .....            | 36 |
| 7.8    | Naturressurser.....                        | 36 |
| 7.8.1  | Dyrka mark .....                           | 36 |
| 7.9    | Naturmiljø .....                           | 38 |
| 7.9.1  | Vurdering iht. naturmangfoldloven .....    | 38 |
| 7.10   | Trafikk.....                               | 39 |
| 7.11   | Teknisk infrastruktur .....                | 40 |
| 7.12   | Forurensning .....                         | 40 |
| 7.13   | Støy og luftkvalitet .....                 | 40 |
| 7.13.1 | Støyforhold .....                          | 40 |
| 7.13.2 | Luftkvalitet .....                         | 40 |
| 7.14   | Avveining av virkninger .....              | 40 |
| 8.     | Vedlegg .....                              | 41 |

# 1. Sammendrag

Planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsak til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen. Bane NOR SF har en overordnet strategi og mål om å legge ned 50% av usikrede planoverganger på landsbasis innen utgangen av 2028, for å ivareta sikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen.

Bakgrunnen for dette er blant annet endringer i samfunnet, som er med på å redusere trafiksikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen. Det kjøres flere tog, og samtidig blir kjøretøyene som krysser jernbanen større, lengre og tyngre. Dette medfører lengre krysningstid over jernbanen.

Denne reguleringsplanen vil være en oppfølging av Bane NOR SF sin overordnede strategi om å øke sikkerheten i forbindelse med kryssing av jernbanen. Planen vil legge til rette for sanering/fjerning av 9 usikrede planoverganger ved Kåten.

Som del av planen vil det også legges til rette for bygging av nødvendig adkomstveg for å sikre tilgang til eiendommer som i dag har adkomst via usikrede planoverganger. I nord vil ny adkomstveg kobles på fylkesveg 2116 ved Vålgutua 475, og i sør ved Rampevegen. For å unngå økt trafikkbelastning i boligområdet Spulsåsen på østsiden av jernbanen, opprettholdes dagens sikrede planovergang i Våler sentrum. Denne vil inngå som del av ny adkomstløsning fra sør via Rampevegen.

Det er gjennomført ulike trasévurderinger for den nye adkomstvegen, blant annet et alternativ uten sammenhengende veg fra nord til sør. Dette ville bevart en større andel dyrka mark nord i området, men ville medført at én planovergang måtte opprettholdes. For å muliggjøre sanering av samtlige 9 planoverganger, ble alternativet derfor forkastet, og det ble valgt en sammenhengende vegtrasé. Planskilt kryssing i form av bru eller kulvert har ikke vært aktuelt som følge av kort avstand mellom jernbanen og fylkesveg 2116.

Planen vil tilrettelegge for trygg ferdsel for grunneiere øst for Solørbanen. Vegtraséen er lagt med hensyn til kurvatur, terreng, skog- og jordbruksarealer. Det er gjort tilpasninger til boligeiendommene, og gjennom dialog med grunneierne.

Løsningene i planen gir en begrenset trafikkøkning, og medfører ikke behov for tiltak. Planens innvirkning på stedets karakter begrenser seg til lokale forhold. Den nye adkomstvegen vil berøre skog og dyrket mark, men det er gjort grep i utarbeidelsen av planen med særlig fokus på jordvern. Inngrepet vil medføre en vesentlig trafiksikkerhetsmessig forbedring i området.

| Nøkkelopplysninger              |                                  |                   |                   |
|---------------------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Tiltakshaver og forslagsstiller | Bane NOR                         |                   |                   |
| Planen er utarbeidet av         | Sweco Norge AS                   |                   |                   |
| Planområdets størrelse          | 72,6 daa                         |                   |                   |
| Hovedformål                     | Jernbaneformål, kjøreveg og LNFR |                   |                   |
| Krav om KU                      | Nei                              |                   |                   |
| Kunngjøringer                   | Varsel om planoppstart           | 22.03.24-19.04.24 | 20.12.24-17.01.25 |

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Hensikten med planen

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for sanering av 9 usikrede planoverganger ved Kåten i Våler kommune, Innlandet. Det skal også legges til rette for adkomst til berørte eiendommer fra fylkesveg 2116, ved Vålgutua 475, samt via Rampevegen i Våler sentrum. Ca. lengde på den nye vegen er til sammen 2700 meter. Vegen skal bygges som en landbruksveg klasse 3.

### 2.2 Bakgrunn

Planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsak til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen.

Bane NOR SF har en overordnet strategi og mål om å legge ned 50% av usikrede planoverganger på landsbasis innen utgangen av 2028, for å ivareta sikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen.

Bakgrunnen for dette er blant annet endringer i samfunnet, som er med på å redusere trafikkisikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen. Det kjøres flere tog, og samtidig blir kjøretøyene som krysser jernbanen større, lengre og tyngre. Dette medfører lengre krysningstid over jernbanen.

Denne reguleringsplanen vil være en oppfølging av Bane NOR SF sin overordnede strategi om å øke sikkerheten i forbindelse med kryssing av jernbanen. Planen vil legge til rette for sanering/fjerning av 9 usikrede planoverganger ved Kåten.

### 2.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Forslagsstiller er Bane NOR. Sweco Norge AS er engasjert som plankonsulent til å utarbeide reguleringsplanen og øvrige utredninger.

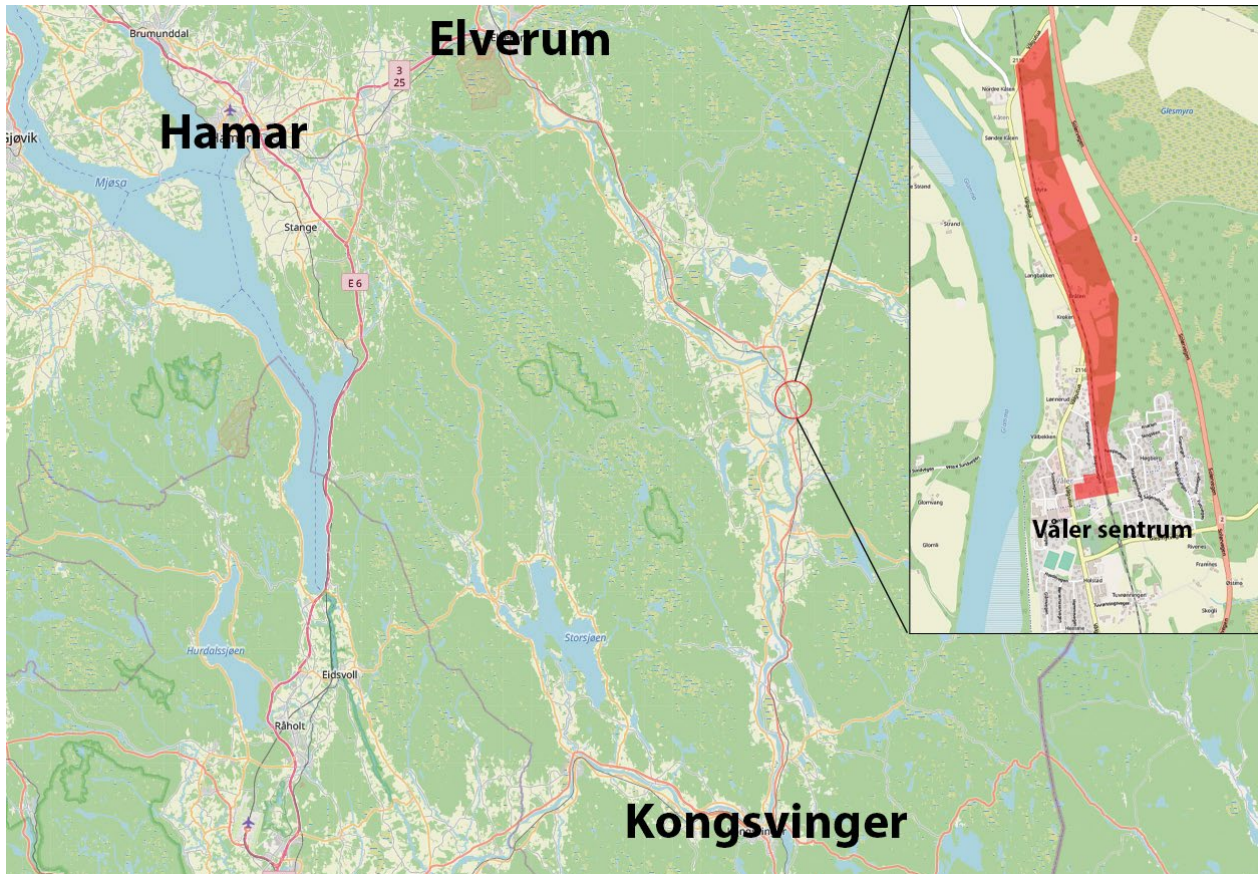
### 2.4 Vurdering av krav om konsekvensutredning

Det er vurdert at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Notat med helhetlig vurdering er vedlegg til planbeskrivelsen.



## 2.5 Beliggenhet

Planområdet ligger langs Solørbanen ved Våler og Kåten i Våler kommune, Innlandet fylke. Solørbanen strekker seg mellom Kongsvinger i sør, og Elverum i nord.



Figur 1: Oversiktskart over planområdet. Rød skravur er ikke nøyaktig (Kartgrunnlag: Openstreetmap, skravur planområde: Sweco).

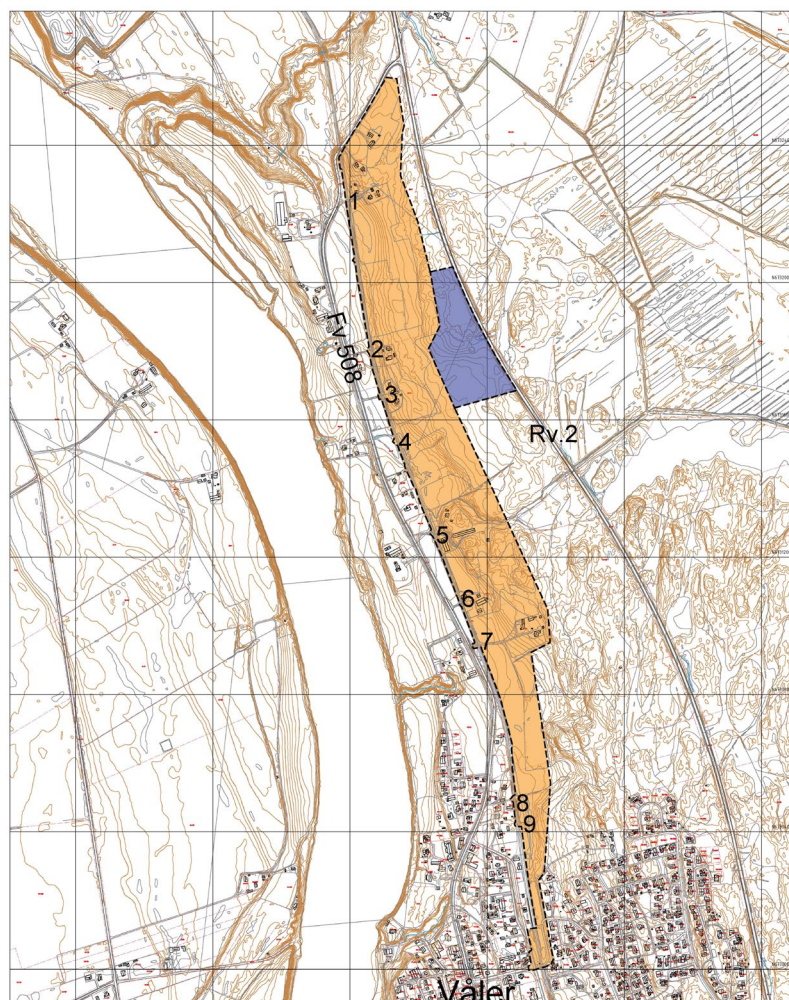
### 3. Planprosess og medvirkning

#### 3.1 Medvirkningsprosess og saksbehandling

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Oppstartsmøte                     | 13.02.2024 |
| Varsel om planoppstart            | 22.03.2024 |
| Varsel om utvidelse av planområde | 20.12.2024 |
| 1.gangsbehandling                 | XX.XX.XXXX |
| Høring og offentlig ettersyn      | XX.XX.XXXX |
| 2.gangsbehandling                 | XX.XX.XXXX |
| Sluttbehandling                   | XX.XX.XXXX |

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i avisa Glåmdalen, på Sweco sine hjemmesider, og med brev til høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer i mars 2024. I desember 2024 ble det varslet om utvidelse av planområdet. Dette ble kunngjort på Swecos nettsider, og med brev til høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer.

