

HOVEDBANEN (OSLO S) AKER RETNINGSDRIFT BRYNSBAKKEN

Behandling av merknader til høring av planprogram

00A	Første utgave	09.10.2026	KAPE/KTSI	KAPE	TRNL
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Hovedbanen (Oslo S) - Aker Retningsdrift Brynsbakken Behandling av merknader til høring av planprogram		Ant. sider			
		78			
		Produsent			
			Rambøll Norge AS		
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt: 900069 Parsell: 05		Dokument nr. USO-05-A-01072			Rev. 00A
		Dokument nr.			Rev.

1	SAMMENDRAG	4
1.1	OPPSUMMERING AV TEMA SOM MANGE ER OPPTATT AV	4
1.2	OSLO KOMMUNES BEHANDLING AV PLANPROGRAMMET	6
1.3	FORESLÅTTE ENDRINGER I PLANPROGRAMMET	7
2	GJENNOMGANG AV SENTRALE TEMA	8
2.1	OMFANG AV PROSJEKTET	8
2.2	STØY	10
2.3	LOKK	13
2.4	TVERRFORBINDELSER, TRAFIKK OG MOBILITET	15
2.5	ANLEGGSGJENNOMFØRING	16
2.6	MEDVIRKNING	17
2.7	BYMILJØ OG NÆRMILJØ	19
2.8	FOLKEHELSE	19
2.9	KULTURMILJØ	20
3	MERKNADER FRA OFFENTLIGE MYNDIGHETER	22
3.1	OSLO KOMMUNE	22
3.1.1	<i>Bystyret</i>	22
3.1.2	<i>Plan- og bygningsetaten</i>	25
3.1.3	<i>Bydel Gamle Oslo, Bydelsutvalget</i>	31
3.2	STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS	40
3.3	AKERSHUS FYLKESKOMMUNE	41
3.4	STATENS VEGVESEN	41
3.5	NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT	42
3.6	DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP	42
3.7	ELVIA	42
4	MERKNADER FRA BORETTSLAG, LAG OG FORENINGER	43
4.1	FAU VALERENGA SKOLE	43
4.2	VALERENGA HISTORIELAG	44
4.3	FORTIDSMINNEFORENINGEN	45
4.4	VALERENGA VEL	45
4.5	GAMLEBYEN BEBOERFORENING	47
4.6	SMÅLENGGATA OG OPPLANDSGATA BORETTSLAG	48
4.7	SAMEIET SMÅLENGGATA 1	49
4.8	KVÆRNER VELFORENING	49
4.9	REDD VALERENGAPARKEN	50
4.10	ENGA BORETTSLAG	51
4.11	SAMEIET SMÅLENGGATA 5	52
4.12	SMÅLENGGATA BORETTSLAG	53
4.13	VALERENGA MENIGHET	54
4.14	BALDER BOLIG	55
4.15	VALERENGAPARKEN BORETTSLAG 1	55
4.16	VALERENGAPARKEN BORETTSLAG 2	56
4.17	OBOS EIENDOM	58
5	MERKNADER FRA PRIVATPERSONER	59
5.1	BERNARD BORG	59
5.2	MATHILDE HERSKEDAL	59
5.3	IGOR KRILIĆ	60
5.4	CHRIS FASSELAND	61
5.5	ØRN TERJE FOSS	61
5.6	KRISTIN IGLUM	62
5.7	CHARLOTTA FRESK	63
5.8	CHARLOTTE LERDAL GROVEN	64
5.9	DIMITRI SOLVANG-KAYIAMBAKIS	64
5.10	HAAKON ENGEN	65

5.11	HAKON WIUM LIE.....	66
5.12	JORUNN RIKE.....	67
5.13	MARTE JOHANNESSON	68
5.14	RAGNHILD HOLMEN	68
5.15	SOFIE ARNEBERG.....	69
5.16	TONJE TOVIK.....	70
5.17	YLVA TÖRNGREN OG TORMOD NYGAARD.....	70
5.18	EINAR BRAATHEN	71
5.19	ANDERS KLETTNAGEN OG AGNETHE SMITH WIKER	72
5.20	VEGARD KJERNLI OG TORKIL KJERNLI	73
5.21	CATRINE HERMANSEN	74
5.22	CHRISTIAAN VIKTOR HENKEL, GUNNHILD TORGENSEN OG TORJE HENKEL	75
5.23	OLE ANDRE BIRKEDAL	75
5.24	TORBJØRG JEVENAKER	77
5.25	SISSEL ERIKA NILSEN	77

1 SAMMENDRAG

Varsel om oppstart og høring og offentlig ettersyn av planprogram for detaljregulering Retningsdrift Brynsbakken ble gjennomført i perioden 06.03.26-12.05.26.

Høringsbrev ble sendt ut til 558 hjemmelshavere innenfor og nært inntil planområdet, samt til relevante offentlige myndigheter, etater, lag og foreninger som kan ha interesse av planarbeidet.

Det har kommet inn totalt 50 merknader, fordelt på 25 fra private, 8 offentlige myndigheter og 17 fra lag og foreninger.

I kap. 2 svarer vi ut tema som mange er opptatt av. I kap. 3 er merknadene fra myndigheter oppsummert og svart ut. I kap. 4 er merknader fra lag og foreninger, herunder borettslag oppsummert og svart ut. Merknader fra privatpersoner er oppsummert og svart ut i kap. 5.

1.1 Oppsummering av tema som mange er opptatt av

Høringen av planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken har frembrakt et stort engasjement, med innkomne merknader fra offentlige myndigheter, organisasjoner og privatpersoner. Innspillene reflekterer en stor bekymring for hvordan en kapasitetsøkning i jernbanenettet vil påvirke bomiljøet i en allerede tett utbygd bydel.

Krav om tunnelløsning og langsiktige alternativer

Et gjennomgående tema i høringen er kravet om at jernbanen må legges i tunnel under Gamlebyen. Noen innsendere viser til et stortingsvedtak fra 1995 om tunnel og mener at utbygging i åpen trasé er et brudd på historiske politiske føringer. Det argumenteres for at en tunnel er den eneste løsningen som permanent kan fjerne støy- og barriereproblemer, og at prosjektet i Brynsbakken må sees i sammenheng med planlegging av en ny rikstunnel gjennom Oslo. Flere mener at utvidelse i dagen er en kortsiktig løsning som ikke tar hensyn til moderne byutvikling eller fremtidige kapasitetsbehov etter 2050.

Støy, helse og livskvalitet

Støy er den største bekymringen for privatpersoner og lag og foreninger som har sendt inn merknader. Det reageres sterkt på at trafikkfrekvensen skal øke med 20–25 % i en trasé som allerede er beskrevet som Norges mest belastede. Spesielt trekkes nattstøy fra godstog og rystelser fra sporveksler frem som alvorlige helseutfordringer som fører til søvnforstyrrelser. Det stilles krav om uavhengige støy- og helseutredninger som benytter WHO's helsebaserte grenseverdier i stedet for kun nasjonale retningslinjer, og at influensområdet for utredningen må dekke hele strekningen fra Oslo S til Bryn.

Avbøtende tiltak – Lokkløsninger

Mange innsendere støtter utredning av lokk som et minimumskrav for å skjerme nabolaget. Det er en tydelig preferanse for de mest omfattende lokkalternativene, som mellomlangt eller langt lokk, for å sikre støyreduksjon og nye grøntarealer.

Samtidig karakteriserer enkelte de foreslåtte lokk-variantene som utilstrekkelige, og noe som ikke løser de underliggende miljøproblemene forårsaket av en åpen jernbanekorridor. Det etterlyses også utredning av tekniske løsninger som kan hindre at støy reflekteres eller forsterkes ved tunnelåpninger.

Barn og unges interesser, park og skole

Det uttrykkes dyp bekymring for at deler av Vålerengaparken skal gå tapt som et viktig område for rekreasjon og lek. Foreldre og FAU ved Vålerenga skole påpeker at parken fungerer som skolens uteareal og at anleggsarbeider i parken vil utfordre barnas rett til et trygt skolemiljø. Det kreves garantier mot at fotballbanen og skolehager blir anleggs- eller riggområder. Videre understrekes behovet for en systematisk barnetråkkregistrering for å sikre trygge skoleveier både under bygging og permanent.

Kulturmiljø og bevaring av «Hylla»

Det at tiltaket berører vernet trehusbebyggelse i Enebakkveien («Hylla») møter motstand. Innsendere mener husene har en uerstattelig antikvarisk verdi for Oslo og krever at de bevares på sin nåværende plassering. Det foreslås alternative tekniske sporløsninger for å spare bebyggelsen. Dersom bebyggelsen skal flyttes, advares det mot å gjøre husene om til ubeboelige museumsgjenstander; de bør i stedet reetableres som et levende bomiljø.

Lokal mobilitet og tverrforbindelser

Jernbanen beskrives som en barriere som splitter byområder, og det fryktes at utbyggingen vil skape en permanent «mur» av betong mellom Vålerenga og Kværnerbyen. Innsendere krever at viktige gangforbindelser som Enebakkveien, «Tranga» og Jernbanetrappa sikres og forbedres. Det er et sterkt ønske om at nye forbindelser utformes for å sikre sosial kontroll, lys og trygghet, spesielt for skolebarn som beveger seg på tvers av sporene.

Bygge- og anleggsperioden

Naboer og foreldre til barnehage- og skolebarn frykter en svært belastende anleggsperiode som vil prege hverdagen i mange år. Bekymringene knytter seg til anleggsstøy, støy, rystelser som kan skade eldre murbygninger, og farlig anleggstrafikk i trange boliggate. Det etterlyses forpliktende planer for anleggsgjennomføring som minimerer tidsbruken og sikrer trygg og god adkomst for myke trafikanter i hele perioden.

Planprosess og medvirkning

Det rettes kritikk mot beslutningen om statlig fastsettelse av planprogrammet, noe som oppfattes som en overkjøring av lokaldemokratiet og beboernes interesser. Innsenderne etterlyser en reell vilje til å lytte fremfor en prosess der rammene allerede er låst til fordel for jernbanetekniske hensyn. Flere uttrykker mistillit etter tidligere runder med planprosess, og mener at befolkningen ble nektet å diskutere alternative løsninger på dialogmøtene.

1.2 Oslo kommunes behandling av planprogrammet

Den administrative behandlingen av planen samordnes av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune.

Plan- og bygningsetaten (PBE) støtter i hovedsak planprogrammet for jernbaneprosjektet ved Brynsbakken, med enkelte presiseringer. PBE anbefaler at mellomlangt lokk legges til grunn som alternativ i tillegg til alternativ uten lokk. Kollektivtrafikk, inkludert buss og jernbanetrafikk, bør inngå i transportutredningen. For tema kulturmiljø må Bane NOR rette feil i vernestatus, legge til grunn at sju bygg må omplasseres innenfor planområdet, og gjennomføre arkeologisk registrering. PBE fastholder krav om støyberegning helt til Oslo S, mens vibrasjon/strukurstøy anses tilstrekkelig dekket. Innen transport pekes det på universell utforming, hensyn til reguleringsplan for Enebakkveien 69, oppgradering av offentlig infrastruktur, renovasjonskartlegging og vurdering av mulig busstrasé gjennom Brynsbakken. For bymiljø etterlyses mer spissede stedsanalyser, og at arealbruk/vegetasjon på lokk og mellom sporene må belyses. Midlertidig stengte tverrforbindelser i byggeperioden anses ivaretatt. Til slutt påpekes det at kollene mellom sporene har dokumentert naturmangfold, og at bevaring av kollene med eksisterende vegetasjon må vurderes i valg av alternativer til konsekvensutredning.

Bystyret i Oslo behandlet kommunens høringsuttalelse i bystyresak 233/26. Bystyret fattet vedtak på 6 punkter. Hovedtrekk i innholdet i vedtakspunktene er:

1. Bystyret støtter prosjektet, og mener Retningsdrift Brynsbakken er et viktig tiltak for jernbane og miljøvennlig transport.
Bystyret mener statlig planregime svekker kommunens handlingsrom, men forventer reell medvirkning og at kommunens innspill til planprogram blir vektlagt.
Bystyret vil at mellomlangt lokk skal være hovedalternativ videre, fordi det foreløpig gir best samlet effekt for byutvikling, støy og bymiljø. De forventer et fullverdig reguleringsplanforslag med dette alternativet, og at kvalitetene i tidligere planforslag videreføres. Forlengelse av mellomlangt lokk må utredes nærmere der hensynet til nærmiljø, støy og utvidelse av grøntområder, samt gjennomførbarhet ivaretas.
Bystyret mener influensområdet for støy må avgrenses etter de faktiske virkningene av tiltaket, også utenfor planområdet. De ber derfor om en ny juridisk vurdering av influensområdet før planprogrammet fastsettes.
Bystyret mener kulturminner og verneverdige bygg på Hylla kan ivaretas gjennom videre utredninger, og forutsetter en ambisjon om å bevare flest mulig av disse.
2. Bystyret tar Plan- og bygningsetatens samordnede administrative uttalelse til orientering og ber om at de brukes i videre dialog mellom kommunen og Bane NOR før planprogrammet fastsettes.

3. Tidligere innvendinger/klager til den tidligere reguleringsplanen må tas med videre, og planområdet må ikke være så snevert slik at virkninger og alternative løsninger faller utenfor.
4. Lokket skal redusere barrierevirkning og bedre forbindelser og mobilitet for gående og trillende.
5. Støyreduksjon bør løftes tydelig inn i prosjektets resultatmål for sikkerhet og miljø.
6. Noen av de gamle husene på Hylla bør vurderes bevart.

1.3 Foreslåtte endringer i planprogrammet

På bakgrunn av innkomne merknader foreslår Bane NOR følgende endringer i planprogrammet:

- Etter innspill fra Byantikvaren, blir teksten som omhandler kulturmiljø i både mulighetsstudien og planprogrammet presisert før fastsettelse av planprogrammet.
- Arkeologiske registreringer tas inn som del av kunnskapsgrunnlaget for utredningstemaet kulturmiljø.
- Det presiseres at tverrforbindelser skal inngå i de videre vurderingene.
- Bane NOR vil anbefale at det mellomlange lokket utredes videre, herunder realistisk bruk av arealene på lokket.
- Det presiseres at det skal vurderes hvilken påvirkning tiltaket kan ha på jernbanetrafikken og det øvrige kollektivsystemet, inkludert buss.
- Det presiseres at det skal vurderes tomter innenfor planområdet for eventuell gjenoppføring av hus fra Hylla.
- Omtalen av kunnskapsgrunnlaget for barn og unges interesser / bymiljø oppdateres. Det presiseres at Barnetråkkregistreringer ikke lenger benyttes som kartleggingsverktøy i Oslo kommune.
- Etter innspill fra Statens vegvesen blir det presisert i planprogrammet at jernbaneutbyggingen har et viktig grensesnitt mot Vålerengtunnelen og at eventuelle konsekvenser for både tunnelen og resten av veisystemet i Lodalen skal vurderes i planarbeidet.
- Vurderingen av influensområdet for støy presiseres.
- Det presiseres at Bane NOR vil utarbeide planforslag for det alternativet som samlet sett gir best måloppnåelse.

I tillegg rettes eventuelle feil, uklarheter og unøyaktigheter i planprogrammet.

2 GJENNOMGANG AV SENTRALE TEMA

Forslag til planprogram for Retningsdrift Brynsbakken har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 06.03.–12.05.2026. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ombygging av spor ved Brynsbakken for å øke kapasiteten for jernbanen, slik at infrastrukturavtale E15 «Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet» kan realiseres. Det er kommet inn i alt 50 uttalelser. Bystyret i Oslo behandlet kommunens høringsuttalelse i bystyremøte den 2. september 2026.

Dette dokumentet summerer opp uttalelsene og svarer de ut. Noen tema er gjennomgående i mange av uttalelsene. Disse temaene gis en samlet omtale i dette kapittelet og utsvar i enkeltuttalelser henviser til felles omtale her.

Omtale av de enkelte tema er gjengitt ved at hovedtrekkene i uttalelsene refereres og forklarer hvorfor temaet er viktig. Deretter svares og gjennomgås temaet, og det redegjøres for Bane NOR sitt standpunkt og kunnskap om saken. Dersom Bane NOR mener det er grunnlag for endring i planprogrammet, er dette omtalt avslutningsvis under temaet.

2.1 Omfang av prosjektet

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

I flere av uttalelsene til planprogrammet er det på ulike måter stilt spørsmål ved hva prosjektet omfatter, og hva det bør omfatte. Innspillene spenner fra ønsker om konkrete tiltak innenfor planområdet til ønsker om å på nytt utrede en tunnel under Gamlebyen i Oslo. Det er flere uttalelser som ber om at Bane NOR må ta en større rolle i byutvikling ved utbygging i området.

Hvorfor er det behov for utbygging i Brynsbakken og nytten ved prosjektet

Brynsbakken er en del av innkjøring til Oslo S og en stor andel av togene på Østlandet trafikkerer strekningen. I dagens sporløsning må tog fra ulike baner krysse hverandres kjøreveier, og tog på Gjøvikbanen må kjøre et stykke mot normal kjøreretning før de kan fortsette mot Grefsen. Disse kryssende togbevegelsene reduserer kapasiteten og gjør trafikkavviklingen sårbar for forsinkelser.

Prosjektet skal etablere en sporløsning med retningsdrift, slik at togene i større grad kan kjøre uten konflikt med hverandre. Dette reduserer antall kryssende togbevegelser og gir en mer effektiv trafikkavvikling. Kapasitetsøkende tiltak / retningsdrift i Brynsbakken gjennomføres for å øke kapasiteten og robustheten på jernbanenettet inn mot Oslo.

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.

Bane NORs rolle i samfunns- og byutviklingen

Bane NOR er en statlig infrastrukturforvalter med ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av jernbanenettet, og skal sikre tilstrekkelig kapasitet, punktlighet og sikker trafikkavvikling. I prosjektet Retningsdrift Brynsbakken utøves dette mandatet gjennom tiltak for å øke kapasiteten i en av de mest kritiske flaskehalsene i jernbanesystemet i Oslo. Formålet er å legge til rette for hyppigere avganger, flere tog og mer stabil trafikk i regionen. Mandatet omfatter også å utvikle kapasitet og kvalitet i jernbanesystemet i tråd med nasjonale transportpolitiske mål, herunder økt kollektivandel, redusert biltrafikk og lavere klimagassutslipp.

Prosjektet er en forutsetning for å kunne utvikle et styrket togtilbud på det sentrale Østlandet, og inngår dermed som et viktig bidrag til nasjonale mål om økt kollektivandel og redusert biltrafikk.

Samtidig innebærer Bane NORs mandat i slike bynære prosjekter å avveie nasjonale transportbehov mot konsekvenser for nærmiljø, bystruktur og arealbruk. I Brynsbakken aktualiseres dette særlig gjennom behovet for løsninger som ivaretar både kapasitetsøkning og hensyn til støy, bymiljø og lokal utvikling.

Tunnel under Gamlebyen

Togtunnel under Gamlebyen ble konsekvensutredet i 1999. Utredningen ble behandlet av Stortinget og lagt vekk. Flertallet i samferdselskomiteen mente at kostnadene ikke sto i forhold til det man ville oppnå ved en tunnel. Bane NOR (Jernbaneverket) fikk i 2014 i oppdrag å se på måter å løse de trafikale utfordringene med utgangspunkt i dagens sporløsning. Denne løsningen ble videreført i Konseptvalgutredning (KVU) Oslovaret. Der trekkes en ombygging av sporene i Brynsbakken opp som et relativt lite omfattende tiltak med god effekt, og dette konseptet er videreført iblant annet i gjeldende Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

Det oppdraget Bane NOR skal løse i prosjektet Retningsdrift Brynsbakken, er å finne de tiltakene som er nødvendig for å kunne levere det togtilbudet som ligger i infrastrukturavtale E15 «Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet». Bane NOR mener at det ikke ville være riktig å utrede tunnel under Gamlebyen som et alternativ i denne konkrete plansaken. Statsforvalteren i Oslo og Viken skriver i sin klageavgjørelse i behandling av klage på vedtak av reguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken:

"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."

Bane NORs tidligere vurderinger av en ny tunnel under Gamlebyen viser at tunnelen vil være svært kostbar, og medføre store inngrep i bebyggelse og kulturminner uten at den gir noen ekstra positive effekter for togtrafikken, og at dette ikke er et realistisk alternativ. Bane NOR har heller ikke mandat til å gå videre med et tunnelalternativ under Gamlebyen.

