

PLANBESKRIVELSE REGULERINGSPLAN FOR «MAGNORMOEN KONTROLLSTASJONER»

Arealplan-ID: 202501

Saksnummer: 2025 / 1



Dato: 08.06.2026

Innhold

<i>Arealplan-ID: 202501</i>	1
<i>Saksnummer: 2025 / 1</i>	1
<i>Bakgrunn</i>	3
Hensikt med planen	3
Presentasjon av forslagsstiller og tiltakshaver	3
Evt. politiske vedtak som ligger til grunn for oppstart av planarbeidet	3
Vurdering av konsekvensutredning	3
<i>Planstatus</i>	4
Kommuneplan	4
Detaljregulering	5
Regionale føringer	7
Nasjonale føringer	7
<i>Planområdet</i>	9
Beliggenhet	9
Arealbruk og tilstøtende arealbruk	10
Samferdsel	11
Landskap, natur- og miljøforhold	12
Kulturminner og kulturmiljø	17
Teknisk infrastruktur	17
Grunnforhold	17
<i>Planforslaget</i>	18
Reguleringsformål	18
Plangrepet	20
Eiendomsforhold	22
Avgrensing av planområdet	24
Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting?	24
Samferdsel	24
Universell utforming	26
Friluftsinnteresser	26
Naturmangfold	26
Miljøambisjon	27
Arkitektur	27
Teknisk infrastruktur	28
<i>Konsekvenser av planforslaget</i>	30
Konsekvenser ifht. overordnede planer og mål	30
Konsekvenser for stedets karakter, landskap, arkitektur	30
Konsekvenser for lokalklima og klimatilpasning	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø	30
Konsekvenser for naturmiljø	30
Konsekvenser for trafikkforhold	34
Konsekvenser for teknisk infrastruktur	34
Konsekvenser for folkehelse	35
Konsekvenser for barn og unge	35
Konsekvenser for eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere	36
Risiko og sårbarhetsanalyse	36
<i>Medvirkning i planprosessen</i>	36

Bakgrunn

Hensikt med planen

Magnormoen er den nest største grenseovergangen for tunge kjøretøy over grensen mellom Norge og Sverige. Planarbeidet skal tilrettelegge for et eget kontrollområde for Statens Vegvesen (SVV) Magnormoen slik at kjøretøy kan stoppes så tidlig som mulig før de kommer inn i Norge. Dagens forhold er ikke tilfredsstillende, og det er derfor behov for større plass og oppgradering. Dette inkluderer større utearealer for å håndtere tyngre kjøretøy, bedre hall til tekniske kontroller, bedre vekt og bedre kontorfasiliteter.

Planarbeidet utløses av SVV sitt behov, men planen regulerer hele kontrollområdet, da gjeldende plan for den eksisterende kontrollstasjonen er gammel og utdatert.

Foreløpig forslag til avgrensning av planområde tar med seg hovedteigene 61/420 og 61/419 og deler av 74/35 (riksvei 2). Arealet er 58,4 dekar stort.

Presentasjon av forslagsstiller og fagkyndig

Forslagsstiller: Statsbygg

Fagkyndig: Add arkitekter AS

Evt. politiske vedtak som ligger til grunn for oppstart av planarbeidet

Utvalg for plan og samfunn i Eidskog kommune har i møte den 18.8.2015, basert på innsendt planinitiativ, fattet vedtak om å anbefale at Statsbygg går videre med å regulere for Magnormoen kontrollstasjon.

Vurdering av konsekvensutredning

Forslagsstiller har vurdert planforslaget opp mot bestemmelsene i forskrift om konsekvensutredninger. Tiltaket omfattes ikke direkte av forskriftens vedlegg I, og vurderes heller ikke å falle inn under tiltak som utløser krav om konsekvensutredning etter vedlegg II og § 8.

Det ble imidlertid identifisert usikkerhet knyttet til mulige virkninger for naturmiljø, jf. vurderingskriteriene i § 10. For å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og en forsvarlig behandling av planforslaget er temaet naturmiljø derfor utredet etter anerkjent KU-metodikk, selv om planforslaget ikke er vurdert å være konsekvensutredningspliktig etter forskriften.

Planprosessen

Planinitiativ ble sendt til kommunen for vurdering 09.06.2025. Det ble gjennomført et oppstartsmøte 11.06.2025, og videre anbefalt av Eidskog kommune v/ utvalg for plan og samfunn den 18.08.2025. Det ble varslet oppstart 19. og 20.09.2025 med høringsfrist 13.10.2025.

Medvirkning

Planinitiativet ble kunngjort i Glåmdalen og Mitteidskog.no den 20.09.2025. Naboer og berørte parter ble varslet via Altinn den 19.09.2025. Det ble gitt en frist for innspill til planarbeidet til 13.10.2025. Det har kommet inn 8 innspill til planarbeidet.

Planarbeidet støtter seg på brukermedvirkning med Statens Vegvesen og Tolletaten. De har kommet med innspill til prosjektgruppen underveis. I tillegg til dialog med kommunale myndigheter og eventuelle grunneiere, har vi hatt to dialogmøter med Statens Vegvesen (veimyndighet), dette knyttet til avkjøring og trafikkforhold på tiliggende Riksvei 2. Det har også blitt gjennomført to dialogmøter med Statsforvalter ifm med utredning av naturverdier.

Videre vil planarbeidet forholde seg til lovpålagte krav til medvirkning i Plan- og bygningsloven.

Planstatus

Kommuneplan

Kommuneplan (arealdelen) 2025-2033

Vedtatt 25.09.2025

Området er i dagens kommuneplan avsatt til bebyggelse og anlegg – kombinerte formål.

Formålet er en kombinasjon av næring og offentlig/privat tjenesteyting.

For næring gjelder bestemmelser som gitt under dette formålet. For offentlig/privat tjenesteyting åpnes det kun for offentlig kontrollvirksomhet med tilhørende anlegg.

Kryssløsning, eller atkomst, fra rv. 2 skal avklares før reguleringsplan eller tillatelse for ramme/igangsetting kan gjøres.

Gjennom regulering kan kombinasjonen oppheves, frafalle eller styres til ulike områder innenfor området.

Retningslinjer:

Offentlig kontrollvirksomhet er knyttet til oppgaver utført av Statens vegvesen, politi, toll eller knyttet til helseberedskap mv.

Områder langs rv. 2 er trafikkert belastet og ved regulering her må avklaring med Statens vegvesen gjøres tidlig siden trafikale løsninger er et aktuelt punkt i utbyggingsrekkefølge og utbyggingsavtale. Virksomheter som skaper mye publikumsrettet trafikk, kan ikke forventes tillatt i en reguleringsplan.

Prioritert utbyggingsrekkefølge på Magnormoen knyttet til infrastruktur er Magnormoen næringsområde (regulert), Grensen næringspark, Grensevegen og Spinnerivegen.

Vedtatt kommuneplan opphever tidligere kommuneplan og kommunedelplan fra 2004.



Figur 1: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2025-2033

Detaljregulering

Detaljregulering RV 2 Magnormoen – Riksgrensen, planid 3416_25
Vedtatt 08.06.1993

Deler av området er regulert i detaljregulering «Rv 2 Magnormoen – Riksgrensen» (planid 3416_25). Det eksisterende kontrollområdet er avsatt til toll, kontrollplass og kjøreveg. Området rundt kontrollstasjonen (FS1 + FS5) er avsatt til arealformålet forretning/service, hvor det etter bestemmelsene tillates en områdeutnyttelse på 50% BRA av tomtens nettoareal. Planen avviker fra utbygging og foreslås opphevet og erstattet der den omfattes av vedtak av nytt planforslag.



Figur 2: Detaljregulering RV2 Magnormoen-Riksgrensen, vedtatt 08.06.1993

Detaljregulering RV.2 Morokulien–Magnormoen, planID: 3416_201502
Vedtatt 19.04.2016

Planen åpner for etablering gang- og sykkelveg, oppgradering av eksisterende bussholdeplass ved Furumoen, og kontrollplass og avkjøringsfelt til eksisterende kontrollstasjon. Planen tar med seg tilleggsarealer på hver side av riksvei, bl.a for en mulighet for tilpasning av kryss og innkjøring. Plangrensen løper langs eiendomsgrenser for dagens kontrollstasjon for toll. Planen foreslås erstattet der nytt planforslag for kontrollstasjon på Magnormoen overlapper.



Figur 3: Detaljregulering RV2 Magnormoen-Riksgrensen, vedtatt 19.04.2016.

Regionale føringer

Regional plan for klima, energi og miljø (2023)

Eidskog kommune må forholde seg til Innlandet fylkeskommunes regionale plan for klima, energi og miljø, som innebærer felles ansvar for å løfte kompetansen og håndtere utfordringer innen disse områdene.

Regional arealstrategi for næring og energi

Det er utarbeidet et planprogram for en regional arealstrategi for næring og energi i Kongsvingerregionen (som inkluderer Eidskog) for perioden 2026-2050. Denne strategien tar sikte på å avstemme regionale føringer for vind- og solkraft basert på lokale forhold, og høringsinnspill fra kommunene er viktige i dette arbeidet.

Nasjonale føringer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.

I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn.

I denne sammenhengen vil det være særlig viktig å sørge for så bærekraftig og kompakt arealbruk som mulig og redusere tomrom og unødvendig spredning av infrastruktur. Det er en avveining som må gjøres i dette planforslaget, mellom arealer til en samfunnskritisk funksjon og arealer kategorisert til å ha naturverdi. Planen må etterstrebe minst mulig negativ påvirkning på nærliggende naturområde.

Retningslinjen gir også føringer for visse krav knyttet til visuell og estetisk kvalitet som må ivaretas i planen.

All arealbruk skal legge til rette for gode mobilitetsløsninger, hvilket innebærer god tilgjengelighet. Det er også viktig at man i planarbeidet er oppmerksom på at kontrollstasjonen påvirker trafikkstrømmen gjennom området i stor grad.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven og øvrig myndighetsutøvelse og virksomhet i staten, kommunene og fylkeskommunene. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring og tilpasning til forventede klimaendringer. Retningslinjene tydeliggjør statens forventninger

Stasjonen er en del av transport- og logistikk-kjeden, og påvirker gjennom klimagassutslipp både direkte (drift) og indirekte (trafikk) utslipp samt i evt. byggefaser ved utbygging av anlegget. Det skal være et mål i planen å redusere CO₂-intensiteten i både driftsfase og evt. byggefase.

Kontrollstasjoner er kritisk infrastruktur og må tåle uforutsette hendelser som strømbrudd eller ekstremvær.

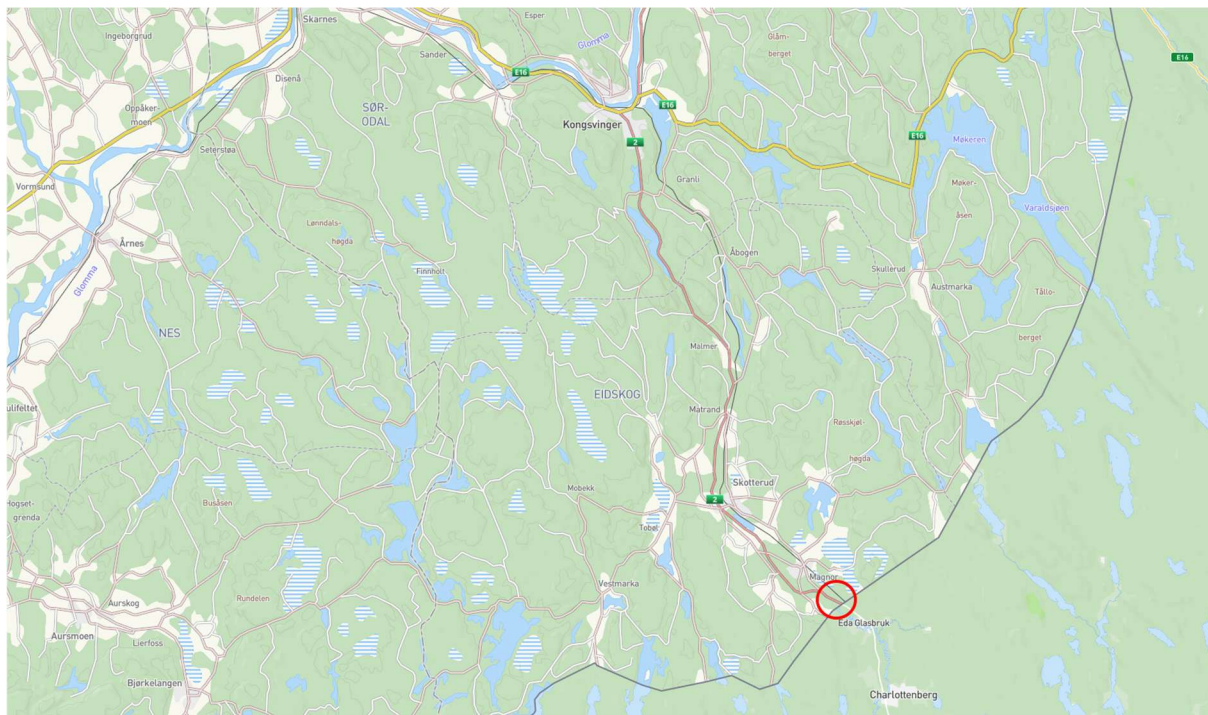
Negativ påvirkning på nærliggende økosystemer skal minimeres ved å benytte seg av så lite arealer av naturverdi som mulig, veid opp mot behovet for denne type kritisk infrastruktur.

