


# KOMBITRANSPORT OSLO – NARVIK VIA SVERIGE

## BODUNG KRYSSINGSSPOR

### PLANINITIATIV

02B	Oppretting av merknader fra Bane NOR	05.12.2023	SORO	PRJE	TTR
01B	Oppretting av merknader fra Bane NOR	24.11.2023	SORO	PRJE	TTR
00B	Første utgave	08.11.2023	SORO	PRJE	TTR
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
<b>Tittel:</b> <b>Kongsvingerbanen</b> <b>(Lillestrøm) – Kongsvinger</b> <b>KM 52,100 – 56,800</b> <b>Kombitransport Oslo – Narvik via Sverige</b> <b>Bodung kryssingsspor</b> <b>Planinitiativ</b>		Ant. sider	Fritekst 1d		
		<b>22</b>	Fritekst 2d		
			Fritekst 3d		
			Produsent	<b>NIRAS Norge AS</b>	
		Prod. dok. nr.			
Erstatning for					
Erstattet av					
<b>Prosjekt: 600342</b> <b>Parsell: 10</b>		Dokument nr. <b>KVB-10-A-10029</b>			Rev. <b>02B</b>
		Dokument nr.			Rev.

## REVISJONSHISTORIKK

Tabell 0.1 - Oversikt over dokumentets revisjoner.

Rev.	Beskrivelse av endring	Dato	Forfatter
<b>00B</b>	<b>Første utgave</b>	<b>08.11.2023</b>	<b>SORO</b>
<b>01B</b>	<b>Oppretting av merknader fra Bane NOR</b>	<b>24.11.2023</b>	<b>SORO</b>
<b>02B</b>	<b>Oppretting av merknader fra Bane NOR</b>	<b>05.12.2023</b>	<b>SORO</b>

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>REVISJONSHISTORIKK .....</b>	<b>2</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INNLEDNING.....</b>	<b>4</b>
1.1 KONTAKTINFORMASJON .....	4
1.2 BAKGRUNN.....	4
1.3 HISTORIKK .....	5
A. FORMÅLET MED PLANEN.....	6
B. PLANOMRÅDET OG OM PLANARBEIDET VIL FÅ VIRKNINGER UTENFOR PLANOMRÅDET .....	6
C. PLANLAGT BEBYGGELSE, ANLEGG OG ANDRE TILTAK .....	8
D. TEKNISK BYGG.....	8
E. FUNKSJONELL OG MILJØMESSIG KVALITET .....	9
F. TILTAKETS VIRKNING PÅ, OG TILPASNING TIL, LANDSKAP OG OMGIVELSER .....	9
<i>Jordressurser/dyrka mark .....</i>	<i>9</i>
<i>Skogressurser.....</i>	<i>9</i>
<i>Geologiske ressurser.....</i>	<i>10</i>
<i>Vannressurser.....</i>	<i>11</i>
<i>Landskap .....</i>	<i>11</i>
<i>Kulturmiljø og kulturminner .....</i>	<i>11</i>
<i>Friluftsliv, by- og bygdeliv .....</i>	<i>13</i>
<i>Konsekvenser for folkehelsen.....</i>	<i>13</i>
<i>Naturmiljø.....</i>	<i>13</i>
<i>Barn og unges interesser.....</i>	<i>14</i>
G. FORHOLD TIL KOMMUNEPLAN, EVENTUELLE GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG RETNINGSLINJER, OG PÅGÅENDE PLANARBEID .....	14
<i>Kommuneplanens arealdel .....</i>	<i>14</i>
<i>Reguleringsplaner.....</i>	<i>15</i>
H. VESENTLIGE INTERESSER SOM BERØRES AV PLANINITIATIVET .....	17
I. HVORDAN SAMFUNNSSIKKERHET SKAL IVARETAS, BLANT ANNET GJENNOM Å FOREBYGGE RISIKO OG SÅRBARHET .....	17
J. HVILKE BERØRTE OFFENTLIGE ORGANER OG ANDRE INTERESSERTE SOM SKAL VARSLES OM PLANOPPSTART .....	17
K. PROSESSER FOR SAMARBEID OG MEDVIRKNING FRA BERØRTE FAGMYNDIGHETER, GRUNNEIERE, FESTERE, NABOER OG ANDRE BERØRTE .....	18
L. VURDERINGEN AV OM PLANEN ER OMFATTET AV FORSKRIFT OM KONSEKVENSTREDDNINGER, OG HVORDAN KRAVENE I TILFELLE VIL KUNNE BLI IVARETATT .....	18

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Kontaktinformasjon

Forslagsstiller for planinitiativet er: Bane NOR SF.

Kontaktperson: Kristin Østerhus, prosjektleder arealplan, prosjekt Kongsvingerbanen, Utbygging, Bane NOR.

E-post: [kristin.osterhus@banenor.no](mailto:kristin.osterhus@banenor.no), telefon: 95210987.

Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar.

## 1.2 Bakgrunn

Bodung kryssingsspor er et tiltak i effektpakke E14 – Kombitransport Oslo – Narvik via Sverige. Formålet med effektpakken er å øke kapasiteten for lange godstog på blant annet Kongsvingerbanen. Tiltaket omfatter etablering av et kryssingsspor som kan håndtere 740 meter lange godstog. Kryssingssporet ligger på en strekning hvor det er langt mellom mulighetene for å krysse, slik at dette tiltaket vil i seg selv gi kapasitetsøkende effekt på Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen er i dag overbelastet, og har stor trafikk både med gods- og persontog. Sammen med Solør- og Rørosbanen er den viktig for transport av tømmer- og skogsprodukter på Østlandet. Strekningen er også en internasjonal godsforbindelse mellom Norge og Sverige, og brukes til godstransport mellom Østlandet via Sverige og videre til Narvik. Banen har kapasitetsutfordringer og det er et ønske å kunne kjøre lengre godstog enn det som er mulig i dag på strekningen. På dagens bane er det få muligheter til at de lange godstogene kan krysse hverandre, og dermed reduseres banens robusthet. Tiltaket vil også gi bedre punktlighet for persontrafikken på Kongsvingerbanen. Hensikten med dette prosjektet er å forbedre kapasiteten på strekningen ved å legge til rette for et nytt kryssingsspor for godstog på inntil 740 meter på Bodung, utformet på en slik måte at tidstapet til inn- og utkjøring blir så lite som mulig for både gods- og persontog. Kryssingssporet skal derfor legge til rette for samtidig innkjøring (begge togsett kan kjøre inn samtidig på hhv. hovedsporet og kryssingssporet). For å oppnå størst mulig effekt ses tiltaket i sammenheng, og etableres samtidig med flere tiltak på Kongsvingerbanen.

Tiltaket omfatter også nedlegging av usikrede planoverganger, for å bedre sikkerheten på og langs banestrekningen. Ved nedleggelse av planoverganger vil det være behov for å tilrettelegge for adkomst- og driftsveger til landbrukseiendommene på en annen måte enn i dag. Det vil jobbes med ulike alternativer i planprosessen for å finne trygge og gode løsninger, som gir måloppnåelse for prosjektet. Viktige momenter i planprosessen vil være vurderinger av driftsulemper for grunneiere i området, minimere beslag av dyrka mark, sikkerhet, pålitelighet og nytte-/kostnadsvurderinger. Bane NORs målsetting på sikt er å sanere alle eksisterende usikrede planoverganger, da planoverganger alltid innebærer en risiko for uhell eller uaktsomhet som kan medføre død eller alvorlige skader. Det er derfor et langsiktig og omfattende arbeid i gang med å fjerne planoverganger.

