

Referat fra oppstartsmøte - Detaljregulering for nytt kryssingsspor Åråsen – Rishagen Leirsund

Informasjon om saken	
Saksbehandler	Arne Aukland, avdeling Plan øst
Arbeidstittel	Detaljregulering for nytt kryssingsspor Åråsen – Rishagen Leirsund
Adresse/stedsnavn	Rolf Olsens vei, Leirsund
Plantype	Detaljregulering
Plan ID	L076
Saksnr.	PLAN-26/00635

Informasjon om oppstartsmøtet	
Når	03. juni 2026
Hvor	Lillestrøm rådhus
Møtedeltakere	<u>Fra kommunen - Plan øst (PØ)</u> Arne Aukland, saksbehandler, arne.aukland@lillestrom.kommune.no Vetle S. Hommersand, avdelingsleder Plan øst, veho01@lillestrom.kommune.no Subankhi Sivarasa, planressurs, Subankhi.Sivarasa@lillestrom.kommune.no <u>Fra forslagsstiller: (FS)</u> Börje Karlsson, Bane NOR, borje.karlsson@banenor.no Ragnhild Storstein, Plan 1, rag@p1.no Ola Oksdøl Johansen, Plan 1, ooj@p1.no
Referent	Arne Aukland

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn for reguleringsarbeidet

Plan 1 har sendt inn et planinitiativ på vegne av Bane Nor for å etablere et nytt kryssingsspor på Hovedbanen. Kryssingssporet vil bli liggende nord for Lillestrøm sentrum, mellom Lillestrøm stasjon og Leirsund stasjon. Nærmere bestemt vil det bli liggende parallelt med og øst for dagens jernbanespor mellom broa over jernbanesporet ved Åråsen frem til trykkøkningsstasjonen ved Rishagen på Leirsund. Nytt kryssingsspor vil koble seg på eksisterende kryssingsspor som går fra trykkøkningsstasjonen til Kjusbrua ved Leirsund.

Hovedbanen, som strekker seg fra Oslo til Eidsvoll, har de senere årene opplevd en betydelig økning i både person- og godstrafikk. Denne strekningen er definert som overbelastet, noe som utfordrer dagens kapasitet og robusthet i ruteplanleggingen.

Begrensede kryssingsmuligheter for lange godstog bidrar til denne utfordringen og kompliserer både fremføringen av gods og den overordnede driftseffektiviteten på strekningen.

Et sentralt mål i Jernbanedirektoratets godsstrategi er å legge til rette for lengre godstog på det norske jernbanenettet. Dette vil bidra til å redusere transportkostnader og framføringstid, samtidig som det øker kapasiteten. Hovedbanen nord mellom Lillestrøm og Eidsvoll vil være en viktig trasé for godstrafikk i fremtiden.

1.2 Historikk

Det ble gjennomført et sonderingsmøte mellom kommunen og forslagsstiller den 20.02.2026. Plan øst (PØ) oppfordret Bane NOR til å sende inn et planinitiativ for å sette i gang en formell vurdering og prosess. Plan1 sendte inn planinitiativ for nytt kryssingsspor med tilhørende stedsanalyse den 26.03.2026.

1.3 Planområdet – status og prosess

Foreslått avgrensning av planområdet er markert på figur 1 med svart farge (se kart på neste side). Foreløpig er plassering av nytt kryssingsspor noe usikkert og avstanden mellom hovedbanen og nytt kryssingsspor vil ha betydning for forskyvning av driftsveien. Mot vest foreslås det å legge plangrensen mot areal regulert til «Jernbaneareal; Kjørevei» i reguleringsplan for Gardemobanen, parsell Nitelva-Åråsen og «Jernbane sportrase» i Reguleringsplan: Gardemobanen, parsell Åråsen-Leirsund. I øst foreslås det å legge plangrensen mot plangrense til reguleringsplan for Leira, med unntak av et mindre areal helt i sør som planlegges som midlertidig bygg- og anleggsområde. I sør innarbeides driftsveien opp til avkjøringen fra Rolf Olsens vei. I nord er foreslått plangrense lagt inntil reguleringsplan for trykkøkningsstasjonen, men med videreføring av kjørevei SKV1 for å sikre adkomst til driftsveien nordfra.

Planområdet er på ca. 28 daa. Dagens situasjon består av del av jernbanens sideareal, driftsvei langs jernbanen, dyrka mark og mindre del av et skogsareal. Planlagte tiltak vil kun påvirke areal øst for jernbanesporet.

Dersom eksisterende infrastruktur med blant annet ny hovedvannledning gjør prosjektet utfordrende, vil Bane Nor gjøre en ny vurdering av planområdet og plassering av nytt kryssingsspor. Foreløpig er det imidlertid løsningen beskrevet i planinitiativet alle parter legger til grunn.



