

PLANBESKRIVELSE

Detaljregulering for sanering av planoverganger ved Langnes Indre Østfold kommune

PlanID 3118 20210004

Dato: 08.06.2026

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn for reguleringssaken	4
2.1	Hensikten med planen	4
2.2	Beliggenhet	5
2.3	Forslagsstiller og plankonsulent	6
2.4	Vurdering av behov for konsekvensutredning.....	6
3	Planprosess og medvirkning	7
3.1	Medvirkningsprosess og saksbehandling.....	7
3.2	Varsel om planoppstart	7
3.3	Offentlig ettersyn.....	7
4	Planstatus og rammebetingelser	8
4.1	Rammebetingelser	8
4.2	Overordnede planer.....	8
4.3	Gjeldende reguleringsplaner	10
5	Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold.....	11
5.1	Planområdets avgrensning og beliggenhet	11
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
5.3	Stedets karakter.....	13
5.4	Landskap	14
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	14
5.6	Naturmiljø	18
5.7	Friluftsliv og rekreasjon.....	20
5.8	Naturressurser	23
5.9	Sosial infrastruktur.....	23
5.10	Universell utforming	23
5.11	Barn og unges interesser	23
5.12	Trafikk	23
5.13	Teknisk infrastruktur	26
5.14	Grunnforhold	29
5.15	Forurensset grunn	29
6	Beskrivelse av planforslaget	31
6.1	Planlagt arealbruk	31
6.2	Arealformål	32

6.3	Beskrivelse av ny veiløsning	32
6.4	Brukonstruksjoner	34
6.5	Midlertidig bygge- og anleggsområder	36
6.6	Teknisk infrastruktur	36
6.7	Grunnforhold	36
6.8	Alternativvurderinger	37
6.9	Miljøoppfølgingsplan (MOP)	39
6.10	Risiko- og sårbarhetsanalyse	40
7	Virkning av planforslaget	41
7.1	Overordnede planer	41
7.2	Stedets karakter	41
7.3	Terrengtilpasning	41
7.4	Kulturminner	41
7.5	Dyrka mark	41
7.6	Naturmiljø	42
7.7	Teknisk infrastruktur	43
7.8	Grunnforhold	43
7.9	Friluftsliv og rekreasjon	44
7.10	Universell utforming	44
7.11	Arealbeslag og grunnnerv	44
7.12	Støy og luftkvalitet	44
7.13	Avveining av virkninger	44
8	Vedlegg	45

1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å oppnå sikker kryssing av Østfoldbanen østre linje, ved Langnes i Indre Østfold kommune. To planoverganger stenges, en bru rives og en bru skal byttes ut. Det skal også etableres nytt veisystem.

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

Planområdet omfatter landbruksareal, jernbane, boliger og offentlige og private veier. Planområdet ligger nordvest for Askim i Indre Østfold kommune.

Planlagt løsning vil gi bedre sikkerhet for brukere og jernbanen, sikker kryssing av jernbanen vil samtidig bidra til økt hastighet for togene på strekningen. Stengingen av planoverganger vil gi noen av beboerne i området lengre vei for å krysse jernbanen, men til gjengjeld vil kryssingen være trafikksikker. Nytt veisystem vil medføre beslag av dyrka mark.

2 Bakgrunn for reguleringssaken

2.1 Hensikten med planen

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, 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 trafikksikkerheten 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.

I tidligere fase av prosjektet har det vært dialog med grunneiere i form av grunneiermøter. I dialog med kommunen og berørte grunneiere i 2019, ble det avklart at tiltaket bør behandles gjennom reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Kommunen viste til at tiltaket ikke i tilstrekkelig grad kunne anses som et landbrukstiltak som omfattes av landbruksvegforskriften, og kommuneplanens arealdel stilte også krav om reguleringsplan. Planforslaget bygger på løsninger som ble presentert for berørte grunneiere før oppstart av planarbeidet.

Planen vil legge til rette for sanering/fjerning av to planoverganger ved Langnes. Som del av planen vil det også legges til rette for bygging av nødvendig adkomstvei for å sikre tilgang til eiendommer som i dag har adkomst via usikrede planoverganger, samt via brua som forutsettes revet. Ny adkomstvei vil kobles på Langnesveien via ny overgangsbru, som vil ha tilsvarende plassering som dagens bru på Langnesveien. Herfra vil det etableres ny adkomstvei i øst- og vestgående retning mot gnr./bnr. 95/8, 97/9 og 97/7.

Planen vil tilrettelegge for sikker adkomst for grunneiere nord for Østfoldbanen. Planens innvirkning på stedets karakter begrenser seg til lokale forhold. Den nye adkomstveien vil berøre dyrket mark, men også medføre en stor trafikksikkerhetsmessig forbedring i området.

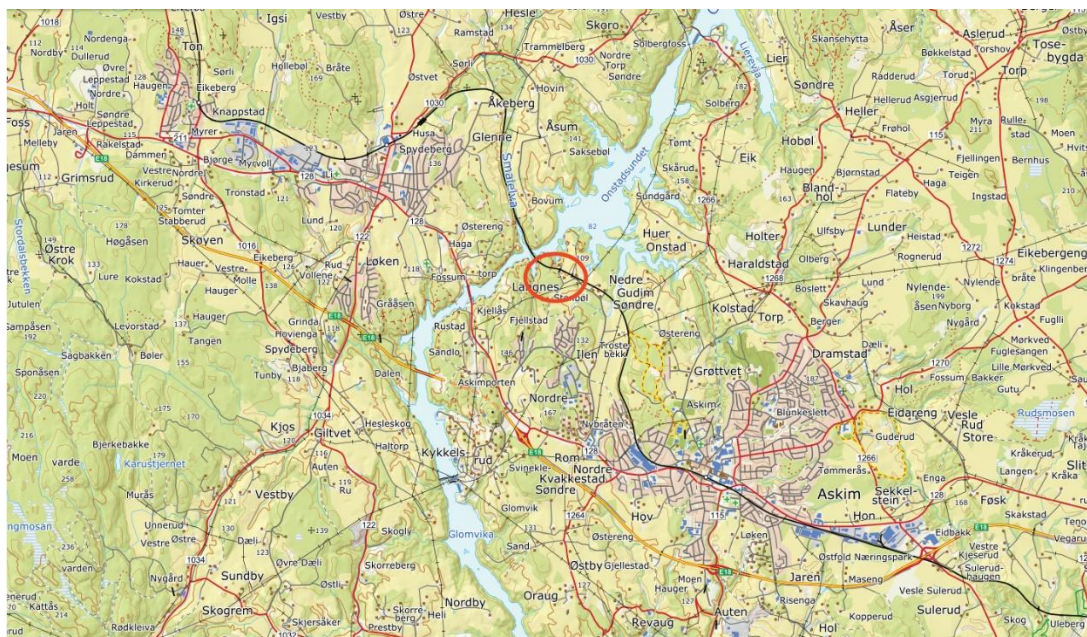
Hensikten med planen er å oppnå en sikker kryssing av jernbanen i området. Planen legger til rette for sanering av to planoverganger og rivning av en bru, gjennom etablering av en ny overgangsbru på Langnesveien og nye adkomstveier til eiendommene som blir berørt. Det planlegges at brua ved gnr./bnr. 95/8 skal saneres og at brua ved gnr./bnr. 95/1 skal erstattes med ny bru, vist på kartet under.



Figur 1: Kartet viser oversikt over hvilke planoverganger (PLO) og bru som er planlagt sanert, og hvilken bru som skal erstattes. (Kilde: Norgebilder.no/ Sweco Norge AS)

2.2 Beliggenhet

Planområdet ligger i Indre Østfold kommune, ca. 3 kilometer sørøst for Spydeberg sentrum og 3,5 kilometer nordvest for Askim sentrum. I kartet nedenfor er planområdet markert med rød sirkel. Planområdets nøyaktige avgrensning vises senere i planbeskrivelsen.



Figur 2: Kartet viser planområdets lokalisering i forhold til Askim og Spydeberg i Indre Østfold kommune

2.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Sweco Norge AS har utarbeidet planen på vegne av forslagsstiller Bane NOR SF.

2.4 Vurdering av behov for konsekvensutredning

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan skal det gjøres en vurdering av behovet for konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854).

Reguleringsplanen vurderes på bakgrunn av følgende tiltak:

Sanering av eksisterende planoverganger, bygge ny bru over jernbanen og tilrettelegge for adkomst til boligeiendommer og landbruksområder. Planområdet omfatter arealer med landbruksarealer og boligbebyggelse.

Planarbeidet er vurdert etter relevante deler av kapittel 2 – Planer og tiltak som omfattes av forskriften og kapittel 3 – Vurdering av om planer eller tiltak etter § 8 krever konsekvensutredning.

§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding

Planarbeidet er vurdert etter punkt b). Reguleringsarbeidet er ikke konsekvensutredet i en tidligere plan og er dermed vurdert etter vedlegg I. Reguleringsplanen faller ikke inn under noen av punktene i vedlegg I som utløser krav til konsekvensutredning etter § 6.

§ 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planarbeidet er vurdert etter punkt a). Planarbeidet omfattes av vedlegg II pkt. 10 e), i), om bygging av veier. Det konkrete tiltaket er ikke konsekvensutredet i en tidligere plan. Det må gjøres en vurdering av om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. § 10.

§ 10 Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Ut fra planens egenskaper, lokalisering og påvirkninger er det vurdert om planen kan komme i konflikt med forhold som er nevnt i punkt a)-h). Planområdet strekker seg ca. 800 meter langs eksisterende togspor, og vil medføre arealendringer for arealet langs togsporet og på en eksisterende, uregulert kjørevei.

Planen vil kunne medføre omdisponering av dyrket mark, men omfanget av omdisponeringen anses ikke å være av en slik størrelse at det gir vesentlige virkninger for samfunnet. Temaet omtales i planbeskrivelsen.

Basert på eksisterende registreringer på Miljøstatus.no vil ikke planarbeidet komme i konflikt med forhold nevnt i 10 a) – h), og planen vil ikke gi vesentlig virkning for miljø og samfunn.

Konklusjon

Med bakgrunn i eksisterende informasjon vurderes det at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

3 Planprosess og medvirkning

3.1 Medvirkningsprosess og saksbehandling

Oppstartsmøte	28.05.2021
Varsel om planoppstart	04.06.2021
Varsel om utvidelse av planområdet	21.11.2025
1.gangsbehandling	xx.xx.2026
Høring og offentlig ettersyn	xx.xx.2026
2.gangsbehandling	xx.xx.2026
Sluttbehandling	xx.xx.2026

3.2 Varsel om planoppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Smaalenenes Avis 10.06.2021, på Indre Østfold kommune sine hjemmesider, og med brev til berørte høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer den 04.06.2021. Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 12 uttalelser, disse er kommentert i eget vedlegg.

21.11.2025 ble det varslet en utvidelse av planområdet, for arealer til anleggsgjennomføring og midlertidige adkomstløsninger i anleggsfasen. For utvidelsen av planområdet kom det 3 uttalelser.

Sammendrag av merknadene og forslagsstillers kommentarer ligger som et eget dokument vedlagt planbeskrivelsen.

3.3 Offentlig ettersyn

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Rammebetingelser

Følgende lover, forskrifter, retningslinjer og veiledere gjør seg mest gjeldende i området. Det er ikke en uttømmende liste.

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven, LOV-2008-06-27-71)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven, LOV-2009-06-19-100)
- Lov om kulturminner (kulturminneloven, LOV-1978-06-09-50)
- Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane mm (jernbaneloven, LOV-1993-06-11-100)
- Lov om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven, LOV-1981-03-13-6)
- Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften, FOR-2004-06-01-931)
- Forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716)
- T-2/08 Om barn og planlegging (rundskriv 12.6.2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (20.09.1995) FOR-1995-09-20-4146
- Statlige planretningslinjer for klima og energi (FOR-2024-12-20-3359)
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (FOR-2025-01-24-69)
- Bane NORs tekniske regelverk (2023)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (11.06.2021)
- NVE retningslinjer 2/2011 – Flaum og skredfare i arealplanar (revidert 22.05.2014)
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred (12.2020)
- TEK17 § 8-10 (1) og tilhørende veiledning (28.09.2020)

4.2 Overordnede planer

4.2.1 Regional vannforvaltningsplan 2022-2027

Planen skal vise hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv.

For dette planarbeidet vil regional vannforvaltningsplan være aktuelt med hensyn til overvann fra vei og bane.

4.2.2 Fylkesplan for Østfold «Østfold mot 2050» vedtatt 21.06.18

Arealene ligger inne som LNF-område i Fylkesplan for Østfold.

4.2.3 Kommuneplanens arealdel (Indre Østfold kommune) 2024-2035, vedtatt 06.02.2024

I kommuneplanens arealdel 2024-2035 ligger planområdet innenfor arealer avsatt til følgende formål:

- LNFR-areal (nåværende)
- Spredt boligbebyggelse (nåværende)

Hensynssoner:

Landskap (H550_5-2 og H550_1)

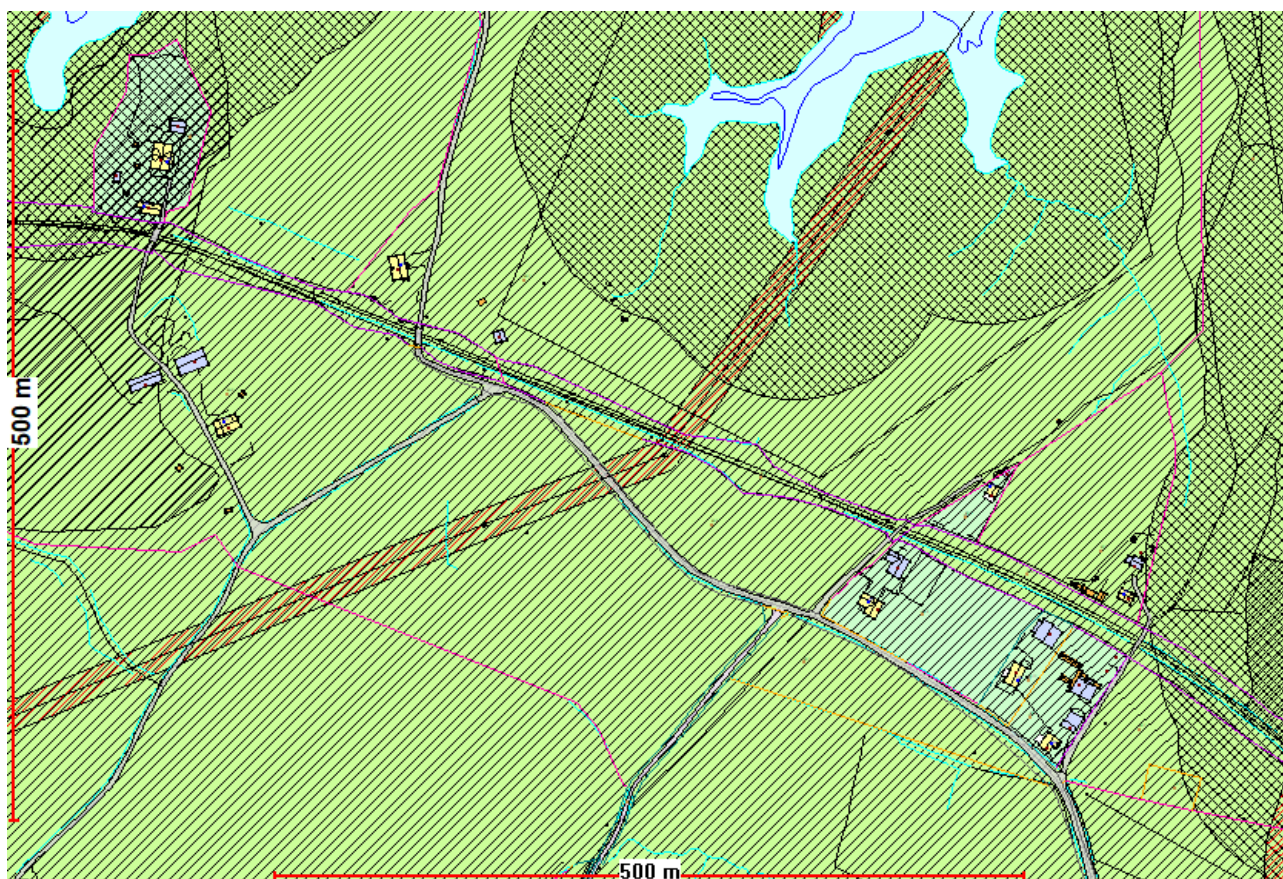
Friluftsliv (H530_1-3, Kjellås Fjellstad)