Planinitiativet er strukturert og bygd opp for å dekke punktene som det skal redegjøres for i et planinitiativ i henhold til § 1 i *Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter PBL*<sup>1</sup>. Overskriftene i dokumentet viser til bokstavene i nevnte forskrift.

---

<sup>1</sup> <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2017-12-08-1950>

## 1.3 Historikk

Bane NOR sendte i 2019 inn et reguleringsplanforslag for Bodung kryssingsspor til førstegangsbehandling i Nes kommune. Planforslaget omfattet tilrettelegging for etablering av kryssingsspor for inntil 740 meter lange godstog, samt en bru ved Bodung stasjon og en bru ved Folvell gård. Ved andregangsbehandling av reguleringsplanforslaget innstilte administrasjonen for vedtak, men kommunestyret vedtok at reguleringsplanforslaget skulle sendes tilbake til administrasjonen, og at bruene ved Folvell som lå inne i planforslaget skulle erstattes av en kulvert. Bane NOR har i etterkant av dette gjort nye vurderinger rundt etablering av kulvert (kulvert ble også utredet i teknisk hovedplan). Etter en helhetlig vurdering mener vi fremdeles at bru er best sammenlignet med kulvert, når det gjelder kostnader, anleggsgjennomføring/sporbrudd, drift og vedlikehold. Kulvert ved Folvell vil ikke være et løsningsalternativ Bane NOR vil ta med videre.

Bane NOR hadde møter før sommeren 2022 med forhandlingsutvalget, representanter for grunneierne og representanter fra administrasjonen. Bane NOR ble i disse møtene blant annet utfordret på at en bruløsning beslaglegger mye dyrket mark.

Bane NOR leverte et nytt planinitiativ, som ble behandlet i Formannskapet i Nes kommune, 14.2.2023, sak 23/05. Planinitiativet skisserte en mulighet for å bygge tiltaket uten bru eller annen kryssing ved Folvell. Grunneierne som har landbrukseiendom på hver side av jernbanen må da benytte eksisterende kulvert ved Gruevegen eller benytte ny bru ved Bodung stasjon. For dem som får en uforholdsmessig lang kjørevei må erstatning vurderes.

Formannskapet fattet følgende vedtak:

*«Nes kommune er positiv til at Bane NOR starter opp et nytt reguleringsarbeid for detaljregulering for kryssingsspor ved Bodding. Det settes følgende vilkår for det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen:*

- 1. Planavgrensningen må utvides for å kunne regulere eventuelle planskilte jordbruksoverganger og fremskutte driftsbygninger før det meldes oppstart av planarbeidet.*
- 2. Det må gjøres en innledende vurdering for om berørte deler av fv. 175 Nedre Hagaveg skal tas inn i planavgrensningen før det meldes oppstart av planarbeidet. Gjennom planarbeidet skal konsekvensene av å legge økt jordbrukstrafikk til fylkesvegen utredes, før det settes hensiktsmessige vilkår for å sikre alle brukergruppers sikkerhet og bruk av veien.*
- 3. En vurdering av jernbaneundergang på Grue må gjennomføres gjennom planarbeidet for å sikre undergangens egnethet og trafiksikkerhet.*
- 4. Gjennom planarbeidet må det utarbeides en uavhengig vurdering av konsekvensene tiltaket har for gårdsbruk og anbefalte nødvendige tiltak for å sikre en videre rasjonell drift av berørte gårdsbruk. Kompetanse / etater som må være deltagende i dette er:  
a. NIBIO (Norsk institutt for bioøkonomi)  
b. Landbrukskontoret fra Statsforvalter i Viken  
c. Landbrukskontoret i Nes kommune  
d. Statens vegvesen*
- 5. Det bør vurderes å gjennomføre en pumpeledning til Grue for å redusere transportbehovet langs fylkesvegen.»*

Bane NOR hadde sammen med Nes kommune den 16.08.2023 møte om vedtakspunktene. De begynte da å se på en mulighet for å optimalisere planinitiativet, og å utarbeide et nytt planinitiativ. Nes kommune uttalte at kommunen selv vil bistå for å oppfylle vedtakets punkt 4.

## **a. Formålet med planen**

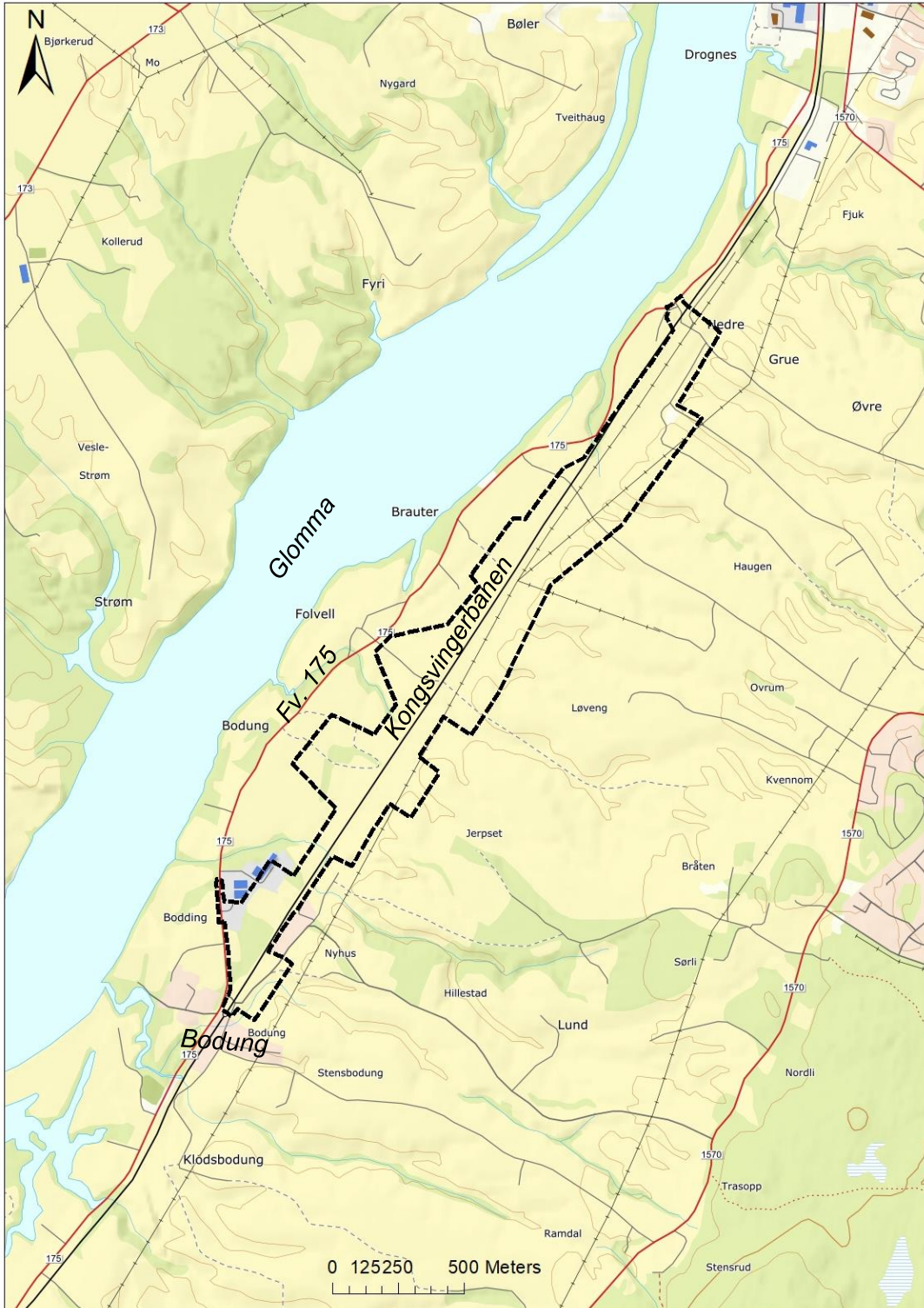
Formålet med planen er å etablere et nytt kryssingsspor på Bodung for å bedre kapasiteten på banen. Det skal bli mulig å krysse med godstog på inntil 740 m med samtidig innkjør.