2.2 Støy

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Støy er et tema som går igjen i nesten alle uttalelsene til planprogrammet. Innspillene viser at det er bekymring for støy både i dagens situasjon, i anleggsfasen og etter at de nye sporene er satt i drift. En gjennomgående tilbakemelding er at økt sporkapasitet vil gi mer togtrafikk og dermed et høyere støynivå, også utenfor planområdet. Det er derfor et tydelig ønske og krav om at støy utredes i et større område - for eksempel helt ned til Oslo S.

Mange erkjenner samtidig at støyen kan være krevende å redusere, blant annet på grunn av topografi og bygningsstruktur. Lokkløsningene som er skissert i mulighetsstudien oppfattes ikke som tilstrekkelig til å løse problemet. Mange peker derfor behov for å utrede tunnel som alternativ løsning.

Generelt om støy og Bane NORs utgangspunkt

I planarbeidet skal det gjennomføres støyberegninger etter metodikk i Miljødirektoratets veileder M-1941 og retningslinje T-1442/2021 for behandling av støy i arealplanlegging. Retningslinjen angir grenseverdier for støy og kvalitetskriterier for støyfølsom bebyggelse. Veileder M-2061 brukes for vurdering av relevant influensområde. Nordisk beregningsmetode for jernbanestøy brukes som beregningsmetode for støy.

Støyberegningen for planen skal bygge på prognoser for trafikk, herunder togtype og for antatt åpningsår (2036). Det skal beregnes gule og røde støysoner for dagens situasjon og fremtidig situasjon. Beregningene vil gi oversikt over endring i støy fra dagens situasjon til fremtidig situasjon. Rød støysoner er soner som ikke er egnet for støyfølsom bebyggelse (boliger, barnehager, skoler, sykehjem, osv.), og er sonen nærmest støykilden. Gul sone er en vurderingssone hvor det må planlegges godt for å oppnå tilfredsstillende støyforhold. For eksisterende boliger innebærer dette at lokale støytiltak vurderes der prosjektet medfører en merkbar økning i støy. Eksempler på lokale støytiltak er bytte av vinduer, ventiler, etterisolering av fasader eller innglasset balkong.

Hva som kan og ikke kan fastsettes i reguleringsplan

Planarbeidet skal utrede behov for støytiltak ut fra prosjektets virkning for støy. Vurderinger ut over dette gjøres som en del av strategisk støykartlegging hvert 5. år, jf. Forurensningsforskriften. Forurensningsforskriften gjelder eksisterende støysituasjon og skal følges uavhengig av dette planprosjektet, mens utredningene i

planarbeidet vurderer endring i støysituasjonen sammenlignet med referansealternativet¹. Bane NOR vil med bakgrunn i beregning og utredning av støy anbefale nødvendige støytiltak, og sette bestemmelser for støy som en del av sitt planforslag.

Influensområdet

Det skal gjøres en konkret vurdering av hva som er relevant influensområde for tiltaket i tråd med retningslinje T-1442 og veileder om behandling av støy i arealplanlegging M-2061. Bane NOR tar utgangspunkt i kapittel 1.1.6 i veilederen der det er beskrevet at «Vurdering av influensområde, må gjennomføres i tidlig planfase og senest i forbindelse med kommuneplan eller områderegulering. I en reguleringsplan vil det være hensiktsmessig å avgrense influensområdet til de områdene hvor støy fra selve planområdet gir overskridelse av grenseverdiene i tabell 2.»

Det er videre presisert under kapitelet om regulering av samferdselstiltak (kapittel 5.2.3) at influensområder i reguleringsplan for samferdselsanlegg «som hovedregel begrenses til de områdene hvor støy fra selve planområdet fører til overskridelse av grenseverdiene i tabell 2».

Det vist til eksempel på unntak; «vegomlegginger som påvirker trafikkstrømmer i større deler av vegnettet». Dette må etter Bane NORs mening leses som endringer av støy i omkringliggende områder som skyldes at det fysiske tiltaket gjør at trafikken blir sendt andre veier enn tidligere. Dette kan være aktuelt for jernbaneprosjekter der ombygging av banen fører til at togtrafikken går andre steder enn tidligere, men ikke som et resultat av generell trafikkvekst. De aller fleste investeringsprosjekter på jernbanen vil føre til økt trafikk utenfor planområdet, både som en direkte følge av at prosjektet øker kapasiteten, men også i ettertid ved å legge til rette for økt kapasitet senere dersom andre prosjekter løser andre flaskehalser i jernbanenettet. Dette er en økning som vil være lik i hele lengden av de berørte togrutene, uavhengig av avstand til planområdet og uavhengig av kommuner og fylker. Dette er forhold som ikke kan behandles i en reguleringsplan med rettsvirkning for et begrenset geografisk område.

Reguleringsplanen i Brynsbakken vil medføre etablering av to nye spor innenfor planområdet, men vil ikke flytte trafikk mellom banene rundt eller flytte trafikk til andre baner. Bane NOR kan i utgangspunktet ikke se at en reguleringsplan i Brynsbakken vil endre trafikkmønstre utover planområdet og kan derfor ikke se at planen faller innunder unntaket som er nevnt ovenfor. Avgrensningen av et influensområde vil derfor gjøres i plansaken på vanlig måte, altså de områder hvor støy fra selve planområdet fører til overskridelse av grenseverdiene i tabell 2.

¹ Referansealternativet kan litt forenklet defineres som dagens situasjon dersom utbyggingen i Brynsbakken ikke gjennomføres. Trafikktall blir fremskrevet til det året Bane NOR anslår at jernbanetiltaket i Brynsbakken kan tas i bruk, også for referansealternativet.

Beregning av versus måling av støy

Beregning av støy i tråd med M-1941 og retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen vil gjennomføres på lik linje med alle andre plansaker som har virkning for støy, og Bane NOR benytter rådgiverfirma med fagspesialister på støy som gjennomfører utredningene. Bane NOR vil vurdere om det er aktuelt å måle støy fra anlegget når utbyggingen skal skje. Det er ikke mulig å kun måle reell støy fra jernbanen fordi målingene vil ta med seg alle støykilder i området.

Hastighetsnedsettelse og bøter for støy

Bane NOR vil ikke utrede hastighet som en del av reguleringsarbeidet, da hastighet på bane er styrt av tekniske regelverk og relevante forskrifter. Bane NOR vurderer også at gebyr for støyforurensing ikke er relevant for planprogrammet.

Støy i anleggsperioden

I arbeidet med reguleringsplanen vurderes konsekvenser i anleggsperioden og hvordan byggingen kan skje med minst mulig ulempe for naboer. Bane NOR vurderer for eksempel støydempende tiltak, hvordan anleggstrafikken kan skje på en sikker og hensynsfull måte, og regulering av spesielt støyende arbeider.

Bane NOR må forholde seg til Oslo kommunes støyforskrift i gjennomføringen av anleggsarbeidene. Forskriften har krav til varsling ved støyende arbeider. Det vil bli behov for å søke dispensasjon fra støyforskriften ved gjennomføring av enkelte arbeider ettersom det ikke er mulig å gjennomføre anleggsarbeidet uten støy. I noen perioder vil støynivået overskride grenseverdiene som er satt i forskriften. Typiske eksempler på slikt arbeid er peling og spunting. Dette er operasjoner som ikke kan gjøres innenfor støygrensene og dette gjelder for alle typer anleggsarbeid i byen. Oslo kommunes støyforskrift er nettopp utformet for å kunne stille relevante vilkår for å minske plagene som slike tiltak medfører, samtidig som tiltakene skal være mulige å gjennomføre.

Ved etablering av lokk vil omfanget av anleggsarbeidene og anleggstiden i området øke, og det kan settes krav til mer omfattende tiltak for å redusere støybelastningen. Det kan derfor være aktuelt å vurdere om noen av støytiltakene bør og kan gjennomføres før anleggsstart.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak for støy vil bli vurdert ut ifra om de gir tilstrekkelig skjerming for støy opp mot etableringskostnaden (nytte/kost). Dette gjelder både i planområdet og i influensområdet. Bane NOR ønsker å etablere varige løsninger som fungerer effektivt og krever minst mulig drift og vedlikehold.

2.3 Lokk

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Mange merknader berører lokkløsninger. Et flertall støtter at lokk utredes, og det gis flere innspill på valg av lokk, samt omfang og utforming av lokk. Noen ønsker også at alle lokkalternativer skal konsekvensutredes fullt ut, og at det er feil å velge ut et av lokkalternativene basert på mulighetsstudiet.

Realistiske lokkalternativ

Til planprogrammet er det laget en mulighetsstudie for alternativer med lokk som konkluderer med at lokk over alle eller flere spor i Brynsbakken ikke er realistiske løsninger. Dette skyldes en kombinasjon av tekniske utfordringer, store negative konsekvenser for bymiljøet, uakseptable stengetider for jernbanen og svært høye kostnader.

Urealistiske stengetider for jernbanen: Bygging av lokk over alle eller flere spor ville kreve at togtrafikken stanses over en betydelig lengre periode enn det som er mulig å gjennomføre i et vanlig sommerbrudd med stans i togtrafikken i fire uker. Dette ville medføre svært store ulemper og økonomiske tap for både reisende og godstrafikken. Spesielt i den østre delen er grunnforholdene krevende med løsmasser som krever omfattende peling og stabilisering, noe som vil gi svært lange perioder uten togtrafikk på banene nord og øst for Oslo.

Store negative konsekvenser for bymiljø og landskap: På grunn av de store høydeforskjellene i terrenget (Vålerenga ligger vesentlig høyere enn Kværnerbyen), ville et heldekkende lokk resultere i en inntil 20 meter høy og 300 meter lang betongvegg mot Kværnerbyen. Dette ville dominert landskapet negativt og fjernet den visuelle sammenhengen mellom grøntområdene i dalen.

Økt barrierevirkning: I stedet for å knytte byen sammen, ville et slikt omfattende lokk fungere som en enda større funksjonell barriere enn dagens jernbane. Eksisterende tverrforbindelser som Enebakkveien ville enten forsvunnet eller blitt omlagt til lange, mørke gangtunneler eller ramper.

Manglende kulturhistorisk verdi: Et heldekkende lokk gir ingen arealer som er egnet for å reetablere den verneverdige bebyggelsen fra "Hylla" på en måte som ivaretar den historiske sammenhengen eller lesbarheten. I tillegg ville den høye betongveggen bryte de historiske sammenhengene på tvers av dalen og endre karakteren til Vålerenga kirke og park i landskapet.

Høye kostnader og klimagassutslipp: Kostnadene for slike omfattende konstruksjoner vil ligge vesentlig over rammene for prosjektet, og den samfunnsøkonomiske nytten vurderes som svært negativ. I tillegg ville byggingen medført massive klimagassutslipp, anslått til mellom 8 000 og 10 000 tonn CO₂.

På bakgrunn av dette anses kun lokk over sporene nærmest Vålerengaparken (Hovedbanen) som et mulig realistisk alternativ for videre utredning. Lokk over Hovedbanen kan kanskje bygges uten stengetider som skaper uakseptable avbrudd i trafikken ut og inn til Oslo, og kan gi bedre muligheter for gode tverrforbindelser og kan i større grad gjenskape det kulturhistoriske landskapet.

Valg av lokk

Det er vurdert tre alternativer til lokk: kort, mellomlangt og langt lokk over dagens Hovedbane. Mulighetsstudien for alternativer med lokk beskriver alternativenes relevans for å løse krav og forventninger, og om de ansees som realistiske alternativer i forhold til målsetninger og omfanget på tiltaket.

Bane NOR har i forbindelse med høring av forslag til planprogram ønsket særskilt tilbakemeldinger på valg av lokkalternativ til videre utredning og vurderingskriteriene som er brukt basert på forventninger fra nærmiljøet og Bane NORs resultatmål for prosjektet.

De fleste uttaler ingen spesielle ønsker om hvilket alternativ som ønskes utredet, eller særskilte tilbakemeldinger på vurderingskriteriene. Det er i stort fokus på støy, tverrforbindelser, anleggsgjennomføring og konsekvenser for nærområdet. Noen ønsker at flere alternativer skal utredes videre og av de som foretrekker alternativer er noen flere som ønsker mellomlangt lokk enn de som foretrekker langt lokk. Bydelsutvalget i bydel Gamle Oslo og Plan- og bygningsetaten ber om at mellomlangt lokk utredes videre. Bystyret i Oslo kommune støtter denne vurderingen.

Virkninger av lokk herunder støy

Foreløpige beregninger av støy viser at lokkalternativene vil kunne gi lokal støyreduksjon i nærheten av Enga torg og Vålerenga skole, mens øvrig bebyggelse vil få om lag tilsvarende støynivå som i dagens situasjon. Byrom på lokktaket vil være nært andre støykilder (motorveien), og uten støytiltak vil deler av lokktaket kunne bli mer støyutsatt enn dagens Vålerengapark. Det kan også oppstå økt støy ved portal (inngangspartier) til kulvert/tunnel. Bruk av masser til støyskjerming, for eksempel ved å heve terrenget mot jernbanen, er vurdert som en mulig avbøtende løsning.

Konsekvenser for Vålerengaparken og skolens arealer i anleggsfasen

Anleggsarbeidet forbundet med å bygge lokk vil kreve store riggområder og tung anleggstrafikk i umiddelbar nærhet av Vålerengaparken og skolen. Dette innebærer at deler av Vålerengaparken og skolens nærområde blir utilgjengelige eller bare delvis tilgjengelige i lengre perioder. Beboere, skolebarn og brukere av parken vil i denne fasen oppleve redusert tilgang til viktige rekreasjons- og lekearealer, i tillegg til økt støy, støv og anleggstrafikk.

Konsekvensene for disse arealene vil bli nærmere utredet i det videre planarbeidet, og det vil bli vurdert avbøtende tiltak for å begrense ulempene. Dette kan blant annet

omfatte etappevis gjennomføring, midlertidige erstatningsarealer for lek og opphold, samt tiltak for å skjerme skolen og parken mot støy og støv i anleggsperioden.

2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Svært mange ønsker bedre tverrforbindelser mellom Vålerenga og Kværnerbyen, både i anleggsperioden og permanent. Dagens forbindelser ved Tranga og Jernbanetrappa oppleves som utrygge, og jernbanen beskrives som en barriere i bylandskapet. Det tas også opp at kollektivtilbud og konsekvenser for biltrafikk bør utredes og vurderes i planarbeidet.

Hva skal utredes?

I planarbeidet vil veitrafikk, kjøreadkomster og forbindelser for gående og syklende både i og utenfor planområdet bli utredet. Det skal gjøres en utredning av alternativenes virkninger for transport og mobilitet. Det gjøres vurdering for alle transportmidler.

Bilbruk i Enebakkveien - alternativ rute

Før sporombyggingen vil Enebakkveien stenges for biltrafikk og legges om som følge av behov for anleggsgjennomføring, men veien skal reetableres som gang- og sykkelveg. Muligheten for å opprettholde Enebakkveien for biltrafikk ble utredet i forrige planprosess. Konklusjonen var at det vil være begrenset plass til biltrafikk med ny utforming, delvis fordi frihøyden under den nye jernbanebrua ville bli fire meter, som er lavere enn kravet på 4,5 meter, og delvis fordi vegtraseen ville bli for smal til å opprettholde både et godt tilbud for biler, og for gående og syklende. Av samme grunn vil det ikke kunne være plass til busstrafikk.

Strekningen er en del av sykkelnettet i Oslo kommune. Det ble videre vurdert at trafikken som i dag kjører inn til Arnljot Gellines vei er relativt beskjeden og at denne kunne flyttes slik at atkomst blir Enebakkveien fra Konowsgate. Det ble samtidig dokumentert at dette også er en akseptabel løsning for nødetater. Nyere trafikktellinger i Enebakkveien understøtter dette. Det vises til Temarapport Transport og mobilitet for detaljreguleringen Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak, utarbeidet av Asplan Viak AS for Bane NOR (dok.nr. IUP-00-A-01159, rev. 04A, datert 13.08.2020).

Bruk av arealer over lokk

Det skal gjøres en vurdering av hva som er realistisk bruk av arealene over lokket, og begrensninger i bruk vil også bli vurdert. Et mellomlangt lokk gir mulighet for ferdsel, opphold, lek og etablering av vegetasjon, og kan bidra til en utvidelse av Vålerengaparken ned mot Enebakkveien.

Stasjon i Brynsbakken

Forslaget om å etablere en ny stasjon i Brynsbakken er vurdert, men anses ikke som aktuelt å ta med i det videre planarbeidet. Hovedbanen har fått mye stigning til å kunne etablere en stasjon med plattformer. Gardermobanen har for høy trafikk og en stasjon her vil redusere kapasiteten betraktelig sammenliknet med dagen situasjon. Det er i tillegg et høyt antall baner som flettes i området, og kort avstanden til eksisterende stasjoner på Bryn og Oslo S. En ny stasjon her ville kreve omfattende tekniske inngrep og gi lengre reisetid for den øvrige togtrafikken.

Endringer i planprogrammet

Etter innspill fra Statens vegvesen blir det presisert i planprogrammet at jernbaneutbyggingen har et viktig grensesnitt mot Vålerengtunnelen og at eventuelle konsekvenser for både tunnelen og resten av veisystemet i Lodalen skal vurderes i planarbeidet.

2.5 Anleggsgjennomføring

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Mange uttrykker bekymring for hvordan det vil bli å bo nært anleggsområdet når utbyggingen skal i gang. Flere skriver om bekymring for støy, støv, anleggsarbeid på kveld/nattestid og begrensinger i fremkommelighet gjennom området, utrygg skolevei og bruk av friområder til anleggs- og riggområder.

Generelt om anleggsgjennomføring

Bygging av store jernbaneprosjekter vil alltid gi noen ulemper for omgivelsene. Utbygging vil medføre støy, støv, anleggstrafikk, veiomlegginger og annet. Bane NOR legger i sine prosjekter vekt på å begrense disse ulempene i så stor grad som mulig, innenfor de rammene som er satt i regelverk, egne retningslinjer, avtaler med kommune osv. Det er likevel viktig å understreke at naboer til anleggene må regne med negative konsekvenser i anleggsperioden.

Bane NOR som utbygger vil holde naboer til anleggsområdet godt orientert om arbeidene som skal skje, og hvordan de vil bli berørt. Dette skjer gjennom direkte varsling av for eksempel spesielt støyende arbeider, løpende oppdatert informasjon på våre nettsider, samt en egen nabokontakt. I forkant av byggingen vil det bli gjennomført egne nabomøter, der det blir mulig å komme med innspill til gjennomføringen. Det vil også innhentes kunnskap om hvor folk ferdes i området for å sikre trygge veier for myke trafikanter, og spesielt barn og unge.

Når det gjelder spørsmål om hvilke tiltak som er aktuelle for dette prosjektet, så er det for tidlig å gi veldig konkrete svar. Det er først når en entreprenør er på plass at det er mulig å si nøyaktig hvordan riggområder ser ut eller hvordan anleggstrafikken blir. Det vises for øvrig til avsnitt 2.2 Støy og til planprogrammet.

2.6 Medvirkning

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Mange merknader peker på et behov for reell medvirkning og kritiserer at statlig fastsettelse av planprogram oppleves som en overkjøring av lokaldemokratiet.

Rammene for medvirkning i planarbeidet

I planarbeidet vil det bli gjennomført en medvirkningsprosess som går utover plan- og bygningslovens minimumskrav. Det vil 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 på et tidspunkt hvor planen lar seg endre og forbedre.

Blir innspill fra medvirkningen fulgt opp?

Det er en klar forventning i lokalmiljøet om at Bane NOR gjennom ny planprosess i sterkere grad sørger for god og reell medvirkning, og at prosessen må ivareta behov for forbedring av nærmiljøet når omfanget av jernbanetrafikk og jernbanespor øker.

I arbeidet med Retningsdrift Brynsbakken er det gjennomført dialogmøter/folkemøter. Berørte parter har fått anledning til å komme til orde, og Bane NOR har mottatt mange innspill som kan vurderes i det videre arbeidet. Vi er opptatt av å være tydelige på hva vi har hørt, og hvordan innspillene er fulgt opp.

Bane NOR har i høring av planprogrammet bedt om tilbakemeldinger på valg av lokkalternativ til videre utredning og vurderingskriteriene som er brukt. Innspill fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører er et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet i konsekvensutredningen. Samtidig er jernbaneanlegg i stor grad styrt av tekniske krav og sikkerhetshensyn, noe som setter rammer for hvilke løsninger som er mulige. Begrunnelsene for valgte løsninger vil bli synliggjort i det videre planarbeidet.

Kontakt med beboere

Bane NOR har gode erfaringer med åpne kontordager. Dette er en mulighet til å ha tilpasset dialog med berørte og kan bidra til å få fram stemmer som ikke vil være aktive på mer tradisjonelle folkemøter. Åpne kontordager er gjennomført både i høringsperioden for planprogram/varsel om planoppstart, og vil bli gjennomført underveis i arbeidet med planforslag og konsekvensutredning, og i offentlig ettersyn av planforslaget.