Planområdet ligger ikke i eller ved vassdrag. Store tak- og asfaltflater på en kontrollstasjon kan føre til kraftig avrenning og forsvarlig overvannshåndtering er et kritisk punkt. Overflateavrenning fra kjøretøy og driftsområde kan inneholde forurensende stoffer. Hensyn til vannressurs i form av belastning av drikkevannskilde for tilførsel til planområdet vil redegjøres for iht. Mattilsynets uttalelse til varsling av oppstart.

Planområdet

Beliggenhet

Magnormoen kontrollområde ligger langs Riksvei 2, ca. 8-9 km fra kommunesenteret Skotterud, og ca. 3 km fra tettstedet Magnor. Området ligger omtrent 500 m fra Riksgrensen til Sverige.



Figur 4: Planområdets lokasjon angitt med rød sirkel. Kilde: kommune kart

Arealet består av gårds- og bruksnummer, 61/420 og 61/419, og deler av 74/35 (riksvei 2), med fire ulike grunneiere, hvor Statsbygg er hjemmelshaver til den ene eiendommen.

På den største teigen er det i tillegg til eksisterende kontrollstasjon oppført et kontorbygg og en hall som er brukt i forbindelse med import av trevarer. Det er også etablert en grusplass på eiendommen som ble brukt som logistikkareal i forbindelse med grensekontroll under koronapandemien.



Figur 5: Planavgrensning angitt med rød stiptet linje. Kartunderlag 1881 kart.

Bebyggelse

Eksisterende tollbygning ligger som en lamell mellom riksveg 4 og tolletatens kontrollarealer innenfor. Bygget har et sterkt formuttrykk med tydelige postmoderne detaljeringer, med en pusset fasade i lys grå farge. Bygget fremstår synlig fra veien i begge retninger.

Bak Hovedbygget ligger kontrollhallen som et tilbygg. Tilbygget har en roligere karakter, med mørk fasade. Tredje bygg på Tolletatens tomt er et overbygd utendørs kontrollområde, hvor det utføres kontroll og filtrering av inngående trafikk fra grensen.



Figur 6: Eksisterende tollbygning. Kilde: Google maps.

Arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk i planområdet består av kontrollplass og toll med et tilleggsareal i form av en grusplass som ble opparbeidet under koronapandemien av plasshensyn. Rett øst for kontrollplassen ligger det en lagerhall og et kontorbygg som har vært benyttet til trevarehandel. Resterende del av areal i planområdet er skogareal.

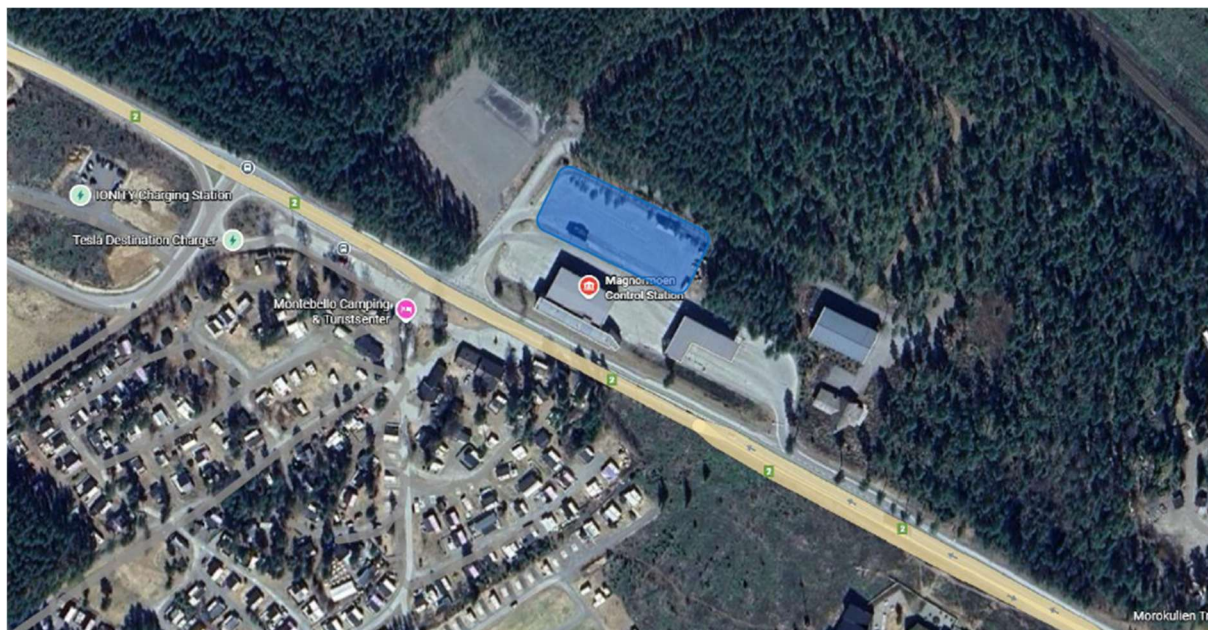
Tolletaten ved Magnormoen kontrollstasjon arbeider hovedsakelig med kontroll av vareførselen inn til Norge, men også noe eksportkontroll. Arbeidet omfatter kontroll av både kommersiell godstrafikk og private kjøretøy. Hovedfokus er å avdekke ulovlig innførsel av varer som narkotika, sigaretter, alkohol og andre ulovlige varer, samt avdekke smugling og eventuell avgiftsunndragelse i vareforsendelser. Antall ansatte på kontrollstasjonen varierer etter skift og operativ aktivitet, og regnes som sensitiv informasjon.

Planområdet grenser til arealer benyttet til forretning- og servicetjenester i øst og skogsarealer i vest. Mot sør grenser planområdet til vegareal (Rv.2), som delvis tas med i planen for å sikre gode overganger mellom disse. Ellers er det på begge sider av Rv.2 sammenhengende områder med forretning- og servicetjenester, et hotell, samt en politistasjon og div. kontrollfunksjoner tilknyttet krysning av riksgrensen. Planområdet grenser i nord til en jernbanetrasé med tilhørende sikringsone.

Samferdsel

Ankomst og kjøremønster

Hovedadkomst til hele området er via T-kryss fra Rv2. I tillegg er det en egen kontrollinnkjøring litt lenger øst som benyttes til å lede all trafikk over kontrollområdet for toll ved hjelp av bommer og manuell dirigering, og deretter utkjøring via T-kryss lenger vest.



Figur 7: Illustrasjon viser kontrollområdet i dag. Hovedadkomst i vest (t.v) og kontrollinnkjøring i øst (t.h). Kilde: Trafikkrapport, Multiconsult

Det er god biltilgjengelighet langs rv2. Området har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere innkommende trafikk etter at kjøretøyene har passert de første portene ved filterbygget, uten at det oppstår kapasitetsproblemer internt på stasjonsområdet. Dette innebærer at kjøretøyene, etter innkjøring, håndteres i separate kontrollsoner uten ytterligere kødannelse. Kødannelse oppstår imidlertid før dette, som følge av begrenset kapasitet og tilgjengelig trafikkareal ved innkjøringsportene.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet og lesbarhet i trafikkbildet inne på området anses for å være god. Det er etablert gjennomgående kjøremønster som kun går i en retning og organisering av trafikkflyt er lagt opp slik at kjøretøy i størst mulig grad slipper å krysse hverandres traseer eller foreta rygging inne på kontrollområdet siden dette er ugunstig for kjøremønster, kontrollflyt og evt. uønskede hendelser.

I praksis forekommer kryssende eller ryggende trafikk derfor i svært liten grad. Likevel kan slike situasjoner oppstå i helt spesielle eller uforutsette tilfeller, eksempelvis ved ekstraordinær trafikkbelastning, kjøretøyhavari eller parallelle kontrollaktiviteter på begrenset areal.

Parkering

Dagens kapasitet (ca)

- Tjenestebiler ved hovedinngangen: ca. 5 plasser
- Tilgjengelige plasser ved fellesområdet (østlig del): ca. 5 plasser
- Total kapasitet som i praksis disponeres av Tolletaten: ca. 10 parkeringsplasser

Kapasiteten er begrenset, og sårbar ved økt aktivitet eller når fellesområdet benyttes til henstilte kjøretøy.

Dagens tjenestebiler parkeres hovedsakelig ved hovedinngangen til kontrollstasjonens hovedbygg, mot vollen i retning riksveien. Dette området benyttes fast som parkeringsplass for tjenestekjøretøy. Det er ikke etablert egne, dedikerte plasser for HC eller gjester i dette området, kun en generell parkeringsflate som benyttes av både ansatte og besøkende etter tilgjengelig kapasitet. Ved behov kan HC-parkering ivaretas ved å tilrettelegge plass nær inngangsdøren.

Som et alternativ benytter ansatte og besøkende også deler av arealet i den østlige enden av det som benevnes som «fellesområdet». Dette området brukes imidlertid periodevis også til henstilling av kjøretøy som er beslaglagt, har fått kjøreforbud, eller står i påvente av videre håndtering. Statens vegvesen benytter også dette området ved behov, noe som gjør kapasiteten noe variabel.

Det finnes også tilsvarende parkeringsplasser for Statens vegvesen sine ansatte på den vestlige delen av kontrollstasjonen, mot vollen.

Grønn mobilitet

Det er dårlig tilrettelagt for gange. Det er ingen fortau for gående langs denne strekningen av rv. 2. Det er regulert inn gang-/sykkelvei på sørsiden av riksvegen. Det er oppgatte stier langs riksveien mellom Monte Bello campingplass og området nærmere grensen med G-kroa, bensinstasjon, Morokulien camping, fredsmonumentet og Morokulien infosenter.

Det er ikke tilrettelagt for sykkel langs Rv2 og Fv 347 fra tettstedene til kontrollområdet. Deler av veien kan sykles på enkelte partier av sykkelveg og mindre kommunale veger. Det er ikke sykkelparkering innenfor planområdet i dag.

Det er dårlig kollektivtilgjengelighet langs rv 2. Rutebuss Kongsvinger – Charlottenberg stopper ca. 150 m vest for området. Det er mulig å bruke ruten til overgang fra tog som stopper i Charlottenberg.

Renovasjon

Avfallshåndtering skjer i nærhet av selve kontrollhallen i containere på bakken eller nedgravd.