Tiltaket omfatter også nedlegging av usikrede planoverganger, for å bedre sikkerheten på og langs banestrekningen. Ved nedleggelse av planoverganger vil det være behov for å tilrettelegge for adkomst- og driftsveger til landbrukseiendommene på en annen måte enn i dag. Det vil jobbes med ulike alternativer i planprosessen for å finne trygge og gode løsninger, som gir måloppnåelse for prosjektet. Viktige momenter i planprosessen vil være vurderinger av driftsulemper for grunneiere i området, minimere beslag av dyrka mark, sikkerhet, pålitelighet og nytte-/kostnadsvurderinger.

## **b. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet**

Planområdet ligger ved Bodung stasjon i Nes kommune, og ligger mellom nabostasjonene Haga og Årnes. Bodung stasjon åpnet som stoppested i 1913. Stasjonen ligger på Kongsvingerbanens kilometer 53,38, og derfra kan man ta toget i retning Oslo S og Kongsvinger.

---



Figur 1.1 Forslag til plangrense til varsel om oppstart, Kart: Kartverket.

Tiltaket vil være lokalisert på samme sted som tidligere innsendte planforslag, med noen justeringer for endringene som gjøres. Planområdet må utvides noe i retning Årnes, for å regulere eventuelle planskilte jordbruksavganger og landbruksadkomster.

Terrenget i planområdet er tilnærmet flatt, med en svak helning mot Glomma. Terrenget stiger slakt mot sørøst. Arealbruken utenom jernbane er i hovedsak landbruk, bolig og noe næring. Landskapet er et typisk jordbrukslandskap, hvor jernbanesporer danner en markant

linje gjennom landskapet. Boligbebyggelsen er konsentrert rundt Bodung stasjon, men det er spredt boligbebyggelse og gårdsbebyggelse i hele området. Nedre Hagaveg (fv. 175) er en sentral nord-sørgående vegforbindelse.

Planforslaget vil medføre endring av adkomst- og driftsveger for landbrukseiendommene langs banestrekningen, som i dag benytter de usikrede planovergangene. I planprosessen vil det jobbes med å finne løsninger for ivaretagelse av drifts- og adkomstveger for landbruket. Ulike løsninger vurderes i planprosessen, men felles er at dagens kjøremønster vil bli endret. Tiltakene i planen vil medføre noe beslag av landbruksareal, både i permanent og i midlertidig i byggefasen. Virkninger av tiltak vil gjøres rede for i plandokumentene, herunder arealbeslag av dyrka mark og ulempevurderinger ved ev sanering av planoverganger og omlegging av drifts- og adkomstveger for landbruket.

I forslag til planavgrensning i denne anmodningen til oppstartsmøte for planarbeid, har man tatt høyde for flere løsninger for ivaretagelse av driftsadkomst og kryssing av jernbanen. Gjennom planprosessen vil det reelle arealbehovet og endelig planavgrensning til reguleringsplanforslaget sannsynligvis være mindre enn det som er illustrert her.

Planforslaget kan gi virkninger for trafikkavvikling og mer støv/støy utenfor planområdet i bygge- og anleggsfasen.

### **c. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak**

Det nye kryssingssporet planlegges for godstog med inntil 740 meters lengde, med samtidig innkjøring (dvs. at begge togsett kan kjøre inn samtidig på hhv. hovedsporet og kryssingssporet). Sporet planlegges plassert med bakgrunn i kapasitetsvurderinger og at sporveksler skal etableres minst mulig i kurve.

Det nye kryssingssporet vil ha samme høyde som dagens spor, og det må gjøres en masseutskifting for å etablere en underbygning til det nye kryssingssporet. Overbygning og underbygning bygges i henhold til Bane NORs tekniske regelverk.

Sammenlignet med tidligere innsendt planforslag, endres ikke plasseringen av den jernbanetekniske infrastrukturen eller overgangsbruen ved Bodung holdeplass med tilhørende infrastruktur i vesentlig grad.

Det planlegges også for tilrettelegging for adkomst/driftsveger til landbruksområdene, som i dag benytter usikrede planoverganger.

Det vil være behov for midlertidige bygge- og anleggsområder for gjennomføring av tiltak i planen. Det kan gjelde arealer for anleggstrafikk, rigg, mellomlagring av masser og utstyr, trafikkavvikling i anleggsfasen mm.

### **d. Teknisk bygg**

Det planlegges for et nytt teknisk bygg. Teknisk bygg vil omfatte rom for lavspent, telerom internt og rom for stillerapparat. I tillegg vil det bli plassert en brakke på ca. 26 m<sup>2</sup> (rom for signal) ved siden av bygget. Teknisk bygg har et areal på ca. 70 m<sup>2</sup>. Huset bygges med trekledning og saltak for å tilpasses det arkitektoniske uttrykket på eksisterende bygninger i området. Teknisk bygg planlegges plassert på en måte som skal beslaglegge minst mulig dyrket mark.



## **e. Funksjonell og miljømessig kvalitet**

Miljømessig kvalitet sikres ved å følge Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften), blant annet støy, støv og avrenning. Prosjektet søker å finne bærekraftige løsninger og har som mål om å sertifiseres etter *BREEAM Infrastructures* rammeverk i byggefasen.

## **f. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser**

### **Jordressurser/dyrka mark**

Jordressursene i plan- og influensområdet er gjennomgående av høy kvalitet og av stor verdi i både regional og nasjonal sammenheng. De er en del av et større jordbrukslandskap med godt klima og jordsmonn som strekker seg utenfor planområdet. Jordbruket kjennetegnes av fulldyrkede jorder med i all hovedsak god arrondering med drivbare enheter.