I tillegg vil det bli gjennomført åpne informasjons- og dialogmøter i høringsperioden, der prosjektet og planforslaget presenteres. Mulighetsstudien viser at området har mange ulike beboere og brukere som er godt kjent med områdets kvaliteter og

utfordringer, og at dialogen med beboere er viktig for å skaffe kunnskap om hvordan området brukes, hva som oppleves som utfordrende og hva som oppleves som bra.

Møter med lag og foreninger

Underveis i planarbeidet vil det bli holdt møter med spesielle aktører ved behov for avklaringer og innspill til løsninger. Bane NOR har også vinteren 2023/24 gjennomført intervjuer med representanter for sentrale interessentgrupper, blant annet for å tydeliggjøre forventninger til den videre planprosessen. Det legges også opp til gjennomføring av et verksted med lokale parter for å gi ideer og konkrete innspill på løsninger, funksjoner og utforming av arealene inntil jernbanen i Brynsbakken.

Barn og unge

Rikspolitiske retningslinjer stiller krav til at konsekvenser for barn og unge skal vurderes i planarbeidet, og at planprosessen organiseres slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part skal komme tydelig frem. Retningslinjenes punkt 5 stiller også krav til fysisk utforming. Blant annet kreves det erstatningsareal dersom områder som benyttes til lek eller er egnet for lek blir omdisponert som følge av planen.

I dette planarbeidet skal det utredes hvordan alternativene ivaretar barn og unges interesser. Et særlig viktig tema er behovet for ferdsel på tvers av sporområdene i permanent fase.

Det var planlagt å gjennomføre nye barnetråkkregistreringer for å supplere kunnskapsgrunnlaget om barn og unges bruk av området. Oslo kommune har fra 2025 avviklet bruk av barnetråkkregistreringer, og prosjektet vil derfor benytte sist utførte kartlegging fra 2020 som utgangspunkt. For kvalitetssikring og supplering av kunnskapsgrunnlaget vil prosjektet ta kontakt med ungdomsklubben ved Jordal og ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo. FAU ved Vålerenga skole vil også bli kontaktet.

Overkjøring av lokaldemokratiet

Bane NOR vil tydeliggjøre overfor lokalmiljøet at den statlige fastsettelsen kun gjelder planprogrammet. Den videre planprosessen gjennomføres som en ordinær planprosess med Oslo kommune som planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Dette innebærer at Oslo kommune fortsatt skal saksbehandle og vedta selve reguleringsplanen.

Planprogrammet skal fastsettes av Kommunal- og distriktsdepartementet. Denne muligheten er hjemlet i Plan- og bygningsloven og gjøres fordi man ikke har kommet til enighet om influensområde for støy og rammer for plassering av hus på Hylla.

2.7 Bymiljø og nærmiljø

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Mange er opptatt av trygghet, trivsel, bokvalitet og bevaring av grøntstruktur fra Svartdalsparken til Vålerengaparken.

Metode og avgrensning

Temaet sees i sammenheng med tema friluftsliv og landskap, som utredes som egne fagtema i planprogrammet. Friluftsliv knytter seg til alle områder der mennesker har mulighet til å drive friluftsliv i nærmiljøet, friluftsliv i byer og tettsteder og i naturen ellers. Det er også sosiale møteplasser som parker, lekeplasser, torg og gågater. Tema landskap omfatter en helhetlig, romlig og visuell vurdering av bylandskapet og bymessige sammenhenger.

Trygghet, trivsel, ferdsel og opphold - eksisterende situasjon

Snarveiene «Tranga» og «Jernbanetrappa» er gangforbindelser på tvers av jernbaneanlegget. Disse forbindelsene domineres av jernbaneanlegget og er ikke universelt utformet eller tilpasset helårsbruk. Høydeforskjeller, nærhet til jernbaneanlegg, vegetasjon og konstruksjoner gir mange uoversiktlige steder langs skoleveien i Enebakkveien. Dette kan gi en følelse av utrygghet, noe flere uttrykker bekymring for i innspill til planprogrammet. Dagens bebyggelse og aktivitet langs Enebakkveien gir på den annen side en følelse av sosial kontroll som bidrar til trygghetsfølelsen. I planarbeidet vil konsekvenser for både Enebakkveien og snarveiene bli vurdert. Muligheten for nye snarveier som erstatning for snarveier som må stenges som følge av jernbaneutbyggingen vil bli vurdert.

Bykvaliteter

I mulighetsstudien er lokkalternativene vurdert blant annet ut fra endring i omfang og kvalitet på grønne arealer og offentlige uteområder, landskapsbildet (grønne arealer versus grå betongkonstruksjoner og jernbaneanlegg) og bruksvariasjon og aktivitetsmuligheter på offentlige arealer. Disse vurderingskriteriene tas videre inn i konsekvensutredningen for landskap og friluftsliv i henhold til Miljødirektoratets veileder M 1941.

2.8 Folkehelse

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Det er flere som er bekymret for den totale belastningen for folkehelsen for de som bor nært jernbane og vei i området. I innspill blir det vist til at det i dag er en stor belastning med blant annet støy og vibrasjoner. Når jernbanen skal bygges ut for å kjøre flere tog, i tillegg til de støykildene som er i området i dag, er det flere som

ønsker at helsebelastningen vurderes helhetlig. Det er ønske om egen utredning som tar hensyn til samlet belastning fra både vei og bane, samt at tiltak sikrer holdbare forhold både innendørs og på utearealer.

Vurdering av konsekvenser for folkehelse

Vurderinger i planarbeidet vil bygge på resultatene fra fagtemaene støy, tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, friluftsliv og bymiljø/nærmiljø samt bygge- og anleggsperioden, samt se de helsemessige virkningene i sammenheng. Det gjøres ikke en egen helsekonsekvensutredning, men fagtemaet er indirekte belyst gjennom øvrige fagtema. I planbeskrivelsen summeres dette opp. Det legges også til at hensikten med prosjektet er å innfri nasjonale målsettinger om overføring av biltrafikk til kollektivtrafikk og gi forutsigbare reiser for mange trafikanter. Dette kan også være relevant for folkehelsen.

2.9 Kulturmiljø

Hvorfor dette temaet gis en felles omtale

Mange er kritiske til at trehusbebyggelsen på «Hylla» foreslås revet eller flyttet, og fremhever den kulturhistoriske verdien bygningene har på dagens plassering. Førstevalget for de fleste er at husene bevares der de står i dag. Dersom dette ikke lar seg gjøre, foretrekker mange flytting av husene med mulighet for gjenbruk fremfor riving.

Bevaring av husene på hylla

Den nye sporløsningen medfører at det ikke lenger er plass til den verneverdige bebyggelsen på «Hylla» på dagens plassering. Dette gjelder uavhengig av om det etableres et lokk over Hovedbanen eller ikke. I forrige planprosess ble det funnet plass til fire av de verneverdige byggene mellom sporarealene langs omlagt Enebakkvei. Som en del av planarbeidet vil Bane NOR se på mulig reetablering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet.

Bane NOR mener det ikke har kommet inn nye momenter som gjør det nødvendig å søke etter tomter utenfor planområdet. Bane NOR fastholder at det ikke er anledning til å kreve et eget planarbeid for tomter for verneverdig bebyggelse, men at dette må gjøres som en del av planarbeidet for jernbanetiltaket.

Undersøkelse av flytting og mellomlagring

Hvilke hus som kan flyttes vil avhenge av teknisk-antikvarisk tilstand, tomtestørrelse og tilgjengelig areal for eventuell mellomlagring av byggene. Den teknisk-antikvariske tilstandsrapporten viser at byggene i ulik grad er egnet til å flyttes. Det vil ikke være

mulig å flytte hele bebyggelsen på «Hylla», men det bør være et mål at noen av byggene flyttes og kan plasseres slik at de sammen kan representere kulturmiljøet.

En eventuell aktiv etterbruk av bebyggelsen vil tilføre området aktivitet og opphold. Dette antas å styrke den sosiale kontrollen langs Enebakkveien. Dersom bygningene derimot blir stående tomme i store deler av døgnet, kan effekten bli den motsatte.

Husene må fjernes fra anleggsområdet tidlig i anleggsfasen. Av hensyn til bevaring av antikvarisk verdi er det ønskelig at byggene mellomlagres hele, ikke demonteres. Dersom husene skal mellomlagres hele, må de lagres i Vålerengaparken før de kan flyttes tilbake etter at sporene og konstruksjoner er ferdig bygget. Dette har konsekvenser for anleggsgjennomføringen og arealbeslag i anleggstiden.

Mulighetsstudien skisserer to mulige plasseringer for reetablering:

- Ved Enga torg: Et lokk over jernbanen ved torget gir noe mer areal rundt byggene og større avstand til jernbanestøyen. Foreløpige vurderinger viser at det kan være mulig å støyskjerme bebyggelsen slik at den kan få etterbruk som bolig eller andre formål, men dette må vurderes nærmere. En slik plassering vil kunne medføre endring av kjøremønster i de nærmeste gatene.
- Mellom de nye sporene: Noen av husene kan flyttes mellom sporene, slik det ble vist i tidligere vedtatte reguleringsplan. Husene kan flyttes mellom sporene uavhengig av om det bygges lokk eller ikke. Arealet mellom sporene er svært støyutsatt, og det vil ikke være mulig å støyskjerme bebyggelsen slik at den fortsatt kan brukes som boliger. Andre formål som forsamlingslokale eller lignende kan være aktuelt.

I planarbeidet vil det bli vurdert hvor mange hus som kan flyttes, hvor husene skal mellomlagres i anleggsperioden og hvor de flyttes etter anleggsperioden. Muligheter for bruk etter flytting vil også bli vurdert.

Endring i planprogrammet

Etter innspill fra Byantikvaren, blir teksten som omhandler kulturmiljø i både mulighetsstudien og planprogrammet presisert før fastsettelse av planprogrammet. I tillegg legges arkeologiske registreringer inn som grunnlag for utredningstema kulturmiljø.

3 MERKNADER FRA OFFENTLIGE MYNDIGHETER

3.1 Oslo kommune

3.1.1 Bystyret

Oslo kommune - Bystyret	Bane NORs kommentar
1. Oslo bystyre avgir følgende høringsuttalelse til forslag til planprogram – retningsdrift Brynsbakken: Bystyret mener at prosjektet Retningsdrift Brynsbakken er et viktig infrastrukturtiltak som bør realiseres, og at prosjektet er i tråd med overordnede nasjonale, regionale og kommunale mål om økt satsing på banebasert og miljøvennlig transport. Bystyret mener at bruk av det statlige planregimet i prosjektet Retningsdrift Brynsbakken begrenser kommunens handlingsrom og svekker de folkevalgtes styring gjennom ordinære planprosesser. Det er positivt at Bane NOR i denne prosessen legger til rette for politisk involvering fra kommunen, og forutsetter at dette innebærer reell medvirkning og at kommunens innspill til utkast planprogrammet tillegges vekt før den fastsettes. Bystyret mener at et alternativ med mellomlangt lokk bør legges til grunn som hovedalternativ i den videre planleggingen, da dette foreløpig vurderes å gi best samlet måloppnåelse når det gjelder byutvikling, støyforhold og bymiljø under gjennomføringsfase. Bystyret forventer at et fullverdig reguleringsplanforslag med mellomlangt lokk vil kunne fremmes for politisk behandling, og at kvalitetene i	Bane NOR vurderer både administrativ og politisk høringsuttalelse og eventuelle endringer i planprogrammet før forslaget oversendes til Samferdselsdepartementet for gjennomgang og deretter videre til Kommunal- og distriktsdepartementet for fastsettelse. Bane NOR vil anbefale at det mellomlange lokket utredes videre. Bane NOR kommer til å anbefale at begge alternativer konsekvensutredes, og at Bane NOR gjøres en vurdering av måloppnåelse før det utarbeides et planforslag for det alternativet som i størst mulig grad oppnår prosjektets mål, jf. kapittel 8.15 i planprogrammet.

nye byrom som i tidligere versjonen av planen lå til grunn, videreføres i den nye reguleringsplanforslag.

Bystyret viser til at forlengelse av mellomlanglokk må utredes nærmere i det videre planarbeidet. Bystyret understreker betydningen av å redusere støybelastningen for nærmiljøet, inkludert Vålerengaparken, Vålerenga skole og Kværnerdalen. Lokkets utstrekning bør fastsettes der hensynet til nærmiljø og støy, utvidelse av grøntområder samt gjennomførbarhet samlet sett ivaretas.

Bystyret mener at influensområdet for støy etter forskrift om konsekvensutredning § 19 og forvaltningsloven § 17 skal avgrenses ut fra tiltakets faktiske virkninger. Ettersom tiltakene i planen for Retningsdrift Brynsbakken kan medføre støyvirkninger utenfor planavgrensningen, herunder også på strekningen mellom Brynsbakken og Oslo S, vurderer kommunen at en avgrensning uten utredning av slike virkninger kan utgjøre en saksbehandlingsfeil. Bystyret ber derfor statlige planmyndigheter foreta en ny og grundig juridisk vurdering av influensområdets avgrensning før planprogrammet fastsettes.

Bystyret mener at hensynet til kulturminner og verneverdige bygg på Hylla ivaretas i tilstrekkelig grad gjennom krav om videre utredninger i det påfølgende reguleringsplanarbeidet. Bystyret forutsetter at det i det videre planarbeidet legges til grunn en ambisjon om å bevare flest mulig

Bane NOR vil se på en mer detaljert avgrensning av lengden på mellomlangt lokk som en del av planarbeidet.

Bane NOR forholder seg til definisjon av influensområde som er gitt i veileder til T-1442 og vurderer at dette oppfyller §19 i forskrift om konsekvensutredninger og at saken er godt opplyst i tråd med forvaltningslovens §17. Se også kapittel 2.2 om støy.

Bane NOR vil arbeide videre med muligheter for flytting av verneverdige bygg innenfor planområdet.

verneverdige bygninger på en best mulig måte.	
2. Bystyret tar Plan- og bygningsetatens samordnede administrative uttalelse, og samledokument med forhåndsuttalelser fra Bydel Gamle Oslo og kommunale virksomheter til orientering. Bystyret ber byrådet legge disse til grunn i den videre dialogen mellom kommunen og Bane NOR om relevante justeringer av planprogrammet før fastsettelse.	Bane NOR har gjennomgått PBE's samordnede administrative uttalelse og har foreslått endringer i planprogrammet. Utsvar og vurderinger er dokumentert i dette merknadsdokumentet.
3. Bystyret viser til at den tidligere reguleringsplanen for Retningsdrift Brynsbakken ble opphevet av Statsforvalteren i 2022. Det førte til at flere viktige innvendinger fra klagerne aldri ble vurdert. Disse innvendingene må tas med når planarbeidet nå starter på nytt, slik at de ikke bare faller bort fordi den forrige planen ble opphevet. Planområdet bør ikke være for snevert. Det som skjer i Brynsbakken henger sammen med jernbanen videre inn mot Oslo S, og prosjektet kan få konsekvenser også utenfor selve planområdet. Et for snevert planområde kan også gjøre at mulige løsninger blir utelukket før de er ordentlig vurdert.	Bane NOR viser til skriftlig gjennomgang av klager og Oslo kommunes klagebehandling før oversendelse til Statsforvalteren. Alle momenter i klagene er vurdert av kommunen i denne gjennomgangen. Det er nå startet opp en ny planprosess, og Bane NOR vil ta utgangspunkt i det fastsatte planprogrammet i videre planarbeid.
4. Hensikten med lokket må være å redusere barrierevirkning og bedre tverrforbindelse og mobilitet for gående og trillende. Dette bør også settes som en generell føring.	Bane NOR tar bystyrets vedtak med i videre vurderinger.
5. Støyreduksjon er viktig for Oslo kommune langs en av landets tettest befolkede jernbanetraseer, og derfor bør det legges til et tillegg i prosjektets resultatmål "Sikkerhet og Miljø" om mindre støyforurensing, slik at resultatmålet blir: "Sikkerhet og miljø - levere en sikker og miljøvennlig jernbane med mindre støyforurensing.	Bane NOR må forholde seg til de fastsatte målene for prosjektet. Målene er forankret i mål for Infrastrukturavtale for E15 – Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet, og kan ikke endres som en del av en arealplanprosess. Avtalen er inngått mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet.

6. Bystyret mener det bør vurderes å bevare noen av de gamle husene på Hylla.	Se kommentar under vedtakspunkt 1. Bane NOR vurderer løsninger for å bevare verneverdig bebyggelse som en del av planarbeidet.
---	--

3.1.2 Plan- og bygningsetaten

Plan- og bygningsetaten har sammenfattet og merknadsbehandlet merknader fra følgende etater:

- Eiendoms og byfornyelsesetaten
- Bydel Gamle Oslo
- Bydel Gamle Oslo – Rådet for likestilling av funksjonshemmede
- Byantikvaren
- Renovasjon og gjenvinningsetaten
- Bymiljøetaten
- Brann og redningsetaten
- Ruter

Bane NOR har derfor valgt å behandle den samordnede administrative uttalelsen til statlig planprogram.

Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten	Bane NORs kommentar
Plan- og bygningsetatens administrative merknad (inngår i saksgrunnlaget til Bystyret) Oppsummeres kronologisk I det følgende repeterer vi ikke våre tidligere tilbakemeldinger hva gjelder avgrensningen av influensområdet for støy, men tar utgangspunkt i de rammene som er lagt fra Samferdselsdepartementet. Altså at planprogrammet definerer et influensområde for støy som ikke omfatter strekningen ned til Oslo S. Det samme gjelder kulturmiljø, altså	

utredning av alternativ plassering innenfor planområdet.
På den bakgrunn stiller PBE seg i hovedsak bak planprogrammet med utredningsalternativer og utredningsomfang. Vi har likevel noen kommentarer:

Kommentarer til planprogrammet
Lokkalternativ

1. PBE vurderer at mulighetsstudien oppfyller de manglene som ble påpekt av Statsforvalter og at den oppfyller bystyrets vedtak med anmodning om utarbeiding av en mulighetsstudie av lokk over hovedbanen.

2. PBE mener studien i kapittel 1 og 4 på en god måte redegjør for hvilke kriterier Bane Nor har lagt til grunn i vurderingen av realistiske og relevante alternativer. BYM bemerker at kommunens mål ikke spesifikt er skrevet inn i kriteriene (forventninger fra nærmiljøet og Bane Nors resultatmål er skrevet inn), men PBE vurderer at kommunens føringer for planforslaget er fulgt opp.

3. PBE mener at det ikke er ønskelig å videreføre det lange lokket, fordi det vil ha vesentlige negative effekter. Store deler av parken vil bli berørt, og vil gi dominerende betongkonstruksjoner mot Enebakkveien og Kværnerbyen. Synspunktet støttes av både Bydel Gamle Oslo, Byantikvaren og BYM. I tillegg er bygge- og anleggsfasen for det lange lokket vesentlig lenger, som blant annet medfører lenger tid med anleggsulemper som støy og perioder med stengt jernbane.

4. Punkt 2 under tema transport og mobilitet bør utvides til «påvirkning på jernbanetrafikken og det øvrige

Lokkalternativ

Det vises til felles omtale av lokk i kapittel 2.3. Utredningen vil spesifikt belyse realistisk arealbruk på lokket, inkludert tekniske begrensninger for vegetasjon og muligheter for rekreasjon.

Det vil gjøres en vurdering av effekt på kollektivsystemet lokalt i og ved planområdet. Konsekvenser for jernbanetrafikken er sentralt i begrunnelse av tiltaket, og vil være en del av planbeskrivelsen.

Bane NOR registrer at PBE ikke ønsker å gå videre med det lengste lokkalternativet på grunn av at Vålerengaparken vil bli berørt, visuelle betongkonstruksjoner og lang anleggstid. Bane NOR anbefaler også å legge til grunn en videre utredning av et mellomlangt lokk sammenlignet med et alternativ uten lokk.

Tema transport og mobilitet skal avklare forhold rundt gatebruk på tilgrensende gater herunder også buss. Utredningsprogrammet er presisert

kollektivsystemet. konsekvenser for Buss må også utredes».

5. Byantikvaren argumenterer for at man bør gå bort fra alternativ uten lokk. PBE vurderer at det er riktig at lokkalternativ sammenlignes med alternativ uten lokk, slik planprogrammet legger opp til.

6. PBE mener man bør utrede videre et alternativ med mellomlangt lokk, slik at man får vurdert konsekvensene, mulighetene og begrensningene av lokk både på vestsiden og østsiden av ny bro over hovedbanen. I utredningen må det vurderes hvor langt øst et mellomlangt lokk bør trekkes.

7. PBE mener det er relevant å gjøre en vurdering av hva som er realistisk bruk av arealene over lokkene. Det er også viktig å belyse begrensningene i arealbruk på lokkene. Dette bør suppleres med et eget punkt i utredningsprogrammet.

Helsekonsekvensutredning
Planprogrammet fanger opp de relevante temaene som er viktig i et folkehelseperspektiv herunder støy, tverrforbindelser, tilgang til grøntområder osv.

Kulturmiljø

1. PBE forutsetter at Bane Nor retter opp feil og unøyaktigheter i beskrivelsen av vernestatus som BYA påpeker i sin uttalelse.

2. PBE mener, i likhet med BYA, at man i planprogrammet må ta utgangspunkt i at det er 7 bygg som skal finne sin alternative plassering innenfor planområdet. Slik vi har forstått det, er det ikke lenger aktuelt å vurdere regulering av alternative tomter utenfor planområdet. PBE anbefaler at det i kapittel 8.5

med omtale av kollektivtrafikk i kap. 8.10 *Transport og mobilitet*". Bane NOR støtter PBE sin vurdering og mener planprogrammet er tilstrekkelig.

Bane NOR anbefaler å utrede mellomlangt lokk, og vil se nærmere på utstrekning av lokket.

Bane NOR vil arbeide med å avklare arealbruken på lokk og de tilgrensende områdene nær spor. Planprogrammet dekker i tilstrekkelig grad dette punktet.

Dette tas til orientering.

Kulturmiljø

Tas til følge.

Bane NOR anerkjenner kulturmiljøverdiene knyttet «Hylla». Det planlegges å utrede reetablering av noen verneverdige bygg innenfor planområdet for å beholde den historiske konteksten, dette er oppsummert i innledning til kap. 8.5 *Kulturmiljø* i planprogrammet. Grunnet anleggsomfang, tilstand til husene og begrenset areal for mellomlagring,

konkluderes tydelig og med en begrunnelse, slik at omfanget av utredningen er avklart før man går videre med planprosessen.

3. Utredningen legger ikke opp til en arkeologisk registrering av planområdet jf. Kulturminneloven § 9. BYA har i sin uttalelse gjort rede for at det er behov for arkeologisk registrering. Planområdet er utvidet, og BYA redegjør for hvorfor de stiller krav til arkeologisk registrering.

Støy

1. PBE fastholder våre tidligere føringer, som sier at det er nødvendig å beregne framtidig støy på strekningen mellom Brynsbakken og Oslo S (se dokumenter 33 og 35 i sak 202212750) som en del av dette prosjektet. PBE tolker T-1442 slik at influensområde for støy kan innebære større deler av vei-/banenett som blir påvirket av endret kapasitet som følge av tiltaket enn direkte støy fra området som bygges om. Avbøtende tiltak mot støy i hele influensområdet må vurderes.

2. BYM påpeker at utredning av vibrasjoner og strukturlyd burde nevnes spesifikt som utredningsbehov, da det er særlig grunn til å være oppmerksom på dette i forbindelse med bygging av jernbane. I planprogrammet er det angitt at de skal følge metoden i T-1442. PBE mener strukturstøy og vibrasjoner er tilstrekkelig dekket uten at det skal nevnes spesifikt.

ønsker ikke Bane NOR å ta utgangspunkt i at alle 7 hus skal bevares, men at det skal vurderes hvor mange hus som kan bevares. Se for øvrig kapittel 2.9.

Bane NOR har meldt inn behov for vurdering av arkeologiske registreringer til BYA og avventer tilbakemelding og videre prosess. Planprogrammet kap. 8.5 er supplert med arkeologiske registreringer som en del av kunnskapsgrunnlaget for temaet kulturmiljø.

Støy

Støy vil bli utredet i tråd med statlige retningslinjer (T-1442/2021) og Miljødirektoratets veileder M-2061. Bane NOR fastholder, i samsvar med rammene fra Samferdselsdepartementet, at influensområdet for støy ikke utvides til å omfatte strekningen helt ned til Oslo S, men avgrenses der tiltaket medfører en merkbar endring i støynivået. Bane NOR viser videre til kap. 5.2.3 i veilederen, der det er beskrevet at influensområder i reguleringsplan for samferdselsanlegg «som hovedregel begrenses til de områdene hvor støy fra selve planområdet fører til overskridelse av grenseverdiene i tabell 2».

Både luftbåren støy, vibrasjoner og strukturlyd vil inngå i vurderingene, og behovet for avbøtende tiltak (skjerming og fasadetiltak) vil bli vurdert ut fra en kost-nytte-analyse.

Transport og mobilitet

1. PBE har vært opptatt av at gatene i nærområdet som kan bli påvirket av endringer inkluderes i utredningsprogrammet og det er positivt at dette har blitt fulgt opp. Utredningsprogrammet må også gjelde øvrig kollektivtrafikk slik som Ruter påpeker.

2. Rådet for likestilling av funksjonshindrede i Bydel Gamle Oslo og BYM påpeker at universell utforming må utredes. PBE mener dette blir håndtert under punkt 2 i transport og mobilitet, der det står virkninger for gående og syklende.

3. Vedtatt reguleringsplan S-5191 (plan vedtatt i 2023) for eiendom Enebakkveien 69, har regulert atkomst til Enebakkveien rett sør for sporområdet. Dette må tas hensyn til i trafikkanalysen.

4. EBY og BYM bemerker at utredningen må beskrive tiltak for å oppgradere offentlig infrastruktur der det blir nødvendig som følge av tiltaket. PBE ber om at dette tas inn i utredningsprogrammet.

5. Utredningen må kartlegge renovasjonssystemet i de berørte områdene og vurdere om det blir behov for tiltak.

6. PBE mener lik Ruter at man bør vurdere om det er mulig å bruke Enebakkveien gjennom Brynsbakken som busstrasé.

Transport og Mobilitet

Utredningsprogrammet for transport og mobilitet omfatter påvirkning av det lokale trafikksystemet og derigjennom også bussgater på det øvrige kollektivsystemet, herunder konsekvenser for buss. Planprogrammet er presisert med omtale av kollektivtrafikk i kap. 8.10 Transport og mobilitet.

Universell utforming skal ivaretas som en integrert del av utformingen av nye tverrforbindelser for gående og syklende.

Bane NOR tar dette til etterretning.

Tilpassing av eksisterende infrastruktur inngår som en del av prosjekteringen og temaet blir ivaretatt. Se for øvrig kap. 8.13.3 i planprogrammet.

Som en del av tilgjengelighetsperspektivet knyttet til transport og mobilitet vil konsekvenser for tilgjengelighet for renovasjon også vurderes. Planprogrammet er dekkende.

Mulighet for at Enebakkveien skal være tilgjengelig for kjørende er vurdert i forrige planprosess. Det som ble konkludert med var at kjørende vil redusere sikkerhet og framkommelighet for gående og syklende, sikt og stigningsforhold gjør dette vanskelig. Det som gjelder for kjøring med bil vil også være tilfelle for buss. Bane NOR mener derfor at dette

Bymiljø

1. PBE påpekte i møte før høringsperioden at vi trenger gode sammenligninger av alternativenes konsekvenser for flere aspekter ved bymiljøet. Vi mener punktene som er listet opp i utredningsbehovet under tema landskap og friluftsliv nå har tatt inn det vi har spilt inn tidligere (plassdannelser, gode byrom og morfologi, bedre parkarealer og skolegård, sammenhengende bymiljø).

De overordnede planene, analysene og modellene man skal basere vurderingene på er for overordnet og lite spisset. Det er behov for å gjøre nye analyser av rommene, plassene og sammenhengene som dannes ved utbygging av Brynsbakken. Blant annet har PBE utarbeidet en stedsanalysemetode.

2. BYM påpeker at utredningene må belyse mulighetene og begrensningene for arealbruk, herunder vegetasjonsetablering på arealene mellom sporene. PBE er enig i det.

Bygge- og anleggsperioden

Det er viktig at konsekvenser av midlertidige stengte tverrforbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga utredes særskilt. PBE vurderer at dette er ivare tatt i

ikke skal være en del av utredningstema nå. Se også omtale av dette i kap. 2.4. Det vises til Temarapport Transport og mobilitet for detaljreguleringen *Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak*, utarbeidet av Asplan Viak AS for Bane NOR (dok.nr. IUP-00-A-01159, rev. 04A, datert 13.08.2020).

Bymiljø

Bane NOR vil legge Miljødirektoratets metodikk M-1941 til grunn for utredningene av landskap og friluftsliv. Dette er anerkjent metodikk for utredning av konsekvenser for tema landskap. Under tema Landskap i veilederen inngår stedsanalysetemaene i tabell 1: oversikt over forhold ved landskapet. Så lenge det vises til M-1941 vurderes utredningsomfanget for Landskap i planprogrammet å være dekkende.

Arbeidet vil søke å avklare muligheter og begrensninger for arealbruk på arealene mellom sporene. Dette vil blant annet være tema for verksted som planlegges etter fastsatt planprogram. Dette er presisert i kap. 7.2 og 7.3 i planprogrammet.

Bygge- og anleggsperioden

Bane NOR støtter vurderingen.

utredningsprogrammet 8.12 hvor «fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende og øvrig transport, herunder ivaretagelse av barn og unges interesser (skolevei og nærmiljø)» er lagt inn som eget utredningspunkt.

Naturmangfold

1. Bydelen mener kollene mellom sporene må bevares. Kollene har dokumentert naturmangfold.

Naturmangfold

Plan for nye spor tillater ikke bevaring av kollen. Konsekvenser for naturmangfold vil bli vurdert i henhold til M-1941, og det er gjennomført nye feltkartlegginger i planområdet. Når det gjelder innspill om bevaring av kollen mellom sporene (sørvest for ny bro), vil dette bli vurdert som en del av det videre planarbeidet. Bane NOR merker seg bekymringen for den rødlistede arten krattssoleie, men viser til at nylige kartlegginger ikke har påvist forekomst av arten på den aktuelle kollen.

3.1.3 Bydel Gamle Oslo, Bydelsutvalget

Oslo kommune – Bydel Gamle Oslo - Bydelsutvalget	Bane NORs kommentar
1. Bydelsutvalget i Gamle Oslo viser til at jernbanestrekningen mellom Oslo S og Etterstad er den mest trafikkerte i landet gjennom tettbygde områder. Da Gardermobanen skulle bygges for en generasjon siden, ble ulike tunnelalternativer for denne strekningen fullt utredet. Stortinget valgte i tredje og siste runde å si nei til tunnel. Siden den gang er antallet tog på strekningen økt kraftig. I dag går det over 700 persontogavganger, samt godstog, i åpen trasé gjennom området til nær alle døgnets tider. I samme periode er samfunnets holdning både til støy fra infrastruktur og barrierefunksjonen infrastrukturen utgjør i byer, gradvis blitt endret. I flere byer der jernbanen går gjennom tettbygde boligområder, er den i forbindelse med andre typer utbygginger i senere år samtidig blitt	Prosjektet Retningsdrift Brynsbakken er et nasjonalt prioritert tiltak i infrastrukturavtale E15, nødvendig for å oppnå 10-minutters frekvens på lokaltogstrekningene L1 og L2. Under følger Bane NORs svar strukturert etter temaene i bydelens oppsummering. Når det gjelder kravet om å utrede et fullverdig tunnelalternativ (punkt 1), viser Bane NOR til Sttingsvedtak av 30.03.2001, samt føringer i NTP og statsbudsjettet. Planprogrammet omhandler en konkret plansak for etablering av retningsdrift i Brynsbakken, ikke større konsepter for jernbaneinfrastruktur. Statsforvalteren har i sin behandling av klager på den tidligere vedtatte planen fastslått at det ikke kan kreves utredning av et helt nytt togsystem på reguleringsplannivå.

lagt i tunnel. Dette gjelder blant annet i Holmestrand og i Drammen, samt den pågående utbyggingen i Moss.

Bydelsutvalget mener at det som del av prosessen nå, bør utredes et reelt tunnelalternativ som inkluderer både Hovedbanen, Gardermobanen, Gjøvikbanen og godssporet til Alnabru, der disse føres i tunnel og/eller overbygning helt fra Oslo S og forbi Brynsbakken.

2. Jernbanedirektoratet anbefalte nylig at arbeidet med ny rikstunnel under Oslo blir prioritert, slik at denne kan stå ferdig tidlig på 2050-tallet. Vestover er et av alternativene at ny rikstunnel strekker seg helt til Lysaker, ikke bare til Skøyen som den nåværende tunnelen.

Bydelsutvalget mener at Brynsbakken-prosjektet og ny rikstunnel må vurderes i sammenheng, og at det da er naturlig å se på muligheten for å på liknende måte strekke ny rikstunnel lenger øst enn Oslo S, altså at den også inkluderer Brynsbakken. Bydelsutvalget viser til de avholdte dialogmøtene Bane Nor arrangerte i bydelen før påske. Der ble det opplyst fra Bane Nors side at de nå arbeider med en tidshorisont helt frem til 2035 for Brynsbakken-prosjektet. Den lange horisonten kan gi tid nok nettopp til å gjøre slike vurderinger.

Om støy og helse

3. Bydelsutvalget krever at influensområder der det synes klart at det blir økt støy som følge av tiltaket, inngår i støyberegningene. Dette gjelder hele togstrekningen fra Oslo S og opp til Bryn. Støyfølsom bebyggelse langs jernbanen i nærhet til planområdet har særlig risiko for økt støy som følge av økt trafikk, og må inkluderes i støyutredning. Det er viktig at det fremgår tydelig av

Dagens Oslo S er målpunkt for alle baner og landets største knutepunkt med spor i dagen tilknytning til annen kollektivtrafikk, samt kompleks infrastruktur og bystruktur som Akerselva under bakken. Nye spor østover må forholde seg til dette.

Rikstunnelen skal bedre kapasiteten gjennom selve Oslostunnelen vest for Oslo S, og det er ikke planlagt å strekke denne lenger østover gjennom Brynsbakken. Tiltakene i Brynsbakken er svært viktig for å kunne dra full nytte av en framtidig Rikstunnel.

Se for øvrig kapittel 2.1

Bane NOR presiserer at Brynsbakken må etableres med retningsdrift for å oppnå 10 minutters frekvens for lokaltogene, uavhengig av om Flytoget innføres i ordinært rutetilbud (punkt 28). Etablering av en ny togstasjon (punkt 21) vurderes som ikke aktuelt på grunn av svært krevende stigningsforhold, antall baner i området, tekniske krav og kort avstand til Bryn og Oslo S.

Om støy og helse

Influensområdet for støy (punkt 3) vil bli avgrenset i tråd med statlig retningslinje, T-1442/2021. Det gjøres en konkret vurdering av influensområdet for dette tiltaket, og bebyggelse med støyfølsomt bruksformål innenfor området vil inngå i vurderingene. Bane NOR benytter anerkjent metodikk og eksterne fagspesialister på støy for å sikre et etterrettelig beslutningsgrunnlag. Endring i støysituasjonen vil bli vurdert

konsekvensutredningen hva som inngår i, og hva det er lagt vekt på i vurderingsgrunnlaget.

4. Støyutredningen langs hele strekningen må utføres fysisk av et firma uten tilknytning til Bane Nor og gjøres over en lengre periode. Det kan ikke kun være utregninger basert på teoretiske modeller. Bydelsutvalget vil understreke at det ikke er vesentlig om det er andre kilder enn jernbanen som bidrar til støy i området eller ikke. Det er uansett den samlede støybelastningen etter at eventuelle jernbanetiltak er utført som beboere i området vil leve med. Bydelsutvalget ber om en vurdering om det er forurensningsforskriften eller T-1442 som skal benyttes for eksisterende bebyggelse utenfor Bane NORs varslingsområde, langs strekningen fra Oslo S til Bryn. Målet må være å sikre beboere langs traseen best mulig skjerming mot støy.

5. Konsekvensutredningen for støy bør tydelig belyse hvilke kriterier som ligger til grunn for valg og prioritering av avbøtende tiltak, både i planområdet og influensområder.

6. Bydelsutvalget forventer en grundig utredning av alle virkninger i anleggsperioden, og som inkluderer støy, rystelser, luftkvalitet, mobilitet, trafiksikkerhet og midlertidig arealbruk.

Konsekvensutredningen bør videre inneholde en plan for håndtering av støy, rystelser og støvforurensning i anleggsfasen. Konsekvenser av stengte tverrforbindelser i anleggsperioden må utredes grundig, og kompenserende tiltak beskrives.

mot et referansealternativ som inkluderer alle støykilder (punkt 4).

Avbøtende tiltak for støy (punkt 5, 13, 17) vil bli vurdert ut ifra om de gir tilstrekkelig skjerming opp mot kostnaden ved å etablere tiltaket (kost-nytte-vurdering i tråd med T-1442). Bane NOR ønsker å etablere varige løsninger som krever minst mulig vedlikehold, og vil foreslå planbestemmelser for støy i planforslaget (punkt 18). For eksisterende støysituasjon er det forurensningsforskriften som gjelder, ikke T-1442 (punkt 15).

Prosjektets samfunns- og effektmål (punkt 10, 11, 12) er fastsatt i infrastrukturavtale E15, og Bane NOR kan ikke endre disse målene i denne plansaken. Kontinuerlig støymåling (støyradar) i drifts- eller anleggsfase (punkt 14, 16) anses ikke som relevant for selve planprogrammet.

Avbøtende tiltak for støy vil bli vurdert ut ifra om de gir tilstrekkelig skjerming for støy opp mot kostnaden ved å etablere skjermingen (kost-nytte vurdering i tråd med T-1442) Dette gjelder både i planområdet og i influensområdet. Se for øvrig kapittel 2.2 om støy.

Anleggsperioden er eget utredningstema alle tema som blir nevnt er tatt inn der.

Se for øvrig kapittel 2.5 foran og kapittel 8.12 i planprogrammet

7. Bydelsutvalget mener svært støyende arbeider som hovedregel må foregå på dagtid, og at alle varsler om unntak fra støyforskriften må være enkelt tilgjengelige på nett og på annen måte. Særlig støyende arbeider, både innenfor og utenfor støyforskriften, må planlegges og gjøres godt kjent i god tid før arbeidet gjennomføres.

8. Bydelsutvalget mener at planprogrammet må suppleres med gjennomføring av helsekonsekvensutredning som del av konsekvensutredningen etter forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften). Konsekvenser for folkehelse utredes ofte fragmentert og utilstrekkelig i større plansaker, til tross for at lovverket forutsetter at helsemessige konsekvenser skal inngå i beslutningsgrunnlaget på lik linje med øvrige miljø- og samfunnsvirkninger. For et omfattende tiltak som Brynsbakken med betydelig potensial for påvirkning på støy, nærmiljøkvalitet, tilgjengelighet og trygg ferdsel, mener vi at helse bør konsekvensutredes som et eget og tydelig tema, og hvor de helsemessige konsekvensene av de ulike forholdene som skal utredes vises tydeligere i sammenheng. En slik utredning vil sikre at tiltakets helsemessige virkninger identifiseres og vurderes helhetlig, og at relevante avbøtende tiltak inngår i beslutningsgrunnlaget.

9. Bydelsutvalget mener hastighetsgrensene i umiddelbar nærhet til boliger og annen støyfølsom bebyggelse i større grad må ta hensyn til behov for støyreduksjon. Bydelsutvalget ber derfor at det i utredes hvordan redusert hastighet kan bidra til reduksjon av støy i kombinasjon med øvrige tiltak som skal vurderes. Utvalget mener at

Bane NOR må forholde seg til Oslo kommunes støyforskrift i gjennomføring av anleggsarbeidene
Oslo kommunes støyforskrift har krav til varsling ved støyende arbeider. Se videre under kapittel 2.2 og 2.5.

Bane NOR tar som utgangspunkt at planprogrammet er dekkende for tema helsekonsekvenser, men vil summere funn i et eget tema i planbeskrivelsen. Se også kapittel 2.8.

Fastsettelse av hastigheter på jernbanen inngår ikke i et reguleringsarbeid. Hastighet på bane (og vei) er styrt av teknisk regelverk og relevante forskrifter.

Se også kapittel 2.2.

fartsgrensen mellom Oslo S og Brynsbakken bør begrenses til 80 km/t for passasjertog og 40 km/t for anleggs- og godstog, altså at senket hastighet gjøres gjeldende for en lengre strekning enn i dag. Videre bør man se på muligheten for ytterligere redusert hastighet i tidsrommet som etter politivedtektene i Oslo er definert som natt, samt ytterligere redusert hastighet i partier hvor boliger ligger svært tett på jernbanen. Et godt utgangspunkt for sistnevnte kan være definisjonen i Oslos Åpningstidsforskrift for serveringsbransjen, som i støysammenheng opererer med en avstandsgrense til nærmeste bolig på 50 meter.

