

# Kapasitetsøkende tiltak ved Grorud stasjon

Forslag til planprogram

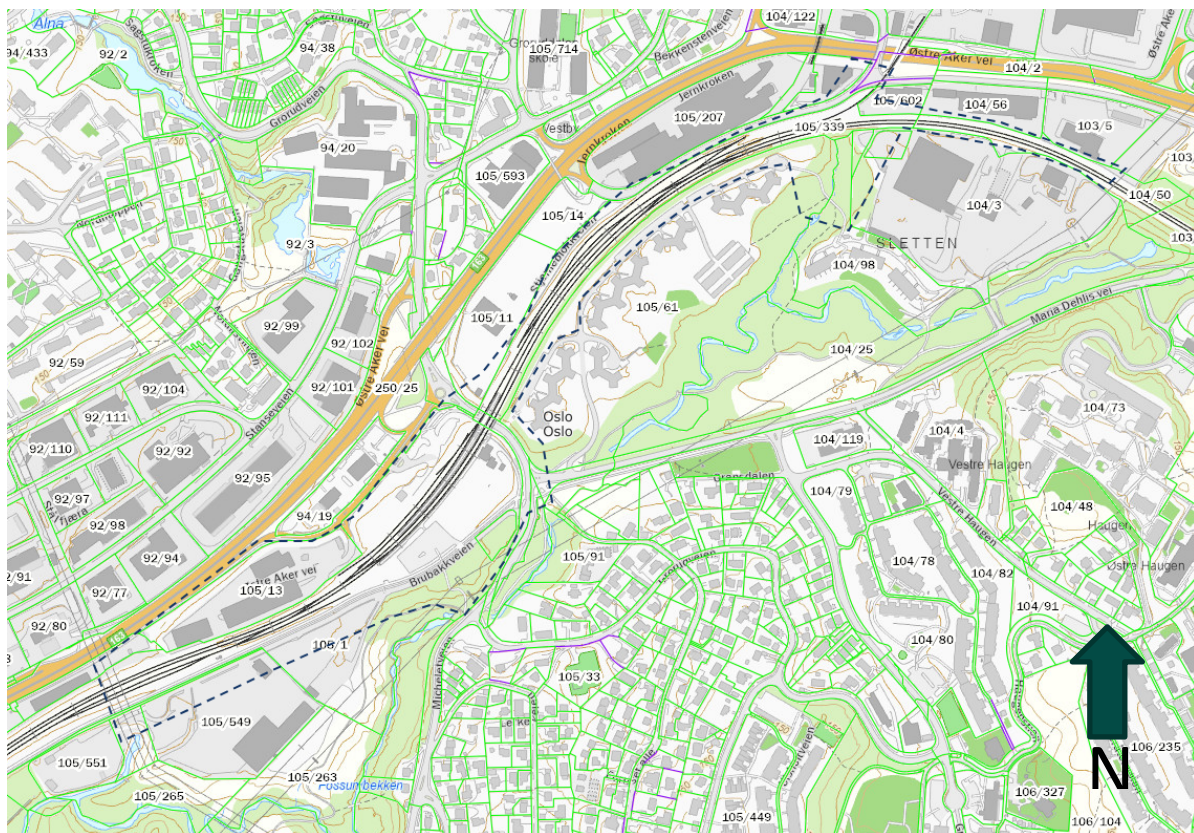




# Jernbanestrekningen forbi Grorud – Utbedring av sporkapasitet Detaljregulering med konsekvensutredning Forslag til planprogram

For å øke antallet avganger på lokaltoglinje L1 (Lillestrøm-Spikkestad/Asker) til ti-minutters frekvens er det nødvendig å bygge om sporene på Grorud stasjon. Det må etableres et midtstilt ventespor på stasjonen slik at godstrafikk til Alnabru ikke hindrer lokaltogene. Planarbeidet skal se på hvordan dette kan løses. Forholdet til overordnede planer, hvordan støyforholdene vil endres og hvordan tiltaket vil påvirke naturområdene i området vil være viktige problemstillinger.

Utarbeidet av: Bane NOR



Bydel: Alna, Grorud, Stovner

Saksnummer: 202302197

Gnr./bnr.:105/1

Dokumentnummer:

Dato: 14.03.2024

## Veiledning til planprogrammet

### Hva er konsekvensutredning og planprogram?

Dette planforslaget krever konsekvensutredning og planprogram. Når en plan har vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det utarbeides en konsekvensutredning sammen med planen. I Oslo kommune krever vi også at noen utvalgte temaer undersøkes i en utvidet mulighetsstudie. Hensikten med undersøkelsene og konsekvensutredningen er å få oversikt over hvilke muligheter, utfordringer og konsekvenser ulike løsningsalternativer kan gi, og hvordan disse skal håndteres. Undersøkelsene og konsekvensutredningen bidrar til at dette blir systematisert og er kjent både under arbeidet med planen og når det fattes vedtak om planen.

Kravet om konsekvensutredning innebærer at det skal utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet og hvilke problemstillinger som anses som viktige å undersøke i forhold til miljø og samfunn. Planprogrammet skal beskrive hvilket grunnlagsmateriale som må lages for at planforslagets relevante temaer kan vurderes tilstrekkelig, beskrive relevante og realistiske plan- og utredningsalternativer og beskrive aktuelle samarbeids- og medvirkningsprosesser.

Det utarbeides en temarapport per konsekvensutredningstema i tabellen under. Temarapportene omfatter både konsekvensutredning og undersøkelser. De punktene som bare skal undersøkes vil bare omtales i planbeskrivelsen. Det vil i tillegg lages to spesialrapporter nevnt i tabellen nedenfor. En oppsummering av relevante hovedfunn vil bli belyst i saksframstillingen og skal vedlegges planforslagene som sendes til Plan- og bygningsetaten.

### Hva kan du komme med innspill til?

Vi ønsker innspill til vurderingen av hvilke temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelsene skal inneholde. Et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut fra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.

### Hvordan er prosessen?

Forslagsstiller skal utarbeide forslag til planprogram og stå for høringen av det. Etter at planprogrammet har vært på høring, skal det bearbeides med relevante innspill fra høringen og sendes til Plan- og bygningsetaten. Planprogrammet fastsettes av Plan- og bygningsetaten etter at det er forelagt byråd for byutvikling. Det fastsatte planprogrammet ligger så til grunn for videre reguleringsplanlegging.

Høringsperioden var fra 4. januar 2024 til 19. februar 2024. Endringer i planprogrammet etter høring er markert med **rød skrift**.

### Saken kan sees og følges på

<http://www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn> <Legg inn direkte lenke til riktig saksnr>

## Innhold

Veiledning til planprogrammet .....	3
1 Mål og rammer for planarbeidet.....	5
1.1 Innledning .....	5
1.1.1 Bakgrunn for planforslaget/planarbeidet.....	5
1.1.2 Hovedmål med planarbeidet .....	5
1.1.3 Begrunnelse for utredningsplikt, hentet fra Plan- og bygningsetatens område- og prosessavklaring.....	6
1.2 Planområdet/Varslingsområdet.....	6
1.2.1 Beliggenhet og avgrensning.....	6
1.2.2 Dagens situasjon.....	7
1.2.3 Eierforhold .....	8
1.3 Planstatus og andre rammebetingelser .....	8
1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer .....	8
1.3.2 Kommunale planer og føringer.....	9
1.3.3 Gjeldende regulering .....	12
1.3.4 Planer under arbeid .....	14
2 Planalternativer .....	15
2.1 Planalternativer og begrunnelse for disse .....	15
2.1.1 0-alternativet (utredningsalternativ).....	15
2.1.2 Planalternativ 1 – forslagsstillers alternativ .....	15
3 Krav til prosess og metode .....	18
3.1 Tabelloversikt over planfaglige temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes.....	18
3.2 Program for undersøkelser og utredninger .....	19
3.3 Metode og fremstilling.....	24
3.3.1 Metode .....	24
3.3.2 Temavis fremstilling av undersøkelser og utredninger .....	24
3.3.3 Forslagsstillers anbefaling.....	24
3.4 Videre planprosess og medvirkning .....	24
3.4.1 Planprosess og fremdrift .....	24
3.4.2 Medvirkning.....	25
4 Vedlegg.....	25