Det ble mottatt 14 innspill til planarbeidet i forbindelse med varsel om oppstart våren 2024. Det kom inn 11 innspill til utvidelse av planområdet. Det er utarbeidet et kort sammendrag av innspillene, supplert med kommentar fra forslagsstiller. Dette følger som vedlegg til planbeskrivelsen.



Figur 2: Kartutsnittet viser planavgrensningen ved varsel om oppstart av planarbeidet. Oransje skravur angir opprinnelig varslet planområde i mars 2024. Blå skravur angir utvidelsen av planområdet, varslet desember 2024. Tallene i kartet angir berørte planoverganger.



## 4. Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Overordnede planer

#### 4.1.1 Regional plan

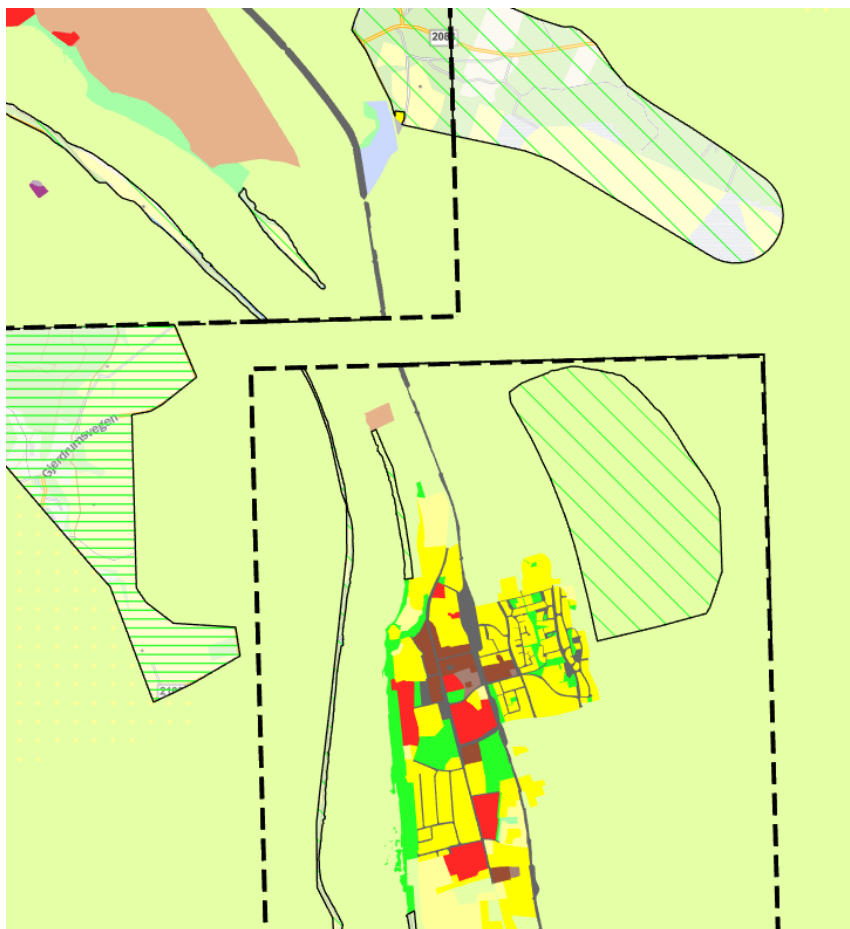
##### **Regional samferdselsplan 2012-2021**

Målsetningen til planen er å skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner bygd på effektive transportløsninger for næringsliv, og gående/syklende.

Et delmål som vil være aktuelt i denne planen er målet om å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.

#### 4.1.2 Kommuneplan

Planområdet er innenfor arealer i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Våler sentrum og kommunedelplan for Braskereidfoss. Planområdet er avsatt til formålene landbruk-, natur og friluftsmål (LNF), jernbaneareal og boligområder.



Figur 3: Utklipp fra kommunens kartløsning - Kommuneplanens arealdel, Kommunedelplan for Braskereidfoss og Kommunedelplan for Våler sentrum. Stiplet linje viser grenser for de to kommunedelplanene (kilde: Arealplaner.no).

## 4.2 Gjeldende reguleringsplaner

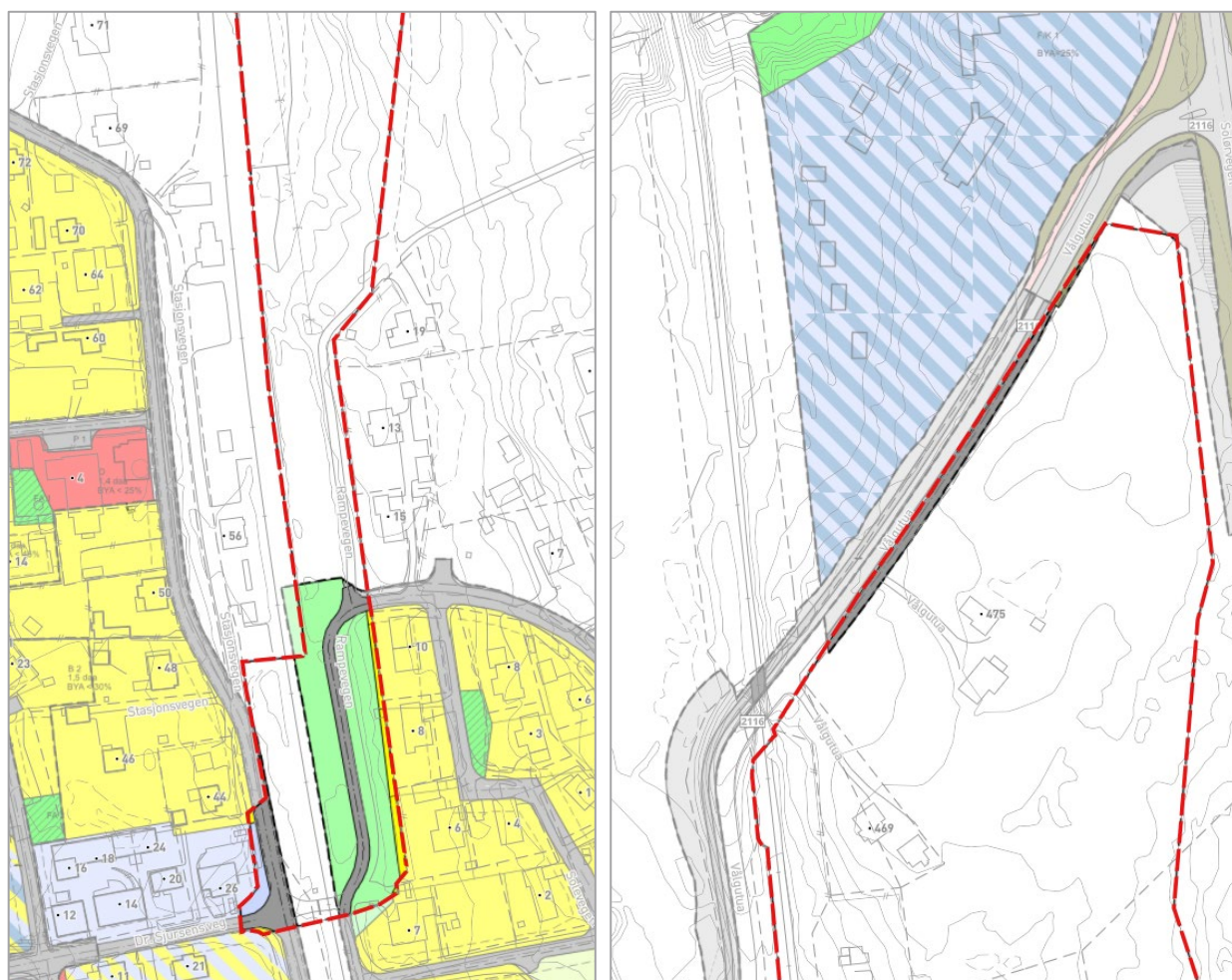
Planområdet berører to reguleringsplaner i sør, og to reguleringsplaner i nord.

**Spulsåsen Vest Del** (planID 19810016), vedtatt 1981. Planområdet berører i sørøst en del av gjeldende plan, som er avsatt til LNF- og vegformål.

**Våler sentrum** (planID 19830020-01), vedtatt 1983. Planområdet berører i sørvest en liten del av gjeldende plan, som er avsatt til kjøreveg og forretningsformål.

**Kåten Krotell** (planID 19970032), vedtatt 1997. Planområdet berører i nordvest en liten del av gjeldende plan, som er avsatt til kjøreveg.

**Rv. 2 Åsnes gr. – Elverum gr.** (planID 2016002). Planområdet berører i nordøst og øst en liten del av gjeldende plan, som er avsatt til annen veggrunn.



Figur 4: Kartutsnittene viser gjeldende reguleringsplaner som berøres av planavgrensningen ved varsel om oppstart. Planområdet er vist med rødstiplet linje. Fargelagte områder er gjeldende reguleringsplaner (kilde: Arealplaner.no).

### 4.3 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

#### **Energi og Klimaplan – Våler Kommune** (vedtatt 18.05.2020)

Under kapittel 2 om transport og arealplanlegging, under «utfordringer» står det:

*«Elektrifisering av togtrafikken på Solørbanen ligger inne i gjeldende langtidsplan for jernbanen. Dette vil i seg selv bidra til redusert utslipp. Det vil samtidig legge opp til at mer gods kan transporteres på Solørbanen, noe som vil kunne bidra til at mer gods totalt kan overføres fra veg til bane.»*

Videre, blant kommunens delmål for transport og arealplanlegging står det:

*«Utslipp av klimagasser skal være et sentralt vurderingskriterium i planarbeidet. Hente erfaringer fra foregangsprosjekter innen miljøvennlige utbygginger, og vurdere aktuelle tiltak i framtidige utbyggingsområder»*

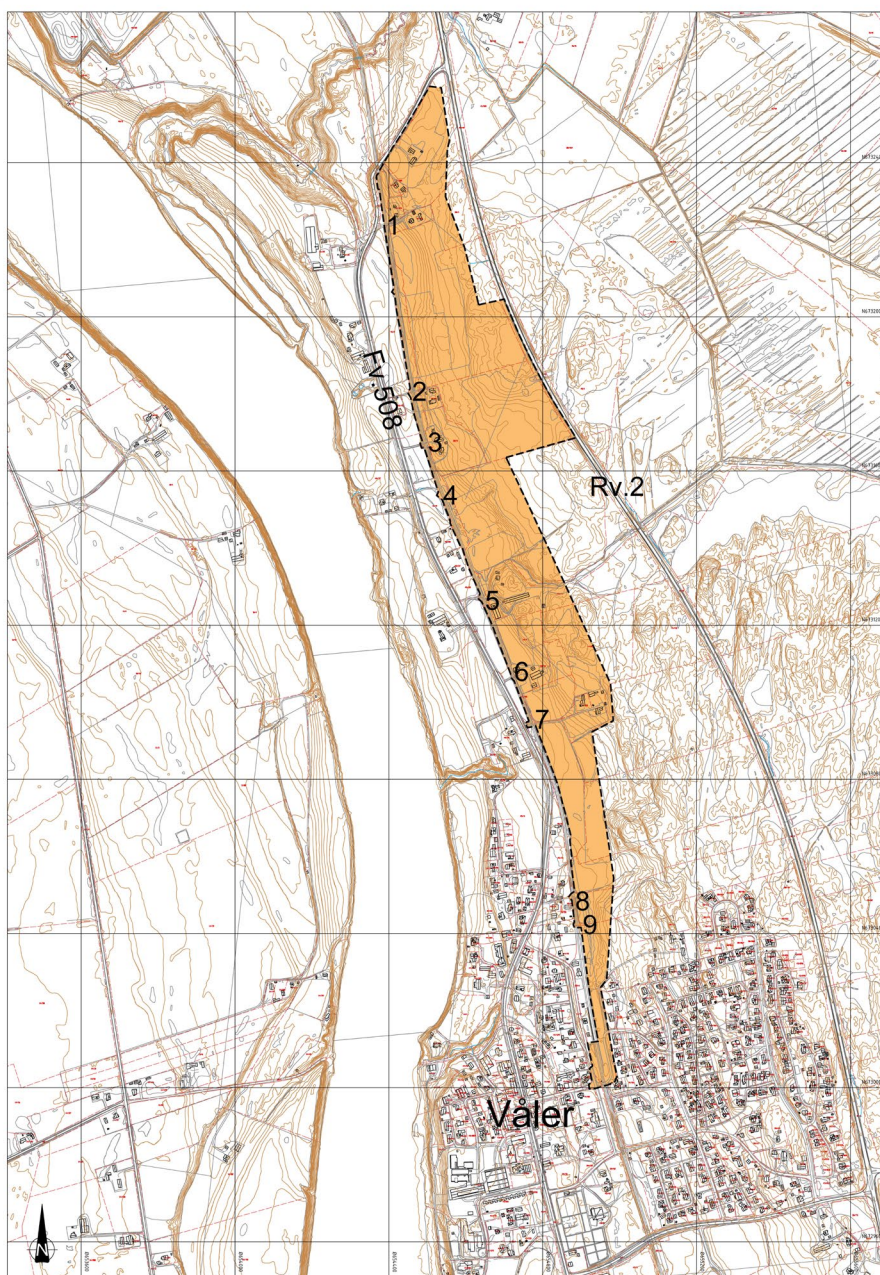


## 5. Beskrivelse av planområdet eksisterende forhold

### 5.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet strekker seg langs Solørbanen, fra Våler sentrum i sør til Kåten i nord. Området ligger mellom riksveg 2 Solørvegen i øst og fylkesveg 2116 Vålgutua i vest, og består av skogarealer, dyrka mark og spredt boligbebyggelse

Planområdets størrelse ved varsel om oppstart var cirka 464 dekar. Endelig planavgrensning er redusert i løpet av planarbeidet. Den er tilpasset prosjektet og eksisterende forhold, og omtales nærmere i kapittel 6.



