



Saksframlegg

PlanID 301420210004 - Detaljregulering for sanering av planoverganger ved Langnes - 1. gangs behandling

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
May Britt Gåseby		21/2601

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
	Plan- og bygningsutvalget	PS	

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Forslag til detaljregulering for sanering av planoverganger ved Langnes, datert 08.06.2026, bestående av plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, ROS-analyse og med tilhørende dokumentasjon og utredninger, legges ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10.

Bakgrunn og saksopplysninger:

Forslagsstiller og utbygger: Bane NOR SF
Plankonsulent: Sweco Norge AS

Planområdet ligger på Langnes, ca. 3,5 km nordvest for Askim sentrum. Glommas hovedløp ligger like vest for planområdet. Adkomst til området er via Langnesveien fra fv 128 Osloveien.

Hensikten med planarbeidet er å oppnå sikker kryssing av Østfoldbanen østre linje, ved Langnes. To planoverganger planlegges stengt, en bru rives og en bru byttes ut. Det skal også etableres et nytt veisystem. Ny kjørevei vil berøre dyrket mark, men også medføre en stor trafiksikkerhetsmessig forbedring i området.

Planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsak til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen. Bane NOR har en overordnet strategi og mål om å legge ned 50% av usikrede planoverganger på landsbasis, for å ivareta sikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen. Bakgrunnen for dette er blant annet endringer i samfunnet, som er med på å redusere trafiksikkerheten til både de togreisende og de som krysser jernbanen. Det kjøres flere tog, og samtidig blir kjøretøyene som krysser jernbanen større, lengre og tyngre. Dette medfører lengre krysningstid over jernbanen.



Oversiktskart over planlagte tiltak

Stiplet linje indikerer planlagt veisystem. Røde sirkler viser planoverganger og bru som skal saneres. Grønn sirkel viser plassering av planovergang som skal utbedres med ny bru.



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

Planområdet

Planområdets størrelse ved varsel om oppstart var ca. 140 dekar. Det ble varslet en utvidelse av planområdet i november 2025, som var på ca. 35 dekar. Endelig planavgrensning er redusert til ca. 56 dekar i løpet av planarbeidet, da den er tilpasset prosjektet og eksisterende forhold.

Området består i hovedsak av dyrket mark og skog i øst- og vestenden av varslet planområde, samt spredt boligbebyggelse. Terrenget består av slake, større jordbruksflater. Disse brytes opp av ravinedaler som strekker seg sørover fra Glomma. Jernbanen går igjennom hele planområdet, med enkeltspor. Langnesveien går via overgangsbru over jernbanen til fritidsboliger og friluftsområder i nordenden av neset.



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

Planen legger til rette for sanering ved å stenge planovergangene. Som en del av planen vil det også legges til rette for bygging av nødvendig adkomstvei for å sikre tilgang til eiendommer som i dag har adkomst via de usikrede planovergangene, samt via brua som forutsettes revet. Ny adkomstvei vil kobles på Langnesveien via ny overgangsbru, som vil ha tilsvarende plassering som dagens bru. Ved brua vil det opparbeides ny adkomstvei i øst- og vestgående retning.

Topografi og landskap

Området er et naturpreget kulturlandskap, med en blanding av naturlandskap og kulturlandskap, kantsoner, raviner og beiteområder. Landskapstypen er definert som «Innlandsslette under skoggrensen med bebyggelse / infrastruktur og høyt jordbrukspreg».

I kommuneplanens arealdel er arealet avsatt med hensynssone H550_1 – kulturhistoriske landskap av regional betydning (KULA) - K309: *Glomma gjennom Indre Østfold*.

Retningslinjene i dette området sier at kulturlandskapet skal forvaltes slik at kulturminner og kulturmiljø, biologisk verdifulle miljøer, jordbruksareal, tilgjengelighet og den visuelle opplevelsen av landskapet opprettholdes som grunnlag for landbruk, kunnskap, opplevelse, verdiskaping, rekreasjon og friluftsliv. Landskapsverdiene skal legges til grunn for behandling av enkeltsaker innenfor området. Konsekvensene av varige fysiske inngrep skal synliggjøres.

Kulturminner

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

Langnes skanse ligger nord for planområdet og var åsted for slaget mellom svenske og norske styrker i 1814. Slaget markerte slutten på Napoleonskrigene i Skandinavia, og var det siste slaget mellom to skandinaviske land. Det svenske oppmarsjområdet var ikke tidligere undersøkt.

