

## Grorud stasjon - Plan- og bygningsetatens område- og prosessavklaring til oppstartmøtet

Bane Nor skal lage et nytt ventespor ved Grorud stasjon for å legge til rette for 10-minutters ruter på hovedbanen mellom Lillestrøm og Oslo, universell utforming av stasjonen og ny plattform. PBE mener jernbanebroen over Grorudveien bør utvides for å tilrettelegge for knutepunktutvikling. Planforslaget utløser krav til konsekvensutredning og planprogram.

Dato: 16. mai 2023

Saksbehandler, enhet: Andreas Høifødt, UTI

Forslagsstiller: Bane Nor Sf

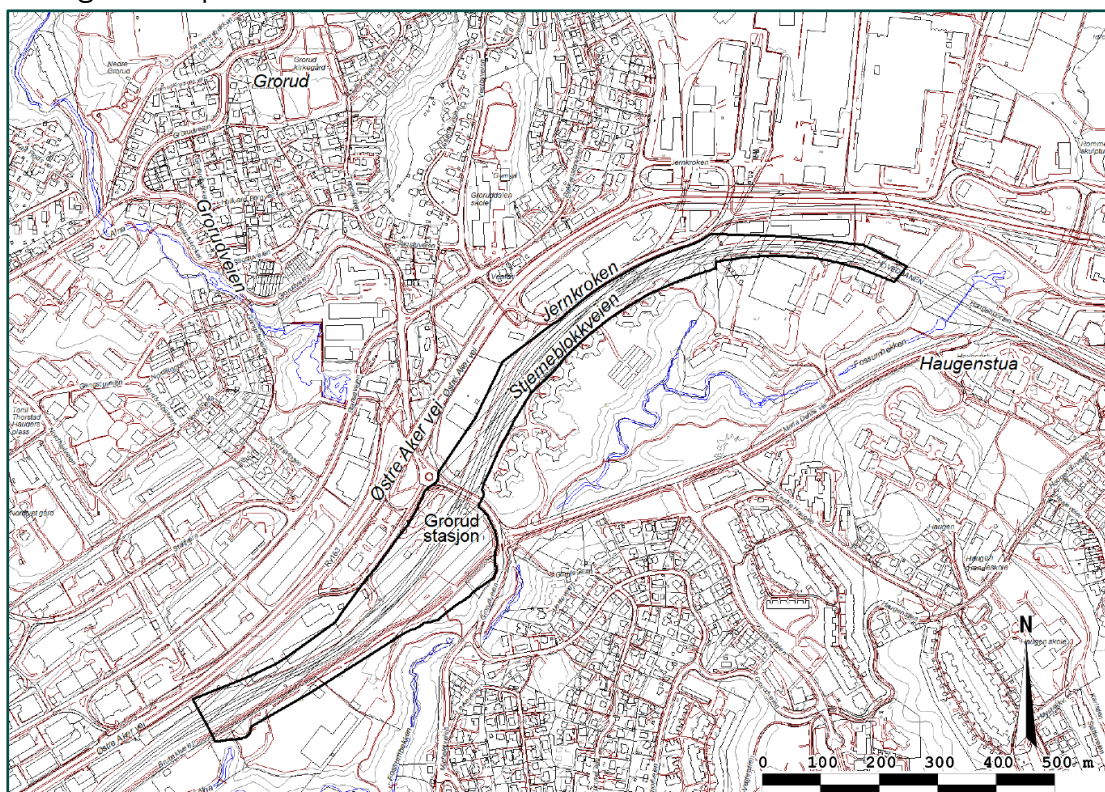
Gnr./bnr.: 105/1

Kategori: Kompleks

Saksnr./dokumentnr.: 202302197/12

Fagkyndig: Bane Nor Sf

Bydel: Alna, Grorud, Stovner



# 1 Fakta om prosjektet må fylles ut før saken meldes til Planforum

## 1.1 Bakgrunn for og hensikten med prosjektet

### 1.1.1 Forslagsstillers tekst

Effektpakke 15/Rutemodell 2027: Effektpakken som er en videreføring av Rutemodell 2027 legger til rette for en økning av togtrafikken i Oslo området. Dette prosjektet er et av flere tiltak som er nødvendig for å oppnå denne effekten. På Grorud skal det legges til rette for å kjøre lokaltog med avganger hvert tiende minutt på Hovedbanen forbi stasjonen. Det skal tilrettelegges for 220 meter lange plattformer for de nye lokaltogene og det skal være mulig å fremføre 740 meter lange godstog inn til Alnabruterminalen uten å komme i konflikt med ruteplanen for lokaltog.

### 1.1.2 Prosjektets bidrag til byutviklingen

Anlegget vil gjøre det mulig å bedre togtilbudet på Hovedbanen med ti minutters frekvens på stasjonene Bryn, Alna, Nyland, Haugenstua og Høybråten i tillegg til Grorud.

## 1.2 Arealformål og eventuelle hensynssoner, og ca. fordeling mellom dem

- Mest samferdselsanlegg og infrastruktur (Bane)
- Blågrønn struktur stasjonspark.
- Hensynssone 190 andre sikringssoner (kulvert, Alnaelva)

Planområdets størrelse:

Ca. 100 000 m<sup>2</sup>

Planområdets lengde:

Ca. 1,6 km.

## 2 Planstatus og rammebetingelser

### 2.1 Overordnede planer og føringer

#### 2.1.1 Forslagsstillers tekst

##### *Kommuneplanen for Oslo*

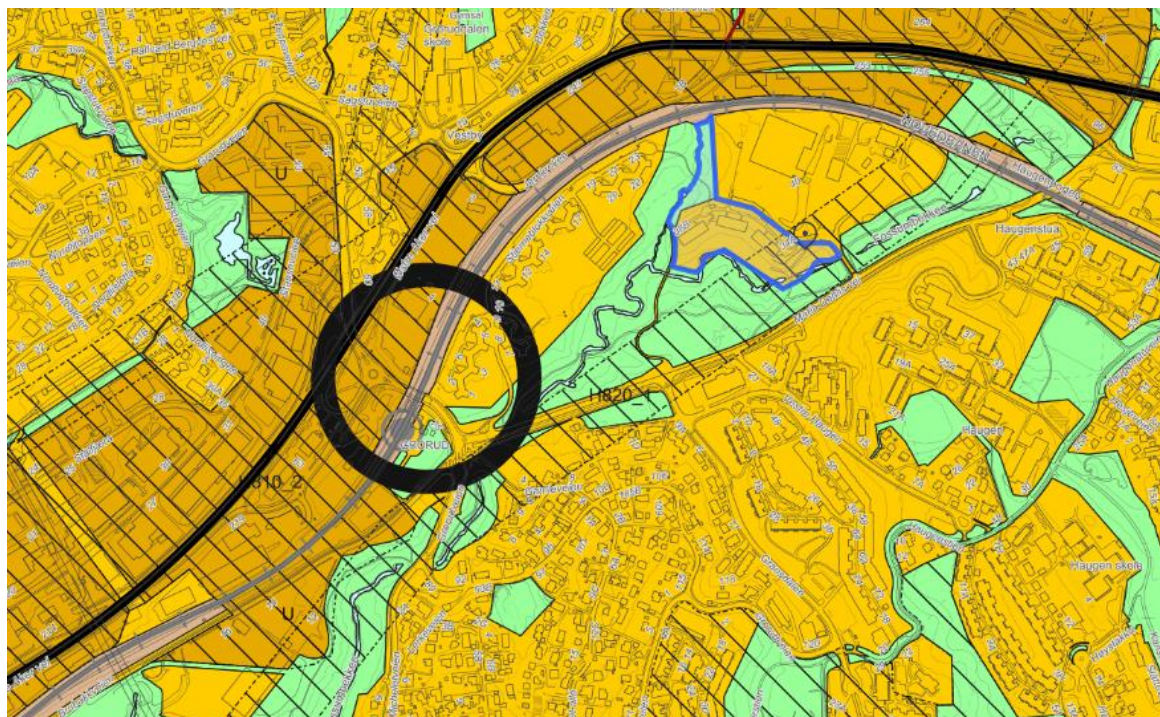
Hoveddelen av det foreslåtte planområdet er sporområdene på Grorud disse er avsatt til eksisterende bane. Utover det er deler av området avsatt hovedsakelig til fremtidig bebyggelse og anlegg (utviklingsområder ytre by) og noe eksisterende grønnstruktur.

Området er også merket som eksisterende kollektivknutepunkt.

Deler av planområdet ved Grorud stasjon og sørover, samt i nord ved Jernkroken og Haugenstua stasjon er markert med hensynssoner for ras- og skredfare (H310\_1). Det er også hensynssoner for flomfare (H320\_2) i tilknytning til Alna og Fossumbekken i deler av planområdet.

For sone H310\_1 tillates ikke tiltak som kan utløse kvikkleireskred. Ved regulering skal det utføres ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tids gjeldende forskrifter ivaretas.

For sone H320\_2 tillates ikke tiltak som kan påvirke eller bli påvirket av flom. Ved regulering skal det utføres ROS-analyse/fareutredning som dokumenterer at de til enhver tids gjeldende forskrifter ivaretas.

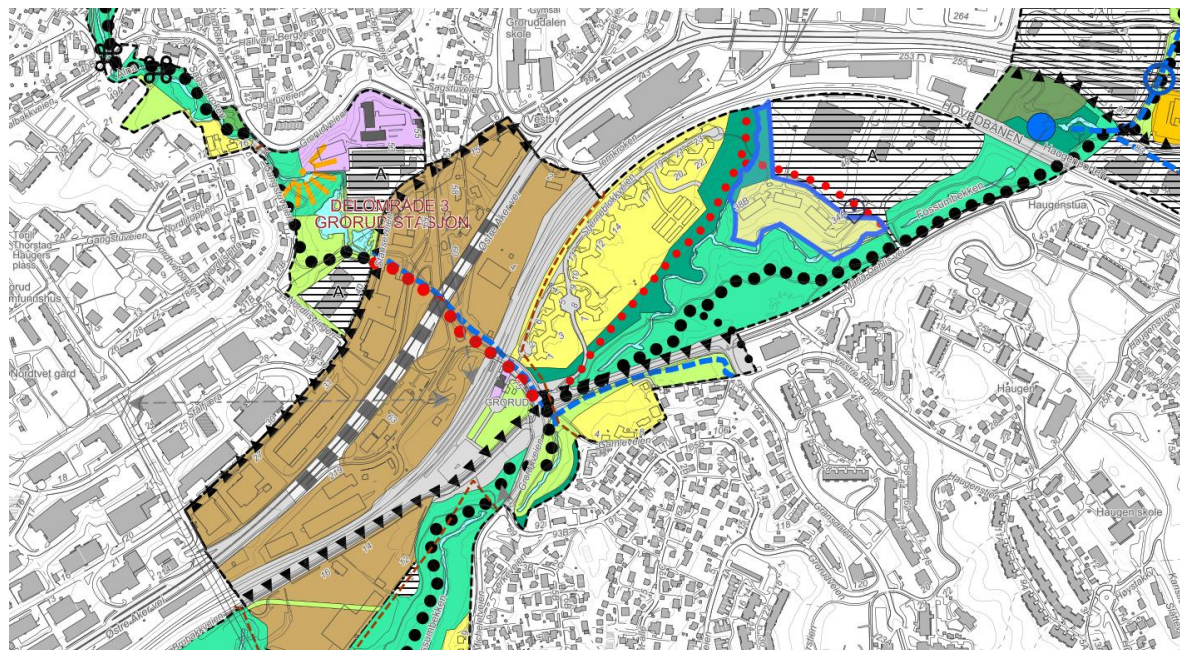


1 Illustrasjon viser kommunedelplanens arealdel fra 2015.



### **Kommunedelplan for Alna Miljøpark (KDP 18)**

Planområdet omfattes av kommunedelplan for Alna Miljøpark (KDP-18). Formålet med denne planen er å tilrettelegge for gjenåpning og miljøoppgradering av Alna og viktige sidevassdrag fra Alnsjøen til fjorden innen 2020. Områdene rundt Grorud stasjon er unntatt juridisk bindende virkning, men andre arealer langs traseen er avsatt bl.a. til naturområder.