10. Bydelsutvalget ber om at prosjektets samfunnsmål korrigeres til å inkludere folkehelseeffekter ved å skulle begrense helseskadelig støy, slik at det blir lydende:

«Et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som begrenser helseskadelig støy og tilfredsstiller behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig perspektiv»

11. Bydelsutvalget ber om at det legges til et effektmål som muliggjør: Lavere total støybelastning enn dagens situasjon.

12. Bydelsutvalget ber om at det legges til et tillegg på resultatmål Sikkerhet og miljø: Med redusert helseskadelig støy, slik at resultatmålet blir: "Sikkerhet og miljø - levere en sikker og miljøvennlig jernbane med mindre støyforurensing"

13. Bydelsutvalget mener det må ligge som et absolutt krav at alle deler av prosjektet planlegges og bygges med beste standard ift. støysvake

Samfunnsmålet for prosjektet er det samme som for alle prosjekter innenfor samme infrastrukturavtale – E15 – bedre lokal- og regiontogtilbud i Oslo-området. Bane NOR kan ikke endre prosjektets samfunnsmål.

Prosjektets effektmål er styrt av hva prosjektet skal oppnå for å få til et bedre lokal- og regiontogtilbud i Oslo-området. Prosjektets konsekvenser for støy vil bli utredet i tråd med T-1442, og avbøtende tiltak vurderes ut ifra funn i konsekvensutredningen for støy. Ønske om endret effektmål kan ikke innfris.

Det vises til kapittel 2.2 om å følge retningslinje for støy i arealplanleggingen T-1442. Støy blir behandlet på lik linje som i andre lignende samferdselsprosjekter.

løsninger, selv der dette er vesentlig kostnadsdrivere. Dette inkluderer også evt. endringer som skal gjøres utenfor planområdet.

14. Bydelsutvalget ber om at det i løpet av 2026 etableres en permanent "støyradar" i planområdet som døgntkontinuerlig vil monitorere støy fra jernbanen. Data fra dette brukes til videre arbeid med en løsning som vil ivareta lovlig total støybelastning. Alle støydata og beregninger gjøres offentlig tilgjengelig umiddelbart.

15. Bydelsutvalget mener tog og togmateriell som måles til mer enn tillatt db-nivå, må ilegges et gebyr for støyforurensing. Gebyret bør i sin helhet disponeres til støyreducerende tiltak på den aktuelle strekningen. Bydelen ber Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet umiddelbart utrede hvordan dette kan hjemles i nåværende regelverk.

16. Anleggsområdet er særlig støyutsatt. For å sikre et akseptabelt totalt støynivå, mener bydelsutvalget det må gjennomføres kontinuerlig støymåling i hele anleggsperioden. Måleutstyret må automatisk varsle ansvarlig byggeleder og miljørettet helsevern om gitte støyverdier for hver enkelttime i hele anleggsperioden blir oversteget, slik at arbeidet umiddelbart kan tilpasses lovlige verdier.

17. Bydelsutvalget krever at kompensierende støyskjermingstiltak gjøres i evigvarende perspektiv, der det også tas høyde for og sikres at begrenset levetid på støytiltak ikke gjør fremtidig støysituasjon dårligere enn ved tiltakets oppstart.

18. Bydelsutvalget mener et infrastrukturprosjekt som vil øke

Bane NOR vil vurderer om det er aktuelt å måle støy fra anlegget når utbyggingen skal skje.

Det vil uansett ikke være mulig å kun måle støy fra jernbanen, målingene vil ta med seg alle støykilder i området.

Bane NOR vurderer at dette ikke er relevant for planprogrammet.

Bane NOR må forholde seg til Oslo kommunes støyforskrift i gjennomføring av anleggsarbeidene.

Oslo kommunes støyforskrift har krav til varsling ved støyende arbeider.

Avbøtende tiltak for støy vil bli vurdert ut fra om de gir tilstrekkelig skjerming for støy opp mot kostnaden ved å etablere skjermingen (kost-nytte vurdering i tråd med T-1442).

Bane NOR ønsker å etablere varige løsninger som krever minst mulig drift- og vedlikehold.

Bane NOR vil foreslå planbestemmelser for støy som en del av sitt planforslag.

støybelastningen av helseskadelig støy for svært mange innbyggere langs jernbanen, må inneholde vesentlige rekkefølgekrav knyttet til kompensierende tiltak for nærmiljøet.

19. Bydelsutvalget ber Bane Nor i planarbeidet særskilt om å utrede hvor det er behov for generelle støyskjermingstiltak på begge sider av planområdet, og ber om at det som minimum bevilges 20 millioner kroner i støyskjermingstiltak langs jernbanen i gamle Oslo utenom planområdet.

Om nærmiljøet

20. Bydelsutvalget mener at prosjektet med retningsdrift i Brynsbakken må redusere barriereeffekten jernbanen har i dag, og at det ikke må svekke mobiliteten mellom Kværnerbyen og resten av bydelen. Bydelsutvalget anmoder derfor om at planprogrammet fastsetter at det utredes hvordan prosjektet skal bidra til økt tilgjengelighet for gående og rullende trafikanter.

Muligheter og løsningen for nye tverrforbindelser må utredes så detaljert og presist som mulig. Snarveien som Tranga representerer i dag er en svært viktig trasé for mobiliteten i bydelen, og denne traséen må sikres også i en ny situasjon. Området må utformes slik at innbyggerne kan føle seg trygge når de benytter tverrforbindelsene. Store områder uten aktivitet, slik det på skissene er rundt Enebakkveien der den går under sporene, vil kunne oppfattes som øde og mindre trygt, særlig om kvelden.

21. Bydelsutvalget har fått med seg utspill om at det bør etableres en ny stasjon i området som kan betjene Kværnerbyen og Vålerenga. Dette virker interessant og kan gi innbyggerne i området noe igjen for

Prosjektet utreder behov for støytiltak ut ifra prosjektets virkning for støy. Vurderinger ut over dette gjøres som en del av strategisk støykartlegging hvert 5. år (ref. Forurensningsforskriften).

Bane NOR tar med innspillet til videre arbeid med planforslaget.

Bane NOR tar med bydelens innspill om tverrforbindelser og trygghet (punkt 20) i det videre arbeidet med planforslaget. Se for øvrig kapittel 2.6 for medvirkning for kartlegging av barns bruk av området.

Brynsbakken er ikke aktuell for stasjon se omtale i punkt 2.4

utbyggingen og også gi aktivitet til området som ellers synes å bli øde. Bydelsutvalget ønsker at det utredes om det kan etableres en ny stasjon der kanskje også bygninger fra Hylla kan gjenbrukes.

22. Bydelsutvalget henstiller til at Vålerenga nærmiljøhage, fotballbanen og Vålerenga skoles skolehage ikke benyttes som riggplass i anleggsperioden. Vålerenga nærmiljøhage er utviklet av bydelen med betydelig midler, og fungerer som et viktig møtested for nærmiljøet. Ferdigstillelse og åpning er planlagt vår 2026. Dersom disse områdene tillates til rigg- og anleggsplass, krever bydelsutvalget at bruken skjer så skånsomt som mulig, at tilgjengelighet til parken ivaretas i så stor grad som mulig og at områdene tilbakeføres i den stand det var når det ble overført.

23. Bydelsutvalget ber om at Føflekken byhage i Enebakkveien 37 hensyntas i videre planlegging og i anleggsperioden. Føflekken byhage er et prosjekt som over tid har utviklet seg til grønt og artsrikt byrom med dokumentert betydning for biologisk mangfold, og som en viktig sosial møteplass for nærmiljøet.

24. Bydelsutvalget ber om at planområdet utvides til å inkludere boliger i Kværnerbyen som direkte grenser mot jernbanen. Konkret gjelder det Dreieskivekvartalet borettslag med adresser Turbinveien 4 til 22.

Om lokkalternativene

25. Bydelsutvalget vurderer at mellomlangt lokk fremstår som det alternativet med størst potensial for å gi bedre mobilitet og parkforbindelser uten å forringe omkringingende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse

Bane NOR har forståelse for at anleggsperioden vil oppleves belastende. Vi vil i det videre arbeidet sette som mål å minimere midlertidig bruk av eksisterende parkareal, idretts- og lekearealer i anleggsperioden.

Vi kan ikke gi en garanti mot midlertidig bruk av deler av parken dersom en omfattende lokkløsning skal bygges.

Føflekken byhage tas med i det videre planarbeidet.

Bane NOR har avgrenset planområdet til områder der det kan være aktuelt å gjøre anleggsarbeid og der det er behov for å regulere arealene. Det er ikke aktuelt å gjøre fysiske arbeider i Dreieskivekvartalet borettslag.

Om lokkalternativene

Bane NOR har gjennomført en mulighetsstudie som viser at lokk over alle spor er urealistisk grunnet ekstreme kostnader, uakseptabelt lange stengetider og store visuelle barrierenvirkninger mot sør. Vi merker seg at bydelen vurderer mellomlangt lokk som det alternativet med størst potensial. Dette alternativet anses å gi

mellom kost-nytte og miljøhensyn sammenlignet med kort og langt lokk.

26. Ingen av lokkløsningene har i seg tekst som sier noe om bevaring av den naturlige kollen/steinformasjonen (med fredet krypsoleie) som i dag utgjør en naturlig skjerming og lyddemping, ikke bare for tog, men også for veien over Kværner. Bydelsutvalget ønsker at denne kollen bevares, og at det mellomlange lokket eventuelt etableres på begge sider av kollen.

27. Bydelsutvalget anbefaler at driftsansvar for nye lokkarealer avklares av Bane Nor som del av utredningsarbeidet. Erfaringer fra bydelen er at grønne arealer anlagt på betong kan være utfordrende å drifte på en god måte.

Om andre spørsmål

28. Bydelsutvalget viser til at hoveddelen av jernbanens behovsanalyser for prosjektet i Brynsbakken er 10 år gamle (sluttrapport "Innføring av baner mot Oslo S" fra april 2016). Det er skjedd endringer i rutetilbudet i perioden, og den nye rutemodellen for Stor-Oslo som etter planen trer i kraft fra årsskiftet 2027/28 innebærer en stor omlegging både i tilbud og organisering av persontog. Bydelsutvalget etterlyser derfor en fornyet vurdering av jernbanens behov i prosjektet i lys av den kommende rutemodellen, hvor det også vurderes om ønskede og absolutte krav som ble lagt inn underveis i forrige planprosess, fortsatt blir vurdert som nødvendige fra jernbanens ståsted. Det som fra jernbanens side fremsto som en riktig avveining mellom eget behov og nærområdenes behov i 2016, er ikke nødvendigvis likt i 2026.

en god balanse mellom parkutvidelse og teknisk gjennomførbarhet.

Konsekvenser for kollen mellom sporene (punkt 26) vil bli vurdert. Bane NOR viser til at nye feltkartlegginger ikke har påvist forekomst av den nær truede arten krattsoleie på kollen nå.

Spørsmålet om driftsansvar for nye lokkarealer tas med inn i det videre planarbeidet.

Om andre spørsmål

Ruteendringen det vises til vil ikke øke antallet tog, men åpne for en annen fordeling av passasjerer mellom de allerede eksisterende togene og ikke øke antallet seter. Uavhengig av innføring av flytoget i ordinært rutetilbud, må Brynsbakken etableres med retningsdrift for å oppnå 10 min frekvens for lokaltogene og tilrettelegge for flere tog. I tillegg er retningsdrift i Brynsbakken nødvendig for å ta ut effekten av en ny rikstunnel under Oslo. Ny vurdering av nødvendige tiltak i infrastrukturavtale E15 vil foreligge ved årsskifte 2026/2027.

Bydelsutvalget viser til at Bane Nor i "Åpen halvtime" i BUK-møtet i mars 2026 muntlig informerte om at en slik behovsanalyse etter planen skal legges frem, men uten at det foreløpig er tidfestet når.

29. Bydelsutvalget viser til at flere av løsningene for prosjektet som tidligere er blitt forkastet, helt eller delvis åpnet for å bevare den verneverdige boligbebyggelsen i området. Flere av klagepunktene til statsforvalter da reguleringsplanen ble opphevet, omhandlet dette. Siden statsforvalter opphevet reguleringsplanen med utgangspunkt i at løkkøsløsninger ikke var tilstrekkelig utredet, ble imidlertid ikke disse klagepunktene vurdert. Bydelsutvalget ber om at Bane Nor redegjør for hvordan klagepunkter som statsforvalter ikke vurderte fordi reguleringsplanen uansett var opphevet, vil bli fulgt opp i planarbeidet.

Når det gjelder den verneverdige bebyggelsen på «Hylla» planlegger Bane NOR å utrede muligheten for å reetablere noen av byggene på nye tomter innenfor planområdet, for eksempel ved et nytt Enga torg. Dette gjøres for å bevare byggenes antikvariske verdi og historiske kontekst i størst mulig grad. Det presiseres at det i denne plansaken ikke skal vurderes tomter utenfor arealet for planprogrammet. Dette er en ny planprosess der vi forholder oss til beslutningsrelevante utredningstemaer i det fastsatte planprogrammet. Det vises videre til kapittel 2.9.

Bane NOR vil utrede konsekvenser i tråd med planprogrammet når dette er fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet.

3.2 Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Forslag til planprogram fremstår dekkende ut fra nasjonale og vesentlige regionale interesser innen våre ansvarsområder. På denne bakgrunn har vi ingen spesifikke innspill til planarbeidet.	Bane NOR tar merknaden til etterretning.

3.3 Akershus fylkeskommune

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Akershus fylkeskommune har vurdert saken, og har ingen merknader.	Bane NOR tar merknaden til etterretning.

3.4 Statens vegvesen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Statens vegvesen viser til utbyggingsavtalen fra 2018 og forsterkningsarbeidene som ble utført i Vålerengtunnelen i 2020–2021. Det er utarbeidet flere notater som omhandler forsterkningen av Vålerengtunnelen, og da spesielt krav direkte rettet mot fremtidig prosjekt retningsdrift Brynsbakken. Disse notatene stiller bl.a. krav til bergguttak, plassering av fremtidige spor, laster etc. Statens vegvesen savner omtale av dette og forutsetter tett dialog med Bane NOR videre. Hensynssone «Andre sikringssoner (veitunnel)» H190 på 50 meter rundt tunnelanlegget må legges inn i plankartet, og et tunneltverrsnitt må innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Ved offentlig ettersyn må det foreligge en tiltaksplan som dokumenterer at aktiviteter innenfor sikringssonen ikke påfører Vålerengtunnelen eller dens tekniske installasjoner skader i anleggs- og driftsfasen. Plassering av tiltaket med avstand til tunnelkonstruksjonen skal vises i tiltaksplanen. Mangelfull dokumentasjon eller uklarhet rundt konsekvenser som tiltaket vil ha for Vålerengtunnelen vil medføre at Statens vegvesen vil vurdere å fremme innsigelse til planforslaget.	Innspill vedrørende forholdet til Vålerengtunnelen, herunder tidligere forsterkningsarbeider, sikringssone, kart og bestemmelser, tas med videre i planarbeidet. I planprogrammet vil det bli presisert planprogrammet at jernbaneutbyggingen har et viktig grensesnitt mot Vålerengtunnelen og at eventuelle konsekvenser for både tunnelen og resten av veisystemet i Lodalen skal vurderes i planarbeidet. Innspill om krav til tiltaksplan, dokumentasjon og dialog med Statens vegvesen tas med videre i det videre arbeidet. Videre tas innspill om overvannshåndtering, flomveier og tverrforbindelser for gående og syklende med videre.

Overvann må håndteres på egen eiendom, og det må sikres trygge flomveier slik at vann ledes bort fra E6 og Vålerengtunnelen.

Tverrforbindelser for gående og syklende må opprettholdes i både anleggs- og driftsfasen, og nye anlegg må utformes universelt og robust i henhold til kravene i N100.

Det må utarbeides risikoanalyse samt beredskapsplan for uønskede situasjoner som kan oppstå under bygging av jernbaneanlegget, herunder plan for trafikkomlegging som følge av eventuell stengt tunnel.

Statens vegvesen vil ifm. mulighetsstudiet og alternativer med lokk, vise til deres tidligere merknader angående konstruksjoner i nærhet til Vålerengtunnelen.

Det vil utarbeides en ROS-analyse for planforslaget, og innspill om beredskapsplan og håndtering av eventuelle trafikkomlegginger i anleggsfasen tas med videre i planarbeidet.

3.5 Norges vassdrags- og energidirektorat

Oppsummering	Bane NORs kommentar
NVE gir en generisk uttalelser om deres veiledning og oppfølging av arealplaner.	Bane NOR tar merknaden til etterretning.

3.6 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Oppsummering	Bane NORs kommentar
DSB gir en generisk uttalelse om deres veiledning og oppfølging av arealplaner.	Bane NOR tar merknaden til etterretning.

3.7 Elvia

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Elvia har levert et formelt restriksjonsskriv knyttet til sine høyspenningskabelanlegg (regionalnett og sentralnett, 33–420	Bane NOR tar merknaden til etterretning.

kV) som ligger i eller nær planområdet. Skrivet stiller spesifikke tekniske og sikkerhetsmessige krav til all anleggsaktivitet i nærheten av kabelnettet.

4 MERKNADER FRA BORETTSLAG, LAG OG FORENINGER

4.1 FAU Vålerenga skole

Oppsummering	Bane NORs kommentar
FAU ved Vålerenga skole fremmer i sitt høringsinnspill en omfattende bekymring for hvordan jernbaneutbyggingen vil påvirke elevenes læringsmiljø, helse og trygghet, både i en flerårig anleggsperiode og i fremtidig driftsfase. Skolens umiddelbare nærhet til planområdet gjør at FAU anser tiltaket som en betydelig belastning. Læringsmiljøet må ivaretas gjennom strenge støytiltak. FAU krever at støygrenser overholdes i undervisningstiden uten at det gis dispensasjoner, og de foreslår at spesielt støyende arbeid legges utenfor skoletiden. Det uttrykkes også frykt for at støv og partikkelforurensning kan være helseskadelig for barna og ødelegge skolehagen, som fungerer som en alternativ læringsarena. Når det gjelder situasjonen etter ferdigstillelse, påpeker FAU at økt togkapasitet vil medføre hyppigere passeringer og mer støy. De krever derfor grundige utredninger av støydempende tiltak og etterspør konkrete planer for bruk av mer stillegående togmateriell. FAU understreker at bevaring av barnas utearealer og sikring av trygge skoleveier er kritiske faktorer som må gis høy prioritet i det videre planarbeidet.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.6 Medvirkning og 2.8 Folkehelse, for nærmere redegjørelse og kommentarer.

4.2 Vålerenga historielag

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Vålerenga historielag uttrykker i sitt høringsinnspill en grunnleggende skepsis til den pågående planprosessen, spesielt knyttet til beslutningen om at statlige myndigheter skal fastsette planprogrammet. Historielaget oppfatter dette som en svekkelse av det lokale selvstyret og muligheten for reell lokal medvirkning. Videre kritiseres planforslaget for å være geografisk stykket opp, noe avsender mener er et forsøk på å unngå å løse de omfattende støyutfordringene for hele den tungt belastede togstrekningen gjennom nabolaget. Tunnelalternativer må utredes på nytt. Historielaget mener en tunnel er den eneste løsningen som fullt ut kan ivareta både støyproblematikk og bevaring av områdets historiske bebyggelse og grunnarealer. Når det gjelder de spesifikke forslagene for kulturmiljøet «Hylla», er historielaget sterkt kritiske til løsninger som innebærer at den historiske husrekken stykkes opp eller fjernes fra sitt opprinnelige miljø. De advarer mot å gjøre husene til ubeboelige «museumsgjenstander» plassert på et lokk, og etterspør konkrete planer for fremtidig vedlikehold, vakthold og kostnader for en slik løsning. Historielaget foreslår i stedet at Bane NOR samarbeider med lokalmiljøet for å finne egnede tomter der husene kan forbli beboelige og vedlikeholdes av private eiere.	Bane NOR har forståelse for de historiske verdiene i planområdet og anerkjenner prosjektets inngrep i kulturmiljøet på Vålerenga og «Hylla». I planprogrammet er kulturmiljø et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dets omfang med hensyn på annet utredning om tunnel er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.6 Medvirkning og 2.9 Kulturmiljø for nærmere redegjørelse.