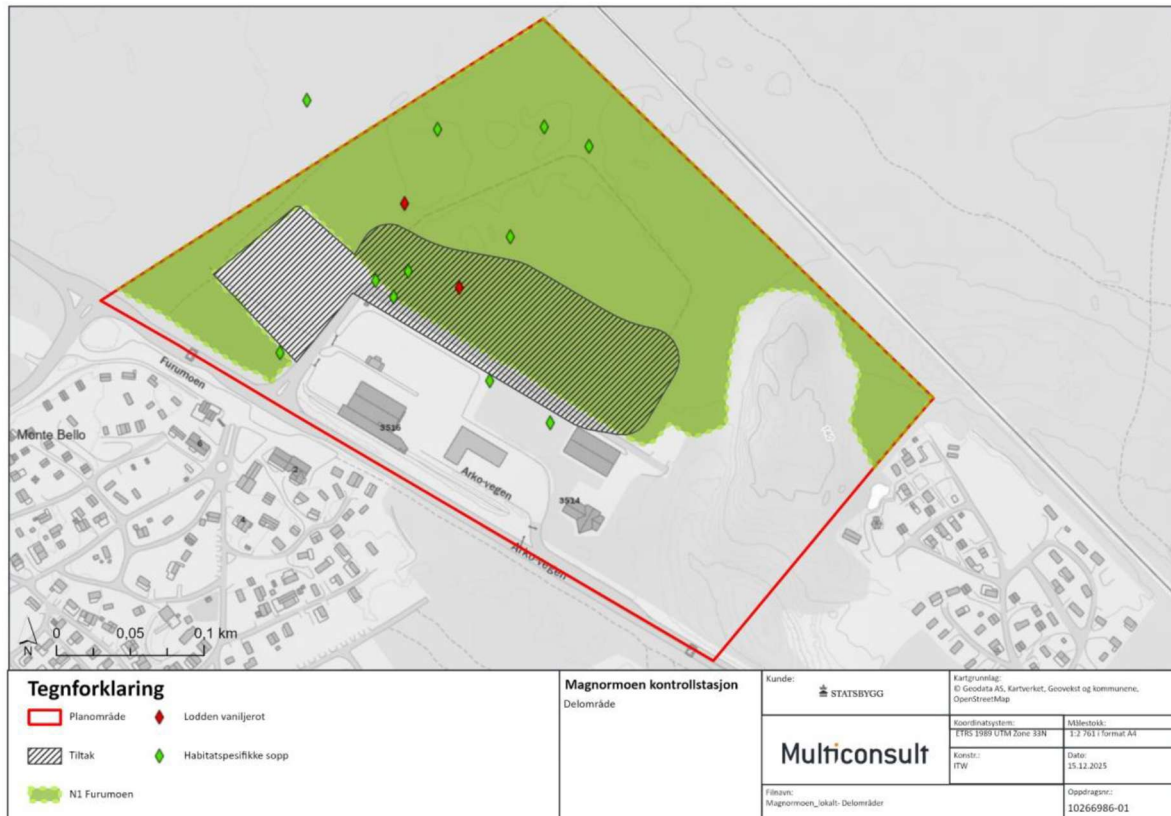
Landskap, natur- og miljøforhold

Utover dagens kontrollstasjon består eiendommen hovedsakelig av skogsarealer. Topografien i området er relativt flat, med terrenghøyder som varierer mellom kote 130 og 135 moh.

Informasjon fra Artsdatabanken tilsier at det ikke er myrområder. Det er hovedsakelig barskog med middels bonitet (Naturbase kart, Miljødirektoratet).

Naturmangfold

Multiconsult har utredet naturmangfold etter metodikk for konsekvensutredning i forbindelse med dette planforslaget. Det ble registrert to naturtypelokaliteter med rik sandfuruskog (2018: NT, 2025: VU) med stor og middels verdi. Det ble registrert flere habitatspesifikke sopper for rik sandfuruskog, bl.a. glødeslørsopp og kremslørsopp. Lodnevaniljerot (NT), en rødlistet karplante, ble registrert ved to lokasjoner i planområdet. Av insekter var en av artene i undersøkelsesområdet rødlistet, lundgjøkhumble (VU), de andre er livskraftige (LC). Planområdet er leveområde for flere insekter knyttet til sand, deriblant sandbier (*Andrena* spp.).



Figur 8: Viser situasjon for naturmangfold i området. Kilde: Naturmangfoldrapport, Multiconsult.

Overvann

Tiltaksområdet ligger utenfor aktsomhetsområdet for flom i henhold til NVE sitt kartunderlag, og det finnes ikke kommunalt overvannsnett i området. Arealene rundt dagens kontrollstasjon har i dag et etablert overvannssystem ved fall til sluk som fører vannet til grøntområde for infiltrasjon. Bildet under viser vannansamling ved trinn 1 hendelse, med filter på 10 mm nedbør. Utsnittet er hentet Scalgo Live. Som det fremkommer av figuren er det noe ansamling av vann på flatene rundt eksisterende stasjon, mens tiltaksområdet i nord er fritt for vann. Dagens situasjon rundt eksisterende bygg vil ikke bli berørt av det nye tiltaket i nord.



Figur 9: Utsnitt over vannansamling ved 10 mm nedbør i trinn 1 hendelse. Kilde: VAO rapport (Scalgo Live)



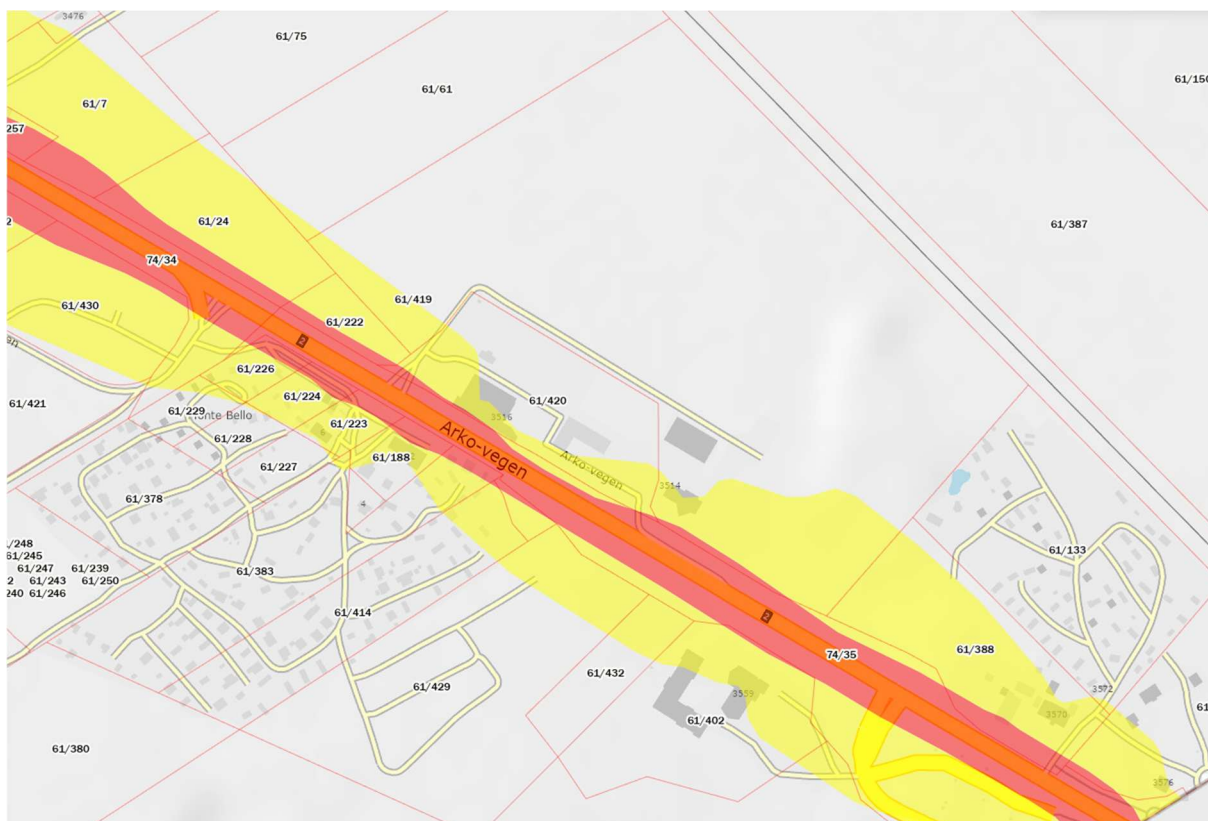
Figur 10: Flomvei fra området idag. Utbyggingsområde vil ha flomvei vestover og mot Vrangselva. Kilde: VAO rapport

Rekreasjonsverdi

Det er ingen kartlagte rekreasjonsverdier i eller i nærhet til planområdet (Naturbase kart, Miljødirektoratet). Det finnes turstier på motsatt side av rv.2, som ikke blir berørt av planforslaget.

Støy

Deler av det varslede planområdet er støyutsatt da det ligger innenfor gul/rød støysone. Områdene som er berørte er arealene nærmest Rv. 2, eksisterende kontrollstasjon for toll og det tidligere kontorbygget til Specialtre. Arealet som planlegges for utbygging ligger utenfor registrerte støysoner.



Figur 11: Støy fra riksvei i dagens situasjon. Kilde: kommunekart

Luftkvalitet

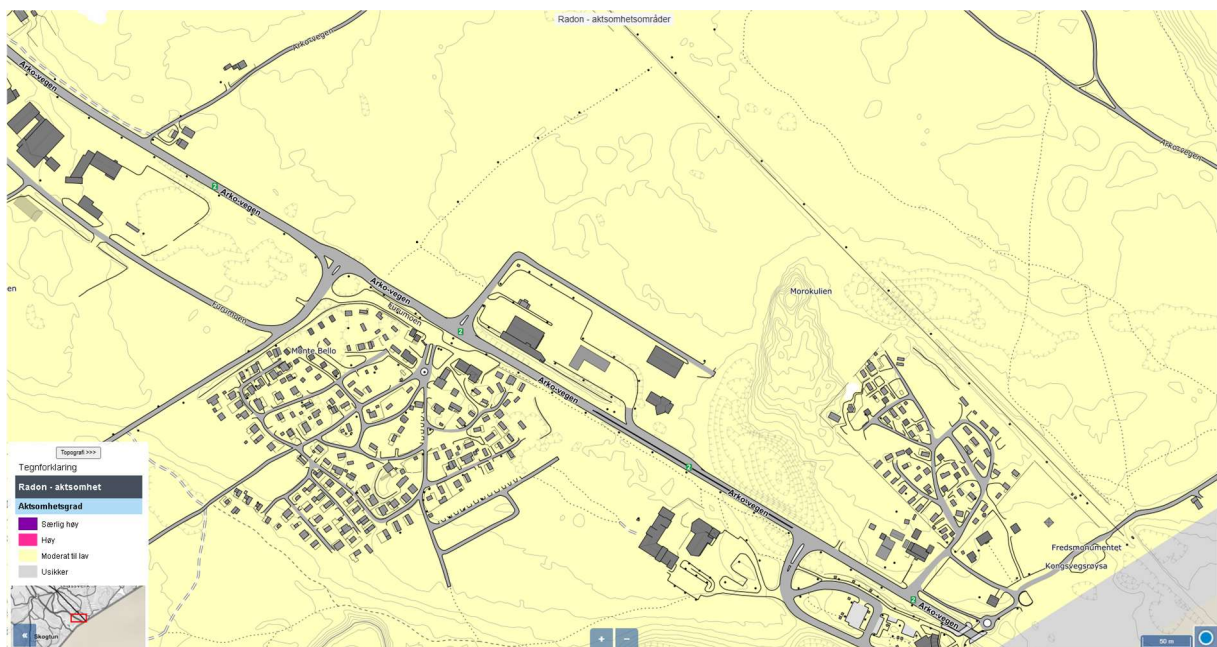
I henhold til Meteorologisk institutt sitt luftsonekart ligger området innenfor anbefalte grenser for luftforurensning. Med nærhet til rv.2 vil det allikevel være noe luftforurensning.



Figur 12: Luftsonekart basert på meteorologi. Kilde: Meteorologisk institutt

Stråling

Planområdet ligger ifølge NGUs karttjenester innenfor et område med moderat til lav aktsomhetsgrad for radon (se figuren nedenfor).



Figur 13: Moderat til lav aktsomhetsgrad for radon. Kilde: NGUkart

Kraftledningene som går via luftlinje, er plassert på slik avstand at de ikke er relevant mtp. stråling i planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Nyere tids kulturminner

To synlige groper (en av dem sørøst for planområdet, den andre på motsatt side av riksvei) opprinnelig registrert som fangstgroper (Askeladden Id 25270 og 64132) ble avskrevet som automatisk fredete kulturminner ifm. arkeologisk registrering for reguleringsplan for Rv. 2 Morokulien-Magnormoen i 2016.

LIDAR-data (flybåren laserscanning) ble brukt i forarbeidet til denne registreringen, og hele undersøkelsesområdet ble laserscannet. Alle punkter/strukturer i terrenget som på forhånd var synlige på LIDAR, ble sjekket. Disse viste seg å være naturformasjoner eller moderne inngrep.

Teknisk infrastruktur

Vannforsyning

Dagens bygg er forsynt via en avgreining fra en ledning som går langs Arko-vegen.