Faresoner:

Høyspenningsanlegg (H370)

Sikringssone:

H110_2 (nedslagsfelt drikkevann)

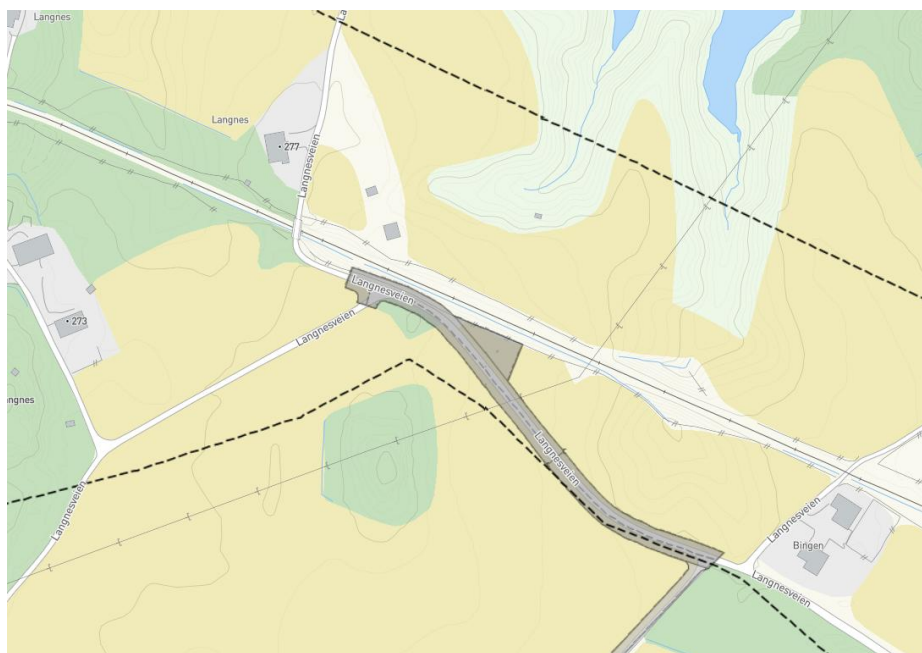


Figur 3: Utklipp av kommuneplanens arealdel for Indre Østfold kommune 2024-2035.

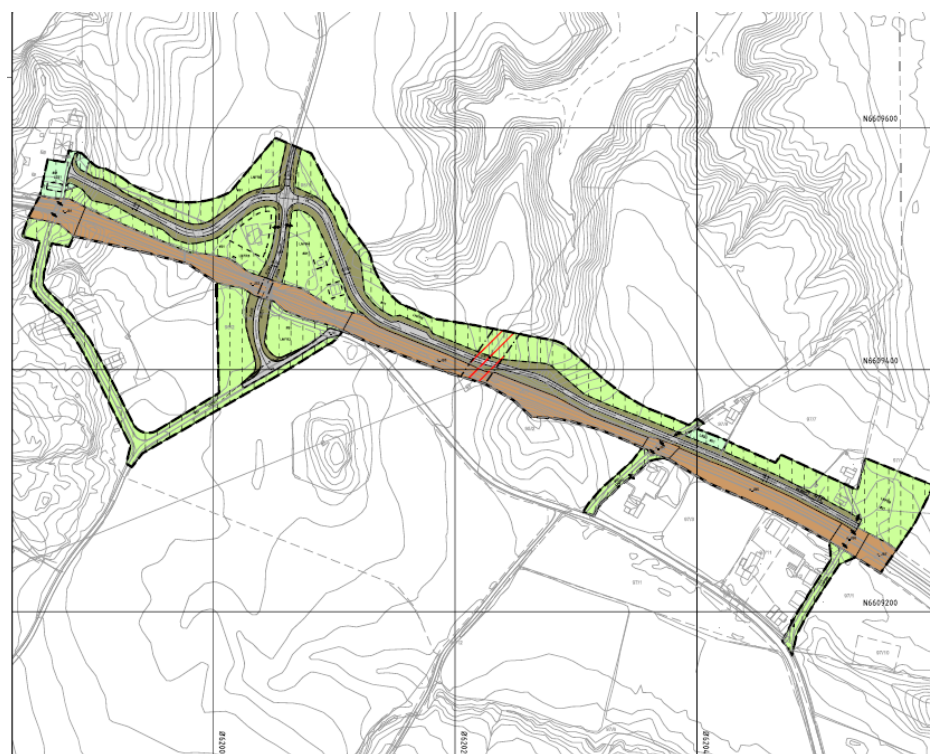
4.3 Gjeldende reguleringsplaner

Nordre del av reguleringsplanen Ihlen–Langnes (vedtatt 24.03.1988) ligger innenfor varslet planområde. Reguleringsformål innenfor planområdet er *kjørevei og parkeringsplass*.

Ved utarbeidelse av planforslaget er planavgrensningen endret, og det er kun en liten del av reguleringsplanen som blir berørt.



Figur 4: Utsnitt som viser del av reguleringsplanen Ihlen–Langnes, som ligger innenfor varslet planområde (vist med svartstiplet linje).



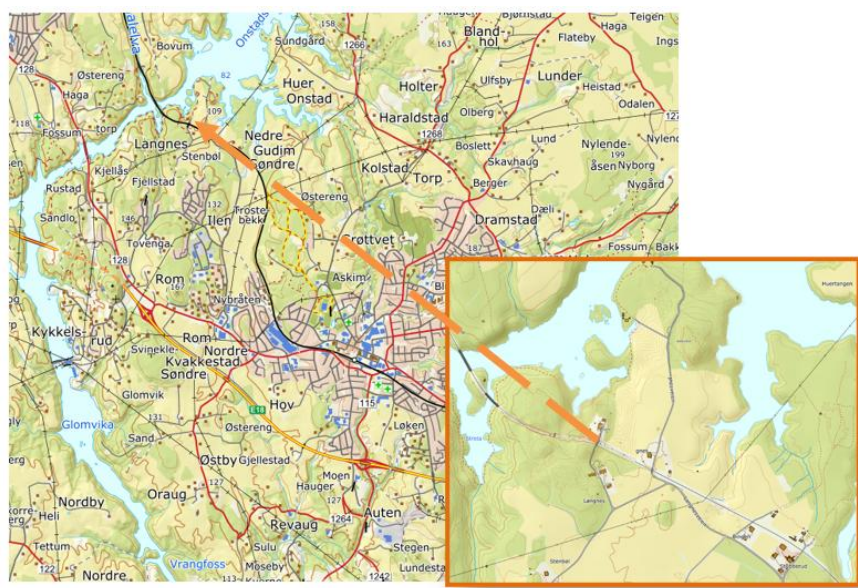
Forslag til reguleringsplankart

5 Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold

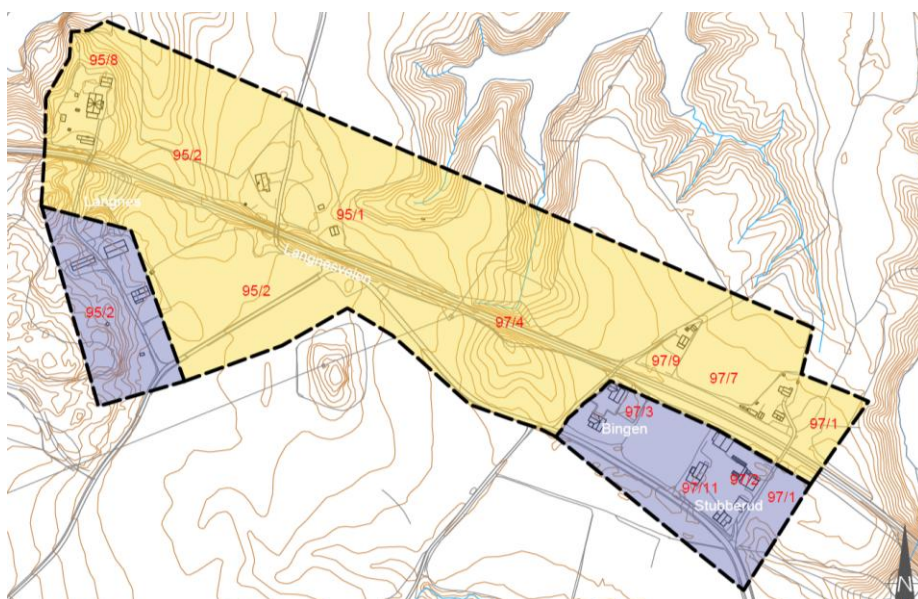
5.1 Planområdets avgrensning og beliggenhet

Planområdet ligger på Langnes, et nes sørøst for Glomma, ca. 3,5 km nordvest for Askim sentrum i Indre Østfold kommune. Glommas hovedløp ligger like vest for planområdet. Adkomst til området er via Langnesveien fra fylkesvei 128 Osloveien.

Planområdets størrelse ved varsel om oppstart var ca. 140 dekar. Utvidelsen som ble varslet i november 2025 var på ca. 35 daa. Endelig planavgrensning er redusert i løpet av planarbeidet. Den er tilpasset prosjektet og eksisterende forhold, og omtales nærmere i kapittel 5.15.



Figur 5: Kartet viser planområdets plassering i forhold til Askim sentrum.



Figur 6: Kartutsnittet viser varslet planområde. Planområdets opprinnelige avgrensning er vist med gul skravur. Utvidelsen av planområdet, som ble varslet i november 2025, er illustrert med lilla skravur.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området består i hovedsak av dyrket mark og skog i øst- og vestenden av planområdet, samt spredt boligbebyggelse. Terrenget består av slake, større jordbruksflater. Disse brytes opp av ravedaler som strekker seg sørover fra Glomma. Gjennom planområdet går Østfoldbanens østre linje, som er jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Rakkestad. Adkomst til området er via Langnesveien. Denne går gjennom planområdet, via overgangsbru over jernbanen og til fritidsboliger og friluftsområder i nordenden av neset.

Innenfor planområdet er det to usikrede planoverganger, samt to overgangsbruer, se figur 7. De to planovergangene *Stubberud* og *Bingen* benyttes som adkomst til hver sin boligeiendom på nordsiden av jernbanen, hhv. gnr./bnr. 97/7 og 97/9, og for adkomst med landbrukskjøretøy til jordbruksarealer og skogsområder. I tillegg benyttes de to planovergangene for tilkomst til friluftsområder. Overgangsbru på Langnesveien er hovedforbindelsen mellom sør- og nordsiden av jernbanen i området. Overgangsbru lengst vest er adkomst til boligeiendommen Langnes vestre (gnr. 95 bnr. 8).



Figur 7: Kartutsnittet viser eksisterende krysningspunkter over jernbanen. De oransje kryssene indikerer planoverganger, de grønne kryssene er overgangsbruer.

5.3 Stedets karakter

Planområdet er relativt flatt og består hovedsakelig av et ravinelandskap med jordbruksareal, samt felt med skog, eksisterende tilkomstveier og jernbanelinje.



Figur 8: Ravinelandskap med jordbruksareal og skogsareal.



Figur 9: Jernbanefylling i ravine.

5.4 Landskap

5.4.1 Topografi og landskap

Området er et naturpreget kulturlandskap, med en blanding av naturlandskap og kulturlandskap, kantsoner, raviner og beiteområder.

Landskapstypen i planområdet er definert som «Innlandsslette under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg».

Planområdet og området rundt består av jorder med noe slake bakker og noe flate sletter. Jernbanen går igjennom hele planområdet med enkeltspor. Innenfor planområdet er det i kommuneplanens arealdel avsatt hensynssone H550_1 – kulturhistoriske landskap av regional betydning (KULA) Retningslinjene i dette området sier at kulturlandskapet skal forvaltes slik at kulturminner og kulturmiljø, biologisk verdifulle miljøer, jordbruksareal, tilgjengelighet og den visuelle opplevelsen av landskapet opprettholdes som grunnlag for landbruk, kunnskap, opplevelse, verdiskaping, rekreasjon og friluftsliv. Landskapsverdiene skal legges til grunn for behandling av enkeltsaker innenfor området. Konsekvensene av varige fysiske inngrep skal synliggjøres.



Figur 10: Bildet gir et inntrykk av topografien og landskapet ved Langnes.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

5.5.1 Kulturlandskap

Langnes er en del av et Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA) - K309: *Glomma gjennom Indre Østfold*. Landskapet viser hvordan Norges lengste elv har vært en viktig forsvarslinje, samt at den har vært vesentlig for produksjon av kraft både til Østfold og hovedstaden.

5.5.2 Gårdsmiljø

Hoveddelen av planområdet ligger på det eldre bruket Langnes (gnr. 95). En mindre del av planområdet i øst omfatter gården Nordre Ilen (gnr. 97). Langnes har fått navn etter beliggenheten på det lange neset ut i

Glomma. Den ble ryddet i vikingtiden eller før, og var i bruk i tiden etter svartedauden. I 1854 ble gården delt i et østre (bnr. 1) og et vestre (bnr. 2) bruk. Hovedhuset på Østre Langnes (bnr. 1) er oppført før 1850, og er SEFRAK-registrert. Boligen og et tilhørende anneks står igjen på eiendommen, begge ubebodd.