# 1 Mål og rammer for planarbeidet

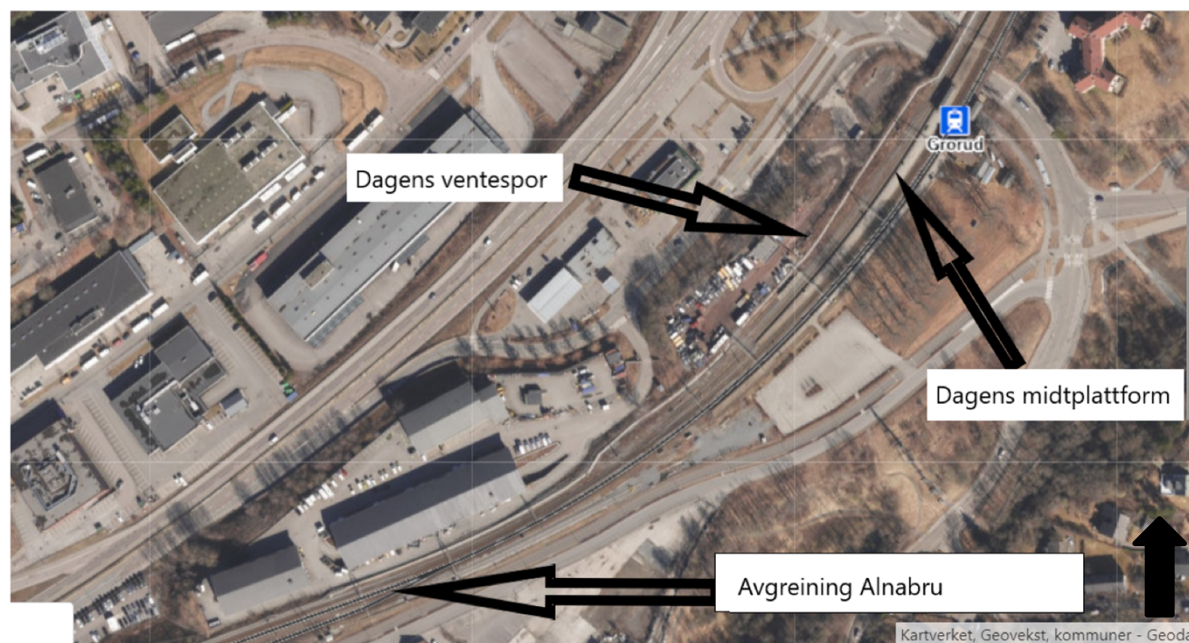
## 1.1 Innledning

### 1.1.1 Bakgrunn for planforslaget/planarbeidet

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontrafikken i storbyene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Et middel for å oppnå dette er å øke kapasiteten på kollektivtransporten. I Nasjonal transportplan (NTP) er *Flere tog i Oslonavet* (Effektpakke 15) et av de prioriterte tiltakene på jernbanen i første periode. Pakken består av en rekke tiltak som sammen skal gjøre det mulig med en økning i frekvens på passasjertog i Osloområdet. For Hovedbanens del betyr dette en økning fra fire til seks tog i timen med en 10-minutters frekvens. Det er to steder på Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm der det i dag er behov for å gjøre tiltak for å oppnå denne effekten. Det ene stedet er Brynsbakken der det skal etableres retningsdrift og det andre stedet er Grorud stasjon.

### 1.1.2 Hovedmål med planarbeidet

På Grorud er det i dag en avgreining mot Alnabru terminalen som brukes av godstog som kommer nordfra eller skal nordover. Det vil si godstrafikken mot Trondheim/Bodø og godstrafikken mot Kongsvingerbanen mot Sverige og Narvik. Avgreiningen brukes også av tog som skal til Grorud verksted og som skal til Bane NORs driftsbasis. Disse togene oppholder kapasitet i begge spor ved innkjøringen, dette er med å dra ned kapasiteten på Hovedbanen. Tog som skal inn til Alnabru/Grorud verksted nordfra må vente i hovedsporet dersom det er trafikk nordover på Hovedbanen. Det er i dag etablert et ventespor, men dette er for kort og trafikken er uansett nødt til å krysse begge hovedspor.



Figur 1-1 Dagens situasjon

Ved å flytte ventesporet inn mellom de to hovedsporene vil tog som skal inn til Alnabru/Grorud verksted kunne vente der uten å hindre trafikk på Hovedbanen, samtidig som de bare trenger å ha ledig i en retning. Dette fungerer på samme måte som venstresvingefelt på en veg. Ventesporet skal også forlenges slik at alle godstog (inntil 740 meter) kan benytte seg av sporet. Ombyggingen kan gjøre det nødvendig å etablere en ny

plattform for sørgående hovedspor på siden som vender mot Østre Aker vei, men dette vil være tema for utredningene.

Ved å gjøre disse endringene vil det være tilstrekkelig kapasitet på stasjonen til å kunne gjennomføre den planlagte trafikken med ti-minuttersfrekvens for lokaltoget.

### 1.1.3 Begrunnelse for utredningsplikt, hentet fra Plan- og bygningsetatens område- og prosessavklaring

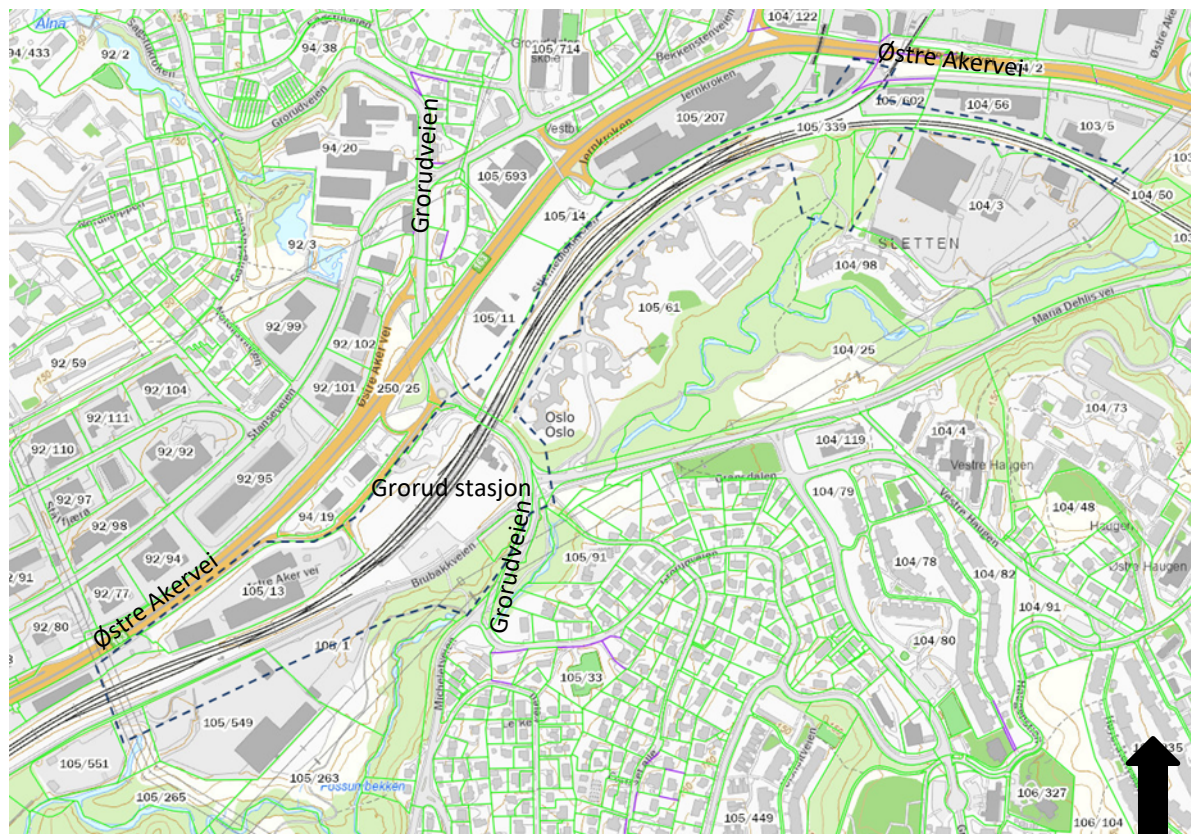
Plan- og bygningsetaten har vurdert det innsendte materialet opp mot plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift. Tiltaket faller inn under vedlegg 1 punkt 7e, jernbanetiltak med en investeringskostnad på over 750 millioner kr.