Spillvann

Det finnes ikke kommunalt avløpsnett i området i dag, og eksisterende bygg er tilkoblet en privat slamavskiller med utløp til infiltrasjonsgrøfter.

Strøm

Planområdet er utstyrt med el-infrastruktur. Netteier Elvia har lavspenitanlegget til kontrollstasjonen, og det er en trafostasjon på planområdet.

Fiber

Det er et fiberskap ved trafostasjon.

Belysning

Rv. 2 har veglys på norsk side forbi planområdet. I tillegg finnes belysning internt på kontrollområdet i dag.

Grunnforhold

Terreng

Terrenget i planområdet er relativt flatt, med unntak av den østre delen langs Arko-vegen, hvor terrenget faller noe lokalt. Området omkring planområdet er også relativt flatt, med unntak av høyden ved Morokulien i øst (ca. kote +143). Morokulien har berg i dagen.

Områdestabilitet

Basert på terrenghelning og registrerte grunnforhold ligger ikke eiendommen innenfor et løsn- eller utløpsområde for områdeskred og områdestabiliteten vurderes som tilfredsstillende.

Da området ikke ligger innenfor en mulig faresone for kvikkleireskred, er det ikke krav om videre vurdering av eksternt firma for uavhengig kontroll.

Grunnforurensning

Historikk og arealbruk tilsier lav sannsynlighet for grunnforurensning i tiltaksområdet. Resultater fra utført prøvetaking viser at samtlige prøver ligger i tilstandsklasse 1 (under normverdi) iht. Miljødirektoratets tilstandsklasser for forurenset grunn. Massene kan derfor regnes som rene, og kan disponeres fritt mht. forurensning.

Planforslaget

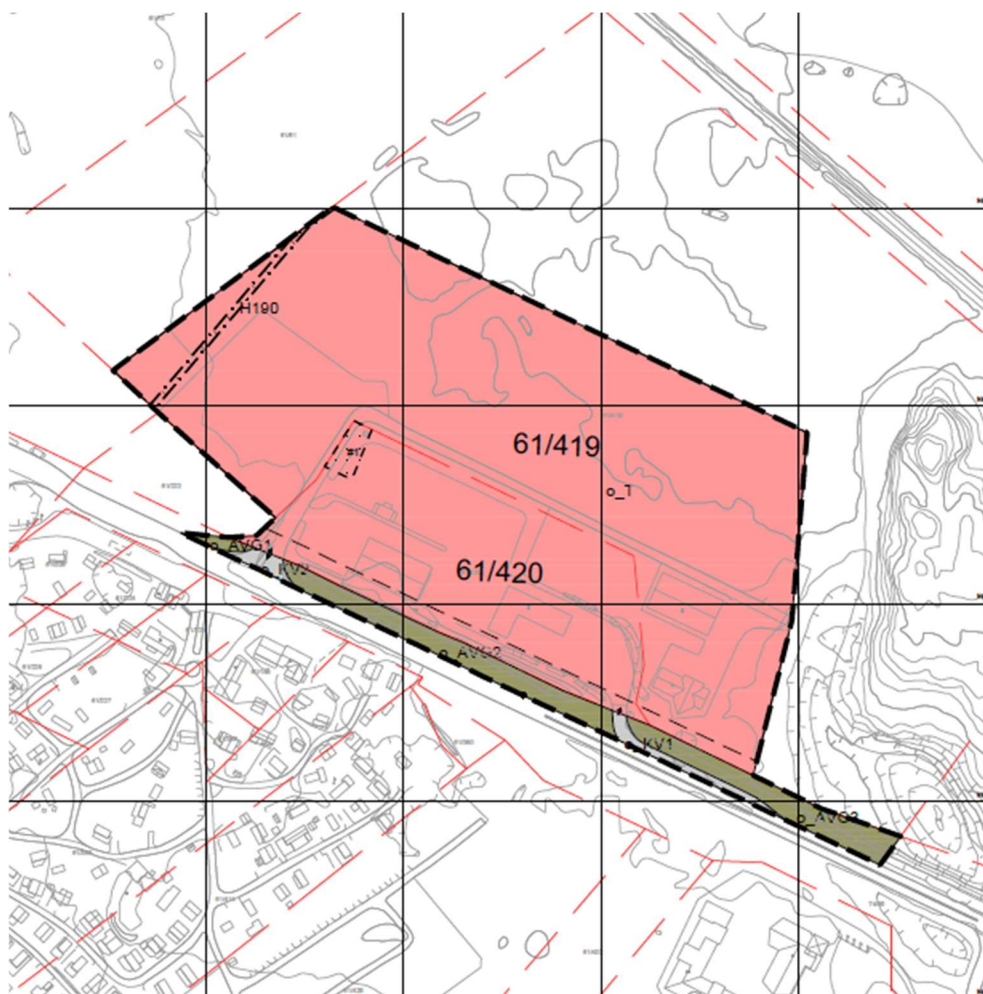
Planforslaget består av:

- Planbeskrivelse
- Utkast til plankart i målestokk 1:2500, datert 06.06.2026
- Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 06.06.26
- Vedlegg fag:
 - ROS-analyse, datert 24.03.2026
 - Trafikkanalyse, Multiconsult datert 09.03.2026
 - Naturmangfoldsrapport, konsekvensutredning naturmangfold, datert 22.05.2026
 - Geoteknisk rapport, områdestabilitet. GrunnTeknikk, 07.11.2025
 - Miljøteknisk grunnundersøkelse, GrunnTeknikk, 07.11.2025
 - Teknisk notat områdestabilitet, GrunnTeknikk, 07.11.2025
 - Rammeplan VAO, HRP, datert 22.03.2026
- Vedlegg varsling:
 - varsel om oppstart
 - varsel om oppstart, kvittering m/varslingsliste
 - varslet plangrense
 - oppsummerte uttalelser m/ forslagsstillers kommentarer

Reguleringsformål

Planområdet foreslås regulert til

- Bebyggelse og anlegg (offentlig eller privat tjenesteyting)
- Kjøreveg
- Annen veggrunn - grøntareal



Figur 14: Utsnitt av plankart

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1160 - Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting	53912,4
Sum areal denne kategori:	53912,4
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjøreveg (2)	689,4
2019 - Annen vegggrunn, grøntareal (3)	3795,9
Sum areal denne kategori:	4485,4
Totalt alle kategorier:	58397,8

Hensynssoner	
§12 - 6 - Hensynssoner	Areal (m²)
190 - Andre sikringssoner	376,7
Sum areal denne kategori:	376,7
Totalt alle kategorier:	376,7

Bestemmelsesområder	
§12-7 - Bestemmelsesområder	Areal (m²)
2 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg	344,4
Sum areal denne kategori:	344,4
Totalt alle kategorier:	344,4

Plangrepet

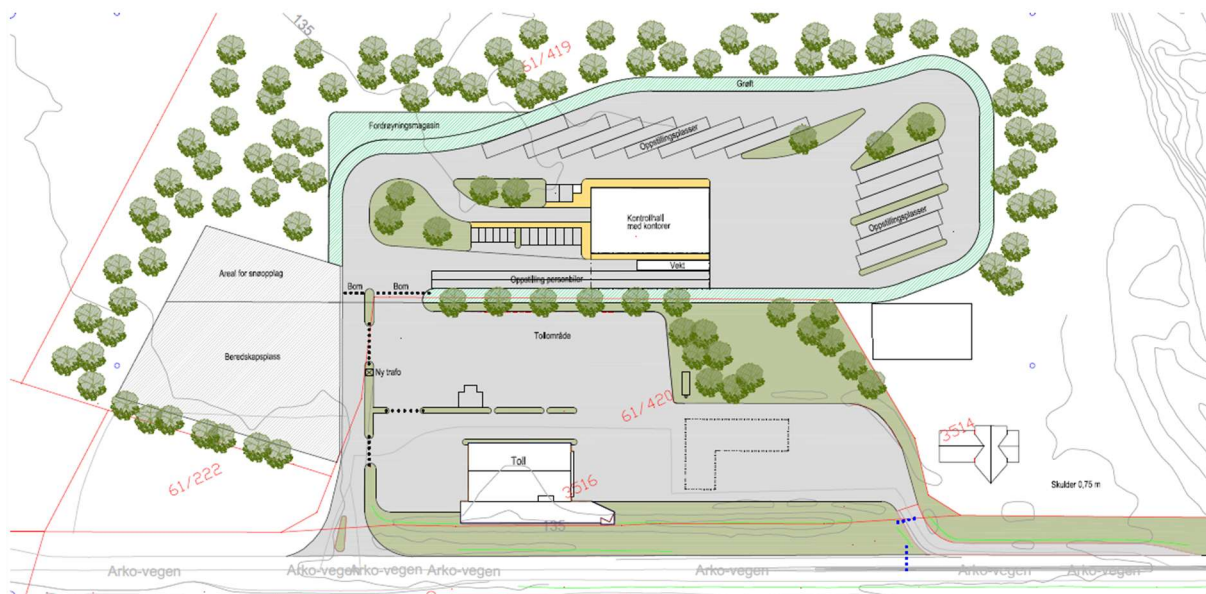
Planforslaget foreslår å utvide Statens vegvesens kontrollstasjon på eiendom 61/419 nord for eiendom 61/420, der eksisterende kontrollområde i hovedsak tilhørende Tolletaten ligger i dag. Utbygging skal gi tilstrekkelige arealer til de nødvendige funksjoner for utvidet og effektivisert kontrollområde for Statens vegvesen.

Nytt kjøremønster bygger videre på det etablerte, med inn-/utkjøring fra/til nytt område i sørvestlig hjørne av eksisterende anlegg. I tillegg avkjøringsfelt for kontroller øst i området. Avkjørsler fra/til riksvei 2 videreføres slik det er i dag.

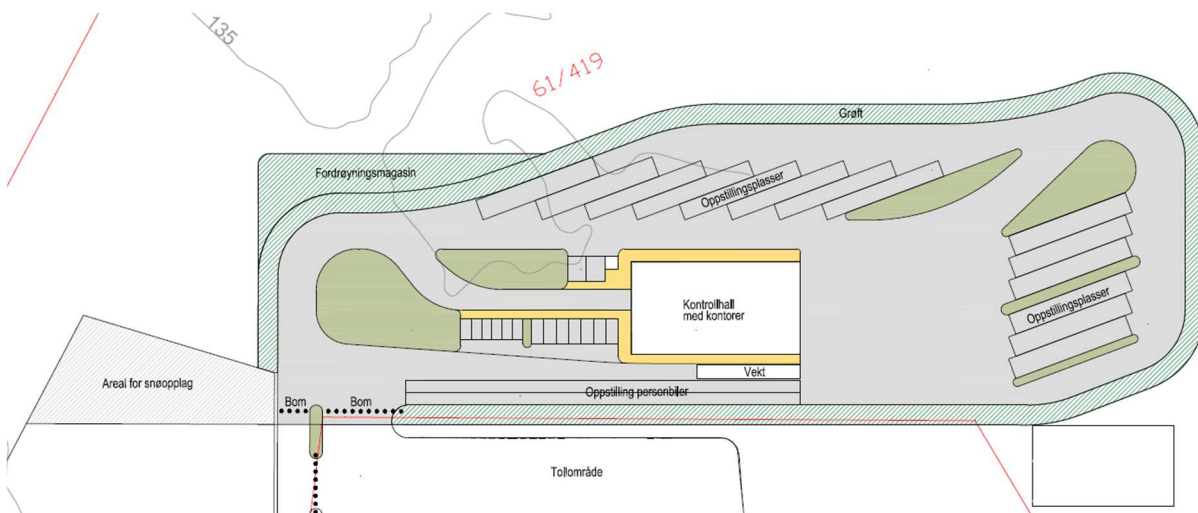
Oppstillingsplasser for personbiler er plassert langs kontrollområdets sørside mens oppstillingsplasser for tungkjøretøy er plassert på østside og nordside. Kjøremønsteret er enveiskjørt og organisert i sløyfer som alle ender i utkjøring i sørvestlig hjørne.

Kontrollhallen er plassert i midten av anlegget, der det er lagt opp for gjennomkjøring med kontroll av kjøretøy. Kontrollhallen vil også inneholde ekspedisjon, møterom, samtalerom, kontrollrom, garderobe og andre tekniske rom.

