

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Dato: 29.09.2026
Saksref: 202316532-83
Deres ref.:
Side: 1 / 7

Vår saksbehandler: Knut Sørgaard
Telefon:
Mobil: +4795808616
E-post: Knut.Sorgaard@banenor.no

Forslag til statlig reguleringsplan - Ny avgreining Østre linje

Bane NOR viser til oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 07.04.2017. Vi viser også til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 10.06.2021, der planprogrammet ble fastsatt, samt brev fra Kommunal- og distriktsdepartementet datert 13.06.2025 om å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Med dette oversendes forslag til statlig reguleringsplan for Ny avgreining Østre linje for vedtak.

Plandokumenter

De sentrale plandokumentene er (vedlagt):

- Reguleringsplankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelsen med sammendrag av konsekvensutredningen
- Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) av reguleringsplanen
- Temautredningene i konsekvensutredningen
- Miljøoppfølgingsplanen (MOP)
- Massehåndteringsplan
- Jordhåndteringsplan
- Høringsuttalelsene til planforslaget
- Merknadsdokument med vårt sammendrag av høringsuttalelsene samt våre kommentarer

I tillegg er det utarbeidet en rekke ulike rapporter som beskriver tiltaket nærmere. I planbeskrivelsen er det en oversikt over dokumenter som har vært på høring, samt en oversikt over øvrige relevante dokumenter.

Hovedtrekk i planen

Reguleringsplanen skal legge til rette for utbygging av 5,5 kilometer dobbeltsporet jernbane mellom Ski og Kråkstad. Forslaget er basert på vedtatt konseptvalgutredning i 2017.

Ny jernbane er planlagt å greine av planskilt fra Vestre linje på Halstadjordene om lag en kilometer sør for Ski stasjon. Deretter går banen sørøstover gjennom Kjølstadskogen og over jordene ved Kjølstadgårdene, før den krysser Østensjøbekken i en vel 20 meter høy bru. Videre går banen i hovedsak i skjæring gjennom et skogsområde ved Haga/Hagelund, før den går over dyrka mark i en lengde på ca. to kilometer til Kråkstad stasjon.

Planen bygger videre på utbygginga av Follobanetunnelen og Ski stasjon, og bidrar til ytterligere å kunne nyttiggjøre investeringene som er lagt ned i disse. Dagens trase mellom Ski stasjon og Kråkstad vil bli lagt ned. Strekningen mellom Kråkstad og tettbebyggelsen i Ski vil i hovedsak bli tilbakeført til dyrka mark.

Planprosess

Forslaget til reguleringsplan var på høring i tidsrommet 22. august til 17. oktober 2025. Planforslaget ble sendt på høring til de to kommunene Nordre Follo og Ås, samt til andre aktuelle offentlige myndigheter, organisasjoner, grunneiere og andre berørte privatpersoner.

Under denne høringen ble det arrangert ett folkemøte og to åpne kontordager. Videre ble det arrangert egne møter for berørte grunneiere.

Bane NOR har hatt løpende dialog med kommunene, både på administrativt og politisk nivå. Prosjektet har hatt dialog med regionale myndigheter, samt deltatt på planforum i fylkeskommunen.

I perioden 23. mars til 11. mai 2026 ble det gjennomført en tilleggshøring. Bakgrunnen for denne høringen var dels for å komme noen av høringsuttalelsene fra høringen høsten 2025 i møte. I tillegg var det på bakgrunn av nye geotekniske undersøkelser behov for noe større anleggsareal for grunnstabilisering.

Kort om høringsuttalelsene - forhold der planforslaget ikke har kommet høringsinstansene i møte

Bane NOR har samlet alle høringsuttalelsene fra de to høringsrundene i egne dokumenter som er vedlagt. I tillegg er det utarbeidet to rapporter med sammendrag av uttalelsene, inkludert våre kommentarer til disse.

Vi oppfatter at vi i planforslaget som nå foreligger har kommet regionalt nivå i møte på alle sentrale punkter. Jf. også våre merknader under om automatisk freda kulturminner, der forslaget kommer fylkeskommunen i møte.

I hovedsak kommer planforslaget vedtakene i kommunene i møte. Nordre Follo kommune ber om at det blir utarbeidet et naturregnskap, som skal legges ved planen. Bane NOR er i gang med dette arbeidet, men vi mener at det ikke er hjemmel for å kreve at dette skal følge planforslaget. Dette ville i tilfelle ytterligere forsinke planprosessen. Når naturregnskapet er ferdig, vil Bane NOR samarbeide med kommunene om oppfølging. Kommunen ønsker også at vandringsveier for vilt blir opprettholdt i anleggsfasen. Bane NOR vil vektlegge hensynet til viltet, ved planlegging og

gjennomføring av anleggsarbeidene. På grunn av krav til sikkerhet og skjerming av anleggsområdet for allmenheten, vil det bli begrensninger for viltets bevegelse i området.