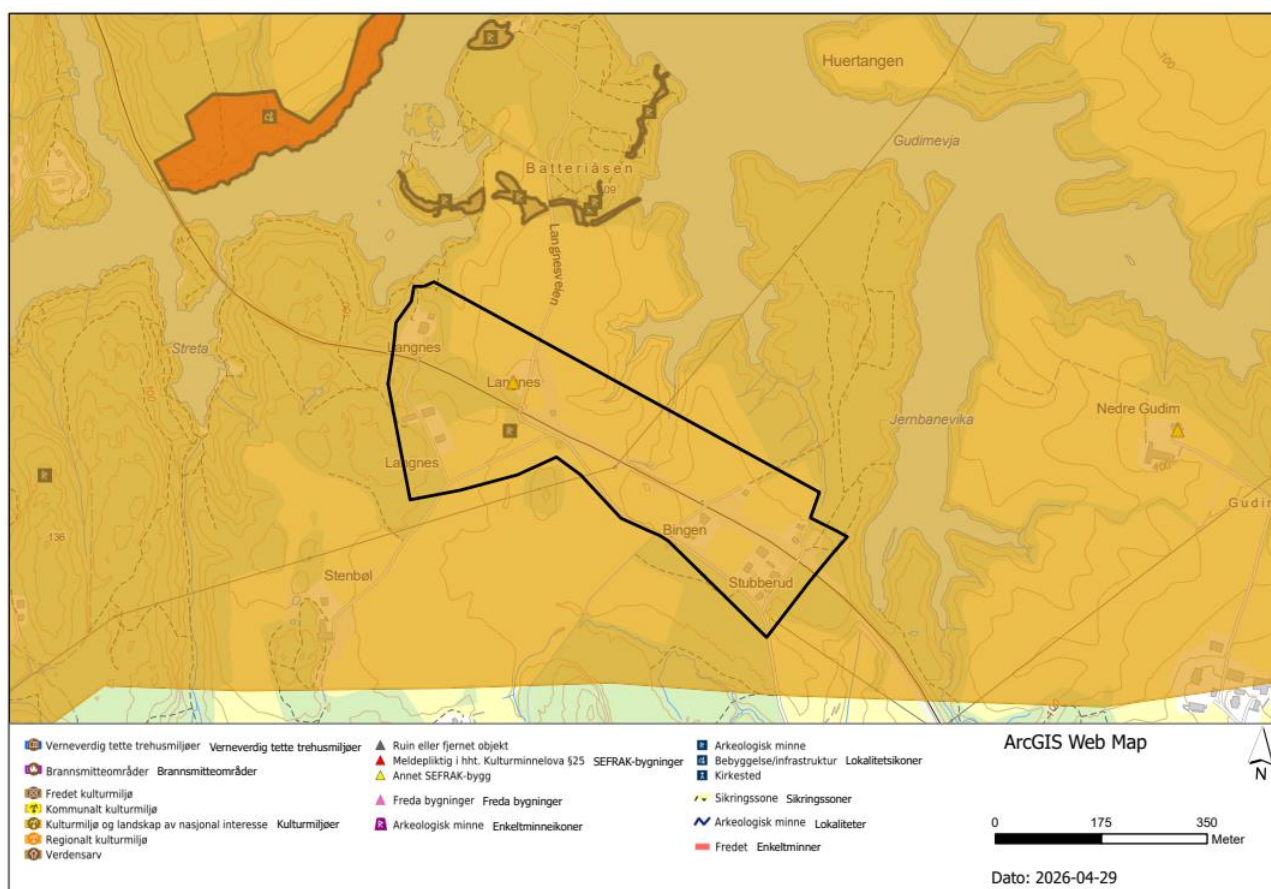


Figur 11: På dronefotoet tatt mot nordvest ses Østre Langnes med de to gjenværende bygningene, hovedhuset til venstre. Langnes skanse i bakgrunnen. Langnesveien krysser jernbanen via overgangsbru ved tunet på Østre Langnes. Sør for brua ses sjakter i forbindelse med arkeologiske registreringer høsten 2021. Et stolpehull fra et tidligere oppført stabbur skimtes i nedre venstre hjørne. (Kilde: Viken fylkeskommune, registreringsrapport 2022).

5.5.3 Automatisk fredete kulturminner

Det er ingen kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Viken fylkeskommune gjennomførte arkeologiske registreringer på stedet i oktober-november 2021. Undersøkelsene gav ingen forhistoriske funn, men påviste bosetningsspor fra nyere tid bestående av stolpehull fra stabbur (ID 286595). Undersøkelsene ga i tillegg mange metallsøkerfunn som kan knyttes direkte til slaget ved Langnes skanse i 1814.

Ca. 600 meter nord for plangrensen, ytterst på Langnestangen, ligger et gravfelt fra jernalder (Askeladden ID 49523). Gravfeltet består av minst 35 lave, tilnærmet rektangulære steinlegninger. Det eksakte antall kjennes ikke, da størstedelen av sletten ligger under vann, og er synlig kun ved ekstremt lav vannstand. Litt lengre sør, på Batteriåsen, skulle det tidligere ligge en gravhaug fra jernalder (ID 49522). Gravminnet ble ikke gjenfunnet ved skjøttingsarbeid på stedet i 2015. Det er sannsynlig at det registrerte kulturminnet ikke var forhistorisk, men knyttet til det historiske skanseanlegget. På Langnes er det også gjort funn av en øks fra eldre steinalder (C10370). Siden dette er et eldre funn, finnes det ikke nøyaktig informasjon om funnstedet og funnets kontekst. På Kvakkestad, ca. 800 m vest for planområdet, er det registrert et gravminne fra jernalder (ID 29458) og et stort bosetning-aktivitetsområde fra steinalder (ID 77622).



Figur 12: Oversiktskart over kjente kulturminner i nærområdet. Kilde: Askeladden.ra.no

5.5.4 Kulturminner fra nyere tid

I planområdet og i nærområdet er det flere spor etter aktivitet gjennom historien. Disse er hovedsakelig knyttet til forsvar og samferdsel. De fleste av disse befinner seg på nordsiden av planområdet, ved Batteriåsen, Figur 12.

Registreringene i 2021 påviste spor etter et stabbur fra nyere tid (ID 286595), like sør for brua over jernbanen på Langnesveien. Selv om bygningsrestene ble funnet på bnr. 2, tilhørte stabburet opprinnelig det gamle gårdstunet på Langnes

Slaget ved Langnes skanse

Nord for planområdet ligger Langnes skanse, som var åsted for slaget mellom svenske og norske styrker i 1814. Slaget markerte slutten på Napoleonskrigene i Skandinavia, og var det siste slaget mellom to skandinaviske land. Planområdet dekker en stor del av det svenske oppmarsjområdet, som før oppstart av dette planarbeidet ikke tidligere var undersøkt.

I forbindelse med den arkeologiske registreringen i 2021 gjennomførte derfor Viken fylkeskommune metallsøk innenfor planområdet. Undersøkelsene supplerer tidligere undersøkelser som er gjennomført nærmere skansen, mellom 2013 og 2016.

Metallsøkene i 2021 påviste en mengde gjenstander som kan knyttes direkte til slaget ved Langnes skanse, og som kastet nytt lys på denne delen av historien. De ulike funnkategoriene, blant annet kardeskkuler, muskettkuler og kanonkuler, belyser ulike faser i kampene 9. og 10. august 1814.

Viken fylkeskommune (nå Østfold fylkeskommune) har utarbeidet en rapport fra registreringene høsten 2021. Denne følger som vedlegg til planen. Fylkeskommunen skriver følgende i sin rapport fra registreringsarbeidet:

Langnes skanse og forterrenget inn i planområdet er et av de få gjenværende og relativt uberørte stedene fra 1814-krigen. Store deler av skansen er fortsatt intakt og er lett lesbar for å få en forståelse av det militære tankegodset i datiden. Jordene foran skansen har ligget mer eller mindre uendret i 200 år og slagmarken fra 10. august 1814 fremstår som et tidsbilde som er lite berørt av utviklingen frem mot dagens samfunn. De fleste av funnene som kan knyttes til 1814 ligger nord og vest i planområdet og i overkant av 200 meter fra skanseanlegget. Funnmengden avtar i vest etter ca. 240 meter, mens funnspredningen i øst er mer spredt. Det er også en funnkonsentrasjon sør av dagen bru over jernbanen.



Figur 13: Konsentrasjoner av funn som kobles til ulike faser av slaget i 1814. Skansen er vist med rødt nord i kartutsnittet. (Kilde: Viken fylkeskommune, registreringsrapport 2022)

Langnes skanse og forterrenget har ikke formell vernestatus, men er et regionalt viktig kulturminne. Funnene fra slaget er ikke automatisk fredet da de er yngre enn 1537.

Fylkeskommunen har bedt om dialog i planarbeidet, slik at det tas landskapsmessige hensyn ved utforming av planen, som ivaretar kulturminnet på en god måte.

Historiske veier

Historiske kart viser tre eldre veier som møtes i planområdet. Alle tre ligger sannsynlig under dagens veier, og veilegemet er trolig ikke av så høy alder grunnet jevnlig vedlikehold. Men selve veitraséene er vurdert til å ha lokal kulturhistorisk kunnskapsverdi.



Figur 14: Kart fra 1800 viser tre veier som møtes på Langnes. Utklipp fra Cart over Weyene og Flodernes Løb samt Lægdernes Beliggenhed i det Schibtvetske Compagnie District. Kilde: Kartverket.no.

5.6 Naturmiljø

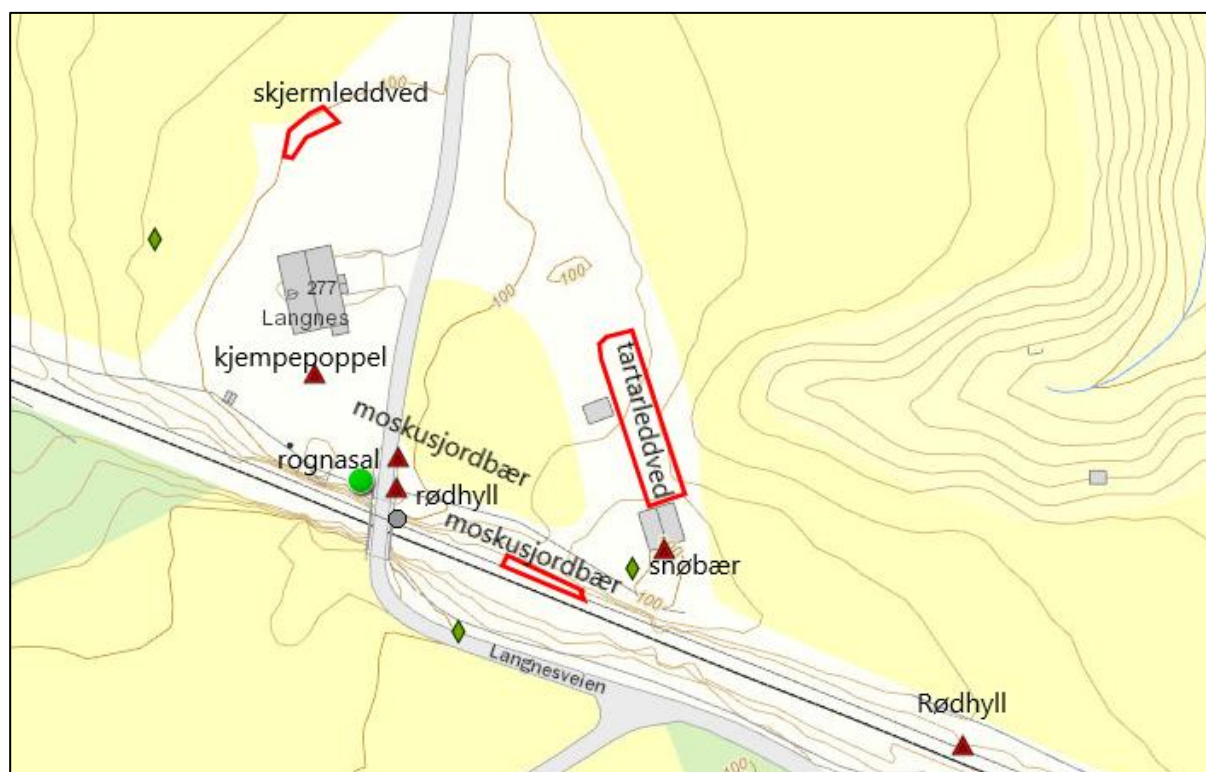
Planområdet ble befart 09.06.2021 for å se etter prioriterte, truede, fremmede eller på annen måte forvaltningsrelevante arter. De fleste funnene var innenfor et mindre område, og er vist i figuren under. Funn av rognasal og moskusjordbær ble bekreftet på befaring. I tillegg ble det funnet en rekke fremmede arter, rødhyll (SE), kjempepoppe (SE), skjermleddved (HI), tartarleddved (HI) og snøbær (HI). Med unntak av rødhyll er alle disse forekomstene knyttet til gamle hager.

Det er registrert en art av svært stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet, rognasal, som står rett ved planovergangen. Arten er ikke truet, men kan bestå av flere lokale underarter, og kan derfor bli vurdert som sjeldne når status på om dette består av lokale varianter er avklart. I artskart er det kun registrert en fremmedart innenfor planområdet, Moskusjordbær (*Fragaria moschata*).

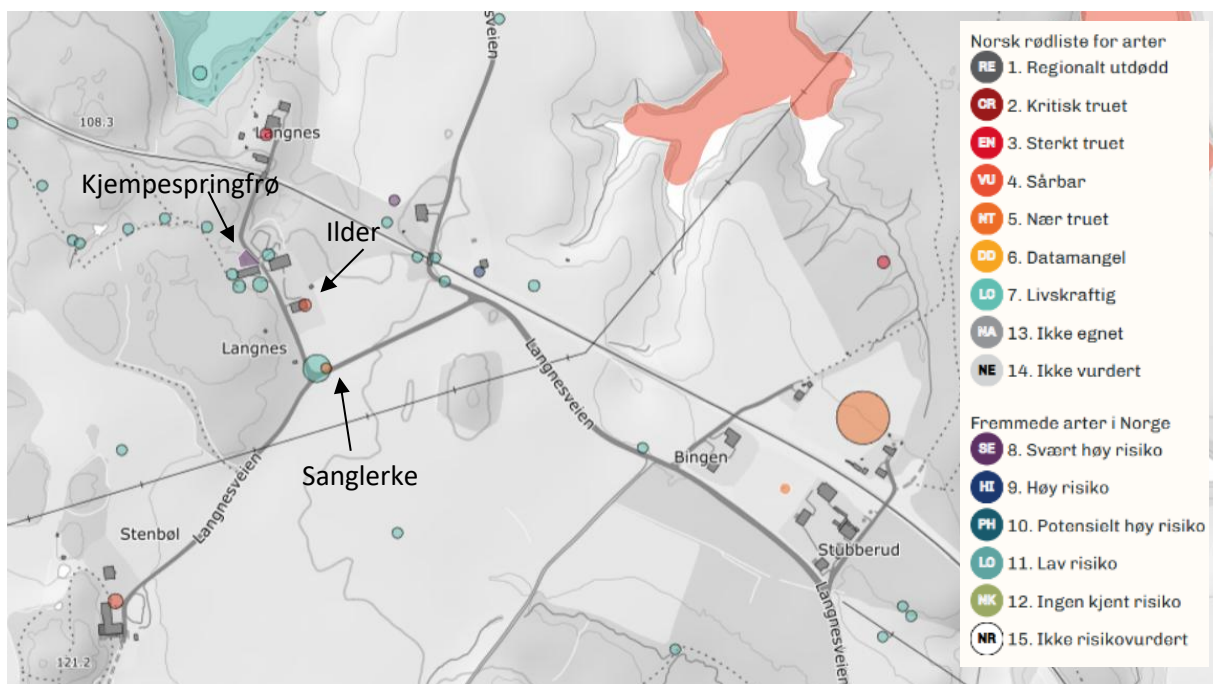
Det er ingen vannforekomster innenfor planområdene, men området ligger nært Glomma. Størstedelen av planområdet ligger i eller tilgrensende dyrka mark, og det er ikke registrert noen naturtyper innenfor planområdet i Miljødirektoratets Naturbase. Det er videre registrert et leveområde for musvåk i tilknytning til Glomma, en rekke andefugler, som antas å være tilknyttet Glomma, dvergspett i skogsområdene i nordvest, og vipe i kulturlandskapet nord for jernbanen. Vipe er sterkt truet og hekker ofte i kulturlandskapet. Angivelsen av leveområde for vipe er svært upresis, og tiltaket kan derfor berøre denne arten. Syd for jernbanen er det registrert hare, som er nær truet.