Figur 5: Oversiktsbildet viser varslet planavgrensning i oransje. (Kilde: Sweco Norge AS)



## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består hovedsakelig av dyrket mark med spredt bebyggelse, samt skogdekte arealer. Terrenget er relativt flatt, med slak helning ned mot Glomma i vest. Jernbaneforbindelsen mellom Kongsvinger og Elverum, Solørbanen, strekker seg gjennom planområdet fra sør mot nord.



Figur 6: Flyfoto fra planområdet (Kilde: Norgeskart.no).

Det er totalt 10 planoverganger innenfor planområdet, vist i Figur 7. 9 av disse overgangene er usikret og skal saneres. Dagens sikrede planovergang i Våler sentrum opprettholdes, fremfor å legge trafikk via eksisterende to kulverter sør for dagens planovergang. Dette for å unngå økt trafikkbelastning i boligområdet Spulsåsen på østsiden av jernbanen.

Fem av de ni planovergangene benyttes i dag som adkomst til boligeiendommer.



Figur 7: Oversiktskart med planoverganger illustrert som røde kryss. (Kilde: Bane NOR Banekart, 2024)

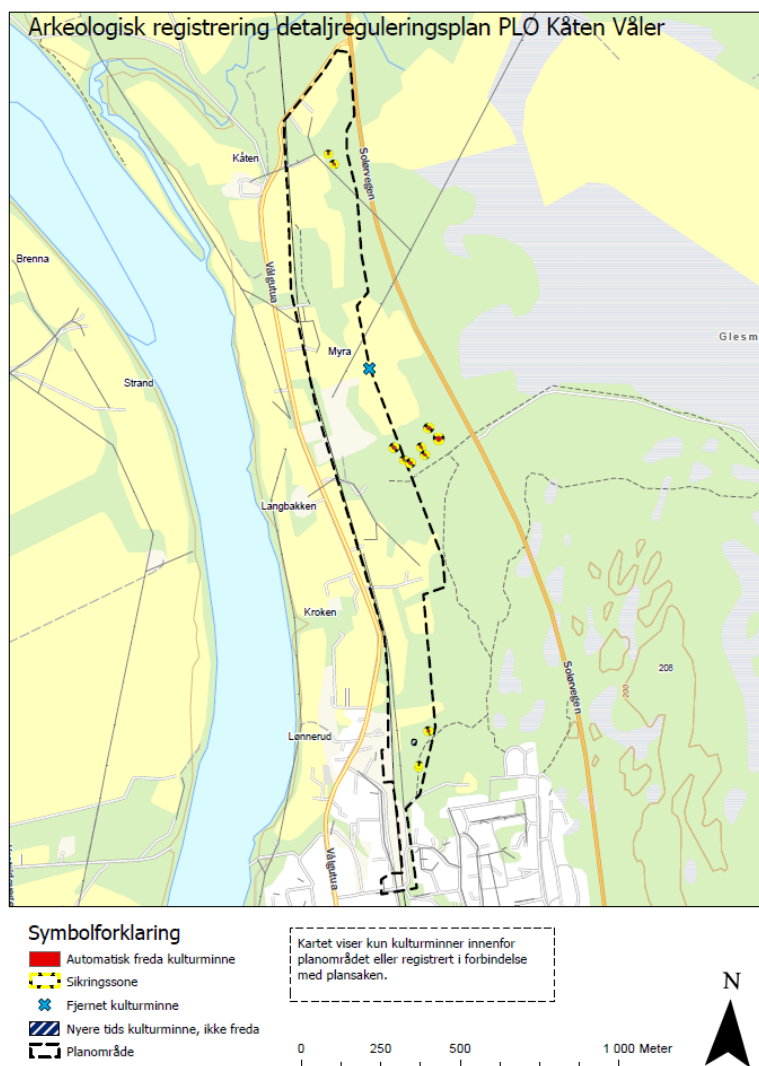
## 5.3 Landskap

NIN landskap er en del av Artsdatabanken sitt typesystem «natur i Norge». Planområdet består hovedsakelig av «**Innlandsslettelandskap under skoggrensen med bebygde områder**», men en liten del nordvest i planområdet er kategorisert som «**Innlandsslettelandskap under skoggrensen med bebygde områder og jordbruksdominans**».

## 5.4 Kulturminner og kulturmiljø

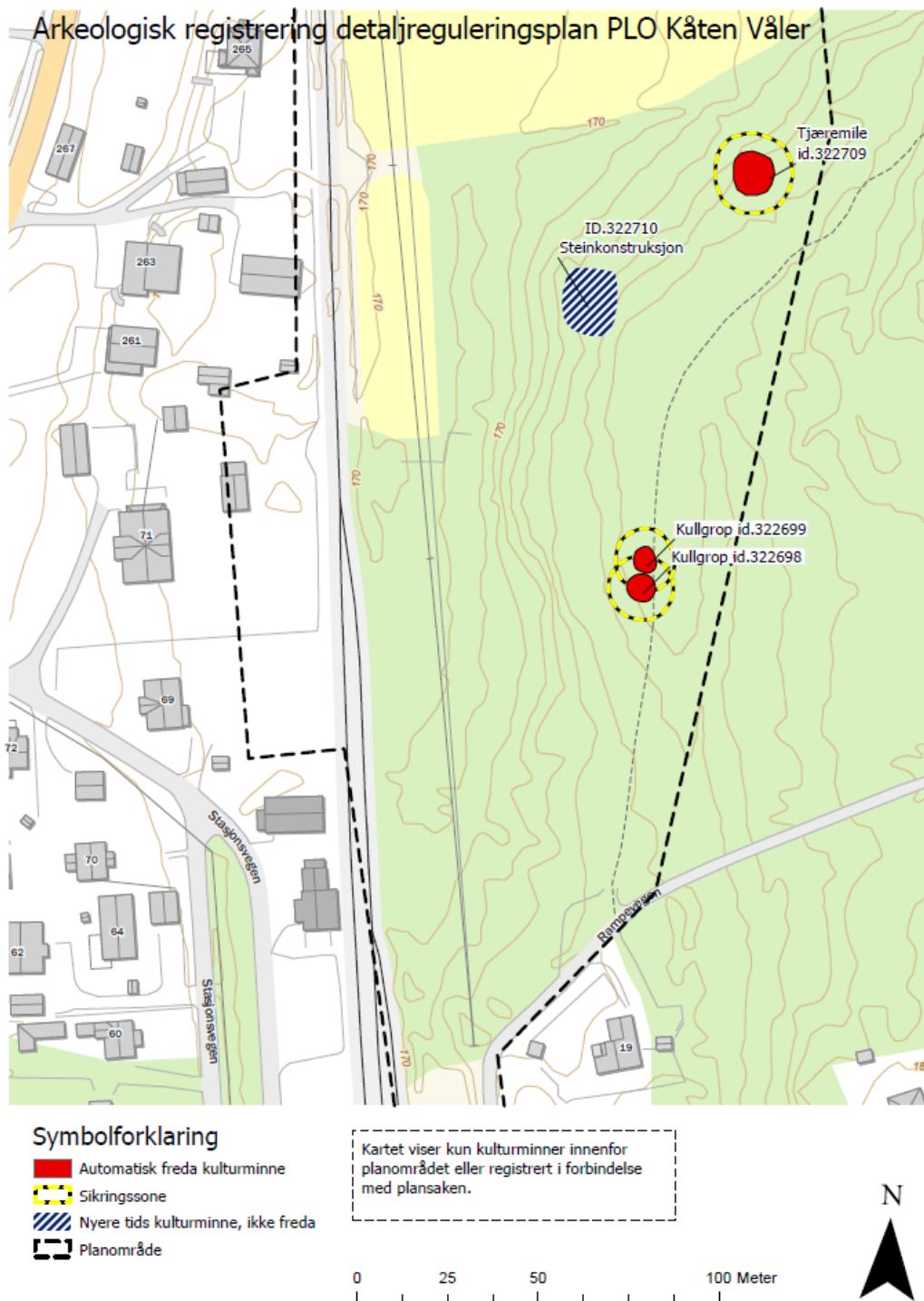
I juni 2024 ble det foretatt arkeologiske undersøkelser i planområdet (registreringsrapporten følger som vedlegg til planen). Det er registrert totalt 8 automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, hvorav 7 av disse er kullgroper, og ei tjæremile. I tillegg er det registrert 4 kullgroper som ligger tett på plangrenseområdet. Både kullgroperne og tjæremila er automatisk fredete kulturminner etter lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr.50, jf. §3,4,6 og 8.

I tillegg ble det registrert en større steinkonstruksjon med hestekoform. Denne er imidlertid fra etterreformatorisk tid, trolig 1700-1800-tallet, og er derfor ikke automatisk fredet.



Figur 8: Kartutsnittet viser kulturminner i og ved planområdet (Kilde: Innlandet fylkeskommune).





Figur 9: Næroversikt over kulturminnelokaliteter sør i planområdet. (Kilde: Innlandet fylkeskommune).



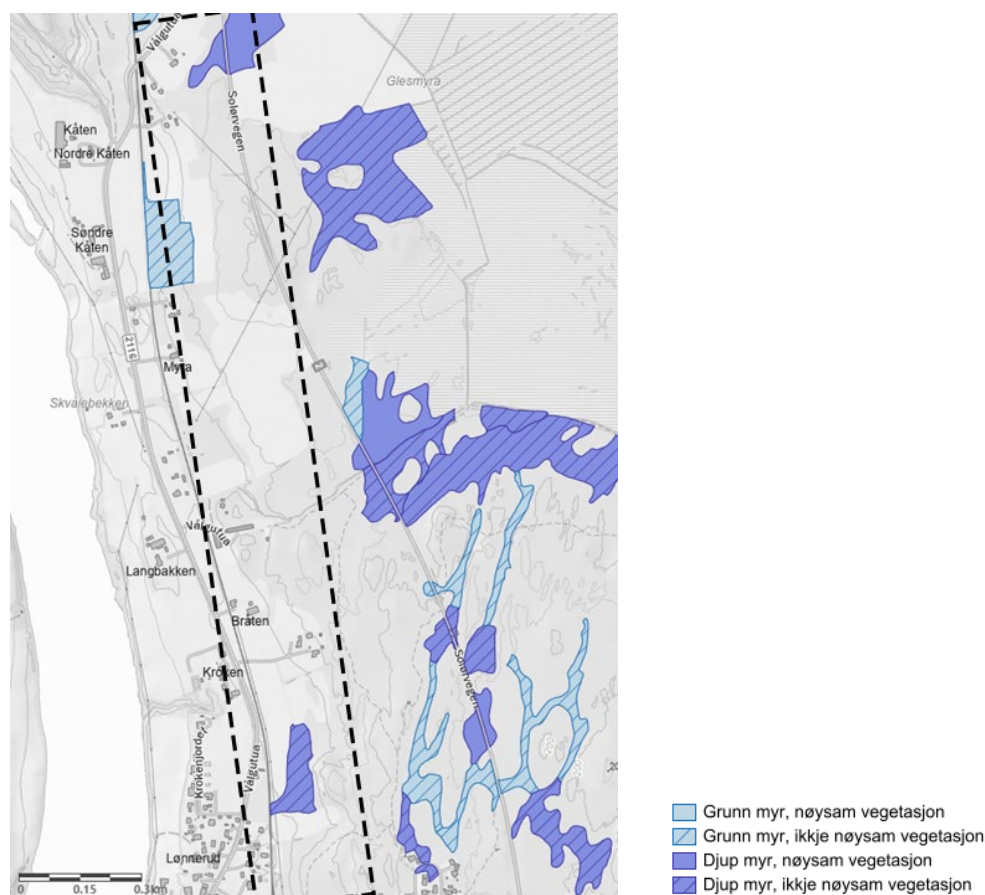
## 5.5 Naturmiljø

### 5.5.1 Naturtyper og verneområder

Det er ikke registrert noen naturtyper eller verneområder innenfor planområdet. Nordvest for Kåten er naturtypen «Rik sump og kildeskog» med verdi «viktig», men denne vil ikke bli påvirket av tiltaket.