Figur 1 Kartutsnitt som viser foreløpig planområde. Flyfoto over planområdet til høyre.

1.4 Planen berører følgende eiendommer direkte

Planområdet skal avklares i etterkant av møtet. Planområdet som er skissert i planinitiativet berører følgende eiendommer direkte:

Gnr/bnr	Hjemmelshaver	Partstype
28/21, 17/11	Bane NOR SF	Grunneier
26/1, 19/2	Lillestrøm kommune	Grunneier
28/1	Privat landbrukseiendom	Grunneier
26/2	Privat landbrukseiendom	Grunneier
25/2	Privat landbrukseiendom	Grunneier
19/1	Privat landbrukseiendom	Grunneier

Listen må oppdateres ifm. avklaring av varslingsområde.

1.5 Presentasjon av planønsket

Tiltaket innebærer å tilrettelegge for et kryssingsspor øst for dagens jernbanespor. Som et resultat av nytt kryssingsspor vil dagens driftsvei som går langs østsiden av jernbanesporet forskyves. I tillegg vil det bli behov for å sikre arealer til midlertidig bygg- og anleggsområde. Det legges ikke opp til ny bebyggelse innenfor planområdet, annet enn flytting/erstatning av et teknisk bygg.

2 Planstatus

Plan	Merknader
Kommuneplanens arealdel	Planområdet er satt av til: - Kollektivnett - LNF-formål Planområdet omfattes også av følgende hensynssoner: - H190_17 Sikringssone (for NRVA ledningsnett)
Reguleringsplaner	- Gardermobanen, parsell Nitelva-Åråsen. 0231_267, 18.10.1994 - Gardermobanen, parsell Åråsen-Leirsund. 0231_268, 22.06.1994 - Leira. 0231_389, 20.04.2005 - Trykkøkingsstasjon PV2, Leirsund. L033, 28.02.2024
Tilgrensende planer	
Pågående planer	Kommunen reviderer KPA. Planarbeidet skal forholde seg til gjeldende kommuneplan. Avhengig av planarbeidets varighet kan det bli endringer i krav og føringer.
Arbeid med strategier og KVVUer	Godstrategi for jernbane fra 2019, under revisjon. KVU for Hovedbanen nord.

2.1 Overordnede føringer

Listen er ikke uttømmende, men omfatter nasjonale og regionale føringer som anses som særlig relevante for planarbeidet.

Nasjonale føringer
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, 20.6.2023
Statlig planretningslinje for klima og energi (2024)
Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, 20.12.2024
Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2021)
Nasjonal jordvernstrategi 2023, fra Prop. 121S (2022-2023).
NVE retningslinjer 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar (NVE, 2014)
Rundskriv H-5/18 - Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling
Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)
Jernbanedirektoratets godsstrategi (2019)
Regionale føringer
Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus
Regional plan for masseforvaltning i Akershus
Regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken 2022-2027
Statsforvalterens forventningsbrev til kommunene 2026, 21.01.2026
Veiledningsmaterieill

Veileder Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven (Bane NOR, 2020)
Veileder om barn og unge i plan og byggesak (2025)
NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred
NVEs veileder 3/2022 Sikkerhet mot flom
Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging, DSB 2017

3 Kommunens tilbakemelding

Temaene som er listet opp under, må vurderes av forslagsstiller i planarbeidet. Temaene skal omtales i planbeskrivelsen. Noen temaer må utredes og omtales i egne rapporter eller fagnotater.

Listen over viktige vurderingstemaer er ikke uttømmende. Krav til dokumentasjon og løsninger i kommuneplanen, samt oversikten over temaer som skal redegjøres for og vurderes i kommunens mal for planbeskrivelse, skal også følges med mindre annet er avtalt. Planmyndigheten kan kreve ytterligere vurderinger og utredninger senere i planprosessen hvis det er nødvendig for at planforslaget skal være tilstrekkelig opplyst.

3.1 Planprosess

Tiltaket faller ikke inn under unntak fra plankrav i KPA § 1-3.1 for oppføring av mindre tiltak for jernbane innenfor formål nåværende samferdselsanlegg. Unntaket gjelder for strakstiltak for nødvendig drift, og andre små jernbanetiltak. Krysningsspor er et langt større tiltak, og planlegges også ut i LNF-formålet.

Forslagstiller har tidligere bedt kommunen vurdere om det er ønskelig/mulig å benytte pbl. § 3.7 om overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet. Plan øst meldte tilbake om at kommunen ønsker å være delaktig i planprosesser som foregår i sine områder og er derfor tilbakeholden med å benytte pbl. § 3-7. Plan øst kunne heller ikke se at det i dette tilfellet ville medføre særlige fordeler for Bane NOR å bruke § 3-7.