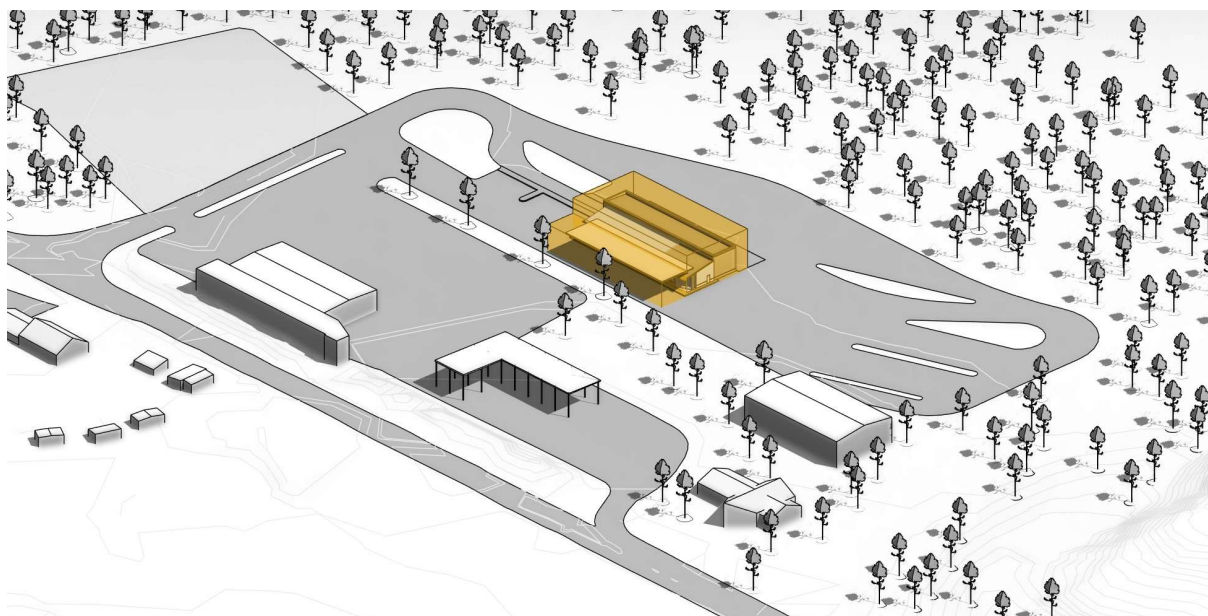
Det tillates etablert maks. BYA 4860 m² innenfor planområdet. Det tillates maks.10 meter gesimshøyde over gjennomsnittlig planert terreng.



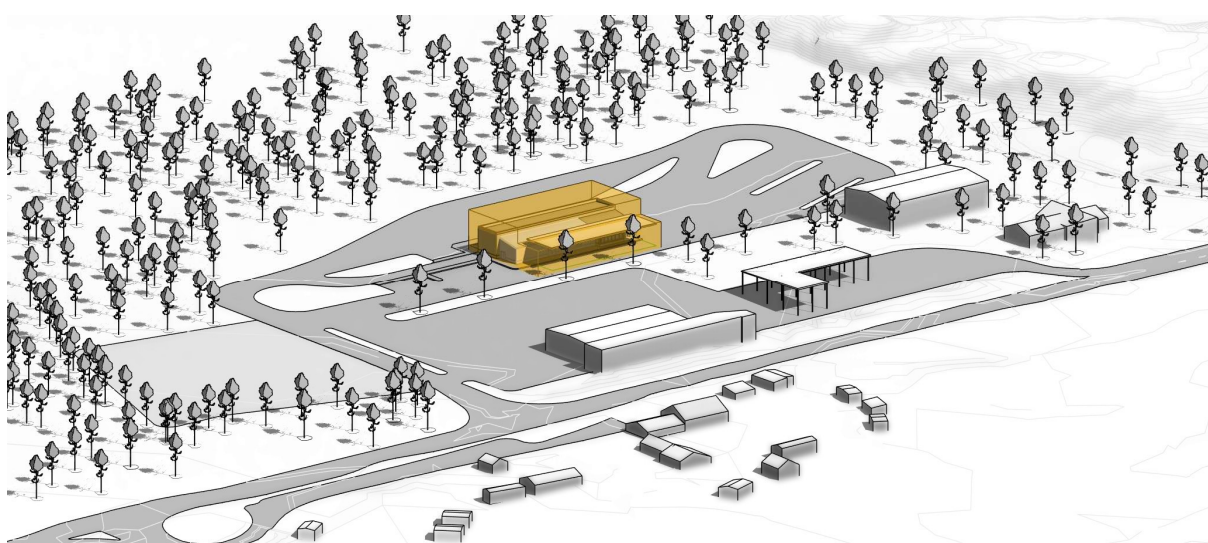
Figur 15: Illustrasjonsplan, nytt og eksisterende kontrollområde. Illustrasjonen er en skisse og viser ikke endelig løsning.



Figur 16: Illustrasjonsplan, nytt kontrollområde. Illustrasjonen er en skisse og viser ikke endelig løsning.



Figur 17: 3d illustrasjon, planområdet sett fra sørøst. Utarbeidet av Statsbygg



Figur 18: 3d illustrasjon, planområdet sett fra sørvest. Utarbeidet av Statsbygg

Eiendomsforhold

Planområdet omfatter følgende eiendommer:

- gnr/bnr. 61/419
- gnr/bnr. 61/420
- gnr/bnr. 74/35 (Rv. 2) del av denne, tilpasses mht. plangrense.

Endelig utforming vil klargjøres i videre arbeid. Arealet er 58,4 dekar stort.

Avgrensing av planområdet

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr. 61/419 og 61/420. Planområdet følger ikke hele eiendommen 61/419, slik at områder mot nordvest, nord og øst ikke reguleres. I sørvest følges eiendomsgrense mot 61/222. I vest følges eiendomsgrense mot 61/61 et stykke nordover. I sør reguleres deler av eiendommen gnr/bnr. 74/35 (rv.2), med kun mindre justeringer av forhold mellom kjøreveg og annen veggrunn, grøntareal, i den hensikt å utbedre kryssløsninger.

Bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting

Dagens kontrollstasjon med kontrollområde (61/420) vil bestå som i dag, uten større nye tiltak, annet enn eventuelle tilpasninger på uteområdet.

Planforslaget innebærer ingen større tiltak på det eksisterende kontrollområdet. Eventuelle tilpasninger vil berøre uteområdet.

Eksisterende bebyggelse på ca 2739 m2 BYA videreføres i nytt planforslag. Det tillates totalt 4860 m2 BYA for planområdet (parkeringsareal regnes med i BYA).

Eksisterende tollbygning ligger som en lamell mellom riksveg 4 og kontrollarealene innenfor. Den nye kontrollstasjonen vil søke et mer lavmælt, naturlig uttrykk som blander inn i bakenforliggende skogsområde. Den nye kontrollhallen plasseres slik at de største volumene kommer i bakkant mot nord, og fasadene som er synlig mot veien brytes opp. Fasadene mot veien skal gis en kledning som i materialbruk og farger harmoniserer med fargene i naturen rundt i størst mulig grad (for eksempel ved bruk av ubehandlet treverk).

De asfalterte flatene brytes opp med grønne rabatter og arealer for overvannshåndtering. Eksisterende trær i området mellom dagens kontrollområde og den nye kontrollstasjonen skal i størst mulig grad bevares, så lenge det ikke hindrer sikt mot veien fra kontrollhallen for Statens vegvesen.

Samferdsel

Adkomstforhold

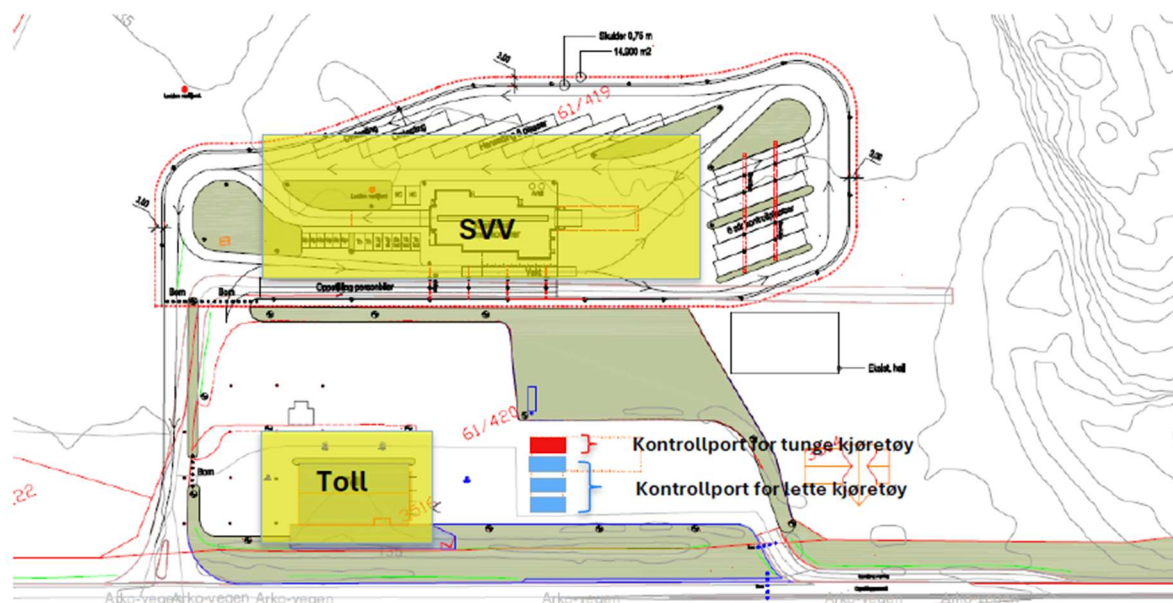
Det er to adkomster til planområdet fra rv.2. I all hovedsak er den vestligste adkomsten i T-kryss for ansatte og nyttetraffic til området. Kjøretøy til kontroll tas i all hovedsak ikke inn fra denne siden, men fungerer som utkjøring for alt av kjøretøy, både de som har vært til kontroll og nyttetraffic. I enkelte tilfeller kan kjøretøy vestfra bli tatt inn til kontroll via dette krysset, men det er snakk om enkelte objekter, basert på tips eller etterretning. Dette krysset foreslås regulert slik at det er samsvar mellom dagens faktiske utforming og planforslagets reguleringskart.

Alt av kjøretøy til kontroll ledes inn fra øst via avkjøringsrampen langs rv.2. Ved omfattende kontroller ledes kjøretøy inn med bom, slik at alle kjøretøy østfra må innom kontrollområdet.

Trafikksikkerhet innenfor planområdet

Området utformes med tanke på best mulig lesbarhet i trafikkbildet. Det legges opp til en fortsettelse av etablert kjøremønster for området, én kjøreretning og et anlegg utformet slik at det ikke skal være behov for rygging av vogntog og andre kjøretøy.

Det er utarbeidet en trafikkrapport av Multiconsult der det vurderes at T-krysset med avkjørsel fra Rv2 inn på toll sin kontrollstasjon har noen utfordringer i eksisterende situasjon. Ved kontroll i filterbygget oppstår tilbakeblokkering i trafikken som på virker avkjøringsrampe og riksveien.



Figur 19: Illustrasjon viser situasjon for kontrollområdet med hovedadkomst i vest (t.v) og kontrollinnkjøring i øst (t.h). Illustrasjonen er en tidligere skisse lagt til grunn i trafikkanalysen, prinsippet er uendret i gjeldende skisse. Kilde: Trafikkrapport, Multiconsult

Gang-/sykkelveg, fortau

Det er ingen fortau for gående langs denne strekningen av rv. 2. Det er regulert inn gang-/sykkelvei på sørsiden av riksvegen. For gående (ansatte) inne på området er det kort vei fra kontrollhallområdet til de forskjellige oppstillingsarealer for vogntog. Parkering for tjenestebiler og gjesteparkeringsplasser/HC-parkering legges i umiddelbar nærhet til kontrollhall med fortau uten å krysse kjørebane.

Belysning

Rv. 2 har veglys på norsk side forbi planområdet. Inne på kontrollområdet er det planlagt mastebelysning rundt hele området, i tillegg strekklys over vekt og kontrollområde

Manøvrering SVV sitt kontrollområde

Største type kjøretøy (vogntog) er Modulvogntog, l=25,25 m

Adkomst til området for kontrollstasjonen via arealet for kontrollstasjon for toll.