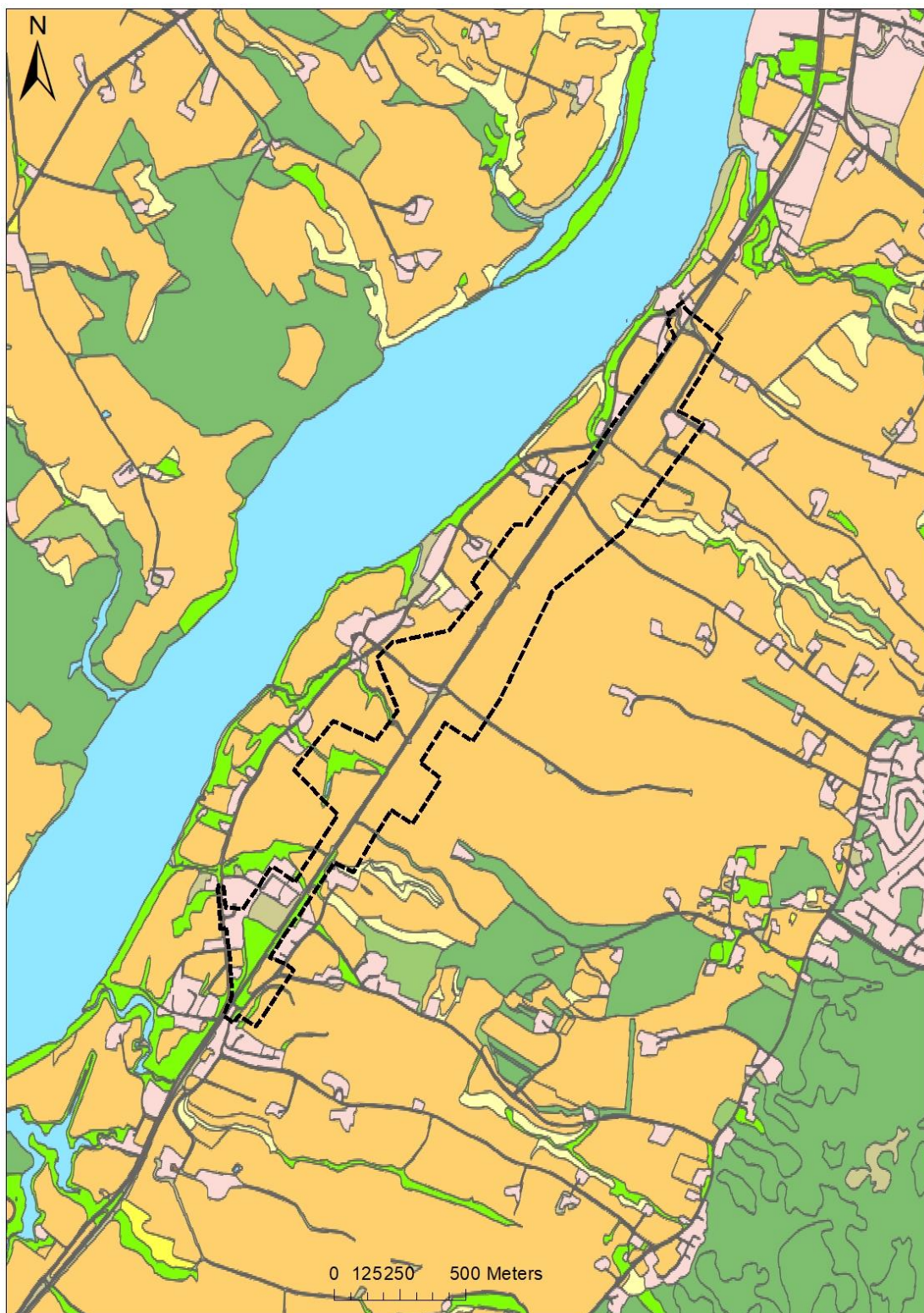
Det vil bli behov for et midlertidig beslag av dyrka mark i anleggsfasen. Gjennom arbeidet med reguleringsplanen vil vi få et anslag på beslaget.

Matjorda (A-sjiktet) skal tas av og mellomlagres, for deretter å legges tilbake. Opprinnelig kvalitet for dyrka mark skal opprettholdes så langt som mulig. Det vil bli utarbeidet en matjordplan for å sikre håndteringen av matjorden i denne fasen.

### **Skogressurser**

Planområdet inneholder også noen begrensede skogressurser av middels til høy bonitet. Skog forekommer som mindre enheter inneklemt mellom dyrka mark, og domineres mange steder av løvskog med mindre økonomisk verdi enn barskog. Noe av skogen kan ha verdi som vedskog.

---



Figur 1.2 Kart som viser arealressurser (AR50) i planområdet, gul farge viser arealer med dyrka mark og grønn farge viser skog. Kart: NIBIO

### Geologiske ressurser

Det er ikke registrert mineralressurser (industrimineraler, naturstein eller malmer) eller grus- og pukkressurser i planområdet.

## Vannressurser

Planområdet ligger innenfor et nedbørsfelt som drenerer til Dragsjøen og Veslesjøen, og videre ut i Glomma. Området krysses av noen mindre bekker.

Sørvest i planområdet er det i Nasjonal grunnvannsdatabase (GRANADA) registrert en stor grunnvannsressurs med antatt betydelig grunnvannspotensial (NGU). Forekomsten er kartlagt som en elveavsetning. Fjellbrønn nord for planområdet viser > 10 meter med løsmasser, men dette kan variere. Det er ikke registrert fjell- eller løsmassebrønner som kommer i direkte berøring med tiltaket.

Grunnvannsbrønner skal kartlegges i området i byggeplanfasen. Dersom tiltaket kan få konsekvenser for grunnvannsbrønner skal det etableres erstatningsløsninger.

## Landskap

De overordnede landskapsverdiene i området knytter seg til utsikt mot Glomma, strandsonen til Glomma og våtmarksområdene langs elven. Bekker med kantvegetasjon danner linjer i jordbrukslandskapet og er verdifulle innslag. Gårdsbruk som ligger høyt og fritt i terrenget med dyrka mark rundt setter også et fin preg på landskapet. Planområdet har et typisk åkerlandskap. Langs jernbanen er det nokså åpent på begge sider, med kornåkrer i den nordlige delen av planområdet. I området ved Bodung stasjon er det kratt og vegetasjon langs jernbanesporet på begge sider. Innenfor planområdet er det boligkonsentrasjoner ved Ekraevgen vest for Bodung stasjon, og i området Stensbodingvegen/Bodding Skoleveg/Hagebyen øst for stasjonen. Ellers er det noe spredt boligbebyggelse.