Planforslaget skal følge ordinær prosess iht. pbl. § 12-3 for detaljreguleringer.

3.2 Viktige vurderingstemaer

3.2.1 Risiko og sårbarhet

ROS-analyse

Det skal utarbeides en ny ROS-analyse i henhold til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder, *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. ROS-analysen vil avdekke om det finnes vesentlige samfunnssikkerhetsmessige utfordringer ved planen og om det er behov for justeringer eller særlig oppfølging av planforslaget.

Jernbaneanlegget utgjør samfunnskritisk infrastruktur og fremstår som særlig relevant å vurdere. Potensielle ulykker i forbindelse med både anlegg og drift må analyseres.

Flom

Planområdet ligger innenfor NVE sitt kartlagte aktsomhetsområde for flom. NVE retningslinjer 2/2011 *Flaum- og skredfare i arealplanar* (revidert 2014) skal legges til grunn ved planlegging og utførelse av nye tiltak. Det vises også til NVE veileder 3/2022 *Sikkerhet mot flom: utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak*.

Risiko, sårbarhet og sikkerhet i tilknytning til flom skal utredes og ivaretas i henhold til TEK17 § 7-2.

Grunnundersøkelser og områdestabilitet

Kravene i TEK 17, §7-3 Sikkerhet mot skred, gjelder for alle typer skred. Forskriften stiller krav om at sikkerhetsnivået skal tilpasses konsekvensene ved et eventuelt skred.

Relevante rapporter i NADAG (Nasjonal database for grunnundersøkelser) innenfor eller i nærhet til planområdet skal gjennomgå og vurderes som del av det geotekniske grunnlaget for planen.

Områdestabiliteten skal utredes og dokumenteres i henhold til NVE-veileder 1/2019 *Sikkerhet mot kvikkleireskred*, og kravene til sikkerhet mot skred i TEK17 § 7-3 skal oppfylles. Kommunen legger særlig vekt på at geotekniske rapporter skal ha klare og entydige konklusjoner. Kommunen har en mal for innledende geoteknisk vurdering som skal brukes.

PØ gjør oppmerksom på at Kommuneplanen og NVEs veileder stiller krav om uavhengig kvalitetssikring av godkjent foretak for tiltak innen tiltakskategori K3 og K4. Uavhengig kvalitetssikring må foreligge ved innsending av komplett planforslag.

Innmeldingsplikt

Fra 1. januar 2025 gjelder forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger (FOR-2024-12-17-3181). Forskriften innebærer følgende: Grunnundersøkelser skal meldes inn til Norges geologiske undersøkelse (NGU) via NADAG. Innmeldingsplikten påhviler foretaket som har utført undersøkelsen. Naturfareutredninger skal meldes inn til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Forslagsstiller er ansvarlig for at engasjerte foretak oppfyller innmeldingsplikten.

3.2.2 Kulturmiljø og kulturminner

Planområdet ligger like i nærheten av H570_53 hensynssone bevaring kulturmiljø Leira - Jølsen, i kommuneplanens arealdel. I planområdets nordende ligger husmannsplassen Rishagen, registrert som bevaringsverdig i kulturminnevernplan for Skedsmo med regional betydning. Tiltaket vurderes ikke å påvirke kulturmiljøverdiene i særlig grad utover det tidligere tiltak i området allerede har gjort.

Vi gjør oppmerksom på at arbeidet må stanses og Akershus fylkeskommune varsles dersom det dukker opp automatisk fredete kulturminner under arbeidet med tiltaket jf. §8 i kml.

Saken skal sendes til regionale kulturmiljømyndigheter for uttalelse.

3.2.3 Visuelle virkninger

Planens hensikt er å tilrettelegge for et nytt kryssingsspor. Det legges ikke opp til ny bebyggelse innenfor planområdet, annet enn flytting/erstatning av teknisk bygg. I tillegg vil det være behov for forskyvning av eksisterende driftsvei, samt langsgående midlertidig bygg- og anleggsområde.

Tiltaket vil dermed få begrensende visuelle virkninger i forhold til dagens situasjon. Det er viktig at master og andre synlige installasjoner får et enhetlig preg og god arkitektonisk utforming.

Visuelle virkninger kan omtales på enkel måte i planbeskrivelsen. Det er ikke behov for en egen estetisk redegjørelse (jfr. KPA § 1-8.2.6). For dette planforslaget vil det heller ikke være relevant med en volum- og funksjonsanalyse (jfr. KPA § 1-8.2.3).