#### Ansvar og forbehold

Oslo kommune har som ansvarlig myndighet besluttet at forslaget skal konsekvensutredes. Vurderingen av om planforslaget skal konsekvensutredes, vil kunne bli en annen dersom planområdet innskrenkes eller dersom det foreslås en annen bruk.

## 1.2 Planområdet/Varslingsområdet

### 1.2.1 Beliggenhet og avgrensning



Figur 1-2 Forslag til planavgrensning markert med svart, stiplet linje. Utredningsområdet omfatter også områder utenfor planavgrensningen.

Det foreslåtte planområdet ligger ved Grorud stasjon. Planområdet strekker seg langs jernbanen fra enden på Grorud verksted i sørvest til jernbanefyllingen før Haugenstua. Planområdet dekker for det meste jernbanens



arealer, men inkluderer større mellom stjerneblokkene og næringsbebyggelsen på Sletten (markert 1) og sør for Grorud stasjon (markert 2) for å kunne muliggjøre eventuelle geotekniske stabiliseringstiltak. Den omfatter også næringseiendommen 105/13 Østre Aker vei 219, der det kan bli nødvendig med et mindre grunnerv. Eiendommen er i sin helhet tatt inn i varslingsområdet dersom det skulle være nødvendig å gjøre reguleringsendringer for resten av eiendommen slik som for eksempel justering av utnyttelsesgrad.

### 1.2.2 Dagens situasjon

Grorud stasjon er en stasjon på Hovedbanen. Stasjonen ligger sentralt, men i et område uten mange andre tilbud. Det er få boliger i direkte nærhet til stasjonen, men det ligger store boligområder innenfor en radius på 1 km. Området er preget av store vegsystemer. Østre Aker vei går parallelt med jernbanen og danner sammen med sporene en barriere for kryssing av Groruddalen. Det eneste krysningspunktet av dalen i dette området er langs Grorudveien, som krysser under stasjonen i en kulvert. Det er etablert fortau på begge sider av vegen. Foruten Østre Aker vei på nordsiden av sporene som er viktig for biltrafikken, ligger hovedsykkelrute rv. 163 sykkelrute Østre Aker vei, Veitvet skole-Lørenskog, på sørsiden av sporene.

Planområdet strekker seg langs sporene i begge retninger fra selve stasjonen. Mot Haugenstua ligger sporene med industribebyggelse og veger på nordsiden av sporene og boligområdet Stjernebukkene på sørsiden. Mot Nyland strekker planområdet seg langs sporet med næring/industri på begge sider av sporene.

Selve det foreslåtte planområdet er for det meste avsatt/regulert til jernbaneformål, med unntak av området på nordsiden av sporene ved Grorudveien, dette arealet er regulert til blant annet busstasjon og sidearealer rundt Grorud stasjon som omfatter veger og grøntområder.



Figur 1-3 Stasjonsområdet sett mot nord. Parkeringsplass for reisende ligger til høyre i bildet.



Figur 1-4 Stasjonsområdet sett mot nord, med stasjonsbygningen til høyre i bildet, midtplattformen vises til venstre i bildet.

Stasjonen har tre spor til plattform. Atkomst til midtplattformen er fra undergangen under sporene. Atkomsten er via en bratt trapp. Denne plattformen betjener tog i retning mot Oslo. Tog fra Oslo betjenes fra en sideplattform, denne har atkomst fra Grorudveien via en trapp og en rampe, det er også atkomst fra en parkeringsplass for reisende.

### 1.2.3 Eierforhold

Det meste av planområdet er eid av Bane NOR. Veger og infrastruktur er eid av Oslo kommune eller statlige infrastruktureiere. Næringsarealene er eid av forskjellige aktører, men store deler er eid av Bane NOR, boligområdet Stjerneblokkene er eid av borettslaget. Grunneierliste er vedlagt planprogrammet.

## 1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

### 1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer

#### **SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014) har som hensikt å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Pkt 4.4 sier: *«Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.»*

#### **RPR for barn og planlegging**

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen har som hensikt å synliggjøre, styrke og ivareta barn og unges interesser i planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene stiller krav til at konsekvenser for barn og unge skal vurderes i planarbeidet, og at planprosessen skal organiseres slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part skal komme fram. I retningslinjenes punkt 5 stilles det krav til fysisk utforming, herunder krav til erstatningsareal dersom områder som blir benyttet til lek, eller er egnet til lek, blir omdisponert som følge av planen.

#### **KVU Oslo-navet**

KVU Oslo-navet - konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo - ble startet opp i 2013. Utredningen er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, med Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS som prosjekteiere. KVU Oslo-navet ble ferdigstilt i 2015 og var på høring i starten av 2016. Utredningen ble sendt på høring direkte til statlige myndigheter, fylkeskommuner, kommuner, bydeler, interesseorganisasjoner, politiske partier, transportvirksomheter og andre virksomheter. I tillegg ble uttalelser fra privatpersoner og andre oppsummert og kommentert. Det ble gjennomført verksteder og åpne møter som del av medvirkningsprosessen.

#### **Nasjonal transportplan 2022-2033**

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 ble behandlet av Stortinget 15.06.2021. Planen omfatter tiltaket Ny rutemodell Østlandet. Den omfatter et knippe av tiltak som må gjennomføres for å øke kapasiteten i Oslo-navet og prosjektene er prioritert i første periode av NTP.

Arbeidet med ny NTP for perioden 2025-2036 pågår, og Bane NOR leverte i mars 2023 sine innspill til arbeidet. I Bane NORs innspill er Effektpakken *Flere tog i Oslo-navet*, der Grorud ventespor inngår som en del av tiltakene, foreslått prioritert i første seksårsperiode av NTP.