Etter at Sweco gjennomførte artsregistreringer i 2021 har ytterligere 3 arter blitt registrert. Kjempepoppe (Fremmedart – svært høy risiko, 2023), Ilder (sårbar truet art, 2022), Sanglerke (nær truet art, 2022).

For nærmere beskrivelse av naturmiljø og artsmangfold, se fagrapport naturmangfold som er vedlegg til planen.



Figur 15: Registreringer fra befaring i planområdet i 2021. Røde figurer er fremmede arter. Grønn runding er arter av svært stor forvaltningsinteresse. Grønne romber og grø runding er henholdsvis fremmede og forvaltningsrelevante arter angitt i naturbase.no.

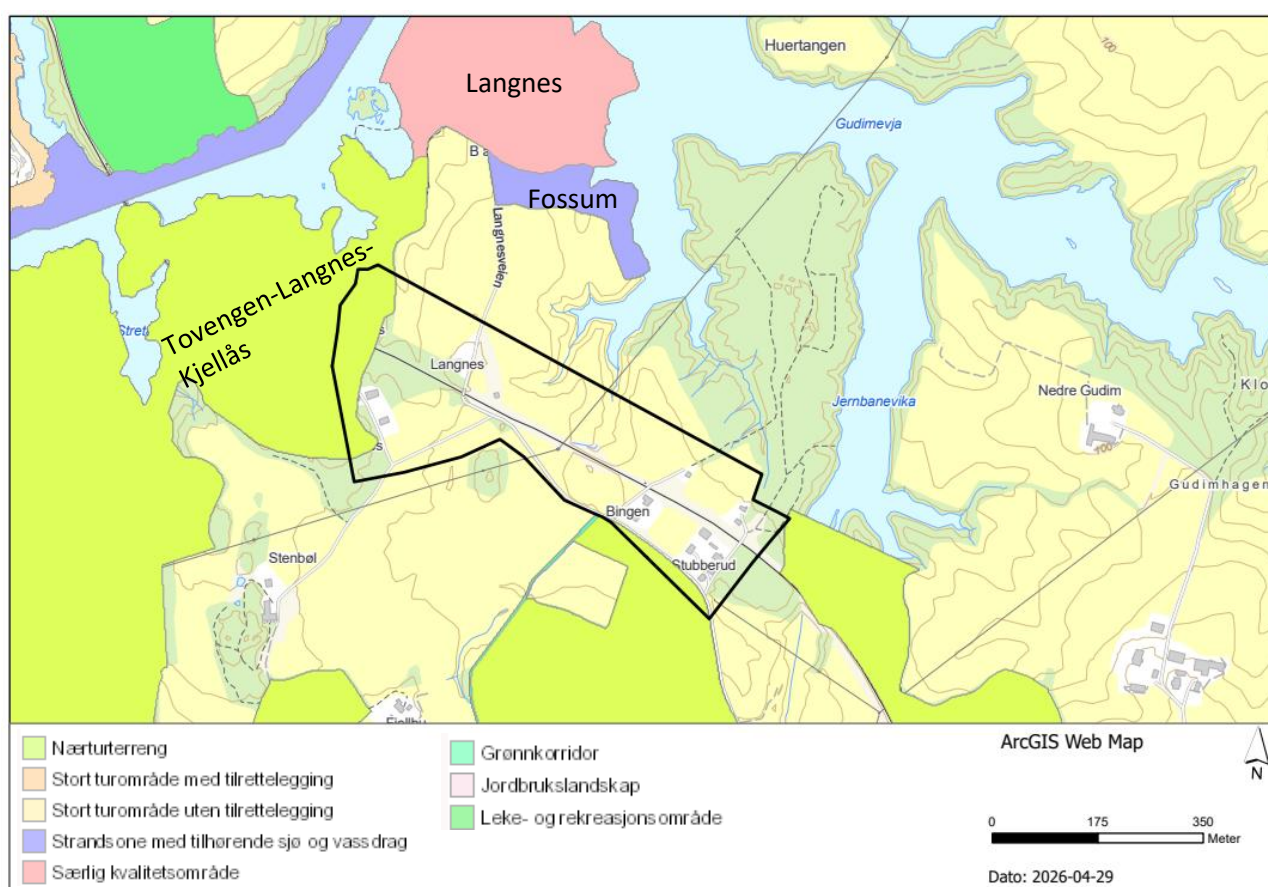


Figur 16: Registrerte arter fra artsdatabanken i 2026. Registreringene fra 2022-2023 er vist med pil. Kilde: Artsdatabanken.no

5.7 Friluftsliv og rekreasjon

Planområdet ligger inne i kommuneplanens arealdel med hensynssone H530_3 som er sone hvor det skal tas særlig hensyn til friluftsliv, og hvor det ikke skal igangsettes tiltak som kan svekke eksisterende og fremtidig tilrettelegging og bruk av områdene til friluftsliv og rekreasjon.

I kartet under vises de ulike friluftsområdene i og i nærheten av planområdet. Det mørkerøde området nord for planområdet er kategorisert som svært viktig friluftsområde i tidligere Askim kommunes kartlegging av friluftsområder. Området er mest kjent for slaget ved Langnes skanse i 1814, og har også regionale besøkende. Området er tilrettelagt med skilt og stier og har en stor bruksfrekvens. Adkomst til dette området er enten via Langnesveien som krysser jernbanen i planområdet, eller via tursti langs Glomma.



Figur 17: Kartet viser kartlagte friluftsområder i og i nærheten av varslet planområde. De mørkerøde områdene har verdi som svært viktig friluftsområde, de mellomrøde har verdi som viktig friluftsområde og de lys rosa områdene har verdi som registrert friluftsområde.

Skogsområdet nordvest i planområdet (Tovengen, Langnes, Kjellås) er registrert som et viktig friluftsområde for nærturer. Dette området henger sammen med et større skogsområde lengre sør, tilrettelagt med sti.



Figur 18: Området rundt Langnes skanse er tilrettelagt for friluftsliv og det går en blåmerket sti med klopper og bruer langs Glomma.

Det er også registrert et mindre område, Fossum, i kommunens friluftslivskartlegging. Dette er et område ned mot Glomma som i hovedsak benyttes til fiske.

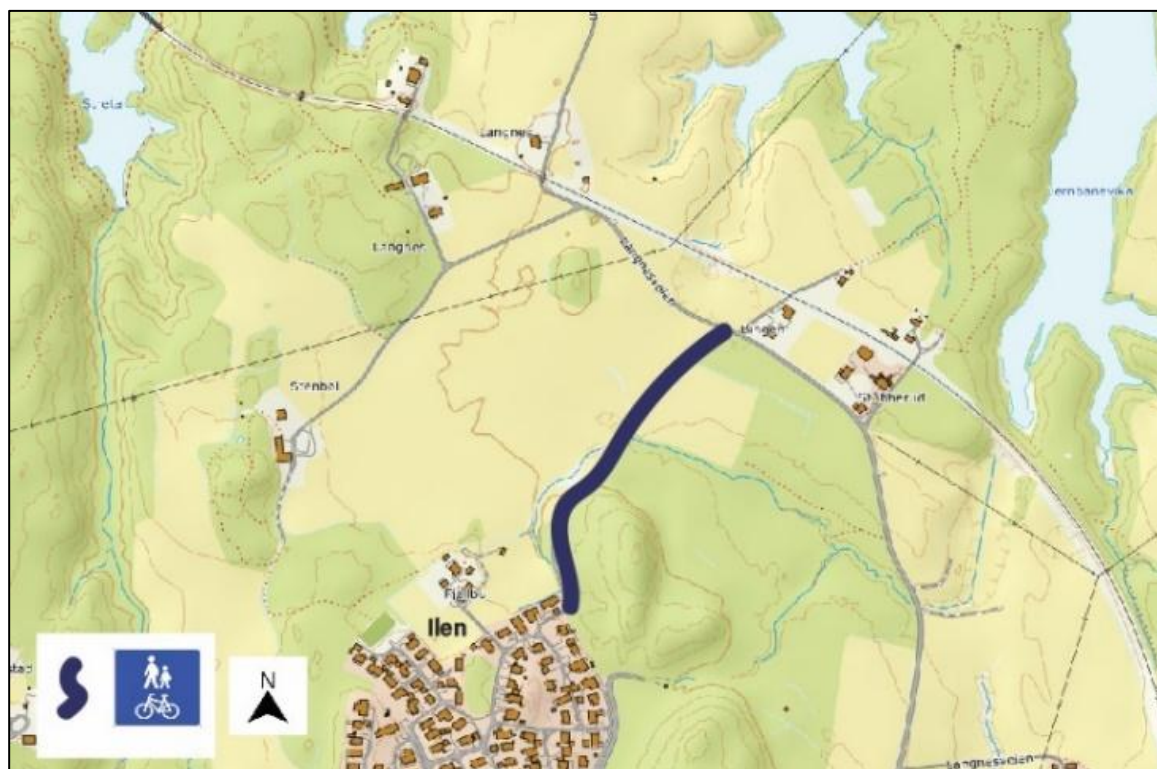


Figur 19: Kartet viser merket tursti (kilde: Ut.no)

For boligområdene sør for planområdet er brua over jernbanen i Langnesveien naturlig adkomst til friluftsområdet i nord. Gang- og sykkelveien knytter planområdet og friluftsområdene til boligområdet Ilan.



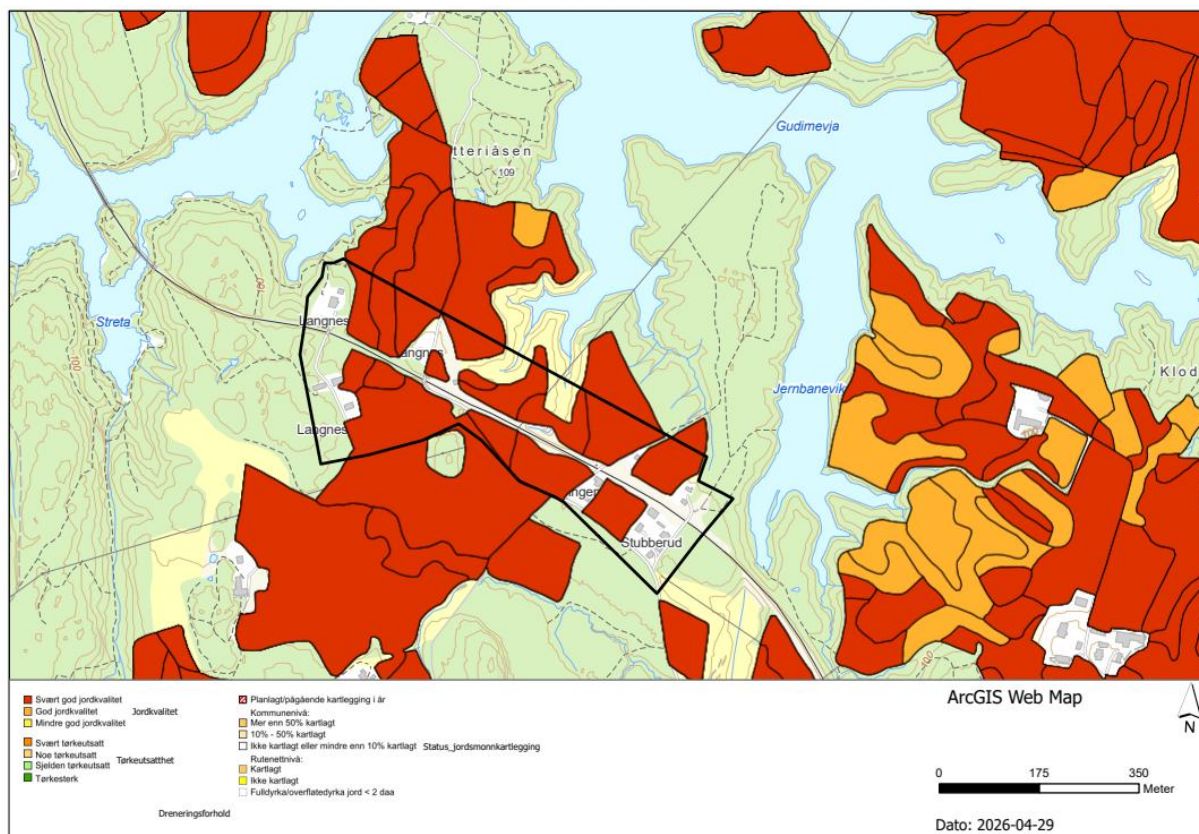
Figur 20: Bildet viser gang- og sykkelveien som går fra boligområdet ved Ilen og frem til Langnesveien. Denne gang- og sykkelveien utgjør en kobling mellom boligområdet på Ilen og friluftsområdene nord for jernbanen.



Figur 21: Kartet viser gang- og sykkelveien mellom boligområdet på Ilen og Langnesveien

5.8 Naturressurser

NIBIOs kartverktøy Kilden viser at planområdet omfatter ca. 90 dekar dyrka mark av stor verdi, samt mindre skogsarealer.



Figur 22: Utsnitt fra Kilden: Verdi av dyrka mark. Kilde: NIBIO, kilden.no

Planområdet berører sikringssone H110, nedslagsfelt drikkevann. Formålet med bestemmelsene er å redusere fare for forurensing av vannforsyningsystemene. Hensynssonen gjelder for nedslagsfeltet til Lyseren og 100-metersonen langs Glomma fra Mørkfoss til Kykkelsrud.

5.9 Sosial infrastruktur

Nærmeste barnehage er Ilen gårdsbarnehage, som ligger ca. 1,4 kilometer fra planområdet. Planområdet ligger i Rom skole skolekrets. Rom skole ligger ca. 2 kilometer fra planområdet.

5.10 Universell utforming

Det finnes ikke gang- og sykkelvei eller fortau innenfor planområdet i dag. Det er ingen busstopp i planområdet.

Det eksisterende veianlegget er ikke opparbeidet i henhold til prinsipper for universell utforming.

5.11 Barn og unges interesser

Det er ingen registrerte barnetråkk i området, men det er god tilgang til friluftsområder.