### 5.5.2 Våtmark

Det er flere myrområder i og i nærheten av planområdet. Nord i planområdet ligger ei djup myr, sørvest i planområdet ligger ei grunn myr, mens myra sør i planområdet er ei djup myr.

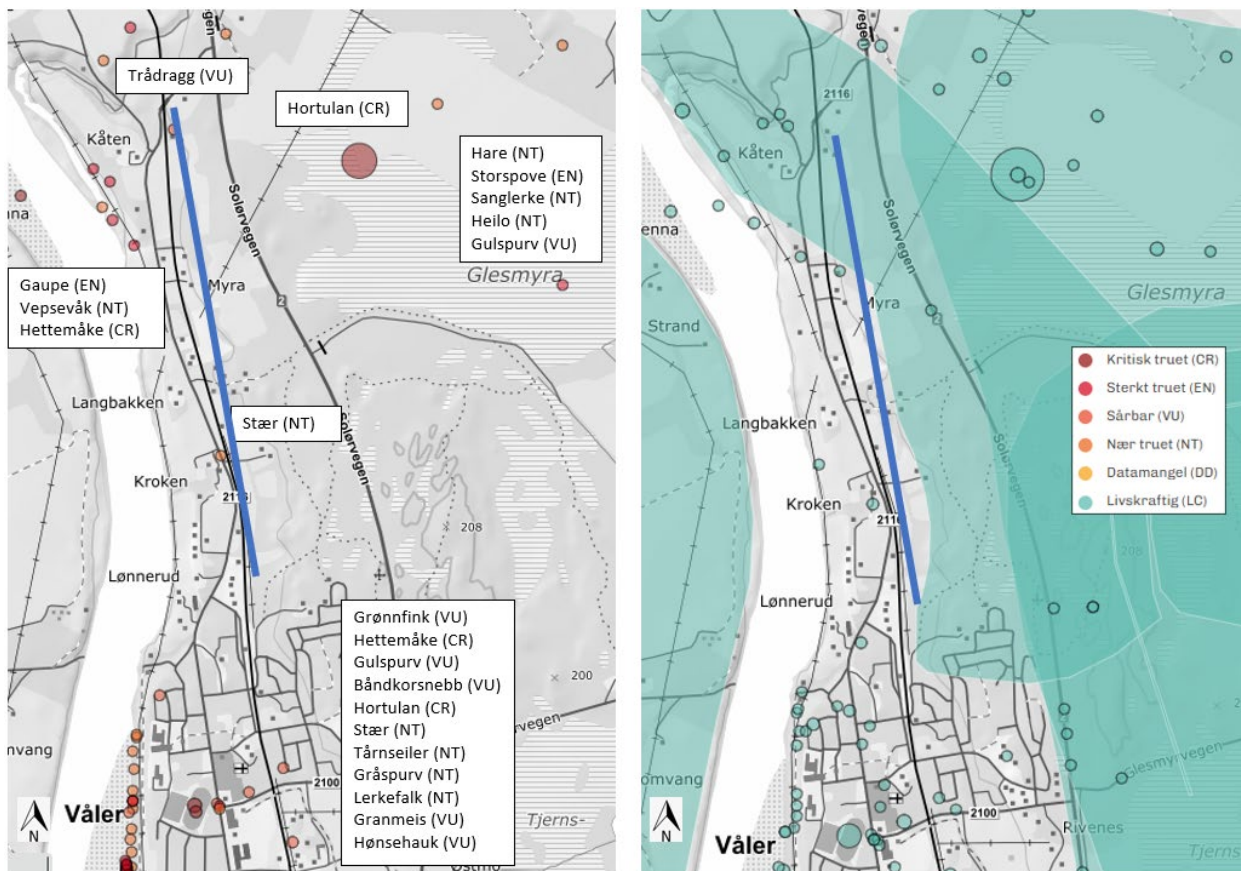


Figur 10: Oversiktskart med myrreal. Planavgrensningen er grovt angitt. (Kilde: Naturbase.no)

### 5.5.3 Rødlistede arter

Det er registrert rødlistede arter innenfor og i nærheten av planområdet. Det er i hovedsak fugler, men det er også registrert gaupe og hare. I området ved Vålgutua 453 og 469 øst for jernbanen ved Kåten, er laven Trådragg (VU) registrert. Imidlertid ble denne registrert i 1937, og det er derfor vanskelig å si om dette fortsatt er relevant. Trådragg har spesifikke habitatkrav der den foretrekker fuktige og skyggefulle granskoger, samtidig som den vil ha noe lysåpne områder. Nord og vest for planområdet finnes det gammel skog og fuktige områder i tilknytning til naturtypen rik sump og kildeskog, som sannsynligvis er et godt egnet habitat for denne arten.

Det er registrert en rekke rødlistearter, hovedsakelig karplanter og trær sørvest for planområdet langs Glomma, men disse blir ikke berørt av tiltakene.



Figur 11: Oversikt over utvalgte rødlistede (CR = kritisk truet, EN = sterkt truet, VU = sårbar, NT = Nær truet) arter og livskraftige arter (LC) i og i nærheten av planområdet (markert med fet blå strek). (Naturbase.no & Artsdatabanken).

Fuglearten hortulan er kritisk truet (CR) og den eneste kjente forekomsten er i Solør-traktene, der tiltaket skal gjennomføres. Arten hekker på åpne områder (torvmyrer, hogstfelt, nydyrkingsfelt) nær dyrka mark, hvor den henter mye av føden. Arten hadde en kraftig bestandsnedgang på 1950-tallet som sannsynligvis skyldtes kvikksølvbeising av såkorn. Nedgang i nyere tid skyldes trolig demografiske problemer knyttet til liten og fragmentert bestand etter bestandsnedgangen på 50-tallet. Det var tidligere en nasjonal handlingsplan for arten som ikke er videreført, der skjøtsel av hekkebiotoper var inkludert. Det angis at biotopmangel i dag ikke ser ut til å være en akutt trussel mot den gjenværende bestanden.

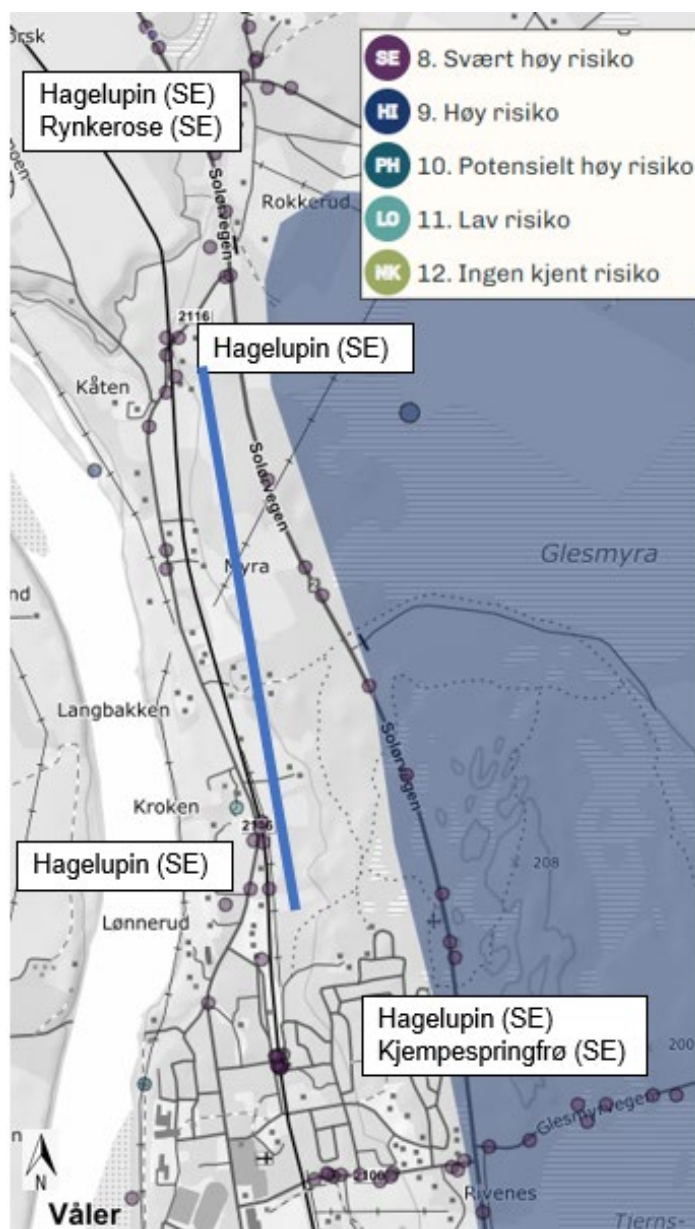
Av de rødlistede artene registrert i eller i umiddelbar nærhet av planområdet, vurderes det at fugler blir mest påvirket av tiltaket. Det skal imidlertid ikke utelukkes at det kan være rødlistede lavarter i skogsområdene. Innenfor planområdet er det i hovedsak landbruksområder/kulturlandskap, og det anslås derfor at det er stær, grønnfink og gulspurv som kan bli mest påvirket av tiltak i dette landskapet. Siden hortulan (CR) per nå kun holder til i dette området i Norge, er det svært viktig at tiltak ikke kommer i konflikt med hekking for denne arten.

Øst for planområdet, i området øst for riksveg 2 ved Glesmyra, er det skog og myrlandskap der det er observert ytterligere fuglearter som er rødlistet, som vipe (CR), storspove (EN), heilo (NT), sanglerke (NT) og myrhauk (EN) som er tilknyttet kulturlandskap og myrområder. De er ikke registrert i umiddelbar nærhet til planområdet, men planområdet kan være et potensielt hekkeområde for noen av disse artene. Særlig oppmerksom bør man være på arter som hekker på bakken i kulturlandskapet, som vipe og sanglerke.

Det er registrert en rekke livskraftige arter i og i nærheten av planområdet, som kan tyde på at området har gode leveområder for en rekke arter.

#### 5.5.4 Fremmede arter

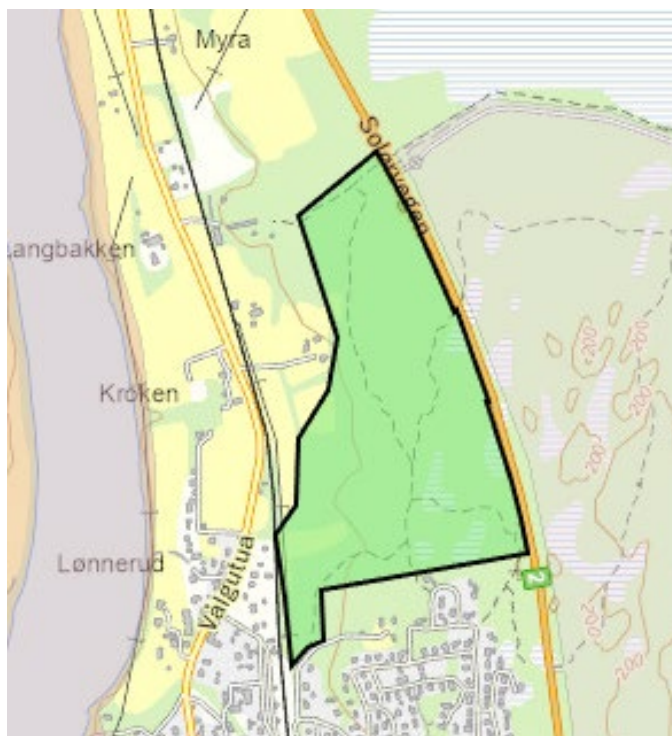
Det er registrert hagelupin flere steder langs riksveg 2 og fylkesveg 2116, henholdsvis øst og vest for planområdet (se figur 12). Kjempespringfrø er også registrert i nærheten av planområdet i sør langs fylkesveg 2116. Rynkerose er registrert nord for planområdet langs riksveg 2. Alle disse tre artene er vurdert i kategorien svært høy risiko (SE) da invasjonspotensialet er stort. Planområdet ligger i nærhet til Våler sentrum, med boliger med hager. Det er derfor sannsynlig at det er flere fremmedartsforekomster i form av hagerømlinger enn det som er registrert i Artsdatabankens artskart.