Ås kommune har tilsvarende uttalelse som Nordre Follo kommune vedr. naturregnskap og vilthensyn. I tillegg har kommunen vedtatt følgende om støy:

"Støyskjermingstiltak skal dimensjoneres etter den faktiske støy som oppstår når ett tog passerer, og skal ikke baseres på en gjennomsnittsbetraktning der støyen gjennomsnittlig anses å være for lav fordi det "bare" passerer to tog pr time."

Dette kravet er ikke i henhold til retningslinje T-1442, og vil være svært kostbart for utbygging av jernbane i Norge om det skulle bli lagt til grunn. Bane NOR ser ingen saklig grunn til at et slikt strengt krav skal bli innført for ett enkelt prosjekt.

Uttalelsene fra grunneierne er dels knyttet til lokale forhold, der planforslaget på flere områder kommer grunneierne i møte. Andre deler av uttalelsene er knyttet til hovedgrepet i prosjektforslaget. Her blir det bedt om at helt andre løsninger blir utredet, enn den foreslåtte løsningen med avgreining fra Vestre linje. Utredning av slike løsninger vil i tilfelle falle utenfor bestillingen fra Samferdselsdepartementet, samt det fastsatte planprogrammet. Bane NOR mener at det er utenfor utredningsomfanget som følger av oppdraget vårt å gjennomføre slike utredninger.

To områder med alternative løsninger

Kommunal- og distriktsdepartementet ga i brev av 13. 06.2025 tilslutning til at planforslaget kunne bli lagt ut på offentlig ettersyn. I samme brev ba departementet særlig om synspunkter på de to alternativene i områder med to ulike løsninger.

Viltkryssing

Den nye banestrekningen vil krysse et viktig regionalt vilttrekk, primært for storvilt. Dette er foreslått ivarettatt i to ulike alternativ av planforslaget:

- Alternativ A, der viltet kan krysse under jernbanebrua som krysser Østensjøbekken.
- Alternativ B, der viltet i tillegg kan krysse over jernbanen på en faunapassasje plassert i området mellom Haga gård og Hagelund.

Begge alternativene er blitt hørt, og et stort flertall av høringsinstansene anbefaler alternativ B. Denne løsningen innebærer at Østensjøveien, som er tilkomstveg til Haga gård, blir lagt over faunapassasjen. Slik blir skogsområdet lenger vest spart for fysiske inngrep. Faunapassasjen blir om lag 50 meter bred, der Østensjøveien blir lagt på den ene sida, med en skjerm mot den øvrige delen av passasjen.

I konsekvensutredningen er begge alternativ vurdert som akseptable, men slik at alternativ B er vurdert noe bedre.

Bane NOR tilrår at alternativ B blir valgt med faunapassasje over ny bane.

Vertikalnivå i KULA-området

Den østlige halvdel av planlagt bane vil gå gjennom et kulturlandskap som Riksantikvaren i 2021 klassifiserte som kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA). Det er gjort en vurdering av om en senking av linja kan gi en bedre landskapstilpasning.

Planen er som et resultat av dette utarbeidet i to alternativ:

- Alternativ L0, som er den opprinnelig foreslåtte løsningen
- Alternativ L1, senket linje, som på det meste ligger inntil 5 meter dypere

Dypere alternativ enn L1 er vurdert, inklusiv en løsmassekulvert på en del av strekningen. Disse mulige løsningene økte kostnadene betydelig, uten at man så en vesentlig bedre landskapstilpasning. Følgelig er det de to alternativene L0 og L1 som er hørt. Alternativ L1 er vurdert som bedre landskapsmessig, men det gir et noe større masseoverskudd. Arealbeslaget av dyrka mark med alternativ L1 blir om lag 10 dekar mindre enn alternativ L0, hovedsakelig fordi de to fylkesvegene som skal krysse over banen kan bli lagt på lavere fyllinger, og dermed blir arealbeslaget noe mindre.

Et stort flertall av høringsinstansene anbefaler alternativ L1, senket linje.

Bane NOR tilrår at alternativ L1, senket linje, blir valgt.