5.12 Trafikk

Langnesveien er kommunal mellom fv. 128 Osloveien og frem til overgangsbrua over jernbanen ved Langnes. Øvrige veier i området er private.

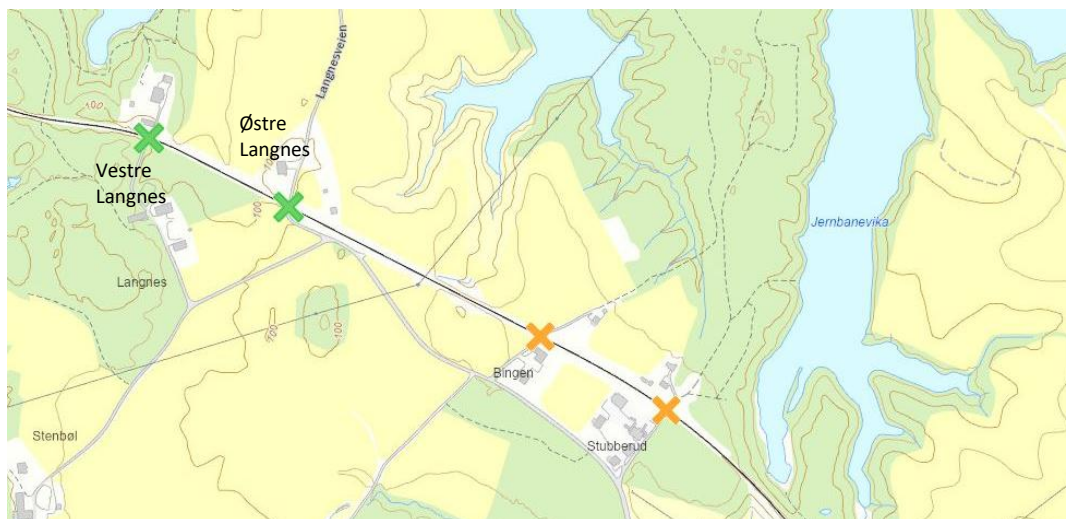
5.12.1 Jernbane

Østfoldbanen – østre linje fra Ski til Sarpsborg går gjennom planområdet med et enkeltspor. Det er i dag stor persontrafikk på strekningen Ski–Mysen, i tillegg til at banen er avlastningsbane for godstrafikken på vestre linje. I planområdet er det totalt to planoverganger og to overgangsbruer som krysser jernbanelinjen. Planovergangene er usikret.

5.12.2 Konstruksjoner

Det er to overgangsbruer over jernbanen i planområdet, se kartfigur under. Brua som er markert med grønt kryss lengst vest skal saneres, mens brua med grønt kryss i øst skal fornyes som del av planen. De to oransje kryssene representerer usikrede planoverganger som begge skal saneres.

Overgangsbru i vest er adkomst for eiendommen gbnr. 95/8. Brukonstruksjonen har begrenset restlevetid, og brua tilfredsstillende ikke krav til fri høyde over jernbanespetet. Brua som er planlagt erstattet ved Langnesveien benyttes som tilkomst for privatbiler/gående som benytter området på nordsiden av jernbanen til rekreasjon, og til fritidsbebyggelse. Brua utgjør også en forbindelse til jordbruksarealene på nordsiden av jernbanen. Det er stor usikkerhet knyttet til restlevetid på konstruksjonen, og på generell basis er det utfordrende å garantere ny tilfredsstillende levetid ved gjenbruk av gamle konstruksjoner. Det er derfor anbefalt å bygge ny bru.



Figur 23: Grønne kryss viser plasseringen av eksisterende bruer, oransje kryss viser plasseringen av eksisterende planoverganger.



Figur 24: Overgangsbrua som krysser jernbanen vest i planområdet. Denne brua planlegges revet.



Figur 25: Bildet viser brua som ligger ved Langnesveien, midt i planområdet. Det planlegges at denne erstattes med ny bru.

5.12.3 Vei

Planområdet har adkomst i sør fra fylkesvei 128 Osloveien. Fylkesvei 128 Osloveien er videre koblet til Europavei 18.

Veinettet i planområdet er både kommunalt og privat. Langnesveien er kommunal på sør-vest siden av jernbanen og privat på nord-øst siden av jernbanen. Fartsgrensen i planområdet er 50 km/t.

Trafikken i planområdet knytter seg hovedsakelig til adkomst til eiendommer og drift av skogs- og landbruksarealer.

5.12.4 Trafikksikkerhet

Ifølge Statens vegvesens veikart er det ikke registrert trafikkulykker i planområdet. Det er imidlertid to usikrede planoverganger i planområdet som utgjør en trafikksikkerhetsrisiko.



Figur 26: Bildene viser de to usikrede planovergangene i planområdet. Bingen til venstre, Stubberud til høyre.

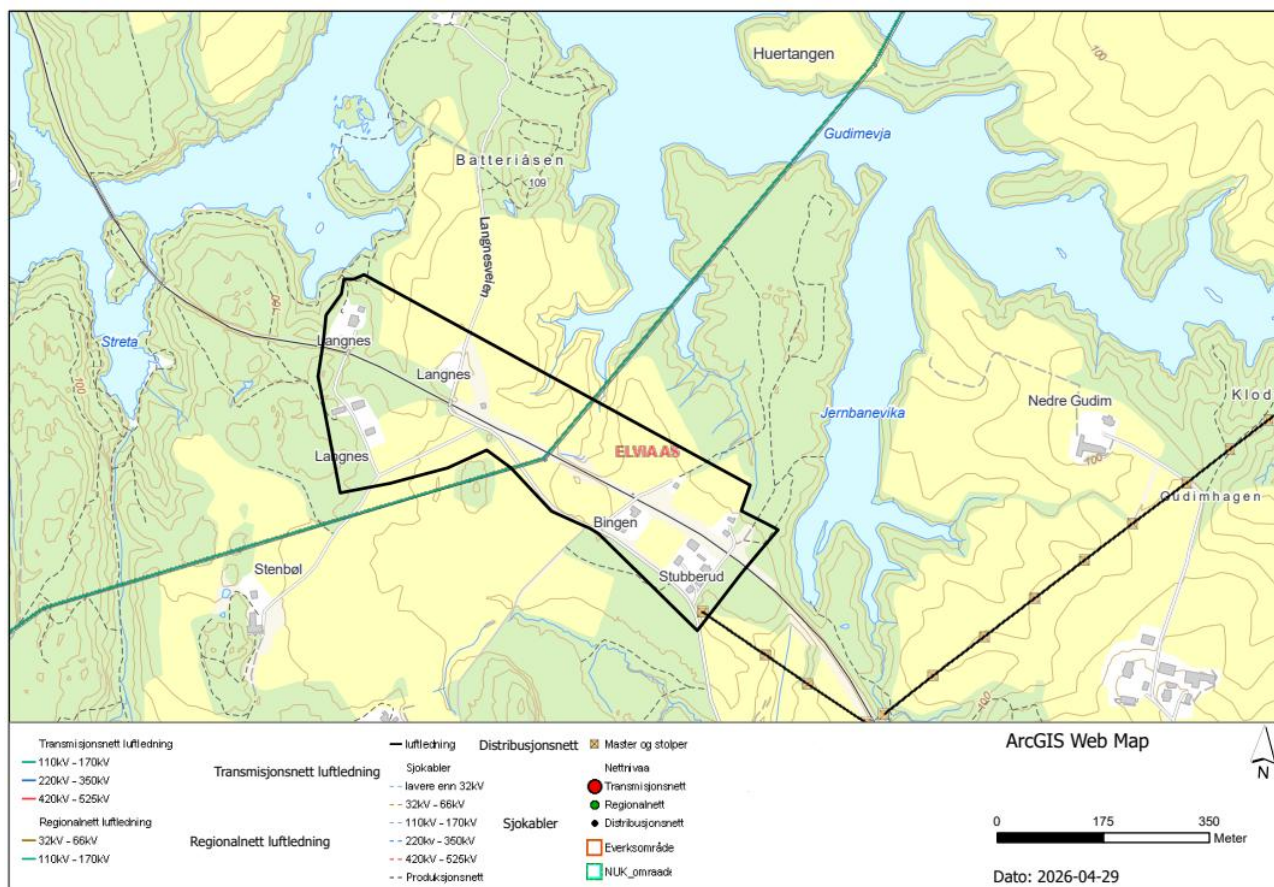
5.12.5 Sykkel og gange

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende innenfor planområdet, men det er en gang- og sykkelvei rett sør for planområdet som knytter Langnes til boligområdet Ihlen.

5.13 Teknisk infrastruktur

5.13.1 Elektro

Det er eksisterende nettstasjoner, høyspent- og lavspent kabelanlegg, og lavspent luftledning innenfor planområdet. I tillegg er det en eksisterende regionalnett-kraftledning som krysser planområdet. Denne har et byggeforbudsbelte på totalt 20 meter.

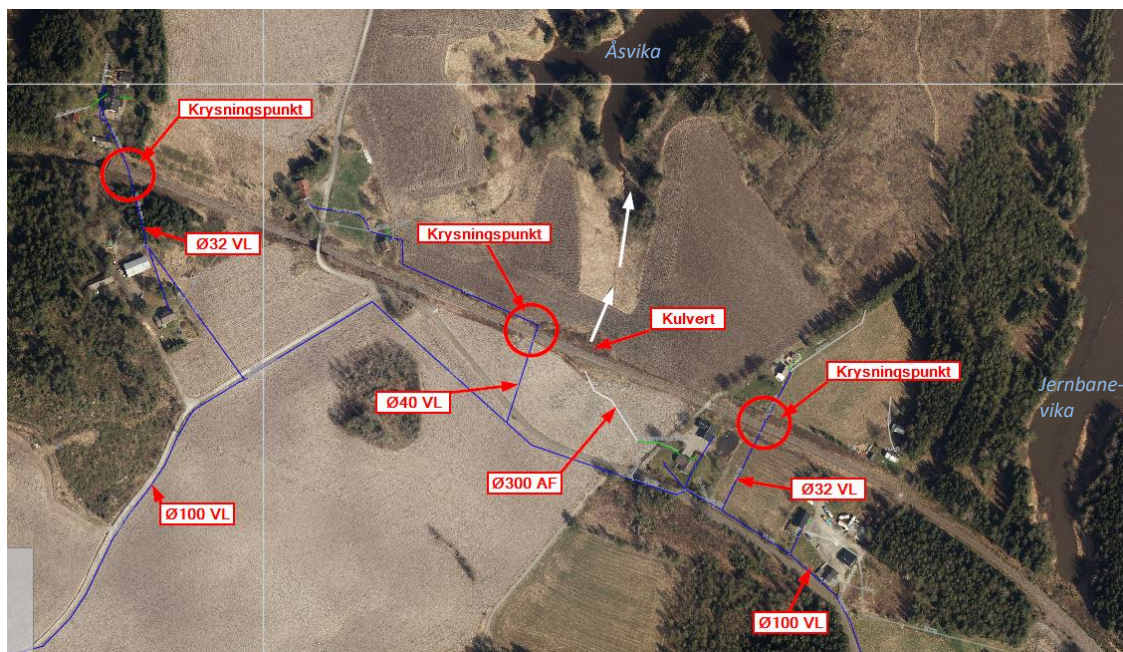


Figur 27: Øst I planområdet går det i dag distribusjonsnett (sort linje), grønn linje viser luftledning. Kilde: NVE.no

5.13.2 VA og overvann

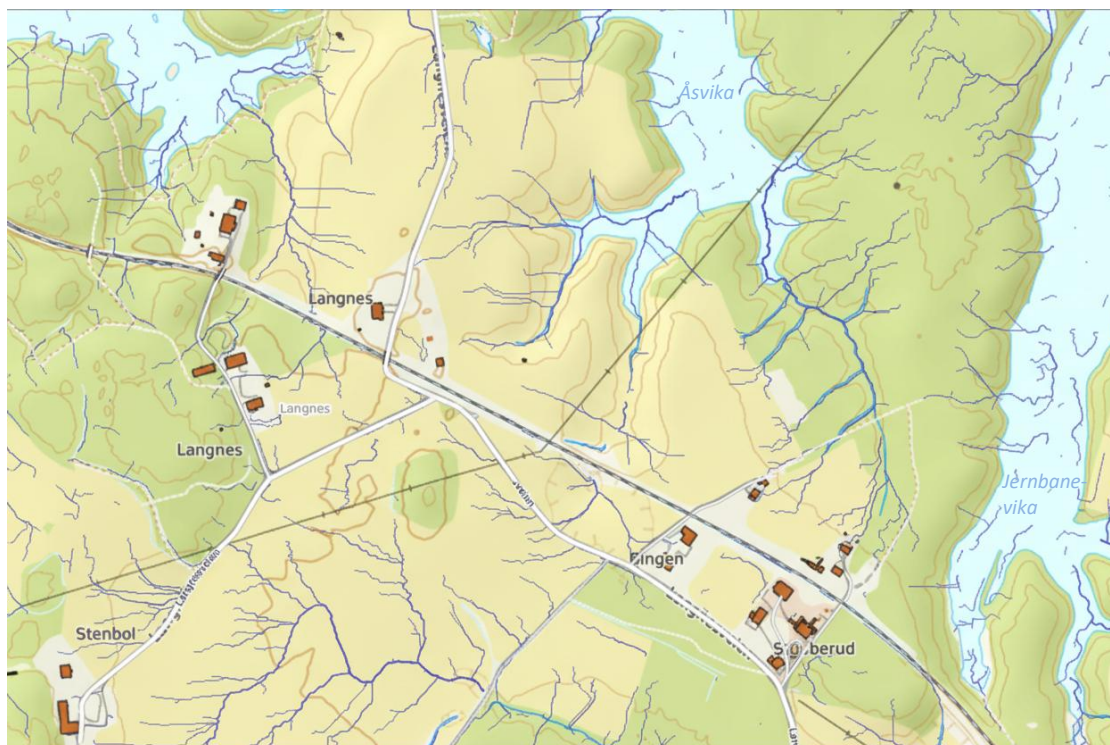
I følge kommunalt VA-kart kommer det en vannledning Ø100 (VL) fra sør-vest for planområdet, før ledningen grener seg til boligeiendommene. Dimensjoner fra hovedledning Ø100 til boligområdene er hhv. Ø32/40. Stikkledningene krysser jernbanen ved tre punkter. Det er for øvrig knyttet usikkerhet til nøyaktig plassering av disse ledningene. Se figur 28 for antatt plassering av vannledninger og krysningspunkter.

Det er i følge kommunalt VA-kart et fåtall spillvann-, overvann- og fellesavløpsledninger i området. Da ingen av disse ledningene er koblet til kommunalt nett, anses disse å være private. Det antas at boligene i området har egne avløpsanlegg eller septiktanker. Det ligger en avløpsledning (Ø300 AF) i området som ledes til en kulvert under jernbanen, som igjen ledes under deler av jordet i ravinen og til slutt ender i Glomma ved Åsvika. Se figuren under for plassering av kulvert og avløpsledning.



Figur 28: Eksisterende kommunal VA.