Figur 12: Fremmede arter registrert i eller i nærheten av planområdet. Merk at enkelte av registreringene er kanadagås (blåmarkert område), som ikke er relevant for vurderingene i dette prosjektet. (Kilde: Artsdatabanken).

## 5.6 Friluftsliv og rekreasjon

Spulsåsen boligfelt nord er et kartlagt friluftsområde. Dette er registrert som et nærturterreng, og er et viktig turområde for barnehage og boligfelt.

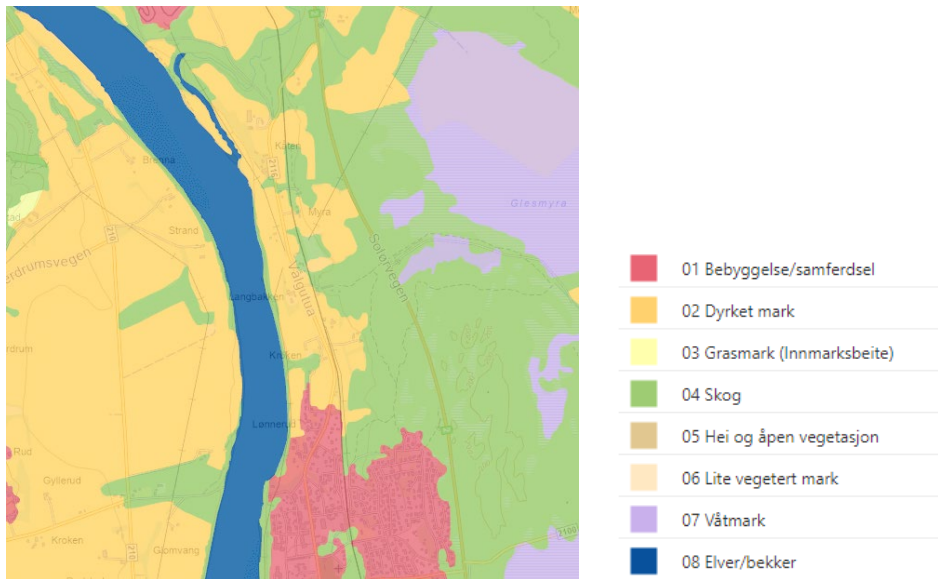


Figur 13: Kartutsnitt av registrert friluftsområde (Naturbase.no)

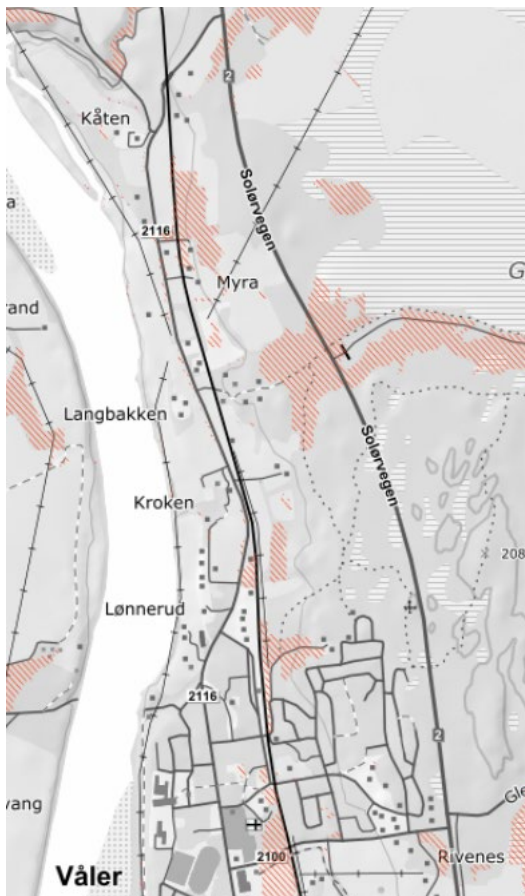
## 5.7 Naturressurser

Planområdet og omkringliggende landskap består hovedsakelig av dyrka mark, skogsareal og myrarealer i vest. Det aller meste av vegetasjonen i området er påvirket av menneskelig aktivitet i større eller mindre grad. Området hadde et mer sammenhengende skogs- og myrområde før riksveg 2 ble bygget. Det er i hovedsak intensivt drevet jordbruksmark med svært god jordkvalitet og noe produksjonsskog i unge til middels gamle suksesjonsstadier i området. Enkelte skogområder har skog i hogstklasse 5, og ett av disse områdene ligger innenfor planområdet. Dette området består av bjørk/løvskog. Ellers er produksjonsskogen i området i hovedsak gran og furu. Skogsområdet som ikke inngår i skogbruksplan antas å være blandingsskog basert på flybilder fra området. Det ligger to mindre myrområder i planområdet som begge er middels til sterkt påvirket. Begge disse områdene er nå dekket av skog. I tillegg til allerede oppdyrka arealer, er det dyrkbar mark i og i nærheten av planområdet.





Figur 14: Arealressurskart (Naturbase.no)



Figur 15: Oversiktsskart over dyrkbar jord (markert med rød skravur) i og ved planområdet. (kilde: Kilden/NIBIO).

## 5.8 Sosial infrastruktur

Sosial infrastruktur er i hovedsak lokalisert sør for planområdet, i Våler sentrum. Her ligger blant annet idrettsanlegg, omsorgssenter, aldershjem og matbutikk. Våler Barne- og ungdomsskole og Furunabben barnehage ligger også i Våler sentrum.

## 5.9 Universell utforming

Det finnes ikke eget tilbud for gående og syklende, eller bussholdeplasser innenfor planområdet. Dette er etablert vest for planområdet, med bussholdeplasser og gang- og sykkelveg langs fv. 2116.

## 5.10 Barn og unges interesser

Friluftsområdet Spulsåsen boligfelt nord er et nærturterreng som er et viktig turområde for barn og unge.

## 5.11 Trafikk

Vålgutua (fv. 2116) er samlevegen for tettstedet Våler, og er hovedvegen gjennom tettstedet. Denne vegen har en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1200 kjøretøy. Vegen kobles til riksveg 2 (ÅDT 3500) og Nordhagamoen i nord og fylkesveg 210 (ÅDT 2400) og videre til rv. 2 i sør. Fylkesveg 210 Eidsvegen kobles mellom Vålgutua og rv. 2, og ligger sør for Våler sentrum.

Jernbanen, som er en del av Solørbanen, går igjennom hele planområdet. Det går i dag kun godstrafikk med dieseltog på banen, hvor det hovedsakelig fraktes tømmer og flis. Planområdet omfatter ti planoverganger, hvorav ni skal saneres. Dette er tidligere omtalt i kapittel 5.2.

### 5.11.1 Trafikkulykker

Det er ikke registrert ulykker innenfor planområdet de siste 10 årene.

### 5.11.2 Skoleveg

Våler barne- og ungdomsskole ligger i sentrum av Våler, vest for Vålgutua. Boligområdet nord og sør for skolen vil primært kunne gå langs lokale boligater, og det er et fåtall husstander som må krysse hovedvegen. Boligfeltet i vest må krysse Vålgutua. En større del av dette boligfeltet (Spulsåsen) må krysse jernbanen.

Ved jernbanekryssingene nord i sentrum (Rampevegen), foreligger det ingen separate tilbud for myke trafikanter. Planovergangen er sikret med lyssignal og bom.

## 5.12 Teknisk infrastruktur

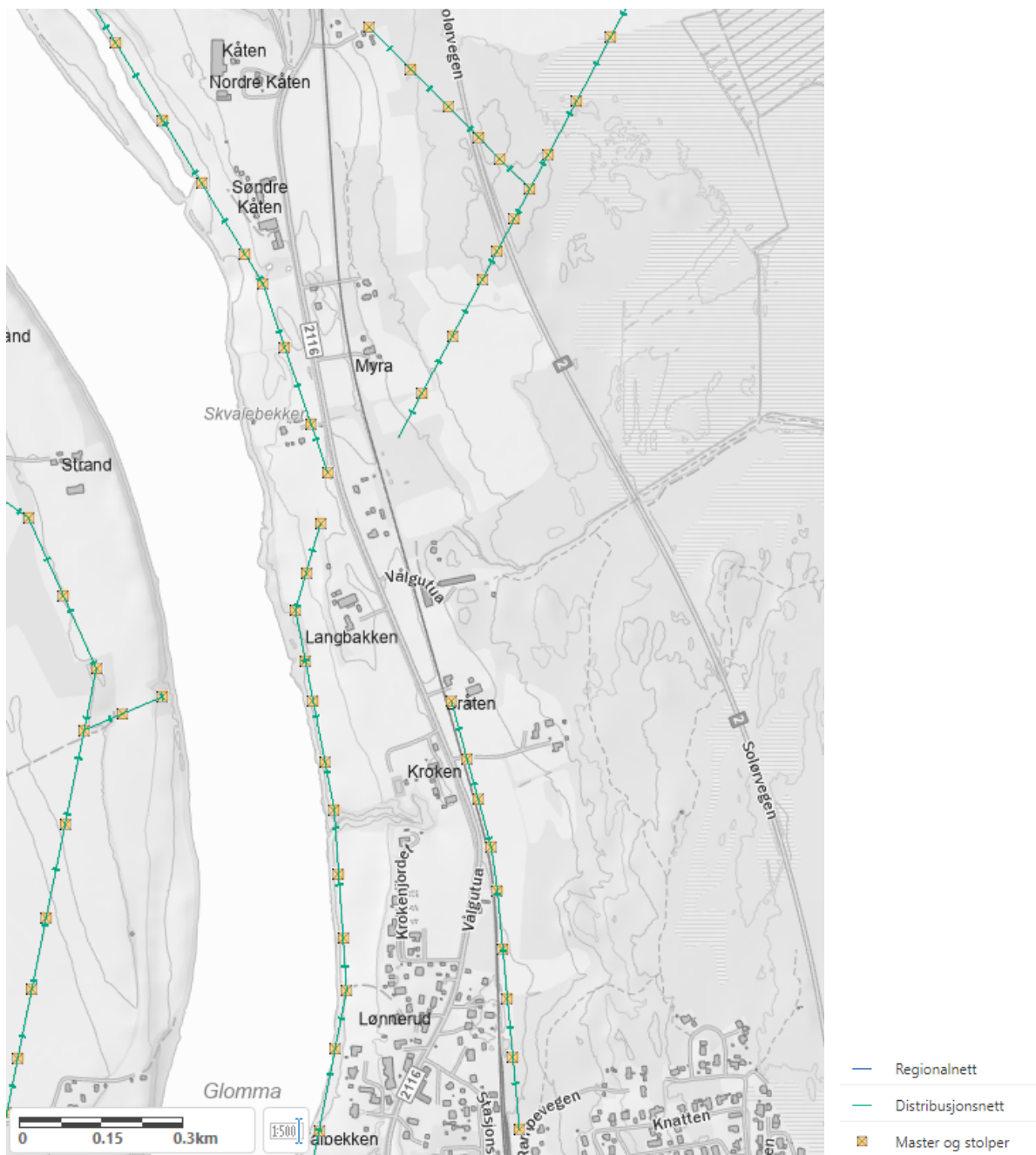
### 5.12.1 Flom og overvann

Det er ikke registrert flomsoner innenfor planområdet, men aktsomhetskart for flom viser at utsatte arealer befinner seg et lite stykke vest for planområdet. Det er etablert stikkrenner under jernbanesporet.

### 5.12.2 Elektro

Distribusjonsnett er anlagt i og ved planområdet. Distribusjonsnettet består av lavspenningsanlegg (spenning opp til 1000 V) og høyspenningsanlegg (fra 1000 V opp til 22 kV). I søndre del av planområdet er det anlagt høyspent øst for jernbanen, som jordkabel mellom jernbanen og Rampevegen, deretter i luftstrekk på master

frem til bruket Bråten. Høyspenttrasé krysser planområdet i luftstrek og kabelanlegg ytterligere to steder i lenger nord i planområdet. Elvia har eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet.