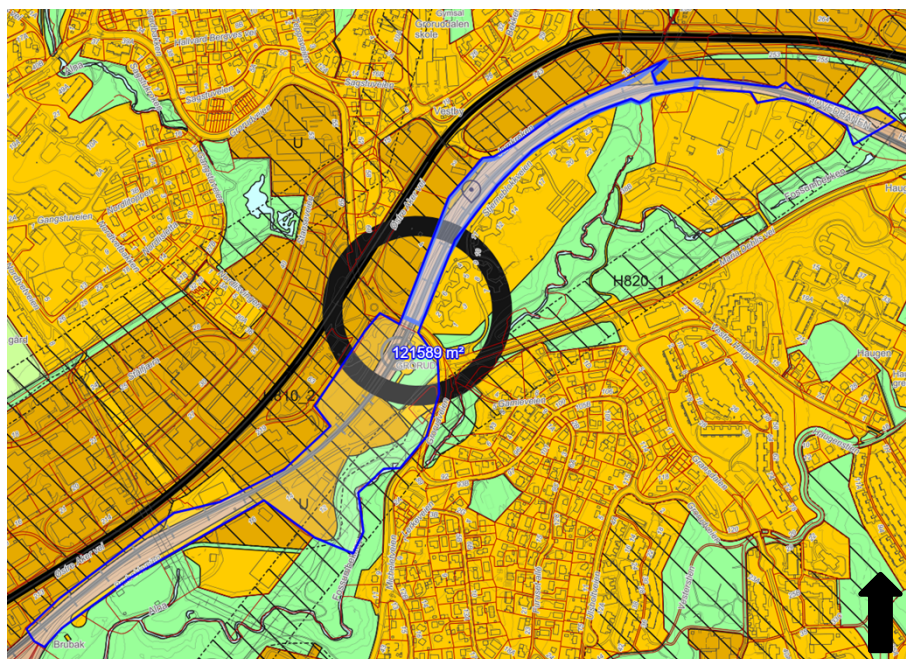


### Effektpakke E15 Flere tog i Oslovet

Det ble i januar 2022 inngått en avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet (Effektpakke E15). Målet med effektpakken er å gi en tilbudsforbedring for person- og godstrafikk på det sentrale Østlandet, og legge til rette for senere tilbudsutvikling på samme strekning og i korridoren. I effektpakken er det blant annet beskrevet mål for antall avganger på ulike toglinjer, og hvor lange togsett det skal tilrettelegges for. For Grorud stasjon og Hovedbanen betyr dette at det skal legges til rette for en økning fra kvartersavganger til 10- minutters avganger. Det er et mål om at ønsket effekt skal oppnås innen 2032. For å få til denne tilbudsforbedringen, er det behov for å gjøre en rekke infrastrukturtiltak. Etableringen av et midtstilt ventespør på Grorud er et av disse tiltakene.

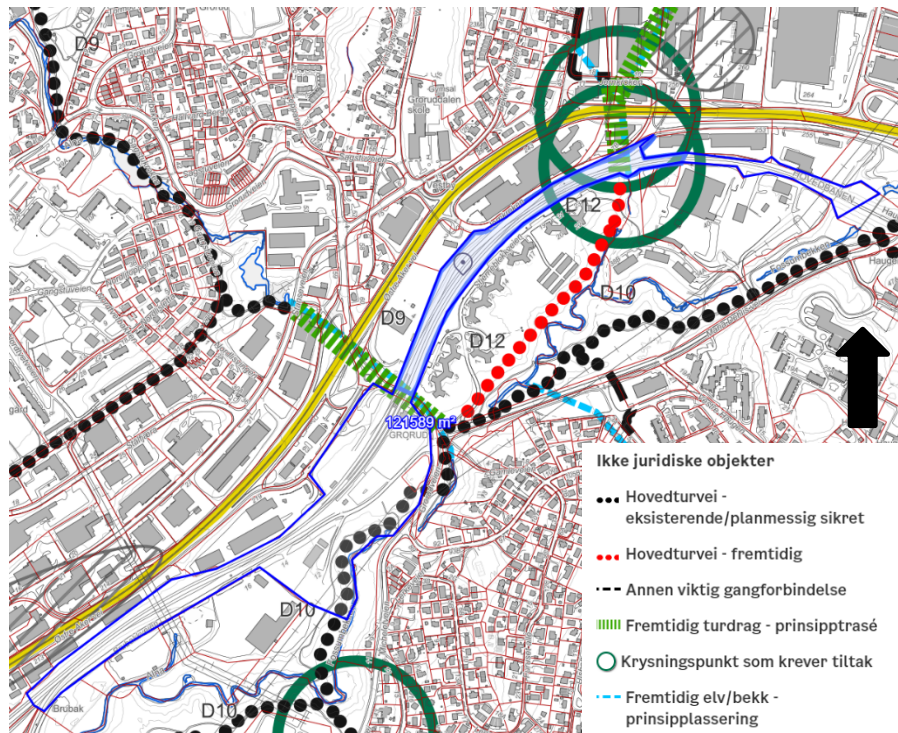
### 1.3.2 Kommunale planer og føringer

#### Kommuneplanens arealdel



Figur 1-5: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel, med eiendommene markert.

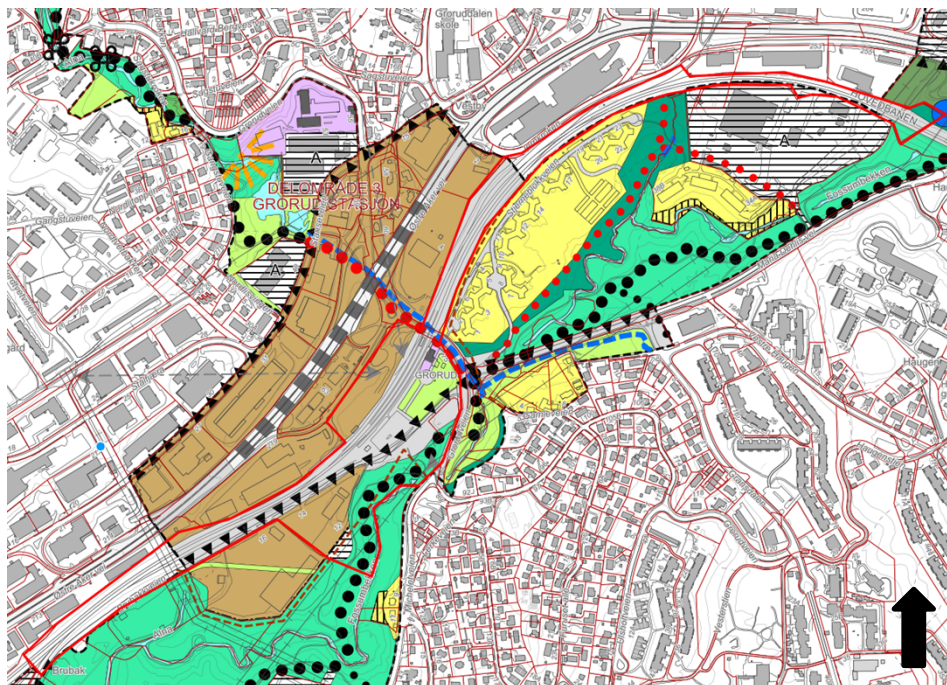
Området er i kommuneplanens arealdel hovedsakelig avsatt til eksisterende bane. Deler av eiendommen rundt Grorud stasjon (105/1) er avsatt til eksisterende grøntstruktur og fremtidig bebyggelse og anlegg. Området er også merket som eksisterende kollektivknutepunkt. Større deler av området omfattes også av hensynssoner for kvikkleire (H310\_1).



Figur 1-6 Utsnitt av temakart T7 Blågrønn struktur.

I temakart T7 for Blågrønn struktur i kommuneplanen er det markert prinsipprase for fremtidig turdrag som krysser området ved Grorud stasjon og i nordøst. Sistnevnte er markert som krysningpunkt som krever tiltak. Begge krysningpunktene er i tillegg markert med prinsipplassering av fremtidig elv/bekk.