3.2.4 Naturmangfold

Planforslagets forhold til prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 må redegjøres for i planforslaget/planbeskrivelsen. Hvis det vurderes at kunnskapsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig, må forslagsstiller gjøre ytterligere kartlegginger.

Rødlistede treslag

I dalsøkket er det registrert tre almetrær og to asketrær. Begge treslagene er vurdert som sterkt truet (EN) på den norske rødlisten for arter, og har svært stor verdi. De registrerte trærne ligger tett opptil eksisterende jernbane og vil bli direkte berørt av tiltaket.

Tiltakshaver bør så langt det er praktisk mulig søke å bevare trærne. Det bør vurderes om trærne kan flyttes lenger inn i dalsøkket, og/eller om de tre østligste trærne på lokaliteten kan skånes. Det kan også finnes uregistrerte ask- og almetrær i området; disse bør kartlegges og ivaretas på best mulig måte i den videre planleggingen.

Fugleliv og sårbarhet i hekketiden

Planområdet ligger i nærheten av et naturvernområde, og det er registrert forekomster av flere rødlistede fuglearter innenfor planområdet, herunder gulspurv (VU), heilo (NT) og sanglerke (NT).

Dersom anleggsarbeidet skal gjennomføres i hekketiden (15. mars – 1. august), må det utvises særskilt hensyn til hekkende fugl. Løvskogen i den berørte delen av dalsøkket bør ikke hogges i denne perioden.

FS opplyser om at når man skal skifte ut massene under det nye sporet og kommer med knust stein, vil dette medføre punktvis høy støy. De mener at hekkeperioden utgjør en for lang periode å eventuelt stoppe anleggsarbeid. Plassering av sporveksler vil også kunne ha betydning for hvilke områder som blir mest støyutsatt etter at tiltaket er gjennomført. Togene som passerer i dag genererer også mye støy, og det bør beskrives hvordan ny støy eventuelt vil påvirke fuglelivet ytterligere.

Fremmede skadelige arter

Det er registrert flere fremmede, uønskede arter med svært høy risiko (SE) i planområdet. Dette gjelder hvitsteinskløver, kanadagullris og kurvpil. Forekomstene er registrert langs eksisterende veg, helt opp til pumpestasjonen.

Masser fra disse områdene må håndteres forskriftsmessig for å hindre spredning. Massene kan ikke mellomlagres på steder der det er risiko for at plantene kan etablere seg og spre seg videre. Jfr. krav om massehåndteringsplan i kapittel 3.2.8 for bygge- og anleggsfasen.

3.2.5 Landbruk

Planområdet berører jordbruksarealer som i hovedsak er registrert med middels verdi, men enkelte deler har stor verdi. Jordsmonnet består av middels god kvalitet, med mindre felt av god og svært god kvalitet.

Matjordplan

Matjorda på de eksisterende jordene innenfor planområdet vil bli berørt, og må flyttes som følge av tiltaket.

Tiltakshaver må utarbeide en egen matjordplan. Planen skal blant annet redegjøre for hvor mye dyrka mark som blir berørt, hvor matjorda skal flyttes, og om den eventuelt bør benyttes til jordforbedring internt på andre deler av de berørte jordene. God dialog med grunneierne er essensielt i denne prosessen.

FS ber PØ om å oversende en mal/eksempel på matjordplan.

Jordpakking og riggområde

I anleggsfasen er det risiko for betydelige pakningsskader på jorda. Anleggs- og influensområdet bør begrenses mest mulig for å minimere beslag og pakningsskader på dyrka mark. Det bør ikke tillates riggområde på dyrka mark. Dette gjelder også selv om A-sjiktet (matjordlaget) skrapes av og legges i ranker, da det underliggende B-sjiktet (undergrunnsjorda) også er svært utsatt for dype og varige pakningsskader.

3.2.6 Friluftsliv og fremkommelighet

Det går en gang- sykkelvei parallelt med Rolf Olsens vei og planområdet. Denne er mye brukt som både pendlervei og til treningsaktivitet. Det er viktig at god fremkommelighet for gående og syklende opprettholdes i byggeperioden, og at det redegjøres for dette i planforslaget.

Planforslagets eventuelle virkninger for friluftsliv og for barn og unges interesser, må det også redegjøres for.

3.2.7 Teknisk infrastruktur

Til førstegangsbehandling skal det foreligge godkjent overordnet plan for vann, avløp og overvannshåndtering (Overvannsplan og VA-rammeplan). Tekniske planer må utarbeides av fagkonsulenter. Kommunens VA-norm, veinorm og overvannsveileder skal følges.