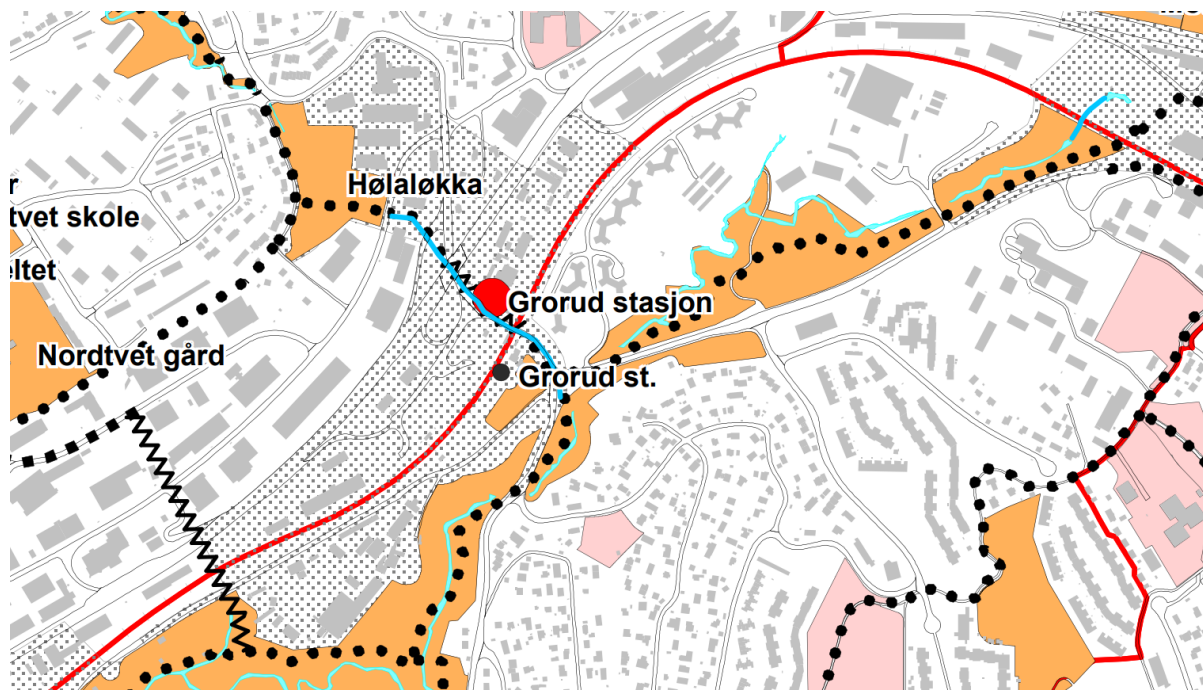


2 Illustrasjon viser KDP Alna miljøpark.



### *Kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP 17)*

Området omfattes også av kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP-17). Her er deler av planområdet markert som område for etablering av torg/møteplass ved byutvikling. Et område nordvest for Grorud stasjon er også markert som prinsipplassering av fremtidig torg /møteplass. KDP for torg og møteplasser tilrettelegger for å styrke Grorud stasjon som knutepunkt og viktig sentrum i området.



3 Illustrasjonen viser kart fra KDP torg og møteplasser

### Planprogram m/VPOR for nedre Rommen og pågående planlegging av Grorud

Planområdet omfattes av eller ligger i nærheten av to pågående VPOR-prosesser, Nedre Rommen og Grorud stasjon. Planprogram VPOR for Nedre Rommen ble vedtatt 25.05.2022. Planområdet grenser inn mot jernbanen i nord og omfatter ikke planområdet. Blant tiltakene som er listet opp er en undergang under jernbanen utenfor VPORen.



4 Illustrasjonen viser tiltakskartet i VPOR Rommen



**Gang- og sykkelvei m/ over og undergang (34)**

Kategori: Hovedturveistrekk, 2 krysn. | Tiltak: omarbeiding/ny | Lengde: ca. 210 m



Som forlengelse av Bekkeparken sør skal det opprettes en god forbindelse med krysningspunkter for fotgjengere og syklister over Østre Aker vei og under jernbanesporet og ned til Alna Miljøpark i sør. Traséen og krysningspunktene følger prinsipp-traséen for turvei D12 i kommuneplanens arealdel. I dag er det tre broer over Østre Aker vei i det aktuelle området. 2 av dem er ikke i bruk og bærer fortsatt preg av å være gamle jernbanebroer. Hvis sikkerhetsmessige og infrastrukturelle hensyn tillater det, kan en av de tre broene vurderes gjenbrukt og utbedret for å dekke behovet for nytt krysningspunkt.

Ved opparbeiding av krysnung under jernbanesporet skal undergangen utformes på en måte som gjør den oversiktlig og trygg. Det skal fokuseres på lyssetting og inn- og utsyn til og fra undergangen. Krysningspunktene skal være universelt utformet.



Ammerudtunnelen er blitt en destinasjon etter at den ble oppgradert og programmert med bl.a. klatreinstallasjoner og god lyssetting. Eriksen Skajaa, LaLa Tøyen, Asveig Marie Jellestad, Taral Jansen, Mikkel Brandt Bugge. © Kari Tønseth

5 Illustrasjonen viser beskrivelse av tiltak 34, GS-vei under jernbanen

**Jernkroken (35)**

Kategori: vei/gate | Tiltak: omarbeiding | Lengde: ca. 520 m



Jernkroken skal opparbeides med kjørebane dimensjonert for rutebusser. Det skal være sykkelfelt på begge sider av veien og fortau på nordvestsiden. Sør-øst for veien ligger jernbanens sporområde. Ved opparbeiding av et gatesnitt på 14 m vil det bli behov for å benytte noe av arealet som i dag er buffer mot sporområdet. Ved ny eller transformasjon av eksisterende bebyggelse nordvest for veien, kan nødvendige veiutvidelser vurderes lagt til disse eiendommene (gbr/bnr 105/207 m.fl.).



6 Illustrasjonen viser beskrivelse av tiltak 35, utvidelse av jernkroken

## 2.1.2 Plan- og bygningsetatens kommentar

### **Kommuneplanens arealdel (2015)**

#### **Utviklingsområde**

I kommuneplanens arealdel er det gitt bestemmelser om utviklingsområder i ytre by og kollektivknutepunkter. Noen av disse er relevante for dette planarbeidet:

[§ 11.2 Ytre by: utviklingsområder, kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder \(jf. Pbl § 11-9 nr. 5\)](#)

1. e. God gang- og sykkeltilgjengelighet til kollektivmidler og effektive bytter mellom kollektivmidler skal sikres.
2. Områder ved kollektivknutepunkter skal vurderes utviklet med høy tetthet, og sikres høy bymessig/arkitektonisk kvalitet og gode gate- og byrom.

#### **Elve- og bekkeåpning**

Følgende bestemmelser er gitt om elve- og bekkeåpning i kommuneplanens arealdel fra 2015:

[§ 13.3 Vassdrag \(jf. pbl §§ 11-11 nr. 3 og 6 og 11-9 nr. 6\).](#)

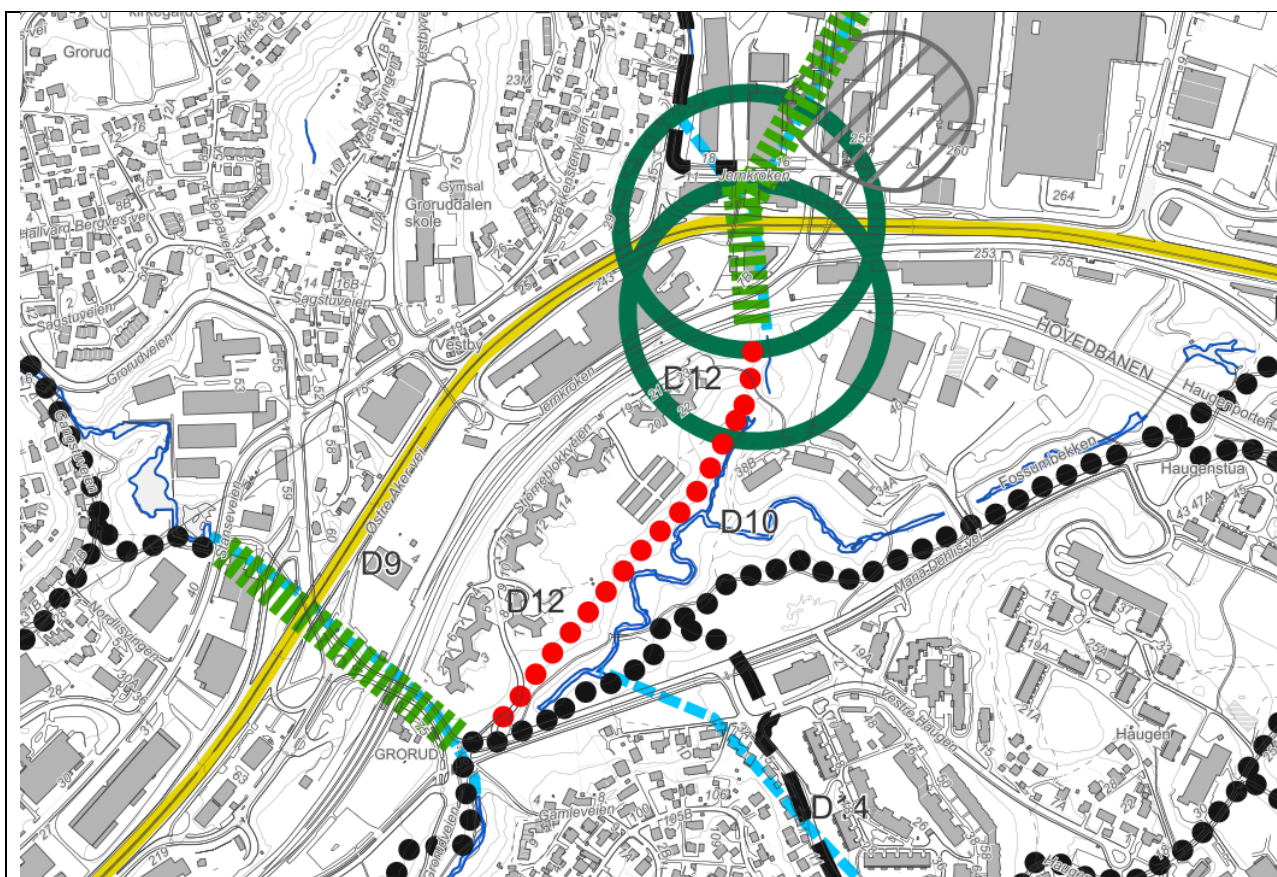
1. Temakart blågrønn struktur T7, datert 04.03.2015, skal legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.

#### **Retningslinjer:**

- Lukkede elvestrekninger og sidebekker angitt som fremtidig elv/bekk på temakart T7 bør gjenåpnes.
- Gjenåpnede vassdrag bør tilrettelegges som opplevelseselement med høy estetisk kvalitet for å styrke den blågrønne strukturen, og i størst mulig grad gjøres tilgjengelig for allmennheten. Der forholdene ligger til rette for det bør elv/bekk i størst mulig grad gjenåpnes i sine historiske bekkeløp.

Temakart T7 (under) viser elveåpning av Alnaelva og bekkeåpning av Svarttjernsbekken under sporene. I tillegg er det lagt inn fremtidig turdrag under Grorud stasjon og under sporene ved Svarttjernsbekken. Kryssingen ved Svarttjernsbekken er angitt som kryssningspunkt som krever tiltak.

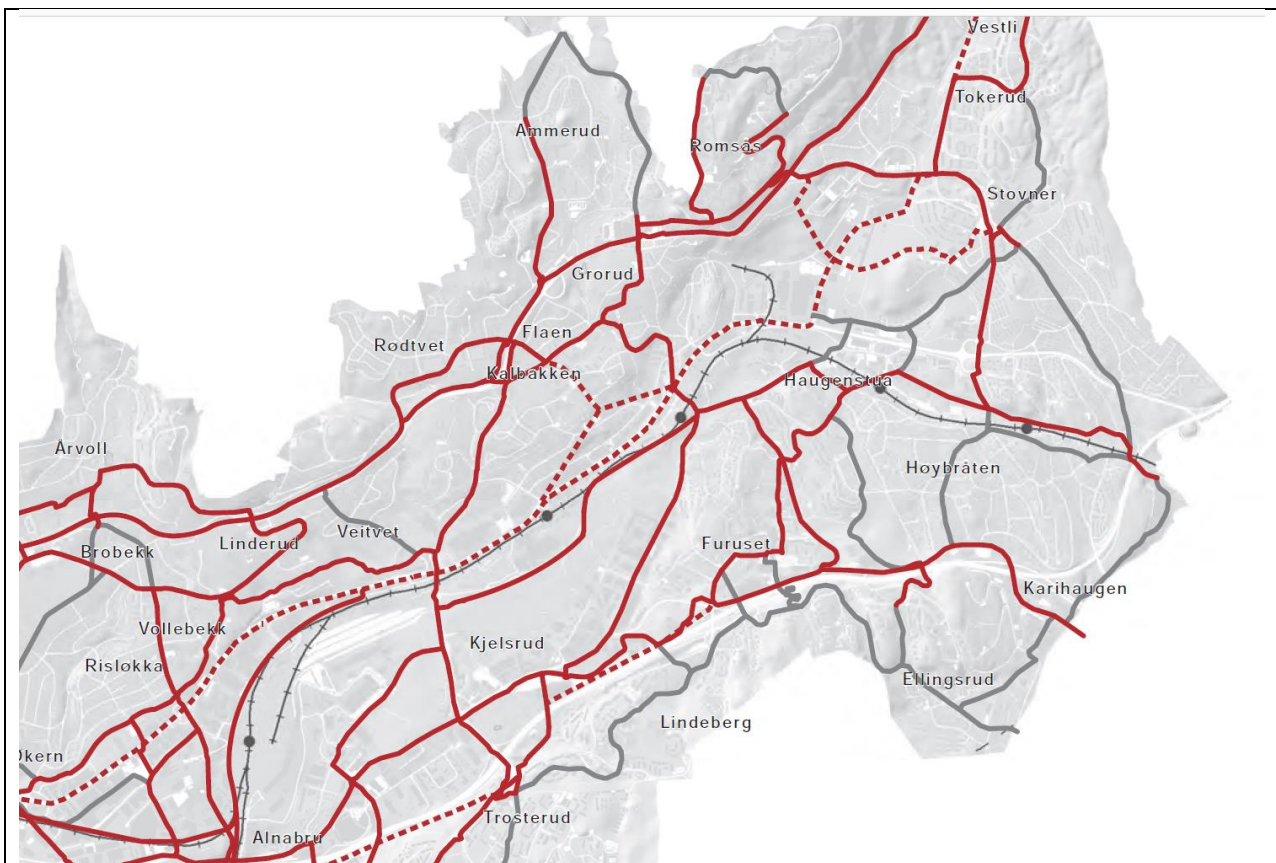




7 Viser temakart T7 fra kommuneplanens arealdel.

### **Plan for sykkelveinettet i Oslo**

Grorudveien ligger inne som sykkelanlegg i egen trasé i plan for sykkelveinettet i Oslo. Traséen er en av få traséer som krysser dalen øst for Hovinbyen, og er derfor veldig viktig å få opparbeidet.



8 Viser utsnitt av plan for sykkelveinett i Oslo

### **Kommunedelplan for Alna Miljøpark (KDP 18)**

Bestemmelse fra kommunedelplanen:

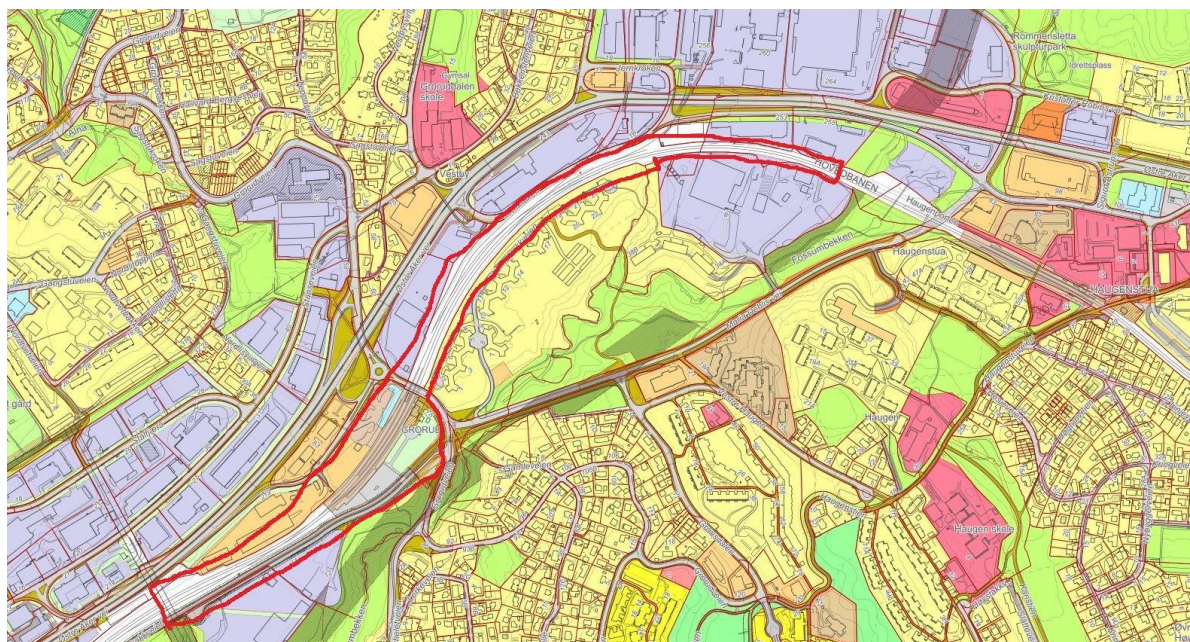
«§ 14 Kryssing av vei, bane og annen infrastruktur

Ved tiltak som omfatter veier, baner, kabeltraseer og rørsystemer som krysser eller berører vassdrag, friområder og kulturminner skal tiltaket lokaliseres og utformes slik at den økologiske balansen i vassdraget opprettholdes/ reetableres, og de kulturhistoriske verdier opprettholdes og videreutvikles. Fremkommeligheten for turgåere langs vassdraget må sikres. Krysningspunkter for turvei skal gis en tydelig og trafikksikker utforming.»

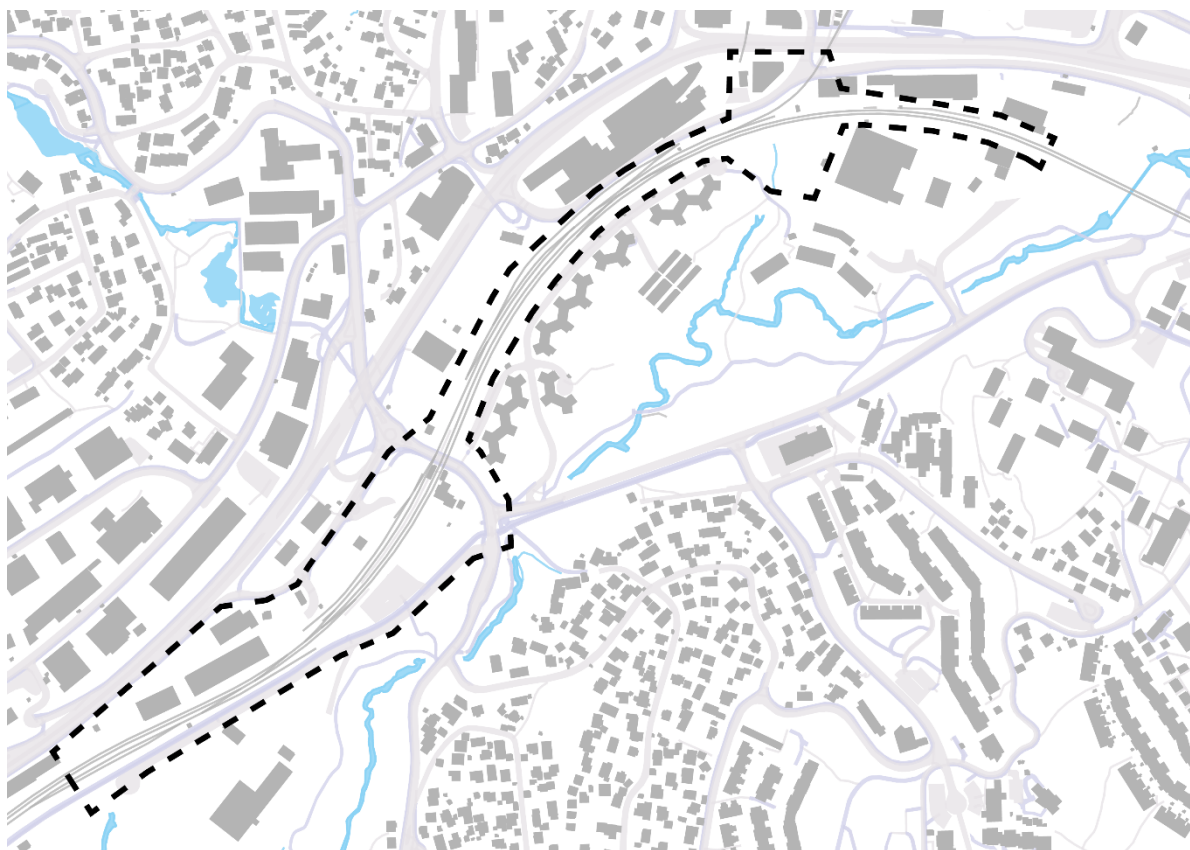


## 2.2 Gjeldende regulering og planområdets avgrensning

### 2.2.1 Forslagsstillers forslag til avgrensning



### 2.2.2 Plan- og bygningsetatens forslag til avgrensning



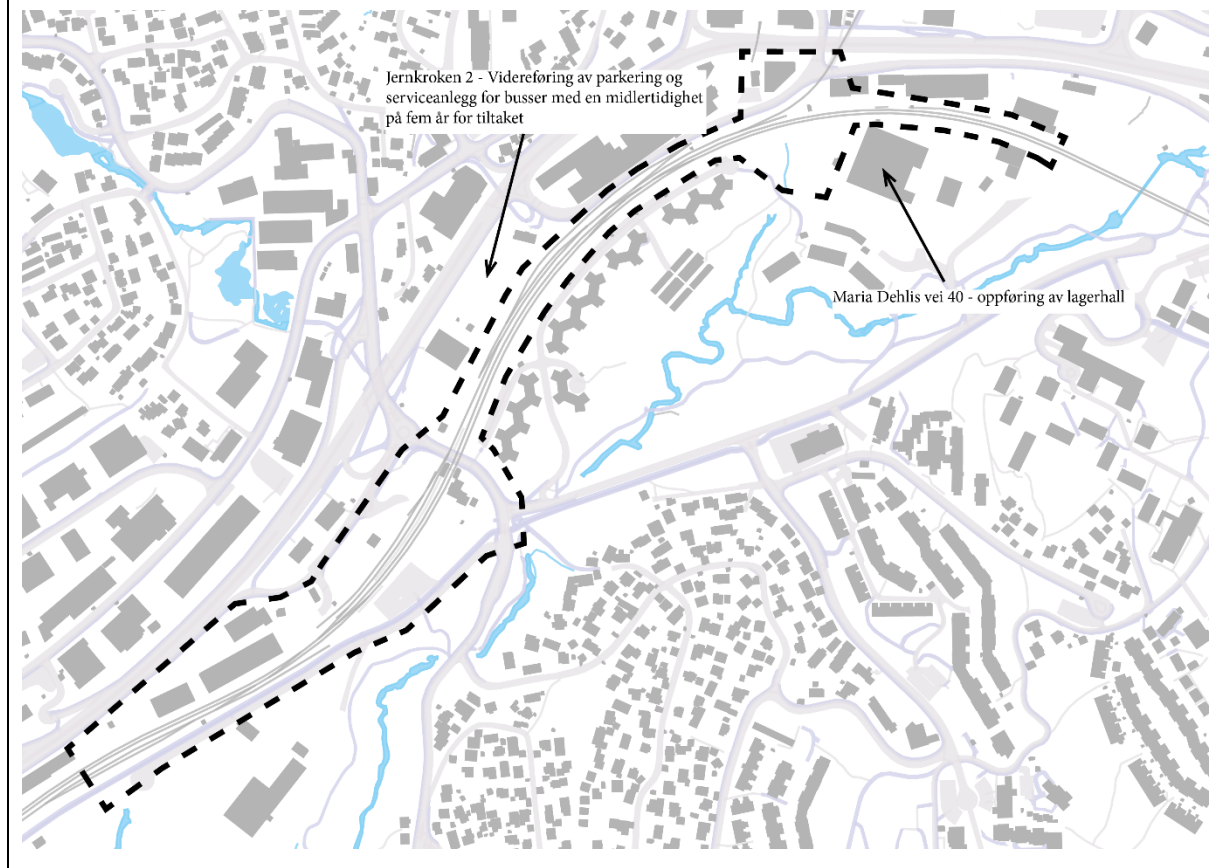
PBE foreslår å legge til krysset Grorudveien / Maria Dehlis vei og deler av tomten til stjerneblokkene på østsiden av Grorudveien, i tillegg til Grorudveien vest for stasjonen for å tilrettelegge for mulig regulert utvidelse av Grorudveien med blant annet eget sykkelanlegg og et mer kompakt og effektivt knutepunkt der bytte mellom buss og tog fungerer bedre enn i dag.

Vi foreslår også å inkludere hele eiendommen 105/13, Østre Aker vei 219, fordi det kan være nødvendig å regulere nytt parkeringskrav hvis det blir problematisk med tanke på Plan- og bygningsloven § 29-11. Plan- og bygningsetaten har ikke gjort en vurdering av dette. Eventuelt kan forslagsstiller gjøre en vurdering før man varsler oppstart.

### **2.2.3 Andre forhold**

Ingen servitutter, tinglyste heftelser osv. ifølge forslagsstiller.

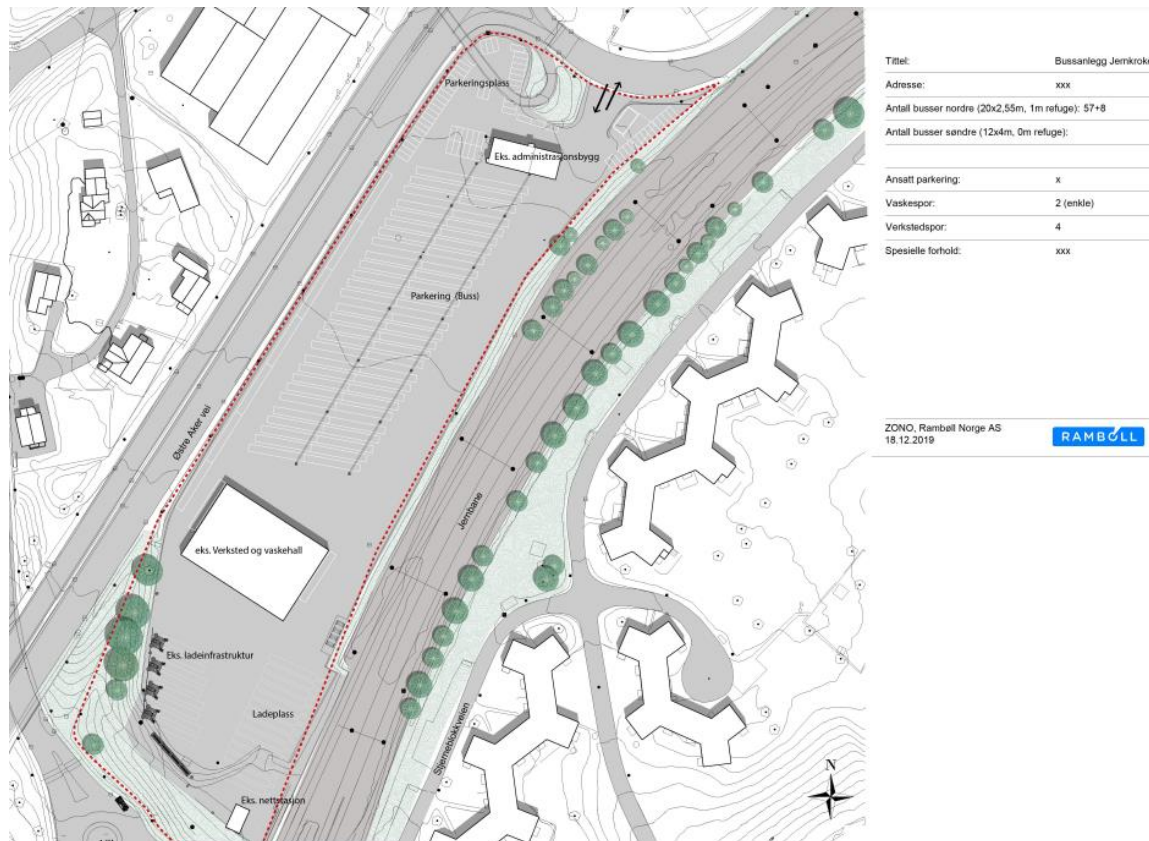
## 2.3 Pågående plan- og byggesaker i området





▪ **Jernkroken 2 – 202017745 - byggesak**

Videreføring av parkering og serviceanlegg for busser med en midlertidighet på fem år for tiltaket.



9 Illustrasjon fra sak Jernkroken 2

■ **Maria Dehli vei 40 – 202211176 - byggesak**

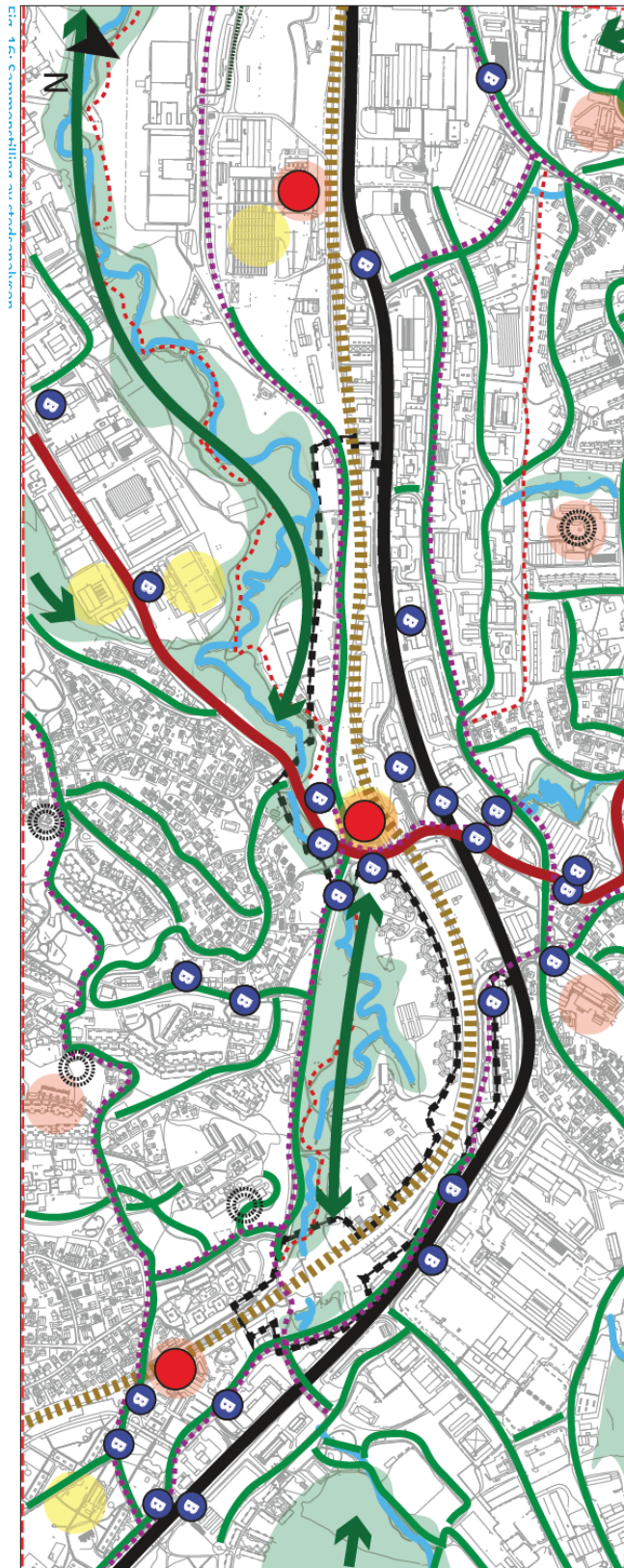
Oppføring av lagerhall.



10 Illustrasjon fra sak Maria Dehli vei 40

## 2.4 Stedsanalyse

### 2.4.1 Forslagsstillers stedsanalyse



#### OPPSUMMERING

Grorud stasjon fremstår som et tydelig knutepunkt med potensiale til å utvikles til et sentrum i området. Området er i dag preget av store samferdselsåreer og er dårlig tilrettelagt for mye trafikanter. Store trafikkmengder og asfalterte næringsarealer gjør området lite attraktivt.

I planleggingen av oppgradering av Grorud stasjon vil det være nyttig å undersøke hvordan stasjonen kan bidra til å utvikle et attraktivt knutepunkt med god tilgjengelighet fra bolig- og næringsområdene og sømløse overganger fra tog til annen kollektivtransport. Det mangler forbindelser på tvers av de store samferdselsårene i området.