Langnes skanse og forterrenget har ikke formell vernestatus, men er et regionalt viktig kulturminne. Funnene fra slaget er ikke automatisk fredet da de er yngre enn fra 1537. Fylkeskommunen har bedt om dialog i planarbeidet, slik at det tas landskapsmessige hensyn ved utforming av planen, som ivaretar kulturminnet på en god måte.

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

Naturmiljø

Alle tiltak som berører natur skal vurderes etter naturmangfoldloven §§ 8-12, jfr. § 7.



Planområdet ble befart 9. juni 2021 for å se etter prioriterte, truede, fremmede eller på annen måte forvaltningsrelevante arter. De fleste funnene var innenfor et mindre område. Det ble funnet rognasal og moskusjordbær. I tillegg ble de fremmede artene rødhyll, kjempepoppel, skjermleddved, tartarleddved og snøbær, funnet. Med unntak av rødhyll, er alle forekomstene knyttet til gamle hager.

Rognasal er en art av svært stor forvaltningsinteresse. Arten er ikke truet, men kan bestå av flere lokale underarter, og kan derfor bli vurdert som sjeldne når status på om dette består av lokale varianter er avklart. Moskusjordbær (*Fragaria moschata*) er en fremmedart.

Det er ingen vannforekomster innenfor planområdet, men området ligger nært Glomma. Størstedelen av planområdet ligger i eller tilgrensende dyrka mark, og det er ikke registrert noen naturtyper innenfor planområdet i Miljødirektoratets Naturbase.

Det er videre registrert et leveområde for musvåk i tilknytning til Glomma, en rekke andefugler, som antas å være tilknyttet Glomma, dvergspett i skogsområdene i nordvest, og vipe i kulturlandskapet nord for jernbanen. Vipe er sterkt truet og hekker ofte i kulturlandskapet. Angivelsen av leveområde for vipe er svært upresis, og tiltaket kan derfor berøre denne arten. Sør for jernbanen er det registrert hare, som er nær truet.

Etter at Sweco gjennomførte artsregistreringer i 2021 har ytterligere 3 arter blitt registrert: Kjempespringfrø (fremmedart – svært høy risiko), ilder (sårbar truet art) og sanglerke (nær truet art).

For nærmere beskrivelse av naturmiljø og arts mangfold, se fagrapport naturmangfold som er vedlegg 14 til planen.

Friluftsliv og rekreasjon

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

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

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

Naturressurser

NIBIOs kartverktøy Kilden viser at opprinnelig varslet planområde omfattet ca. 90 dekar dyrka mark av stor verdi, samt mindre skogsarealer. Reguleringsforslaget viser at ca. 8 dekar dyrket mark vil bli permanent beslaglagt ved opparbeidelse av nytt veisystem.

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



Grunnforhold

Området er preget av hovedsakelig tykke havavsetninger. Enkelte områder har tynne havavsetninger og i vest er det synlig fjell i dagen. I henhold til NVE sitt aktsomhetskart faller området inn under «Mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire». Videre er området under marin grense. Eksisterende bruonstruksjoner er fundamentert på fjell.

Sweco gjennomførte i 2021 grunnundersøkelser i området. Dybdene varierte fra 0,32 - 21,45 m til berg. Undersøkelsene avdekket stedvis tykke avsetninger med leire, med påvist kvikkleire. Ved eksisterende bruer er det påvist berg i dagen. Det er vurdert at det foreslåtte tiltaket har tilstrekkelig område- og lokal stabilitet. Den lokale stabiliteten er tilstrekkelig ved alle de største prosjekterte veifyllingene. Ved profil 3 må veiskråningen ha helning 1:3 for å oppnå tilstrekkelig stabilitet. Opprinnelig var veifyllingene vist nære jernbanen for å forhindre beslaglegging av unødvendig mye areal. Det ble derimot vurdert at setningene i dette tilfellet ble for store og de største veifyllingene måtte flyttes lengre vekk. Geoteknisk vurderingsnotat er vedlagt i vedlegg 9.

Forurensset grunn

Som følge av mistanke om forurensning tilknyttet jernbanen ble det i august 2021 utført miljøtekniske grunnundersøkelser samtidig med geotekniske grunnundersøkelser. Den miljøtekniske grunnundersøkelsen ble gjennomført for å kunne beskrive forurensningssituasjonen langs det planlagte tiltaket, se vedlegg 13.