Overvann

Forslagsstiller skal dokumentere at overvann håndteres i tråd med gjeldende lover, forskrifter og lokale bestemmelser. Forslagsstiller skal legge Lillestrøm kommunes gjeldende overvannsveileder samt bestemmelser i kommuneplanens arealdel (KPA) til grunn for prosjektering og dokumentasjon. Det presiseres at overvannshåndteringen skal ivareta

hensynet til vannets helhetlige kretsløp og natur- og kulturmiljø, jfr. plan- og bygningsloven § 3-1 bokstav i, og at løsningene skal dimensjoneres med hensyn til forventede klimaendringer.

Utredning av overvann i planområdet må ta hensyn til hele nedbørsfeltet. Hovedregelen er at overvann skal håndteres på egen eiendom. PØ ønsker åpne og naturbaserte overvannsløsninger i henhold til 3-trinns strategien.

Vann og avløp

Eksisterende kommunal spillvannledning og eksisterende NRVA vannledning må flyttes ut av traseen. Begge ledninger ligger i eksisterende driftsveg. FS prøver å unngå flytting av ny hovedvannledning som ligger et stykke lenger ut på jordet. FS opplyser at denne har en dimensjon på 1 meter i diameter. Videre prosjektering og dialog med NRVA og miljøteknikk hos Lillestrøm kommune, vil kartlegge bedre mulighetsrommet og begrensningene som dette innebærer.

Støy

Jernbaneanlegg og veganlegg kan unntas byggesaksbehandling og bygges ut direkte etter reguleringsplan. Det er derfor særlig viktig at støy er tilstrekkelig utredet og sikret i reguleringsplanen, og at omfang og utforming av kilderettede tiltak mot støy tas inn i planens kart og bestemmelser.

Med endring og utbedring av eksisterende anlegg menes alle tiltak, der endringen gir en økning i støynivå på 1-2 dB, blant annet som følge av økt kapasitet, jfr. T-1442/2021.

Et minimumskrav vil være at det innarbeides en forenklet støyfaglig vurdering i planbeskrivelsen.

3.2.8 Bygge- og anleggsfasen

Det må redegjøres for forventet støy i bygge- og anleggsfasen.

I tillegg til matjordplan må det utarbeides en massehåndteringsplan. Det er viktig å vurdere massehåndtering tidlig og tilstrebe massebalanse innenfor planområdet. FS opplyser at det vil være vanskelig å oppnå massebalanse for dette prosjektet, da store deler av utgravde masser under nytt jernbanespor må skiftes ut.

Det pågår for tiden arbeider med bygging av en ny trykkøingsstasjon rett nord for planområdet.

3.3 Eiendomsforhold

Justering av eiendomsgrenser er ikke noe kommunen kan pålegge, men vi vil kreve dokumentasjon på at planen er gjennomførbar – altså at det foreligger en avtale om enten eiendomsserverv eller tillatelse til å oppføre anlegg på annen manns grunn.

3.4 Mulige rekkefølgekrav og behov for utbyggingsavtale

PØ kan på nåværende tidspunkt ikke identifisere andre spesifikke rekkefølgekrav enn at flytting av VA ledninger trolig er en forutsetning for gjennomføring av planen, jfr. kap. 3.2.7.

Vurdert ut ifra innsendt planinitiativ ser det ikke ut til å være behov for en utbyggingsavtale med kommunen. Behov for spesifikke avtaler knyttet til flytting av teknisk infrastruktur, virker sannsynlig.

PØ ber FS om å vurdere eventuelt behov for en utbyggingsavtale ifbm. med varsel om oppstart, slik at en eventuell ny varsling kan unngås.

3.5 Medvirkning

Det forutsettes kontakt med berørte grunneiere for eventuelt midlertidig og permanent tomteerverv tidlig i planprosessen. I etterkant av varsel om oppstart forutsettes det kontakt med regionale kulturminnemyndigheter rundt behovet for arkeologiske registreringer. Videre forutsettes det kontakt med NRVA i forbindelse med tiltak i nærhet av hovedvannledning.

Kommunen praktiserer gjennomføring av åpent informasjonsmøte ifbm. varsel om oppstart. FS er ansvarlig for å avholde informasjonsmøtet. Det skal være mulig å delta både fysisk og digitalt. Møtet kan ved behov/ønske avholdes på rådhuset. Reservasjon av møterom bør gjøres god tid i forveien.

Utover dette er det på nærværende tidspunkt i planprosessen ikke identifisert behov utover lovens krav.

3.6 Plankart, bestemmelser og planbeskrivelse

Kommunens mal for reguleringsbestemmelser og planbeskrivelser skal brukes. Plankart skal utarbeides i henhold til gjeldene tegneregler.

Midlertidig bygge- og anleggsområde må reguleres. Dette er viktig for å blant annet synliggjøre virkninger for, og å sikre hensyn til landbruk og natur, samt fremkommelighet i anleggsperioden.