I følge NGUs løsmassekart består grunnforholdene av tynn hav-strandavsetning og tykk havavsetning, og er dermed uegnet til lite egnet for infiltrasjon. Det antas dermed at alt overflatevann føres til tre ulike viker tilknyttet Glomma via overflate og diverse bekker.

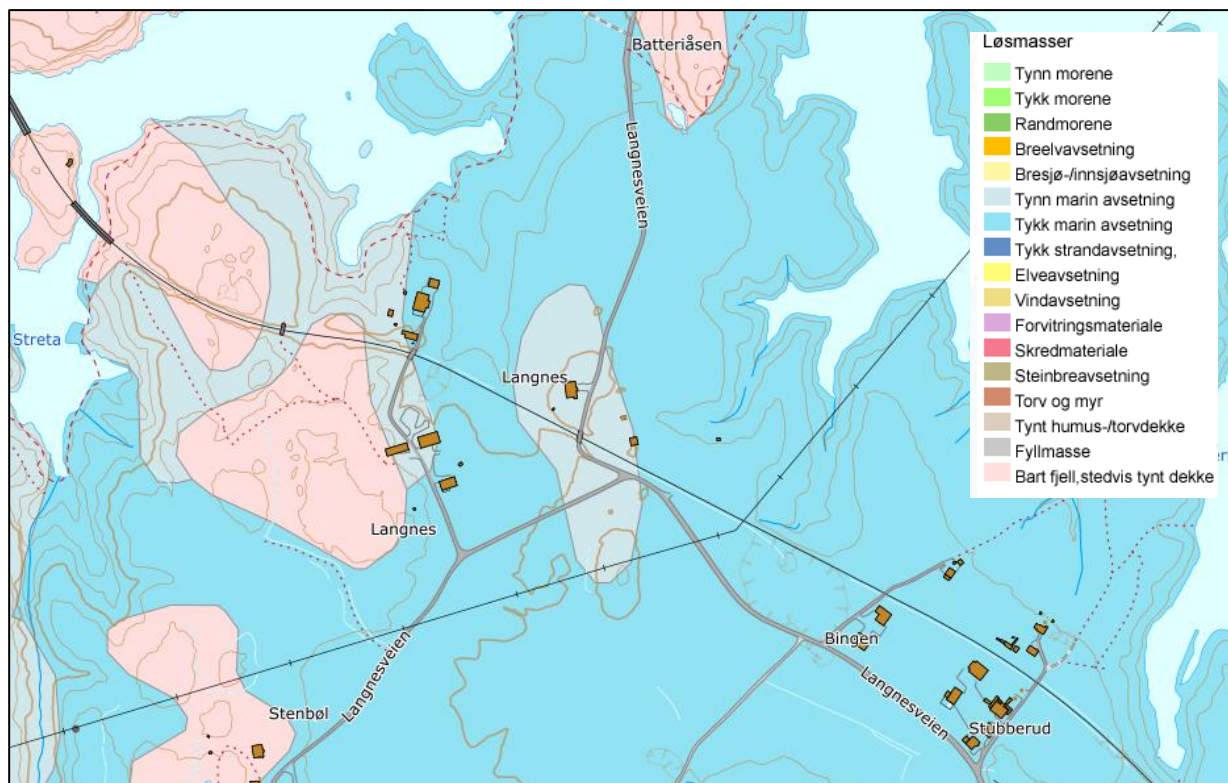


Figur 29: Illustrerte flomveier. Kilde: SCALGO Live.

5.14 Grunnforhold

Fra løsmassekartet til NGU kan man se at området er preget av hovedsakelig tykke havavsetninger. Enkelte områder har tynne havavsetninger og i vest er det synlig fjell i dagen. I henhold til NVE sitt aktsomhetskart faller området inn under «Mulighet for sammenhengende forekomster marin leire» (MML). Videre er området under marin grense. Eksisterende brukonstruksjoner er fundamentert på fjell.

Sweco gjennomførte i 2021 grunnundersøkelser i området. Undersøkelsene avdekket stedvis tykke avsetninger med leire, med påvist kvikkleire.



Figur 30: Løsmassekart fra NGU. Planlagt vei er indikert med stiplet linje. (Kilde: NGU.no)

5.15 Forurensset grunn

Som følge av mistanke om forurensning tilknyttet jernbanen ble det i august 2021 utført miljøtekniske grunnundersøkelser samtidig med geotekniske grunnundersøkelser. Den miljøtekniske grunnundersøkelsen ble gjennomført for å kunne beskrive forurensningssituasjonen langs det planlagte tiltaket. Det ble samlet inn 11 jordprøver og alle ble sendt inn til laboratoriet for analyse.

Det er ikke påvist forurensning i de undersøkte massene, og det er derfor ikke krav om tiltaksplan i dette området. Undersøkelsen viser at de undersøkte massene i området er rene. Basert på historisk kartlegging antas det at øvrige masser er rene, men dette er ikke garantert. Dersom det påtreffes masser med mistanke om forurensning under anleggsarbeidet, skal miljørådgiver kontaktes for vurdering og eventuell prøvetakning av massene. Rapport fra de miljøtekniske undersøkelsene er vedlegg til planbeskrivelsen.



Figur 31: Figuren viser borpunkter for utførte grunnundersøkelser. Borpunkter hvor det også er gjort uttak av miljøprøver er vist med røde sirkler. (Kilde: Sweco Norge AS).

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Hensikten med planen er å oppnå en sikker kryssing av jernbanen i området. Planen legger til rette for sanering av to planoverganger, og for etablering av nye adkomstveier og landbruksveier til eiendommene som blir berørt. Det planlegges at overgangsbru lengst vest skal rives permanent og at brua ved Østre Langnes skal rives og erstattes med en ny bru på samme sted. Brua vil erstatte de to planovergangene som saneres i øst og overgangsbrua i vest. Det etableres ca. 800 meter ny adkomstvei på nordsiden av den nye brua og jernbanesporet. Dette vil til sammen utgjøre en ny, trafiksikker forbindelse mellom sør- og nordsiden av jernbanesporet.



Figur 32: Plankartet med formål til veg, annen veggrunn - grøntareal, jernbane (inkl. stenging av planoverganger), hensynssone og midlertidige bygge- og anleggsområder.

Planområdets størrelse er redusert underveis i planarbeidet, og endelig planområde er på ca. 56 dekar.

Planen berører formål i kommuneplanens arealdel avsatt til landbruk-, natur- og friluftsliv (LNFR) og spredt boligbebyggelse. De regulerte arealene er gitt følgende formål: Veg (V), annen veggrunn – grøntareal (AVG), jernbane (JB), landbruk-, natur- og friluftsliv (LNFR) og spredt boligbebyggelse (LSB).

Det er avsatt hensynssone høyspenningsanlegg for eksisterende regionalnett kraftledning. Det er videre avsatt hensynssone som sikrer friskt mot Langnesveien, sør for ny bru. Stenging av planoverganger er vist med juridisk symbol «II». Utsnitt av plankartet er vist i figuren over.

Det er satt av arealer til midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er arealer som kan benyttes for gjennomføring av anlegget, til midlertidige adkomstveier og til opprasking av matjord i anleggsperioden. Midlertidige bygge- og anleggsområde er vist som bestemmelsesområde i plankartet, og med underliggende formål i tråd med kommuneplanens arealdel.

Plankartet har to vertikalnivå; på grunnen (vertikalnivå 2) og over grunnen (vertikalnivå 1). Sistnevnte gjelder bru.

6.2 Arealformål

Tabell 1: Oversikt over ulike arealformål i reguleringsplanen.

AREALFORMÅL	AREAL I DEKAR (DAA)
SAMFERDSELSANELGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	
VEG (2010)	4,7
ANNEN VEGGRUNN – GRØNTAREAL (2019)	8,9
JERNBANE (2021)	12,5
LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT	
LNFR AREAL FOR NØDVENDIGE TILTAK FOR LANDBRUK OG REINDRIFT OG GÅRDSTILKNYTTET NÆRINGSVIRKSOMHET BASERT PÅ GÅRDENS RESSURSGRUNNLAG	28,5
SPREDT BOLIGBEBYGGELSE	1,1
TOTAL	55,7
HENSYNSSONER	
FRISIKT	0,1
HØYSPENNINGSANLEGG	1
BESTEMMELSESONMRÅDER	
MIDLERTIDIG BYGGE OG ANLEGGSONMRÅDE	28,5

6.3 Beskrivelse av ny veiløsning

Den planlagte løsningen for adkomst til eiendommer på nordsiden av jernbanesporet, er en ny adkomstvei som krysser jernbanen i en ny overgangsbru, på tilnærmet samme sted som eksisterende bru. På sørsiden av jernbanen vil veien legges om for å ivareta stigningsforhold og kurvatur, som følge av at ny bru legges mer vinkelrett over sporet enn dagens bru.

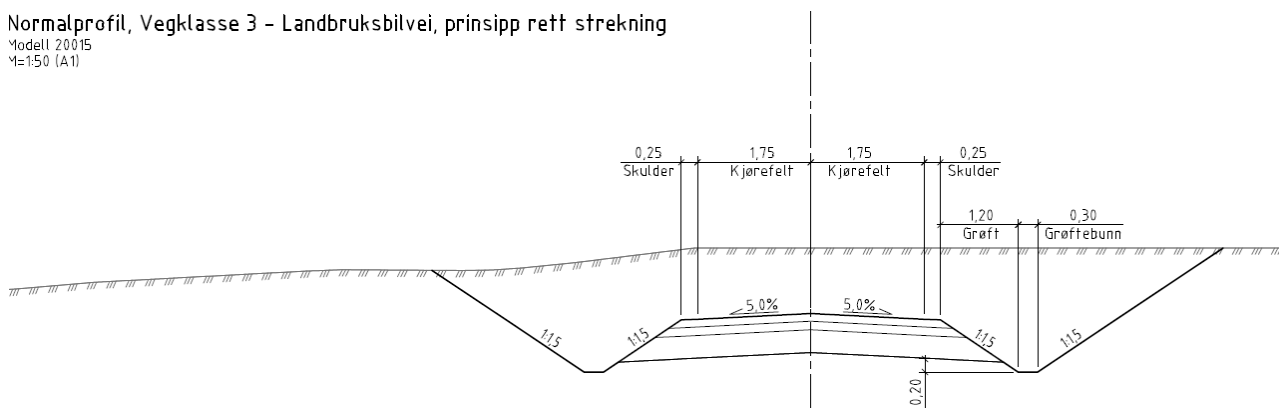
Ny adkomstvei er til sammen ca. 800 meter. Det er lagt opp til en vei med standard «Veiklasse 3 – Landbruksbilvei» i henhold til «Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse». Adkomstveien er regulert med en bredde på 4,0 meter (3,5 meter kjørefelt og 0,25 meter skulder på hver side), og med ett venteareal/passeringslomme. Myke trafikanter vil kunne bruke adkomstveien på lik linje med kjøretøyene.

Avstanden fra vei til spormidtl vil på det nærmeste være 9 meter, som er minstekrav iht. teknisk regelverk. Vest for Langnesveien er veien lagt med noe større avstand fra jernbanen som følge av grunnforhold, for å unngå setningsdannelse på sporet. Veien legges på større fyllinger i vest og i ravinene ved Åsvika, for å ta opp terrengforskjellene. Skråningsutslagene er hovedsakelig utarbeidet med en helning på 1:2, mens det i dypere raviner er avsatt arealer for helning på 1:3.

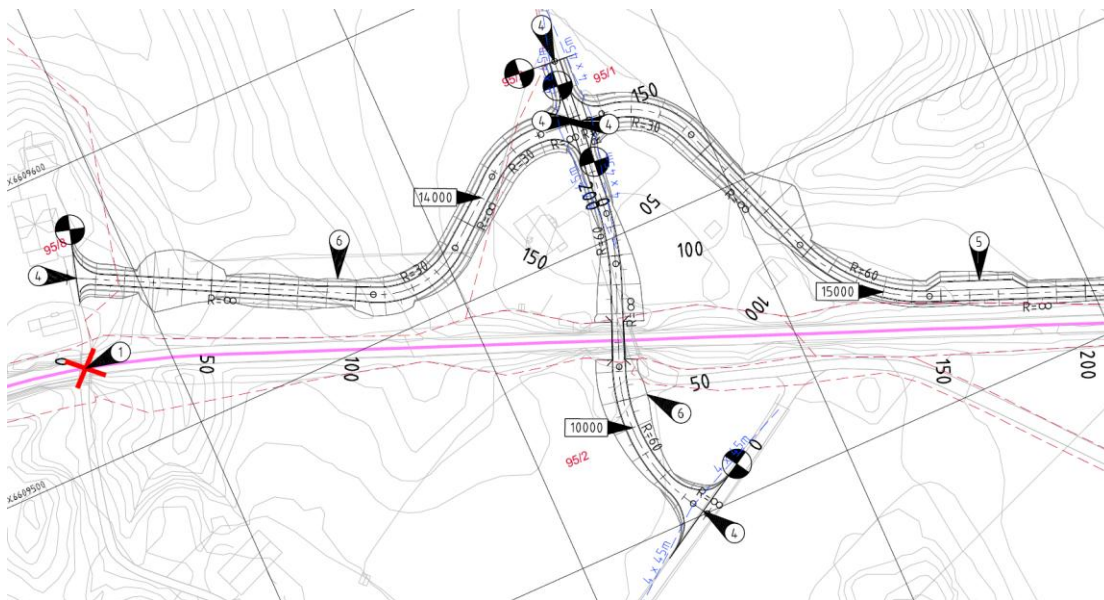
Den nye veien reguleres som privat vei, og veien anlegges som grusvei. Langs veien reguleres nødvendige arealer til grøfter og skråningsutslag. For detaljer, se tegningsheftet som er vedlegg til planen.

Normalprofil, Vegklasse 3 - Landbruksbilvei, prinsipp rett strekning

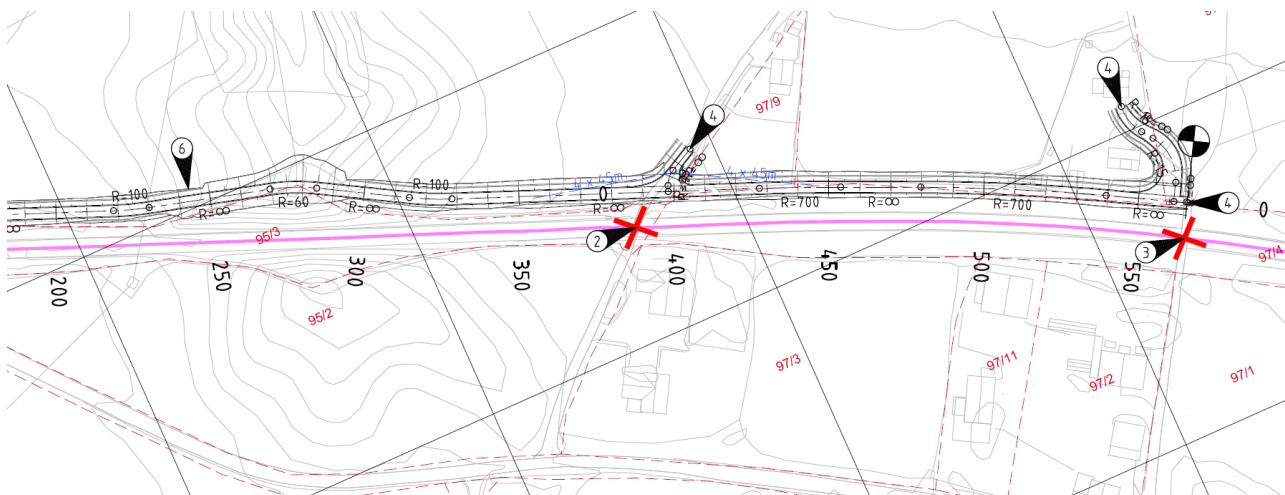
Modell 20015
M=1:50 (A1)



Figur 33: Normalprofil for landbruksbilvei klasse 3.