Massehåndtering

Prosjektet er planlagt med tanke på å minimere transportavstander og masseoverskudd. Som nevnt må dette nivelleres i forhold til landskapstilpasning. Det planlegges et større varig masselager mellom utgående og inngående spor i Kjølstadskogen. Videre er det et noe mindre masselager i skogen ved Hagelund.

Prosjektet har søkt etter muligheter for gjenbruk av overskuddsmasser. Store deler av prosjektet vil bli bygd i områder med betydelig løsmassedekke. Dette er i hovedsak leirjord, som er en fraksjon vi ikke har funnet noen ekstern interesse for. Noe vil bli brukt til tildekking av fyllinger, og annen landskapstilpasning, men hovedmengden er planlagt varig lagret. Det vil fortsatt bli søkt etter mulig ekstern bruk av disse massene.

Uttak av bergmasser i traseen vil dekke behovet i fyllinger, og nedre lag i underbyggingen. Øvre lag i underbyggingen må trolig bli tilført, grunnlagt i krav til bergarten. Ev. overskudd av bergmasser planlegges levert til eksternt pukkverk.

Alt i alt må omkring 12-13 prosent av masseoverskuddet bli levert til eksterne masselager.

Kompensasjon for tap av dyrka mark

Det varige beslaget av dyrka mark er 140 – 150 dekar, avhengig av alternativene som blir valgt. I tillegg vil omkring 70 dekar dyrkbar mark bli beslaglagt av ny bane. Det midlertidige beslaget av dyrka mark i anleggsfasen er på hele 625 dekar. Dette er et betydelige areal, og diskusjonene omkring dette er hovedårsaken til at det i sin tid ble valgt statlig arealplan.

Bane NOR har mål om null netto tap av dyrka mark i prosjektet. Mesteparten av eksisterende Østre linje vil bli tilbakeført til dyrka mark mellom Kråkstad og tettbebyggelsen i Ski. Deler av strekningen er langs vassdrag, der oppdyrking ikke er ønskelig. Videre vil Bane NOR gi et tilskudd

til nydyrking til grunneiere i nærområdet til prosjektet. To aktuelle eiendommer er så langt aktuelle for dette, med potensiale til å nydyrke opp mot 180 dekar.

Nydyrkingen på de private eiendommene vil skje i skog, dette er utenfor planområdet og inngår ikke i konsekvensutredningen. Nydyrkingen kan ha negative konsekvenser for andre interesser. Slike forhold og endelig størrelse på nydyrkingsarealene vil bli avgjort gjennom en søknadsprosess etter jordlova.

Vedlagt planforslaget ligger tre utgaver av matjordplanen. Det er Fagrapport håndtering av matjord og skogsjord (UNA-00-A-16750) som er gjeldende. De to eldre, Matjordplan del 1 og 2, inneholder en del grunnlagsinformasjon, som gjeldende matjordplan bygger på.

Andre kompenserende og avbøtende tiltak

Ny bane vil berøre mye brukte friluftsområder nær tettstedene Kråkstad, Ski og Ås.

Bane NOR vil kompensere dette ved å etablere en turveg mellom gang- og sykkelvegene langs Åsveien og Kråkstadveien, helt nord i planområdet. Slik vil to skogsområder bli knyttet sammen, og det gir mulighet for en rundløype for beboere i Ski tettsted. Videre vil prosjektet knytte sammen driftsveg langs Vestre linje sør for planområdet med turvegnettet i Kjølstadskogen. Det vil bli etablert en kombinert driftsveg og turveg vest for avgreiningen på Halstadjordet, for å sikre en ny og trygg tilkomst mellom Ski tettsted og Kjølstadskogen.

Det planlegges en undergang under ny bane nær Nordre Kjølstad gård. Denne vil sikre tilkomst til Kjølstadskogen for beboerne på Kjølstadhøgda, samt for folk som ferdes på gang- og sykkelvegen langs Åsveien.

Naturfare (flom og skred)

Prosjektet har gjennomført omfattende grunnundersøkelser i planområdet. Det er store arealer med finkornige marine avsetninger. Det er registrert flere områder med kvikkleire, disse er vist som hensynssoner fare på plankartet.

Bane NOR vil benytte anerkjente metoder for å sikre tilstrekkelig grunnstabilitet. Dels vil det bli benyttet kalksement, dels etablere motfyllinger eller avgraving der det ligger til rette for dette.