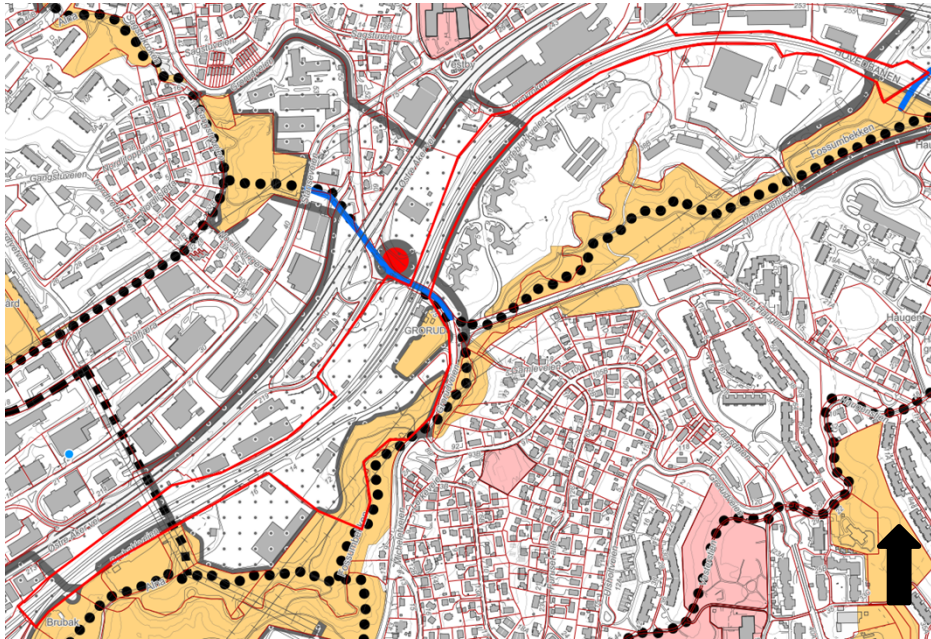
#### Kommunedelplaner



Figur 1-7: Utsnitt av kommunedelplan for Alna Miljøpark.



Området omfattes av kommunedelplan for Alna Miljøpark. Viktige elementer fra denne planen er et bekkedrag og en trasé for fremtidig turdrag som krysser stasjonsområdet. Dette er i samsvar med temakart T7 fra kommunedelplanen, vist i Figur 1-6 over.



Figur 1-8: Utsnitt av kommunedelplan for Torg og møteplasser.

I kommunedelplan for torg og møteplasser er deler av området omfattet av område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Et område vest for Grorud stasjon er også markert som en prinsipplassering av fremtidig torg/møteplass.

### 1.3.3 Gjeldende regulering

Det foreligger en reguleringsplan for området rundt Grorud stasjon fra 1995. Planen regulerer sporområdene til jernbane, mens de omkringliggende områdene på selve stasjonen er regulert til næring, busstasjon bevaring av bebyggelse og park. Øvrige sporområder er uregulerte.



Figur 1-9 Gjeldende regulering for området rundt Grorud stasjon.

Rundt Grorud stasjon er det flere vedtatte reguleringsplaner. Disse er hovedsakelig for industri- og næringsområder og infrastruktur, samt noe bolig og grønstruktur, se oversikt under.

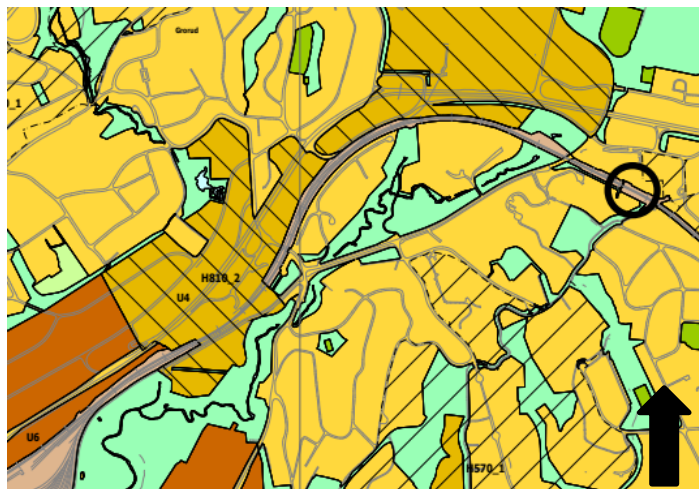
S-nummer	Plannavn	Hovedformål	Vedtaksdato
S-4855	Sykelrute Østre Aker vei, parsell Veitvet skole til Grorud stasjon	Samferdselsanlegg, gang- og sykkelvei.	23.09.2015
S-4467	Sykelrute Østre Aker vei på strekningen mellom Grorud stasjon og Lørenskog stasjon	Veigrunn, sykkelvei	23.09.2009
S-4064	Turvei D10 fra Alnaparken mot Grorud stasjon	Grønnstruktur, turvei	14.04.2004
S-3941	Haugenstua holdeplass	Turvei, jernbaneformål	06.11.2002
S-3827	Maria Dehlis vei turvei D 10 gnr. 104/6 m.fl.	Turvei	14.02.2001
S-3497	Gnr. 105/1, 105/13 og 94/19 m.fl.	Forretning/kontor/industri, jernbaneformål, park, spesialområde bevaring	15.11.1995



S-nummer	Plannavn	Hovedformål	Vedtaksdato
S-2886	Del av gnr. 103/1 ved Garver Ytterborgsvei, Haugenstua Senter	Forretning/kontor/industri	22.10.1986
S-2864	Midlertidige reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone	Industri, bolig	14.05.1986
S-2599	Gnr. 91 bnr. 5 m.fl. Langs Alna ved NSB	Jernbaneområde, friområde	13.04.1982
S-2298	Industri og fareområde på deler av gnr. 105, bnr. 1, 265 og 263, samt del av vei 2362	Industri	09.03.1978
S-2178	Reguleringsplan for 103/1 mfl.	Veigrunn i tunnel, sykkelvei, turvei	15.11.1976
22475	gnr. 104, bnr. 3, Np1, Sletten, Furuset	Industri	04.06.1975
S-2015	Gnr. 103, bnr. 1, Haugenstua Senter	Offentlig bygning	03.05.1975
S-1756	del av Østre Akersvei med tilstøtende veier [...]	Veigrunn, fortau	05.05.1972
S-1441	Østre Aker vei mellom ca. 120 m vest for Bedriftsveien til ca. 80 m øst for Stanseveien	Veigrunn	08.12.1967
39267	Gnr. 105 bnr. 207 Grorud	Industri	20.09.1967
S-1418	Del av Prof. Birkelands vei, Tokerudveien og del av vei 8000 med tilstøtende veier m.m.	Veigrunn	03.08.1967
S-1352	Tokerudområdet	Friområde, industri	19.09.1966
S-1143	Furuset industriareal, samt del av vei 2360 m.fl.	Industri	26.08.1964
S-1039	Østre Aker vei fra Brobekkveien til Grorudveien, Oslo	Veigrunn	05.02.1963
S-413	Grorudvegen fra Haugenslettvegen til veg 3340	Veigrunn	25.09.1951
8949	Gnr. 105 bnr. 61+1, Grorud	Veigrunn	25.01.1949

### 1.3.4 Planer under arbeid

#### Forslag til ny arealdel til kommuneplanen



Figur 1-10 Utsnitt av forslag til kommuneplan for Oslo

I forslag til ny arealdel er knutepunktssymbolet på stasjonen fjernet, ellers er formålene beholdt. Bestemmelser for knutepunkt er videreført i U4. Forslaget til kommuneplan sier:

*«Hensikten med denne områdekategorien er å legge til rette for bymessige, flerfunksjonelle nye byområder med flere boliger, sosial infrastruktur og andre boligrelaterte funksjoner og arbeidsplassintensiv næring. Samtidig bør et allsidig næringsliv som kan innpasses i boligområder gis større forutsigbarhet og videreføres. Kategorien skal legge til rette for høy tetthet. U4-kategorien er tiltenkt områder med god kollektivdekning, og eksempler på utviklingsområder i denne kategorien er Breivoll og Grorud stasjon.»*

I praksis er det derfor få endringer for planområdet i forhold til gjeldende kommuneplan.