## Kulturmiljø og kulturminner

### Fredete kulturminner

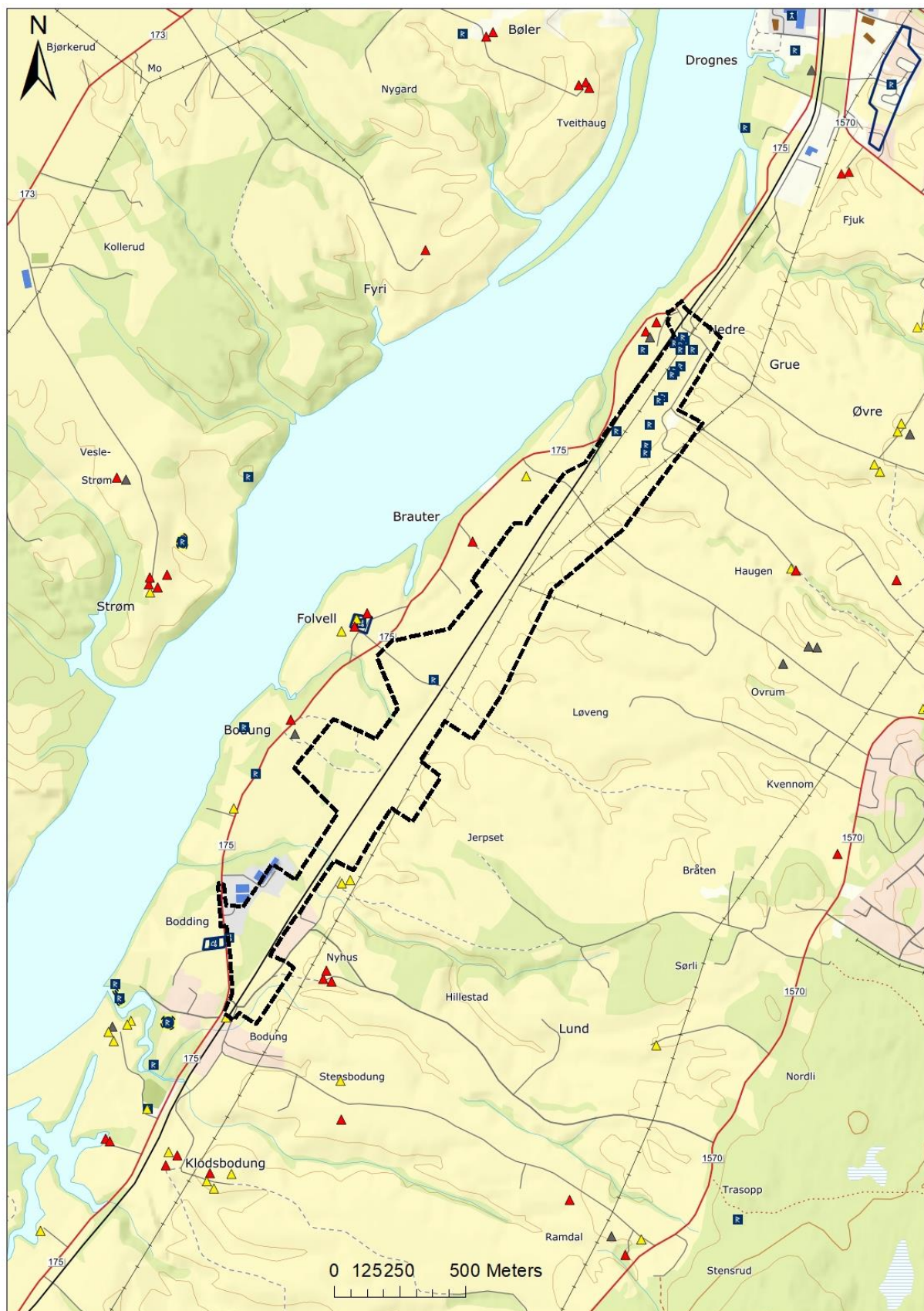
På Bodung Vestre, i god avstand til planområdet, ligger det en større automatisk fredet gravhaug fra jernalder (Askeladden ID 76768).

### Nyere tids kulturminner

Bodung holdeplass ble åpnet som stoppested i 1913. Stasjonsbygningen fra 1913 er SEFRAK-registrert og er godt vedlikeholdt, men er noe endret, særlig fasaden ut mot plattform og sporet. Stasjonen inngår i en større kulturhistorisk kontekst knyttet til Kongsvingerbanen, og har større verdi i denne sammenhengen enn som enkeltminne. Bodung stasjon med stasjonsbygning og plattform er vurdert til middels verdi. Billedokumentasjon fra 1964 viser imidlertid at denne bygningen ikke var jernbanens ekspedisjonsbygning på stedet, men at denne var en enkel trebygning på nordsiden som nå er forsvunnet. Murhuset er sannsynligvis oppført som meieri/melkemottak. Denne ligger utenfor planområdet. På gårdstunet på Østre Bodding er det to SEFRAK-registrerte bygninger. Dette er våningshus og stabbur fra siste halvdel av 1800-tallet. Tun er oppført i sveitserstil. Hovedform og utforming på hus og stabbur er i stor grad opprettholdt. Samlet er tunet med kulturhistorisk bygningsmiljø og jordbrukslandskap vurdert til middels verdi. Nyhus og Folvell med kulturhistorisk bygningsmiljø er vurdert til å være utenfor plan- og influensområdet.

Det er også gjort noen funn av kulturminner ved Gruevegen, men vernestatus på disse arkeologiske minnene er uavklart. Det er gjort funn av blant annet en urnespenne, en konisk spenne, fibula, vektlodd og en ringspenne. Videre langs jernbanen i retning stasjonen er det funnet flere vektlodd og fibulaer, men disse har også uavklart vernestatus.





Figur 1.3 Kart som viser registrerte kulturminner og SEFRAK-bebyggelse i og ved planområdet. Kart: Riksantikvaren

## **Friluftsliv, by- og bygdeliv**

Det finnes ingen friluftsområder innenfor plan- og influensområdet. Sør for planområdet ligger Tveiten gård med tilbud om ridning. En annen viktig funksjon i nærmiljøet er Bodung kapell med gravlund, også disse ligger sør for planområdet. Selve jernbanestasjonen er et viktig målpunkt i nærmiljøet. Her er også busstopp med skur og sykkelparkeringsplasser. Nordøst for jernbanestasjonen er det en lekeplass med lekeutstyr, benker, bord og en ballbane. Under nærmiljøtema sorterer også boligområder. Det er ved jernbanestasjonen to større klynger med eneboliger med hager. Langs sporet nordover finnes også klynger med bolighus og det er boliger knyttet til gårdsbrukene.

### Konsekvenser av tiltaket for friluftsliv, by- og bygdeliv:

Lekeplassen nord for Bodung stasjon blir berørt av tiltaket i anleggsfasen, men vil tilpasses det nye terrenget og gjenåpnes etter at tiltaket er ferdig bygget. I driftsfasen stenges planovergangen og det etableres gjerde langs banen slik at tidligere planovergang ikke kan brukes. Gående/syklende og kjørende vil dermed krysse jernbanen via omlagt Stensbodingveg på bru. Sammenlignet med dagens situasjon vil avstanden fra plattformen på Bodung stasjon til den andre siden bli ca. 820 meter, regnet via Stensbodingvegen og Nedre Hagaveg. Bygging av trapp fra bru til ny gang- og sykkelveg vil derimot redusere omveien. Sanering av planovergangen vil øke sikkerheten. Den nye gang- og sykkelvegen langs Stensbodingvegen og på vestsiden av jernbanesporet frem til Bodung stasjon, vil også gi en mer trafiksikker situasjon enn i dag.

## **Konsekvenser for folkehelsen**

Befolkningens mulighet til å være aktiv og utøve friluftsliv er viktig for folkehelsen. Gang- og sykkelveger vil etableres, og dagens lekeplass ved Bodung stasjon vil reetableres. De nye driftsvegene for landbruket vil kunne brukes av turgåere. Ved at disse funksjonene ivaretas anses tiltaket ikke å ha en negativ virkning på muligheten til å utøve fysisk aktivitet.

Det går både en fylkesveg og jernbane gjennom planområdet, og støy fra veg- og togtrafikk kan derfor være faktorer som oppleves som negative i dagens situasjon. Det samme gjelder passerende tog som tuter ved dagens planoverganger. Der hvor tiltaket medfører økt støy, vil støyreducerende tiltak vurderes i henhold til gjeldende retningslinjer for støy.

Bodung som tettsted er delt av jernbanelinjen. Tilgjengeligheten på tvers av jernbanen er god; Stensbodingvegen krysser i plan ved Bodung planovergang, og eksisterende landbrukskryssinger gjør det enkelt å krysse jernbanen for grunneiere. Planlagte tiltak vil medføre at jernbanen blir en større fysisk barriere med færre kryssinger.