4.3 Fortidsminneforeningen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Fortidsminneforeningen er opptatt av å verne kulturmiljøet i Enebakkveien. Spesielt rekken av arbeiderboliger fra 1850-tallet, kjent som «Hylla». Foreningen understreker at dette området, som omfatter Enebakkveien 38–60, er regulert til spesialområde bevaring og utgjør et unikt og enhetlig småskala trehusmiljø som har stor historisk verdi for Oslo. Fortidsminneforeningen mener at det bevaringsregulerte kulturmiljøet må sikres <i>in situ</i>, det vil si at bygningene og det historiske veifaret må bevares der de står i dag. Foreningen mener at statlig vern gjennom gjeldende regulering må opprettholdes, og de ber om at det utredes minst ett alternativ som ivaretar dette. Som mulige løsninger peker de på to tidligere foreslåtte tekniske grep: enten å omdirigere tog fra Gjøvikbanen nordover mot Alna for å unngå husriving i Brynsbakken, eller å legge jernbanesporene i en «stabled» løsning med kulvert for å halvere bredden på jernbanekorridoren ved Hylla.	Bane NOR har forståelse for de historiske verdiene i planområdet og anerkjenner prosjektets inngrep i kulturmiljøet i Enebakkveien og rekken av arbeiderboliger på «Hylla». I planprogrammet er kulturmiljø et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.6 Medvirkning og 2.9 Kulturmiljø.

4.4 Vålerenga Vel

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Vålerenga Vel mener at Bane NOR legger til grunn en sektortenkning hvor transportkapasitet prioriteres på bekostning av en helhetlig samfunnsutvikling og bystruktur. De mener at samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke må tillegges avgjørende vekt alene, da dette konseptet etter deres syn ikke fanger opp viktige lokale hensyn og barrierevirkninger i en tett bydel. Videre uttrykkes det skepsis til prosjektets doble rolle som både	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. I planprogrammet er støy og kulturmiljø et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet.

forslagstiller og utøver av planmyndighet på vegne av staten, noe de mener svekker lokaldemokratiet.

Vålerenga Vel mener at alle relevante og realistiske lokkalternativer som er identifisert i mulighetsstudien, må konsekvensutredes fullt ut.

Velforeningen frykter at planprogrammet slik det er formulert, åpner for å velge bort alternativer for tidlig, og de krever derfor en lokal medvirkningsprosess før endelig valg av alternativer tas. De etterlyser også en ny vurdering av sporgeometrien for å se om mindre justeringer kan muliggjøre bedre lokkløsninger. Når det gjelder støy, krever velforeningen at influensområdet utvides betydelig, at det legges mer representative trafikkprognoser til grunn, og at nødvendige støytiltak faktisk gjennomføres fremfor bare å vurderes.

Når det gjelder den verneverdige bebyggelsen på «Hylla», mener velforeningen at muligheten for å reetablere verneverdig bebyggelse i tilknytning til Enga torg må tillegges stor vekt i evalueringen av lokkalternativene.

Velforeningen mener også at Bane NOR må søke etter tomter utenfor planområdet for de husene det ikke vil være plass til innenfor planområdet, inkludert tomter som Bane NOR ikke eier selv.”

Det understrekes at det kun er planprogrammet fastsettes av Kommunal- og distriktsdepartementet, planmyndigheten er fremdeles Oslo kommune.

Det er gjort mange vurderinger av sporgeometrien, men ikke funnet noen varianter som løser kapasiteten bedre enn valgte sporløsning.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.3 Løkk, 2.6 Medvirkning, 2.8 Folkehelse og 2.9 Kulturmiljø.

Bane NOR mener at vurdering av alternativ plassering av bebyggelse må gjøres innenfor planområdet. Se for øvrig omtale om dette i kapittel 2.9 Kulturmiljø.

4.5 Gamlebyen beboerforening

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Gamlebyen beboerforening fremmer i sitt høringsinnspill en prinsipiell motstand mot planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken i åpen trasé. Foreningen mener at den planlagte kapasitetsøkningen vil medføre uakseptable støy-, helse- og miljøbelastninger for et område som allerede er preget av store levekårsutfordringer og betydelig støyeksponering. Hovedkravet fra beboerforeningen er at dagens planarbeid skrinlegges til fordel for en fullverdig tunnelløsning østover fra Oslo S, som de mener er den eneste bærekraftige løsningen for å ivareta både nasjonal togkapasitet og lokal folkehelse. De argumenterer for at midlene som nå er tiltenkt Brynsbakken heller bør prioriteres til utredning og realisering av en ny rikstunnel. Videre uttrykker beboerforeningen sterk skepsis til de foreslåtte løkløsningene, som de anser som utilstrekkelige for å løse de grunnleggende støyutfordringene. Foreningen krever at det gjennomføres en fullstendig støy- og helseutredning for hele strekningen fra Oslo S til Bryn, og at denne må utføres av en uavhengig part basert på fysiske målinger av både lav- og høyfrekvent støy. De støtter Oslo kommunes krav om skjerpede utredningskrav og understreker at en trafikkøkning på 20–25 % ikke kan godtas før det foreligger løsninger som dokumentert sikrer at alle grense- og tiltaksverdier overholdes. Avslutningsvis krever de at statsforvalterens varslede pålegg om kartlegging av innendørs støy følges opp som et premiss i den videre prosessen. Videre krever foreningen at	Bane NOR har forståelse for Gamlebyen beboerforenings motstand og bekymring for den samlede miljøbelastningen i området. Kravet om å skrinlegge dagens planarbeid til fordel for en fullverdig tunnelløsning faller utenfor rammene for denne reguleringsplanen. Prosjektets mandat er å løse kapasitetsutfordringene i Brynsbakken. I planprogrammet er støy og kulturmiljø er tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet, 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.6 Medvirkning og 2.8 Folkehelse.

hastigheten på tog på strekningen settes ned og at byutviklingsmulighetene etter at en tunnel under Gamlebyen er bygget tas i betraktning ved ny vurdering av tunnelutredning.

4.6 Smålensgata og Opplandsgata borettslag

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Smålensgata og Opplandsgata borettslag påpeker at deres beboere bor i umiddelbar nærhet til planområdet og vil bli direkte berørt av både den endelige sporløsningen og anleggsperioden. Borettslaget fremmer krav om at det må etableres et langt lokk over sporområdet, og varsler protester mot enhver løsning som ikke inkluderer et slikt fullverdig lokk. De begrunner dette med at et langt lokk er den eneste løsningen som på en akseptabel måte kan ivareta bomiljø, folkehelse og byutvikling, samtidig som det reduserer støy, luftforurensning og de eksisterende barrierevirkningene mellom nabolagene. Borettslaget etterlyser en utredning som ser på ulike tekniske utforminger og bruksformål for lokket i et langsiktig perspektiv på 60–100 år, fremfor kun å fokusere på kortsiktige anleggskostnader. Borettslaget krever at Vålerenga-parken skjermes fullstendig for inngrep, og presiserer at parken heller ikke må benyttes som midlertidig anleggs-, rigg- eller deponiområde i byggeperioden. De ber om at planprogrammet eksplisitt fastsetter at parken skal holdes utenfor anleggsaktiviteten.	Bane NOR har forståelse for at beboerne i Smålensgata og Opplandsgata borettslag vil bli berørt av tiltaket og virkningene prosjektet har for nærmiljøet. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.3 Lokk og 2.5 Anleggsgjennomføring. Planarbeidet vil søke å avklare mulighetsrom for utforming og bruksformål arealene på og ved lokk. Med lokk og mellomlagring av husene fra Hylla vil det ikke la seg gjøre skjerme Vålerengaparken for inngrep. I tillegg må terrenget i Vålerengaparken må tilpasses et eventuelt lokk, som også krever anleggsarbeider i parken.

4.7 Sameiet Smålensgata 1

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Sameiet Smålensgata 1 mener at jernbaneprosjektet i Brynsbakken må inkludere en form for lokk, og de mener at alternativet uten lokk bør tas ut av prosessen. Sameiet mener det ikke er aktuelt å realisere kapasitetsøkningen uten et lokk av en viss størrelse i det området som er definert som Enga torg. De etterlyser en utredning av alle relevante lokkalternativer, inkludert de som ble presentert av Vålerenga vel i den forrige reguleringsprosessen. Utover den permanente løsningen, uttrykker sameiet bekymring for belastningen i gjennomføringsfasen. De forventer betydelig anleggstrafikk i nærområdet og understreker at planleggingen må legge stor vekt på å minimere ulemper for beboerne. Spesielt fremheves behovet for å sikre trygge skoleveier for barna i området som et kritisk hensyn i anleggsperioden.	Bane NOR har forståelse for ønsket om etablering av lokk som et avbøtende tiltak, samt bekymringen i sameiet for trafiksikkerhet og miljøbelastning i anleggstiden. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kapittel 2.3 Lokk, 2.5 Anleggsgjennomføring og 2.7 Bymiljø og nærmiljø. Alternativ uten lokk vil videreføres som utredningsalternativ. Det vises til planprogrammet og til kapittel 2.5.

4.8 Kværner velforening

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Kværner Vel representerer beboere i et område med betydelig verneverdig bebyggelse og uttrykker i sitt høringsinnspill en grunnleggende skepsis til planene for Brynsbakken, som de anser som lite visjonære. Velforeningen fremmer et primært krav om at det gjennomføres en fullverdig utredning av en jernbanetunnel under Oslo med innføring til Oslo S. De mener dette er den eneste bærekraftige løsningen for å håndtere kapasitetsutfordringene på lang sikt. Som et subsidiært alternativ foreslår de utredning av et sammenhengende lokk over hele strekningen fra Bryn til Oslo S, inspirert av «The High Line» i New York, for å skape en unik	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Forslaget om boligbygging tett inntil jernbanen er ikke noe Bane NOR kan ta stilling til i denne planprosessen, det er det Oslo kommune som vurderer. Det er ikke aktuelt for Bane NOR å regulere områder til nye boliger som en del av planen for Brynsbakken. Unntaket er dersom det er behov for å regulere inn areal til gjenoppføring av bebyggelse fra

rekreasjonsakse og trygg sykkeltrasé i et område som i dag er sterkt belastet av infrastruktur.

Dersom prosjektet i Brynsbakken skal realiseres som planlagt, gir Kværner Vel sin støtte til alternativ 3, som innebærer det største lokket langs Vålerengaparken. For å sikre positive effekter for beboerne sør for jernbanen, foreslår de konkret å etablere en 10–15 meter bred trapp på den østlige delen av muren mot Vålerenga skole. Velforeningen uttrykker stor bekymring for at prosjektet vil skape en «øde korridor» av betong og jernbane som tiltrekker uønsket aktivitet. De foreslår derfor å åpne for boligbygging tett på jernbanen og opprettholde biltrafikk i området for å sikre menneskelig aktivitet og trygghet gjennom hele døgnet. Når det gjelder støy, krever de at det utføres målinger både innendørs og utendørs ved Vålerenga skole, ettersom utearealene er i kontinuerlig bruk. Avslutningsvis understreker de behovet for gode og trygge kryssingsmuligheter i hele anleggsperioden.

Hylla som et avbøtende tiltak for kulturmiljøet.

I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet.

For øvrig vises det til kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.5 Anleggsgjennomføring og 2.8 Folkehelse.

Bane NOR merker seg innspill om tverrforbindelse.

4.9 Redd Vålerengaparken

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Redd Vålerengaparken mener at 0-alternativet skal legges til grunn for den videre utviklingen av Brynsbakken, da de anser dette som den beste løsningen for natur, miljø og lokal trygghet. Som et foretrukket utbyggingsalternativ peker de på en fullverdig tunnelløsning, men de uttrykker samtidig tilfredshet med at alternativer med lokk nå inkluderes i prosessen. Blant de foreslåtte løsningene anser organisasjonen et mellomlangt lokk som det beste alternativet dersom utbyggingen	Bane NOR har forståelse for Redd Vålerengaparkens engasjement for Vålerengaparken og verdien parken har for lokalmiljøet. I planprogrammet er trafikk og mobilitet, støy og naturmangfold tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Bane NOR må bygge om jernbanen i Brynsbakken for å kunne oppnå økt frekvens på lokaltogene mot Lillestrøm, Ski og Spikkestad. 0-alternativet er ikke

realiseres, da dette gir utvidede parkarealer og muligheter for å reetablere verneverdig bebyggelse fra Hylla ved et nytt Enga torg. De er imidlertid kritiske til det store arealbeslaget i anleggsperioden og frykter tap av viktige snarveier, nabolagshager og deler av barnas aktivitetsområder.

Videre etterlyser Redd Vålerengaparken et tettere samarbeid med Bymiljøetaten for å sikre en helhetlig byutvikling i området. De understreker betydningen av trivsel og sosial kontroll, og ber om at de nye arealene utformes med naturmaterialer, frodig beplantning og god belysning for å forebygge uønsket aktivitet. Det stilles krav om omfattende støyskjerming for både eksisterende boliger og ferdselsårer, og det uttrykkes stor bekymring for hvordan støv og anleggsmaskiner vil påvirke parken og skolens hager i byggefasen. Organisasjonen forventer en tett dialog med lokalmiljøet og detaljert informasjon om plassering av rigg- og anleggsområder.

et realistisk alternativ dersom målene i infrastrukturavtale E15 skal nås. Mer om dette er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet.

For øvrig vises det til kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.9 Kulturmiljø.

Se også punkt 2.6 om medvirkning som legger opp til dialog med nærmiljøet i planfasen.

4.10 Enga borettslag

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Enga borettslag uttrykker bekymring for hvordan jernbaneprosjektet vil påvirke deres boforhold og trafikksikkerhet. Borettslaget eier deler av adkomstveien som ligger innenfor varslingsgrensen, og de advarer sterkt mot at denne benyttes som anleggsvei i byggeperioden. De beskriver dagens trafikksituasjon som svært krevende, med en blanding av personbiler, vareleveranser med store trailere, syklende og gående (herunder skolebarn) i en smal og uoversiktlig sving. De ber om at det vurderes alternative tilkomstveier for	Bane NOR har forståelse for bekymringen for at prosjektets beliggenhet vil medføre konsekvenser for nærmiljøet til borettslaget. Bane NOR tar med innspill om bekymring for bruk av adkomstvei i anleggsperioden i videre vurderinger.

anleggstrafikken for å unngå trafikkfarlige situasjoner.

Videre etterspør borettslaget avklaringer rundt støyutredninger og fremtidige støytiltak. De påpeker at deler av bebyggelsen allerede er sterkt støyutsatt og frykter at økt togtrafikk vil forverre situasjonen. Det uttrykkes usikkerhet om hvorvidt støyvurderingene vil omfatte deres blokk, ettersom selve bygningen ligger rett utenfor den tegnede varslingsgrensen. Borettslaget forventer at kartlegging og avbøtende tiltak også inkluderer deres eiendom. Avslutningsvis understrekes betydningen av å opprettholde og sikre gode gangforbindelser mellom Etterstadsletta og Kværnerbyen, spesielt den mye brukte stien «Tranga».

I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet.

Det vises til kapittel 2.2 Støy, 2.4 Tverrforbindelser 2.5 Anleggsgjennomføring og 2.7 Bymiljø og nærmiljø.

4.11 Sameiet Smålensgata 5

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Sameiet Smålensgata 5 mener nullalternativet er den beste løsningen, som innebærer at dagens jernbaneinfrastruktur i Brynsbakken forblir uendret. Sameiet begrunner dette med at dagens situasjon vurderes å ha færrest negative konsekvenser for nærmiljøet, spesielt med tanke på støybelastning, ferdselsmønstre og opprettholdelse av sosial kontroll i området. De anser bevaring av nåværende forhold som den beste løsningen for å sikre bomiljøet for beboerne i Smålensgata. Dersom utbyggingen og overgangen til retningsdrift likevel blir vedtatt gjennomført, peker sameiet på alternativet med et mellomlangt lokk som sin foretrukne utbyggingsløsning. En sentral bekymring knytter seg til fjerningen av den eksisterende fjellknausen i området, som sameiet	Bane NOR har forståelse for bekymringen for at prosjektets beliggenhet vil medføre konsekvenser for på nærmiljøet til sameiet. Bane NOR må bygge om jernbanen i Brynsbakken for å kunne oppnå økt frekvens på lokaltogene mot Lillestrøm, Ski og Spikkestad. 0-alternativet er ikke et realistisk alternativ dersom målene i infrastrukturavtale E15 skal nås. Mer om dette er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Se for øvrig kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk og 2.8 Folkehelse.

mener i dag fungerer som en naturlig støyskjerm mot motorveitrafikken i Lodalen. Sameiet mener at det mellomlange lokket er det korteste alternativet fordi det strekker seg lenger sørover og dekker deler av Gjøvikbanen. De foreslår derfor at lokket må utformes slik at det fysisk erstatter fjellknausens funksjon ved å bryte lydbanen for støyen fra motorveien mot bebyggelsen.

4.12 Smålensgata borettslag

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Smålensgata borettslag fremhever at deres gate i dag oppleves som rolig med lavt støynivå, til tross for nærheten til både E6 og jernbanen. Borettslaget tillegger en eksisterende fjellknaus vest i planområdet stor vekt som en naturlig støyskjerm som bryter lydbanen fra motorveien inn mot bebyggelsen. Borettslaget uttrykker bekymring for at fjerning av denne knausen vil forringe bomiljøet betydelig dersom den ikke erstattes av andre skjermende tiltak. Borettslaget mener nullalternativet (ingen utbygging) er det beste alternativet, da de mener dette best ivaretar bomiljø, ferdsel og sosial kontroll. Dersom utbyggingen gjennomføres, peker de på alternativet med et mellomlangt lokk som den beste løsningen. De argumenterer for at dette lokket best kan erstatte fjellknausens funksjon, spesielt dersom det kan strekkes lenger mot vest eller kombineres med støyskjermende strukturer der knausen sto i dag. Videre etterspør de tekniske tiltak for å redusere støy fra såkalt stempeleffekt ved tunnelåpninger. Når det gjelder myke trafikanter, mener borettslaget at det mellomlange lokket	Bane NOR har forståelse for bekymringen for at prosjektets beliggenhet vil medføre konsekvenser for nærmiljøet til borettslaget. I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Se for øvrig kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk og 2.8 Folkehelse, for en utdypende redegjørelse av de gjennomgående temaene i merknaden.

gir en tryggere og mer attraktiv gangvei sammenlignet med det korte alternativet eller en broløsning, som de frykter vil skape et utrygt «industripreg». De understreker at lokket bidrar til sosial kontroll ved å skape en bedre overgang mellom bolig gatene og turvegsystemet. Samtidig uttrykker de skepsis til alternativet med langt lokk på grunn av omfattende anleggsarbeider i parken og visuelt dominerende murer.

4.13 Vålerenga menighet

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Vålerenga menighetsråd mener det i utgangspunktet er positivt med tilrettelegging for tog som transportmiddel. De understreker imidlertid at utbyggingen må skje i et balansert samspill med lokale verdier, der hensynet til barns trygghet, bevaring av grønne lunger og beskyttelse mot støy tillegges avgjørende vekt. Menighetsrådet er spesielt opptatt av at barna i området sikres trygge skoleveier og gode friområder i alle faser av prosjektet. Når det gjelder de konkrete løsningsforslagene, uttrykker menighetsrådet skepsis til det presenterte alternativet med et langt lokk. De mener denne løsningen vil medføre uforholdsmessig store ulemper i en forlenget anleggsfase og frykter at den vil svekke viktige tverrforbindelser for nærmiljøet. Rådet argumenterer for at dersom et langt lokk skal være formålstjenlig, må det strekke seg vesentlig lenger nordover enn dagens skisser for å gi reell støybeskyttelse for flere beboere. Videre fremmer menighetsrådet et tydelig krav om at en tunnelløsning må utredes på nytt. De anser tidligere utredninger som foreldede og peker på	Bane NOR har forståelse for menighetens bekymring for konsekvensene av prosjektet for nærmiljøet. I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Se for øvrig kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.6 Medvirkning og 2.8 Folkehelse, for en utdypende redegjørelse av de gjennomgående temaene i merknaden.

at den massive boligutbyggingen i områder som Kværnerbyen og langs Alnaelva de siste 20 årene har endret kost-nytte-bildet betydelig, da langt flere mennesker nå utsettes for støybelastning.

4.14 Balder Bolig

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Balder Bolig AS, som eiere av eiendommen Vålerenggata 5, fremmer i sitt høringsinnspill en spesifikk teknisk bekymring knyttet til planlagte inngrep i grunnen i forbindelse med jernbaneutbyggingen. Eiendommen er utstyrt med et bergvarmeanlegg som henter energi fra borehull som strekker seg flere hundre meter ned i bakken. Merknadshaver etterspør en konkret tilbakemelding og forsikring om at disse dype installasjonene ikke vil bli berørt eller skadet som følge av prosjektets anleggsarbeider.	Bane NOR har mottatt innspillet og har notert seg informasjonen om bergvarmeanlegget i Vålerenggata 5. Se kapittel 2.5 Anleggsgjennomføring for nærmere redegjørelse av prosjektets rammer og håndtering av tredjepartsinteresser. Bane NOR må kartlegge og forholde seg til og tilpasse eksisterende infrastruktur som for eksempel bergvarmeanlegg når jernbanen i Brynsbakken skal bygges ut.