3.7 Overordnet samferdsel

Det er vist til Godsstrategi for jernbane fra 2019. For tiden ligger en ny godsstrategi ute på høring med høringsfrist 15. Juni. Kommunen forutsetter at tiltak i forslag til reguleringsplan er i tråd med eventuelle nye føringer.

Lillestrøm kommune har gitt uttalelse til KVVU for hovedbanen nord. I tillegg har kommunen fulgt med på arbeidet med KS1 og oppfølgende utredninger. Kommunen er ikke enig i vurderingene som går i retning av at Leirsund stasjon må legges ned.

I Bane Nors utredning av muligheter for å bedre kapasiteten i jernbanesystemet mellom Lillestrøm og Frogner stasjon uten større fysiske tiltak, er det sett på om lokaltog kunne bruke Gardermobanen i delstrekninger, og så gå over til/fra Hovedbanen sør for Leirsund. Lillestrøm kommune forutsetter at tiltak med vekslingsspor, som slik vi forstår det etableres for å bedre kapasiteten for godstog, ikke vanskeliggjør løsninger som bedrer kapasiteten for persontog mellom Lillestrøm og Frogner. Det bør vurderes om tiltak som planlegges nå også kan innrettes slik at de gir muligheter for å i størst mulig grad forbedre avviklingen av persontog på strekningen.

4 Konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 er planinitiativet vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredning kapittel 2, med tilhørende vedlegg I og II. FS har i planinitiativet konkludert med at planforslaget ikke vil utløse krav om konsekvensutredning. PØ stiller seg i utgangspunktet bak denne vurderingen, men ser behov for nærmere avklaring av noen punkter før en kan endelig konkludere.

Nærmere vurdering av relevante punkter i forskriften:

§ 6, bokstav b i forskrift om konsekvensutredninger

Forskriftens § 6, bokstav b sier at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg 1 alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram.

Vedlegg I nr. 7a sier at *Jernbanelinjer for langdistansetrafikk skal konsekvensutredes og ha planprogram*. Hovedbanen betjener både lokal- og langdistansetrafikk. PØ, mener derfor dette punktet bør avklares nærmere.

Vedlegg I nr. 7e sier følgende: *Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr*. Planlagt tiltak er ifølge FS forespeilet å ha investeringskostnader på under 750 millioner kr, og faller derfor ikke inn under vedlegg I nr. 7e.

§ 8, bokstav a i forskrift om konsekvensutredninger

Forskriftens § 8 omhandler planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (jfr. oppfangskriteriene i § 10). Reguleringsplaner og tiltak som omfattes av vedlegg II skal konsekvensutredes, men ikke ha planprogram. Vedlegg II nr. 10c sier at *bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer* skal vurderes nærmere. FS har vurdert at planlagt tiltak, som er etablering av nytt kryssingsspor, er vurdert til å ikke falle inn under vedlegg 2 nr. 10c. Planlagte tiltak faller heller ikke inn under andre punkter i vedlegg II.

§ 10 i forskrift om konsekvensutredninger

§ 10 beskriver Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. FS har vurdert planinitiativet til å ikke omfattes av oppfangskriteriene i § 10 andre ledd i forskrift for konsekvensutredninger.

FS har også vurdert at planinitiativet heller ikke er omfattet av oppfangskriteriene i § 10 tredje ledd bokstav a-d) i forskrift for konsekvensutredninger. Øvrige oppfangskriterier i § 10 tredje ledd bokstav e-h) i forskrift for konsekvensutredninger, er vurdert som ikke relevant for planinitiativet. PØ stiller seg i hovedsak bak de innledende vurderingene FS har gjort, forutsatt at total investeringsramme er under 750 millioner og en grundigere begrunnelse ifht. vedlegg I nr. 7a. Konsekvenser for samfunn og miljø vil kunne belyses på en god måte gjennom planprosessen og de kravene som er satt til dokumentasjon.

5 Utredninger

Utredninger og analyser skal gjennomføres av kvalifisert personell, og skal legges ved planforslaget ved innsendelse. Planforslagets virkninger i midlertidig bygge- og anleggsområde og i influensområdet må vurderes.

Det vises til kommuneplanens bestemmelser som har flere krav knyttet til dokumentasjon. Dette er også konkretisert i vedlagt komplettvurderingsskjema, og mal for planbeskrivelse som sier hvilke temaer som skal omtales. FS har også omtalt flere av disse i innlevert planinitiativ. Det må vurderes nærmere om det er noen av dokumentasjonskravene som *ikke* er relevant for denne planprosessen.