Det er ikke påvist forurensning i de undersøkte massene, og det er derfor ikke krav om tiltaksplan. Dersom det påtreffes masser med mistanke om forurensning under anleggsarbeidet, skal miljørådgiver kontaktes for vurdering og eventuell prøvetakning av massene.

Medvirkning

I tidligere fase av prosjektet har Bane NOR vært i dialog med grunneiere i form av grunneiermøter. I dialog med kommunen og berørte grunneiere i 2019, ble det avklart at tiltaket bør behandles gjennom reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Kommunen viste til at tiltaket ikke i tilstrekkelig grad kunne anses som et landbrukstiltak som omfattes av landbruksvegforskriften, og kommuneplanens arealdel stilte også krav om reguleringsplan.

Planforslaget bygger på løsninger som ble presentert for berørte grunneiere før oppstart av planarbeidet.

Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Smaalenenes Avis 10. juni 2021, på Indre Østfold kommune sine hjemmesider, og med brev til berørte høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer den 4. juni 2021.

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 12 uttalelser, disse er kommentert i vedlegg 7.

Det ble varslet en utvidelse av planområdet, 21. november 2025, for arealer til anleggsgjennomføring og midlertidige adkomstløsninger i anleggsfasen. For utvidelsen av planområdet kom det 3 uttalelser.

Alle innspill er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i vedlegg nr. 7. I kommentarene fremgår det hvorvidt og eventuelt hvordan de ulike innspillene er tatt til følge og innarbeidet i planforslaget. I vedlegg nr. 6 er alle uttalelsene vedlagt i sin helhet.

Forslag til detaljregulering

I planforslaget legges det til rette for sanering av planovergangene, og for etablering av nye adkomstveier og landbruksveier til eiendommene som blir berørt. Overgangsbru lengst vest skal rives permanent og brua ved Østre Langnes skal rives og erstattes med en ny bru på samme sted. Det etableres ny adkomstvei på nordsiden av den nye brua og jernbanesporet. Planområdet er på ca. 56 dekar.

Reguleringsformål innenfor planområdet er veg, annen veggrunn – grøntareal, jernbane, landbruk-, natur- og friluftsformål (LNFR) og spredt boligbebyggelse. Regulerte hensynssoner er friskt mot Langnesveien, sør for ny bru og høyspenningsanlegg for eksisterende regionalnett kraftledning. I tillegg er det bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde. Dette er arealer som kan benyttes for gjennomføring av anlegget, til midlertidige adkomstveier og til opprasking av matjord i anleggsperioden. Stenging av planoverganger er vist med juridisk symbol «II».

Plankartet har to vertikalnivå; på grunnen (vertikalnivå 2) og over grunnen - bru (vertikalnivå 1):



Ny veiløsning

Planlagte løsning for adkomst til eiendommer på nordsiden av jernbanesporet, er en ny adkomstvei som krysser jernbanen i den nye overgangsbrua. På sørsiden av jernbanen vil veien legges om for å ivareta stigningsforhold og kurvatur, som følge av at ny bru legges mer vinkelrett over sporet enn dagens bru.



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

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

Den nye veien reguleres som privat vei, og veien anlegges som grusvei. Langs veien reguleres nødvendige arealer til grøfter og skråningsutslag. For detaljer, se tegningsheftet, vedlegg 8.

Brukonstruksjoner

Dagens bru må rives før ny kan oppføres. Krysningspunktet for ny bru er ideelt plassert med tanke på terrengforhold. Kort avstand til berg muliggjør direktefundamentering. Ny bru plasseres vinkelrett over jernbanen. Dette gjør brua kortest mulig og forenkler geometrien på konstruksjonen. Konsekvensen av at veilinja tilpasses kryssingen, er at veien sør for brua vil kreve noe mer areal. Ny bru skal ha frihøyde over skinneoverkant på min. 6,35 m. Dagens frihøyde er ca. 5,3-5,4 m. Ny veilinje blir dermed ca. 1 m høyere enn i dag.

Ved riving av eksisterende bru, og bygging av ny bru, er det nødvendig med togstans på strekningen. Behov for stengetid er avhengig av bruløsning og byggemetode. Det er skissert to aktuelle bruløsninger; limtrebru og betongbru. Brutype skal avklares senere, i detaljfasen.

Trebrualternativ

En platebru av limtre passer godt her, ettersom veilinja som krysser jernbanen ikke har svinger. Tverrspent limtredekke består av lett behandla ytterlameller og CU-impregneret tre, noe som gir en levetid på 100 år. Spennlengde er ca. 10,5 m, og tykkelsen inkl. slitelag er ca. 700 mm. Tverrfall på 1.5% sørger for god vannavrenning.