Den nye brua ved Bodung holdeplass vil være et nytt elementet i bygda som kan ha betydning for opplevelsen av tettstedet og nærmiljøet på Bodung. Bane NOR mener at tiltaket har store fordeler for sikkerheten i bygda, og at den nye brua etter hvert vil bli en del av tettstedsstrukturen. De planlagte gang- og sykkelvegene får vinterdrift og belysning.

## **Naturmiljø**

Det ble i 2019 utført en kartlegging av biologisk mangfold, inkludert fremmede skadelige arter, innenfor plan- og influensområdet. Hensikten med kartleggingen har vært å gjennomgå tidligere registrerte naturverdier og å gjennomføre en ny kartlegging av vegetasjon med fokus på biologisk mangfold og fremmede skadelige arter.

Planområdet er hovedsakelig preget av åkerlandskap, samt bøk-, bjørk- og ospeskog og kratt. Gjengrodde kratt dominerer områdene inntil eksisterende jernbanespor og mellom jordene. I disse områdene dominerer arter som bringebær, brennesle, burot, bjørk og selje.

Det er ikke registrert naturtypelokaliteter eller verneområder innenfor planområdet. Én naturtypelokalitet og ett overlappende verneområde ligger ca. 500 meter sør for planområdet. Disse forventes ikke å bli påvirket av tiltaket. Det er registrert to små forekomster av rødlistede arter, jordbærkløver (VU = sårbar) og vollmarikåpe (VU = sårbar), innenfor planområdet. Det er ikke observert noen rødlistede dyr (amfibier, reptiler, bløtdyr, fisk, fugl, krepsdyr, pigghuder og pattedyr) under feltarbeidene. Det ble observert et rikt insektliv innenfor planområdet med svært mye sommerfugl og andre insekter som bier, humle og blomsterfluer. Ingen av de observerte insektene var rødlistede arter. Med unntak av de to rødlistede planteartene kan ikke planområdet sies å omfatte spesielle naturverdier.

Planområdet omfatter ikke spesielle naturverdier. I Beengen fuglefredningsområde, som ligger ca. 500 m sørvest for Bodung stasjon, er det derimot registrert en rekke rødlistede arter, bl.a. vipe (EN = sterkt truet), makrellterne (EN), brushane (EN), og hettemåke (VU = sårbar) og sanglerke (VU). Det er registrert et par forekomster av ask (VU) langs stien nord for stasjonen, på nordvestsiden av sporet. Det ble totalt notert 11 forskjellige fremmede arter i kategoriene SE (svært høy risiko) og HI (høy risiko).

Planforslaget vurderes å ikke medføre konsekvenser av betydning for naturmangfold. Alle relevante krav i naturmangfoldloven skal ivaretas, herunder kap. II alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk. Ved vegetasjonsetablering må det tas hensyn til restriksjoner på bruken av ikke-stedegne planter, som følger av naturmangfoldloven og forskrift om fremmede organismer.

### **Barn og unges interesser**

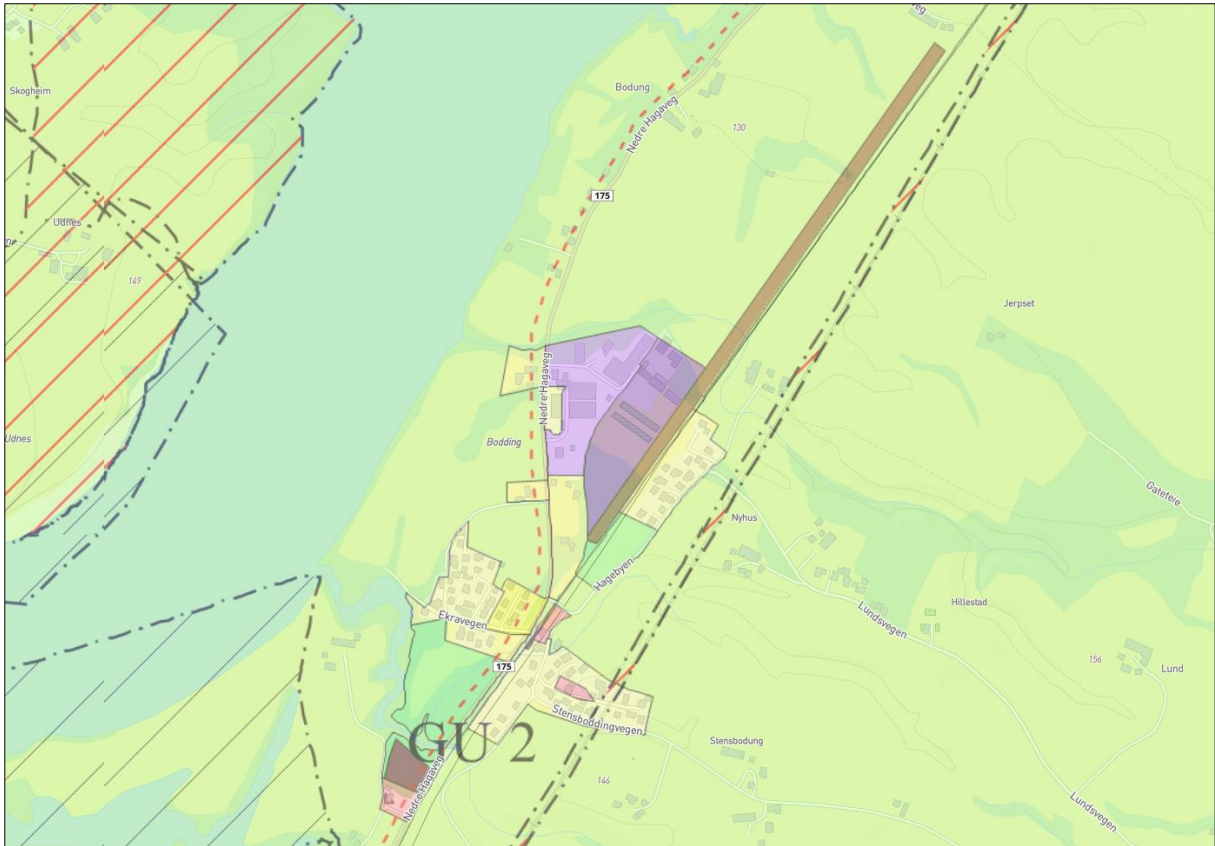
Kongsvingerbanen deler bygda Bodung i to, men på grunn av dagens kryssing i plan (Stensbodingvegen) representerer ikke jernbanen noen stor fysisk eller visuell barriere. Derimot utgjør dagens kryssing i plan en sikkerhetsrisiko. I planprosessen vil ivaretagelse av barn og unges interesse være viktig for valg av løsninger, og vil gjøres rede for i plandokumentene.

## **g. Forhold til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid**

### **Kommuneplanens arealdel**

Planforslaget ligger innenfor areal satt av til boligbebyggelse, fremtidig jernbaneformål, fremtidig næringsbebyggelse, friområde tjenesteyting og LNFR-areal i kommuneplanen.





Figur 1.4: Kommuneplanens arealdel (2019 - 2030)

Strekningen avsatt til fremtidig kryssingsspor i kommuneplanen er på ca. 1,2 km, på vestsiden av eksisterende jernbane. Foreslått planområde til varsel om oppstart har en lengde langs spor på omtrent 3 km, altså mer enn dobbelt så langt som det som er avsatt i kommuneplanen. Planforslaget er i tråd med intensjonene i overordnet plan, men avgrensingen av formålet ser ut til å ville avvike.

## Reguleringsplaner

I Planområdet er det flere gjeldende reguleringsplaner.

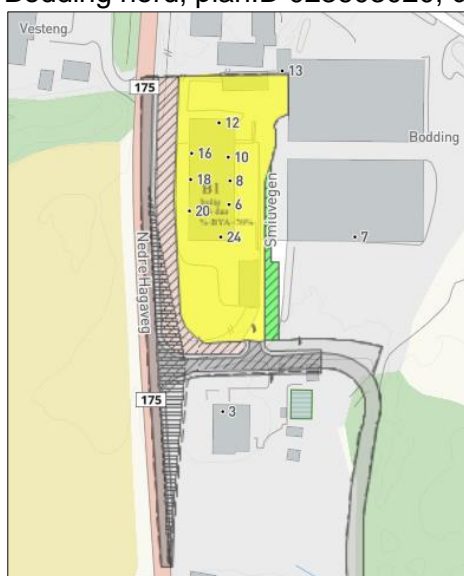
Bodding skolejord, planID 023682010, datert 01.06.1982.



Ekra, planID 023687010, datert 30.06.1987



Bodding nord, planID 023603020, datert 18.02.2003.





## **h. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet**

Planavgrensningen utarbeidet til planinitiativet berører en rekke beboere, landbruks- og næringsseidommer og veiløsninger i området. Den endelige planavgrensningen og hvilke interesser som blir berørt av tiltak i planen vil avdekkes gjennom sliings- og optimaliseringsprosessen.

Vesentlige interesser som vil berøres av planarbeidet vurderes å være:

- Nes kommune
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Viken fylkeskommune
- Statens vegvesen
- NVE
- Brukere av berørte plankryssinger
- Nes landbrukslag
- Bodding Vei
- Nes Næringsråd
- Grunneiere
- DSB
- VY
- SJ
- Godsselskap
- Landbruksinteresser (kommunen)
- Hafslund nett
- Telenor Kabelnett
- Jernbaneforum Kongsvingerbanen
- Bane NOR
- Jernbanedirektoratet
- Pendlere (pendlerforening) og andre reisende på jernbanestrekningen

## **i. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet**

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Gjennom ROS-analysen vil uønskede hendelser identifiseres og risikoreduserende tiltak foreslås.

## **j. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart**

- Nes kommune
- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Viken fylkeskommune
- Statens vegvesen
- NVE
- Nes Næringsråd
- Grunneiere og beboere i området
- Nes landbrukslag
- Bodding Vei

Listen er ikke uttømmende. Flere navn kan komme til.

---

## **k. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte**

Det nye reguleringsplanforslaget vil kreve at det kjøres en ny planprosess etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det betyr at berørte, interessenter og offentlige myndigheter vil få anledning til å uttale seg til reguleringsplanforslaget ved varsel om oppstart og ved høring og offentlig ettersyn.

Bane NOR vil avholde informasjonsmøter når planforslaget ligger ute på høring og offentlig ettersyn. Videre vil Bane NOR ha dialog med den enkelte grunneiere som blir direkte berørt av reguleringsplanforslaget underveis i planprosessen.

Bane NOR vil legge reguleringsplanforslaget frem for regionalt planforum og ha dialog med myndigheter som har ansvaret for forhold som blir direkte berørt som følge av planforslaget. Videre vil vi i samråd med Nes kommune vurdere eventuelle andre medvirkningstiltak.

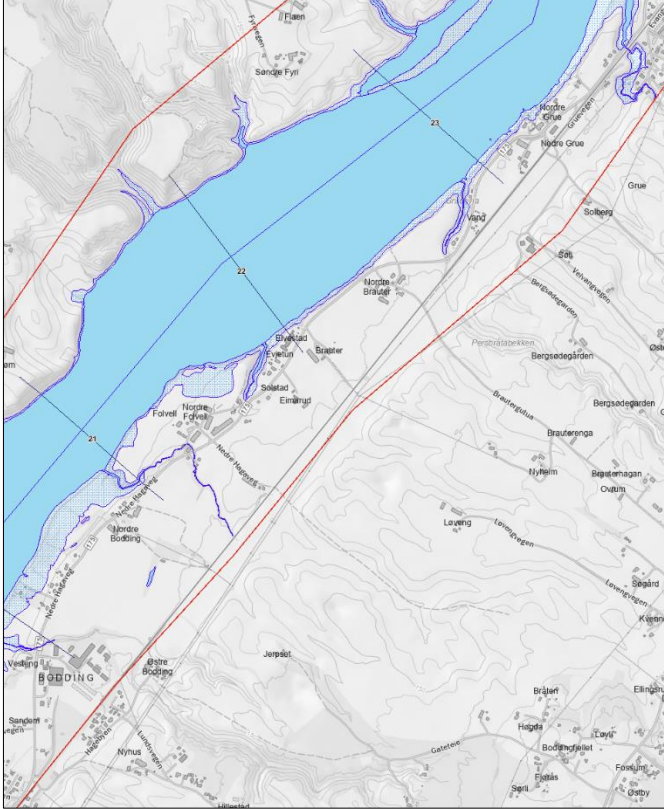
## **l. Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt**

For reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven skal det alltid gjennomføres konsekvensutredning om planen er et tiltak jfr. forskriftens vedlegg 1. Reguleringsplanen faller ikke under noen av punktene i vedlegg 1 som utløser krav til konsekvensutredning etter § 6.

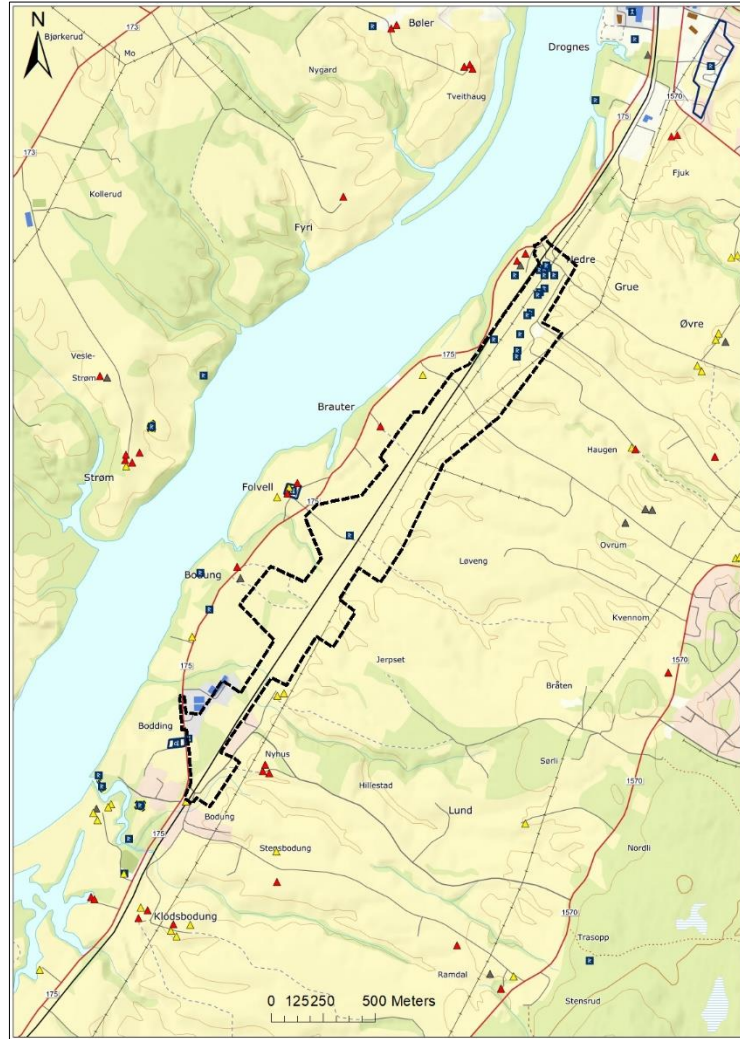
Tiltak som er beskrevet i forskriftens vedlegg 2 skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jfr. forskriftens § 8.