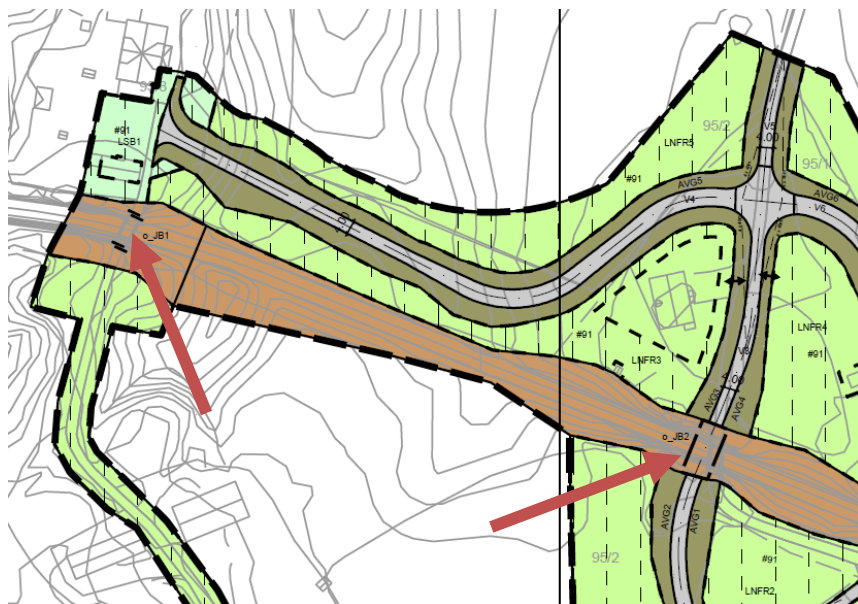
Figur 34: Planlagt veiløsning i vestre del av planområdet. Punkt 5 viser plassering av passeringslomme.



Figur 35: Planlagt veiløsning i østre del av planområdet.

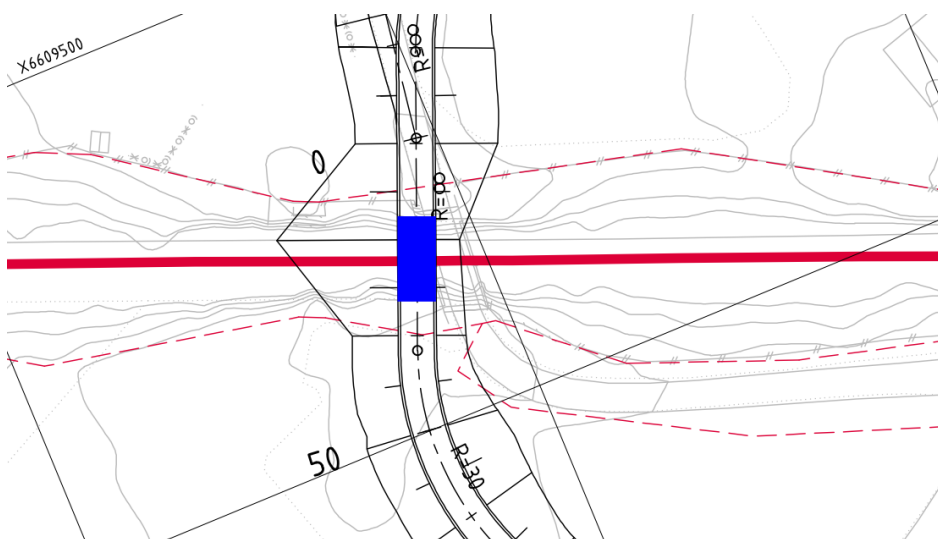
6.4 Brukonstruksjoner

Eksisterende brukonstruksjon i vest forutsettes revet i forbindelse med tiltaket, og eiendommen som benytter overgangsbrua får ny adkomst fra nytt veianlegg fra øst. Eksisterende brukonstruksjon på Langnesveien erstattes med ny overgangsbru.



Figur 36: Brukonstruksjon som forutsettes revet til venstre. Ny bru til høyre. Kilde: Sweco Norge AS.

Ny overgangsbru er planlagt i tilnærmet samme trasé som dagens konstruksjon. Dette innebærer at dagens bru må rives før ny kan oppføres. Krysningspunktet for ny bru er ideelt plassert med tanke på terrengforhold. Kort avstand til berg muliggjør direktefundamentering. I motsetning til dagens bru, vil ny bru plasseres vinkelrett over jernbanen. Dette gjør brua kortest mulig og forenkler geometrien på konstruksjonen. Konsekvensen av at veilinja tilpasses kryssingen, er at veien sør for brua vil kreve noe mer areal.



Figur 37: Ny brukonstruksjon (blå firkant) vil plasseres vinkelrett på jernbanen (rød linje). I grunnkartet i bakgrunnen sees eksisterende bru og veitrasé.

Det er skissert to aktuelle bruløsninger; limtrebru og betongbru. Brutype avklares i detaljfasen.

6.5 Midlertidig bygge- og anleggsområder

Det er i planen avsatt arealer til midlertidige bygge- og anleggsområder. Arealene kan benyttes for gjennomføring av anlegget, for midlertidige adkomstveier og opprasking av matjord. Det er avsatt minimum 9 meter på hver side av det nye veianlegget, for opparbeidelse av veien. I tillegg er det avsatt flere større riggområder i områdene som ligger nærmest plasseringen av ny bru, og ved ravinen i øst. Denne har et anleggsbelte på 20 meter for tilstrekkelig areal til stabilisering i anleggsfasen.

Det er tilrettelagt for at samtlige eksisterende krysningspunkter, og adkomst til disse, kan benyttes i anleggsperioden. Helt øst i planområdet er det også avsatt et større riggområde på nordsiden av jernbanelinja. Midlertidige bygge- og anleggsområder er vist som bestemmelsesområde i plankartet, og med underliggende arealformål i tråd med gjeldende plan. Arealene skal istandsettes etter at anlegget er ferdigstilt.

6.6 Teknisk infrastruktur

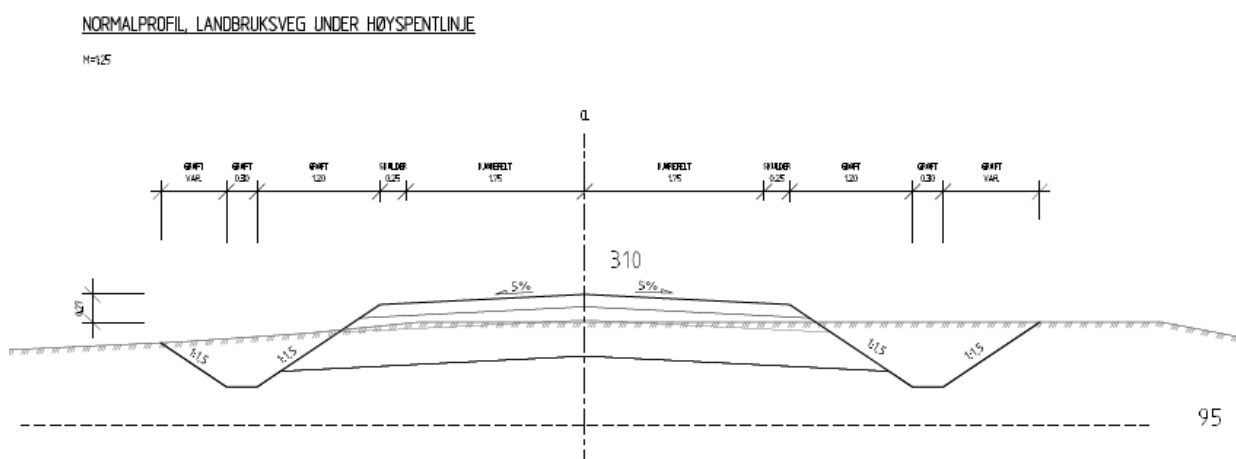
VA og overvann

Den planlagte veitraséen berører eksisterende vannledninger, som må avklares og detaljeres nærmere i detaljprosjekteringen. Det er nødvendig å gjøre ytterligere undersøkelser før detaljprosjektering, for å avklare om veianlegget kommer i konflikt med vannledninger.

Der planlagt vei ligger nært jernbanesporet, er veien gitt ensidig fall fra jernbanen, for å unngå avrenning mot jernbanen.

Elektro

Ny veitrasé går under eksisterende høyspentanlegg. Dette fører til at terrenget blir oppfylt med ca. 0,3 meter under høyspentledningen. Det har i planarbeidet vært dialog med Elvia, som har gitt tillatelse til denne oppfyllingen av terrenget.

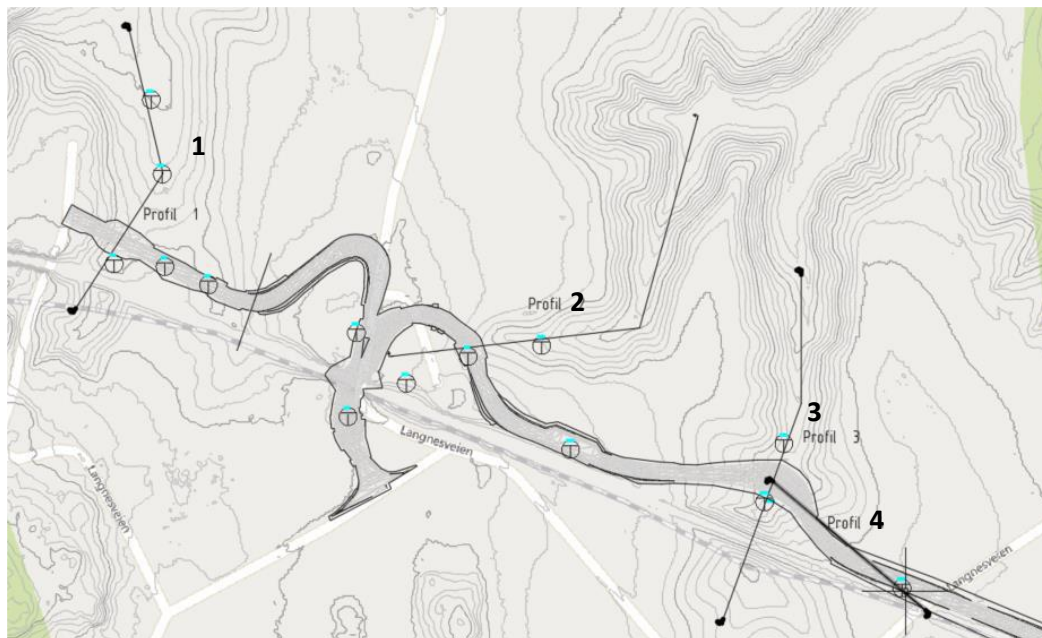


Figur 40: Normalprofil av eksisterende terreng og forslag nytt terreng med landbruksvei under høyspentlinje. Kilde: Sweco Norge AS.

6.7 Grunnforhold

Det er gjort vurdering av lokal- og områdestabilitet fra foreslåtte veifyllinger og ned de nærliggende ravedalene. Det er i tillegg blitt gjort en vurdering på setningspåvirkningen til veifyllingene på jernbanen. Det er gjennomført et utvalg av kritiske profiler, knyttet til tiltakets påvirkning, grunnforhold og

skråningshelning. Det er valgt ut 4 profiler for utredning, som alle er knyttet til ravinene som går ned til Glomma. Vurderingene er utdypet i geoteknisk vurderingsnotat, som er vedlegg til planbeskrivelsen.



Figur 41: Valgte kritiske profiler ved tiltaksområdet. Kilde: Sweco Norge AS.

Ved Profil 1 er det vurdert at tiltaket vil kunne forverre stabiliteten. Helningen er stedvis brattere enn 1:15 i ravinen. Sikkerheten er beregnet til å være tilstrekkelig.

Det er ikke gjort funn av sprøbruddsmateriale ved Profil 2 og det er følgelig ikke mulighet for områdeskred her. Det er også registrert kort avstand til berg ved ett borpunkt, som befinner seg under planlagt veifylling i profilet. Det er gjort beregninger av lokal stabilitet, som er beregnet til å være tilstrekkelig.

Ved Profil 3 er helningen i bunn av ravinene for slak til å utløse områdeskred som følge av påkjenning mot grunnen fra veifyllingen. Siden helningen i bunn av ravinene er slakere enn 1:15 er det gjort beregninger av lokal stabilitet. Det er funnet at skråningshelningen på fyllingen kan være 1:2 på sørsiden av veien, men med en slakere helning på 1:3 på nordsiden av veien, for at sikkerheten skal være tilstrekkelig.

Ved Profil 4 er det vurdert at tiltaket vil forbedre stabiliteten, i og med at det fylles inn i bunn av ravinene. Dette bekreftes fra beregning av stabiliteten i begge tilstander. Sikkerheten vurderes tilstrekkelig.

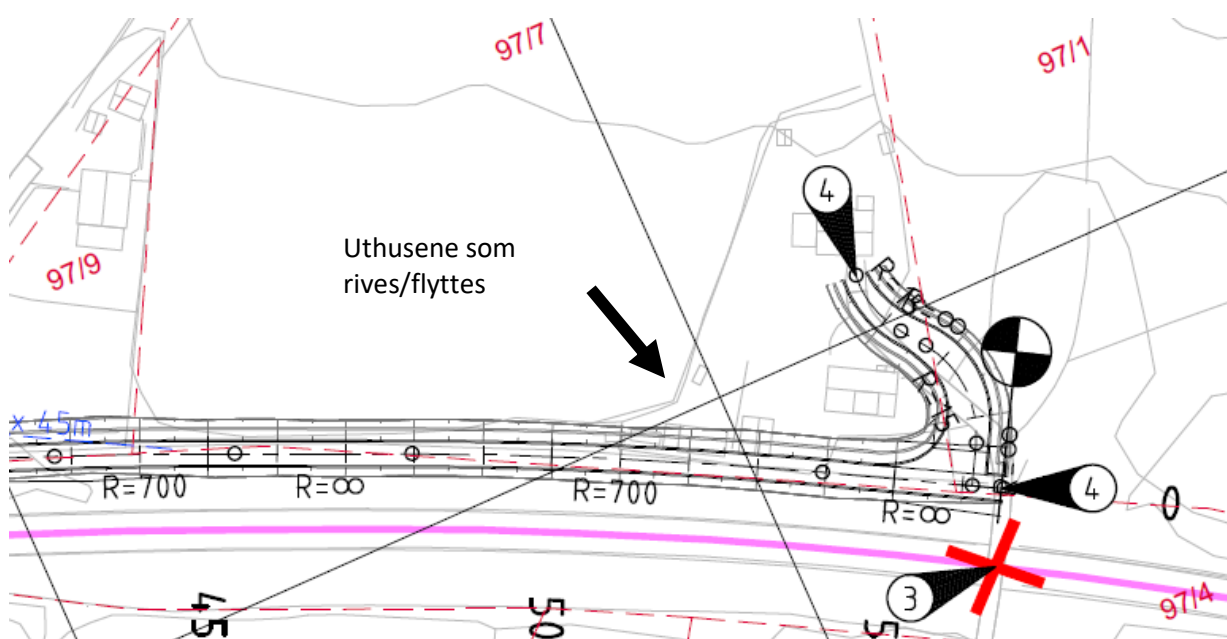
Det er vurdert at setningene på jernbanesporet er håndterbare ved pakking/baksing. Det vil være et kost-/nyttedilemma om hvorvidt det er behov for lette masser eller ikke, men dette må vurderes i detaljeringsfase.