Dekket monteres på en bukk ved siden av kryssinga før det løftes inn i én operasjon. Dette påvirker jernbanetrafikken minimalt. Som slitelag foreslås flytemembran og asfalt, som gir en robust løsning som beskytter tredekket. Et alternativ er impregneret skurlast over flytemembran, som er økonomisk og lett å vedlikeholde, men har kortere levetid enn asfalt.

Tre har lavere klimagassutslipp per m³ enn betong og er et klimavennlig alternativ. Limtre har lav egenvekt, er gunstig for innløft, kranstørrelse, og fundamentering. Bruplata veier ca. 10 tonn.

Betongbrualternativ

Betongplatebru er et mye brukt og robust konsept. Betongbrua er bredere enn trebrua med en brubredde på 4,9 m og en dekketykkelse (inkl. slitelag) på 700 mm. Den vil ha samme spennlengde og tverrfall som trebrua.



Vanligvis støpes slike bruer på plass, og dette krever 6 uker med togstopp. Alternativt kan brua støpes ved siden av og løftes på plass. Betongbrua veier ca. 80 tonn, og løftingen krever en stor kran på minst 300 tonn. Prefabrikkerte elementer kan også brukes og løftes på plass.

Midlertidig bygge- og anleggsområder

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

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

Universell utforming

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

Miljøforhold og forurensning

Det er ikke registrert luft- eller grunnforurensning i planområdet.

Aktuelle planer, vedtak og dokumenter:

Fylkesplan for Østfold «Østfold mot 2050» vedtatt 21.06.2018

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

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2021 – 2032 vedtatt 15.06.2021

De mest aktuelle arealstrategiene for dette planarbeidet:

1. Nullvisjon for nedbygging av matjord
2. Grønnstrukturen i tilknytning til bebyggelsen, og de store sammenhengende naturområdene med bekker, elver og vann skal sikres og gjøres godt tilgjengelig
4. Vi skal ha rene vassdrag og sikre godt drikkevann
5. Opprettholde naturmangfold
16. Lokale særpreg, som kulturminner og kulturmiljø, skal ivaretas og brukes i by- og stedsutviklingen for å styrke identitet, tilhørighet og attraktivitet
20. Vi skal arbeide for å utvikle et godt lokalt transportnett for veg og bane med gode regionale forbindelser - vi skal legge til rette for økt bruk av Østre linje til persontrafikk og godstransport.

Kommuneplanens arealdel 2024-2035, vedtatt 06.02.2024

I kommuneplanens arealdel 2024-2035 ligger planområdet innenfor arealer avsatt til LNRF-areal (nåværende) og spredt boligbebyggelse (nåværende). Kommuneplanens arealdel, med tilhørende dokumenter, kan sees her: [arealplaner.no | 3014202101](https://arealplaner.no/3014202101) > Plandokumenter



INDRE ØSTFOLD
KOMMUNE
- på kornet

Hensynssoner: Landskap (H550_5-2 og H550_1) og friluftsliv (H530_1-3, Kjellås Fjellstad)

Faresone: Høyspenningsanlegg (H370)

Sikringszone: H110_2 (nedslagsfelt drikkevann)

Aktuelle bestemmelser og retningslinjer:

§ 5.11: I LNFR-områder er det kun tillatt å oppføre bygninger eller iverksette tiltak som er nødvendige for landbruksdrift, det vil si jordbruk eller skogbruk, herunder gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

§ 4.19: Reguleringsplaner som medfører omdisponering av matjord skal ha en matjordplan.

§ 4.12: Naturmangfold og karbonrike arealer - Konsekvenser for naturmangfold og utslipp av klimagasser skal vurderes i alle planer.

Utsnitt av kommuneplanens arealdel:



Detaljreguleringer

En mindre del av gjeldende reguleringsplan for gang-/sykkelvei fra Ihlen til Langnes inngår i planområdet. Reguleringsplanens dokumenter kan sees her: arealplaner.no | 012419880002
> [Plandokumenter](#)

Relevante temaplaner

Naturmangfoldplan vedtatt 18.11.2025

Jordvernstrategi vedtatt 01.11.2022

Alternative løsningsmuligheter/politisk handlingsrom:

Forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven (pbl) § 12-3 skal behandles av plan- og bygningsutvalget ifølge delegeringsreglementet. Utvalget skal avgjøre om planforslaget skal fremmes ved å legge det ut til høring og offentlig ettersyn i samsvar med pbl § 12 -10.