Reguleringsbestemmelser om dispensasjon fra den automatiske fredningen av kulturminner

Bane NOR viser til flere møter med departementet om reguleringsbestemmelsene om dispensasjon fra den automatiske fredningen av jordfaste kulturminner. På bakgrunn av dette utformet Bane NOR bestemmelsene som inngikk i høringen høsten 2025. I høringsuttalelsen fra Akershus fylkeskommune datert 28.10.2025 til planforslaget som ble lagt ut på offentlig ettersyn står det blant annet:

Et dispensasjons[vedtak?] iht. Kulml. § 8, 4. ledd kan ikke stå i kursiv, som en retningslinje i planbestemmelsene, slik det er benyttet i bestemmelse 5.3 «Frigivelse av fredete kulturminner (#K)», men må fremgå som en juridisk bindende bestemmelse i ordinær skriftstil. Hvis ordlyden i fylkeskommunens uttalelse ikke tas inn i reguleringsbestemmelsene, er ikke fylkeskommunens dispensasjon gyldig.

I samme brev skriver fylkeskommunen:

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at fylkeskommunens innspill til plankart og juridisk bindende bestemmelser innarbeides i det endelige planvedtaket. Dersom planen vedtas uten at de endelige bestemmelsene er i samsvar med fylkeskommunens uttalelse vil fylkeskommunens dispensasjon fra den automatiske fredningen i kulturminneloven ikke være gyldig!

Videre er det klarlagt at utgravingsarbeidet av kulturminner det er gitt dispensasjon for med vilkår om gransking (utgraving), vil gå over to feltsesonger. Bestemmelsene er formulert med sikte på at arealer som blir gravd ut første feltsesong kan bli frigitt, slik at forberedende arbeider kan starte på disse arealene året etter. Dersom denne todelingen av bestemmelsene blir fjernet, vil Bane NOR ikke kunne begynne med forberedende arbeider før alle kulturminner er gravd ut. Dette vil kunne gi forsinkelser i prosjektet.

Bakgrunn for de endelig foreslåtte bestemmelsene om kulturminner

Ved tilleggshøringen våren 2026 var bestemmelsene om dispensasjon fra den automatiske fredningen av kulturminner utformet etter samråd med fylkeskommunen.

Bane NOR har gjennomgått en rekke kilder for hvordan vedtak om dispensasjon fra den automatiske fredningen av kulturminner kan bli utformet. Vi oppfatter at disse gir støtte for fylkeskommunens tilråding og vårt endelige planforslag:

- Riksantikvaren sin veileder:

(<https://riksantikvaren.no/veileder/dispensasjon-gjennom-arealplan-kulturminneloven-8-fjerde-ledd/>)

Veilederen beskriver at det i forbindelse med kulturminnemyndighetens behandling av planforslaget, skal vurderes om det kan gis dispensasjon fra tiltak som planen åpner for. Det er normalt fylkeskommunen/Sametinget som er dispensasjonsmyndighet. Når de aksepterer at en plan kan bli vedtatt i kommunen, innebærer det at dispensasjon kan gis. Det er kommunens vedtak av planen som er det formelle dispensasjonsvedtaket (vår understreking).

Konkret beskriver veilederen at det skal gis reguleringsbestemmelser, herunder med ev. vilkår, som angir hvilke kulturminner som skal omfattes av dispensasjonsvedtaket. Bestemmelsene kan bli gitt med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-7.2 og § 12-7.12.

- Kommunal- og distriktsdepartementets egen høringsuttalelse av 12. september 2025 til NOU 2025:3 Ny kulturmiljølov. I denne høringsuttalelsen er departementet tydelig på at systemet med at den automatiske fredningen av kulturminner kan bli opphevet gjennom arealplanvedtak etter plan- og bygningsloven, bør bli opprettholdt.
- Kulturminneloven § 8 fjerde ledd, som sier at dispensasjon fra den automatiske fredningen av kulturminner ikke skal innhentes for bygge- og anleggstiltak i samsvar med vedtatt reguleringsplan.

Konklusjon

På bakgrunn av gjennomgangen over har Bane NOR utarbeidet forslag til reguleringsplan i samsvar med fylkeskommunens krav til reguleringsbestemmelser. Bane NOR vil følgelig rå til at departementet vedtar reguleringsbestemmelsene slik de nå er utformet.

Tilråding

Bane NOR tilrår at reguleringsplanen for Ny avgreining Østre linje blir vedtatt. Der det foreligger alternativ, tilrås følgende:

- Faunapassasje, alternativ B
- Senket linje, alternativ L1

Med vennlig hilsen

Kristin Slaaen Rørvik
Prosjektsjef
Ny avgreining Østre linje

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Kopi:

ÅS KOMMUNE

RIKSANTIKVAREN

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

NORDRE FOLLO KOMMUNE

KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE