

FORSLAG TIL PLANPROGRAM

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning

Retningsdrift Brynsbakken



900069 Hovedbanen (Oslo S) – Aker, Retningsdrift i Brynsbakken

Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning

01A	Oppdatert etter gjennomgang	04.03.2026	ROZLIS	MEIJOS	AMUELI
00A	Høringsutgave til gjennomgang	06.02.2026	ROZLIS MEIJOS	AMUELI	HOVMAR
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: 900069 Hovedbanen (Oslo S) – Aker, Retningsdrift i Brynsbakken Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning		Sider:			
		47			
		Produsert av:	Bane NOR		
		Prod.dok.nr.:			
		Erstatter:			
Erstattet av:					
Prosjekt:	900069	Dokumentnummer:		Revisjon:	
Parsell:	Hovedbanen	USO-05-A-00019		00A	
		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:	

Forord

Iht. plan- og bygningslovens § 12-9 og forskrift om konsekvensutredninger har Bane NOR utarbeidet planprogram for ombygging av spor ved Brynsbakken for å øke kapasiteten og punktligheten for jernbanen. Tiltaket ligger i Oslo kommune.

Retningsdrift Brynsbakken er et viktig nasjonalt utbyggingsprosjekt som er sentralt for å hente ut effekten av infrastrukturavtale E15 «Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet». E15 har som mål å bedre togtilbudet på det sentrale Østlandet, ved hovedsakelig å øke fra femten- til timinuttersfrekvens på lokaltogstrekningene L1 (Spikkestad-Lillestrøm) og L2 (Stabekk-Ski), og tilrettelegge for flere regiontog til og fra Oslo S både sørover mot Ski og Moss, og nordover mot Lillestrøm.

Avklaring av løsninger gjøres i en prosess etter plan- og bygningsloven, med offentlig høring og behandling av planprogram, deretter utarbeidelse av konsekvensutredning og reguleringsplan som legges ut på offentlig ettersyn, før endelig vedtak av planmyndighet.

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune 13.12.2022. Det ble gjennomført avklaringsmøter med Plan- og bygningsetaten i perioden januar til mai 2023, der det ikke ble enighet om utredningsomfang for støy og kulturmiljø. Oslo kommunes utredningskrav kunne ikke aksepteres av Bane NOR av prinsipielle grunner, blant annet av hensyn til likebehandling av støyutredning i plansaker. Saken ble derfor løftet til Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD).

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger, § 31 andre ledd, kan Kommunal- og distriktsdepartementet i samråd med berørte myndigheter bestemme at en annen myndighet enn den som følger av forskriften, skal være ansvarlig myndighet for planer etter plan- og bygningsloven dersom hensynet til nasjonale eller viktige regionale hensyn tilsier det, eller planen omfatter flere kommuner eller fylker. Dette innebærer også at departementet selv kan fastsette planprogrammet.

Regjeringen har som meddelt til Oslo kommune i brev av 27.10.2025 besluttet at staten ved Kommunal- og distriktsdepartementet overtar som ansvarlig myndighet etter forskrift om konsekvensutredninger for planprogrammet for prosjekt Retningsdrift Brynsbakken. Dette innebærer at Kommunal- og distriktsdepartementet vil ha ansvaret for prosessen fram til og med fastsettelse av planprogrammet. Samferdselsdepartementet ba med bakgrunn i denne beslutningen i brev av 04.11.2025 om at Bane NOR utarbeider planprogram for Retningsdrift Brynsbakken, og gjennomfører høring og offentlig ettersyn av planprogrammet. Etter gjennomført høringsperiode oversendes innkomne merknader og Bane NORs kommentarer til disse, samt revidert planprogram til KDD for fastsetting.

Bane NOR varsler med bakgrunn i forannevnte oppstart av planarbeid og at planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn med påfølgende statlig fastsettelse av planprogrammet. Videre planprosess gjennomføres som en ordinær planprosess med Oslo kommune som planmyndighet etter plan- og bygningslovens § 3-3.

Planprogrammet er ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 06.03.-12.05.2026. Bane NOR ønsker innspill til 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.

Bane NOR ønsker særskilt tilbakemeldinger på valg av lokkalternativ til videre utredning og vurderingskriteriene som er brukt, se kap. 6.3 for mer informasjon.

Innspill til planprogrammet sendes:

Bane NOR, e-post: postmottak@banenor.no

eller med brev: Bane NOR, Postboks 4350, 2308 Hamar

Brevet eller e-posten bes merket med: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken

Mer informasjon finnes på prosjektets nettside: [Oslo / Brynsbakken: Kapasitetsøkning | Bane NOR](#)

Eventuelle spørsmål til planarbeidet kan rettes til kontaktperson i Bane NOR, Lisa Steinnes Rø på e-post lisa.steinnes.ro@banenor.no

HØRINGSUTGAVE

Ordliste

Under følger en liste over fagbegrep som er brukt i planprogrammet med en kortfattet forklaring.

Begrep	Forklaring
Retningsdrift	Togene kjører kun i én kjøreretning i samme spor
Linjedrift	Togene kjører i begge kjøreretninger i samme spor
Infrastrukturavtale	Avtale som inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR som beskriver nytt togtilbud som skal kunne tilbys fra og med et avtalt tidspunkt.
Infrastrukturkonsept	Infrastrukturkonseptet utarbeides for å finne gapet mellom dagens infrastruktur og den infrastrukturen som er nødvendig for å kjøre et nytt togtilbud. Normalt utarbeides dette på bakgrunn av infrastrukturavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.
10 minutters intervall	At togene har avgang hvert tiende minutt
Konsekvensutredning	En vurdering av hvilke miljø- og samfunnsmessige virkninger en arealplan eller et tiltak vil ha. Konsekvensutredninger skal tilpasses den aktuelle planen/tiltaket og være relevant for de beslutninger som skal tas.
Planområde	Et geografisk avgrenset område som det planlegges innenfor. Planområdet er ofte vesentlig større enn det selve plankartet i planforslaget er.
Influensområde	Område der planen eller tiltaket kan gi virkninger. Avgrensing av influensområdet vil variere ut ifra hvilket fagtema som vurderes, og kan være større eller likt avgrensingen av planområdet.
Planforslag	Et forslag til en arealplan som skal tilfredsstille kravene i plan- og bygningsloven. Planforslaget skal inneholde plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse. Det skal også inneholde konsekvensutredning der tiltaket krever det.
Lokk	Forenklet begrep for en betongkonstruksjon som «lukker» deler av jernbanen fra omgivelsene.

Innhold

1	Bakgrunn.....	9
1.1	Bakgrunn	9
1.2	Tidligere planprosess	9
2	Hensikt med planarbeidet	10
2.1	Hensikten med planarbeidet	10
2.2	Infrastrukturavtale E15 – Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet	10
2.3	Prosjektets målsettinger	10
3	Planprosess og medvirkning	12
3.1	Vurdering av utredningsplikten	12
3.2	Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning	12
3.3	Statlig fastsettelse av planprogram	12
3.4	Medvirkning	12
4	Planområdet.....	14
4.1	Beliggenhet	14
4.2	Dagens situasjon	14
4.3	Eierforhold	18
5	Overordnede føringer og retningslinjer	19
5.1	Rammer for jernbaneutbyggingen	19
5.2	Nasjonale og statlige planer og føringer	20
5.3	Regional plan for areal og mobilitet	21
5.4	Kommunale planer og føringer	21
6	Beskrivelse av tiltaket.....	27
6.1	Tekniske forutsetninger	27
7	Alternativer som utredes	29
7.1	Nullalternativet	29
7.2	Alternativ basert på tidligere vedtatte reguleringsplan	29
7.3	Alternativ med lokk over Hovedbanen	30
7.4	Konklusjon - alternativer som skal utredes	36
8	Utredningsbehov og kunnskapsgrunnlag	37
8.1	Konsekvensutredning	37
8.2	Metodikk	37
8.3	Naturmangfold	37
8.4	Vannmiljø	38
8.5	Kulturmiljø	38
8.6	Friluftsliv	39
8.7	Landskap	40
8.8	Støy	41
8.9	Klimagassutslipp	42
8.10	Transport og mobilitet	42
8.11	Geologi og grunnforhold	43
8.12	Bygge- og anleggsperioden	43
8.13	Andre tema som vil bli vurdert i planarbeidet	44
8.14	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)	44
8.15	Bane NORs anbefaling	45
9	Fremdrift.....	46

HØRINGSUTGAVE

1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn

Brynsbakken er jernbanens betegnelse på stigningen i sporene opp fra Oslo S til Bryn stasjon. Nederst i Brynsbakken ligger Hovedbanen og Gjøvikbanen/Gardermobanen ved siden av hverandre. Begge er dobbeltsporete jernbaner. Gjøvikbanen er enkeltspor som greiner (tar av) av fra det ene sporet på Gardermobanen. Togene på Gjøvikbanen må derfor kjøre et kort stykke mot kjøreretningen på Gardermobanen. For å unngå dette og for å slippe å måtte krysse Hovedbanen for å kjøre gjennom Oslo S, så blir de fleste av Gardermobanens tog kjørt gjennom en egen tunnel før de må komme inn på Hovedbanen det siste stykket inn mot Oslo S. Både det at Hovedbanen og Gardermobanen deler spor og at Gjøvikbanen kjører mot kjøreretningen bidrar til å minske kapasiteten. Når tog kjører i begge kjøreretninger på et spor, kalles dette *linjedrift*. For å øke kapasiteten på jernbanen, er det behov for å legge om kjøremønsteret til *retningsdrift* i Brynsbakken. Dette betyr at togene kun kjører i én retning i samme spor.

Det er gjennomført flere utredninger av ulike løsninger for å øke kapasiteten i Brynsbakken. Historikken er oppsummert i et notat som er vedlagt planprogrammet, se *Notat historikk Brynsbakken* (Bane NOR, 14.03.2023). Tidligere gjennomførte utredninger og annen grunnlagsinformasjon er tilgjengelig på Bane NORs nettsider, [Oslo / Brynsbakken: Kapasitetsøkning - Bane NOR](#).

1.2 Tidligere planprosess

Det er tidligere gjennomført en reguleringsplanprosess for Retningsdrift Brynsbakken. Reguleringsplanarbeidet ble igangsatt 25.09.2017 og planprogram ble fastsatt av Oslo kommune 16.04.2019. Planforslaget *Brynsbakken – Detaljregulering -Kapasitetsøkende jernbanetiltak – S5114* ble vedtatt 24.03.2021 av Oslo bystyre.

Vedtaket ble påklaget, og Statsforvalteren i Oslo og Viken opphevet planvedtaket 24.03.2022. Statsforvalteren vurderte at det forelå to hovedanførsler ved klagen, disse ble vurdert. Den første hovedanførselen gjaldt utredning av alternative løsninger framfor en ombygging av sporene i Brynsbakken. Der skriver Statsforvalteren:

«I denne konkrete saken, kan vi heller ikke se at det foreligger spesielle forhold som taler for at en alternativ løsning på togtrafikken i Oslo (og dermed også store deler av resten av landet) skal løses på reguleringsplannivå. Hvis det er politisk ønskelig å foreta en markant endring av togtrafikken, antar vi at dette vil være spørsmål som må løftes opp på et høyere nivå.

Vår vurdering er derfor at det ikke kan kreves utredning av et helt nytt togsystem i Oslo i denne saken, for eksempel ved å flytte all togtrafikken i tunnel under byen eller ved å legge om toglinjene slik at det ikke gikk tog langs Brynsbakken. Anførsler om dette, kan etter vårt syn ikke føre frem.»

Den andre hovedanførselen det vises til, er at det ikke i tilstrekkelig grad er vurdert om det finnes andre løsninger i selve Brynsbakken. Statsforvalteren viser blant annet til at det har kommet flere innspill om lokkløsninger. Statsforvalteren er av den oppfatning at disse alternativene ikke er tilstrekkelig utredet til at disse alternativene kan avvises. Som følge av dette ble planvedtaket opphevet.

Dette planprogrammet skal ivareta den manglende utredningen som Statsforvalteren har påpekt i sin behandling av klage til tidligere vedtatt reguleringsplan. Dette ivaretas ved å utrede minst et alternativ der det etableres lokk over jernbanen på hele eller deler av strekningen som er omfattet av reguleringsplanen. Planarbeidet skal lede fram til et beslutningsgrunnlag som er tilstrekkelig til at en reguleringsplan kan bli vedtatt. Dette er et nytt planprogram, men flere utredningstemaer er svart ut gjennom arbeid med tidligere vedtatte reguleringsplan. Disse utredningene vil bli benyttet i planarbeidet og vil bli oppdatert og supplert etter behov.

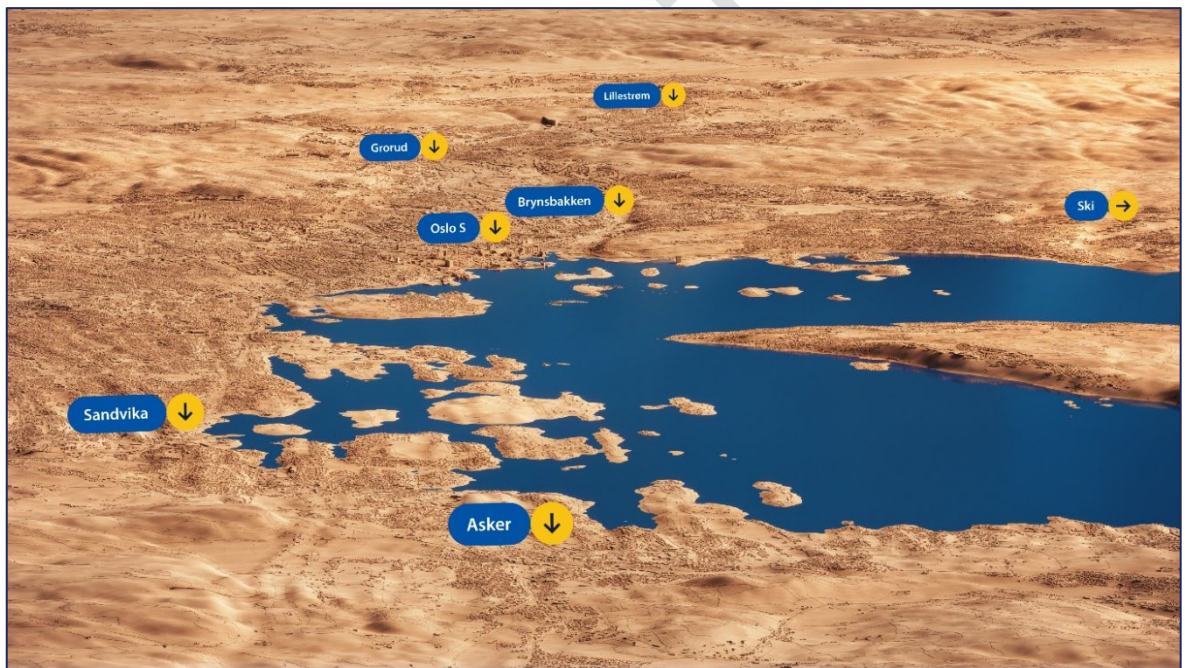
2 Hensikt med planarbeidet

2.1 Hensikten med planarbeidet

Hovedmålet med planarbeidet er å legge til rette for ombygging av spor ved Brynsbakken for å øke kapasiteten og bedre punktligheten og gi økt robusthet for jernbanen. Prosjektet har nasjonal betydning, ved at det gir effekter for jernbanenettet i og rundt Oslo og dermed for togtilbudet på det sentrale Østlandet. Gjennom en vedtatt detaljreguleringsplan blir arealbruken avklart, og Bane NOR får det nødvendige juridiske grunnlaget til å kunne erverve nødvendig areal til bygging av prosjektet.

2.2 Infrastrukturavtale E15 – Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet

Bane NOR og Jernbanedirektoratet har inngått en infrastrukturavtale som skal sikre bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet. I avtalen er det blant annet beskrevet mål for antall avganger på ulike toglinjer, og hvor lange togsett det skal tilrettelegges for. Det er mange jernbanetiltak som inngår som en del av denne avtalen, og sammen vil disse tiltakene gi muligheten for blant annet lokaltog hvert 10. minutt mellom Oslo og Asker, Ski og Lillestrøm, og fire tog i timen mellom Oslo og Moss. Retningsdrift Brynsbakken er et av tiltakene som må gjennomføres for å kunne tilby et bedre togtilbud på Østlandet. Det pågår et arbeid med å oppdatere infrastrukturavtalen.



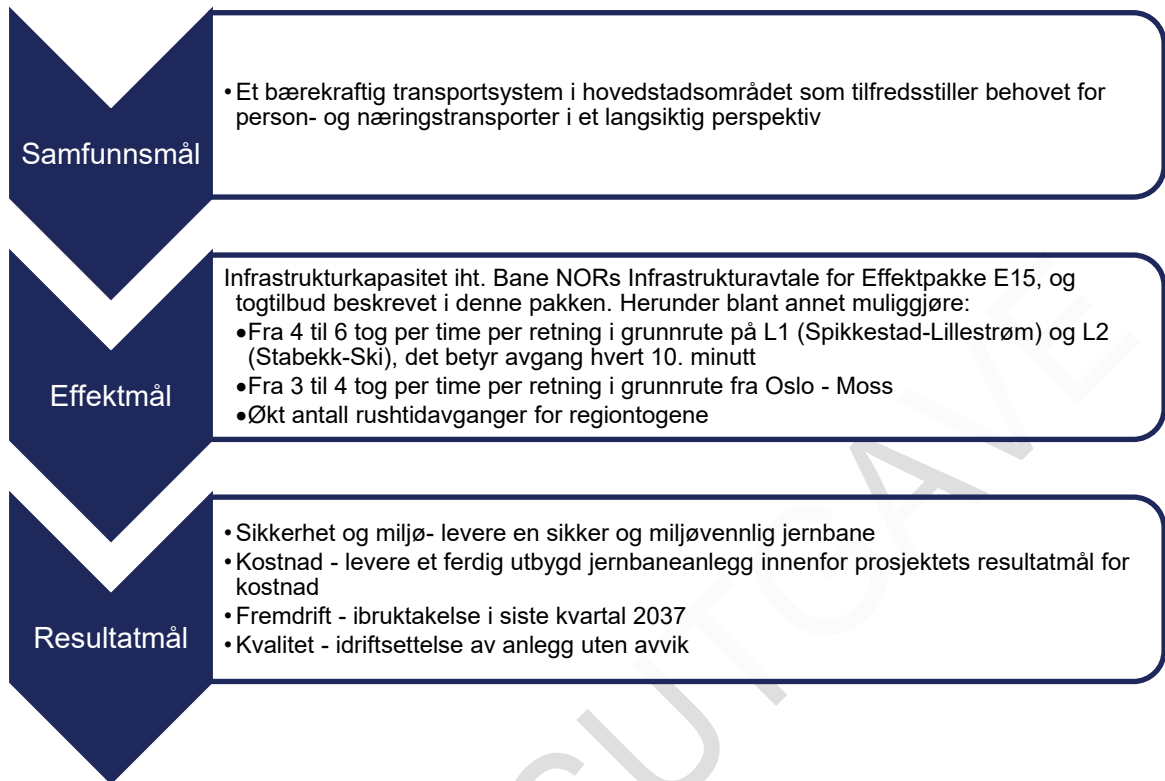
Figur 2-1 Oversikt over jernbaneprosjektene som skal til for å gi bedre lokal- og regiontogtilbud på det sentrale Østlandet (Kilde: Bane NOR)

2.3 Prosjektets målsettinger

I Bane NORs utbyggingsprosjekter er det satt mål i tre ulike nivåer; samfunns mål, effektmål og resultatmål. Samfunns målet og effektmålet er bestemt gjennom infrastrukturavtalen Bane NOR har med Jernbanedirektoratet. Hvordan prosjektet Retningsdrift Brynsbakken skal bidra til å oppnå både samfunns mål og effektmål er formulert i mer konkrete resultatmål.

2.3.1 Samfunnsmål, effektmål og resultatmål

Prosjektets samfunnsmål, effektmål og resultatmål er vist i figuren under:



Ved målkonflikt vil resultatmålene bli prioritert som følger:

1. Sikkerhet og miljø
2. Kostnad
3. Fremdrift
4. Kvalitet

2.3.2 Miljømål i Bane NOR

Utbyggingsdivisjonen i Bane NOR har følgende miljømål:

Redusere klimagassutslipp	Redusere tap av naturverdier og jordbruksareal	Dokumentere samsvar med miljøtillatelser
• Utbyggingsdivisjonen har som mål å redusere direkte og indirekte utslipp i 2030 med 50% sammenliknet med 2022 • Utbyggingsprosjekter har som mål å redusere direkte og indirekte utslipp med 50% sammenliknet med et beregnet referansenivå for prosjektet	• Utbyggingsprosjekter har som mål å unngå inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi • Utbyggingsprosjekter har som mål å unngå inngrep i jordbruksareal, herunder fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite	• Utbyggingsprosjekter skal til en hver tid dokumentere samsvar med midlertidige miljøtillatelser

For prosjektet Retningsdrift Brynsbakken er miljømålene ytterligere konkretisert:

- Ved ibruktakelse skal prosjektet ha redusert klimagassavtrykk med 50 % sammenliknet med et beregnet referansenivå for prosjektet

3 Planprosess og medvirkning

3.1 Vurdering av utredningsplikten

Planarbeidet er vurdert opp mot plan- og bygningsloven § 12-9 første ledd, jf. § 4-1 med tilhørende forskrift.

Det følger av KU-forskriftens § 6 at reguleringsplaner for tiltak i forskriftens vedlegg I alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. Vedlegg I nr. 7a omfatter jernbanelinjer for langdistansetrafikk, og nr. 7e omfatter jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. Foreslått tiltak vil overskride dette kriteriet. Dette utløser krav om konsekvensutredning og planprogram, jf. KU-forskriften § 6 første ledd bokstav b.

3.2 Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning

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.

Avklaring av løsninger gjøres i en prosess etter plan- og bygningsloven, med offentlig høring og behandling av planprogram, deretter utarbeidelse av konsekvensutredning og reguleringsplan som legges ut på offentlig ettersyn, før endelig vedtak av planmyndighet.

Iht. plan- og bygningslovens § 12-9 og forskrift om konsekvensutredninger har Bane NOR utarbeidet planprogram for ombygging av spor ved Brynsbakken for å øke kapasiteten for jernbanen. Tiltaket ligger i Oslo kommune.

3.3 Statlig fastsettelse av planprogram

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger, § 31 andre ledd, kan Kommunal- og distriktsdepartementet i samråd med berørte myndigheter bestemme at en annen myndighet enn den som følger av forskriften, skal være ansvarlig myndighet for planer etter plan- og bygningsloven dersom hensynet til nasjonale eller viktige regionale hensyn tilsier det, eller planen omfatter flere kommuner eller fylker. Dette innebærer også at departementet selv kan fastsette planprogrammet.

Regjeringen har besluttet at Kommunal- og distriktsdepartementet overtar som ansvarlig myndighet etter forskrift om konsekvensutredninger for planprogrammet for prosjekt Retningsdrift Brynsbakken. Med bakgrunn i dette, varsler Bane NOR oppstart av planarbeid og høring og offentlig ettersyn av planprogrammet. Etter gjennomført høringsperiode oversendes innkomne merknader, Bane NORs kommentarer til disse samt revidert planprogram til KDD for fastsetting.

Videre planprosess gjennomføres som en ordinær planprosess med Oslo kommune som planmyndighet etter plan- og bygningslovens § 3-3.

3.4 Medvirkning

I planarbeidet vil det bli gjennomført en bred medvirkningsprosess. I tillegg til plan- og bygningslovens krav vil det bli gjennomført målrettede tiltak for å involvere lokalsamfunnet underveis i planprosessen. Erfaringen fra forrige planprosess er at det er særlig i selve arbeidet med planforslaget, mellom de formelle rundene med høring og offentlig ettersyn, at det er viktig å ha medvirkningsaktiviteter. Dette er både for å informere om prosessen, men også for å involvere grupper og aktører som har interesser i området. Bane NOR har gode erfaringer med åpne kontordager, gjerne i nærområdet. Dette er en mulighet til å ha en mer individuelt tilpasset dialog

med berørte og kan bidra til å få fram stemmer som ikke vil være aktive på mer tradisjonelle folkemøter. De ulike medvirkningsaktivitetene er vist i tabellen under.

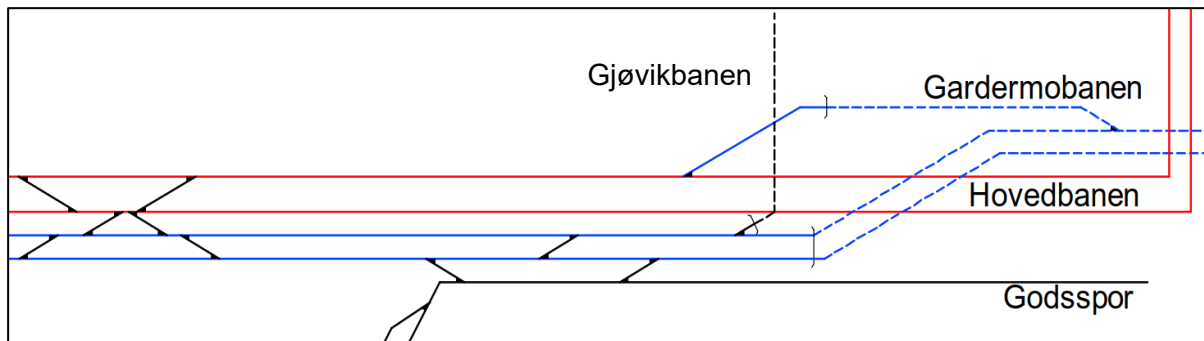
Allmennheten, berørte parter og naboer vil bli informert når planprogrammet og forslaget til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn. Plandokumentene vil bli lagt ut på Bane NORs egen prosjektside.

Tabell 3-1 Oversikt over ulike medvirkningsaktiviteter som skal gjennomføres i planprosessen.

	Høring av planprogram/varsel om planoppstart	Arbeid med planforslag og konsekvensutredning	Offentlig ettersyn av planforslaget
Berørte grunneiere	Informasjon på prosjektets nettside Høringsbrev Åpent informasjons- og dialogmøte i høringsperioden, presentasjon av prosjektet og planprogrammet	Informasjon på prosjektets nettside, oppdateringer når det skjer endringer, informasjon om framdrift/prosess Møter og/eller verksted med spesielle aktører ved behov for avklaringer og innspill til løsninger underveis i planarbeidet (velforeninger, borettslag) Åpen kontordag	Informasjon på prosjektets nettside Høringsbrev Åpent informasjons- og dialogmøte i høringsperioden, presentasjon av planforslaget Åpen kontordag
Naboer, velforeninger, organisasjoner m.fl.	Informasjon på prosjektets nettside Informasjonsbrev om høring Åpent informasjons- og dialogmøte i høringsperioden, presentasjon av prosjektet og planprogrammet	Informasjon på prosjektets nettside, oppdateringer når det skjer endringer, informasjon om framdrift/prosess Møter og/eller verksted med spesielle aktører ved behov for avklaringer og innspill til løsninger underveis i planarbeidet (velforeninger, borettslag) Åpen kontordag	Informasjon på prosjektets nettside Informasjonsbrev om høring Åpent informasjons- og dialogmøte i høringsperioden, presentasjon av planforslaget Åpen kontordag
Barn og unge	Informasjon om planprogrammet til ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo	Møter med ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo for innspill til løsninger som ivaretar barn og unges interesser Møter med administrasjon og FAU ved Vålerenga og Jordal skoler for innspill til løsninger som ivaretar barn og unges interesser Skolene vil bli tilbudt å gjennomføre barnetråkkregistrering, Bane NOR bekoster registreringen	Informasjon om planforslaget til ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo
Politikere i bydel Gamle Oslo	Informasjon om planprogrammet, særskilt om lokkløsninger	Informasjon om merknadsbehandlingen av planprogrammet Informasjon om vurderinger underveis i planprosessen om konsekvensutredningen og løsningsutvikling, og Bane NORs anbefaling av planalternativ	Informasjon om planforslaget
Byutviklingsutvalget	Informasjon om planprogrammet, særskilt om lokkløsninger	Informasjon om merknadsbehandlingen av planprogrammet Informasjon om vurderinger underveis i planprosessen om konsekvensutredningen og løsningsutvikling, og Bane NORs anbefaling av planalternativ	Informasjon om planforslaget
Kommunale etater og regionale/statlige myndigheter	Høringsbrev	Møter med spesielle aktører ved behov (bydelen, Byantikvaren, Bymiljøetaten, Vann- og avløpsetaten m.fl.)	Høringsbrev

I planområdet ligger avgreining og delet mellom Hovedbanen og Gardermobanen og Gjøvikbanen, og forbigående godsspor. Det er inntil 6 spor i bredden.

Fra Oslo S går det fire spor nordøstover, før Gardermobanen og Gjøvikbanen grener av fra Hovedbanens trasé ved Brynsbakken. Gardermobanen går inn i tunnel (Romeriksporten) videre østover. Gjøvikbanen grener av nordover i en ettspors-løsning i lokk forbi Vålerenga/Etterstad, med dobbeltspor etter kryssing av Strømsveien. I tillegg kommer godsspor fra Lodalen inn på sporområdet ved Brynsbakken, og går parallelt med Hovedbanen på sørsiden nordøstover mot Bryn og terminalområdet på Alna.



Figur 4-2 Skjematisk skisse av dagens jernbanetekniske løsning i Brynsbakken. I tillegg til Hovedbanen (rød farge), Gardermobanen (blå farge) i tunnel (Romeriksporten) østover fra Brynsbakken, samt godstog parallelt med Hovedbanen, er avgreining av Gjøvikbanen nordover illustrert.

4.2.2 Bebyggelse

Det er tett bybebyggelse på begge sider av planområdet med høy andel boliger.

Området mellom jernbanesporene er bebygd. Bebyggelsen består av noe næringsbebyggelse, hvor Enebakkveien 36B i dag brukes til religiøse aktiviteter, samt boligbebyggelse regulert til spesialområde bevaring.



Figur 4-3 Oversiktsbilde som viser deler av planområdet. Kværnerbyen vises i venstre hjørne av bildet, bebyggelsen i Enebakkveien ligger midt i bildet. Oslo S ligger helt øverst i venstre hjørne.

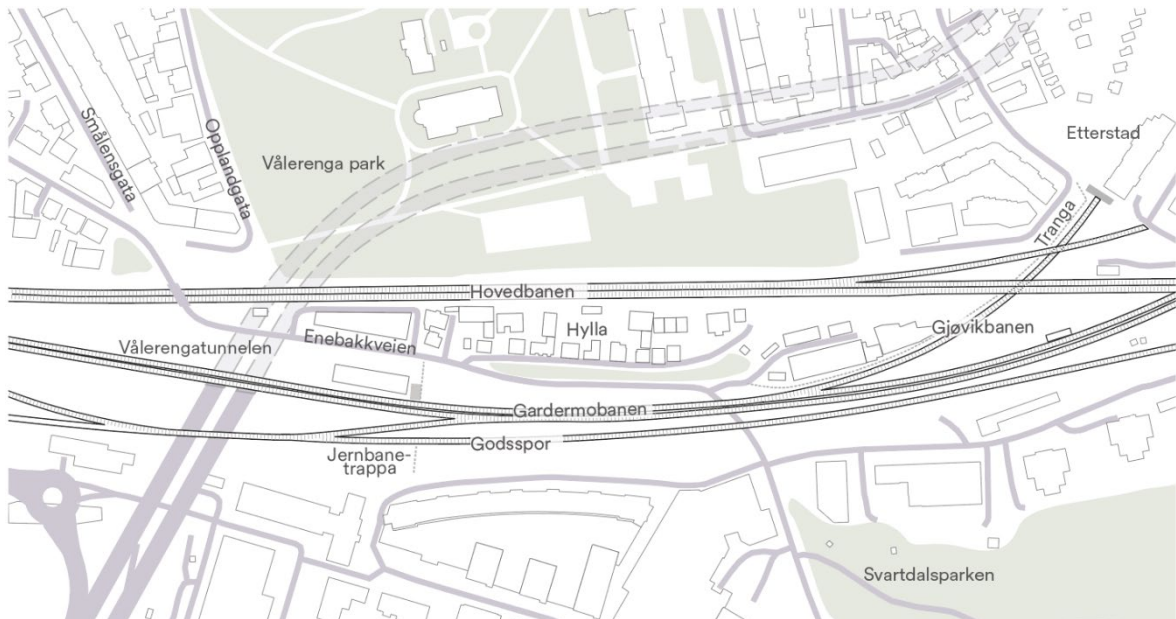
4.2.3 Veier og tverrforbindelser

Enebakkveien krysser gjennom området mellom jernbanesporene – i undergang under Gardermobanen/Gjøvikbanen og godsspor i sør, i bro over Hovedbanen i nord.

Enebakkveien er en viktig trasé for gående og syklende mellom områdene nordvest (mot sentrum) og sør for jernbaneområdet. Enebakkveien er skolevei til Vålerenga skole, forbindelse mellom Svartdalsparken og Vålerengaparken og en adkomst til bebyggelse som ligger mellom sporene.

Mellom Enebakkveien og Etterstadgata, langs nordsiden av Gjøvikbanen, går det en gangvei, «Tranga», som forbinder områdene nordøst og sør for jernbaneområdet. I tillegg er det en gangforbindelse under jernbanesporene mellom Kværnerbyen og Enebakkveien (Jernbanetrappa).

Vest i planområdet går E6 Vålerengatunnelen under planområdet, og danner grensen mellom Kværnerbyen og Loenga/Lodalen som er et stort vedlikehold og hensettingsanlegg for Bane NOR.



Figur 4-4 Kartskisse som viser dagens jernbanespor, veisystem og bebyggelse.



Figur 4-5 Bilder fra planområdet. Med klokken, øverst fra venstre: Hovedbanen sett mot øst, på nordsiden av Enebakkveien; Enebakkveien sett mot øst, næringsbygget i Enebakkveien 36B til venstre på bildet; jernbane som krysser i flere nivåer, sett mot sør fra Gjovikbanens tunnelmunning; Enebakkveien sett mot øst, med vernet bebyggelse i nedre del.

4.3 Eierforhold

Planområdet berører både private og offentlige grunneiere. En utfyllende liste over eiendomsforhold innenfor planområdet er vedlagt planprogrammet, se vedlegg 4.

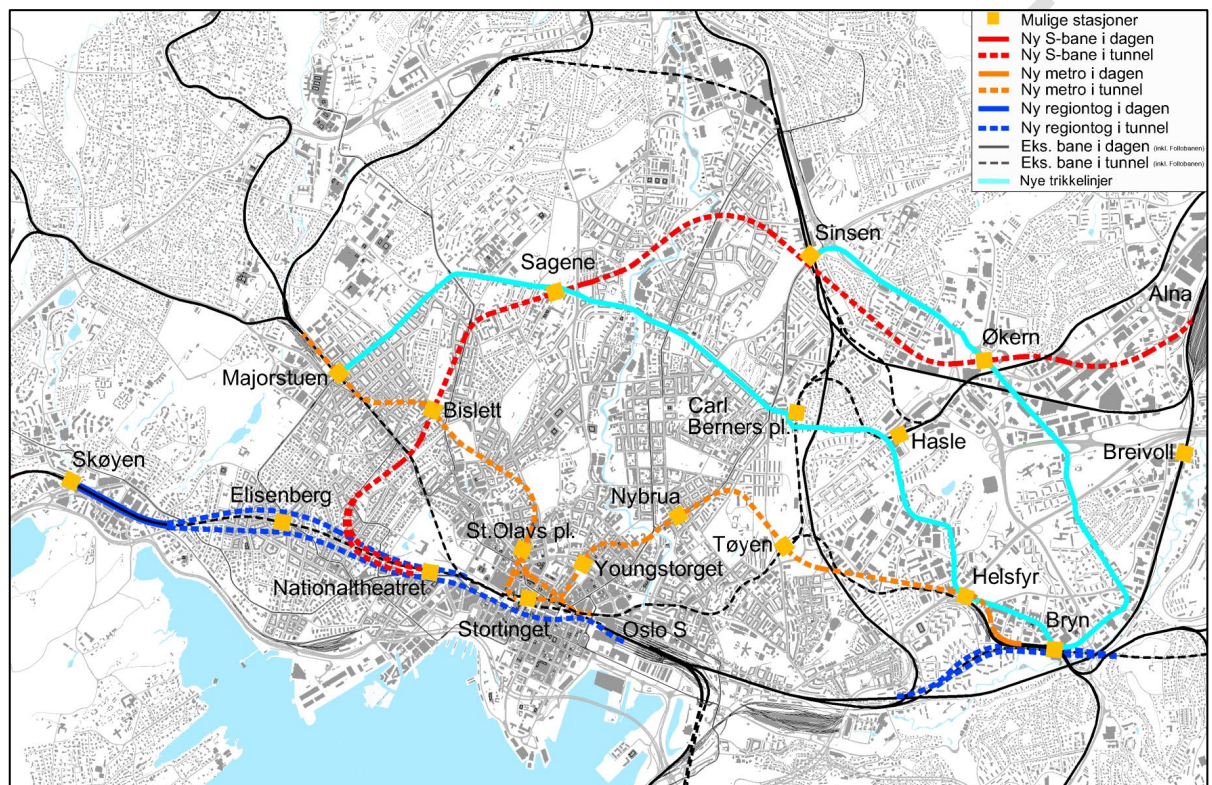
HØRINGSUTGAVE

5 Overordnede føringer og retningslinjer

5.1 Rammer for jernbaneutbyggingen

5.1.1 KVV Oslo-navet

KVV Oslo-navet - konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo - ble startet opp i 2013, ferdigstilt i 2015 og eksternt kvalitetssikret i 2017. Utredningen er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, med Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS som prosjekteiere.



Figur 5-1 Banestrekninger i det sentrale byområdet i anbefalt konsept (Kilde: KVV Oslo-navet).

Hovedoppgaven til KVV Oslo-navet har vært å utvikle et konsept med et attraktivt tilbud og nok kapasitet til å håndtere trafikkveksten i kollektivtrafikken. Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i hovedstadsområdet fram mot 2030, samt noe svakere veksttakt videre fram mot 2060. Med befolkningsveksten kommer også en tilsvarende økning i transportbehovet. Bare innenfor Oslo og Akershus er det beregnet at antall reiser i døgnet vil øke fra om lag tre millioner i 2010 til noe over fire millioner fram mot 2030.

Brynsbakken i KVV Oslo-navet

Anbefalt konsept i KVV Oslo-navet innebærer blant annet ombygging av Brynsbakken til retningsdrift for henholdsvis lokaltog og regiontog. Retningsdrift i Brynsbakken er omtalt blant annet i KVV Oslo-navets teknisk-økonomiske plan, som gir mulighet for å kjøre lokaltog til/fra Hovedbanen i midten og regiontog på sidene. Løsningsalternativ benevnt «konsept 5» ble vist (se omtalen av utredningen *Innføring av baner mot Oslo S*, under), men det ble påpekt at det vurderes flere løsninger for retningsdrift i Brynsbakken.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har Dovre Group og Transportøkonomisk institutt gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVV Oslo-navet (datert mai 2017).

Kvalitetssikringen anbefaler blant annet å bygge både ny jernbanetunnel og ny metrotunnel gjennom Oslo sentrum. Den såkalte Brynsbakkenpakken er også anbefalt gjennomført. Brynsbakkenpakken kan utsette behov for ny jernbanetunnel noe.

Infrastrukturavtale E15, Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet

Etter kvalitetssikring av KVV Oslo-navet, har Bane NOR og Jernbanedirektoratet inngått en Infrastrukturavtale - E15 *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*. Denne avtalen inneholder flere tiltak, blant annet Retningsdrift Brynsbakken. Tiltakene skal løse opp i de identifiserte «flaskehalsene», og bidra til en tilbudsforbedring for person- og godstrafikk på det sentrale Østlandet. I tillegg skal den legge til rette for senere tilbudsutvikling på samme strekning og i korridoren.

For å øke kapasiteten på jernbanen, vil det være nødvendig å gjennomføre alle disse prosjektene:

- Ombygging av Brynsbakken til retningsdrift
- Ombygging av Sandvika stasjon fra fire til seks spor til plattform
- Tiltak nye sporkryss 21/22 Oslo S og spor 18/19
- Vendespor på Asker stasjon
- Spor- og signaltiltak på Lillestrøm stasjon
- Ventespor Grorud
- Ny avgreining Østre linje
- Asker sporsløyfe, spor 2-3

5.1.2 Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 ble behandlet av Stortinget i juni 2024. I gjeldende NTP poengteres det at flere tog i Oslo-navet er nødvendig for å møte den sterke veksten i befolkningens behov for kollektivtransport på Østlandet. Investeringene som gjøres for å få til et bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet (infrastrukturavtale E15) vil kunne overføre om lag 1,2 millioner reiser fra bil til tog per år.

Infrastrukturavtale E15 skal også forberede infrastrukturen for senere tilbudsutvikling i og rundt Oslo-navet, og er prioritert i første seksårsperiode i NTP.

I NTP 2025-2036 har Regjeringen beskrevet en langsiktig strategi for utviklingen av jernbanen frem til 2050. Prosjektet Retningsdrift Brynsbakken bygger særlig opp under punkt 1 og 3 i strategien:

1. Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
3. Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025-2036

5.2 Nasjonale og statlige planer og føringer

Følgende nasjonale og statlige planer og føringer er vurdert som særlig relevante for planarbeidet:

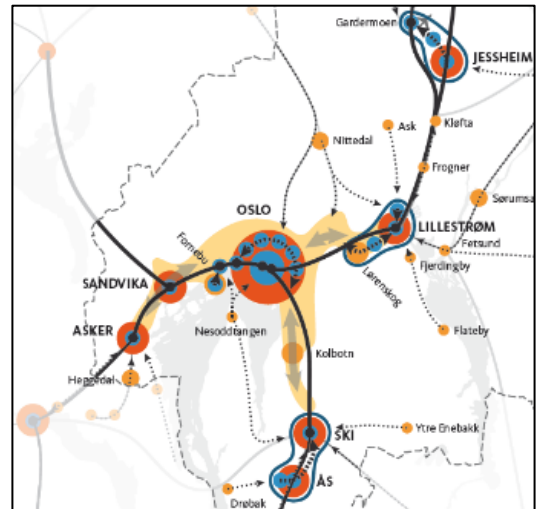
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (fastsatt 20.09.1995)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 (vedtatt ved kgl.res. 20.06.2023)
- Statlige planretningslinjer for klima og energi (fastsatt ved kgl.res. 20.12.2024)
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (fastsatt ved kgl.res. 24.01.2025)

- Forventningsbrev 2025: Statlige forventninger til kommunene og føringer for kommunal arealplanlegging (Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus 27.01.2025)

5.3 Regional plan for areal og mobilitet

Regional plan for areal og mobilitet for Oslo og Akershus er under revisjon. Planarbeidet skal pågå fram til vedtak av oppdatert plan i april 2027.

Gjeldende plan ble vedtatt i 2015 og har mål om et arealeffektivt utbyggingsmønster med utvikling omkring knutepunkt og bevaring av overordnet grønnstruktur. Planen legger vekt på kollektivsystem med jernbanen som rygrad, som knytter Oslo og de regionale byene tettere sammen.



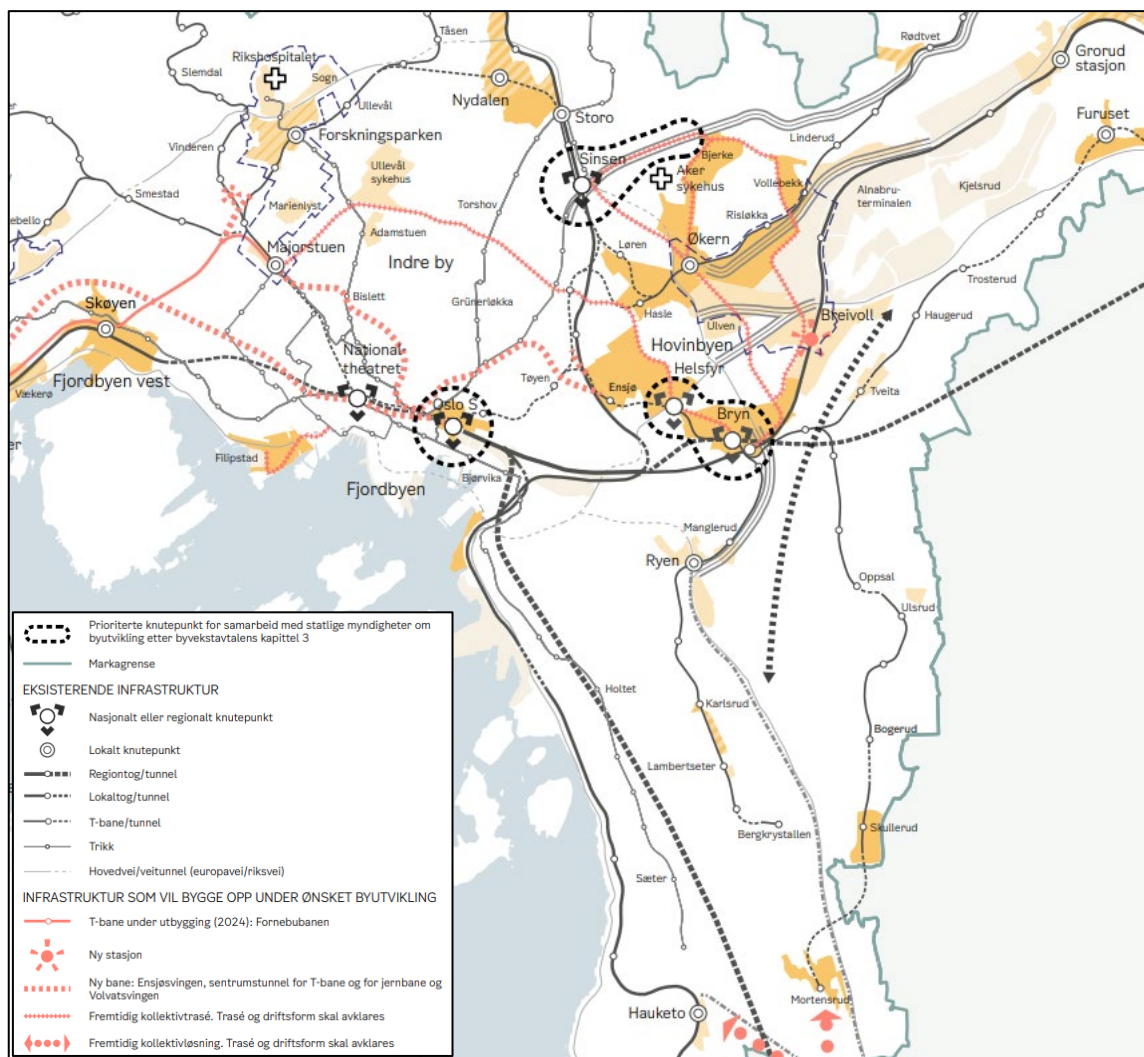
Figur 5-2 Utklipp av regional plan for Oslo og Akershus, vedtatt desember 2015 (Kilde: Akershus fylkeskommune)

5.4 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2025

Kommuneplanens samfunnsdel handler om hvordan Oslo kommune skal utvikle seg framover. Byutviklingsstrategien sier noe om koblingen mellom ønsket utvikling av samfunnet og arealbruk. I byutviklingsstrategien er det blant annet en målsetning om å «utvikle nullutslippsbyen ved å legge til rette for byutvikling innenfra og ut, banebasert og i sammenheng med regionen».

Kart med arealstrategi mot 2050 viser dagens jernbanestrekninger, der Skøyen, Storo, Grorud og Hauketo er vist som lokale knutepunkt på eller nært tilknyttet jernbanen. Planen peker på områdene ved Lysaker, Nationaltheateret, Oslo S, Bryn og Sinsen som nasjonale eller regionale knutepunkt.



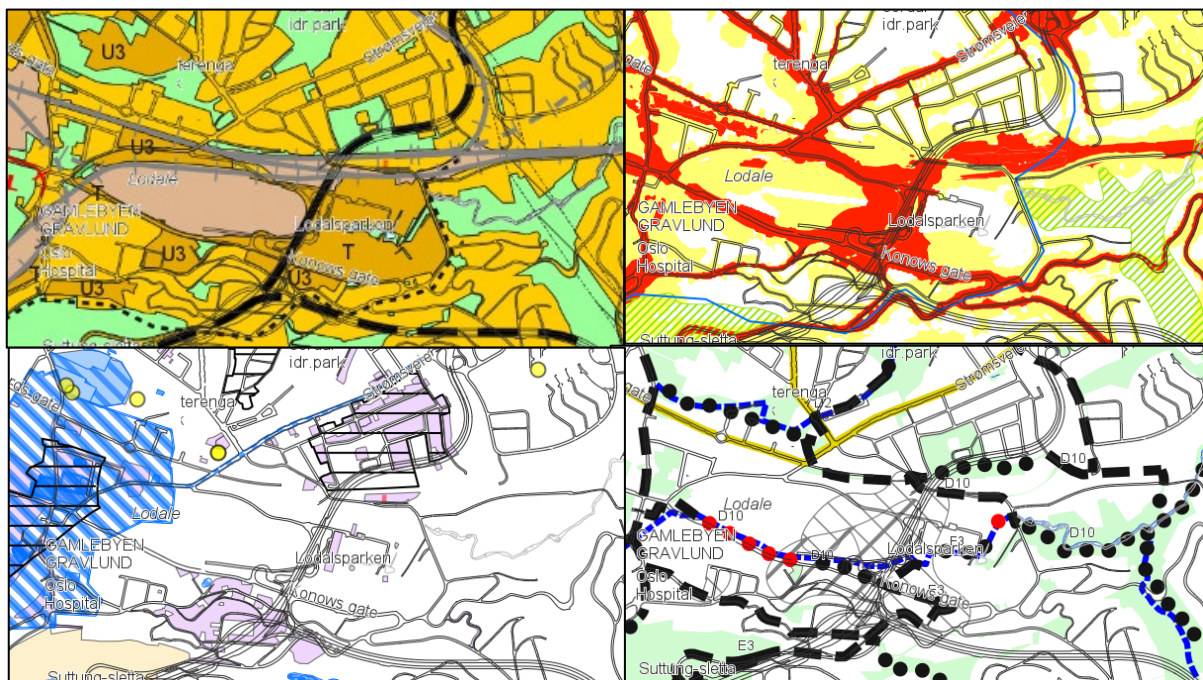
Figur 5-3 Utsnitt av Oslo kommuneplans kart for arealstrategi mot 2050 (vedtatt 30.04.2025) (Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune).

Kommuneplanens arealdel 2015 – Oslo mot 2030 – Smart, trygg og grønn

Kommuneplanens arealdel er fra 2015, men føringer fra kommuneplanens samfunnsdel fra 2025 går foran i saksbehandlingen.

Nye sentrumstunneler for T-bane og jernbane er del av byutviklingsstrategien i Oslo kommuneplan. Nye tunneler vil gi en nødvendig avlastning av eksisterende tunneler og vil gi økt frekvens. Dette er tiltak som gir økt kapasitet i banenettet. Ifølge Oslo kommuneplan er Oslo og regionen helt avhengig av denne økte kapasiteten for å kunne nå målet om å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre legges det vekt på arealutvikling nær stasjoner i banenettet.

Den juridiske arealdelen av kommuneplanen består blant annet av hovedkartet og flere temakart. Hovedkartet viser få detaljer og bekrefter stort sett gjeldende hovedformål. I Brynsbakken går Hovedbanen/Gardermobanen på arealer vist som gjeldende samferdselsformål (bane), og på tilsvarende måte er sporområdet i Lodalen vist. Bebyggelsen på nordsiden av Enebakkveien mellom Hovedbanen og Gardermobanen er vist som eksisterende bebyggelse og anlegg. Kværnerbyen er vist som utviklingsområde.



Figur 5-4 Øverst til venstre: Relevant utsnitt fra hovedkart i Oslo kommuneplan (vedtatt 23.09.2015). Øverst til høyre: Utsnitt fra temakart om støy. Under til venstre: Utsnitt fra temakart om kulturminner. Under til høyre: Utsnitt fra temakart om blågrønn struktur (Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune).

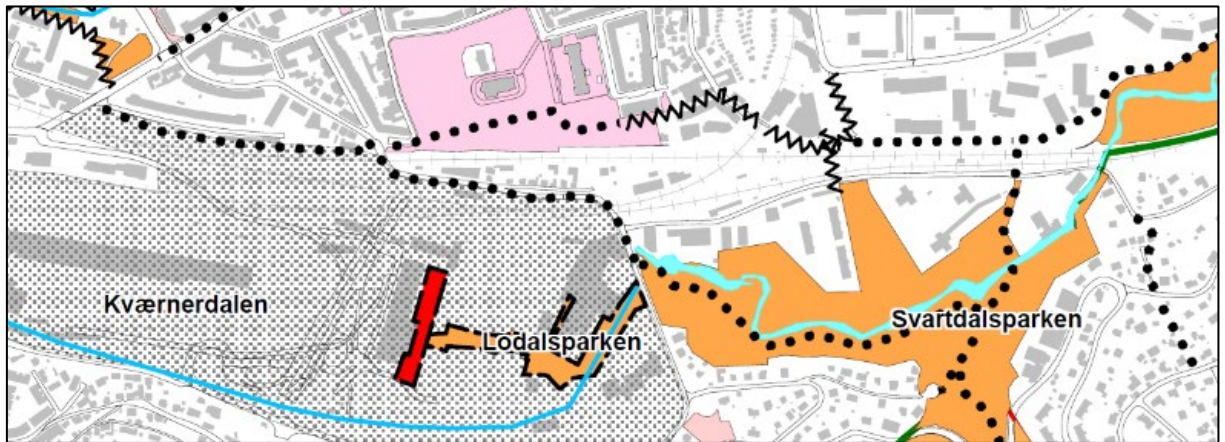
Temakart om støy viser gule og røde støysoner, i tråd med føringer i statlig støyretningslinje T-1442. I Brynsbakken er mye av arealet mellom Hovedbanen og Gardermobanen i rød sone, med jernbane som hovedstøykilde. I Lodalen vest for Kværnerbyen er veitrafikkstøy fra Lodalsbroene en dominerende støykilde. Grense for avvikssone (iht. T-1442) går gjennom Brynsbakken, med avgrensning i Gjovikbanen og Enebakkveien sør for Brynsbakken. Utenfor avvikssonen er rød sone i utgangspunktet byggeforbudssone, innenfor avvikssonen kan ny bebyggelse vurderes etablert både i gul og rød støysoner.

Temakart om kulturminner viser boligområdet på nordsiden av Enebakkveien mellom Hovedbanen og Gardermobanen (Enebakkveien 38-60) som område regulert til bevaring.

Temakart om blågrønn struktur viser den delen av Enebakkveien som går mellom Hovedbanen og Gardermobanen som «annen viktig gangforbindelse», som forbindelse mellom turveier.

Kommunedelplaner

Kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP 17, 22.04.2009) viser den delen av Enebakkveien som går mellom Hovedbanen og Gardermobanen som overordnet forbindelse. Vålerenga kirke og parken rundt, nord for Hovedbanen, er vist som lokal møteplass/torg.



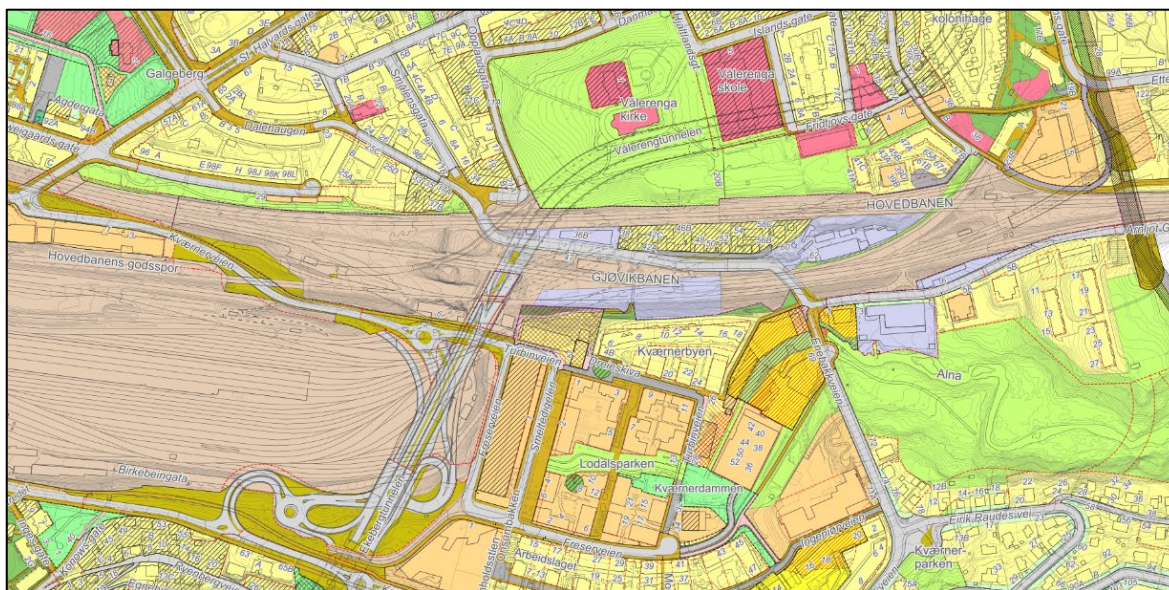
Figur 5-5 Utsnitt av kommunedelplan for torg og møteplasser, plankart indre by (Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune).



Figur 5-6 Utsnitt av kommunedelplan for Alna miljøpark (Kilde: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune).

Kommunedelplan for Alna miljøpark (KDP 18, 15.05.2013) berører sannsynligvis ikke planområdet direkte, men tangerer det i sør.

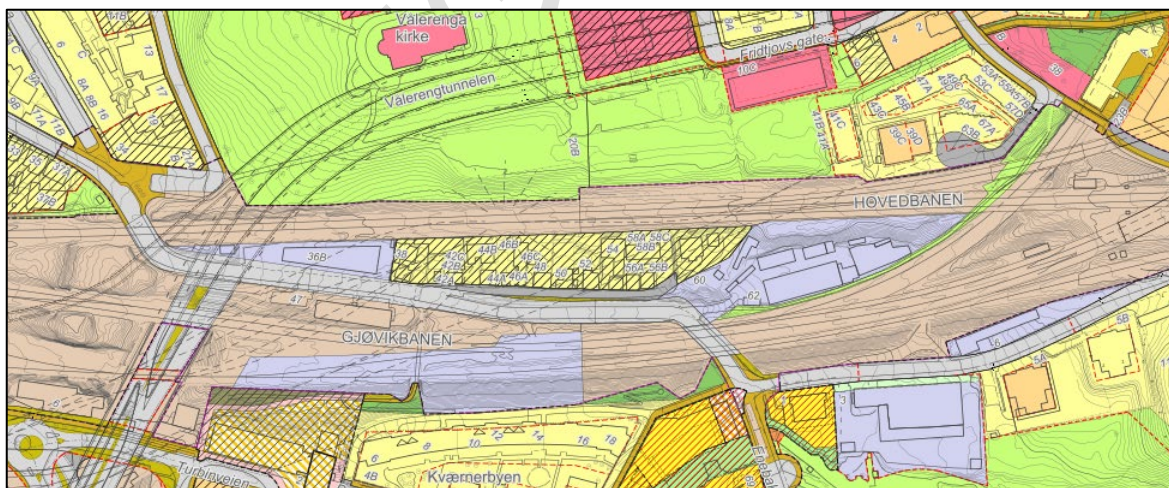
5.4.1 Gjeldende regulering



Figur 5-7 Oversikt over regulering på bakkenivå i området. (Kilde: Skjermdump fra planinnsyn, Oslo kommunes nettsider 07.11.2025)

Det foreslåtte tiltaket er foreløpig ikke avgrenset i detalj. Planområdet og dets nærmeste omgivelser omfatter et større antall reguleringsplaner. I hovedtrekk er arealene innenfor planområdet regulert til jernbane, vei, næring, bolig, offentlige formål, grøntområder/park med bebyggelsen i Enebakkveien 36-60 er regulert til bevaring.

5.4.2 Pågående arbeid og planer som kan påvirke føringer og forutsetninger



Figur 5-8 Nærmere utsnitt av gjeldende regulering ved Brynsbakken, området langs Enebakkveien mellom Hovedbanen og Gardermobanen (Kilde: Skjermdump fra planinnsyn, Oslo kommunes nettsider 07.11.2025)

Det er per januar 2026 ingen pågående plansaker innenfor planområdet. Pågående byggesaker som kan bli påvirket av planarbeidet er listet opp i tabellen under:

Tabell 5-1 Oversikt over pågående byggesaker som kan bli påvirket av planarbeidet.

Byggesaker		Relevans for dette planarbeidet
ID 2025/09138	Arnljot Gellines vei 1 – oppføring av boligblokk	Ikke direkte berørt, kan bli berørt i anleggsperioden. Bygget er ferdig oppført, men byggesaken er ikke lukket enda.
ID 2025/11628	Turbinveien 2 m.fl. – transformasjon fra industriområde til boligbebyggelse med innslag av næring (Kværnerporten)	Ikke direkte berørt. Ligger i skråning nedenfor tiltaket og kan bli berørt av endret løsning for fotgjengere (jernbanetrappa).
ID 2025/08934	Arnljot Gellines vei 29 – oppføring av boligblokk på elleve etasjer	Ikke direkte berørt, kan bli berørt i anleggsperioden.

6 Beskrivelse av tiltaket

6.1 Tekniske forutsetninger

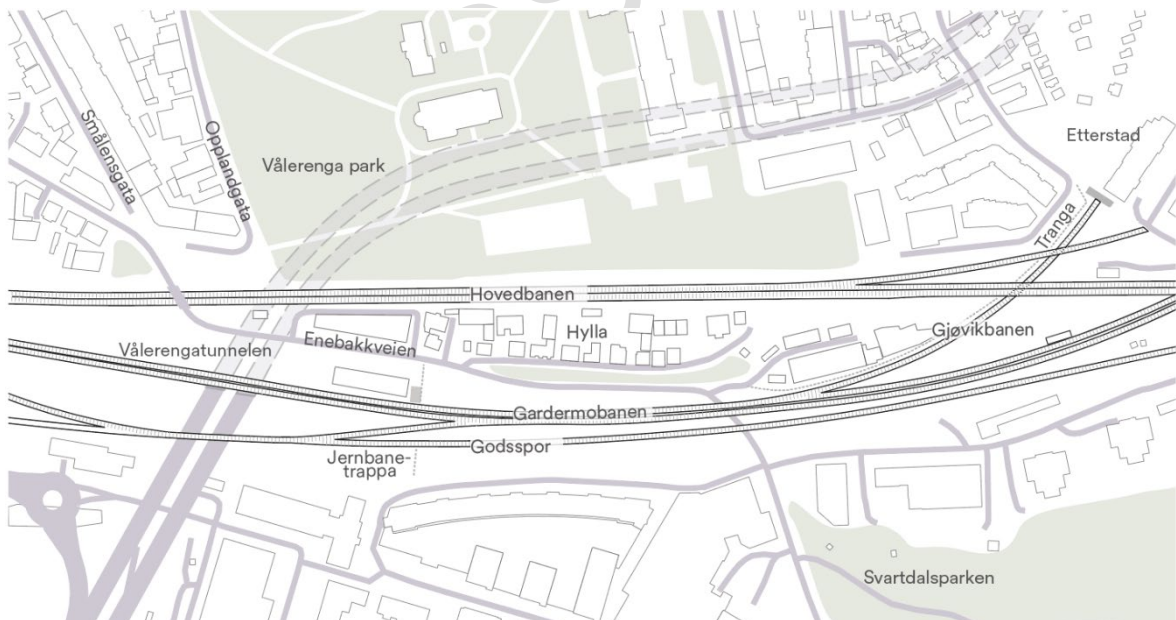
Stigningsforhold

Bakken fra Oslo S til Bryn er den nest bratteste strekningen på jernbanens hovednett, med i overkant av 26‰ stigning. Bryn stasjon ble anlagt med det formålet at det kunne settes ekstra bremsere på togene før de skulle ned mot Østbanen (Oslo S). Det er svært lite rom for å krysse spor over og under hverandre på strekningen. En slik kryssning vil medføre at det blir uakseptabel stigning på deler av banen.

Strekningen fra Oslo S fram til St. Hallvards bro er innrammet av bygårder og har samme stigning på hele strekningen for alle spor. Øst for St. Hallvards bro flater Gardermobanen/Gjøvikbanen ut og det blir en høydeforskjell mellom banene. Dette ble gjort for å kunne føre Gjøvikbanen under Hovedbanen ved Etterstadgata. De tre banene skiller lag her. Gardermobanen fortsetter inn i Romeriksporten, Gjøvikbanen fortsetter gjennom Etterstadskjæringa og Hovedbanen stiger videre mot Bryn. Eventuelle planskilte kryssninger må derfor ligge i området vist i Figur 6-1. Her er terrenget relativt sidebratt og E6 ligger i tunnel rett under banen. Dette gir ytterligere begrensninger på handlingsrommet for mulige løsninger både vertikalt og horisontalt.

Sporløsning

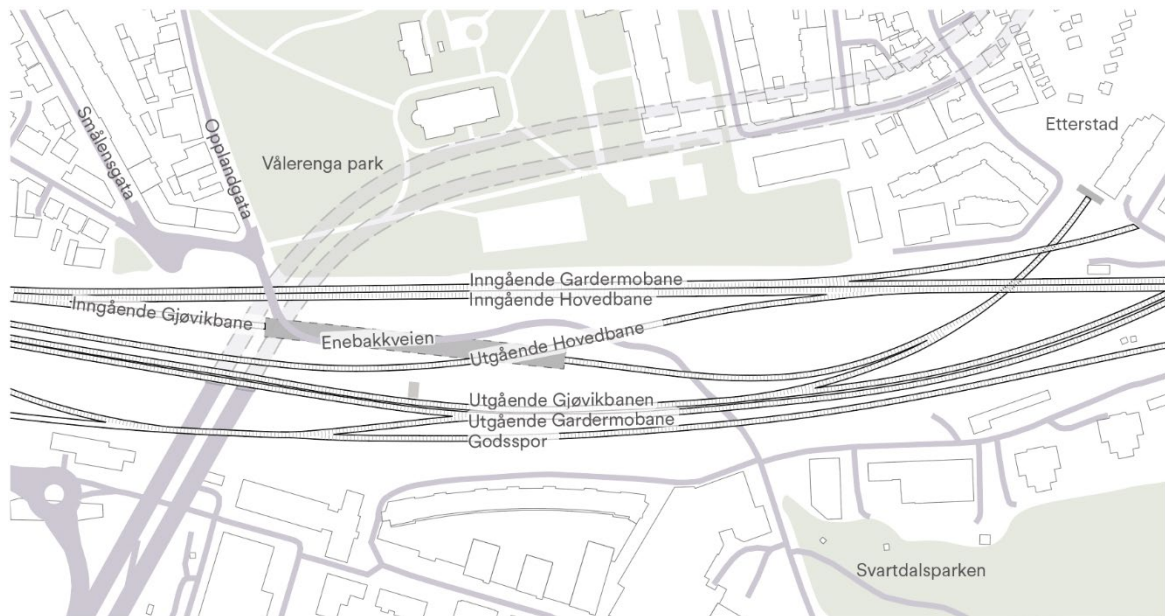
I Brynsbakken går sporene fra Oslo S ut gjennom Gamlebyen og fordeles ut på tre forskjellige baner; Hovedbanen, Gardermobanen og Gjøvikbanen. I dag går Gjøvikbanens inngående og utgående tog på en av Gardermobanens inngående spor. Samtidig må de fleste togene på Gardermobanen dele inngående spor med Hovedbanen.



Figur 6-1 Kartskisse som viser dagens sporløsning.

Ved å bygge om slik at Gardermobanen får et eget spor og inngående Gjøvikbane kan kjøre direkte inn på Hovedbanens inngående spor, så fjernes flere avhengigheter mellom spor i Brynsbakken og det blir plass til flere tog og bedre kapasitet. Dette gir også større avstand mellom tog på de mest trafikkerte sporene og flere muligheter for omdirigering av tog ved avvik. Dette vil bedre punktligheten på strekningen.

Det skal i tillegg bygges nytt spor for tog som kommer fra Gjøvikbanen og går inn til Oslo S. Disse to sporene må krysse hverandre i forskjellige nivåer. Det nye gjøvikbanespetet vil ligge i kulvert/betongtunnel under det nye hovedbanespetet.



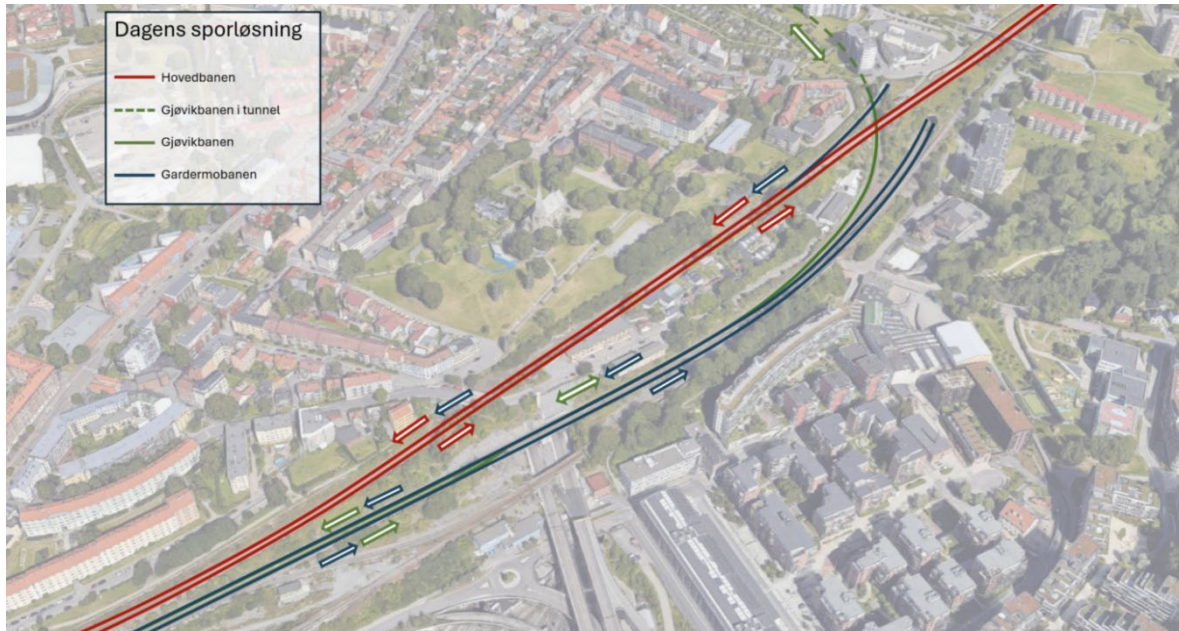
Figur 6-2 Skisse som viser sporløsningen som ligger til grunn for alternativene som utredes (Kilde: Bane NOR)

Det er usikkert om utbyggingen av jernbanen i Brynsbakken gjennomføres før eller etter innføring av nytt signalanlegg for jernbanen (European Rail Traffic Management System (ERTMS), standardisert system for signalisering og trafikkstyring på jernbaner i Europa). Prosjektet skal uansett tilrettelegge for innføring av nytt signalsystem.

7 Alternativer som utredes

7.1 Nullalternativet

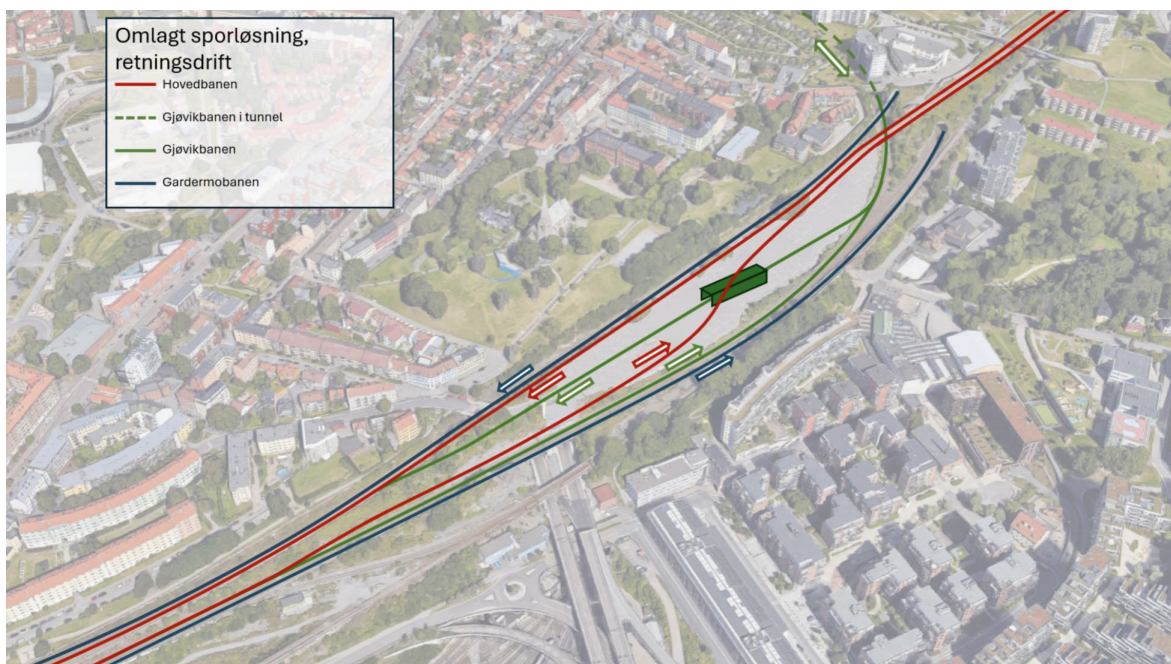
Nullalternativet (ofte kalt referansealternativet) er en videreføring av dagens situasjon framskrevet til 2036 (antatt åpningsår for tiltaket). Alternativet tar med seg andre jernbaneprosjekter som er under bygging, ellers videreføres dagens bruk av arealene.



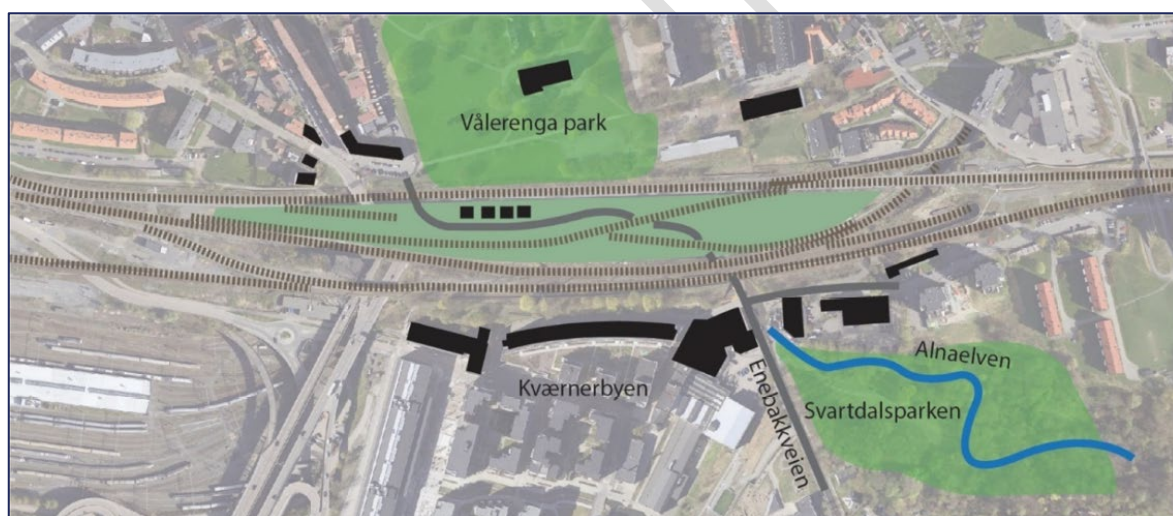
Figur 7-1 Skjematisk skisse av dagens jernbanetekniske løsning i Brynsbakken. Dagens spor for Hovedbanen er vist med rød farge, Gardermobanen med blå farge, og Gjøvikbanen med grønn farge.

7.2 Alternativ basert på tidligere vedtatte reguleringsplan

Alternativ 1 tar utgangspunkt reguleringsplanen som ble vedtatt 24.03.2021 og senere opphevet. Overordnet illustrasjon under viser hovedgrepene i denne reguleringsplanen. Aktuelle endringer vil bli vurdert gjennom optimalisering av løsninger som lå til grunn for reguleringsplanen i 2021. Sporplan som vist i kap. 5.1 og Enebakkveien som tverrforbindelse ligger fast i alternativet.



Figur 7-2 Kart som viser planlagt sporomlegging i Brynsbakken i tidligere vedtatt reguleringsplan (2021). Hovedbanen er vist med rød farge, Gardermobanen med blå farge, og Gjøvikbanen med grønn farge. Hovedbanen krysser over Gjøvikbanen.



Figur 7-3 Illustrasjon som viser hovedgrep i tidligere vedtatt reguleringsplan (2021). Jernbanesporene er illustrert med grå, stiplet linje. Enebakkveien er vist med grå, heltrukken linje. Mellom sporarealene er det illustrert reetablering av fire verneverdige trehus fra Hylla. Kilde: Saksfremstilling til politisk behandling datert 08.12.2020.

7.3 Alternativ med lakk over Hovedbanen

7.3.1 Om mulighetsstudien

Det er utarbeidet en mulighetsstudie for alternativer med lakk som grunnlag for planprogrammet, se vedlegg 1 *USO-05-A-01024 Mulighetsstudie alternativer med lakk*. Mulighetsstudien tar utgangspunkt i Statsforvalteren i Oslo og Viken sitt vedtak om å oppheve planvedtak fra 2021, der det blant annet er vist til manglende utredning av alternativer med lakk. Omfanget av mulighetsstudien er basert på Oslo kommunes vedtak i bystyresak 23/2021, punkt 14:

«Byrådet bes gå i dialog med Jernbanedirektoratet med sikte på å få Bane NOR til å gjennomføre en mulighetsstudie av et avgrenset lokk over de to nordlige sporene (hovedbanen) i planområdet i fremtiden. Lokket skal kunne realiseres innenfor en akseptabel kostnad og uten lang stenging av jernbanen. Hensikten er å utvide Vålerenga-parken, skjerme for støy og etablere nye tverrforbindelser, og om mulig lokalisere enkelte av de verneverdige byggene fra Hylla. Mulighetsstudien skal ikke ha en oppsettende virkning på gjennomføring av Brynsbakken-prosjektet, men kartlegge muligheter for et mulig fremtidig lokkprosjekt. Mulighetsstudien skal ivareta medvirkning av lokale interessenter, slik som skole, velforeninger og borettslag på Vålerenga og Kværnerdalen og aksjonsgruppen.»

Alle alternativene i mulighetsstudien er basert på at løsningen for plassering av spor er likt som i tidligere vedtatte reguleringsplan, og at Enebakkeveien skal videreføres som tverrforbindelse.

Alternativene som er beskrevet under viser et spenn i omfang og nytte innenfor realistiske yttergrenser for å avbøte den belastningen som ombygning av sporene medfører. Alternativene er illustrert og detaljert på et overordnet nivå, men tilstrekkelig til å gi en forståelse av konsekvensene av tiltaket.

Alternativene er vurdert opp mot kriterier basert på forventninger fra nærmiljøet og Bane NORs mål for prosjektet.

Bane NOR har gjennomført møter med de lokale interessentene i bydelen både i tidligere planprosess og etter klagebehandlingen. Forventningene fra nærmiljøet er basert på høringsuttalelser i tidligere planprosess, innholdet i klager på planvedtak, politiske vedtak og intervjuene av representanter for sentrale interessentgrupper.

Tabell 7-1 Vurderingskriterier basert på forventninger fra nærmiljøet

Tema	Vurderingskriterier
Støy	Endring av støysituasjonen for bebyggelse Endring av støy for utomhusområder
Utvidelse av grønne områder	Areal park og byrom Bruksvariasjon offentlige arealer Landskapsbilde – grønne arealer eller betongkonstruksjoner
Tverrforbindelser	Avstand mellom målpunkter Elementer som gir sosial kontroll
Kulturmiljø	Framtidig reetablering av hus

Tabell 7-2 Vurderingskriterier basert på Bane NORs resultatmål for prosjektet

Prosjektets resultatmål	Vurderingskriterier
Sikkerhet og miljø Klima	Sikkerhet skal være ivaretatt uavhengig av alternativ og vurderes ikke. Miljøtemaene er i stor grad dekket opp av nærmiljøets forventninger, blir kun omtalt i samlet vurdering der det er relevant. Klimagassutslipp
Kostnad	Kostnad for bygging og drift/vedlikehold av lokk Samfunnsøkonomiske konsekvenser knyttet til flere stenginger av jernbane
Fremdrift	Åpning av jernbaneanlegget i 2037

Anleggsgjennomføring	Tid med stengt jernbane Omfang av anleggsstøy Anleggstid samlet Arealbeslag i anleggstiden
Kvalitet	Skal være ivaretatt uavhengig av alternativ og vurderes ikke.

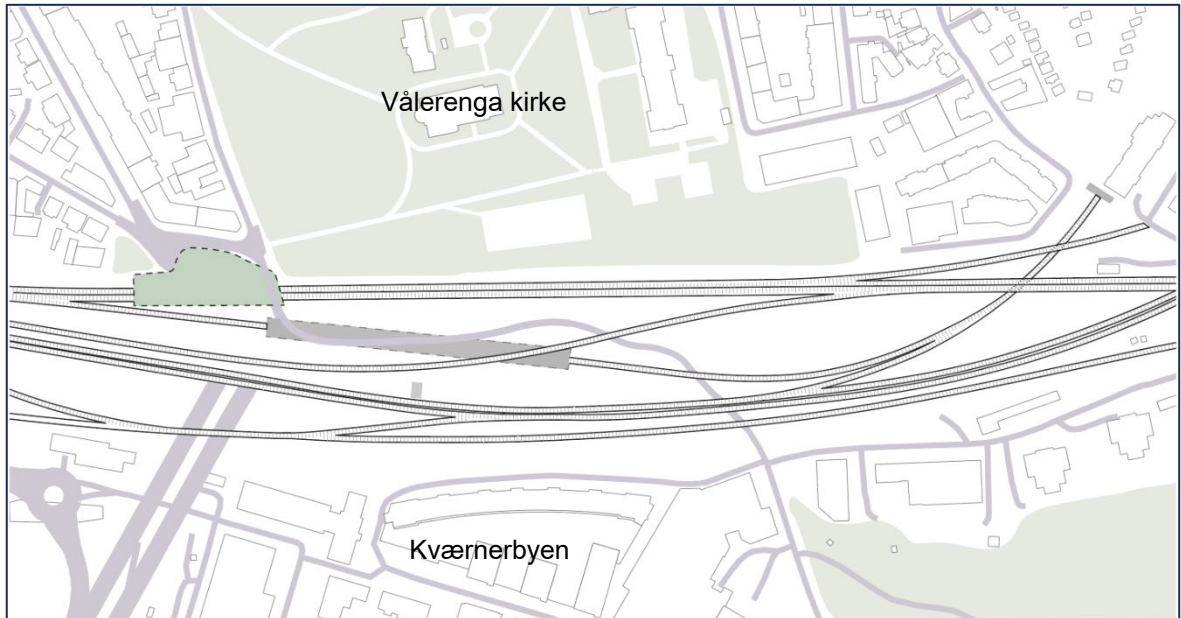
7.3.2 Valg av lokkalternativ

I mulighetsstudien for lokkalternativer er det ikke tatt stilling til hvilke av alternativene som skal videreføres og konsekvensutredes. Studien beskriver alternativenes relevans for å løse krav og forventninger, og om de ansees som realistiske alternativer i forhold til målsetninger og omfanget på tiltaket. Det kan finnes mellomvarianter og kombinasjonsmuligheter for lokkalternativene. Det vil kunne undersøkes i videre planarbeid for lokkalternativ som skal konsekvensutredes. Lokkalternativene kan i ulik grad kombineres med andre avbøtende tiltak.

Bane NOR ønsker innspill til lokkalternativene i høring og offentlig ettersyn av planprogrammet. Når høringen av planprogrammet er avsluttet, vil Bane NOR sammenfatte og gi sine merknader til de ulike høringsinnspillene. Planprogrammet og merknadsdokumentet vil bli oversendt til Kommunal- og distriktsdepartementet som fastsetter planprogrammet, og gjennom dette hvilke alternativer som skal konsekvensutredes.

7.3.3 Alternativ med kort lokk

Alternativet med kort lokk kan fundamenteres direkte på fjell. Lokket er plassert i området ved dagens bru over Hovedbanen, til og med omlagt Enebakkveien, i forlengelse av Opplandsgata. Lokket er illustrert med en lengde på om lag 70 meter og kan gi i størrelsesorden 1000 kvadratmeter mer byareal. Terrenget tilpasses med masser inn mot lokket fra Enga torg. For å bygge lokket er det nødvendig å bruke deler av Vålerengaparken som anleggsområde.



Figur 7-4 Skisse som viser kort lokk over Hovedbanen ved Enga torg, sør for Opplandsgata. Lokket er markert med stiplet linje og grønn farge.



Figur 7-5 Modellutsnitt kort lokk sett mot nordøst.

7.3.4 Alternativ med mellomlangt lokk

Alternativet med mellomlangt lokk kan fundamenteres direkte på fjell. Lokket er plassert i området ved dagens bru over Hovedbanen, og videre inn mot Vålerengaparken til eksisterende luftetårn i teglstein. I tillegg er kulvert over Gjøvikbanen forlenget for å utvide muligheten for byrom. Lokket er illustrert med en lengde på om lag 115 meter og kan gi i størrelsesorden 3000 kvadratmeter mer byareal. Terrenget tilpasses med masser inn mot lokket fra Enga torg, og inn mot Vålerengaparken. For å bygge lokket er det nødvendig å bruke deler av Vålerengaparken som anleggsområde.



Figur 7-6 Skisse som viser mellomlangt lokk over Hovedbanen og deler av Gjøvikbanen ved Enga torg, sør for Opplandgata og delvis inn langs Vålerengaparken. Lokket er markert med stiplet linje og grønn farge



Figur 7-7 Modellutsnitt mellomlangt lokk sett mot nordøst.

7.3.5 Alternativ med langt lokk

Alternativet med langt lokk kan fundamenteres direkte på fjell i vest. Videre østover er det løsmasser, dels med behov for masseutskifting og dels behov for peling til fjell og forankring inn i Vålerengaparken. Lokket er plassert i området ved dagens bru over Hovedbanen, og videre inn langs Vålerengaparken. Lokket er illustrert med en lengde på om lag 300 meter og vil kunne gi størrelsesorden 6500 kvadratmeter mer byareal. For å bygge lokket er det nødvendig å bruke større deler av Vålerengaparken som anleggsområde.



Figur 7-8 Skisse som viser langt lokk over Hovedbanen og deler av Gjøvikbanen ved Enga torg og videre langs Vålerengaparken. Lokket med terrengtilpassing mot Vålerengaparken er markert med stiplet linje og grønn farge



Figur 7-9 Modellutsnitt langt lokk sett mot nordøst.

7.4 Konklusjon - alternativer som skal utredes

Følgende alternativer utredes som en del av planarbeidet:

- O-alternativet
- Alternativ basert på tidligere vedtatt plan
- Alternativ med lokk – anbefaling om alternativ som utredes vil blir gitt med bakgrunn i høringsinnspill til planprogrammet

HØRINGSUTGAVE

8 Utredningsbehov og kunnskapsgrunnlag

8.1 Konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredning § 21 angir tema som kan være relevante i en konsekvensutredning. Det er gjort en vurdering av hvilke av disse temaene som er beslutningsrelevante i denne plansaken og som skal konsekvensutredes for alle alternativer. Flere utredningstemaer er svart ut gjennom arbeid med tidligere vedtatt reguleringsplan. Disse utredningene vil bli benyttet i pågående planarbeid og oppdatert og supplert etter behov. Temaene er nærmere beskrevet i kapitlene under. Det utarbeides en temarapport per fagtema og rapportene er grunnlag for vurderingen av planforslagets virkninger for miljø og samfunn i planbeskrivelsen.

8.2 Metodikk

I forskrift om konsekvensutredning §17 3. ledd er det stilt krav om at utredninger «skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse».

Konsekvensutredningen tar primært utgangspunkt i miljødirektoratets metode for utredning av miljø og klima, M-1941. For tema som ikke dekkes av M-1941 legges egnet metodikk for det enkelte fagtema til grunn. Metode for utredning er nærmere beskrevet under hvert fagtema.

8.3 Naturmangfold

Utredningstema naturmangfold er delt inn i fem kategorier (M-1941):

- Verneområder og områder med båndlegging (verneområder, verdensarvområder og utvalgte naturtyper)
- Naturtyper
- Arter (arter av nasjonal stor forvaltningsinteresse)
- Landskapsøkologiske sammenhenger
- Geologiske sammenhenger (landformer, bergarter og utvalgte mineral- og fossilforekomster)

Utredningsprogram - naturmangfold	
Utredningsbehov	• Alternativenes konsekvens for naturmangfold • Alternativenes konsekvens for eksisterende trebestander, herunder truede arter og naturtyper registrert i naturbase.
Metode	• M-1941, utredningstema naturmangfold
Grunnlagsmateriale	• Offentlig tilgjengelige databaser (naturbase, artskart, kilden, vann-nett, ngu, lakseregisteret med mer) • Feltkartlegging gjennomført av fagkyndig kompetanse

I planbeskrivelsen vil det bli gjort en vurdering av planforslaget opp mot naturmangfoldlovens §§ 8-12.

8.4 Vannmiljø

Metoden for utredning av tema vannmiljø beskrevet i M-1941 omfatter både økologisk og kjemisk tilstand (vannforskriften) og naturmangfold (arter og naturtyper) i vann.

Utredningsprogram - vannmiljø	
Utredningsbehov	Alternativenes konsekvens for vannmiljø, herunder Alnavassdraget
Metode	M-1941, utredningstema vannmiljø og naturmangfold i vann
Grunnlagsmateriale	Offentlig tilgjengelige databaser (naturbase, vann-nett, ngu, med mer)

8.5 Kulturmiljø

M-1941 definerer kulturmiljø slik:

«Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø. Dette inkluderer lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.»

I og rundt varslet planområde ligger flere kulturmiljø. Vålerenga er et kulturmiljø av nasjonal interesse som representant for norsk byutvikling på 1800-tallet. En bebyggelse i rekke ved Enebakkveien; «Hylla» (Enebakkveien 38, 42A, 44A, 46A, 48, 50, 52 og 54) er regulert til bevaring i KPA 2015. Enebakkveien 50 ble revet og oppført som ny bygning på 1990-tallet. Også Skoleanlegget Vålerenga skole er regulert til bevaring.

Vålerenga kirke og Vålerenga park samt enkeltbygg på gamle Kværner bruk ved Alna er kommunalt listeført som verneverdig. Enebakkveien er en av de gamle veiene i Oslo, men er ikke formelt vernet. Hovedbanen, etablert som første jernbane i Norge i 1854, har uendret trasé, men heller ikke denne er formelt vernet. Her er og banerelaterte kulturminner i form av jernbanebruer med mer.

Foreslått tiltak vil innebære inngrep i verneverdig bebyggelse på «Hylla» og Enebakkveien som historisk veifar, og kan føre til endringer i Vålerengaparken.

Det ble i forrige planprosess gjort søk etter tomter for reetablering av verneverdig bebyggelse, innledningsvis i området Vålerenga, Etterstad, Kampen og Kværnerbyen og senere i hele Oslo. Ca. 180 tomter ble undersøkt, og det ble konkludert med at det kunne finnes tomter andre steder i byen. Tomtene i nærheten av selve tiltaket var på park/grøntområder og det var ikke ønskelig å gå videre med disse. Etter offentlig ettersyn av planforslaget ble det funnet plass til fire av de verneverdige byggene mellom sporarealene, langs omlagt Enebakkvei. Som en del av planarbeidet nå vil Bane NOR se på mulig reetablering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet, begrunnet i at det i sist planprosess ble funnet et areal innenfor planområdet.

Utredningsprogram – kulturmiljø	
Utredningsbehov	• Konsekvenser for kulturmiljø innenfor plan- og influensområdet, herunder virkning kulturmiljø av nasjonal interesse, for vernet bebyggelse og bygningsmiljø, historisk veifar og banerelaterte kulturminner • Vurdering av relevante avbøtende tiltak: ○ Sikring og flytting av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet, inkludert vurdering av muligheter og utfordringer for verneverdi og fremtidig bruk ○ Sikring av sammenhengende historisk veifar ○ Sikring av banerelaterte kulturminner
Metode	• M-1941, utredningstema kulturmiljø
Grunnlagsmateriale	• Askeladden • Oslo kommunes planer og digitale kart • Tidligere utarbeidet konsekvensutredningsrapport fra 2018 med tilhørende underlagsrapporter • Notat fra Byantikvaren vedrørende Hylla • Lokalwiki • Oslo byleksikon • Arkivmateriale • Befaringer • Teknisk-antikvarisk tilstandsvurdering av verneverdig trehusbebyggelse i Enebakkveien (Hylla)

8.6 Friluftsliv

Tema friluftsliv er knyttet til mennesker som brukere, og til de fysiske omgivelsene som har betydning for dem. Temaet knytter seg til alle områder der mennesker har mulighet til å drive friluftsliv i nærmiljøet, friluftsliv i byer og tettsteder og i naturen ellers. På den måten knytter temaet seg til landskapet slik folk oppfatter og bruker det. Sosiale møteplasser, som f.eks. parker, lekeplasser, torg og gågater, inngår også i temaet. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette kan regnes både naturterreng og rekreasjonsareal i tettsteder.

Tiltaket vil trolig ha virkninger for skoleveier i nærmiljøet, og for bruk av turveier og tilgjengelighet til friluftsområder, byrom og parker.

Utredningsprogram - friluftsliv	
Utredningsbehov	• Konsekvenser for ferdselsforbindelser (herunder skoleveier) og bruk av turveier • Konsekvenser for tilgjengelighet til og bruk av friområder, byrom og parker innenfor plan- og influensområdet • Konsekvenser for andre områder som benyttes til ferdsel og opphold innenfor plan- og influensområdet • Konsekvenser for funksjonelle kvaliteter, herunder sosial trygghet
Metode	• M-1941, utredningstema friluftsliv
Grunnlagsmateriale	• Kartlagte og verdsatte friluftsområder i Oslo, Naturbasekart., Bymiljøetaten, iht. veileder M-98-2013 og Veiledningshefte for arbeidsgruppene (operasjonalisering for Oslo) • Statlig sikrede friluftsområder, Naturbasekart • Tur- og friluftsruter, Naturbasekart • Kommunedelplan 17: Torg og møteplasser • Kommunedelplan 18: Alna miljøpark' • Turkart, Oslo øst • Tidligere utarbeidet KU-rapport, datert 13.8.2020. • Befaringer • Støyberegninger etter T-1442 • Barnetråkkregistrering

8.7 Landskap

Fagtema landskap «handler om en helhetlig, romlig og visuell vurdering av alle aspektene et landskap består av, og sammenhengen mellom komponentene i dette landskapet, samt områdets eller tiltakets forhold til omgivelsene. Utredningen omfatter faktorer fra andre fagtema, men setter ikke verdi på for eksempel turstier eller bygninger. Slike forhold fra andre fagtema settes inn i en helhetlig analyse av landskapet.» (Miljødirektoratet, M-1941).

Foreslått tiltak vil innebære virkninger for bylandskapet og bymessige sammenhenger. Valg av løsninger for store konstruksjoner (bruer, fyllinger, støttemurer kulverter m.v.) har betydning for nær- og fjernvirkning.

Utredningsprogram – landskap	
Utredningsbehov	- Alternativenes virkning for bylandskapet og bymessige sammenhenger, herunder vurdering av visuell og romlig virkning sett fra: - St. Hallvards bro - Gang- og sykkelvei langs Konows gate - Ryenbergveien 48 - Vålerengaparken - Boligområdene Kværnerbyen, Vålerenga og Etterstad - Alternativenes estetiske kvaliteter og tilpasning til landskapsform og vegetasjon, herunder vurdering av forskjeller og konsekvenser for nær- og fjernvirkning av større konstruksjoner, bruløsninger, fyllinger med mer
Metode	M-1941, utredningstema landskap
Grunnlagsmateriale	- Befaring 3D-modell av alternativene - Tidligere utarbeidet konsekvensutredningsrapport fra 2020 med tilhørende underlagsrapporter - Offentlig tilgjengelige databaser (NiN landskap, naturbase med mer) - Høydelagskart - Overordnet landskapsanalyse

8.8 Støy

Det skal gjennomføres støyberegninger etter metodikk i M-1941. Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021) angir grenseverdier for støy og kvalitetskriterier for støyfølsom bebyggelse, og er grunnlaget for støyberegninger og vurderinger av støy.

Det skal gjøres en vurdering av hva som er relevant influensområde for tiltaket i tråd med veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061). Kriterier som er lagt til grunn i vurderingen skal dokumenteres.

Støyberegningen skal blant annet bygge på prognoser for trafikk, herunder togtype, for antatt åpningsår (2036). Det beregnes gule og røde støysoner:

- rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål (boliger, barnehager, skoler, sykehjem o.l.) skal unngås
- gul sone er en vurderingssone, hvor ny bebyggelse med støyfølsomme bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold

Støysonekartene skal vise utendørs støynivå 1,5 meter over terreng og lydnivå for fasadepunkter i relevante høyder. Beregningene vil gi oversikt over endring i støy fra dagens situasjon til fremtidig situasjon. Antall eksisterende støyfølsomme bygg i rød/gul støysone skal belyses, og det skal fremgå hvilke bygninger med støyfølsom bruk som skal vurderes for lokale støytiltak.

Utredningsprogram - støy	
Utredningsbehov	• Utredning av gule og røde støysoner i dagens situasjon og fremtidig situasjon • Liste over bygninger med støyfølsom bruk som skal vurderes for lokale støytiltak • Overordnet vurdering av langsgående skjermingstiltak
Metode	• M-1941, utredningstema støy • Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) • Veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061) • Nordisk beregningsmetode for jernbanestøy
Grunnlagsmateriale	• Kommuneplaner, temakart støy • Prognoser for framtidig trafikk • Ny banegeometri i 3D • Matrikkelen (eiendoms-, adresse- og bygningsdata)

8.9 Klimagassutslipp

For å synliggjøre klima- og miljøkostnader vil det bli beregnet miljøkostnader knyttet til utslipp fra transport samt bygging og drift for alternativene. Resultatene fra klimabudsjettet brukes til å identifisere de elementer/materialer som bidrar relativt mest til totale klimagassutslipp og vil gi innspill til miljøtiltak med størst reduksjonspotensial. Alternativenes totale klimagassutslipp og muligheter for reduksjon vil vurderes opp mot nasjonale mål om utslippsreduksjon.

Utredningsprogram – klimagassutslipp	
Utredningsbehov	• Klimabudsjett for direkte- og indirekte utslipp av klimagasser fra material- og energibruk for utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen • Vurdering av mulige tiltak for å redusere klimagassutslipp, eksempelvis gjennom gjenbruk av materialer eller alternative materialvalg • Overordnet vurdering av alternativenes klimaeffekt som følge av arealbruksendringer
Metode	• Bane NORs metodikk for livsløpsvurderinger (LCA) og klimabudsjett • VegLCA (banemodul)
Grunnlagsmateriale	• Prosjektert løsning med mengder • Tidligere utarbeidet klimagassbudsjett (2020)

8.10 Transport og mobilitet

Foreslått tiltak vil føre til endringer for Enebakkveien mellom Galgeberg i nord og Lodalen i sør. Andre gater som blir påvirket er Dalehaugen, Smålensgåta, Opplandsgata og Arnljot Gellines vei. Dette vil berøre veitrafikk, kjøreadkomster og forbindelser for gående og syklende både i og utenfor planområdet. I tillegg vil gangforbindelser som ikke går i Enebakkveien også berøres. Det skal gjøres en utredning av alternativenes virkninger for transport og mobilitet.

Utredningsprogram – transport og mobilitet	
Utredningsbehov	- Eksisterende og nytt trafikkmønster skal beskrives - Virkninger for gående og syklende - Virkninger for kjøreadkomster, samt utrykningskjøretøy - Mulighet for å opprettholde Enebakkveien for biltrafikk skal utredes på et nivå som gjør det mulig å sammenligne alternativer med og uten med en løsning hvor veien stenges for biltrafikk. Virkninger for hele influensområdet skal tas med i sammenligningen.
Metode	- Kvalitativ vurdering av relevante data opp mot tekniske løsninger som utredes - Trafikkanalyse
Grunnlagsmateriale	- Trafikktall (årsdøgntrafikk) (Norsk vegdatabank (NVDB)) - Skolekretser (Oslo kommune) - Turveikart (Oslo kommune) - Sykkelveikart, eksisterende og fremtidig (Oslo kommune) - Data om trafikkulykker med personskafe (NVDB) - Kollektivtransportdata (Ruter) - Trafikktelling i Galgebergkrysset - Åpent tilgjengelige data om bruk av gang- og sykkelforbindelser (Strava)

8.11 Geologi og grunnforhold

Alternativene 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.

Utredningsprogram – geologi og grunnforhold	
Utredningsbehov	- Vurdering av egnethet for planlagt utbygging og evt. behov for spesielle tiltak - Vurdering av områdestabilitet og lokalstabilitet - Fundamenteringsbehov for større konstruksjoner som bruer, betongtunneler og støttemurer - Konsekvens for konstruksjoner i fjell under tiltaket (Vålerengtunnelen, togverksted)
Metode	- NVEs veileder 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred» - Numerisk analyse av berg under tiltaket
Grunnlagsmateriale	- NADAG (database med data fra gjennomførte grunnundersøkelser) - Grunnundersøkelser

8.12 Bygge- og anleggsperioden

Bygging av nye jernbanespor i Brynsbakken 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.

Der anleggsgjennomføringen gir varige virkninger for andre tema i konsekvensutredningen, beskrives dette under det enkelte fagtema. Et eksempel kan være dersom det må fjernes større trær med naturmangfoldverdi for å få plass til en byggekran som brukes i anleggsgjennomføringen. Byggekrana fjernes når anlegget er ferdig, men konsekvensen for naturmangfoldet er varig.

Utredningsprogram - bygge- og anleggsperioden	
Utredningsbehov	• Massehåndtering • Påvirkning på jernbanetrafikken • Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy • Fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende og øvrig transport, herunder ivaretagelse av barn og unges interesser (skolevei og nærmiljø) • Støyforhold, luftkvalitet og rystelser • Konsekvenser av midlertidig arealbruk (anleggsområder)
Metode	• Kvalitative vurderinger • ROS-analyse
Grunnlagsmateriale	• Støyberegninger etter T-1442 • 3D-modell av alternativene • Faseplaner for anleggsgjennomføringen • Samfunnsøkonomiske beregninger av kostnader ved stengt jernbane

8.13 Andre tema som vil bli vurdert i planarbeidet

8.13.1 Overordnede planer og mål

Det skal vurderes om planforslaget antas å være i konflikt med, eller om det bidrar til måloppfyllelse av overordnede statlige og kommunale planer og mål.

8.13.2 Barn og unges interesser

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.

I dette planarbeidet skal det utredes hvordan alternativene ivaretar barn og unges interesser, spesielt med hensyn til behovet for ferdsel på tvers av sporområdene i permanent fase. Det vil bli tilbudt en barnetråkkregistrering i samarbeid med skolene som grunnlag for utforming av tekniske løsninger og vurdering av konsekvenser for barn og unges interesser under tema friluftsliv.

8.13.3 Teknisk infrastruktur og håndtering av overvann

Alternativenes virkning for kabler og ledninger i grunnen skal vurderes.

Reguleringsplaner skal ivareta tilstrekkelig sikkerhet mot fare og skade fra overvann. NVEs veileder 4/2022 «Rettleiar for handtering av overvatn i arealplaner» vil bli brukt for å vurdere alternativenes konsekvens for overvann. Oslo kommunes prinsipper for lokal overvannshåndtering legges til grunn for tekniske løsninger i alternativene.

8.14 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Videre er det også et krav i plan- og bygningslovens §3-1 om at planer skal:

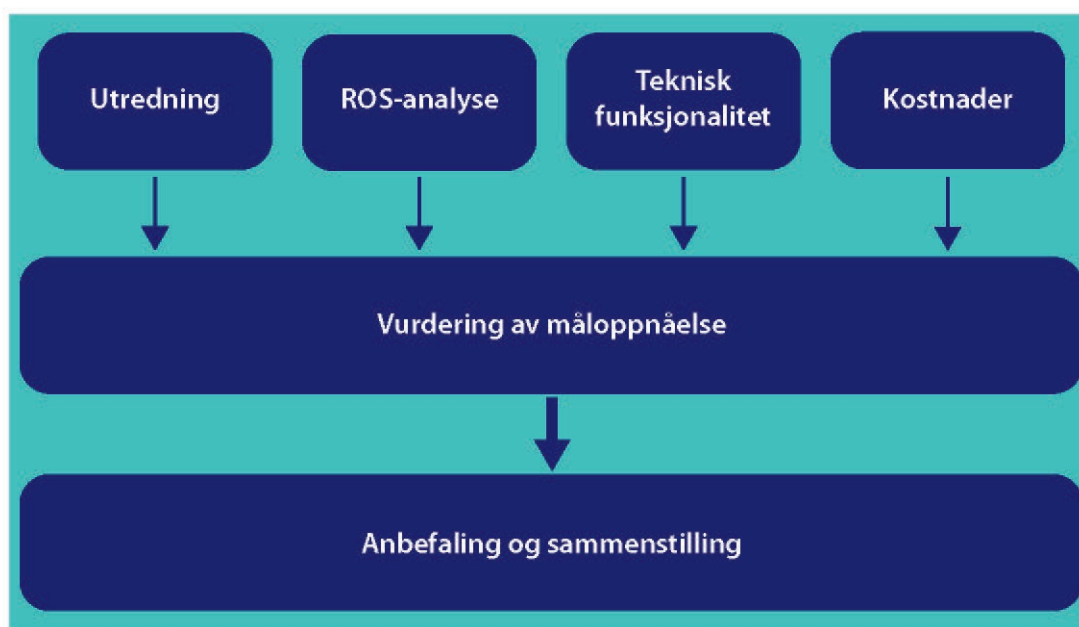
"h) fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv."

Utredningsprogram – ROS-analyse	
Utredningsbehov	- Aktuelle risiko- og sårbarhetsmomenter utredes med redegjørelse for sannsynlighet og konsekvens, og - Beskrivelse av avbøtende tiltak
Metode	- DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» - NS 5814:2021 «Krav til risikovurderinger»
Grunnlagsmateriale	Prosjekterte løsninger for alternativene

8.15 Bane NORs anbefaling

Bane NOR utarbeider en faglig begrunnet anbefaling av planalternativ basert på konsekvensutredningen og vurdering av måloppnåelse. Konsekvenser fra alle fagtema vil bli sammenstilt og presentert etter mal i tabell 11-4 i M-1941.

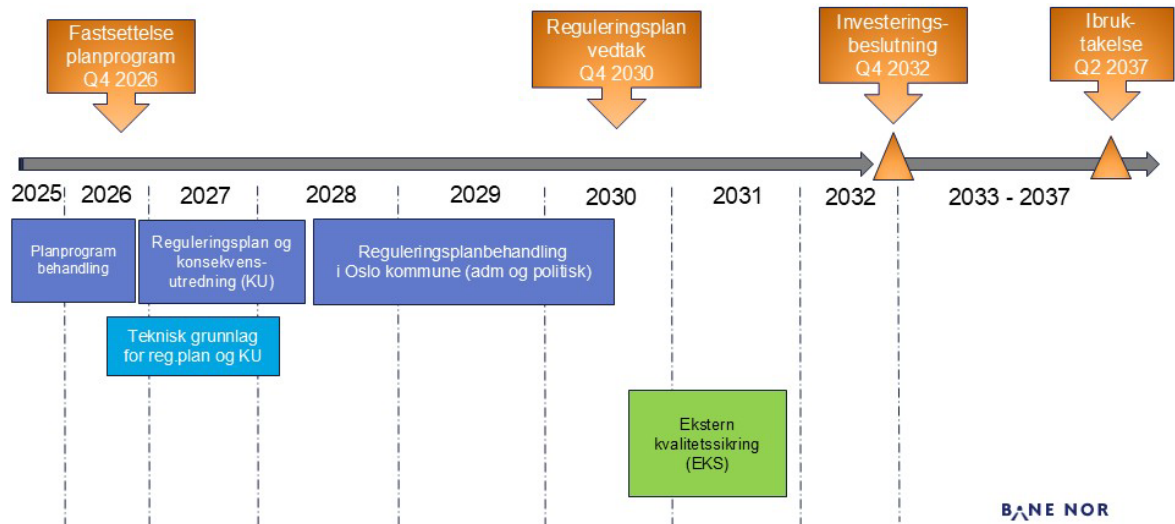
Prosessen fram til anbefaling er illustrert i figuren under:



Figur 8-1 Figuren er en illustrasjon av hvordan Bane NOR kommer fram til en faglig begrunnet anbefaling til planalternativ.

9 Fremdrift

Bane NOR har utarbeidet et forslag til fremdrift basert på at planprogrammet blir fastsatt høsten 2026. Med denne fremdriften, vil prosjektet kunne ferdigstilles og gi ibrukttakelse i 2037.



Figur 9-1 Figur som viser forslag til fremdrift per februar 2026. «Q» i figuren er en forkortelse for kvartal.

10 Vedlegg

1. USO-05-A-01024 Mulighetsstudie alternativer med lokk
2. Notat – Retningsdrift Brynsbakken – oppsummering av historikk
3. Oppdragsbrev til Bane NOR fra Samferdselsdepartementet av 04.11.2025 om beslutning om statlig fastsatt planprogram
4. Oversikt over eierforhold innenfor planområdet

HØRINGSUTGAVE