Det politiske handlingsrommet har fire alternativer:

1. Fremme planforslaget slik det foreligger i kommunaldirektørens forslag til vedtak i punkt 1. Planforslaget legges da ut til høring og offentlig ettersyn uten endringer.
2. Vedta å legge planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn med mindre endringer (f.eks. endre ordlyder i bestemmelser.). Endringene skal innarbeides før høring.
3. Sendte planforslaget tilbake til kommunedirektøren med ønske om endringer, nye utredninger, eller lignende.
4. Avslå planforslaget etter plan- og bygningsloven § 12-11 hvis kommunen ikke finner grunn til å fremme det. Er forslaget i samsvar med kommuneplanens arealdel eller områderegulering, kan avslaget kreves forelagt kommunestyret.

Hvis det fattes annet vedtak enn kommunedirektørens forslag, må vedtaket begrunnes.

Vurderinger knyttet til FNs bærekraftsmål:

Planforslaget svarer ut følgende av FNs bærekraftsmål:

Mål 2: Utrydde sult - Dyrket / dyrkbar mark: Veitraséen er lagt så nært jernbanelinjen som mulig, men planlagt veisystem vil beslaglegge noe dyrket mark. Hensynet til trafikksikker kryssing av jernbanelinjen og trygg tilkomstvei er prioritert foran jordvernet.

Nr. 9: Industri, innovasjon og infrastruktur: Planlagt tiltak bidrar til å sørge for solid og oppgradert infrastruktur.

Nr. 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn: Planlagt tiltak bidrar til at lokalsamfunn og infrastruktur er rustet for fremtiden ved å øke sikkerheten langs jernbanelinjen.

Vurdering av gevinster og økonomiske konsekvenser:

Planforslaget fremmes av Bane NOR og saken vil ikke ha gevinster eller vesentlige økonomiske konsekvenser for Indre Østfold kommune. Det er eier av infrastrukturen som har hovedansvar for planlegging og gjennomføring av aktuelle tiltak. Opparbeidelse av nytt veisystem og bru skal bekostes av Bane NOR. Det legges til rette for ca. 800 m ny grusvei nord for jernbanelinja og nytt veisystem i forbindelse med ny bru. Veistrekninger fram til ny bru vil være privat tilkomstvei, og skal vedlikeholdes av private / privat veilag.

Kostnadsestimat for ny bru

Tallene er basert på enhetspriser for sammenlignbare tiltak og er vurdert opp mot erfaringstall for tilsvarende arbeid. Nøyaktigheten i kostnadsoverslaget er vurdert til +/- 40%. Det er gjort estimat på rett og skrå kryssing; skrå kryssing er estimert til å gi 3 m lengre bru (totallengde = 13,5 m), samt behov for tykkere dekke. Kostnader knyttet til rivning og sikring er tatt med i estimatet, selv om kostnadene er svært usikre og kommer an på måten entreprenør velger å gjennomføre dette på. Entreprisekostnadene eks. mva:

Brualternativ	Pris rett kryssing	Pris skrå kryssing
---------------	--------------------	--------------------



Trebru med tverrspent limtredekke	2,660 MNOK	2,969 MNOK
Betongplatebru	2,228 MNOK	2,356 MNOK

Betongplatebru er rimeligste løsning. Trebru med limtredekke, som kan løftes inn, gir fleksibilitet i gjennomføringa av bygging og mindre konflikt med togtrafikk. I tillegg gir denne løsningen mindre klimagassutslipp, grunnet mindre betongvolum. Løsningen med betongplatebru er sett på som robust, økonomisk og bestandig.

Det framkommer ikke av planforslaget når prosjektet forventes igangsatt.

Kommunedirektørens vurderinger:

Reguleringsplanen er en oppfølging av Bane NOR sin overordnede strategi om å øke sikkerheten i forbindelse med kryssing av jernbanen. Østfoldbanen går gjennom planområdet. Det er i dag stor persontrafikk på strekningen Ski–Mysen, i tillegg er banen avlastningsbane for godstrafikken på vestre linje. De usikrede planovergangene utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.