#### Forslag til VPOR for Grorud stasjon

Det er igangsatt et arbeid med å utarbeide en VPOR med planprogram for Grorud stasjon.



Figur 1-11 Utsnitt fra VPOR-området rundt Grorud stasjon.

Arbeidet ble startet opp i 2016. Arbeidet ble i 2021 stanset og satt i bero inntil videre.

## 2 Planalternativer

### 2.1 Planalternativer og begrunnelse for disse

Planalternativer er de alternativene som forslagsstiller eller Plan- og bygningsetaten mener det kan være realistisk å fremme som planforslag til offentlig ettersyn. Et planalternativ kan oppstå eller justeres etter innspill i planprosessen. Alle planalternativene skal utredes og undersøkes til et likeverdig nivå som gjør at de kan fremmes som selvstendige planforslag til offentlig ettersyn.

Utredningsalternativer har hensikt å gi et sammenligningsgrunnlag for å vurdere konsekvensene ved gjennomføringen av planalternativene. I henhold til forskrift om konsekvensutredning vedlegg IV a) skal det alltid redegjøres for følgene av å ikke realisere planen og dette oppstilles som et utredningsalternativ (0-alternativet). I noen saker er det relevant å ha flere utredningsalternativer. Disse behøver ikke å kunne fremmes som planforslag og behøver ikke å være realistiske å regulere. Utredningsalternativene skal især belyse de temaene som har bidratt til at saken skal konsekvensutredes.

Plan- og bygningsetaten har satt opp et planalternativ som må innarbeides i planprogrammet. Det er forslagsstiller som utarbeider dette.

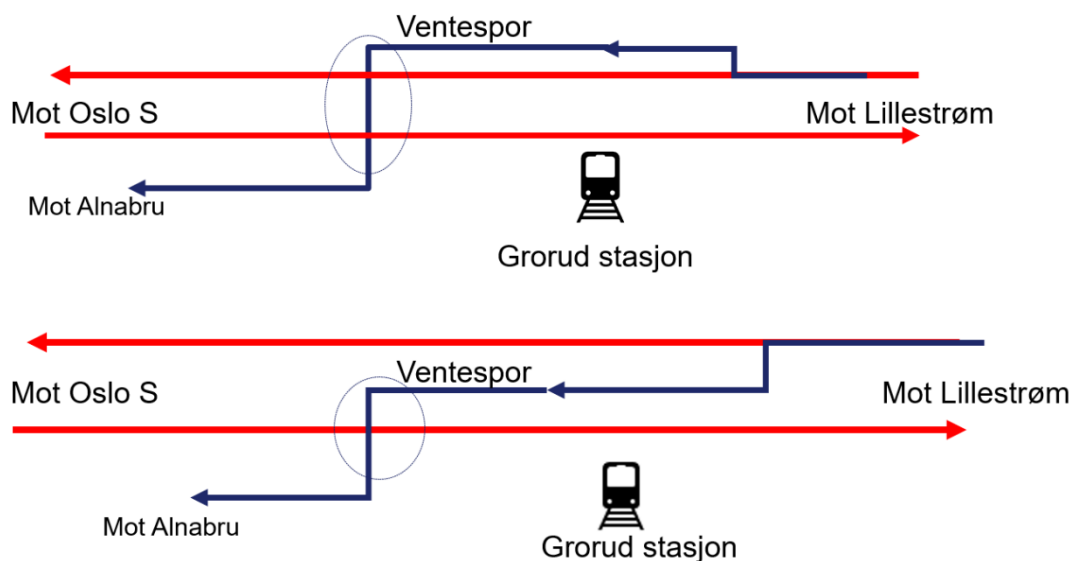
#### 2.1.1 0-alternativet (utredningsalternativ)

0-alternativet bør defineres som utvikling i tråd med gjeldende regulering på stasjonen, og det som kan gjennomføres uten regulering av sporene øst og vest for stasjonen (ikke søknadspliktige tiltak). Grorud stasjon ble regulert i 1995 i sammenheng med et større område rundt. Reguleringsplanen er fortsatt relevant. Sporene øst og vest for stasjonen som vurderes utvidet i dette planforslaget er ikke regulert i dagens situasjon.

#### 2.1.2 Planalternativ 1 – forslagsstillers alternativ

Planalternativ 1 er forslagsstillers alternativ, og inkluderer det forslagsstiller ønsker å gjennomføre. Formålet med planarbeidet er å flytte dagens ventespør fra nordsiden av stasjonen til midten. Dette for å øke kapasiteten og innføre ti-minutters frekvens for lokaltoget på strekningen. For å oppnå dette må det gjøres endringer.





Figur 2-1. Prinsippkisse for flytting av ventesporet. Rute for godstog vist i blått. Endringer består i hvor mange spor som må krysses.

Dette inkluderer:

- Endringer i spor på stasjonen, både etablering av nye spor og forlengelse av eksisterende. Nye spor vil for det aller meste komme innenfor dagens jernbaneareal, men med en liten utvidelse mot Østre Akervei 219
- Det er aktuelt å etablere en ny plattform på nordsiden av sporene mot Østre Aker vei.
- Planen skal legge opp til bevaring av den verneverdige stasjonsbebyggelsen, inkludert stasjonsparken.
- Forslaget skal i størst mulig grad gjenbruke eksisterende infrastruktur, som brua over Grorudvegen og annen jernbaneinfrastruktur som kan gjenbrukes

Planforslaget vil inneholde de tiltakene Bane NOR mener er nødvendige for å kunne øke togfrekvensen på linje L1 til ti-minutters frekvens. Bane NOR er opptatt av å få mer jernbane for pengene, prosjektet vil derfor søke å minimere omfanget av tiltak som er nødvendig for å oppnå den ønskede effekten.

Parallelt med høring av planprogrammet gjennomføres det derfor en jernbaneteknisk siling av sporalternativer. Disse alternativene vil alle ligge innenfor den foreslåtte avgrensningen av planarbeidet. Alternativene skiller seg fra hverandre med tanke på antallet spor på stasjonen og hvilke spor som har plattform. Plasseringen av stasjonen er lik, og alle alternativene har samme utbredelse.

Uavhengig av valg av sporløsning så vil det være nødvendig å se på hvordan stasjonen kobles mot omkringliggende gang- og sykkelstruktur, og hvordan man skaper best mulig tilgjengelighet til stasjonen, hvilke løsninger som er mulig her vil i liten grad påvirkes av sporløsning og hvilket spor plattformene henvender seg til. Sporalternativene omfatter dagens to eksisterende plattformer og muligens en ny plattform på siden mot Østre Aker vei. Det er viktig å vurdere både hvordan tilgjengeligheten til stasjonen, blir til dagens strukturer rundt Grorud, men også i forhold til en fremtidig utvikling av Grorud i tråd med overordnede planer.

Sporalternativene har omtrent samme lengde og ligger innenfor dagens sporarealer med unntak av Østre Akervei 219 der tiltakene har samme påvirkning av eiendommen vil ikke de forskjellige jernbanetekniske alternativene ha de samme konsekvensene for omkringliggende arealene

Bane NOR mener derfor at det ikke er behov for å fremme disse som egne planalternativer.

Som en del av utarbeidelsen av alternativet vil det bli gjort vurderinger av andre tiltak som eventuelt vil kunne inngå i et annet planalternativ:

- Tilrettelegging for et bedre knutepunkt ved å endre brokonstruksjonen over Grorudveien. Med plass til eget sykkelanlegg, tosidig fortau og tilstrekkelig kapasitet for kollektivtrafikk.
- Ny kryssing av jernbanen for gående ved Svarttjernsbekken, tiltak 34 i VPOR Rommen. Inkluderer ikke bekkeåpning.

