

Arkivsak: 25/1442 - 6

Politisk behandling av:

Byrådssak 105/2026 - Retningsdrift Brynsbakken - Oslo kommunes uttalelse til statlig planprogram

Sak	Utvalg	Møtedato
150/26	Byutviklingsutvalget	19.08.2026
233/26	Bystyret	02.09.2026

Bystyrets vedtak:

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 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 Kvernerdalen. 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 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.

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.

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.

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.

6.

Bystyret mener det bør vurderes å bevare noen av de gamle husene på Hylla.

Bystyrets behandling 02.09.2026:

FORSLAG:

Forslag fremsatt i byutviklingsutvalget:

Tilleggsforslag fra Magnus Birkelund (F):

3.

Bystyret vil se det som positivt om Folkemuseet vurderer å bevare noen av de gamle husene på Hylla

Tilleggsforslag fra Sofia Rana (R) - Tillegg til høringsuttalelsen:

5.

Bystyret viser til at Retningsdrift Brynsbakken er et stort og kostbart prosjekt, men at det ikke er gjennomført en egen konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring (KS1). Bystyret mener Bane NOR bør redegjøre for hvorfor dette ikke er gjort, og hvordan det er sikret at ulike alternativer er godt nok vurdert.

6.

Bystyret viser til arbeidet med ny Rikstunnel og mener at planleggingen av Brynsbakken må ses i sammenheng med dette. Når det planlegges store og langsiktige endringer i jernbanen gjennom Oslo, er det viktig å ikke låse seg til en løsning i Brynsbakken som senere viser seg å være lite hensiktsmessig. Bystyret mener derfor at det bør vurderes om Rikstunnelen kan forlenges nordøstover fra Oslo S, og om tiltakene i Brynsbakken kan inngå i en større og mer helhetlig løsning.

7.

Bystyret viser til at den nye rutemodellen for Østlandet endrer hvordan togtrafikken i Stor-Oslo skal organiseres. I den forrige planprosessen var jernbanens behov, blant annet ved forsinkelser og andre avvik, viktig for hvilke løsninger Bane NOR mente var aktuelle. Når organiseringen av togtrafikken endres, mener bystyret at det også må vurderes om behovene har endret seg. Bystyret mener derfor at Bane NOR bør redegjøre for hva jernbanen konkret trenger av tiltak i Brynsbakken med den nye rutemodellen, og om dette påvirker behovet for prosjektet eller hvilke løsninger som bør vurderes.

Tilleggsforslag fra Tamina Sheriffdeen Rauf (A):

9.

Det bør legges inn et absolutt krav at alle deler av prosjektet planlegges og bygges med beste standard ift. støysvake løsninger. Dette inkluderer også evt. endringer som skal gjøres utenfor planområdet.

Tilleggsforslag fra Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG):

12.

Bystyret vil vise til PBE som har påpekt at det er svært viktig at man i nytt planforslag opprettholder de positive kvalitetene i de offentlige arealene mellom sporene, særlig Vålerengaparken, som ble innarbeidet i tidligere vedtatt planalternativ. I tillegg vil bystyret oppfordre til at kollene mellom sporene må bevares. Kollene har dokumentert naturmangfold. Kollene det siktes til ligger sørvest for den nye broa, der inngående og utgående Gjøvikbane skal bygges.

Votering:

Innstillingen fra byutviklingsutvalget ble enstemmig vedtatt.

Fs tilleggsforslag, punkt 3, ble forkastet mot 7 stemmer (R og F).

Rs tilleggsforslag, punktene 5, 6 og 7, ble forkastet mot 16 stemmer (MDG, SV og R).

As tilleggsforslag, punkt 9, ble forkastet mot 27 stemmer (A, MDG, SV og R).

MDGs tilleggsforslag, punkt 12, ble forkastet mot 16 stemmer (MDG, SV og R).

Byutviklingsutvalgets innstilling:

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 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 Kvernerdalen. 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 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.

4.

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.

8.

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.

10.

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.

11.

Bystyret mener det bør vurderes å bevare noen av de gamle husene på Hylla

Byutviklingsutvalgets behandling 19.08.2026:

FORSLAG:

Tilleggsforslag fra Magnus Birkelund (F):

3.

Bystyret vil se det som positivt om Folkemuseet vurderer å bevare noen av de gamle husene på Hylla

Tilleggsforslag fra Sofia Rana (R) - Tillegg til høringsuttalelsen:

4.

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.

5.

Bystyret viser til at Retningsdrift Brynsbakken er et stort og kostbart prosjekt, men at det ikke er gjennomført en egen konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikring (KS1). Bystyret mener Bane NOR bør redegjøre for hvorfor dette ikke er gjort, og hvordan det er sikret at ulike alternativer er godt nok vurdert.

6.

Bystyret viser til arbeidet med ny Rikstunnel og mener at planleggingen av Brynsbakken må ses i sammenheng med dette. Når det planlegges store og langsiktige endringer i jernbanen gjennom Oslo, er det viktig å ikke låse seg til en løsning i Brynsbakken som senere viser seg å være lite hensiktsmessig. Bystyret mener derfor at det bør vurderes om Rikstunnelen kan forlenges nordøstover fra Oslo S, og om tiltakene i Brynsbakken kan inngå i en større og mer helhetlig løsning.