Første kontroll for vogntog er vekt.

Vogntog ledes til enten:

- Kontrollplass (6stk)
- Rundt areal for kontrollplass til kontrollhall
- Hensettingsareal (6 stk) eller omlastingsplasser (2 stk)
- Ny kontroll på vekt
- Returnering til Arkovegen

Snøopplag

Område for snølagring tenkes i vest på nordlig del av åpen plass («Koronaplassen»). Snø skal ikke brøytes ut i grøfter og hindre vannavrenning.

Renovasjon

Avfallshåndtering skjer i nærhet av selve kontrollhallen i containere på bakken og dette videreføres i planforslaget.

Parkering

Parkering for Statens vegvesens nye kontrollområde skal romme parkeringsareal til:

6 stk tjenestebiler (SVV) hvorav 2 stk skal ha mulighet for EL-bil lading og/eller 2 stk strømuttak

1 stk tjenestebil (SB)

6 stk gjesteparkeringsplasser

2 HC plasser

Det er ikke lagt opp til sykkelstativer, men det finnes areal til dette nord for kontrollhall på gangarealet. Etter ønske fra SVV ikke nødvendig nå, men kan ettermonteres etter behov.

Eksisterende parkering for Tolletaten består av parkering tjenestebiler, el-bil ladeplasser, gjesteparkering og HC plass.

Universell utforming

Planforslaget setter krav til fysisk tilgjengelighet i byggverk for publikum og arbeidsbygninger i tråd med §1-1 i plan- og bygningsloven og TEK17.

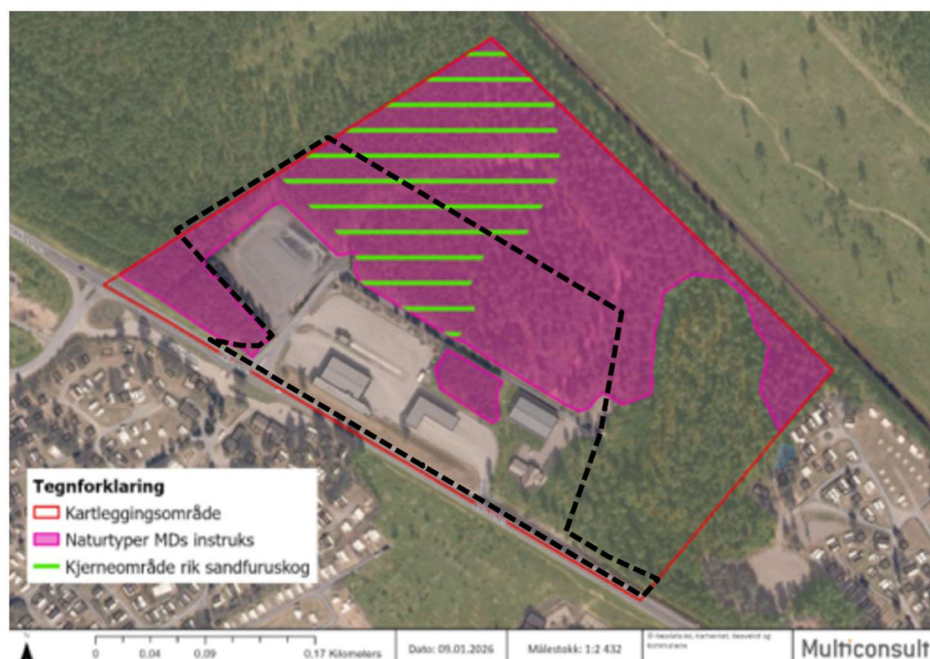
Utover dette sikres det gjennom krav til utomhusplan i bestemmelsene, stigningsforhold på gangveier, utforming av parkeringsplasser, ledelinjer, belysning og utforming av utearealer med dekke. Bygninger og opparbeidede utearealer for publikum og arbeidsplasser skal oppfylle kravene til universell utforming (jfr. TEK17).

Friluftsinnteresser

Planforslaget omfatter ikke friluftsinnteresser.

Naturmangfold

Deler av planområdet ligger innenfor et område som er vurdert til naturtypelokaliteter av rik sandfuruskog og et økologisk funksjonsområde for insekter. Kontrollstasjonen beslaglegger et område av kjerneområdet for rik sandfuruskog, som illustrert med sort stiplet linje nedenfor.



Figur 20: Viser naturverdi område, plangrense i sort stiplet linje. Kilde. Naturmangfoldrapport.

Det har gjennom planprosessen vært arbeidet med å komprimere fotavtrykket til kontrollstasjonen i flere omganger. Opprinnelig program lå på 21 000 m², og ble til sist tatt ned til 17 000 m². Det har også blitt vurdert alternative plasseringer av kontrollområdet.

Miljøambisjon

Inngrep i naturen skal minimeres så langt det lar seg gjøre. Planforslaget forutsetter utbygging av et areal som i dag er barskog med et kjerneområde av rik sandfuruskog. Ved materialutvinning skal ressursbruken reduseres gjennom ombruk. Det legges opp til fortsatt bruk og videre utbygging basert på eksisterende infrastruktur.

All utbygging og opparbeiding skal etterstrebes begrenset til allerede bebygde eller asfalterte arealer slik at naturområder påvirkes i så liten grad som mulig.

Det skal foretas ombruksanalyser for å kartlegge potensialet for ombruk internt i prosjektet eller for salg til andre aktører. Det skal også kartlegges hvilke brukte bygningsmaterialer som kan være relevant å anskaffe fra eksterne aktører.

Prosjektet skal ta i bruk bærekraftige materialer og løsninger som minimerer klimagassutslipp fra materialer og byggeplassdrift. Klimagassberegninger skal brukes som en del av beslutningsunderlaget for valg av løsninger og materialer i prosjektstyringen. Føringer som bidrar til reduserte klimagassutslipp, skal kvantifiseres i krav for prosjektet i innværende fase.

Det skal i neste prosjektfase utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP) som omfatter en liste med konkrete krav.

Arkitektur

Den nye kontrollstasjonen vil hovedsakelig være synlig fra veien, og har ingen tilgrensende bebyggelse utover dagens kontrollområde. Kontrollhallen plasseres slik at de største volumene kommer i bakkant mot nord, og fasadene som er synlig mot veien brytes opp. Fasadene mot veien skal gis en kledning som i materialbruk og farger harmoniserer med fargene i naturen rundt i størst mulig grad (for eksempel ved bruk av ubehandlet treverk).

De asfalterte flatene brytes opp med grønne rabatter og arealer for overvannshåndtering. Eksisterende trær i området mellom dagens kontrollområde og den nye kontrollstasjonen skal i størst mulig grad bevares, så lenge det ikke hindrer sikt mot veien fra kontrollhallen for Statens vegvesen.

Teknisk infrastruktur

Vannforsyning

Ny vannledning tilkobles eksisterende kum i Arko-vegen, og føres mot ny kontrollstasjon. Det anslås en maksimal samtidighet på 4 l/s med alle spylere og diverse annet forbruk på anlegget.

Ny vannledning tilkobles eksisterende kum i Arko-vegen, og føres mot ny kontrollstasjon. Dimensjon på ledningen må sees i sammenheng med valgt konsept for brannvann.

Spillvann

Da det ikke forventes å være kapasitet i eksisterende slamanlegg må det for nytt bygg etableres en egen slamavskiller med utløp til ny infiltrasjonsgrøft, på lik linje som dagens kontrollstasjon.

Slukkevann

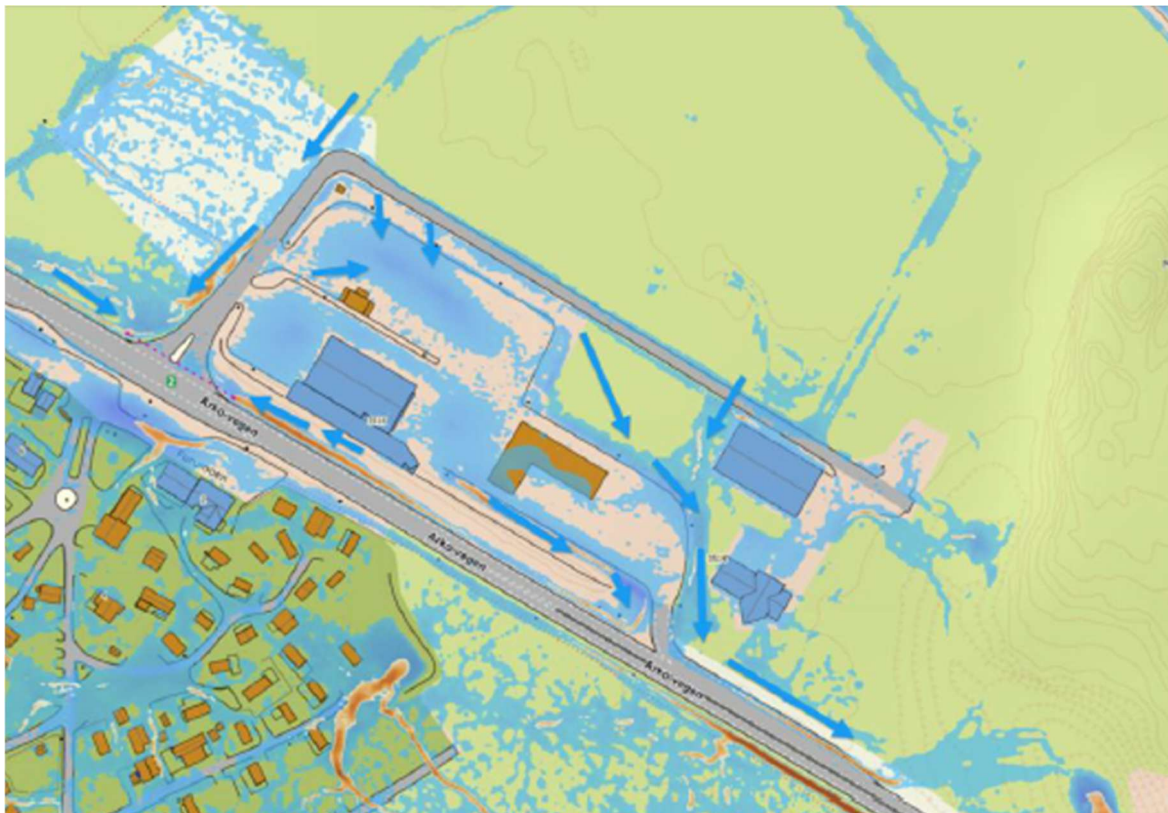
Brannvannsforsyning håndteres ved etablering av lokal tankløsning og inngår dermed ikke som belastning på det kommunale vannledningsnett.

Overvann

Prinsipp for overvannshåndtering er planlagt med utgangspunkt i tretrinnsstrategien.

I trinn 1 situasjon skal planforslaget håndtere årsnedbør tilsvarende 10mm, i trinn 2 situasjon skal 5 års gjentaksintervall med 1,5 klimafaktor håndteres og i trinn 3 en 200 års gjentaksintervall.

Se vedlagt VAO-rapport for utdypning knyttet til håndtering av vann.



Figur 21: Flomveier ved 100-års nedbørhendelse. Utsnitt hentet fra VAO rapport, Scalgo.

Strøm

- I planforslaget sikres eksisterende trafo, samt mulig fremtidig plassering i bestemmelsesområde #1 i plankart og bestemmelser. Både ny og eksisterende plassering hensyntar avstandskrav knyttet til trafostasjon.
- Det planlegges ikke nødstrøms tilførsel.
- Kabler skal trekkes og tilpasses elbil ladere.
- Det trekkes kabler til alle nye lysmaster i planområdet.
- Det er tiltenkt varmekabler i uteområder som utenfor porter, vektplaten, og takoverbygg områdene.

Fiber

Det er et fiberskap ved trafo som mest sannsynlig har kapasitet til planforslaget, men kapasitet må undersøkes nærmere i neste fase.

Konsekvenser av planforslaget

Konsekvenser ifht. overordnede planer og mål

Kommuneplanens arealdel for Eidskog 2025-2033, vedtatt 25.09.2025, legger til rette for en utvidelse av kontrollstasjonen på Magnormoen.