Dette er tiltak som vil kunne bidra til å oppfylle overordnede mål Oslo kommune har satt for området, men som ikke er en del av oppdraget Bane NOR skal utføre. Det vil lages en egen rapport for begge de to overnevnte kulepunktene. Rapporten skal sammenstille konsekvensene av tiltakene og hva som må gjøres for å gjennomføre disse samt hvilke kostnader dette vil ha.



### 3 Krav til prosess og metode

#### 3.1 Tabelloversikt over planfaglige temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke temaer som skal undersøkes i planalternativene, og hvilke temaer som skal konsekvensutredes i henhold til forskrift. I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer de ulike alternativene gir, og hvordan disse skal håndteres. I konsekvensutredningen skal konsekvensene av planalternativene belyses, og det skal vurderes og presenteres eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt. Noen temaer skal både undersøkes og utredes. Det er viktig å presisere at de forskjellige alternativene gir ulike muligheter og utfordringer, som alle skal belyses i undersøkelsene og konsekvensutredningen.

Det utarbeides en temarapport per tema i tabellen under. Temarapportene omfatter både konsekvensutredning og undersøkelser. En oppsummering av relevante hovedfunn vil bli belyst i planbeskrivelsen som sendes til Plan- og bygningsetaten.

I tillegg vil det utarbeides to spesialrapporter for henholdsvis Brua over Grorudveien og en ny kryssing ved Jernkroken for å sammenstille vurderingen av disse.

Temaene i tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger Vedlegg IV b samt supplert med egne temaer. Tabellen er ikke nødvendigvis uttømmende.

Planfaglige temaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Overordnede planer og mål	X	
Blågrønn struktur og naturmangfold	X	X
Kulturminner	X	X
Transport og mobilitet	X	
Støy		X
Geologi og grunnforhold		X
Risiko og sårbarhet		X
Klimagassutslipp	X	
Klimatilpasning	X	
Anleggsgjennomføring	X	X

## 3.2 Program for undersøkelser og utredninger

I tabellen nedenfor angis det hva som skal undersøkes og utredes innenfor de aktuelle temaene i alle alternativer, og i hvilken form dette skal presenteres.

1. OVERORDNEDE PLANER OG MÅL		
Det skal vurderes om planforslaget antas å være i konflikt med, eller om det bidrar til måloppfyllelse av overordnede planer og mål.		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Forholdet til overordnede planer og mål – både statlige og kommunale	Hvordan samsvarer planalternativet med gjeldende overordnede planer, mål og føringer for den fremtidige situasjonen på Grorud  En overordnet vurdering av endringer i forutsetninger som lå til grunn for KVVU Rv4 og Gjøvikbanen	Beskrivelse

2. BLÅGRØNN STRUKTUR OG NATURMANGFOLD		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Blågrønn struktur	Hvordan påvirker planforslaget blågrønn struktur? Herunder vassdrag, naturområder og turveier/stier i området.	Beskrivelse i KU-rapport Blågrønne strukturer og naturmangfold
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vurdering iht. naturmangfoldloven</li> </ul>	Beskrivelse i KU-rapport om Blågrønne strukturer og naturmangfold
Vassdrag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvilken virkning får planforslaget for vassdrag i området og mulighet for å gjenåpne disse i tråd med kommuneplanen</li> </ul>	Beskrivelse i KU-rapport om Blågrønne strukturer og naturmangfold

3. KULTURMINNER		
Foreslått tiltak vil kunne medføre inngrep i kommunalt listeførte kulturminner på Grorud stasjon (Trappehus).		
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
Kulturmiljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planforslagets virkninger for vernet bebyggelse og kulturmiljø innenfor planområdet og influensområdet.</li> <li>Kartlegge industrielle kulturminner langs jernbanen innenfor planområdet</li> <li>Hvilke muligheter og utfordringer gir en evt. flytting av elementer som trappehusene for verneverdiene.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport (m/ illustrasjoner og temakart) med utredning av kulturminner og kulturmiljø</li> </ul>
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM



Banerelaterte kulturminner	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvilke konsekvenser har planforslaget for eventuelle banerelaterte kulturminner?</li> <li>Hvordan kan eventuelle banerelaterte kulturminner sikres gjennom planen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport (m/ illustrasjoner og temakart) med utredning av kulturminner og kulturmiljø</li> </ul>
----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. TRANSPORT OG MOBILITET		
Foreslått tiltak vil innebære at Grorud stasjon blir et mer attraktivt målpunkt gjennom økning i antall avganger og oppgradering av deler av stasjonen. Tiltaket vil i utgangspunktet ikke medføre inngrep i annen transportinfrastruktur i området.		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Kjøreadkomster	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan sikres atkomst for alle trafikantgrupper til boliger og næringsliv i planområdet</li> <li>Vurdere hvordan tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøyer og materiell kan sikres i prosjektet. Dette gjelder også tilgjengelighet for utrykningskjøretøyer til stasjonen.</li> </ul>	Beskrivelse
Gående- og syklende/grønn mobilitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan sikres en forbindelse for gående og syklende til stasjonen.</li> <li>Planforslagets virkning for forbindelser som en del av grønn mobilitet</li> <li>Hvilket behov for sykkelparkering som finnes og hvordan sikre areal for fremtidig behov.</li> </ul>	Beskrivelse
Atkomst til stasjonen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan sikres atkomst til plattformer. Det skal undersøkes løsninger i kulvert eller på bru dersom det blir aktuelt med midtplattform</li> <li>Det skal utredes hvordan best mulig tilgjengelighet for alle grupper kan sikres.</li> </ul>	Beskrivelse i egen fagrapport om stasjonsutforming
Barn og unges interesser	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan ivaretar planforslaget barn og unges interesser, spesielt mht behovet for ferdsel på tvers av sporområdene i permanent fase?</li> </ul>	Beskrivelse
Fremtidig utvidelse av Jernkroken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan påvirker planforslaget fremtidige muligheter for å utvide Jernkroken</li> </ul>	Beskrivelse
Utskifting av brua over Grorudveien	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mulighet for en utvidelse av vegen i tråd med Oslo kommunes standarder for utforming av gater og sykkelanlegg.</li> <li>Vurdere behovet for en bru over Grorudveien for myke trafikanter</li> <li>Anleggsgjennomføring, kostnader, muligheter for knutepunktutvikling, universell utforming, visuell virkning, beskrivelse av teknisk løsning</li> </ul>	Beskrivelse i egen rapport om brua

Ny kryssing av jernbanen ved Jernkroken	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hvilke muligheter finnes for å etablere en gangkryssing ved Svartjernbekken i tråd med VPOR Rommen.</li><li>• Anleggsgjennomføring, kostnader, muligheter, beskrivelse av tekniske løsninger</li></ul>	Beskrivelse i egen rapport om kryssingen
-----------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------



5. STØY		
Støyutredning i henhold til statlig planretningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Foreslått tiltak innebærer endring av en eksisterende støykilde (jernbanestøy), i et område med høyt støynivå fra flere støykilder.		
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
Støy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vurdering av hva som er relevant influensområde for tiltaket etter T-1442 skal gjennomføres. Kriterier som er lagt til grunn i vurderingen skal dokumenteres.</li> <li>Både dagens og fremtidig støysituasjon innenfor influensområdet skal beregnes og beskrives og det skal dokumenteres hvilken endring i støyforhold tiltaket medfører.</li> <li>For bebyggelse med støyfølsomt bruksformål som berøres av støysoner fra tiltaket skal avbøtende tiltak vurderes.</li> <li>Ved vurdering av evt. avbøtende tiltak skal støy fra veg beregnes og tas hensyn til.</li> <li>Gjennomføre vurderinger av vibrasjoner og strukturstøy.</li> </ul>	Rapport med utredning av støy, inkludert støysonekart.