4.15 Vålerengaparken borettslag 1

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Vålerengaparken 1 borettslag, som er en av de nærmeste naboene til jernbanetraseen i Etterstadgata, uttrykker i sitt høringsinnspill stor bekymring for beboernes fremtidige levekår og barnas oppvekstmiljø. De stiller innledningsvis spørsmål ved om kapasitetsøkningen i Brynsbakken fortsatt er nødvendig i det planlagte tidsløpet sett i lys av iverksettelsen av Rutemodell 2027 og avviklingen av Flytoget. Borettslaget mener prosjektet bør utsettes inntil det er gjennomført en ny kapasitets- og behovsanalyse som tar hensyn til disse endringene i togsystemet.	Bane NOR har forståelse for bekymringen for at prosjektets vil gi konsekvenser for nærmiljøet til borettslaget. I planprogrammet er støy et tema i utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Det er avklart at det er behov for retningsdrift i Brynsbakken selv om Flytoget skal inngå i vanlig trafikk. Se for øvrig kapittel 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og folkehelse og 2.8 Folkehelse,

Borettslaget mener det bør utredes en fullverdig tunnelløsning fra Oslo S og østover forbi Brynsbakken. De argumenterer for at en tunnel er nødvendig for å løse utfordringer med støy, vibrasjoner og dårlig sporgeometri, samt for å legge til rette for en ny underjordisk stasjon på Bryn. Som et sekundært alternativ foreslår de et spesifikt lokk over Gjøvikbanen og utgående Gardermobane ved Etterstad, da de mener de nåværende lokkalternativene i mulighetsstudien i liten grad vil bedre støysituasjonen for beboerne i deres område. De mener det bør gjennomføres en helhetlig utredning av levekår og folkehelse, samt at det stilles garantier for målinger og avbøtende tiltak dersom grenseverdier for støy, støv og vibrasjoner overskrides etter ferdigstillelse.

for en utdypende redegjørelse av de gjennomgående temaene i merknaden.

4.16 Vålerengaparken borettslag 2

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Vålerengaparken 2 borettslag uttrykker bekymring for de lokale konsekvensene av jernbaneutbyggingen i Brynsbakken. Borettslaget motsetter seg sterkt rivning eller fjerning av de verneverdige arbeiderboligene på «Hylla», som de anser som en uvurderlig del av Oslos historie. De mener planene mangler visjoner for fremtidens byutvikling og argumenterer for at økt kapasitet primært bør løses gjennom en fullverdig tunnelløsning for å unngå åpne spor gjennom tettbygde strøk. Borettslaget mener det bør være krav om vesentlig bedre støy- og vibrasjonsbeskyttelse. Borettslaget påpeker at dagens støynivå allerede overskrider statlige retningslinjer, og de frykter en markant forverring ved økt	Bane NOR har forståelse for bekymringen for at prosjektets beliggenhet vil gi konsekvenser for nærmiljøet til borettslaget. I planprogrammet er støy og kulturmiljø tema i utredningsprogrammet, herunder bevaring av hus på Hylla, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Se for øvrig kapittel 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.6 Medvirkning, 2.7 Bymiljø og folkehelse, 2.8 Folkehelse og 2.9 Kulturmiljø, for en utdypende redegjørelse av de gjennomgående temaene i merknaden.

trafikk og de foreslåtte lokkløsningene. De foreslår konkrete tiltak som hastighetsbegrensninger på 30 km/t, flytting av Gjøvikbanens endestasjon, og at utbyggingen gjennomføres som et pionerprosjekt for støyreduksjon. Videre fremmer de et eget forslag om å forlenge lokket helt til tunnelløpet ved Etterstadgata for å skjerme bebyggelsen i øst. Avslutningsvis understrekes behovet for å bevare friområdene ved Vålerenga skole og sikre trygge ferdselsårer for barn i anleggsperioden.

4.17 OBOS Eiendom

Oppsummering	Bane NORs kommentar
OBOS Eiendom uttrykker i sitt høringsinnspill støtte til prosjektets mål om økt kapasitet og punktlighet i jernbanesystemet, men ber om at det i det videre planarbeidet utredes muligheten for å etablere et nytt lokalt togstopp ved Kværnerbyen på Hovedbanen. OBOS påpeker at Kværnerbyen er et voksende byområde i tett nærhet til Brynsbakken, og viser til at planprogrammet selv vektlegger arealutvikling nær stasjoner og bærekraftig mobilitet. Det argumenteres med at et betydelig antall innbyggere og pendlere befinner seg innenfor en radius på én kilometer fra toglinjen, og at både Kværnerbyen og nærliggende Vålerenga i dag mangler direkte jernbanetilgang. Innsender anerkjenner at området er teknisk krevende med sterk stigning og komplekse sporforhold, men mener nettopp dette tilsier at spørsmålet om et nytt stopp bør belyses faglig nå, fremfor å avvises uten vurdering. Konkret foreslås det at konsekvensutredningen suppleres med vurderinger av teknisk gjennomførbarhet, konsekvenser for kapasitet og reisetid, samt hvordan et stopp vil påvirke mobilitet og lokal byutvikling.	Bane NOR er positiv til at OBOS Eiendom ser verdien av økt kapasitet og robusthet i jernbanesystemet for Oslo-regionen. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet, herunder vanskelighetene med å etablere en ny stasjon i området.

5 MERKNADER FRA PRIVATPERSONER

5.1 Bernard Borg

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender påpeker at jernbaneprosjektet vil påvirke beboerne i området på flere måter, og fremhever særlig to hovedbekymringer: lokal mobilitet og støy. For det første understrekes viktigheten av å opprettholde og sikre en god gangforbindelse mellom Kværnerbyen og Vålerenga/Enebakkveien. For det andre uttrykkes det bekymring for at økt kapasitet og flere togpasseringer vil føre til økt støybelastning for nærmiljøet. Som en avbøtende løsning foreslår innsender at det etableres et lokk over dagens jernbanetrasé. Det påpekes at et slikt lokk vil kunne bidra positivt ved å skape nye grøntarealer og legge til rette for bedre tverrforbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. I planprogrammet er trafikk og mobilitet og støy en del av utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Alternativ med lokk skal konsekvensutredes. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.3 Lokk og 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.2 Mathilde Herskedal

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Merknaden er sendt inn av en nyinnflyttet beboer i Arnljot Gellines vei på Nygårdkollen. Innsender påpeker at prosjektet var ukjent for henne frem til nå og etterspør fast varsling om det videre planarbeidet. Hovedbekymringen i innspillet knytter seg til fremkommeligheten i Enebakkveien. Innsender fremhever at dette er den eneste adkomstveien for postgang og privatbilistene på Nygårdkollen som ikke er fysisk avstengt med bussbom. Videre stiller innsender seg positiv til utvikling og forbedring av områdets forbindelser, men foreslår at det etableres en egen togstasjon i Brynsbakken for å gi	Informasjon og varsling er sendt ut til alle registrerte eiere og festere av eiendommer som ligger innenfor eller nær planområdet. Det er i varslingen påpekt at grunneiere må også varsle og informere sine leietagere og andelshavere. I planprogrammet er trafikk og mobilitet en del av utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Egen stasjon i Brynsbakken er ikke aktuelt. For øvrig vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet og 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, for nærmere redegjørelse og kommentarer.

lokalsamfunnet bedre nytte av togtilbudet som i dag bare passerer forbi.

5.3 Igor Krilić

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender beskriver dagens jernbanetrasé som en barriere som splitter byområder og mennesker, og påpeker at eksisterende gangforbindelser over og under banen oppleves som utrygge og dårlig vedlikeholdt. Det uttrykkes et sterkt ønske om at prosjektet må bidra til forbedring fremfor forringelse, med særlig fokus på sikkerhet for barn og voksne, bevaring av natur og estetisk tiltalende løsninger fremfor ren bruk av betong og metall. Innsender foreslår følgende konkrete tiltak: • Etablering av et omfattende lokk som kan binde Kværnerbyen og Vålerenga sammen med parkarealer, stier og sykkelveier på overflaten. • Løsningen bør unngå lange omveier ("sikk-sakk-veier") og heller inkludere trapper som snarveier kombinert med slakere ramper for rullestol og sykkel. • Som et alternativ til lokk foreslås en stor og bred bro med full avskjerming mot lyd og for å hindre adkomst til sporene. • Bedre vedlikehold og beskjæring av vegetasjon for å øke trygghetsfølelsen.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. I planprogrammet er trafikk og mobilitet, naturmangfold og landskap en del av utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Alternativ med lokk skal konsekvensutredes. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.3 Lokk og 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, for nærmere redegjørelse og kommentarer. Bane NOR forholder seg til at det skal utredes et lokk over Hovedbanen og vil ikke vurdere et mer omfattende lokk som en del av planarbeidet. Det henvises også til fellessvar og omtale om omfattede lokk i kap. 2.3 Innspill til løsninger for tverrforbindelser og andre forhold noteres og tas med i det videre planarbeidet.

5.4 Chris Fasseland

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender stiller seg negativ til den planlagte utbyggingen i Brynsbakken, begrunnet med forventede negative konsekvenser for støyforhold og bokvalitet i området. Dersom prosjektet likevel gjennomføres, krever innsender at omfattende lokk/overdekning utredes som et hovedalternativ på lik linje med andre løsninger. Det argumenteres med at mulighetsstudien indikerer at kun omfattende overdekning gir en vesentlig støyreduksjon, mens mindre lokk har begrenset effekt. Videre etterlyses det konkret dokumentasjon på hvilken støyreduksjon ulike lokk-alternativer faktisk vil gi for de omkringliggende boligene. Innsender understreker at det må legges til grunn løsninger som gir en reell forbedring av støysituasjonen, ikke bare marginale tiltak, og ber om at hensynet til folkehelse og nærmiljø tillegges avgjørende vekt.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. I planprogrammet er støy, trafikk og mobilitet, friluftsliv, landskap og flere andre temaer, en del av utredningsprogrammet, og vil følges opp i det videre planarbeidet. Alternativ med lokk skal konsekvensutredes. Det henvises også til fellessvar og omtale om omfattede lokk i kap. 2.3 Lokk. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, og 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, for nærmere redegjørelse og kommentarer. Bane NOR er opptatt av å ivareta hensynet til by- og nærmiljø. Virkninger for omgivelsene vil bli utredet og vurdert i det videre planarbeidet i samsvar med planprogrammet. Det vil ikke gjennomføres en egen helsekonsekvensutredning som en del av planarbeidet, se mer omtale om dette i kap. 2.8 Folkehelse.

5.5 Ørn Terje Foss

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Merknaden er forfattet som et debattinnlegg. Innsender betegner planene som en «lokal katastrofe» for byutvikling og levekår i Gamle Oslo. Han argumenterer for at prosjektet er kortsiktig og mangler en tilstrekkelig planhorisont frem mot år 2050. Innsender mener jernbanen må legges i tunnel fra Bryn til Oslo S, og videreføres som en ny «Rikstunnel» til Lysaker for å løse den egentlige flaskehalsen i Oslotunnelen.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil medføre konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet.

Det protesteres sterkt mot rivingen av den verneverdige trehusbebyggelsen. Innsender mener riving er en provokasjon mot kulturminnevernet og en strategisk planleggingssvikt.

Det hevdes at prosjektet tilsidesetter folkehelsehensyn ved å øke trafikken i åpen trasé, noe som særlig vil ramme nabolaget gjennom økt godstrafikk og nattstøy.

Innsender mener statlig plan brukes for å overkjøre lokaldemokratiet og unngå strengere utredningskrav fra Oslo kommune. Han karakteriserer utredningene av lokkløsninger som et meningsløst «skuespill» som ikke løser de reelle problemene.

Dersom prosjektet legges bort, foreslås det at husene på Hylla overtas av velforeninger til bruk som nabolagshus eller atelier.

Det er korrekt at den valgte sporløsningen medfører at bebyggelsen på «Hylla» må fjernes fra sin nåværende plassering. Bane NOR vil som en del av det videre planarbeidet utrede muligheten for å reetablere deler av denne bebyggelsen på nye tomter innenfor planområdet, for eksempel ved «Enga torg».

Bane NOR erkjenner bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). Støy er eget utredningstema og helsekonsekvenser vil belyses i planbeskrivelsen. Vurdering av utredning av folkehelse er omtalt i kapittel 2.8.

Bane NOR vil presisere at den statlige overtagelsen kun gjelder fastsettelsen av selve planprogrammet. Selve reguleringsplanen vil bli behandlet og vedtatt på ordinær måte av Oslo kommune, noe som sikrer at lokaldemokratiet og kommunale prioriteringer blir ivaretatt i den endelige beslutningen.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.6 Medvirkning, 2.8 Folkehelse og 2.9 Kulturmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.6 Kristin Iglum

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender uttrykker stor bekymring for at jernbaneutbyggingen vil ødelegge et verdifullt bolig-, kultur- og friluftsområde. Innsender vektlegger Vålerengas unike historiske atmosfære og trekker paralleller til hvordan Vålerengatunnelen i sin tid reddet nabolaget fra tungtrafikk.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Temaene friluftsliv og landskap er definert som egne utredningstemaer i planprogrammet. Utredningene vurderer hvordan tiltaket påvirker bruken av parken, visuelle sammenhenger og estetisk kvalitet.

Det advares sterkt mot planer som kan føre til at Vålerengaparken ødelegges eller blir mindre, da denne er en kritisk ressurs for rekreasjon for både beboere og turister året rundt.

Vålerenga kirke og de historiske omgivelsene trekkes frem som uerstattelige verdier som må beskyttes mot belastningen fra utbyggingen.

Innsender oppfordrer beslutningstakere til å prioritere lokkløsninger eller tunnel for å gjøre belastningen på nærområdet minst mulig og sikre at nabolaget forblir attraktivt for fremtiden.

Vålerenga kirke og parken er listeført som kommunalt verneverdige kulturmiljøer. Konsekvensene for kulturmiljøet vil bli grundig utredet, og utredningen skal dokumentere virkninger for både vernet bebyggelse og historiske veifar.

Alternativ med lokk skal konsekvensutredes, se fellessvar i kap. 2.3 Lokk. For øvrig vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet og 2.9 Kulturmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.7 Charlotta Fresk

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender er tydelig på at et lokk over jernbanen vil være den beste løsningen for området på lang sikt, og tar til orde for en så omfattende overbygging som mulig. Innsender har et ønske om å binde sammen Vålerenga og Kværnerbyen ved å la Vålerengaparken fortsette helt ned til Kværnerbyen. Innsender understreker behovet for å verne om parken og særpreget til både parken og Vålerenga-området. Selv om det anerkjennes at omfattende lokkløsninger er kostbare, argumenteres det for at kortsiktige løsninger ikke fungerer over tid. Videre uttrykkes det forventninger om at prosjektet bidrar til å redusere støy og trafikk for beboerne i området.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Alternativ med lokk vil konsekvensutredes og er nærmere omtalt i kap. 2.3 Lokk. Hensynet til å ivareta områdets særpreg og redusere støy vil vurderes det videre planarbeidet. Det skal gjennomføres en konsekvensutredning for støy i tråd med M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021) for alle alternativer, inkludert lokk-løsningen. Videre vil temaene landskap og kulturmiljø bli utredet for å sikre at tiltaket tilpasses områdets estetiske og historiske kvaliteter på en god måte. For øvrig vises det til kap 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet og 2.9 Kulturmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.8 Charlotte Lerdal Groven

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender uttrykker sterk bekymring for planene om økt togtrafikk på strekningen Oslo S–Bryn. Det påpekes at dagens situasjon med støy, vibrasjoner og trafikk allerede er en stor belastning for nærmiljøet og livskvaliteten. Innsender mener at de reelle konsekvensene for helse, søvn og bomiljø er utilstrekkelig utredet, og frykter at en kapasitetsøkning på 20–25 % vil ha alvorlige langtidseffekter for beboerne. Det kreves at planer om økt trafikk i åpen trasé skrinlegges til fordel for tunnelløsninger, som må utredes seriøst. Innsender krever at det gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn før det tas videre beslutninger.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.9 Dimitri Solvang-Kayiambakis

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender slutter seg til høringssvaret fra Vålerenga skoles FAU. Innsender uttrykker en fundamental skepsis til prosjektet og mener at "framskritt" bør måles i barns oppvekstvilkår og trygghet, fremfor antall togpasseringer. Innsender ønsker primært nullalternativet (at prosjektet ikke gjennomføres). Sekundært støttes alternativet med mellomlangt lokk. Det protesteres på det sterkeste mot at fotballbanen ved Vålerenga kirke inkluderes i planområdet. Det anføres at banen er i daglig bruk året rundt, og at det ikke finnes alternative arealer i nærområdet som kan erstatte denne.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har stor forståelse for fotballbanens betydning som hverdagsarena for barn og unge. Planområdet er i utgangspunktet trukket vidt for å inkludere alle arealer der det kan bli behov for midlertidige tiltak eller anleggsgjennomføring. Bane NOR vil i det videre arbeidet med anleggsgjennomføring (jf. planprogrammets kapittel 8.12) sette

Det kreves at Bane NORs planlagte arbeid i minst mulig grad må gripe inn i barnas hverdag, læringsmiljø og aktivitetstilbud i bydelen og ved skolen.

som mål å minimere beslag av eksisterende idretts- og lekearealer.

Det var planlagt å gjennomføre nye barnetråkkregistreringer for å supplere kunnskapsgrunnlaget om barn og unges bruk av området. Oslo kommune har fra 2025 avvirket bruk av barnetråkkregistreringer, og prosjektet vil derfor benytte sist utførte kartlegging fra 2020 som utgangspunkt. For kvalitetssikring og supplering av kunnskapsgrunnlaget vil prosjektet ta kontakt med ungdomsklubben ved Jordal og ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo. FAU ved Vålerenga skole vil også bli kontaktet.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.10 Haakon Engen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender reagerer sterkt på planene om en trafikkøkning på 20–25 % i en allerede høyt belastet åpen trasé. Det uttrykkes dyp bekymring for beboernes helse og livskvalitet, og innsender mener de reelle konsekvensene for støy, søvnforstyrrelser og vibrasjoner ikke er tilstrekkelig utredet. Det påpekes at søvnforstyrrelser er et alvorlig helseproblem, og at økt frekvens vil gi mindre mulighet for restitusjon for naboene. Innsender trekker frem at eksisterende sporvekslere rett utenfor stuevinduet medfører kraftig støy og rystelser i bygget. Det kreves en fullstendig, uavhengig og etterprøvbar utredning av helse,	Bane NOR erkjenner bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). Utredning av vibrasjoner og strukturell lyd inngår som en del av støyutredningen for prosjektet. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR legger opp til en bred medvirkningsprosess som går utover lovens minimumskrav, med dialogmøter, åpne kontordager og verksteder. Alle fagrapporter, inkludert støyberegninger og helseutredningen, vil bli gjort offentlig tilgjengelige når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

vibrasjoner og støy (inkludert maksimalnivåer og lavfrekvent støy) for hele strekningen Oslo S–Bryn.

Innsender mener en økning i åpen trasé er en kortsiktig løsning og krever at tunnellsøsing/ny rikstunnel legges til grunn som det prinsipielt riktige alternativet.