Det tas forbehold om at den videre planprosessen kan avdekke behovet for nye dokumentasjonskrav.

6 Faktaark

Utfylt faktaark skal foreligge til førstegangsbehandling og følge saken som et selvstendig dokument. Når saksbehandler har mottatt planforslaget, og dette er vurdert som komplett, sender saksbehandler lenke til utfyllingsskjema på e-post til forslagsstiller. Forslagstiller fyller ut spørreskjemaet med nøkkeldata.

Faktaarket skal inneholde de viktigste nøkkeldataene for reguleringsplanen, eksempelvis planområdets størrelse, arealformål og type bebyggelse. Faktaarket vil også benyttes til å sammenligne ulike detaljreguleringsforslags egenskaper, til å samle inn data og statistikk, og presenteres i et format som viser statistikk, grafer og kart.

7 Planarbeidet kan anbefales

Oppstart av planarbeid kan anbefales. Utstrekning på varslingsområdet avklares i dialog mellom kommunen og forslagsstiller i etterkant av oppstartsmøtet.

Oppstart av planarbeidet varsles som ordinær planprosess.

PØ vurderer at kravet til fagkyndighet er oppfylt.

Det vurderes ikke som aktuelt å bringe saken inn for regionalt planforum.

7.1 Kartutsnitt for varslingsområde

Varslingsområdet avklares i etterkant av møtet.

Varslingsområdet må være stort nok til å inkludere areal som er nødvendig til midlertidig bygge- og anleggsområde.

7.2 Navnsetting av planforslag

Plannavn: Detaljregulering for nytt kryssingsspor Åråsen – Rishagen Leirsund
Plan ID: L076

Enighet om fastsettelse av navn på planforslag. FS synes navnet var noe langt, men vil forholde seg til dette i sin videre dialog med Lillestrøm kommune. FS fortsetter trolig å bruke *Nytt kryssingsspor Lillestrøm nord* som sitt prosjektnavn i sin interne kommunikasjon.

7.3 Maler og varslingsliste

Mal for annonsetekst og varslingsbrev som skal benyttes finnes på Lillestrøm kommunes hjemmesider. Forslag til annonse, SOSI-fil med planomriss og eierlister skal sendes til kommunen for godkjenning.

Liste over høringsparter (myndigheter, organisasjoner) sendes ut i forbindelse med godkjenning av forslag til annonse.

8 Den videre planprosessen

8.1 Dialog- og temamøter før politisk behandling

Etter varsel om oppstart, skal det gjennomføres noen fastsatte dialogmøter mellom FS og PØ i utarbeidingsfasen. Dialogmøter skal avtales slik at nødvendig dokumentasjon kan sendes inn to uker i forkant av møtet. PØ er åpne for at møter og frist for innsending av dokumentasjon kan avtales lengre frem i tid også.

Følgende møter må avholdes før planforslaget kan sendes inn for komplettvurdering:

- Dialogmøte om planforslaget og aktuelle tema
 - o Leveranser: avklares senere
- Merknadsmøte
 - o Leveranser: Utfylt skjema for oppsummering av merknader.
- Gjennomføring og rekkefølgebestemmelser
 - o Leveranser: avklares senere
- Kart- og bestemmelsesmøte
 - o Leveranser: Kart, bestemmelser, fagrapporter og utkast planbeskrivelse

Noen av dialogmøtene vil etter nærmere avtale kunne slås sammen. Planforslag som sendes inn før ovennevnte møter er avholdt, vil ikke bli komplettvurdert og sendes tilbake til forslagsstiller.

8.2 Løpende dialog og kontaktpersoner

I tillegg til fastsatte dialogmøter vil det kunne være behov for flere dialog- eller temamøter. Behov for flere møter må vurderes nærmere etter varsel om oppstart og i forbindelse med utarbeiding av kunnskapsgrunnlag og dokumentasjon. Dersom FS ønsker avklaringer fortløpende er det også mulig med skriftlige avklaringer og korte teams-møter.

Merk at henvendelser til andre fagområder i kommunen skal skje via saksbehandler. PØ samordner og ønsker å ha oversikt.

Kontaktpersoner hos FS er Ragnhild Storstein og Ola Oksdøl Johansen. Begge settes på kopi ved e-post korrespondanse med PØ.

Systra, som er hovedleverandør for byggherre Bane Nor, har tatt direkte kontakt med avdeling for miljøteknikk angående detaljprosjektering og potensiell konflikt med eksisterende ledninger i området. En slik direkte kontakt vil være mest effektiv, men PØ ønsker å bli orientert om denne dialogen og spesielt det som angår planprosessen.