6. GEOLOGI OG GRUNNFORHOLD		
Planforslaget vil innebære inngrep i grunnen, og det er behov for kunnskap om grunnforhold slik at dette kan tas hensyn til ved prosjektering av tekniske løsninger. Hele planområdet ligger under marin grense, og det kan forventes marine avsetninger i grunnen. Berggrunnen i området tilhører Oslofeltets kambrosiluriske sedimentære bergarter.		
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
Geotekniske forhold	<ul style="list-style-type: none"> <li>Egnethet for planlagt utbygging og evt. behov for spesielle tiltak</li> <li>Fundamenteringsbehov for større konstruksjoner som bruer, betongtunneler og støttemurer</li> </ul>	Grunnundersøkelser Rapport om geoteknikk og geologi med vurderinger

7. RISIKO OG SÅRBARHET		
I henhold til pbl § 4-3 <i>Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse</i> skal det ved utarbeidelse av planer for utbygging gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse.		
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
ROS-analyse	Ved utbygging skal risiko- og sårbarhetsforhold synliggjøres. I konsekvensutredningen skal aktuelle risiko- og sårbarhetsmomenter utredes med redegjørelse for sannsynlighet og konsekvens, og avbøtende tiltak beskrives.	Rapport med ROS-analyse

8. KLIMAGASSUTSLIPP		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Klimagassutslipp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planforslagets klimautslipp og energibruk i anleggsfase og driftsfase</li> <li>Vurdering av mulige tiltak for å redusere klimagassutslipp, eksempelvis gjennom gjenbruk av materialer eller alternative materialvalg</li> </ul>	Klimabudsjett i planbeskrivelsen

9. KLIMATILPASNING		
Prinsipper for lokal overvannshåndtering vil legges til grunn for planforslaget.		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Overvannshåndtering og klimatilpasning	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvordan ivaretar tiltaket prinsippet for lokal overvannshåndtering?</li> <li>Planforslagets virkning for overvannshåndtering</li> <li>Kartlegge kommunale ledninger og innarbeide sikringssoner for disse</li> </ul>	Beskrivelse i teknisk fagrapport VA, drenering og overvann
Vannmiljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planforslagets virkning for vannmiljø innenfor planforslagets influensområde og Alna nedstrøms</li> </ul>	Beskrivelse

10. ANLEGGSGJENNOMFØRING		
Bygging av nye jernbanespor ved Grorud stasjon vil i anleggsperioden føre til virkninger som er av midlertidig art. Hensikten med utredningen er å si noe om anleggsvirksomheten og hvordan den kan komme til å påvirke nærmiljøet.		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Anleggsfasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plassering av rigg- og anleggsområde</li> <li>Massehåndtering</li> <li>Påvirkning på jernbanetrafikken. Ivaretagelse av barn og unges interesser, herunder skole og nærmiljø</li> <li>Ivaretagelse av ferdsel ved anleggsområdet.</li> <li>Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy</li> <li>Forholdet til bebyggelse med støyfølsomt bruksformål og stille områder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport som beskriver anleggsgjennomføring og faseplaner</li> <li>Beskrivelse</li> <li>Kart og illustrasjoner</li> <li>Miljøprogram (egen rapport)</li> </ul>
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENSTREDES?	PRESENTASJONSFORM
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fremkommelighet for gående og syklende og øvrig transport</li> <li>Trafikksikkerhet for alle gående og syklende, og øvrig transport</li> <li>Støyforhold, luftkvalitet og rystelser</li> <li>Midlertidige avkjøringer som følge av anleggsgjennomføring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport som beskriver anleggsgjennomføring og faseplaner</li> <li>Beskrivelse</li> <li>Kart og illustrasjoner</li> <li>Miljøprogram (egen rapport)</li> </ul>

### 3.3 Metode og fremstilling

#### 3.3.1 Metode

Planalternativene skal undersøkes og utredes til et likeverdig og sammenlignbart nivå. Dersom det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

For temaene naturmangfold, kulturmiljø, klimagassutslipp og støy skal konsekvensene av planalternativet belyses og vurderes opp imot 0-alternativet, og det skal vurderes og presenteres eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt. Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning (M-1941) legges til grunn for disse utredningene.

#### 3.3.2 Temavis fremstilling av undersøkelser og utredninger

De enkelte undersøkelsene og utredningene skal fremstilles temavis i den presentasjonsformen som er angitt for hvert tema i tabellen i kapittel 3.1. Det utarbeides en temarapport per konsekvensutredningstema i tabellen over. Temarapportene omfatter både konsekvensutredning og undersøkelser. De punktene som bare skal undersøkes vil omtales i planbeskrivelsen. En oppsummering av relevante hovedfunn vil bli belyst i planbeskrivelsen. Disse dokumentene skal legges ved planforslagene når de sendes til Plan- og bygningsetaten.

Alle planalternativene skal kunne fremmes som selvstendige planforslag, og belyses ut fra de vurderingene og resultatene som har fremkommet i undersøkelsene og utredningene.

#### 3.3.3 Forslagsstillers anbefaling

Når forslagsstiller presenterer sitt valg av planalternativ skal de komme med en faglig begrunnet anbefaling med grunnlag i undersøkelsene og utredningene som er gjennomført.

### 3.4 Videre planprosess og medvirkning

#### 3.4.1 Planprosess og fremdrift

Forslagsstiller skal utarbeide en detaljreguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning.

Tabellen viser forventet fremdrift:

Prosessnavn	Forventet fremdrift
Medvirkning	
Planprogram utarbeides	
Varsling om oppstart planarbeid	04.01.2023
Høringsperiode for planprogram	04.01.2024 – 19.02.24
Åpen kontordag	25.01.2024 og 31.01.2024
Oversendelse til Plan- og bygningsetaten	15.03.2024
Planprogram fastsettes	15.05.2024
Undersøkelser og konsekvensutredning utarbeides	2. kvartal 2024
Dialogfase	
Planforslag m/KU utarbeides for offentlig ettersyn	2. kvartal 2024
Dialogfase	3. kvartal 2024
Oversendelse til Plan- og bygningsetaten	3.kvartal 2024
Offentlig ettersyn	4. kvartal 2024



Prosessnavn	Forventet fremdrift
Bemerkningshåndtering	1. kvartal 2025
Planforslag m/KU utarbeides for politisk behandling	1. kvartal 2025
Oversendelse til Plan- og bygningsetaten	1.kvartal 2025
Oversendelse til Rådhuset	2.kvartal 2025
Politisk vedtak i bystyret	4.kvartal 2025

### 3.4.2 Medvirkning

Allmennheten, berørte parter og naboer vil bli informert når planprogrammet og når forslag til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet og planforslaget vil også legges ut på Plan- og bygningsetatens nettsider og Bane NORs sider. Bane NOR vil legge opp til en stor grad av medvirkning, både gjennom åpen kontordag, men også gjennom mer rettet medvirkning mot grupper av berørte som lokale borettslag, velforeninger, FAU osv. De berørte bydelene vil bli spesielt invitert inn i prosjektet.

Vi vil kartlegge om det er grupper i området som i mindre grad nås gjennom de overnevnte aktivitetene og rette tiltak spesielt mot disse gruppene.

Bane NOR har god erfaring med å arrangere åpne kontordager i områder der vi har prosjekter. Siden prosjektet er et stasjonsprosjekt vil det være naturlig at dette skjer i nær tilknytning til stasjonen for å nå reisende.

Vi vil også vurdere digitale løsninger for medvirkning.

## 4 Vedlegg

Plan og bygningsetatens område og prosessavklaring, datert 16.05.2023

Grunneierliste, datert 20.12.2023