Langnesveien er kommunal mellom fv 128 Osloveien og frem til overgangsbrua over jernbanen ved Langnes. Øvrige veier i området er private. Det finnes ikke gang- og sykkelvei eller fortau innenfor planområdet i dag, men gang- og sykkelveien rett sør for jernbanelinja knytter Langnes til boligområdet Ihlen. Det er ingen busstopp i planområdet. Det eksisterende veianlegget er ikke opparbeidet i henhold til prinsipper for universell utforming.

Veinettet i planområdet er både kommunalt og privat. Langnesveien er kommunal på sør-vest siden av jernbanen og privat på nord-øst siden av jernbanen. Fartsgrensen i planområdet er 50 km/t. Trafikken i planområdet knytter seg hovedsakelig til adkomst til eiendommer og drift av skogs- og landbruksarealer.

Tunet på Langnes

Boligen på tunet på Langnes, gbnr 95/1, er et meldepliktig SEFRAX-bygg. Det står ubebodd og forfaller. Det regulerte veianlegget på tunet er omfattende. Utearealene til hovedhuset vil berøres og den nye adkomstveien mot vest vil medføre at hovedhuset omkranses av samferdselsinfrastruktur. I tillegg til oppdeling av dyrket mark, vil tiltaket gjøre tunet lite attraktivt som bosted. Det bør derfor vurderes om begge bygningene her skal fjernes. En vurdering av verneverdien må gjøres før en eventuell søknad om endring eller rivning kan bli godkjent.

Dyrket mark

Planen berører arealer med dyrket mark som vil bli permanent og midlertidig beslaglagt. Det er estimert et beslag på omtrent 22,5 dekar fulldyrket mark, hvorav 14,5 dekar er midlertidig beslag og 8 dekar blir permanent beslaglagt.

Traseen over dyrket mark vil være på en lengde av ca. 800 m, med 4 m veibredde. Midt på strekningen er en dal som krever oppfylling, som vil medføre at beslaglagt bredde vil øke. Dyrket mark bør i minst mulig grad nedbygges og oppdeling av jorder bør også unngås.



Veibredden er vurdert opp mot møteplass. Forventet trafikk blir lav og det er få boliger som blir berørt. Det er regulert inn én møteplass på østre del av ny veistrekning. Veibredden er bred nok til at moderne landbruksredskap kan fraktes på veien.

I bygge- og anleggsfasen blir det viktig å ta vare på matjordkvaliteten, både på arealer som blir varig lagt beslag på og der fulldyrket mark blir midlertidig berørt. Det er knyttet bestemmelser til håndtering av matjord.

Vurdering av alternativer

I planarbeidet er det forsøkt å finne løsninger som beslaglegger minst mulig dyrka areal. Det ble innledningsvis sett på en løsning hvor veifyllingene ligger så nær jernbanen som regelverket tillater. Området har en del bløt leire, som vil kunne sette seg relativt mye ved tilleggsbelastning. Selv om stabiliteten mot jernbanen ville være tilstrekkelig, og i enkelttilfelle ble forbedret, viste det seg at setningene som oppstod på jernbanen var utenfor tillatt grense (3-5 cm). I henhold til Teknisk Regelverk ligger vedlikeholds kravet for totalsetninger på 1 cm og krav for maks. vindskevhet på 7 mm. De største veifyllingene er derfor lagt med ytterligere avstand fra sporet.

Det er vurdert alternativer for fremføring av ny vei mot øst, som ivaretar de eksisterende uthusene på gbnr 97/7. Vurderingene har Bane NOR gjort i dialog med grunneier, med mål om å unngå oppsplitting av dyrka mark og trafikk gjennom tunet. En ny vei langs sporet er vurdert som den beste løsningen. Som følge av avstandskravet på 9 m fra spormidtt til veikant er det nødvendig å rive, eventuelt flytte, de fire uthusene som ligger nærmest jernbanen.

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

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

Nytt veisystem

Veiltaket følger i hovedsak randsonen mellom dyrka mark og eksisterende jernbanestrekning. Den nye adkomstveien vil berøre arealer avsatt til LNF-områder i kommuneplanens arealdel. Planen viderefører LNF-formål for bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsområde.

Ved plassering av veilinja har det vært fokus på å plassere denne så nær avstandskravet til jernbanesporet som mulig for å ivareta kulturlandskapet i størst mulig grad. Tiltaket fører til fylling i vest og i eksisterende ravine, parallelt med eksisterende jernbanefylling.