6.8 Alternativvurderinger

I planarbeidet er det forsøkt å finne løsninger som beslaglegger minst mulig dyrka areal. Det ble innledningsvis sett på en løsning hvor veifyllingene ligger så nær jernbanen som regelverket tillater, det vil si 9 meter fra spormidte. Området har en del bløt leire, som vil kunne sette seg relativt mye ved tilleggsbelastning. Selv om stabiliteten mot jernbanen ville være tilstrekkelig, og i enkelttilfelle ble forbedret, viste det seg at setningene som oppstod på jernbanen var utenfor tillatt grense (3-5 cm). I

henhold til Teknisk Regelverk ligger vedlikeholds kravet for totalsetninger på 1 centimeter og krav for maksimum vindskevhet på 7 mm. De største veifyllingene er derfor lagt med ytterligere avstand fra sporet.

Det er vurdert alternativer for fremføring av ny vei mot øst, som ivaretar de eksisterende uthusene på gnr/bnr 97/7. Vurderingene er gjort i dialog med grunneier, med mål om å unngå oppsplitting av dyrka mark og trafikk gjennom tunet. En ny vei langs sporet er vurdert som den beste løsningen. Som følge av avstandskravet på 9 meter fra spormidtd til veikant er det nødvendig å rive, ev. flytte de fire uthusene langs jernbanen.



Figur 42: Oversiktskart over eiendom 97/7, med pil mot uthus som må fjernes som følge av tiltaket. (kilde: Norgeskart.no)



Figur 43: Fotografi av uthus som må rives/flyttes som følge av tiltaket. Foto: Sweco.

6.9 Miljøoppfølgingsplan (MOP)

Som del av planarbeidet er det utarbeidet en miljøoppfølgingsplan (MOP) som fastsetter miljømål, beskriver roller og ansvar, vurderer miljørisiko, tiltak og oppfølging av miljømålene.

Det er som følge av miljørisikovurderingen for bygge- og anleggsfasen avdekket risiko for trafikkssikkerhet og landbruk som kan kreve forebyggende og avbøtende tiltak. I tillegg er det avdekket risiko for blant annet naturmiljø, fremmede arter, kulturminner, støy, støv, utslipp til vann avfallhåndtering, lysforurensning og energibruk der det bør gjennomføres forebyggende og avbøtende tiltak. Under følger en kort oppsummering av antatt miljørisiko i bygge- og anleggsfasen av prosjektet.

Fargekodene angir en vurderingsskala for risiko og kan tolkes slik:

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

Konsekvens → Sannsynlighet ↓	UFARLIG (1)	EN VISS FARE (2)	KRITISK (3)	FARLIG (4)	KATASTR- OFALT (5)
MEGET SANNSYNLIG (4)		Forurensning av jord Landbruk			
SANNSYNLIG (3)		Fremmede arter Støy Støv/luft Forurensning av vann Lysforurensning Energi Avfallshåndtering			
MINDRE SANNSYNLIG (2)		Vibrasjoner og rystelser	Naturmiljø Kulturminner	Trafikkssikkerhet	
LITE SANNSYNLIG (1)					

Figur 44: Oppsummering av antatt miljørisiko i bygge- og anleggsfasen. Kilde: Sweco Norge AS.

Som del av MOP følger et miljøoppfølgings skjema 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.

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

6.10 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 overordnede formålet med ROS-analysen er å forebygge risiko for samfunnsverdiene liv og helse, trygghet (stabilitet) og eiendom (materielle verdier). ROS-analysen fokuserer på mulige uforutsette hendelser som har samfunnsmessige eller sikkerhetsmessige konsekvenser for allmennheten.

Det er identifisert én uønsket hendelse i området; blokkert atkomst.

Hendelsen er relatert til at antallet atkomster over jernbanen reduseres fra fire til én. Det vil derfor være bare én atkomst til boliger og hytter på nordsiden av jernbanen, via ny overgangsbru. Ved en ev. stenging av bru, vil boliger og hytter på nordsiden av jernbanelinja bli uten adkomst i en kortere periode.

Risikoen ved stengt atkomst til boligene nord for jernbanesporet kan ikke fjernes helt, men risikoen knyttet til konsekvensen av dette kan fjernes ved at en innarbeider tiltak for krisesituasjoner som i dette og tilsvarende områder i kommunens overordnede ROS-analyse, som sikrer beredskap/tilkomst i nødssituasjoner.

For å sikre lokal stabilitet og unngå setningsskader er det behov for å tilpasse enkelte skråninger på veifyllingene. Det foreslås at det settes en bestemmelse som sier at intensjonene i geoteknisk notat følges, for å ivareta lokal stabilitet. Høyspentanlegg må hensyntas i anleggsgjennomføringen. Det anbefales at dette følges opp i miljøoppfølgingsplan.

I sum viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet er egnet for foreslått tiltak. Ingen av de forhold som er avdekket i analysen er av slik karakter at de medfører så stor risiko at de skulle tilsi at tiltaket ikke bør gjennomføres.

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 adkomstveien vil berøre arealer avsatt til LNF-områder. Planen viderefører formål i gjeldende planer for bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområde.

7.2 Stedets karakter

Planen vil tilrettelegge for sikker ferdsel for grunneiere på nordsiden av Østfoldbanen. Planens innvirkning på stedets karakter begrenser seg til lokale forhold. Den nye adkomstveien vil berøre dyrket mark, men inngrepet gir sikkerhet til flere boligareal, og vil medføre en vesentlig trafiksikkerhetsmessig forbedring i området.

7.3 Terrengtilpasning

Ved plassering av veilinja har det vært fokus på å plassere denne så nær avstandskravet til jernbanesporet som mulig for å ivareta kulturlandskapet i størst mulig grad. Tiltaket fører til fylling i vest og i eksisterende ravine, parallelt med eksisterende jernbanefylling. Grunnforholdene påvirker hvor nært sporet fyllingene kan legges, og hvilke størrelser de kan ha uten å gi setninger på jernbanesporet. For disse to områdene har det vært nødvendig å legge veien lengre unna jernbanen for å unngå setninger på sporet. Ved bruk av lette masser kan det være mulig å forskyve fyllingene nærmere sporet.

7.4 Kulturminner

Planforslaget har ingen kjent påvirkning på fredete kulturminner.

Tiltaket berører forterrenget til Langnes skanse, hvor en stor del av kampene foregikk under slaget i 1814. Dagens terreng gir et godt leselig bilde av hendelsesforløpet, og det har i planarbeidet vært fokus på å bevare denne lesbarheten, etter ønske fra og i dialog med fylkeskommunen. Av hensyn til landskapstilpasning og jordvern er veiene lagt nært jernbanen der det er mulig. Veiene følger i stor grad terrenget, men er lagt på fyllinger der det er nødvendig med hensyn til større høydeforskjeller. Veifyllingene er tilpasset terrenget.

7.5 Dyrka mark

Tiltaket vil medføre tap av dyrka mark. Veitiltaket følger i hovedsak randsonen mellom dyrka mark og eksisterende jernbanestrekning. Dette for å begrense unødvendig beslag av dyrka mark, samt oppsplitting av jordbruksarealer.

Planen berører arealer med dyrka mark som vil bli permanent og midlertidig beslaglagt. Det er estimert et beslag på omtrent 22,5 daa fulldyrka mark, hvorav 14,5 daa er midlertidig beslag og 8 daa er permanent beslag.

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 er knyttet bestemmelser til håndtering av matjord.



Figur 45: Illustrasjon av midlertidig (mørk grønn) og permanent (rustrød) beslag av dyrka mark. Kilde: Sweco Norge AS.

7.6 Naturmiljø

Vurdering iht. naturmangfoldloven

Alle tiltak som berører natur skal vurderes etter naturmangfoldloven (nml) §§ 8-12, jfr. nml § 7. Se for øvrig fagrapport naturmangfold som er vedlegg til planen.

Om § 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 samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Det ligger en rekke registreringer i Naturbase og Artskart innenfor planområdet, og flere av disse er foretatt av anerkjente botanikere. Området er befart av naturforvalter i forbindelse med planarbeidet, og kunnskapsgrunnlaget anses derfor å være tilstrekkelig.

Om § 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.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende til å vurdere potensielle virkninger.

Om § 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.

Området er i dag i all hovedsak dominert av jordbruk, jernbane og veier. Den samlede belastningen på økosystemet er derfor stor, og påvirkningen som følge av reguleringsplanen er svært begrenset i forhold til de belastningene som er i området i dag. Den samlede belastningen anses ikke å øke vesentlig.

Om § 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.

og § 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.

Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan for anleggsarbeidet, som beskriver tiltak for å hindre eller redusere miljøbelastningen av utbyggingen. Denne skal holdes oppdatert gjennom prosjektet. Tiltakshaver skal benytte og bekoste de tiltakene som det stilles krav om for å begrense skaden.

Følgende tiltak anbefales:

- tiltak for å hindre spredning av fremmede arter.
- befaring for å hindre eventuell skade på hekkende vipe i kulturlandskapet anbefales dersom tiltaket skal gjennomføres i hekkesesongen.
- Generelt bør felling av trær i hekkesesong for fugl unngås.
- Merke av området der vaniljerot og nyresildre vokser for å unngå at det lagres masser eller utstyr i dette området.

7.7 Teknisk infrastruktur

VA og overvann

Det er nødvendig å gjøre ytterligere undersøkelser før detaljprosjektering, for å avklare om veianlegget kommer i konflikt med kommunale eller private vann- og avløpsanlegg. Dette er sikret gjennom bestemmelsene.

Elektro

Veitiltaket vil krysse under eksisterende høyspenttrasé. I anleggsfasen må hensynet til eksisterende nettanlegg ivaretas i samarbeid med netteier. Kontaktledning tilknyttet jernbanen ivaretas under bygging av ny bru.

7.8 Grunnforhold

Det er vurdert at det foreslåtte tiltaket har tilstrekkelig områdestabilitet. Den lokale stabiliteten er tilstrekkelig ved alle de største veifyllingene, dersom de gis riktig skråningshelning. Lokal stabilitet må ivaretas for hele tiltaksområdet, og skal vurderes i detaljprosjekteringen. Det må også vurderes behov for lette veifyllinger som forhindrer uønsket setningsdannelse på jernbanen. Det er knyttet bestemmelser til dette.

7.9 Friluftsliv og rekreasjon

Planen innebærer stenging av tre eksisterende krysningspunkter over jernbanen, noe som kan påvirke adkomsten til friluftsområdene. Samtidig legger planen til rette for sikker kryssing av jernbanen, som bedrer trafiksikkerheten og gir en mer sikker tilgang til frilufts- og rekreasjonsområder.

Planen berører i vest et område kartlagt som viktig friluftsområde (*Tovengen-Langnes-Kjellås*). Det er gitt bestemmelser om at dersom stier berøres av arbeidet, skal disse merkes med alternativ rute.

7.10 Universell utforming

Det er vurdert at trafikkmengden over ny bru og på den nye adkomstveien tilsier at blandet trafikk er akseptabelt. Myke trafikanter vil kunne bruke veianlegget på lik linje med kjøretøyene.

7.11 Arealbeslag og grunnnerv

Planen gir hjemmel til arealbeslag, både midlertidig og permanent. Berørte områder er i hovedsak dyrka mark, hagearealer og sidearealer til jernbanen. Fire uthus på gnr./bnr. 97/7 vil måtte rives eller flyttes som følge av tiltaket. Utearealene til hovedhuset på Østre Langnes vil berøres av veitiltaket, og den nye adkomstveien mot vest vil medføre at hovedhuset omkranses av samferdselsinfrastruktur. Følgende eiendommer (gnr./bnr.) blir direkte berørt av planen:

Tabell 2: Eiendommer som er berørt av planen.

Gnr./bnr.	Privat/ Offentlig	Gnr./bnr.	Privat/ Offentlig
95/1	Privat	97/2	Privat
95/2	Privat	97/3	Privat
95/3	Offentlig	97/4	Offentlig
95/8	Privat	97/7	Privat
97/1	Privat	97/9	Privat

Den nye veien er regulert som privat vei, og det vil være naturlig å opprette et veilag som ivaretar drift og vedlikehold etter at veien er anlagt av Bane NOR.

7.12 Støy og luftkvalitet

Planforslaget vil ikke medføre vesentlig økning av støy i området. Miljødirektoratets veileder til støyretningslinjen (T-1442/2021) utdypet 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 under anleggsfasen er innarbeidet i planbestemmelsene.

Planforslaget vil ikke medføre vesentlig økning i luftforurensning i området. I bygge- og anleggsperioden kan det oppstå økning i luftforurensningen, og hensyn til luftkvalitet er innarbeidet i planbestemmelsene.

7.13 Avveining av virkninger

Tiltaket vil bidra til økt sikkerhet, men også gi lengre avstander for de som benytter planovergangene i dag. Barriereeffekten av jernbanen kan oppleves som større, sammenlignet med eksisterende situasjon. Den økte avstanden er likevel vurdert som akseptabel. Løsningen vil medføre både permanente og midlertidige inngrep, og beslag av jordbruks- og skogarealer.

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

8 Vedlegg

1. Plankart, datert 08.06.2026
2. Planbestemmelser, datert 08.06.2026
3. Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 08.06.2026
4. Innkomne innspill til varsel om oppstart
5. Sammendrag og kommentarer til innspill ved varsel om oppstart
6. Tegningshefte, datert 22.05.2026
7. Geoteknisk vurderingsnotat (MIP-00-Q-04116), datert 19.04.2024
8. Geoteknisk datarapport (MIP-00-A-08759), datert 23.11.2021
9. Skisseprosjekt bru (MIP-00-A-08758), datert 17.12.2025
10. Miljøoppfølgingsplan (MIP-00-Q-04117), datert 29.05.2026
11. Orienterende miljøteknisk grunnundersøkelse (MIP-00-A-08761), datert 23.09.2021
12. Fagrapport naturmangfold (MIP-00-A-08760), datert 11.02.2026
13. Arkeologisk registreringsrapport (Viken fylkeskommune), datert april 2022