8.3 Maler og veiledningsmateriale

På kommunens hjemmeside finnes materiale for utarbeidelse av reguleringsplaner. Her ligger blant annet nødvendige og oppdaterte maler for varsling, planbeskrivelse og bestemmelser.

8.4 Endringer i krav og føringer

Noen planprosesser går over flere år, og erfaringsmessig ligger planforslaget tidvis lenge "i bero" hos forslagsstiller mellom hver gang det er dialog i saken. Administrasjonen tilstreber forutsigbarhet i alle planprosesser, men langsom fremdrift i forslagsstillers arbeid med plansaker representerer en risiko for endrede forutsetninger.

Det er påregnelig at tidlige føringer til en viss grad kan bli endret når planprosesser tar tid, som følge av blant annet vedtak av ny kommuneplan, nye temaplaner, strategier, andre kommunale vedtak som kan påvirke plansaken eller nye fokusområder. Særlig nevnes her pågående rulling av KPA. At et planarbeid har pågått over lengere tid er ikke ensbetydende med at nye krav og føringer ikke kan bli gjeldene.

8.5 Krav til komplett planforslag

For at et planforslag skal være komplett må følgende materiale innsendes kommunen (i én samlet forsendelse) til postmottak@lillestrom.kommune.no:

- Planbeskrivelse (i Word-format)
- Forslag til reguleringsbestemmelser (i Word-format)
- Reguleringsplankart i alle nødvendige vertikalnivåer (pdf og nyeste sosi, 1:1000 og A3 – se for øvrig sjekkliste for plankart)
- Illustrasjonsplan og arealregnskap for full utnyttelse
- All dokumentasjon listet opp i komplettvurderingsskjemaet og i referatets kapittel 3.2, samt evt. andre nødvendig dokumentasjonskrav som avtales i løpet av planprosessen.
- Eierliste (gnr/bnr. må ikke fjernes fra eierlisten som blir oversendt til kommunen).
- Kopi av alle innkomne forhåndsuttalelser ved planoppstart.
- Kopi av annonse for planoppstart.
- Utfylt komplettvurderingsskjema.

8.6 Fremleggelse og kommunedirektørens innstilling til politisk behandling

Saksbehandler har en skrivefrist som er ca. 5 uker før planforslaget tas til behandling i politisk møte. Ved fremleggelse til politisk behandling, tar administrasjonens innstilling utgangspunkt i «innstillingstrappen»:



9 Avsluttende merknader

Dersom planprosessen står stille over ett år, ny kommuneplan vedtas, eller det inntreffer andre ting som gir endrede forutsetninger for planarbeidet, kan kommunen kreve nytt oppstartsmøte.

Det gjøres oppmerksom på at hverken oppstartsmøtet eller referatet gir partene særskilte rettigheter senere i saksbehandlingen. Nabo- eller beboerprotester, krav fra offentlige myndigheter m.m., vil kunne føre til krav om endring av prosjekt og/eller fremdriften for prosjektet.

Det vil ikke bli ilagt saksbehandlingsgebyr for behandling av denne reguleringsplanen, da det ikke er hjemmel til å kreve plangebyr når forslagstiller er en offentlig myndighet som skal ivareta offentlige interesser, og tiltaket finansieres med offentlige bevilgninger.

10 Etterskrift

FS har sendt inn følgende redegjørelse for hvorfor denne planen etter deres vurdering heller ikke faller inn under oppfangskriteriene til KU-forskriftens vedlegg I nr. 7a:

Forslagsstiller vurderer vedlegg I nr. 7a til å gjelde etablering av nye jernbanelinjer for langdistansetrafikk. Det aktuelle tiltaket omfatter ikke ny jernbanelinje, men etablering av et nytt kryssingsspor parallelt med hovedbanen nord for Lillestrøm som skal koble seg på eksisterende kryssingsspor videre mot Leirsund. Tiltaket er dermed et avgrenset kapasitets- og driftstiltak innenfor eksisterende banestrekning. Planinitiativet viser videre at tiltaket i hovedsak består av nytt kryssingsspor, forskyvning av driftsvei, midlertidige bygg- og anleggsarealer og at det ikke etableres ny stasjon, trase eller lignende. Tiltaket vurderes derfor ikke til å omfattes av «jernbanelinje for langdistansetrafikk» etter vedlegg I nr. 7a.

PØ støtter forslagstillers vurdering og konklusjon. Denne planen representerer en utvidelse av eksisterende jernbanetrasé, over en begrenset strekning.

Godkjenning av referat

Referatet ble sendt til forlagsstiller for gjennomlesing 09.06.2026. Forslagstiller meldte tilbake den 12.06.2026 at de hadde ingen kommentarer til referatet.

Vedlegg

1. Komplettvurderingsskjema for nytt kryssingsspor, L076