Grunnforholdene påvirker hvor nært sporet fyllingene kan legges, og hvilke størrelser de kan ha uten å gi setninger på jernbanesporet. For to områder har det vært nødvendig å legge veien lengre unna jernbanen for å unngå setninger på sporet. Ved bruk av lette masser kan det være mulig å forskyve fyllingene nærmere sporet.



Det er behov for å etablere en ny kryssing av jernbanen som kan benyttes av store kjøretøy. Den eksisterende brua er for smal og løsningen er bygging av ny bru med større føringsbredde.

Samfunnssikkerhet, Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er identifisert én uønsket hendelse i området; blokkert atkomst. Hendelsen er relatert til at antallet adkomster over jernbanen reduseres fra fire til én. Det vil derfor være bare én adkomst til boliger og hytter på nordsiden av jernbanen, via den nye overgangsbrua. Ved en eventuell stenging av brua, vil området på nordsiden av jernbanelinjen bli uten adkomst i en kortere periode.

Risikoen ved stengt adkomst kan ikke fjernes helt, men risikoen knyttet til konsekvensen av dette kan fjernes ved at en innarbeider tiltak for kritesituasjoner som i dette og tilsvarende områder i kommunens overordnede ROS-analyse, som sikrer beredskap / tilkomst i nødssituasjoner. For å sikre lokal stabilitet og unngå setningsskader er det behov for å tilpasse enkelte skråninger på veifyllingene.

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

Folkehelse, barnas talsperson og miljørettet helsevern

Utbedring av planoverganger på Østre linje er ønsket for å bedre sikkerheten og miljøforholdene for omgivelsene. Saneringen vil bedre sikkerheten ved kryssing av jernbanelinjen. Det vil også begrense miljøulempen med støy som følge av lydsignal som sikkerhetstiltak ved passering av usikrede planoverganger.

Naturmangfold og forhold til naturmangfoldloven

Planarbeidet er basert på den best tilgjengelige kunnskap om naturmangfoldet i området. Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig for offentlig beslutningstaking, jf. nml. §§ 8 og 9 og forvaltningsloven § 17. Planforslaget anses ikke å få negative effekter for naturmangfoldet. Den samlede belastningen for økosystemet vil ikke øke nevneverdig.

Hensynet til naturmangfoldet og kravene om dette i naturmangfoldloven anses ivaretatt i tilstrekkelig grad i planarbeidet.

Teknisk infrastruktur

Det er eksisterende nettstasjoner, høyspent- og lavspent kabelanlegg, og lavspent luftledning innenfor planområdet. I tillegg er det en eksisterende regionalnett-kraftledning som krysser planområdet. Denne har et byggeforbudsbelte på totalt 20 m. Ny veitrasé går under eksisterende høyspentanlegg. Dette fører til at terrenget blir oppfylt med ca. 0,3 m under høyspentledningen. Det har i planarbeidet vært dialog med Elvia, som har gitt tillatelse til denne oppfyllingen.

VA, overvann og grunnforhold

Ifølge kommunalt VA-kart kommer det en vannledning fra sør-vest for planområdet, før ledningen grener seg til boligeiendommene. Stikkledningene krysser jernbanen ved tre punkter. Det er for øvrig knyttet usikkerhet til nøyaktig plassering av disse ledningene.



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

Ifølge NGUs løsmassekart består grunnforholdene av tynn hav-strandavsetning og tykk havavsetning, og er dermed uegnet, til lite egnet, for infiltrasjon. Det antas dermed at alt overflatevann føres til tre ulike viker tilknyttet Glomma via overflate og diverse bekker. Der planlagt vei ligger nært jernbanesporet, er veien gitt ensidig fall fra jernbanen, for å unngå avrenning mot jernbanen.

Det er gjort vurdering av lokal- og områdestabilitet fra foreslåtte veifyllinger og ned de nærliggende ravedalene. Det er i tillegg blitt gjort en vurdering på setningspåvirkningen til veifyllingene på jernbanen. Det er gjennomført et utvalg av kritiske profiler, knyttet til tiltakets påvirkning, grunnforhold og skråningshelning. Det er valgt ut 4 profiler for utredning, som alle er knyttet til ravinene som går ned til Glomma. Vurderingene er utdypet i geoteknisk vurderingsnotat, som er vedlegg 9 til planbeskrivelsen.

Det er vurdert at det foreslåtte tiltaket har tilstrekkelig områdestabilitet. Den lokale stabiliteten er tilstrekkelig ved alle de største veifyllingene, dersom de gis riktig skråningshelning.