Figur 16: Kartutsnitt av eksisterende høyspenningsanlegg i luftstrek. (Kilde: NVE)

## 5.13 Forurenset grunn

Det er ikke registrert forekomst av forurenset grunn (kilde: naturbase.no), men det er sannsynlig at det kan finnes i tilknytning til jernbaneanlegget.

## 5.14 Støyforhold og luftkvalitet

Støy forekommer hovedsakelig i nærliggende områder av riksveg 2, samt i tilknytning til jernbanelinja og fylkesveg 2116.

Det er lite trafikk i området, og ingen kjente forurensningskilder.



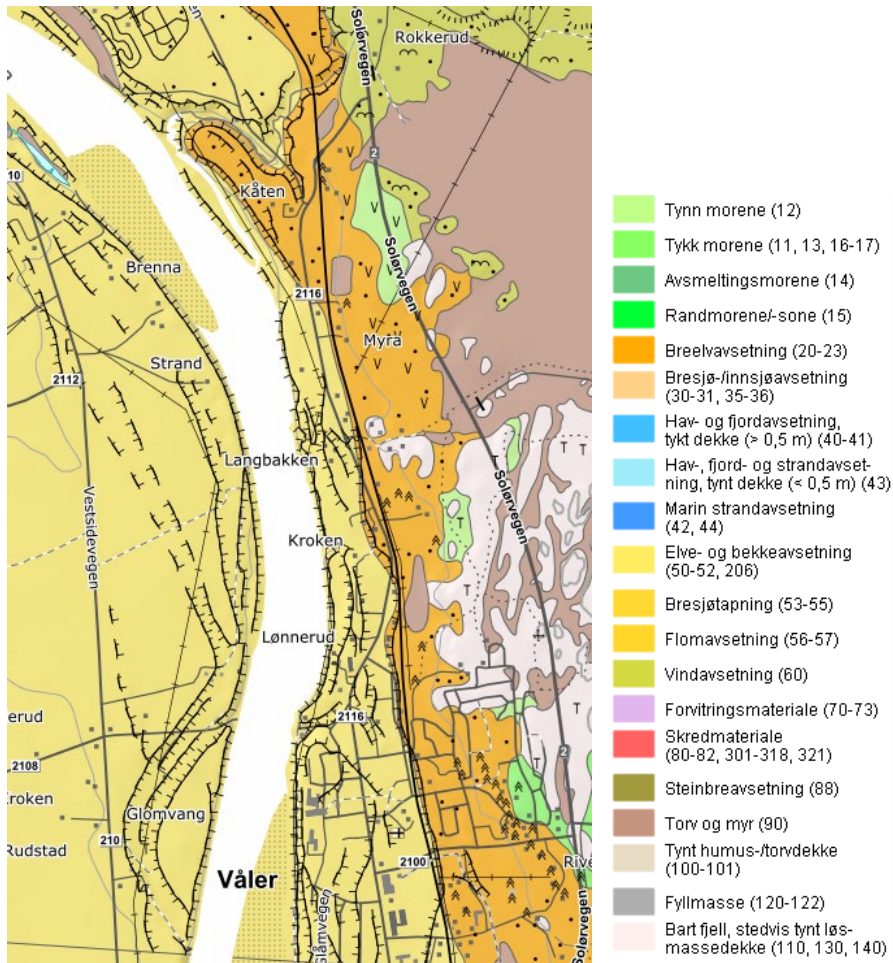
Figur 17: Støysonekart. Mesteparten av støy stammer fra høyt trafikkerte veger og jernbanelinja. (Naturbase.no)

## 5.15 Grunnforhold

Ifølge NGUs løsmassekart (vist i Figur 18) består planområdet hovedsakelig av breekavsetninger på østsiden av jernbanelinja, mens vestsiden av jernbanelinja består av elve- og bekkeavsetninger. Det er også små forekomster av bart fjell/stedvis tynt løsmassedekke og torv-/ myrareal innenfor planområdet.

Ifølge NVE Atlas ligger planområdet under marin grense, men i et område med lite eller ingen marin påvirkning





Figur 18: Løsmassekart i og ved planområdet (kilde NGU).

## 6. Beskrivelse av planforslaget

### 6.1 Planlagt arealbruk

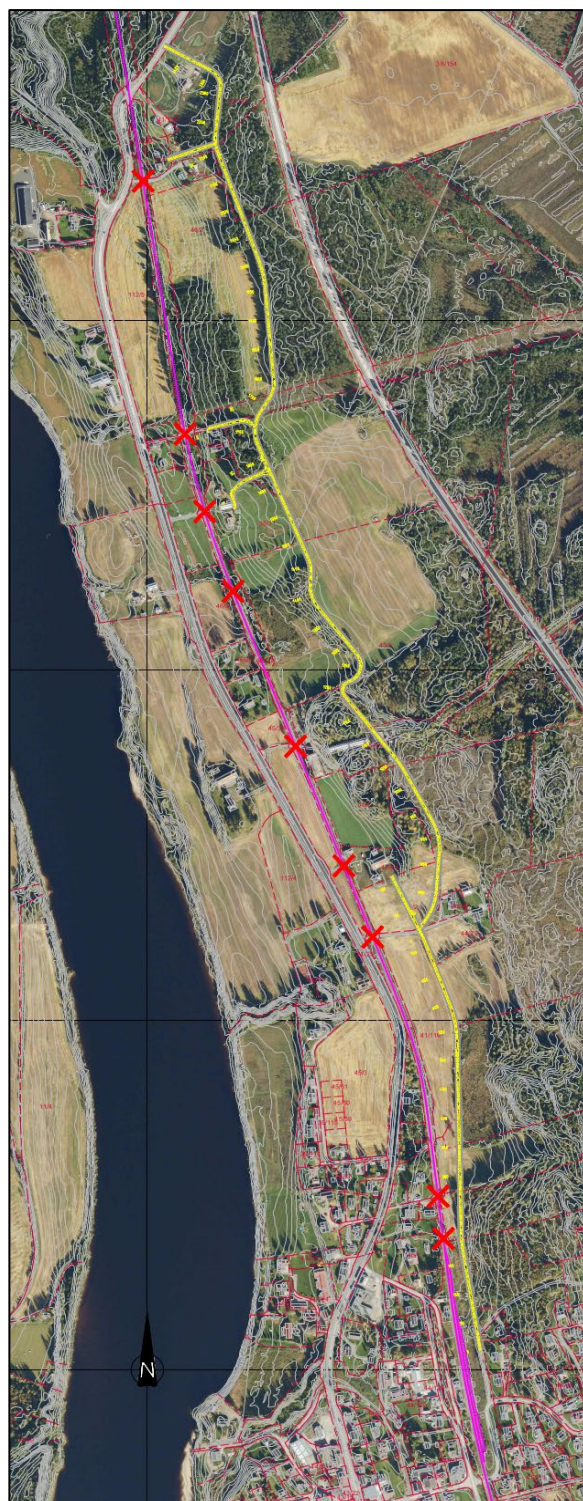
Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for sanering av 9 usikrede planoverganger nord for Våler sentrum. Bolig- og landbrukseiendommer som i dag benytter planovergangene, vil få ny adkomst via en ny adkomstveg, som etableres på østsiden av jernbanen fra Rampevegen i sør og frem til fylkesveg 2116 i nord. Planforslaget innebærer endret kjøremønster for syv boliger (Vålgutua 313, 315, 329, 391, 345, 451, 453), og for landbrukseiendommer som benytter planovergangene som adkomst til jordbruks- og skogsarealer på østsiden av jernbanen.

Ca. lengde på den nye vegen er til sammen 2700 meter. Vegen skal bygges som en landbruksveg klasse 3.

Planen berører formål i kommuneplanens arealdel avsatt til landbruk-, natur- og friluftsliv (LNF) og jernbaneformål. De regulerte arealene er gitt følgende formål: Veg, Annen veggrunn – grøntareal, Trasé for jernbane og LNFR.

Det er i plankartet avsatt hensynssone for høyspentledning, der denne berører planområdet. Det er videre avsatt hensynssone som sikrer frisikt mot fv. 2116 Vålgutua i nord, for midlertidig avkjørsel mot rv. 2, mot Rampevegen i sør, samt for avkjørsler langs den nye adkomstvegen. Stenging av planoverganger er vist med juridisk symbol i plankartet.

Det er satt av arealer til midlertidige bygge- og anleggsområder. Dette er arealer som kan benyttes for gjennomføring av anlegget. Midlertidige bygge- og anleggsområder er vist som bestemmelsesområde i plankartet, og med underliggende arealformål i tråd med gjeldende plan.



Figur 19: Kartutsnittet viser planoverganger som skal saneres (rødt kryss), samt foreslått ny adkomstveg (gult). (Kilde: Sweco Norge AS).

## 6.2 Reguleringsformål/arealregnskap

Tabellen nedenfor gir oversikt og reguleringsformål, hensynssoner og bestemmelsesområder som inngår i planforslaget iht. pbl. §§ 12-5–12-7.

Tabell 2: Arealregnskap

| Reguleringsformål                                       | Størrelse (daa) |
|---------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>       |                 |
| Veg                                                     | 13,4            |
| Annen veggrunn – grøntareal                             | 16,9            |
| Trasé for jernbane                                      | 8,3             |
| LNF                                                     | 34,0            |
| <b>Total</b>                                            | <b>72,6</b>     |
| <b>Hensynssoner</b>                                     |                 |
| Høyspenningsanlegg                                      | 2,9             |
| Frisikt                                                 | 0,8             |
| <b>Bestemmelsesområder</b>                              |                 |
| Midlertidig bygge- og anleggsgrense                     | 39,3            |
| Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak | 0,6             |

## 6.3 Alternativvurderinger

Det er gjennomført ulike trasévurderinger for den nye adkomstvegen, blant annet et alternativ uten sammenhengende veg fra nord til sør (se Figur 20 og Figur 21). Dette ville bevart en større andel dyrka mark nord i området, men ville medført at én planovergang måtte opprettholdes. For å muliggjøre sanering av samtlige 9 planoverganger, ble alternativet derfor forkastet, og det ble valgt en sammenhengende vegtrasé. Planskilt kryssing i form av bru eller kulvert har ikke vært aktuelt som følge av kort avstand mellom jernbanen og fylkesveg 2116.

Vegtraséen er lagt med hensyn til kurvatur, terreng, skog- og jordbruksarealer. Det er gjort tilpasninger til boligeiendommene, og gjennom dialog med grunneierne.



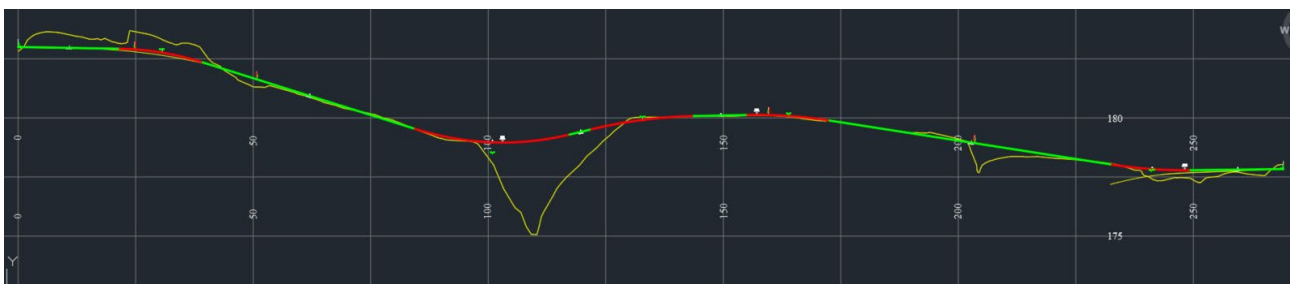




I midtre del av planområdet er veglinja lagt med kurve som følge av en ravinedal. Dette av hensyn til terrenginngrep og behov for fylling (se figur 22).