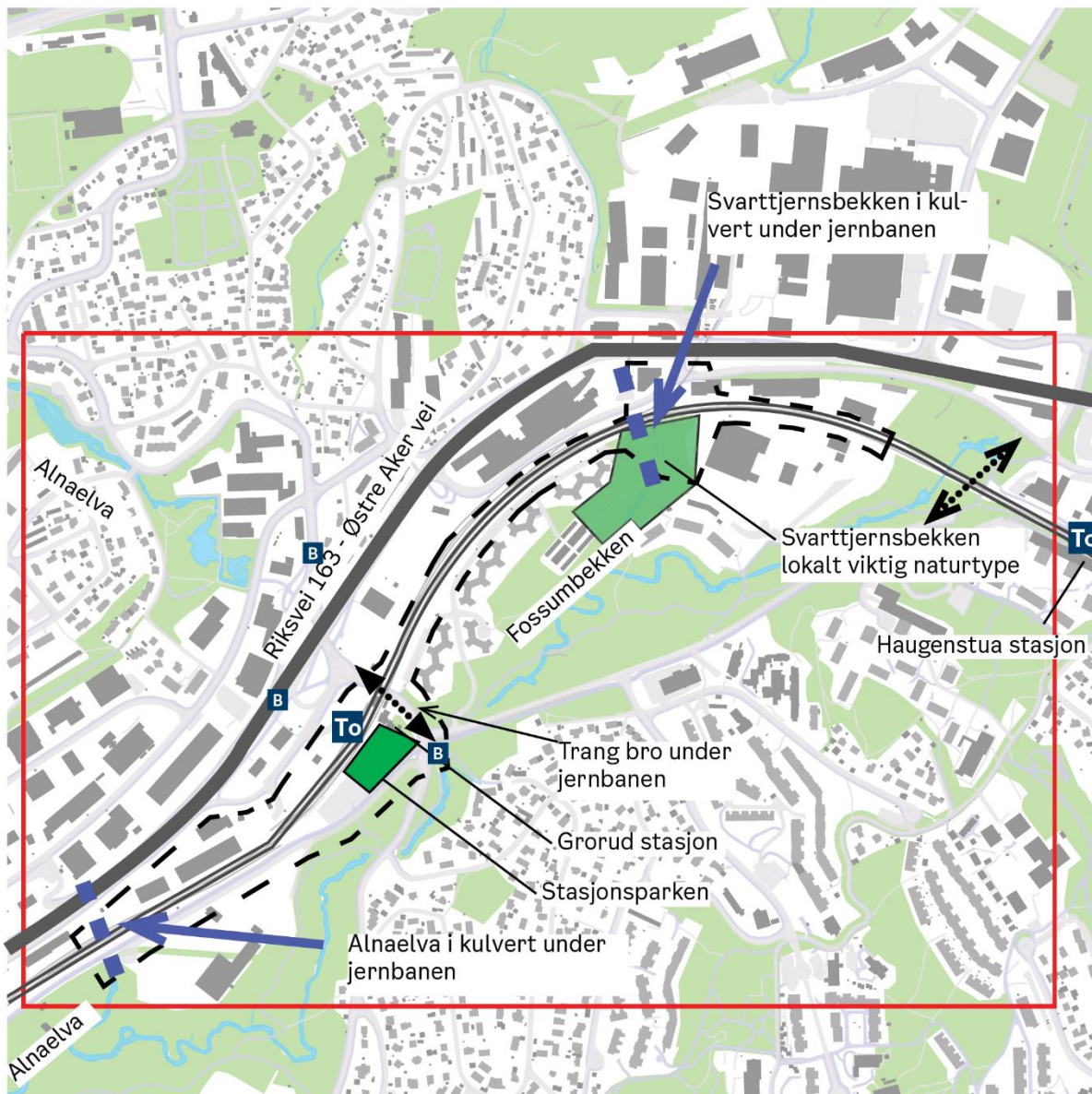
Planleggingen av stasjonen bør også ta hensyn til de viktige grønnstrukturene langs Alna og Fossumbekken og bør ikke vanskeliggjøre videreutvikling av disse.

#### Tegnforklaring

- Internvei
- - - Turforbindelse
- · · Sykkelforbindelse
- Østre Aker vei
- - - Jernbaneforbindelse
- ↔ Parkdrag
- Offentlig plass
- Kulturmiljø
- Togstasjon
- Høyde
- Busstopp
- Grorudveien



## 2.4.2 Plan- og bygningsetatens stedsanalyse



### Samlet stedsanalyse

Grorud stasjon og stasjonsparken er en del av anlegget som ble åpnet i 1854. Anleggene er ikke fredet etter kulturminneloven, men er regulert til bevaring etter plan- og bygningsloven.

Fossumbekken renner vestover fra Rommen/ Haugenstua. Alnaelva kommer ned fra Grorud. De møtes sørvest for Grorud stasjon, og renner videre ned mot byen. Kommunen har ambisjoner om å åpne Alnaelva gjennom området.

Broa under jernbanen på Grorud er en veldig viktig gjennomfartsåre for kollektivtrafikk, gående, syklende og kjørende som skal ferdes mellom bydelene. Det er ikke mange andre steder å krysse jernbanen i dette området. Broa er trang og mørk, og det er ikke satt av eget areal til syklende.

### Tegnforklaring

- Analyseområdet
- Planområdet
- Østre Aker vei
- Undergang under jernbanen
- To Jernbanestasjon
- B Buss
- Tog/T-bane/Trikk/Buss
- Naturmangfold innenfor planområdet
- Gangpassasje under jernbanen
- Elv/bekk i kulvert under jernbanen

## 2.5 Tabell over mulige premissgivere for planområdet

Tema	Prosess			Kort utkviktering eller henvisning til hvor temaet omtales
	Oppstarts- møte	Offentlig ettersyn	Politisk behandl.	
Blågrønn struktur	Gir premisses			Det kan samles vann i området, da det er et lavbrekk, og jernbanen ligger høyere enn terrenget rundt. Flere bekker og elver gjennom planområdet. Lukket elv gjennom planområdet.  Park på stasjonen, elvedrag sør for stasjonen.
Energi-løsninger*	Ikke aktuelt			Ikke aktuelle anlegg innenfor området.
Fjernvarme	Ikke aktuelt			Ikke aktuelt med fjernvarme for dette formålet.
Flom	Gir premisses			Deler av planområdet kan være flomutsatt pga. terreng, vannveier og lukkede elveløp. Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone H 320-2, elveflom, i kommuneplanens arealdel.
Overvanns-håndtering	Gir premisses			Det går dreneringslinjer gjennom planområdet. Dette må tas hensyn til. Overvann skal håndteres åpent og lokalt. Lukket elv går gjennom/nært planområdet.
Geotekniske forhold	Gir premisses			Planområdet ligger innenfor marin grense. Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone H-310-1, kvikkleire, i kommuneplanens arealdel. Det er mulighet for dårlige grunnforhold.
Virksomhets-fare	Uavklart			Jernbanen er viktig infrastruktur. Det er uavklart om dette bør være et tema i plansaken.
Naturmang-fold	Gir premisses			Det er registrert viktig naturmangfold innenfor planområdet.
Miljøforhold	Gir premisses			Støy blir et tema for boligene som ligger inntil planområdet og omfattes av influensområdet. Uavklart om det

				finnes forurenset grunn innenfor planområdet.
Kulturminner	Gir premisser			Deler av planområdet er regulert til bevaring. Flere deler av Grorud stasjon er bevaringsverdig.
Gjenbruk*	Uavklart			Gjenbruk kan være et tema. Dette er ikke avklart.
Teknisk infrastruktur	Gir premisser			Høyspentlinjetrasé (H 820-1) går inntil og muligens innenfor planområdet. Alnaelva går i kulvert under jernbanen. Store vannledninger går muligens gjennom planområdet. Alle jernbanens elementer.
Renovasjon	Gir premisser			Avklare renovasjonsløsning med Renovasjons- og gjenvinningsetaten (REG).
Barn og unges interesser	Gir premisser			Fremkommelighet på veier og gater innenfor planområdet. Grøntarealer. Trafikksikkerhet. Kollektivtrafikk.
Eldres interesser	Gir premisser			Planforslaget legger til rette for universell utforming av stasjonsanlegget.
Vurdering av egnethet for bolig	Uavklart			Det er uavklart om det er mulig å anlegge boliger innenfor planområdet, men Plan- og Bygningsetaten vil ikke stille krav til at forslagsstiller utreder et alternativ med boliger.
Vurdering av egnethet og behov for barnehage	Uegnet			Plan- og Bygningsetaten mener planområdet per dags dato ikke inneholder arealer egnet for barnehage. I alle fall ikke uten flere tilhørende funksjoner som kunne komme i en større utvikling i tråd med planprogram m/VPOR for Grorud.
Vurdering av egnethet og behov for idrettsanlegg	Uegnet			Plan- og Bygningsetaten mener planområdet per dags dato ikke inneholder arealer egnet for idrettsanlegg. Dette bør i så fall avklares i forbindelse med overordnet plan for Grorud.



## 2.6 Uttalelser fra andre myndigheter

Uttalelsene er kortet ned til kulepunkter.

<p>Bydel Grorud Dok.nr. 17</p>	<p>Bydel Grorud har sendt en administrativ uttalelse i påvente av behandling i bydelsutvalget.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bydelen har lenge ønsket universell utforming på denne togstasjonen. Det er flott er det planlegges for dette.</li> <li>• 10-minuttersruter på Hovedbanen vil legge til rette for at Grorud stasjon blir et enda mer attraktivt knutepunktområde.</li> <li>• Grønnstrukturer rundt ved Alna må ivaretas på en god måte.</li> <li>• Utvikling av stasjonen vil gi svært gode muligheter for ferdsel til og fra Oslo sentrum, men det er også viktig at arbeidet legger til rette for bedre muligheter for reiser på tvers av Groruddalen.</li> <li>• Det er viktig at arbeidet på stasjonen ses i sammenheng med programplanen for Grorud stasjons-området.</li> <li>• Bydel Grorud ønsker å bli invitert med i den fremtidige planprosessen for området.</li> </ul>
<p>Bydel Alna Dok.nr. 19</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planprosessen må samkjøres med helhetlig planlegging for Grorud utviklingsområde.</li> <li>• Bydel Alna er positive til tiltaket.</li> <li>• Det må lages et godt knutepunkt.</li> <li>• Det må tas hensyn til omkringliggende grønnstruktur.</li> <li>• Det må legges til rette for gode gang-, sykkel-, og kollektivforbindelser.</li> <li>• Universell utforming er et krav.</li> </ul>
<p>Bydel Stovner Dok.nr. 13</p>	<p>Bydel Stovner behandler saken i bydelsutvalget 8. juni. Uttalelsen vil derfor behandles i forbindelse med møte om forhåndsuttalelser etter sommeren.</p>
<p>Byantikvaren Dok.nr. 16</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stasjonsbygningen, trappeoverbyggene og parken må bevares som en integrert del av stasjonsområdet. Elementenes opprinnelige funksjoner og sammenhenger må videreføres.</li> <li>• Hensynssone H 570 må opprettholdes. Alle de listeførte elementene må få hensynssone bevaring.</li> <li>• KU kulturminner må i tillegg til stasjonen undersøke industriområdene på begge sider av jernbanen.</li> <li>• Det bes om at det utarbeides et eget alternativ der trappeoverbyggene bevares.</li> </ul>

Bymiljøetaten Dok.nr. 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det er viktig å bevare de store trærne i Stasjonsparken, inkl. sone rundt disse.</li> <li>• Det er store forekomster av fremmede arter langs grøntområdene. Dette må undersøkes og tiltak sikres i bestemmelsene.</li> <li>• Broen over Grorudveien må enten rustes opp, bygges om eller erstattes med ny brokonstruksjon for å sikre bedre og mer trafiksikker ferdsel.</li> <li>• Det bes om at to snarveier ved jernbanen forbedres.</li> <li>• Planen må ikke hindre gjenåpning av Alnaelva.</li> <li>• Det må tas hensyn til kvikkleire, overvann og høyspentledninger.</li> <li>• Det er behov for følgende infrastrukturtiltak i området:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ VPOR-tiltak Nedre Rommen, tiltak 34 Gang- og sykkelvei m/over- og undergang.</li> <li>○ VPOR-tiltak Nedre Rommen, tiltak 35 Jernkroken</li> <li>○ VPOR-tiltak Grorud stasjon, aktuelle tiltak vil fremkomme av planen på et senere tidspunkt.</li> <li>○ Åpning av Alna jf. miljønotat i VPKL for Grorud stasjon (sak 201510912, dok. 91).</li> <li>○ Utbedring av Grorudveien under jernbanebro.</li> </ul> </li> </ul>
Eiendoms- og byfornyelsesetaten	EBY har ikke gitt forhåndsuttalelse.
Vann- og avløpsetaten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VAV har kulverter under jernbanen. Det må reguleres hensynssone H 190 25 meter rundt senterlinje kulvert langs hele traséen i planområdet.</li> <li>• Innenfor hensynssonen er det ikke tillatt med sprengningsarbeid eller pæling uten VAVs skriftlige samtykke.</li> <li>• Fundamentering av konstruksjoner i hensynssonen kan bare utføres etter dokumentasjon som bekrefter at tunnelen ikke får skader eller senskade.</li> <li>• Avklaring av tekniske løsninger i hensynssonen må foreligge før VAV vil anbefale rammetillatelse.</li> </ul>

### 3 Hovedgrep må fylles ut før saken meldes til planforum

#### 3.1 Beskrivelse av hovedgrep

##### Forslagsstillers tekst

Prosjektet vil gjenopprette tidligere spor 4 på Grorud samt forlenge spor 3. Det vil bli bygget en ny plattform nord for sporene. Eksisterende midtplattform vil bli forlenget og hevet til 76

cm for å sikre trinnfri atkomst til tog. Det vil bli etablert universell utformet atkomst til begge plattformer fra omkringliggende gangstruktur. Planavgrensning er foreslått et stykke utenfor jernbaneformålet. Vi har så langt ikke planer om å gå utenfor jernbanearealet utenom en mindre utvidelse ved Østre Akervei 219, men det kan være aktuelt med mindre tiltak utenfor jernbanearealene.

Det er utfordrende grunnforhold på Grorud, det er begrensede muligheter til å stenge for togtrafikk på stasjonen. Dette vil påvirke anleggsgjennomføring. Det er et stort potensial for utvikling rundt stasjonen, men det er i dag ikke veldig gode forbindelser for myke trafikanter. Det er en utfordring å tilpasse atkomstene til stasjonen både til hva som er mulig å få til jernbaneteknisk og på en måte som legger godt til rette for fremtidig utvikling.





## **4 Plan- og bygningsetatens vurderinger og forutsetninger for anbefalinger**

### **4.1 Plan- og bygningsetatens anbefaling og vurdering av de viktigste planfaglige temaenes betydning for byen, området og overordnede planer**

Tiltaket er i tråd med kommuneplanen hvis det legges til rette for knutepunktutvikling på Grorud stasjon. Plan- og Bygningsetaten har følgende anbefalinger og vurderinger for videre planprosess:

#### **4.1.1 Planforslaget må følge opp kommuneplanens mål om å skape et knutepunkt ved Grorud stasjon**

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for bedre kollektivtilbud nordøst i Oslo, ved å muliggjøre 10-minutters ruter på hovedbanen. Dette er i tråd med vår strategi for banebasert byutvikling, som er kjernen i Oslos byutviklingsstrategi. Kommuneplanen angir Grorud stasjon som knutepunkt og utviklingsområde. Hensikten med tiltaket er derfor i tråd med kommuneplanen hvis det legges til rette for en bymessig knutepunktutvikling på Grorud stasjon. Med dette menes at man ikke velger løsninger som er unødvendig arealkrevende og dermed vanskeliggjør framtidig utvikling av eiendommene rundt stasjonen.

Dagens knutepunkt er utflytende og uoversiktlig. Bussholdeplassene ligger for langt unna togstasjonen og forholdene for myke trafikanter er ikke gode nok i og rundt knutepunktet. Det må undersøkes hvordan knutepunktet kan bli mer kompakt og effektivt og bedre tilrettelagt for fotgjengere og syklister.

Planforslaget må svare på nødvendigheten av å ha et ventespør for godstrafikk akkurat her, hvilke konsekvenser det vil få og hvordan det legger til rette for 10-minutters rute på hovedbanen.

#### **4.1.2 Grorudveien bør utvides for å legge til rette for et bedre knutepunkt. Universelt utformet adkomst til stasjonen bør løses fra Grorudveien**

Plan- og Bygningsetaten mener jernbanebroen over Grorudveien bør utvides for å legge til rette for gående, eget sykkelanlegg, bedre plass til kollektivtrafikk og holdeplasser tettere på stasjonen. Broen i sin nåværende form hindrer etablering av gode løsninger for gående og syklende.

Grorud stasjon er markert som ett av to kollektivknutepunkt i Groruddalen øst for Hovinbyen, i tillegg til Furuset, i arealstrategien for Oslo mot 2030 og 2050, og som utviklingsområde og knutepunkt i arealdelen. I tillegg er stasjonen et av få steder i Groruddalen der det er planlagt sykkelanlegg som krysser jernbanen og er koblet til sykkeltraséer i flere retninger. Grorud stasjon og Grorudveien er derfor viktig både for koblingen til byen og mot Lillestrøm, men også for den interne trafikken på tvers i Groruddalen, mellom bydelene. En endring av Grorud

stasjon som legger til rette for gjennomføringen av de overordnede planene i området (VPOR Rommen, plan for sykkelveinett i Oslo) vil derfor kunne anses å legge til rette for gjennomføringen av kommuneplanen, der flere utviklingsområder på begge sider av jernbanen vil kreve en viss nedbygging av jernbanen som barriere.

For å sikre universell utforming kan det vurderes å bygge en undergang under sporene vest for stasjonen, for så å legge en rampe derfra til midterste plattform. Plan- og Bygningsetaten mener dette kan være en mindre god løsning enn at man sikrer universell utforming fra knutepunktet ved Grorudveien.

Det er kvikkleire og forurenset grunn i området. Plan- og Bygningsetaten mener grunnforhold og anleggsgjennomføring må utredes, da det kan være behov for tiltak i forbindelse med bygging her, som kan være relevante temaer med tanke på valg av alternativ. Det er derfor relevant å ha to realistiske alternativer for hvordan man får til universell utforming for å unngå unødvendig risiko dersom ett av alternativene skulle være vanskelig å gjennomføre.

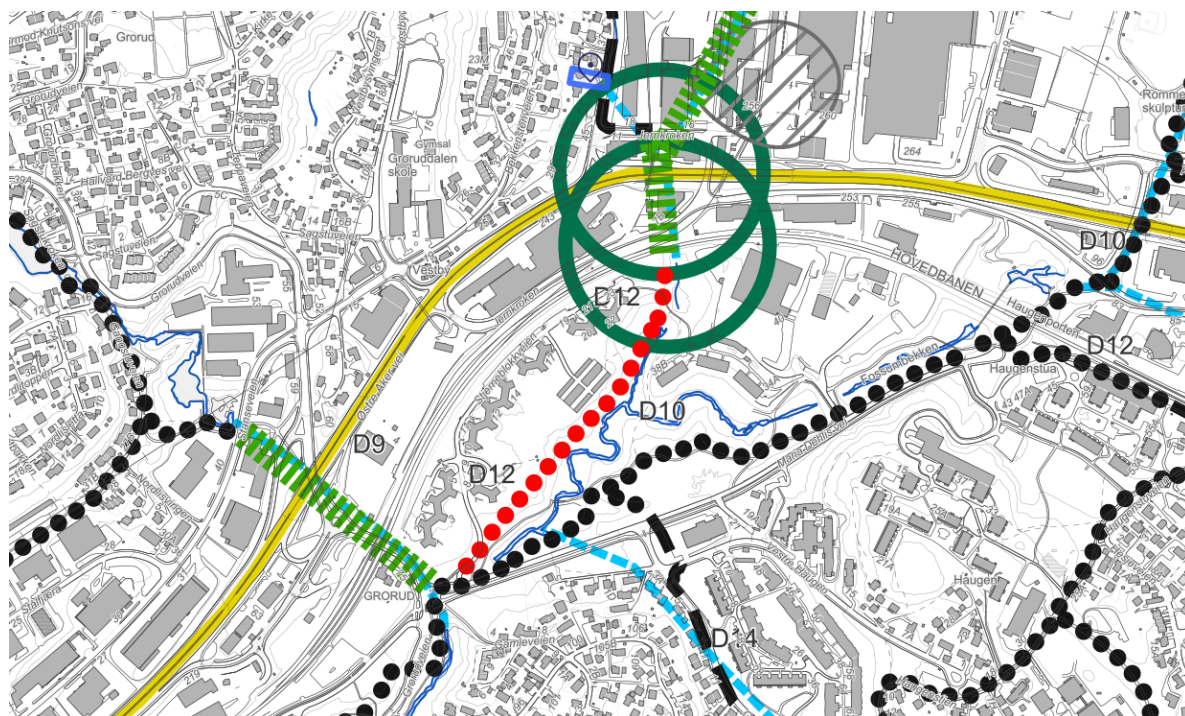
#### **4.1.3 Stasjonsbygningene og parken må reguleres til bevaring med hensynssone H570.**

Plan- og Bygningsetaten støtter Byantikvarens innspill om at bevaring av kulturminnene på Grorud stasjon må innarbeides i planforslaget, og at det best kan gjøres ved å regulere stasjonsbygningene og parken med hensynssone H570. Plan- og Bygningsetaten mener trappeoppgangene bør innarbeides i planforslaget, selv om brokonstruksjonen endres, slik at uttrykket til stasjonen bevares i tråd med byantikvarens anbefaling. Vi mener det er viktigere å forbedre broen enn at trappeoppgangene blir liggende der de er i dag.

Stasjonsparken må reguleres til grønnstruktur, og reguleringen bør omfatte hele den historiske parken. Regulert snuplass i parken som ikke er opparbeidet bør omreguleres til grønnstruktur.

#### **4.1.4 Planen må ta hensyn til åpning av Alnaelva, ny kryssing ved Svarttjernsbekken og utvidelse av Jernkroken mot sporene.**

Det er angitt at Alnaelva skal gjenåpnes med turdrag, og at det bør komme en ny kryssing av jernbanen mellom Rommen utviklingsområde og Alna miljøpark i kommuneplanen, kommunedelplan 18 (Kommunedelplan for Alna miljøpark) og planprogram m/VPOR for Rommen. Det er viktig at dette blir tatt hensyn til i planleggingen.



11 Kommuneplanens temakart T7 angir turdrag under jernbanen mellom Rommen og Alna Miljøpark og gjennom Grorud stasjon.

#### **Alnaelva**

I forbindelse med VPOR-arbeidet for Grorud utviklingsområde, som ligger vest for Grorud stasjon, ble det undersøkt hvor åpningen av Alnaelva bør skje. VPOR-arbeidet ble lagt på is før dette ble konkludert, men sannsynligvis vil åpningen skje vest for stasjonen, der kulverten ligger i dag, som vist på illustrasjonen under. Dette er like innenfor planområdet slik det er foreslått av forslagsstiller. Det er ikke konkludert hvor eller hvordan Alnaelva bør krysse jernbanen ennå. Det er derfor ikke hensiktsmessig å regulere inn åpning av Alnaelva i dette planforslaget.

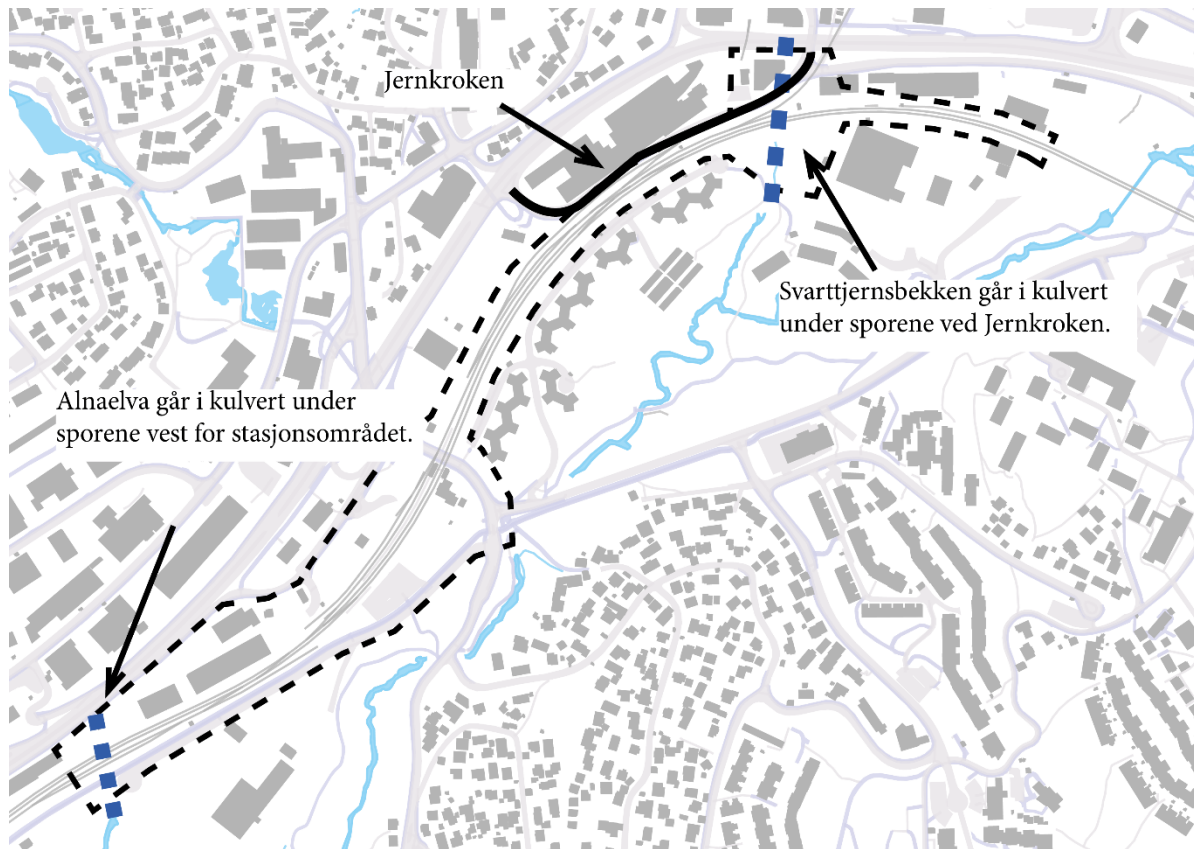
Hensynssone H 190 må reguleres inn over kulverten i tråd med VAVs innspill.

#### **Svarttjernsbekken**

Svarttjernsbekken går i dag i kulvert under næringsbebyggelsen på Rommen og jernbanen, og kommer ut sør for jernbanen, der den renner inn i Fossumbekken, som senere renner inn i Alnaelva. Turdrag under sporene er lagt inn som et tiltak i kommuneplanen og VPOR Rommen. Det er ikke avklart når eller hvordan dette skal gjennomføres, hverken når det gjelder det fysiske tiltaket eller finansiering. Vi mener Bane Nor som eier av jernbaneanlegget har et ansvar for å bygge ned jernbanen som barriere i byområder. Vi ber derfor om at det undersøkes hvordan dette kan gjennomføres og evt. at det reguleres inn i planforslaget.

Planområdet bør utvides for å sikre at man har varslet bredt nok dersom det er nødvendig å regulere arealer utenfor jernbanetiltaket i forbindelse med kryssingen.





12 Illustrasjon viser hvor Alnaelva og Svarttjernsbekken går i kulvert under sporene. Jernkroken er vist med svart strek.

#### *Utvidelse av Jernkroken*

Det må tas hensyn til framtidig utvidelse av Jernkroken. Hva dette innebærer i praksis for dette prosjektet må avklares med Bymiljøetaten. Se kapittel 2.1.1 for mer informasjon om tiltaket.

#### **4.1.5 Plan- og Bygningsetaten vil ikke stille krav om felles planlegging**

Deler av planområdet faller inn under hensynssone H 810, krav til felles planlegging, i kommuneplanen. Det er ikke planlagt store tiltak innenfor områdene som er markert med hensynssonen. De tiltakene som er foreslått er i stor grad begrenset til dagens jernbanetrasé. Plan- og bygningsetaten mener tiltaket faller inn under unntaket fra kravet til felles planlegging, og at planforslaget derfor kan fremmes, da det faller inn under «mindre transport- og infrastrukturtiltak» og vil ikke vanskeliggjøre utvikling av Grorud stasjon som knutepunkt eller bymessig utvikling inntil stasjonen (i området der felles planlegging er markert), jf. KP § 17.1 nr. 3. Plan- og bygningsetaten forutsetter da at det ikke gjøres tiltak som kan vanskeliggjøre utviklingen av Grorud stasjon som knutepunkt eller bymessig utvikling inntil stasjonen. Det gjelder for eksempel universelt utformet adkomst til ny plattform fra nord.

#### 4.1.6 Klimagassutslipp og klimatilpasning

Planforslaget bygger ikke ned blågrønn struktur, og legger til rette for grønn mobilitet ved å muliggjøre flere avganger på hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm, og tryggere og bedre løsninger for syklister og gående. Konsekvensutredning for blågrønn struktur og naturmangfold vil vise hvordan tiltaket påvirker tilliggende naturverdier.

Planforslaget må sikre overvannsløsninger som tåler økt press på arealene ved utvikling av Grorud. Planområdet ligger i et lavbrekk med kulverter under jernbanen. Det bør sikres at overvannsinfrastrukturen tåler større regnhendelser.

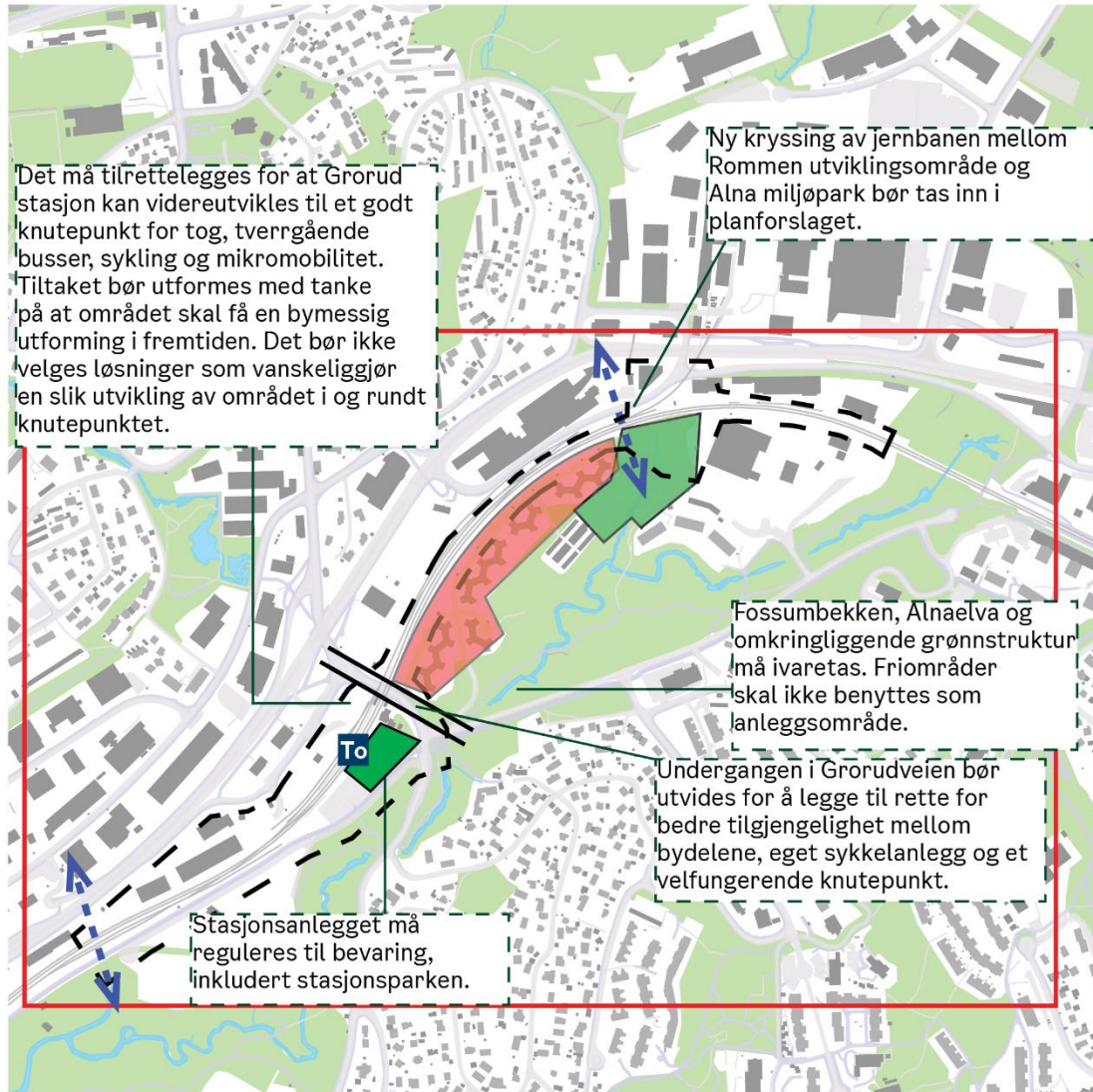
Plan- og bygningsetaten har bare kommentert de temaene vi mener er avgjørende for å kunne gi en anbefaling om oppstarten av planarbeidet og den videre prosessen. Det at et tema ikke er kommentert nå, betyr ikke at temaet ikke kan bli vurdert senere. På våre nettsider kan dere lese mer om etatens praksis og føringer.

## 4.2 Foreløpig vurdering av behov for rekkefølgebestemmelser

Plan- og Bygningsetaten har gjort en vurdering og mener det ikke er behov for rekkefølgebestemmelser for tilknyttet tiltak som ikke er en del av jernbanetiltaket.

### 4.3

### 4.4 Konklusjon



### Anbefalingskart

Undergangen under jernbanen i Grorudveien bør utvides for å legge til rette for gående, eget sykkelanlegg, kollektivtrafikk og et bymessig, kompakt knutepunkt. Dette er det viktigste tiltaket i forbindelse med dette planforslaget for å legge til rette for framtidig byutvikling på Grorud ved Grorud stasjon, og bedre kontakt mellom dalsidene i Groruddalen

Trappeoverbygningene må søkes bevart som en del av stasjonsanlegget.

Stjerneblokkene ligger helt inntil jernbanen og er støyutsatt. Støy må utredes som del av planforslaget.

### Tegnforklaring

- Analyseområdet
- Planområdet
- Stasjonsparken
- Boligbebyggelse blokk/rekkehus
- < > Framtidig bekkeåpning og turdrag under jernbanen
- Bro over Grorudveien

- Tiltaket er i tråd med kommuneplanen hvis det legges til rette for bymessig knutepunktutvikling.
- Undergangen under jernbanen i Grorudveien bør utvides for å tilrettelegge for Grorud stasjon som knutepunkt, ved å sikre tilstrekkelig bredde for kollektivtrafikk, gående og syklende. Dagens undergang er ikke god nok til å oppnå målene i kommuneplanen.
- Kulturminneverdier på Grorud stasjon må sikres med hensynssone bevaring (H 570)



## 5 Krav til dokumentasjon og føringer for videre prosess

### 5.1 Forslaget må konsekvensutredes

Vi 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.