Miljøoppfølgingsplan (MOP)

Planen fastsetter miljømål, beskriver roller og ansvar, vurderer miljørisiko, tiltak og oppfølging av miljømålene.

Det er som følge av miljørisikovurderingen for bygge- og anleggsfasen avdekket risiko for trafiksikkerhet og landbruk som kan kreve forebyggende og avbøtende tiltak. I tillegg er det avdekket risiko for blant annet naturmiljø, fremmede arter, kulturminner, støy, støv, utslipp til vann avfallhåndtering, lysforurensing og energibruk der det bør gjennomføres forebyggende og avbøtende tiltak. Miljøoppfølgingsplanen skal være et «levende» dokument i gjennomføringen av prosjektet, og tiltakene vil kunne endres underveis som følge av ny informasjon, nye og bedre metoder og endringer i regelverk mm.

Tiltakshaver skal benytte og bekoste de tiltakene som det stilles krav om for å begrense skaden. Følgende tiltak anbefales i MOP:

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

Rekkefølgebestemmelser

Det er lagt inn forslag til bestemmelser om:

- Riving av bru, samt stengning av planoverganger, kan tidligst skje samtidig med at ny veiløsning med tilhørende sidearealer er ferdigstilt og ny bru tas i bruk.



- Gjerder skal oppføres i forbindelse med stenging av planovergangene for å hindre ferdsel over spor.
- Frisiktsonene skal etableres samtidig med veianlegget.

I tillegg er det bestemmelser om:

- Lokal stabilitet må ivaretas for hele tiltaksområdet, og skal vurderes ved detaljprosjektering.
- Håndtering av matjord i anleggsfasen skal gjennomføres i tråd med miljøoppfølgingsplanen (MOP).
- Løsninger for bevaring, mellomlagring og reetablering av matjord skal være avklart før tiltak igangsettes.
- Områdene for midlertidig bygge- og anleggsområde skal i størst mulig grad settes i stand slik de var før inngrepet, eller i den stand som følger av avtale med grunneier. Områdene opphører når kommunen har fått melding om at anlegget er ferdigstilt.

Konsekvenser for klimagassutslipp

En trebru har lavere klimagassutslipp per m³ enn betong og er et klimavennlig alternativ.

Under pkt. 9 i Miljøoppfølgingsplanen står det, under materialvalg og energibruk: Entreprenør bør tilstrebe å begrense klimagassutslipp fra transport, ved å:

- planlegge godt rundt logistikk
- optimalisere massetransport
- samkjøring til / fra byggeplass

Dette skal dokumenteres fortløpende i rapporter fra verne- og miljørunder.

Det er ikke utarbeidet klimagassregnskap til reguleringsplanen. Dette må foreligge før detaljreguleringen legges fram for sluttbehandling.

Konsekvensutredning

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

Reguleringsplanen er vurdert på bakgrunn av følgende tiltak: Sanering av eksisterende planoverganger, bygge ny bru over jernbanen og tilrettelegge for adkomst til boligeiendommer og landbruksområder. Planområdet omfatter arealer med landbruksarealer og boligbebyggelse.

Planarbeidet er vurdert etter relevante deler av kapittel 2 – Planer og tiltak som omfattes av forskriften og kapittel 3 – Vurdering av om planer eller tiltak etter § 8 krever konsekvensutredning. Vurderingene står i planbeskrivelsen på side 6. Med bakgrunn i eksisterende informasjon vurderes det at reguleringsplanen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Konklusjon

Kommunedirektøren anser at konsekvenser av planforslaget er tilstrekkelig utredet og anbefaler at forslag til detaljregulering for sanering av planoverganger ved Langnes, legges ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10.



Vedlegg

1. Oversiktskart
2. Plankart, datert 08.06.2026
3. Planbestemmelser, datert 08.06.2026
4. Planbeskrivelse, datert 08.06.2026
5. ROS-analyse, datert 08.06.2026
6. Innkomne innspill til varsel om oppstart
7. Sammendrag og kommentarer til innspill ved varsel om oppstart
8. Tegningshefte, datert 22.05.2026
9. Geoteknisk vurderingsnotat, datert 19.04.2024
10. Geoteknisk datarapport, datert 23.11.2021
11. Skisseprosjekt bru, datert 17.12.2025
12. Miljøoppfølgingsplan, datert 29.05.2026
13. Orienterende miljøteknisk grunnundersøkelse, datert 23.09.2021
14. Fagrapport naturmangfold, datert 11.02.2026
15. Arkeologisk registreringsrapport 2022