Figur 22: Plantegning av vegtrasé lagt med kurve (øverst), med lengdeprofil (nederst). I lengdeprofilet illustrerer gul linje dagens topografi, mens rød og grønn linje illustrerer planlagt vegtrasé. Inngrepet krever lite ekstra masser. (Kilde: Sweco Norge AS)



Figur 23: Plantegning av vegtrasé uten kurve (øverst). Lyseblå linje viser den rettere vegtraséen. I lengdeprofillet (nederst) illustrerer gul linje dagens topografi, mens rød og grønn linje illustrerer planlagt vegtrasé, og gir et inntrykk av fyllingsbehov. (Kilde: Sweco Norge AS)

#### PLANBESKRIVELSE

Dato: 07.07.2025

## 6.4 Trafikkløsning

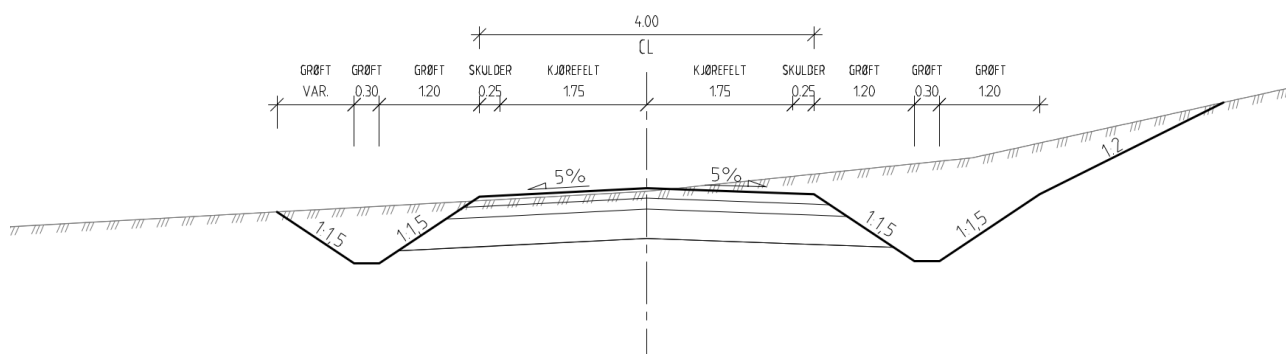
### 6.4.1 Beskrivelse av ny vegløsning

Den planlagte løsningen for adkomst til eiendommene på østsiden av jernbanen, er en ny adkomstveg øst for jernbanen. Denne kobles på eksisterende vegsystem i sør og nord, hhv. Rampevegen i sør og fylkesveg 2116 Vålgutua i nord. Den nye vegen reguleres som privat veg.

Den planlagte adkomstvegen er ca. 2700 meter. Det er lagt opp til en veg med standard «Veiklasse 3 – Landbruksbilvei» i henhold til «Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse». Adkomstvegen er regulert med en bredde på 4,0 meter (3,5 meter kjørefelt og 0,25 meter skulder på hver side), og med venteareal/passeringslommer ca. hver 300 meter, til sammen 9 stk. Vegen anlegges som grusveg. Langs vegen reguleres nødvendig arealer til grøfter og skråningsutslag. Se normalprofil i Figur 24. Det er regulert fris

#### NORMALPROFIL, LANDBRUKSVEG KL. 3

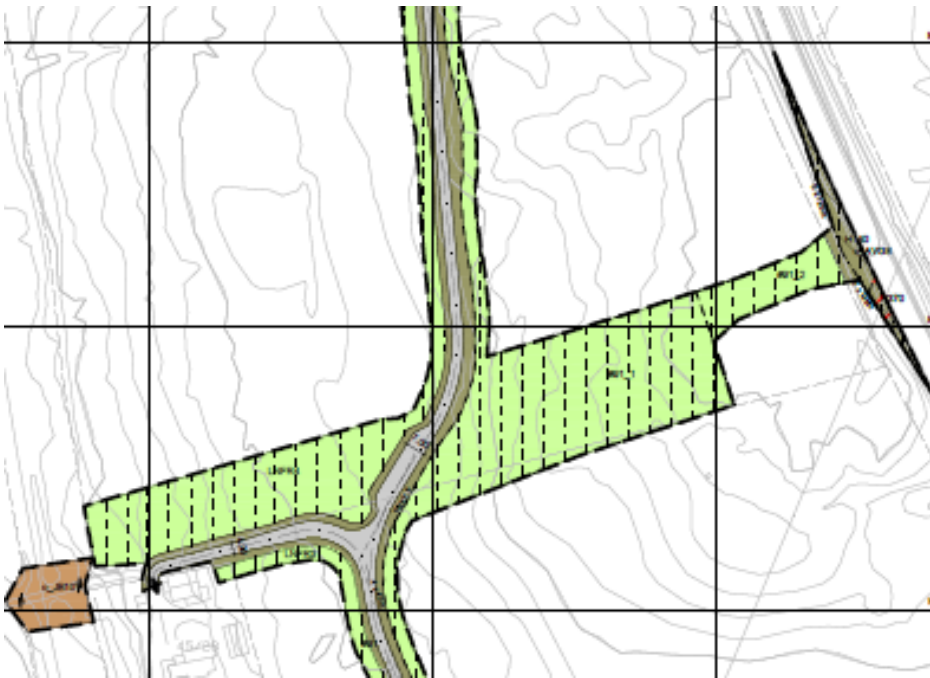
M=150



Figur 24: Viser prinsipp for tverrsnitt av landbruksveg klasse 3, lagt til grunn for den nye adkomstvegen. (Kilde: Sweco)

## 6.5 Midlertidig bygge- og anleggsområder

Det er i planen avsatt arealer til midlertidige bygge- og anleggsområder. Arealene kan benyttes for gjennomføring av anlegget. Det er avsatt 5 meter på hver side av det nye veganlegget, for opparbeidelse av vegen. I tillegg er det avsatt et større areal til et midlertidig riggområde nord og øst for Vålgutua 345. I forlengelsen av riggområdet er det regulert en midlertidig adkomst direkte fra rv. 2, for en mer sikker tilkomst til anleggsområdet under etablering av veganlegget. Planen angir frisisone for den midlertidige avkjørselen fra rv. 2. Midlertidige bygge- og anleggsområder er vist som bestemmelsesområde i plankartet, og med underliggende arealformål i tråd med gjeldende plan.



Figur 25: Utsnitt fra plankart hvor det er avsatt et større areal til midlertidig bygge- og anleggsområde, inkludert en midlertidig avkjørsel til riksveg 2.

## 6.6 Kulturminner

To registrerte kullgroper berøres av tiltaket. De to kullgropene inkl. sikringssoner (Askeladden ID-322706 og 322707) ligger i og tett inntil det planlagte veganlegget, og de vurderes som ikke hensiktsmessig å bevare. Gjennom reguleringsplanen søkes dispensasjon til frigivelse for dette kulturminnet, og er angitt med bestemmelsesområde i plankartet (se Figur 26).



Figur 26: Utsnitt fra plankartet som viser de to kullgropene inkl. sikringssoner som søkes frigitt, angitt med bestemmelsesområder #1-2. (Kilde: Sweco Norge AS)



## 6.7 Universell utforming

Planen regulerer ikke tilrettelagte løsninger for myke trafikanter, da det er akseptabelt med blandet trafikk som følge av lav trafikkmengde. Myke trafikanter vil kunne bruke adkomstvegen på lik linje med kjøretøyene. Den nye adkomstvegen er klassifisert som landbruksveg klasse 3 og det stilles ikke krav om universell utforming til slike vegger.

## 6.8 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i forbindelse med planarbeidet, som i sin helhet følger som eget vedlegg til planen.

Det er funnet potensiell risiko for forurenset grunn innenfor planområdet. Det anbefales at det settes en bestemmelse om at det skal gjennomføres miljøtekniske undersøkelser dersom det skal graves langs jernbanelinjen. Det er ikke utført geotekniske undersøkelser innenfor planområdet. ROS-analysen anbefaler derfor også at det settes en reguleringsbestemmelse om at området klareres for områdeskred, for å avklare områdestabiliteten. Disse anbefalingene er ivarettatt, og det er innarbeidet bestemmelser for forurenset grunn og områdestabilitet.

I sum viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet har akseptabel risiko, så lenge anbefalingene i ROS-analysen følges.

## 6.9 Miljøoppfølging

Som del av planarbeidet er det utarbeidet en miljøoppfølgingsplan (MOP) som fastsetter miljømål, beskriver roller og ansvar, vurderer miljørisiko og angir tiltak. Det overordnede målet med miljøoppfølgingsplanen er på best mulig måte ivareta miljømål og miljøkrav i prosjektets bygge- og anleggsfase. Under følger en kort oppsummering av antatt miljørisiko i bygge- og anleggsfasen av prosjektet.

Som del av MOP følger et miljøoppfølgingsskjema med tiltak, dokumentasjonskrav og ansvarsfordeling knyttet til miljørisikoen i prosjektet. Miljøoppfølgingsplanen skal være et «levende» dokument i gjennomføringen av prosjektet, og tiltakene vil kunne endres underveis som følge av ny informasjon, nye og bedre metoder og endringer i regelverk mm.

MOP følger som eget vedlegg til planbeskrivelsen, og gir en nærmere beskrivelse av planens innhold.

| Konsekvens →<br>Sannsynlighet ↓ | UFARLIG (1) | EN VISS FARE (2)                                                                                                                                | KRITISK (3)               | FARLIG (4) |
|---------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------|
| MEGET SANNSYNLIG (4)            |             |                                                                                                                                                 |                           |            |
| SANNSYNLIG (3)                  |             | Fremmedarter<br>Støyforurensing<br>Utslipp til luft<br>Forurensing av jord<br>Utslipp til vann<br>Lysforurensing<br>Ressursbruk og materialvalg | Naturmangfold<br>Landbruk |            |

|                       |  |                                                             |                                                                  |                              |
|-----------------------|--|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|                       |  | Avfallshåndtering<br>Vibrasjoner og rystelser<br>Energibruk |                                                                  |                              |
| MINDRE SANNSYNLIG (2) |  |                                                             | Kulturminner<br>Håndtering av miljøfarlige stoffer og kjemikaler | Transport og trafiksikkerhet |
| LITE SANNSYNLIG (1)   |  |                                                             |                                                                  |                              |

Fargekodene angir en vurderingsskala for risiko og kan tolkes slik:

|         |                       |
|---------|-----------------------|
| (RØD)   | Tiltak nødvendig      |
| (GUL)   | Tiltak bør vurderes   |
| (GRØNN) | Tiltak ikke nødvendig |

Figur 27: Oppsummering av antatt miljørisiko i bygge- og anleggsfasen. (Kilde: Sweco)

## 7. Virkning av planforslaget

Kapitlet gir en beskrivelse og vurdering av de virkningene og konsekvensene gjennomføring av planen gir for omgivelsene.

### 7.1 Overordnede planer

Planen er i hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel, men den nye adkomstvegen vil berøre arealer avsatt til LNF-områder. Planen viderefører formål i gjeldende planer for bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområde.

### 7.2 Arealbeslag og grunnerverv

Planen gir hjemmel til arealbeslag, både midlertidig og permanent. Berørte områder er i hovedsak arealer med dyrket mark, skogsareal og hageareal. Følgende eiendommer blir direkte berørt av planen:

| Gnr./bnr. | Privat/ Offentlig | Gnr./bnr. | Privat/ Offentlig | Gnr./bnr. | Privat/ Offentlig |
|-----------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|
| 38/1      | Privat            | 44/23     | Privat            | 45/38     | Privat            |
| 38/11     | Privat            | 44/25     | Offentlig         | 45/40     | Privat            |
| 38/20     | Offentlig         | 44/46     | Privat            | 45/49     | Privat            |
| 41/116    | Privat            | 44/47     | Privat            | 45/54     | Privat            |
| 41/120    | Privat            | 45/1      | Privat            | 46/2      | Privat            |
| 41/231    | Privat            | 45/2      | Privat            | 46/4      | Privat            |
| 41/324    | Privat            | 45/7      | Privat            | 46/9      | Privat            |
| 44/2      | Privat            | 45/9      | Offentlig         | 46/29     | Privat            |
| 44/3      | Privat            | 45/18     | Privat            | 88/9      | Offentlig         |
| 44/17     | Offentlig         | 45/28     | Privat            | 112/6     | Offentlig         |

#### 7.2.1 Eierform ny veg

Den nye vegen foreslås regulert som privat veg, og det vil være naturlig å opprette et veglag som ivaretar drift og vedlikehold etter at vegen er anlagt av Bane NOR.

Det kan også være en mulighet at vegen blir kommunal, og at kommunen har ansvar for drift og vedlikehold. Dette er aktuelt dersom vegen skal være en gjennomkjøringsveg, åpen for allmenn ferdsel, eller en mulig beredskapsveg.

### 7.3 Stedets karakter

Planens innvirkning på stedets karakter begrenser seg til lokale forhold. Den nye adkomstvegen vil berøre jordbruks- og skogsarealer, og vil utgjøre et inngrep i disse arealene. Planforslaget vil gi endret kjøremønster med lengre avstander. Jernbanen som barriere vil kunne forsterkes som følge av at krysningsmulighetene reduseres. Dette vil særlig være merkbart for myke trafikanter og turgåere som vanligvis ville benyttet planovergangene. Tiltaket vil derfor medføre en vesentlig trafikksikkerhetsmessig forbedring i området. Saneringen av de 9 eksisterende planovergangene vil føre til betydelig økt sikkerhet for både motoriserte fremkomstmidler og myke trafikanter.