Området er i dagens kommuneplan avsatt til bebyggelse og anlegg, kombinerte formål. Kombinasjonen av formål er næring og offentlig/privat tjenesteyting. For næring gjelder bestemmelser som gitt under dette formålet. For offentlig/privat tjenesteyting åpnes det kun for offentlig kontrollvirksomhet med tilhørende anlegg.

Deler av planområdet, det eksisterende kontrollområdet, er regulert i detaljregulering Rv 2 Magnormoen-Riksgrensen (planID 3416_25). Utbyggingsområdet ligger utenfor. Ny plan vil erstatte denne der disse overlapper.

Detaljregulering RV.2 Morokulien–Magnormoen (planID 3416_201502) tar med seg tilleggsarealer på hver side av riksvei. Plangrensen for denne planen løper langs eiendomsgrenser for dagens kontrollstasjon for toll. Ny plan vil erstatte denne der disse overlapper.

Konsekvenser for stedets karakter, landskap, arkitektur

Ettersom deler av planområdet er ubebygget skogsareal i dag, og planforslaget innebærer å sikre utbygging av nytt kontrollområde på deler av dette skogsarealet, vil dette påvirke stedets karakter landskap og arkitektur. Tiltaket vil medføre ny bebyggelse og større asfalterte arealer.

Det sikres begrensning ift. utnyttelse, høyder og plassering av bebyggelse i kart og bestemmelser.

Kvalitet på opparbeiding av utomhusarealer sikres i bestemmelsene gjennom krav til utomhusplan ved fremtidig søknad om byggetiltak på planområdet. Utomhusplanen skal være i målestokk 1:250 og skal redegjøre for eksisterende og fremtidig terreng med byggetiltak, andre konstruksjoner og parkering, samt adkomster, innganger, trafikkarealer og beplantning.

Det stilles krav i bestemmelsene til at ny bebyggelse skal ha kledning som i materialbruk og farger gjør at den i størst mulig grad harmonerer med fargene i naturen rundt.

Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket innebærer ingen kjente konsekvenser for evt. kulturminner. Se resultat av arkeologisk undersøkelse under beskrivelse av planforslaget. Det minnes allikevel om aktsomhetsplikten, jf. kulturminneloven § 8.

Konsekvenser for naturmiljø

For å sikre et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag og en forsvarlig vurdering av planens virkninger, er temaet naturmiljø utredet etter metodikk for konsekvensutredninger.

Utredningen omfatter kartlegging og vurdering av naturverdier innenfor og i tilknytning til planområdet, samt vurdering av tiltakets påvirkning på disse. Resultatene fra utredningen danner grunnlag for vurderingen av planforslagets samlede virkninger.

Deler av planområdet ligger innenfor et område som er vurdert til naturtypelokaliteter av rik sandfuruskog og et økologisk funksjonsområde for insekter. All vegetasjon bidrar til lokalklimaet: luft- og vannrensing, vannfordrøyning, flomdemping og erosjonssikring, i tillegg til å være

levested for flora og fauna. Arealene innenfor planområdet gir imidlertid et relativt lavt bidrag i forhold til store omkringliggende skogsområde.

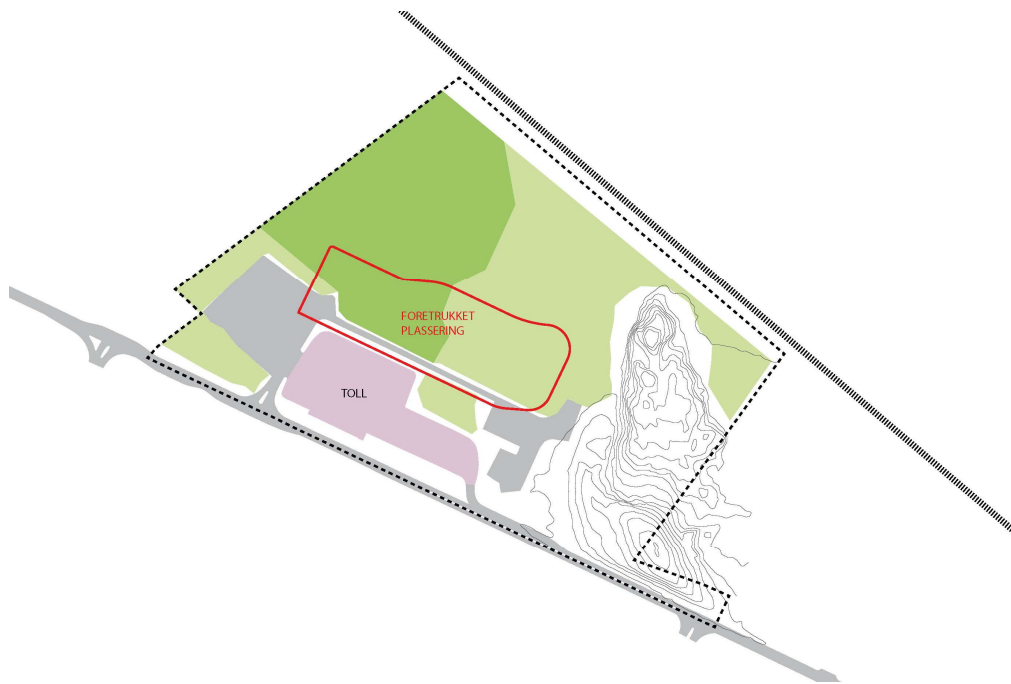
Tre delområder har ifm. dette planforslaget blitt utredet for påvirkning og konsekvens, to naturtypelokaliteter av rik sandfuruskog og et økologisk funksjonsområde for insekter. For lokaliteten med rik sandfuruskog som har stor verdi vurderes påvirkning til nedre del av forringet, som gir middels negativ konsekvens. Den andre lokaliteten av rik sandfuruskog med middels verdi blir ikke berørt av tiltaket og har ubetydelig konsekvens. Tiltaket berører kjerneområdet for insekter innenfor planområdet, og konsekvensen er knyttet til reduksjon i tilgjengelig leveareal, men alternative områder finnes, og restarealet vil i stor grad beholde sin økologiske funksjon. Det er vurdert til å ha noe negativ konsekvens. Samlet fører tiltaket til noe negativ konsekvens for naturmangfold.

Forslag til skadereduserende tiltak i konsekvensutredningen:

- Å opprettholde åpne områder med sand i dagen.
- Død ved mangler stort sett helt i planområdet og et bra tiltak er å la trær som hogges bli liggende, helst som hele stammer, rundt omkring i den gjenværende skogen. De største groveste trærne bør prioriteres til dette.
- Blomster en begrensende ressurs for især biene i planområdet, det kan derfor med fordel gjøres tiltak for å øke mengden stedegne blomster i tiltaksområdet.
- Det anbefales å legge spesielt støyende arbeid og inngrep i vegetasjonen utenfor hekkeperioden til fugl, som er 01.04—01.08.
- Det anbefales å innskrenke arealbeslaget i størst mulig grad, samt se på muligheter for å flytte stasjonen utenfor kartlagte verdier av naturmangfold.

Punkt 1 og 2 ovenfor er avbøtende tiltak som lar seg sikre på de delene av eiendommen som ikke bebygges, og er sikret i bestemmelsene.

Vedr. punkt 5, det er i tidligere faser av prosjektet utredet og vurdert ulike alternativer for plassering av kontrollstasjonen, med mål om å minimere arealbeslag og påvirkning på naturmangfoldet. Mulighetsrommet er imidlertid begrenset, da løsningen må oppfylle gitte tekniske og funksjonelle krav. For de vurderte løsningene er påvirkningen på naturmangfoldet tilnærmet lik, grunnet tekniske føringer. Tre av løsningene som ble vurdert beskrives, og det redegjøres for hvorfor disse ikke anses som egnet og derfor ikke er videreført i prosjekteringen. Det er derfor i denne utredningen kun videreført løsning som vist i figur **x** nedenfor.



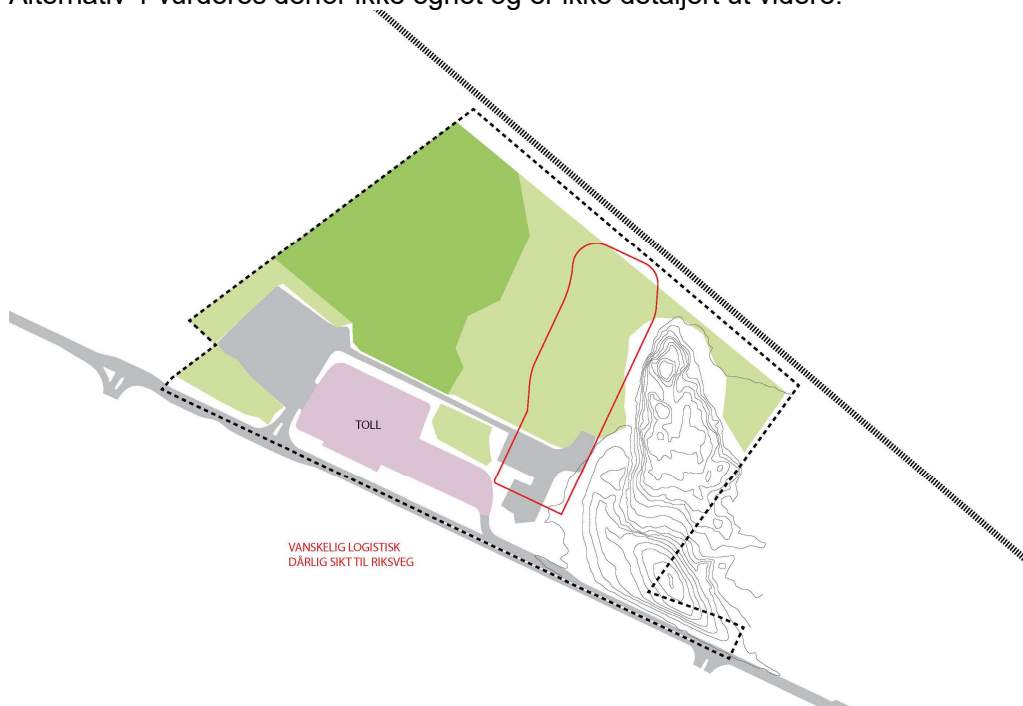
Figur 22: Foretrukken plassering. Illustrasjon Add arkitekter

Tre andre alternativer som ble vurdert i innledende fase:

Alternativ 1:

Det er et krav at Toll skal være først etter grensepassering, det forutsettes derfor at adkomst til ny kontrollstasjon for SVV må være etter Toll. I dette alternativet skisseres det en kontrollplass utenfor naturområde med høyest verdi. Kravet til tilfredsstillende sikt fra kontrollstasjon til Rv2 kan vanskelig oppfylles med denne plasseringen. Videre vil arealbehovet være større enn skissert, da det må etablere adkomst fra Tollområdet.

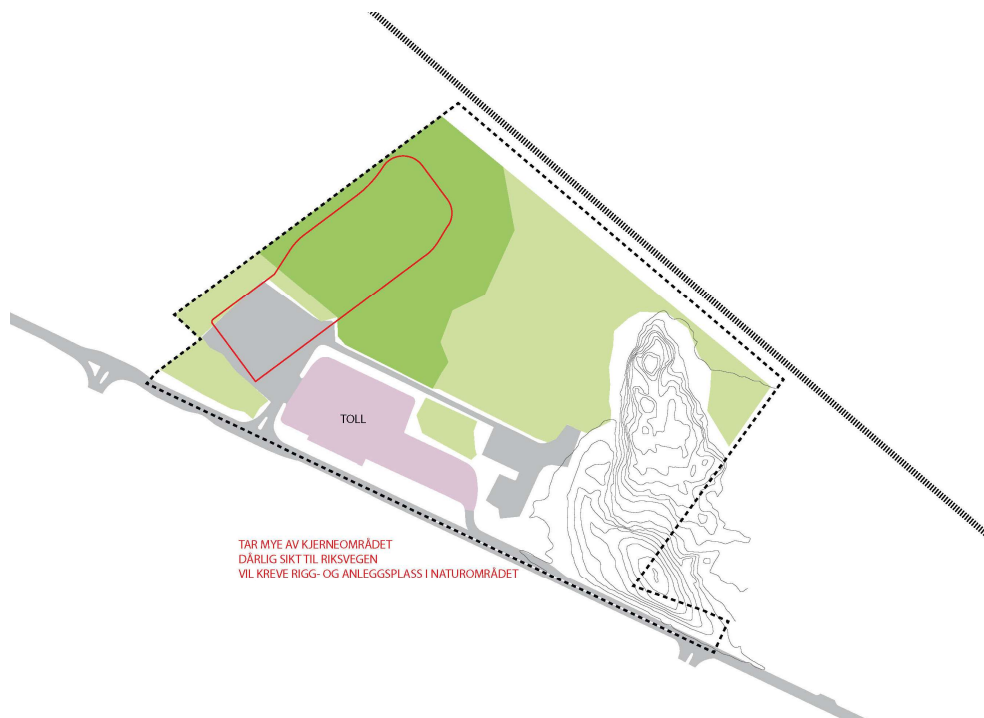
Alternativ 1 vurderes derfor ikke egnet og er ikke detaljert ut videre.