Planarbeidet for nytt kryssingsspor på Bodung vurderes å være tiltak jfr. vedlegg 2 nr. 10 c) «Bygging av jernbane og anlegg...». Det må med det gjøres vurdering om planarbeidet kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, etter kriterier i § 10. I følge § 10 skal det i vurderingen ses på egenskaper ved planen eller tiltaket, og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene. Det skal også i nødvendig grad ses på egenskaper ved virkningene.

§ 10	Vurdering
Planens eller tiltakets karakter	
a) Størrelse, planområde og utforming	<p>Det foreløpige planområdet er ca. 800 dekar, og ligger ved Bodung stasjon i Nes kommune. Tiltaket skal legge til rette for å etablere et nytt kryssingsspor på Bodung for å bedre kapasiteten på banen.</p> <p>Det vil være behov for midlertidige bygge- og anleggsområder for gjennomføring av tiltaket. Det kan gjelde arealer for anleggstrafikk, rigg, mellomlagring av masser og utstyr, trafikkavvikling i anleggsfasen mm.</p>
b) Bruken av naturressurser, særlig arealer, jord,	Tiltaket omfatter ikke bruk av naturressurser.

mineralressurser, vann og biologiske ressurser.	Tiltaket er en utvidelse av eksisterende jernbanespor og tilretteleggelse for sikker adkomst- og driftsveg for landbruket.
c) Avfallsproduksjon og utslipp	Planarbeidet vil ikke medføre avfallsproduksjon eller utslipp til grunn eller luft. I perioder under anleggsfasen kan området rundt påvirkes av støy og støv. Etter avsluttet drift settes området i stand og fremstår da med en høyere kvalitet enn i dag.
d) Risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer	<p>Planarbeidet antas å ikke medføre tiltak med spesiell virksomhetsrisiko, eller risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.</p> <p>Flomsonekartet viser at det ikke er noen risiko for flom i området. Til reguleringsplanen utarbeides det en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor uønskede hendelser vil bli identifisert.</p>  <p><i>Figur 1.5 Flomsonekart. Kilde: NVE.no</i></p>
Påvirkning av omgivelser kan medføre eller komme i konflikt med	
a) Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller Markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og	I planområdet ligger det noen kulturminner. De fleste er lokalisert ved Grue, men er små løsfunn med uavklart vernestatus. Konfliktpotensialet vurderes som lavt.

laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven



b) Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv

Konfliktpotensialet for naturmangfold er lavt. Det berører ikke naturarealer og vil i ubetydelig grad påvirke leveområder og vandringsområder for vanlige arter.

Vannmiljø vil i hovedsak berøres av anleggsfasen. Jernbane i drift vurderes å ikke påvirke vannkvaliteten i nærliggende resipienter

Tiltaket medfører ingen direkte konflikter med viktige frilufts- og rekreasjonsområder.

<p>c) Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.</p>	<p><b>Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 (Meld. St. 33, 2016-2017)</b> Kapasitetsøkende tiltak som bygging av kryssingsspor omtales som et viktig tiltak for å møte behovene for godstransporten.</p> <p><b>Handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-2029</b> Kapasitetsøkende tiltak på Kongsvingerbanen skal i henhold til handlingsprogrammet gjennomføres i første periode.</p> <p><b>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (fastsatt 26.09.2014)</b> Stortinget vil blant annet utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen raskere, sikrere og mer miljøvennlig, der det mellom regionene er behov for effektive veg- og jernbaneforbindelser.</p> <p><b>Godsstrategi for jernbanen 2016-2019 (Jernbaneverket 2016)</b> Kapasitetsøkende tiltak på Kongsvingerbanen ligger inne som tiltak i strategien.</p> <p><b>Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 127 S (2014-2015))</b> Formålet med jordvernstrategien er strengere vern av matjord. Dette betyr blant annet at målet for årlig omdisponering av dyrka jord er skjerpet fra 6 000 til 4 000 dekar i året.</p>
<p>d) Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet</p>	<p>Planområde til varsling omfatter i hovedsak landbruksareal, og noe bebygd areal.</p> <p>Jordressursene er av høy kvalitet og stor verdi i både regional og nasjonal sammenheng. De er en del av et større jordbrukslandskap med godt klima og jordsmonn som strekker seg utenfor planområdet. Jordbruket kjennetegnes av fulldyrkede jorder med i all hovedsak god arrondering med drivbare enheter.</p> <p>I forslag til planavgrensning i denne anmodningen til oppstartsmøte for planarbeid, har man tatt høyde for flere løsninger for ivaretagelse av driftsadkomst og kryssing av jernbanen. Gjennom planprosessen vil det reelle arealbehovet og endelig planavgrensning til reguleringsplanforslaget sannsynligvis være mindre enn det som er illustrert her. I planarbeidet har man som mål å minimere beslag av dyrka mark.</p> <p>Det vil bli behov for et midlertidig beslag av dyrka mark i anleggsfasen.</p>
<p>e) Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet</p>	<p>Tiltaket vil ikke medføre overskridelse av grenseverdier for økologisk og kjemisk tilstand.</p>
<p>f) Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning</p>	<p>Jernbane i drift medfører i liten grad fare for forurensning til vann.</p> <p>Det vil gjøres støyberegninger og -vurderinger i plan- og prosjekteringsarbeidet.</p>

g) Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	Tiltaket medfører ingen fare for vesentlig forurensning eller klimagassutslipp.
h) Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	Det er ingen fare for flom, ras eller skred i området hvor det planlegges permanente tiltak.  Det har blitt gjort grunnundersøkelser i det tidligere planarbeidet, og det planlegges supplerende grunnundersøkelser.  Planforlaget skal gjøres rede for områdestabilitet etter NVEs veileder fra 2021.

Etter en samlet vurdering av området og planen sitt formål vurdert opp mot forskriften for KU, vurderes det at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Av kriteriene i §10 er det landbruk jfr. bokstav d) som er av særlig betydning for vurderingen av konsekvensutredning for dette planarbeidet.

Hensyn til arealbeslag av dyrkamark og driftsulemper for landbruket vurderes, at kan ivaretas tilstrekkelig gjennom en ordinær planprosess og involvering av Statsforvalteren, Nes kommune samt grunneiere og drivere av berørte landbruksområder. Denne dialogen er innledet ved særmøte med Nes kommune 11.9.2023.

Konsekvenser av planen og ev. avbøtende tiltak vil bli belyst og omtalt i planbeskrivelsen.