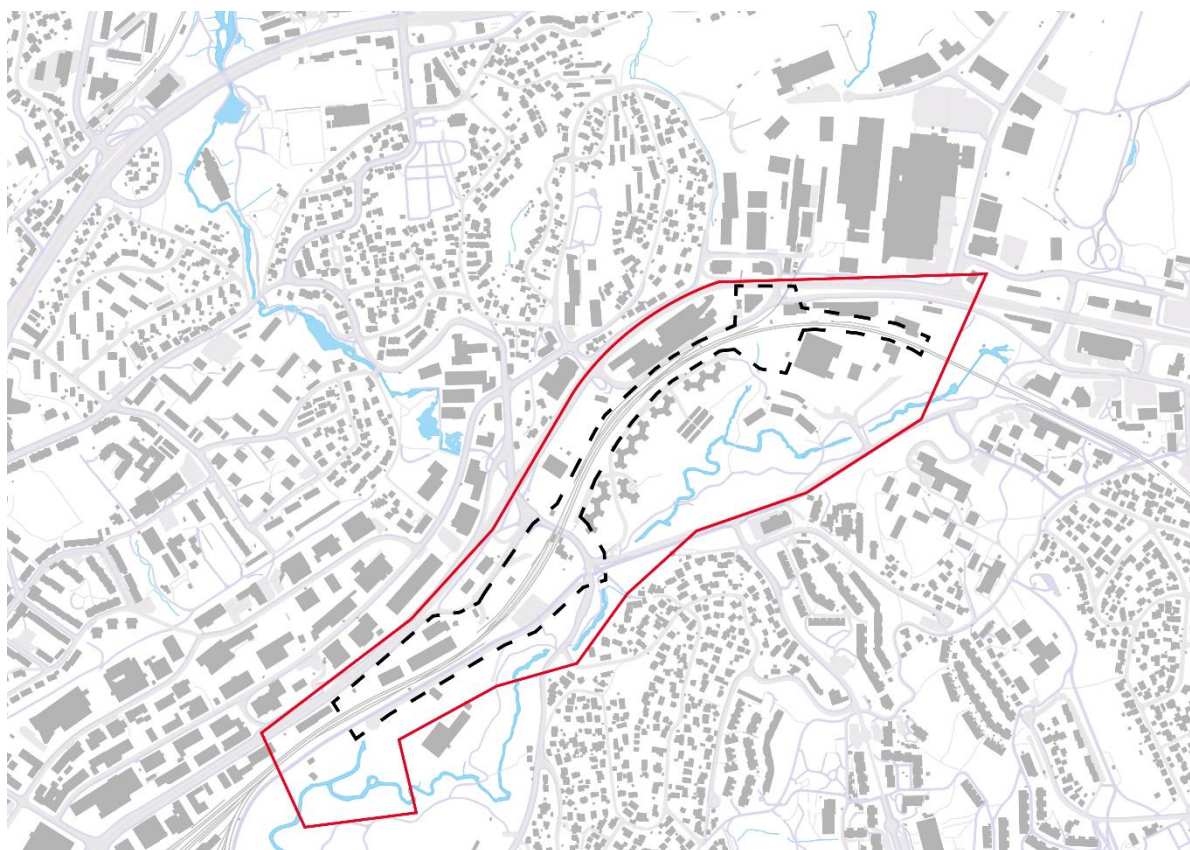
### 5.2 Dere må utarbeide et planprogram og sende det på høring

Kravet om konsekvensutredning innebærer at det skal utarbeides et planprogram. Dette skal redegjøre for formålet med planarbeidet, hvilke problemstillinger som anses som viktige å undersøke i forhold til miljø og samfunn. Relevante og realistiske plan- og utredningsalternativer skal beskrives og samarbeids- og medvirkningsprosesser skal beskrives. Se for øvrig forskrift om konsekvensutredning § 16.

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.

### 5.3 Vi foreslår følgende utredningsområde

Vi foreslår et utredningsområde som avgrenses av Østre Aker vei i nord og som inkluderer relevante deler av Fossumbekken og Alnaelva i sør.



13 PBEs forslag til utredningsområde

## 5.4 Muligheter og utfordringer – de viktigste plan- og utredningstemaene

Punktene nedenfor vurderer vi som førende for det videre arbeidet med utarbeidelse og fastsettelse av planprogram. Temaene må i særlig grad utredes i KU og skal undersøkes i alle planalternativene slik det står oppført i tabellen nedenfor.

For nærmere beskrivelse av temaene, se kapittel 4.1 Plan- og bygningsetatens vurdering av hovedgrepet i forhold til byen, området og overordnede planer.

- Utvikling av Grorud stasjon som knutepunkt og tilrettelegging for bymessig utvikling. Hvordan kan knutepunktet bli bedre? Bedre kobling mellom buss/tog og bedre forhold for syklende og gående.
- Kulturminneverdier.
- Kryssing av jernbanesporene som barriere i Grorudveien og fra Rommen mot Alna miljøpark.
- Blågrønn struktur og naturmangfold.

## 5.5 Tabelloversikt over planfaglige tema 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 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.

Undersøkelsene og konsekvensutredningen skal presenteres i hvert sitt dokument som skal vedlegges planforslagene som sendes til Plan- og bygningsetaten.

Temaene i tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger § 21 samt supplert med egne tema. Det gjøres oppmerksom på at tabellen ikke nødvendigvis er 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	X
Støy		X
Geologi og grunnforhold		X
Risiko og sårbarhet		X
Klimagassutslipp	X	
Klimatilpasning	X	
Anleggsgjennomføring	X	X

## 5.6 Plan- og utredningsalternativene og begrunnelse for disse

Gode alternativer kan bidra til å unngå, eller redusere, vesentlige negative virkninger på miljø eller samfunn. En konsekvensutredning som viser gode alternativer forsikrer beslutningstakere om at man ikke har oversett bedre måter å gjennomføre planen eller tiltaket på.

Planalternativer er de alternativene som forslagsstiller eller Plan- og bygningsetaten mener det kan være relevant og 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 § 20 skal det alltid redegjøres for følgene av å ikke realisere planen og dette oppstilles som et utredningsalternativ. 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.

PBE har satt opp 2 utredningsalternativer og 1 planalternativer som må innarbeides i planprogrammet. Det er forslagsstiller som utarbeider plan- og utredningsalternativene.

### 5.6.1 0-alternativet (utredningsalternativ 0)

0-alternativet bør defineres om 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.

### 5.6.2 Planalternativ 1 – forslagsstillers alternativ

Planalternativ 1 er forslagsstillers alternativ, og inkluderer det forslagsstiller ønsker å gjennomføre. Dette inkluderer:

- Endringer i spor for å tilrettelegge for 10-minutters ruter.
- Ny plattform og nytt spor på Grorud stasjon.
- Universelt utformet adkomst til plattformer.
- Bevaring av den verneverdige stasjonsbebyggelsen, inkludert stasjonsparken.

### 5.6.3 Utredningsalternativ 1 – to tiltak som tilrettelegger for utvikling på Grorud og Rommen

Utredningsalternativ 1 tar utgangspunkt i planalternativ 1, men skal undersøke om utvidelse av broen med universelt utformet adkomst til midtplattform er en mer hensiktsmessig løsning enn undergang med rampe fra vest. Samtidig legges det til rette for bedre tilgjengelighet mellom bydelene og trygg ferdsel under jernbanen.

- Utredningsalternativet er likt planalternativ 1, men skal utrede to tiltak:
  - Tilrettelegging for et bedre knutepunkt ved å endre brokonstruksjonen over Grorudveien.
    - Det må være plass til eget sykkelanlegg, tosidig fortau og tilstrekkelig kapasitet for kollektivtrafikk.
    - Det bør fokuseres på å få til et kompakt, bymessig knutepunkt.



- Ny kryssing av jernbanen for gående ved Svarttjernsbekken, tiltak 34 i VPOR Rommen. Inkluderer ikke bekkeåpning.

Alternativet er relevant fordi det inkluderer tiltakene som er nevnt i overordnede planer.

## 5.7 Samarbeids- og medvirkningsprosesser

Arbeidet skal legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning. Planprogrammet skal redegjøre for behov for og planer for medvirkning utover plan- og bygningslovens krav. Plan- og bygningsetaten anbefaler at disse skal involveres spesielt:

- Bydel Grorud har bedt om å bli involvert i planprosessen. Vi forventer at forslagsstiller involverer bydelen på en måte som partene mener er hensiktsmessig. Bydel Alna og bydel Stovner bør også inkluderes.
- Byantikvaren skal involveres tidlig om bevaringsverdier.
- Ruter bør involveres om hvordan knutepunktet bør se ut.

## 5.8 Behov for egeninitiert planarbeid i Plan- og bygningsetaten

Plan- og bygningsetaten vil ved offentlig ettersyn vurdere om vi skal utarbeide et eget alternativ.

## 5.9 Forslag til dialogprosess

Plan- og bygningsetaten ønsker å avtale et avklaringsmøte når forslagsstiller har et utkast til planprogrammet, før det legges ut på offentlig ettersyn. Materialet må sendes til oss senest to uker før avtalt møte. Vi vil komme med tilbakemeldinger i møtet, men det er forslagsstillers ansvar å redigere planprogrammet etter møtet og før det sendes på høring.

### 5.9.1 Planprogram

Milepæl	Møtedato	Ansvar
Avklaringsmøte om planprogrammet før offentlig ettersyn av planprogrammet. Forberedelse/grunnlagsmateriale: Utkast til planprogram.	Oktober 2023	Bane Nor
Forslag til planprogram på offentlig ettersyn	November 2023	Bane Nor
PBE fastsetter forslag til planprogram	Februar 2024	PBE

### 5.9.2 Forslag til avklaringsmøter, avtales i oppstartsmøtet

Tema for møtet	Forberedelse/grunnlagsmateriale	Møtedato	Ansvar
Forhåndsuttalelser	Ved avsluttet varslingsender forslagsstiller (FS) innkomme	Januar 2024	

	bemerkninger til PBE. FS skal også sende inn samledokumentet med oppsummering av uttalelsene og sine kommentarer. Både FS og PBE vurderer i hvilken grad bemerkninger bør påvirke planarbeidet		
Kulturminner	KU for kulturminner, forslag til regulering av stasjonen. Forslag til håndtering av trappeoverbyggene. Det må vurderes om Byantikvaren skal delta.		Bane Nor
Stasjonstiltak, tiltak Grorudveien og tiltak kryssing av jernbanen mellom Rommen og Alna miljøpark.	Relevante KU-rapporter for alternativene.		Bane Nor
Støy	Støyrapport		Bane Nor
Grunnforhold og anleggsgjennomføring.	Relevante KU-rapporter for alternativene.		Bane Nor
Kart- og bestemmelsesmøte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utkast til endelige reguleringsbestemmelser.</li> <li>- Utkast til endelig plankart.</li> <li>- Utkast til kapittel 3.1 og 3.4 i saksfremstilling til offentlig ettersyn</li> <li>- <u>Standardiserte illustrasjoner av maksimal utnyttelse innenfor planforslaget.</u></li> </ul> <p>Materialet må sendes inn minst 2 uker før møtet.</p>		Bane Nor

**Lisbeth Nordli - enhetsleder**

**Harald Øvland - avdelingsdirektør**