Figur 23: Alternativ plassering – Alt. 1. Illustrasjon Add arkitekter

Alternativ 2:

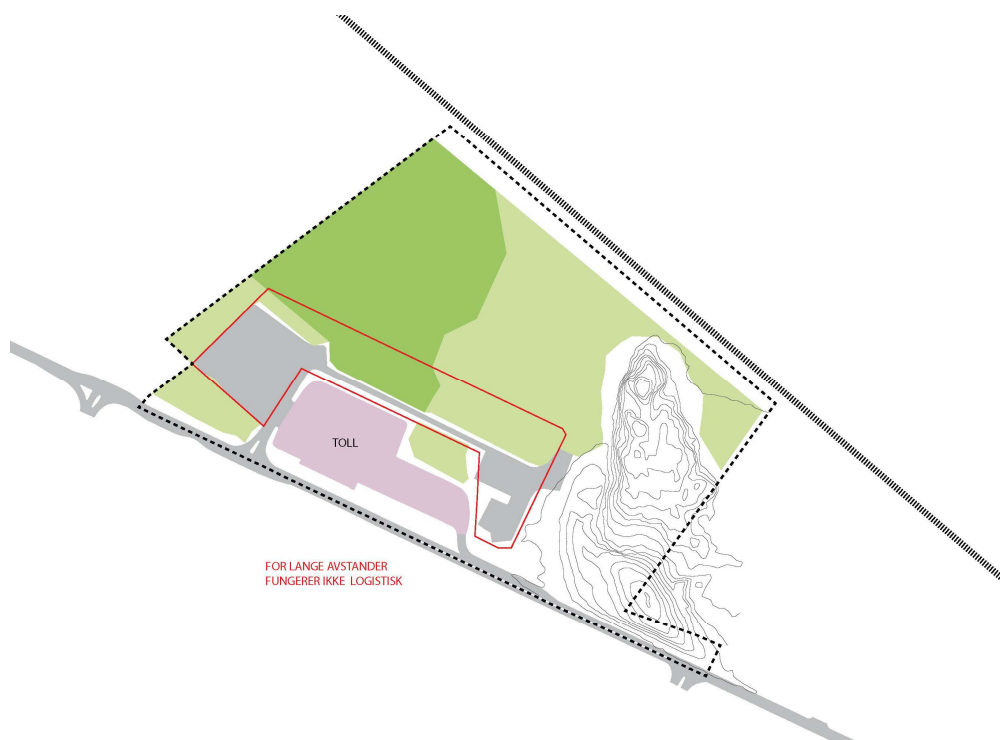
Alternativ to skisserer en løsning der eksisterende beredskapsplass blir utnyttet som del av ny kontrollstasjon. Denne løsningen tar mer av naturområdet med høyest verdi, og videre vurderes mindre optimal for vegvesenets behov til blant annet sikt til riksvei. Beredskapsplassen er også tenkt utnyttet som riggområde under byggetiden. Riggplass må derfor etableres annet sted, potensielt på bekostning av naturverdier andre steder på tomten. Det vil også føre til større avstander mellom SVV og Toll i forbindelse med samarbeid og felleskontroller. Alternativet vurderes derfor ikke egnet og er ikke detaljert ut videre.



Figur 24: Alternativ plassering, Alt. 2. Illustrasjon Add arkitekter

Alternativ 3

Alternativ tre skisserer en løsning der en får maksimal utnyttelse av eksisterende grå arealer. Løsningen vil imidlertid føre til for lange avstander mellom de ulike funksjonene, og løsningen vil trolig ikke fungere logistisk sett, og heller ikke svare ut vegvesenets behov for et kompakt anlegg. Alternativet vurderes derfor ikke egnet og er ikke detaljert ut videre.



Figur 25: Alternativ plassering, Alt. 3. Illustrasjon Add arkitekter

Konsekvenser for trafikkforhold

Planforslaget gir forutsetninger for at Statens vegvesen kan gjennomføre mer effektive kontroller innenfor eget kontrollområde, i tillegg videreføres Tolletatens eksisterende kontrollområde innenfor samme planområde.

Utarbeidet trafikkrapport samt brukerinformasjon viser at eksisterende Tolletatens kontrollområde har innkjøringsporter som gir flaskehals i systemet på avkjøringsfelt og videre inn i Tolletatens område, i dagens situasjon og uavhengig av planforslaget.

Planen vil kunne påvirke risikoen for disse årsakene siden det legges til rette for økt kapasitet for kontrollvirksomhet for kjøretøykontroll. Økt kapasitet vil kunne bety at flere kjøretøy rutes inn til kontrollstasjonen enn det gjøres i dagens situasjon. Dette vil kunne øke trafikken både i avkjøringsrampen og i T-krysset.

Risiko for tilbakeblokkering mot rv. 2 er derimot vurdert til å ikke øke som følge av tiltaket, siden problemene med tilbakeblokkering skjer som følge av Tolletatens kontroller og ikke kjøretøykontroller gjort av Statens vegvesen alene.

Statens vegvesen trenger kortere tid for å utføre sine kontroller, og dette planforslaget skal gi SVV eget kontrollområde, og vil slik ikke påvirke eksisterende utfordring med trafikkavvikling for Tolletaten.

Utover dette anses framkommelighet og trafiksikkerhet i planområdet god i dagens situasjon, og planforslaget legger opp til å bygge videre på dette.

Konsekvenser for teknisk infrastruktur

Vannforsyning

Kroksjøen vannverk opplyser at de kan forsyne planområdet med nødvendig volum vann uten konsekvenser. Mattilsynet ba i sitt innspill til planarbeidet om at det dokumenteres at tilknytningen ikke medfører endret vannkvalitet og leveringssikkerhet for Kroksjøen vannverks abonnenter. Kroksjøen vannverk opplyser om at oppgitt totalvolum på 4 l/s kan leveres uten at det medfører ulemper, kapasitetsproblemer eller redusert leveringssikkerhet for øvrige abonnenter.

Ny vannledning tilkobles eksisterende kum i Arko-vegen, og føres mot ny kontrollstasjon. I senere fase må det vurderes om det etableres to vannledning for hhv. Forbruk og brannvann fra Arko-vegen, eller om det etableres en ledning fra tilkoblingspunktet som deretter separeres ved kontrollstasjonen.

Slukkevann

Brannvannsforsyning håndteres ved etablering av lokal tankløsning og inngår dermed ikke som belastning på det kommunale vannledningsnett.

Overvann

Planforslaget medfører at permeable flater (skogbunn) asfalteres og aktiviteten som skal foregå på opparbeidet plass medfører også økt behov for håndtering av forurensset overvann. Overvann fra kontrollstasjonens oppstillings- og kjørefelt vil kunne ha et potensiale for oljesøl og annen forurensning fra kjøretøy. Alt overvann fra asfalterte flater vil derfor føres til omkringliggende avskjærende grøft som etableres rundt kontrollstasjonen. Grøften etableres med tett bunn for eksempel ved bruk av membran eller leire, slik at infiltrasjon til grunnen hindres. Alt overflatevann i den tette grøften føres videre til et fordryningsområde i nordvest. I skillet mellom fordryningsområdet og trygg flomvei og infiltrasjon etableres det en fysisk stengemuligheter som gjør det mulig å holde på det potensielle forurensede vannet. Dette er ment for å gi tilstrekkelig tid til å samle opp og fjerne forurensset overvann og partikkelbundet forurensning ved akutte hendelser, før infiltrasjon og avrenning ut av området. Løsningen reduserer risiko for spredning av forurensning til grunnen og underliggende resipient.

Avløp

For nytt bygg må det etableres en slamavskiller med utløp til ny infiltrasjonsgrøft, på lik linje som dagens kontrollstasjon, da det ikke er kapasitet i eksisterende slamavskiller. Slamavskilleren og grøften må dimensjoneres etter planlagt forbruk i ny stasjon, og skal ha både mulighet for inspeksjon og uthenting av vannprøver. Slamavskilleren skal også ha nødvendig styring og signaler for varsling av full tank eller andre driftsproblemer.

Strøm

I planforslaget legges det til rette for at eksisterende trafo kan flyttes. Ny plassering hensyntar avstandskrav knyttet til trafostasjon. Eksisterende kabler skjøtes for å tilpasses ny plassering. Det trekkes ny kabel til nybygg.

Fiber

Det er et fiberskap ved trafo som mest sannsynlig har kapasitet til planforslaget, men kapasitet må undersøkes nærmere i neste fase.

Konsekvenser for folkehelse

Det er ikke registrert friluftsinnteresser innenfor eller i slik nærhet til planområdet at planforslaget vil kunne påvirke dette.

Konsekvenser for barn og unge

Ikke relevant for planforslaget da det ikke ligger i nærheten av boligområder. Området vurderes heller ikke å være særlig egnet for barns lek da det ligger inntil høyt trafikkert vei.

Konsekvenser for eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Det ses på muligheter for å erverve eiendom 61/419 ifm. at deler av eiendommen reguleres til offentlig tjenesteyting (kontrollstasjon) gjennom denne planen, ny detaljregulering av Magnormoen kontrollstasjon.

Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert og analysert:

- skog- og lyngbrann
- trafikkulykke på punkter for av- og påkjøring mellom kontrollstasjon og rv. 2
- skade som følge av stråling fra røntgenscannere ved tollstasjon

For å sikre bebyggelse mot brann ved evt skog- og lyngbrann sikres det i bestemmelsene at fasader og takflater som vender mot skog med høy brannrisiko skal utføres i ubrennbart eller vanskelig antennelig materiale.

Det er satt opp to forslag til tiltak som kan øke trafiksikkerheten:

-Etablere variabel skilting ved grensen som varsler om fare for kø når rv. 2 opplever tilbakeblokkering fra kontrollstasjonen. Dette tiltaket vil øke oppmerksomheten for redusert hastighet og stillestående kø for bilister. Tiltaket må derimot vektas opp mot Tolletatens behov for å ikke varsle kontroll.

-Oppgradere eksisterende T-kryss mot kontrollstasjonen til kanalisert T-kryss med venstresvingefelt framfor dagens passeringslomme.

-Skilting ved grensen som varsler om tilbakeblokkering fra kontrollstasjon og kø, vil i tillegg varsle om at det utføres grensekontroll av SVV og/eller Toll, og vil derfor kunne sabotere for opprinnelig hensikt -som er grensekontroll.

- På bakgrunn av at funn i trafikkrapport viser at kontrollstasjonens planlagte utforming ikke forverrer eksisterende utfordring med trafikkavvikling for Tolletaten vurderes det ikke nødvendig med oppgradering av vei som en del av reguleringsplan for ny kontrollstasjon til Statens vegvesen.

Det anses at skade som følge av stråling reguleres gjennom krav til risikovurdering, opplæring, internkontroll og vern av arbeidstakere gjennom arbeidsmiljøloven og at regulering av vern og bruk håndteres gjennom strålevernforskriften.

Medvirkning i planprosessen

Oppstartsmøte med kommunen ble avholdt 11.06.2025.

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet ble sendt inn elektronisk den 19.09.2025. Det ble også kunngjort i Glåmdalen 20.09.2025 og på MittEidskog.no 20.09.2025. Varslingen hadde en lenke til informasjon om planarbeidet som ble lagt ut på Eidskog kommune sine nettsider. Fristen for innspill ble satt til 13.10.2025.

Forhandlinger med grunneier om opsjonsavtale for kjøp pågår. Statsbygg har varslet grunneier om at vi vil fortsette planarbeidene for å utviklingen av ny kontrollstasjon for Statens vegvesen på Magnormoen, og at Statsbygg om nødvendig må forberede ekspropriasjonssak dersom partene ikke kommer til enighet om en avtale.