Det etterlyses reell involvering av beboere og full offentliggjøring av grunnlagsdata og beregninger.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.6 Medvirkning og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.11 Håkon Wium Lie

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender eier et hus på Hylla og ønsker å beholde huset på sin nåværende plassering, og argumenterer for at det er mulig å forbedre trafikkavviklingen i Brynsbakken uten å fjerne bebyggelsen. Det fremmes to konkrete forslag til utredning av alternative tekniske løsninger: Omlødet trafikk fra Gjøvikbanen: Det foreslås at tog fra Gjøvikbanen ikke penses inn mot Oslo S via Brynsbakken, men i stedet dirigeres nordover mot Alna og Lillestrøm. Innsender påpeker at topografien ved Alna er enklere, at Bane NOR allerede eier grunnen, og at dette ville spart eksisterende bebyggelse for både riving og nye støysoner. Kulvertløsning i to høyder: Det foreslås å legge Gjøvikbanen i en kulvert med utgående Hovedbane plassert direkte oppå. Innsender mener en slik vertikal stabling av sporene vil halvere bredden på jernbanekorridoren ved Hylla og dermed gjøre det mulig å bevare dagens husrekke.	Hovedmålet med prosjektet er å øke kapasiteten og punktligheten på jernbanenettet i tråd med Infrastrukturavtale E15, som skal gi et bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet. Forslaget om å lede tog fra Gjøvikbanen nordover mot Alna i stedet for Oslo S er vurdert som et tiltak som faller utenfor rammene for dette planarbeidet. Bane NOR har stor forståelse for ønsket om å bevare husene på Hylla i sin nåværende beliggenhet. Forslaget om å legge spor i to høyder (stabling i kulvert) er imidlertid teknisk svært krevende og kostbart. Brynsbakken er en av de bratteste strekningene på jernbanenettet med en stigning på over 26 %, noe som gir svært begrenset handlingsrom for å krysse spor over eller under hverandre. For å oppnå målet om økt kapasitet må de ulike banene (Hovedbanen, Gardermobanen og Gjøvikbanen) få egne spor med retningsdrift. Den valgte sporplanen er den løsningen som best innfrir kravene til kapasitet og jernbaneteknisk sikkerhet. Som en konsekvens av dette er det nødvendig å fjerne bebyggelsen langs Enebakkveien

	i sporområdet. Bane NOR vil imidlertid utrede muligheten for å reetablere deler av denne bebyggelsen på nye tomter innenfor planområdet, for eksempel ved et nytt «Enga torg», for å bevare byggenes antikvariske verdi og historiske kontekst. For øvrig vises til kap. 2.1 Omfang av prosjektet og 2.9 Kulturmiljø.
--	---

5.12 Jorunn Rike

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender påpeker at strekningen Oslo S–Bryn allerede er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé og uttrykker sterk motstand mot planer som innebærer en ytterligere trafikkøkning på 20–25 % i dagen. Det anføres at de reelle problemene knyttet til støy og helse ikke er tilstrekkelig utredet, og at hensynet til naboenes søvn og bomiljø må veie tyngre enn det innsender karakteriserer som kortsiktige tekniske løsninger. Innsender krever at planer om økt trafikk i åpen trasé skrinlegges til fordel for en fullstendig tunnelløsning og en ny rikstunnel gjennom Oslo. Det stilles krav om at det gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen mellom Oslo S og Bryn.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR erkjenner bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.13 Marte Johannesson

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender spør om realistisk tidspunkt for anleggsstart. Videre uttrykkes det bekymring og stilles spørsmål om hvor mye av Vålerengaparken som vil gå tapt, potensielle skader på eldre murbygninger som følge av rystelser fra sprengning og pigging. Vurderes Vålerenga skole stengt under anleggsarbeidene? Avslutningsvis stiller innsender spørsmål ved prosjektets samfunnsnytte. Det vises til påstander om at utbygging i Brynsbakken ikke vil øke kapasiteten ved Oslo S nevneverdig, og uten dokumentert positiv effekt.	I omtale av fremdrift og oppstart i forslag til planprogram (kapittel 9) legges det opp til at reguleringsplanen vedtas i 2030, med en påfølgende investeringsbeslutning i 2032. Det er beregnet at jernbaneanlegget skal tas i bruk i løpet av 2037. Realistisk anleggsstart vil dermed være i perioden etter 2032, men dette avhenger av endelig politisk behandling og bevilgninger over statsbudsjettet. Bane NOR har ønsker å minimere beslag av eksisterende parkareal. For detaljerte svar om anleggsgjennomføring og samfunnsnyttens vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet og 2.5 Anleggsgjennomføring for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.14 Ragnhild Holmen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender protesterer mot planene om en trafikkøkning på 20–25 % i åpen trasé, som hun mener vil medføre uforsvarlige støy- og helsebelastninger for nabolaget. Innsender viser til et stortingsvedtak fra 15. juni 1995 om at jernbanetrafikken i Gamlebyen skal legges i tunnel, og mener dette vedtaket må følges opp. Det kreves at dagens planer skrinlegges til fordel for en fullstendig tunnelløsning og en ny rikstunnel gjennom Oslo. Innsender mener de reelle problemene ikke er utredet og krever en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn. Hun understreker at hensynet til søvn og	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dets omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

bomiljø må prioriteres foran kortsiktige tekniske løsninger.

5.15 Sofie Arneberg

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Merknaden er sendt inn av en grunneier i Opplandgata 7A. Innsender er opptatt av å bevare områdets kvaliteter som rekreasjonsområde, spesielt lysforhold og utsikt mot fjorden, og advarer mot at prosjektet fører til fortetting eller økt biltrafikk. Det bør velges mellomlangt eller langt lokk for å sikre maksimal støydemping og utvidelse av grøntarealer. Arealbeslag må minimeres, og tidsplaner må være forpliktende. Det etterlyses detaljert informasjon om føring av anleggstrafikk. Innsender motsetter seg løsninger som endrer trafikkmønsteret slik at det blir mer biltrafikk i nabolaget. Verneverdig bebyggelse («Hylla») må ikke reetableres på en måte som reduserer eksisterende grøntareal, blokkerer utsikt eller krever nye bilveier. Spesielt må den åpne plassen i krysset Opplandgata/Smålensgata bevares ubebygd. Det gule tårnet og teglpipa må bevares som historiske markører. Den «semi-uberørte» naturen i solhellingen bør bevares og knyttes tettere til Svartdalsparken.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Innspillet tas med i planarbeidet. Landskap, kulturmiljø, naturmangfold og trafikk og mobilitet er en del av utredningsprogrammet og vil følges opp videre i planarbeidet. Valg av lokk-løsning som skal tas med videre i konsekvensutredningen er omtalt i kap. 2.3.

5.16 Tonje Tovik

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender påpeker at strekningen Oslo S–Bryn allerede er landets mest trafikkerte åpne togtrasé, og reagerer på at Bane NOR planlegger en trafikkøkning på 20–25 % uten å ha utredet de reelle konsekvensene for støy og helse tilfredsstillende. Det argumenteres for at hensynet til naboenes søvn, helse og bomiljø må tillegges større vekt enn det som karakteriseres som kortsiktige tekniske løsninger. Hovedkravene i merknaden er: • At planer om økt trafikk i åpen trasé gjennom nabolaget skrinlegges. • At jernbanen legges i tunnel, og at en ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn for planleggingen. • At det gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn. Innsender er også svært kritisk til prosessen og fjerningen av den verneverdige bebyggelsen på «Hylla», som betegnes som en provokasjon mot kulturminnevernet og en strategisk planleggingssvikt. Det hevdes dessuten at beboerne ble nektet å diskutere alternative løsninger på Bane NORs dialogmøter.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer. I dialogmøtene som ble arrangert i forbindelse med høring av planprogrammet, ønsket Bane NOR å tilrettelegge for innspill fra flest mulig av de som valgte å delta på møtene. Bane NOR noterte ned alle innspill fra møtet, også innspill om alternative løsninger. I det videre planarbeidet vil Bane NOR forholde seg til hva som skal utredes i tråd med fastsatt planprogram. Videre ønsker Bane NOR en åpen dialog og legger opp til en bred medvirkningsprosess, se omtale i kap. 2.6 Medvirkning og planprogram.

5.17 Ylva Törngren og Tormod Nygaard

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsenderne slutter seg i sin helhet til uttalelsen fra Gamlebyen beboerforening.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene.

Oppsummert er merknaden en protest mot planene om en trafikkøkning på 20–25 % i åpen trasé gjennom et tettbebodd område. Det anføres at strekningen Oslo S–Bryn allerede er landets mest trafikkerte åpne togtrasé, og at de reelle konsekvensene for støy og helse ikke er tilstrekkelig utredet.

Innsenderne fremmer følgende krav:

- At planer om økt trafikk i åpen trasé gjennom nabolaget skrinlegges.
 - At jernbanen legges i tunnel, og at en ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn for den videre planleggingen.
 - At det gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen mellom Oslo S og Bryn.
- At hensynet til naboenes søvn, helse og bomiljø må prioriteres foran kortsiktige tekniske løsninger.

Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet.

Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021).

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.18 Einar Braathen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender hevder at Bane NOR bevisst ignorerer et stortingsvedtak fra 15. juni 1995 om at jernbanetrafikken i Gamlebyen skal legges i tunnel, og mener at begrepet «Brynsbakken» brukes spekulativt for å unndra prosjektet fra dette kravet. Det anføres at tunnel er den eneste rettmessige løsningen i tråd med historiske politiske vedtak, og at dagens planer kun er en videreføring av forslag som tidligere har møtt massiv motstand. De foreslåtte alternativene med lokk karakteriseres som «utilstrekkelig	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). Bane NOR ønsker en åpen dialog og legger opp til en bred medvirkningsprosess, se omtale i kap. 2.6 Medvirkning og planprogram.

lappverk» som vil ødelegge miljø, tilgjengelighet og adkomst.

Innsender mener at Bane NOR varsler høring uten en reell vilje til å lytte, og at mennesker og miljø underordnes jernbanetekniske rammer og kriterier.

Det reageres på at virkninger i byggetiden omtales som «midlertidige», noe innsender mener bagatelliserer de faktiske ulempene for nabolaget.

Bane NOR anerkjenner at en utbygging i et tettbygd område vil være belastende. Temaet bygge- og anleggssperiode er definert som et eget utredningstema i planprogrammet (kapittel 8.12).

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.19 Anders Kletthagen og Agnethe Smith Wiker

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsenderne påpeker at området er en sentral del av deres hverdagsliv, da de daglig beveger seg mellom Kværnerbyen og Vålerenga i forbindelse med skole, jobb og fritid. De uttrykker bekymring for at prosjektet kan medføre økt støy, svekket fremkommelighet og forringet utsikt/siktlinjer mot Vålerenga kirke og park. Ønsker utredning av en fullstendig tunnelløsning. Sekundære ønsker (hvis tunnel ikke velges): • Utredning av kort eller mellomlangt lokk over jernbanen. • At sporene legges så lavt som mulig i terrenget for å bevare siktlinjer. • Etablering av gode tverrforbindelser, spesielt en gangtrasé mellom Kværnerbyen torg og Enga torg, samt en erstatning for stien «Tranga». • Beplantning og utforming som ivaretar hensyn til lys, luft og estetikk. • Forlengelse av parkdraget fra Svartdalsparken til Vålerengaparken for å skape en	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer. Innspillene noteres til det videre planarbeidet.

sammenhengende grønn
struktur

5.20 Vegard Kjernli og Torkil Kjernli

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsenderne påpeker at de merkelig nok ikke er inkludert i varslingsgrensen for prosjektet, til tross for at de blir direkte påvirket av både dagens jernbanedrift og den planlagte jernbanen. Det oppleves allerede mye støy fra eksisterende trafikk, særlig fra godssporet som ligger nærmest blokka (Turbinveien 12, «bueblokka»). Det uttrykkes frykt for at flere spor og hyppigere avganger vil forverre situasjonen betydelig. Innsenderne ber om at prosjektet sees i sammenheng med andre utbygginger, som Enebakkveien 69, og frykter at nye, massive bygg vil føre til at støy reflekteres inn mot Kværnerbyen. Det advares også mot en «trompet-effekt» der støy fra tog blir mer retningsstyrt ut fra åpninger i kulverter eller lokk. Når bebyggelsen på Hylla fjernes, frykter beboerne tap av privatliv grunnet økt innsyn fra togpassasjerer. Foreslåtte tiltak fra innsenderne inkluderer: • Høyere og mer solide støyvegger (anslått behov for 50 % økning i høyde). • Estetisk utforming av vegger med bruk av naturmaterialer som tre, mur eller tegl for å harmonere med områdets historie. • Bruk av trær og planter som «naturlig kamuflasje» for å skjule spor og betong. Vurdering av fasadetiltak på bueblokka.	Bane NOR har avgrenset planområdet til områder der det kan være aktuelt å gjøre anleggsarbeid og der det er behov for å regulere arealene. Selv om bebyggelse eller områder ikke er innenfor varslingsgrensen, betyr det ikke at det er utelatt fra vurderinger av påvirkning av tiltaket. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021). Forslag til avbøtende tiltak og skjerming vil gjennomføres som en del av konsekvensutredningen for støy. 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, vil være en del av utredningsprogrammet til landskap. For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy og 2.7 Bymiljø og nærmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.21 Catrine Hermansen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Merknaden er sendt inn av en beboer på Vålerenga som uttrykker betydelig bekymring knyttet til planene om kapasitetsøkning, både i driftsfasen og i utbyggingsperioden. Innsender mener prosjektet vil føre til økt belastning på nærmiljøet i form av støy og vibrasjoner. Innsender mener tiltaket fremstår lite helhetlig fordi det ikke adresserer flaskehalsen i Oslotunnelen (Oslo S–Skøyen), og frykter at man kun flytter belastningen uten reell forbedring i trafikkavviklingen. Det etterlyses en reell utredning av tunnelløsning som alternativ. Innsender argumenterer for at kostnad ikke alene kan være avgjørende, og viser til at Vålerengatunnelen for E6 i sin tid ble en riktig løsning for bomiljøet til tross for motstand mot kostnadene. Det uttrykkes bekymring for omfattende anleggsarbeid over lang tid, økt trafikk fra anleggsmaskiner, støy, og potensiell bruk av Vålerengaparken som riggområde. Innsender ber om at prosjektet vurderes i et langsiktig by- og samfunnsperspektiv der hensynet til bomiljø og helse tillegges stor vekt.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Alternativ med lokk skal konsekvensutredes, se fellessvar i kap. 2.3 Lokk. For øvrig vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet, 2.2 Støy, 2.3 Lokk, 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet 2.5 Anleggsgjennomføring og 2.7 Bymiljø og nærmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.22 Christiaan Viktor Henkel, Gunnhild Torgersen og Torje Henkel

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsenderne anerkjenner behovet for et godt togtilbud og nødvendigheten av en oppgradering, men understreker at dette ikke må skje på bekostning av bomiljøet. Det argumenteres sterkt for å investere i alternativer med mellomlangt eller langt lokk. Innsenderne mener disse løsningene er nødvendige for å ta vare på bomiljøet, redusere støy og bevare den spesielle atmosfæren på Vålerenga. Lokk sees på som en mulighet til å la byen vokse ved å knytte nabolag sammen (Vålerenga/Tøyen og Ekeberg), i tråd med moderne byplanlegging som prioriterer mennesker og rekreasjonsområder. En oppgradering uten lokk eller tunnel karakteriseres som en betydelig degradering og «å gå baklengs inn i fremtiden». Det fryktes at det vil skape et varig sår og et fysisk skille i bylandskapet som vil prege byen i tiår fremover.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svar ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Alternativ med lokk skal konsekvensutredes, se fellessvar i kap. 2.3 Lokk. For øvrig vises det til kap. 2.1 Omfang av prosjektet, 2.3 Lokk, 2.4 Tverrforbindelser, trafikk og mobilitet og 2.7 Bymiljø og nærmiljø for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.23 Ole Andre Birkedal

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender er svært kritisk til forslaget til planprogram og mener det gjentar de grunnleggende svakhetene som førte til at den forrige reguleringsplanen ble opphevet av Statsforvalteren i 2022. Innsender påpeker at parken fungerer som Vålerenga skoles uteareal. Å bruke parken som anleggsområde vil stride mot forskrifter om helse og miljø i skolen, da kravene til	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Prosjektet og dens omfang er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021).

erstatningsarealer ikke er vurdert eller oppfylt.

Det hevdes at utredningskravet er for snevert geografisk (bør dekke Oslo S–Bryn) og metodisk. Det kreves at WHO's helsebaserte grenseverdier legges til grunn i tillegg til T-1442/2021.

Det protesteres mot at et lokkalternativ skal velges før konsekvensutredningen (KU) er gjennomført. Alle tre alternativene fra mulighetsstudien må utredes fullt ut på likeverdige premisser.

Det etterlyses en kumulativ vurdering av belastningen sett i sammenheng med andre prosjekter i bydelen. Avbøtende tiltak (støytiltak og erstatningsarealer) må være på plass før anleggsstart.

Bevaring på stedet («in situ») bør være førstevalg. Reetablering av husene må skje uten at det fører til privatisering av offentlig park.

Statlig fastsettelse av planprogrammet kritiseres for å svekke lokaldemokratiet og medvirkningen.

Bane NOR anerkjenner at en utbygging i et tettbygd område vil være belastende. Temaet bygge- og anleggsperiode er definert som et eget utredningstema i planprogrammet (kapittel 8.12). Hensikten med utredningen er å kartlegge hvordan anleggsvirksomheten vil påvirke nærmiljøet og foreslå avbøtende tiltak, selv om virkningene i seg selv er tidsbegrensede (midlertidige) sammenlignet med prosjektets levetid i driftsfasen.

Bane NOR vil presisere at den statlige planmyndigheten kun gjelder fastsettelsen av selve planprogrammet. Selve reguleringsplanen vil bli behandlet og vedtatt på ordinær måte av Oslo kommune, noe som sikrer at lokaldemokratiet og kommunale prioriteringer blir ivaretatt i den endelige beslutningen.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.3 Løkk, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

5.24 Torbjørg Jevnaker

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender uttrykker stor bekymring for belastningen i bygge- og anleggsperioden, spesielt for beboere, skoler og barnehager i nærområdet. Det etterlyses grundige utredninger og tydelige beskrivelser av tiltak knyttet til støy og endret kjøremønster, herunder både trafikkomlegginger og økt anleggstrafikk.	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene.
Innsender støtter planene om å utrede virkninger for transport og mobilitet, men understreker behovet for å belyse ringvirkninger for hverdagslogistikken til barnefamilier.	Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021).
Det fremmes et konkret forslag om at adkomst til barnehager (spesifisert som Enga barnehage og Vålerenggata barnehage) må inkluderes eksplisitt i utredningene på lik linje med skoleveier.	Bane NOR anerkjenner at en utbygging i et tettbygd område vil være belastende. Temaet bygge- og anleggsperiode er definert som et eget utredningstema i planprogrammet (kapittel 8.12).
Videre påpekes det at utredningene må dekke temaene sikkerhet, støy, trivsel og luftkvalitet både under og etter utbyggingen, med særlig fokus på trygg ferdsel for gående og syklende.	For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.5 Anleggsgjennomføring, 2.4 2.4, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer. Trafikk og mobilitet vil også omfatte tilgjengelighet til viktige institusjoner, inkludert Enga og Vålerenggata barnehage.

5.25 Sissel Erika Nilsen

Oppsummering	Bane NORs kommentar
Innsender fremmer en protest mot planene for kapasitetsøkende jernbanetiltak på strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen. Hun opplyser at hun bor i Kværnerbyen langs jernbanen og allerede opplever støy og togtrafikk som belastende i hverdagen. Innspillet uttrykker særlig bekymring for at den foreslåtte kapasitetsøkningen på 20–25 % vil gi økte støyulemp, spesielt om natten	Bane NOR har forståelse for at prosjektets beliggenhet er i et byområde og vil gi konsekvenser for omgivelsene. Bane NOR har forståelse for bekymringen for støy og helse. Støy vil bli utredet i tråd med metodikk M-1941 og nasjonale retningslinjer (T-1442/2021).

som følge av mer godstrafikk. Innsender mener dette vil kunne medføre større helsebelastninger i et tett befolket område, og at det gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn.

Videre vises det til at strekningen Skøyen–Oslo S allerede utgjør en flaskehals, og at dette etter innsenders vurdering svekker nytten av den planlagte økningen på den aktuelle delstrekningen.

Innsender peker også på alternative måter å bedre kapasiteten på. Det vises til erfaringer med togsett med for få vogner, andre tog med for mange vogner i forhold til etterspørsel, samt et ønske om bedre bruk av logistikk- og passasjerdata for å planlegge kapasiteten mer effektivt.

Det pekes også på at kapasiteten i lokaltrafikken etter innsenders syn kunne økes dersom det ble mulig å benytte andre togtilbud som flytog eller Nord-toget mellom Oslo S og Lillestrøm.

Innspillet avsluttes med et tydelig krav om at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges, at tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn.

Bane NOR må bygge om jernbanen i Brynsbakken for å kunne oppnå økt frekvens på lokaltogene mot Lillestrøm, Ski og Spikkestad. 0-alternativet er ikke et realistisk alternativ dersom målene i infrastrukturavtale E15 skal nås. Mer om dette er omtalt og svart ut i kap. 2.1 Omfang av prosjektet.

For øvrig vises det til kap. 2.2 Støy, 2.7 Bymiljø og nærmiljø og 2.8 Folkehelse for nærmere redegjørelse og kommentarer.

Innen 2028 blir flytoget avgangene en del av felles regiontogtilbud på Østlandet.