## 7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planen berører automatisk fredete kulturminner i form av to kullgroper nord i planområdet. Gjennom reguleringsplanen søkes dispensasjon til frigivelse for disse, som følge av at nærføring fra veganlegget.

## 7.5 Barn og unges interesser

Planen fjerner usikra planoverganger, med potensiell risiko for togpåkørsel. Det er vurdert at trafikkmengden på den nye adkomstvegen tilsier at blandet trafikk er akseptabelt.

## 7.6 Universell utforming

Planen tilrettelegger for sikker ferdsel og reduserer risiko for ulykker i tilknytning til planoverganger. Beboere på østsiden av jernbanen vil kunne få lengre avstander til kollektivtransport og etablert gang- og sykkelvegssystem langs fv. 2116. Det er vurdert at trafikkmengden på den nye adkomstvegen tilsier at blandet trafikk er akseptabelt.

## 7.7 Friluftsliv og rekreasjon

Planområdet berører det registrerte friluftsområdet Spulsåsen boligfelt nord. Dette området er et viktig turområde for barnehage og boligfelt. Det er ikke forventet at tiltaket vil ha vesentlig virkning på friluftsområdet.

Planen berører øvrige skogsområder som potensielt benyttes i friluftsliv- og rekreasjonsøyemed. Planen medfører en reduksjon i steder å krysse jernbanen, og med det lengre avstander.

## 7.8 Naturressurser

Der det er hensiktsmessig, følger vegtiltaket i hovedsak randsonen mellom skog og dyrka mark. Dette for å begrense unødvendig beslag av dyrka mark, samt oppsplitting av skogs- og jordbruksarealer.

Tiltaket vil føre til tap av noe skogsareal, men dette anses ikke som en større omdisponering.

### 7.8.1 Dyrka mark

Planen berører arealer med dyrka mark som vil bli permanent og midlertidig beslaglagt. Se Figur 28 for illustrasjon av andel dyrka mark som vil berøres av planforslaget.

Det er estimert et beslag på omtrent 17,1 daa fulldyrka mark, hvorav 10,1 daa er midlertidig beslag og 7 daa er permanent beslag.

Fortrinnsvis skal det unngås å beslaglegge dyrka mark, men i tilfeller hvor andre samfunnsinteresser vektes tyngre, må en forske og avbøte ved å flytte jorda til andre områder. For at en slik jordflytting skal være vellykket er det viktig at avtak, mellomlagring og utlegging av matjord følger en metode som ivaretar jordsmonnets sjiktvis oppbygning og struktur.

I bygge- og anleggsfasen blir det viktig å ta vare på matjordkvaliteten, både på arealer som blir varig lagt beslag på og der fulldyrka mark blir midlertidig berørt. Det skal gjennomføres en jordsmonnskartlegging som bidrar med informasjon om jordsmonnet som er viktig under flyttingen. Dokumentasjon for håndtering av matjord skal godkjennes av kommunal landbruksmyndighet før tiltak igangsettes, og bør følges opp gjennom anleggsfasen. Planen angir bestemmelser for dette.



Tabell 3: Beslag av fulldyrka mark

| Beslag av fulldyrka mark | Andel daa       |
|--------------------------|-----------------|
| Permanent beslag         | 7 daa           |
| Midlertidig beslag       | 10,1 daa        |
| <b>Total:</b>            | <b>17,1 daa</b> |



Figur 28: Kartutsnitt over områder med fulldyrka mark i og ved planlagt tiltak.

## 7.9 Naturmiljø

Tiltaket vil påvirke arter som lever i tilknytning til kulturlandskap, åker/skogkanter og skogsområder. Det er registrert flere rødlistede fuglearter i området som vil kunne bli negativt påvirket ved at de får redusert areal tilgjengelig. For hortulan, som kun hekker i dette området i Norge, er det svært viktig at tiltaket ikke påvirker hekkeområder. Planen angir bestemmelser for dette.

### 7.9.1 Vurdering iht. naturmangfoldloven

Under vurderes tiltaket opp mot naturmangfoldloven §§ 8-12.

#### § 8 kunnskapsgrunnlaget

*Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.*

Vurdering: Kunnskapsgrunnlaget anses delvis tilfredsstillende. Offentlig tilgjengelige temakart gir ikke grunn til å tro at det er stort potensiale for andre naturtyper enn det som allerede er registrert i planområdet. Tilgjengelig informasjon og tidligere artsregistreringer er i utgangspunktet tilstrekkelig for beslutninger, men det bør undersøkes i mer detalj i hvilken grad tiltaket vil berøre hekke-, - og leveområder for hortulan, da området er det eneste kjente leveområde for hortulan i Norge. Ved Vålgutua helt nord i planområdet er det for lenge siden registrert trådrag (VU). Det er ukjent om det fortsatt kan være rødlistede lavarter i skogsområdet.

#### § 9 føre-var-prinsippet

*Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.*

Vurdering: Vegen vil påvirke viktige funksjonsområder for truede arter. Ut fra et naturmangfoldperspektiv, hadde det vært bedre om vegen ikke ble ført hele vegen fra sør til nord, men at det ble etablert separate adkomstveger, en fra sør og en fra nord. På den måten vil det bli mindre inngrep i viktige kantsoner mellom åker og skog, samt gjennom skogsområder. Vegtraseen er jobbet med i lengre tid for å komme til enighet med grunneiere i området, og det har vært et ønske om å bevare matjord fremfor skog. Det anbefales generelle avbøtende tiltak for å redusere mulig negativ effekt av tiltaket på det biologiske mangfoldet, beskrevet i *Notat naturmangfold*, som er vedlegg til planbeskrivelsen. Det er gitt bestemmelser til planen for å ivareta avbøtende tiltak, blant annet hensynet til fremmede arter, fuglers hekketid og inngrep i myr.

#### § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

*En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.*

Vurdering: Flere fuglearter har potensielle habitater innenfor planområdet som vil kunne forringes. Dette gjelder særlig granmeis (VU), gulspurv (VU) og hortulan (CR). Granmeis og gulspurv har opplevd bestandsnedgang, og en årsak er at tilgjengelig habitat av god kvalitet har gått ned. Dette tiltaket vil ytterligere redusere tilgjengelige leveområder og bidrar til å øke den samlede belastning for begge artene. Begge artene er fortsatt ganske vanlige både regionalt og nasjonalt, og denne regionen har mye potensielt habitat for dem. Det vurderes at tiltaket i beskjeden grad vil bidra til den samlede belastningen som granmeis

og gulspurv utsettes for, slik at merbelastningen vil være innenfor tålegrensene, både lokalt, regionalt og nasjonalt. Samtidig bør det nevnes at dette tiltaket er ett av flere tiltak langs Solørbanen. Det er derfor usikkerheter knyttet til dette inngrepets effekt i en mer regional sammenheng uten å se tiltak, både knyttet til jernbanen, men også andre tiltak i regionen under ett.

For hortulan, med en svært liten bestand kun i dette området, kan tiltak som ødelegger tilgjengelig hekke- og leveområder være kritisk. For den norske bestanden vil tiltaket kunne bidra betydelig til å øke den samlede belastningen for arten.

De fremmede artene som er registrert i området har svært høy økologisk risiko. Fremmede arter kan bl.a. fortrenge stedegen vegetasjon og kan endre økosystemer.

#### § 11 kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

*Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.*

Vurdering: Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan for anleggsarbeidet, som beskriver tiltak for å hindre eller redusere miljøbelastningen av utbyggingen. Denne skal holdes oppdatert gjennom prosjektet. Planen og de avbøtende tiltakene skal i samsvar med det etablerte prinsippet "forurensen betaler" og § 11 naturmangfoldloven bekostes av tiltakshaver.

#### § 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

*For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.*

Vurdering: Teknikker og driftsmetoder for å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet skal etterstrebes. Disse kan beskrives i miljøoppfølgingsplan.

#### **Samlet vurdering:**

Tiltaket vil påvirke arter som lever i tilknytning til kulturlandskap, åker/skogkanter og skogsområder. Det er registrert flere rødlistede fuglearter i området som vil kunne bli negativt påvirket ved at de får redusert tilgjengelige arealer. For hortulan, som kun hekker i dette området i Norge, er det svært viktig at tiltaket ikke påvirker hekkeområder. Den planlagte vegtraseen ville kunne ha påvirket det biologiske mangfoldet og tilgjengelige funksjonsområder i mindre grad dersom det ikke ble en sammenhengende trase, men en trasé inn fra sør og en fra nord.

## 7.10 Trafikk

Løsningene i planen gir en begrenset trafikkøkning, og medfører ikke behov for tiltak. Det er gjennomført beregning av forventet turproduksjon fra området som blir berørt ved sanering av de 9 planovergangene. Det er estimert at området totalt produserer ÅDT 33, hvorav 8 av disse turene vil gå via Rampevegen. Trafikkmengden vil variere, avhengig av sesong.

Etablering av adkomstvegen kan medføre at den benyttes til gjennomgangstrafikk. Det kan vurderes skilting eller oppføring av fysisk sperre for å hindre gjennomkjøring på adkomstvegen. Dette vil kunne påvirke de som bor og jobber langs veien, ved at det vil gi omveger.

Se for øvrig eget trafikknotat, som er vedlegg til planen.

## 7.11 Teknisk infrastruktur

Vegtiltaket ligger tett inntil og under høyspenttrasé, og for adkomstvegen er påkoblingspunkt til Rampevegen er tilpasset avstandskrav for høyspentmast. Det må gjøres innmålinger i forbindelse med utbygging, og kabler, ledninger, master m.m. må ivaretas ved gjennomføring.

Det er nødvendig å gjøre undersøkelser før detaljprosjektering, for å avklare om veganlegget kommer i konflikt med kommunale eller private vann- og avløpsanlegg.

## 7.12 Forurensning

Tiltaket er ikke ventet å gi vesentlig økt forurensning. Ulik drift av vegen kan derimot øke/minimere grad av forurensning.

## 7.13 Støy og luftkvalitet

### 7.13.1 Støyforhold

Planforslaget vil ikke medføre vesentlig økning av støy i området. Miljødirektoratets veileder til støyretningslinjen (T-1442/2021) utdyper at det ikke er behov for å gjennomføre støyutredning eller vurdere avbøtende tiltak når trafikkmengden er mindre enn 500 kjøretøy pr. døgn. Trafikkmengden her er begrenset, og det er derfor vurdert at det ikke er grunnlag for å utrede temaet. I bygge- og anleggsperioden kan det oppstå støy, og hensyn til støyforhold er innarbeidet i planbestemmelsene.

### 7.13.2 Luftkvalitet

Planforslaget vil ikke medføre vesentlig økning i luftforurensning i området. Det er ikke grunnlag for å utrede temaet. I bygge- og anleggsperioden kan det oppstå økning i luftforurensningen, og hensyn til luftkvalitet er innarbeidet i planbestemmelser.

## 7.14 Avveining av virkninger

Prosjektet vil medføre at ni eksisterende planoverganger kan saneres. Fjerning av planoverganger og etablering av ny adkomstveg til berørte eiendommer, vil bidra til økt sikkerhet, men også gi lengre avstander for de som benytter planovergangene i dag. Barriereeffekten av jernbanen kan dermed oppleves som større. Den økte avstanden er likevel vurdert som akseptabel. Løsningen vil medføre både permanente og midlertidige inngrep, og beslag av jordbruks- og skogarealer. To kulturminner blir berørt ved gjennomføring av planen, men det er ikke vurdert å være av en slik verdi at det ikke kan fjernes som følge av tiltaket.

I sum er det vurdert at reguleringsplanen oppnår målet om bedre trafiksikkerhet, med akseptable og påregnelige negative virkninger for miljø og samfunn.



## 8. Vedlegg

1. Plankart (målestokk 1:1500, kartblad nr. 1-4), 18.03.2025
2. Bestemmelser, 31.03.2025
3. ROS-analyse, 04.07.2024
4. KU-vurdering, 19.03.2024
5. Sammendrag av og kommentarer til innspill ved varsel om oppstart, 24.02.2025
6. Miljøoppfølgingsplan, 11.10.2024
7. Trafikkanalyse, 04.07.2025
8. Notat naturmangfold, 04.02.2025
9. Feltrapport arkeologiske registreringer, Innlandet fylkeskommune, 24.09.2024