7.

Bystyret viser til at den nye rutemodellen for Østlandet endrer hvordan togtrafikken i Stor-Oslo skal organiseres. I den forrige planprosessen var jernbanens behov, blant annet ved forsinkelser og andre avvik, viktig for hvilke løsninger Bane NOR mente var aktuelle. Når organiseringen av togtrafikken endres, mener bystyret at det også må vurderes om behovene har endret seg. Bystyret mener derfor at Bane NOR bør redegjøre for hva jernbanen konkret trenger av tiltak i Brynsbakken med den nye rutemodellen, og om dette påvirker behovet for prosjektet eller hvilke løsninger som bør vurderes.

Tilleggsforslag fra Tamina Sherifdeen Rauf (A):

8.

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.

9.

Det bør legges inn et absolutt krav at alle deler av prosjektet planlegges og bygges med beste standard ift. støysvake løsninger. Dette inkluderer også evt. endringer som skal gjøres utenfor planområdet.

10.

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.

Tilleggsforslag fra Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG):

11.

Bystyret mener det bør vurderes å bevare noen av de gamle husene på Hylla

12.

Bystyret vil vise til PBE som har påpekt at det er svært viktig at man i nytt planforslag opprettholder de positive kvalitetene i de offentlige arealene mellom sporene, særlig Vålerengaparken, som ble innarbeidet i tidligere vedtatt planalternativ. I tillegg vil bystyret oppfordre til at kollene mellom sporene må bevares. Kollene har dokumentert naturmangfold. Kollene det siktes til ligger sørvest for den nye broa, der inngående og utgående Gjøvikbane skal bygges.

Votering:

Byrådets innstilling ble enstemmig tiltrådt.

Fs tilleggsforslag, punkt 3, fikk 2 stemmer (R og F).

Rs tilleggsforslag, punkt 4, ble tiltrådt mot 1 stemme (F).

Rs tilleggsforslag, punktene 5, 6 og 7, fikk 3 stemmer (MDG, SV og R).

As tilleggsforslag, punktene 8 og 10, ble tiltrådt mot 1 stemme (F).

As tilleggsforslag, punkt 9, fikk 5 stemmer (A, MDG, SV og R).

MDGs tilleggsforslag, punkt 11, ble tiltrådt mot 1 stemme (F).

MDGs tilleggsforslag, punkt 12, fikk 3 stemmer (MDG, SV og R).

Byrådets innstilling:

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 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 Kvernerdalen. 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 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.

Sammendrag:

Det statlige planprogrammet for reguleringsplanen for prosjektet Retningsdrift Brynsbakken ligger til offentlig ettersyn. Planprogrammet erstatter bystyrets tidligere vedtak fra mars 2021 om reguleringsplanen for samme prosjekt, som senere ble opphevet av Statsforvalteren.

Byrådet anbefaler at et alternativ med mellomlangt lokk legges til grunn som hovedalternativ i det videre planarbeidet, og forutsetter at det kan fremmes et fullverdig reguleringsplanforslag basert på dette for politisk behandling.

Videre legger byrådet til grunn en tolkning av konsekvensutredningsforskriften og forvaltningsloven som innebærer at influensområdet for støy må avgrenses i samsvar med tiltakets faktiske virkninger. Byrådet mener realisering av planen innebærer økt togtrafikk mellom planområdet og Oslo S. Byrådet mener derfor at influensområdet for planen omfatter også områdene helt ned til Oslo S, og ber om at det gjøres en fornyet vurdering av dette spørsmålet før planprogrammet fastsettes.

Vedlegg:

- Byrådssak 105 av 28.05.2026 - Retningsdrift Brynsbakken - Oslo kommunes uttalelse til statlig planprogram
- 105 1. PBEs samordnet administrativ uttalelse til statlig planprogram
- 105 2. Høringsutgave statlig planprogram - Retningsdrift Brynsbakken
- 105 3. Samledokument uttalelser Bydel Gamle Oslo og kommunale virksomheter

Byrådsavdeling for byutvikling

RÅDHUSET 5
0037 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
2025/21558-25

Saksbehandler
Inger Merete Vereide

Dato
10.04.2026

Retningsdrift Brynsbakken - samordnet administrativ uttalelse til statlig planprogram

Vi viser til byrådsavdelingens brev datert 03.03.2026, hvor PBE blir bedt om å innhente og samordne faglige innspill til ovennevnte sak, fra relevante kommunale etater og virksomheter.

Planprogrammet ligger ute til offentlig ettersyn i perioden fra 06.03.2026 til 12.05.2026. PBE har mottatt, 8 uttalelser fra etater og bydel som er vurdert og hensyntatt i foreliggende administrative uttalelse. Egen oppsummering av bemerkningene følger som vedlegg i tillegg til nedkopiert samlefil av bemerkningene.

Formålet med planarbeidet er å øke sporkapasiteten på alle baner gjennom Brynsbakken, noe som er en forutsetning for å kunne realisere planlagt forbedret togtilbud på det sentrale Østlandet. Prosjektet er i tråd med overordnede nasjonale og kommunale føringer, herunder KVV Oslo-navet og kommuneplanens samfunnsdel hvor satsningen på banebasert byutvikling er videreført. For kollektivtrafikken i Oslo er Brynsbakken et viktig prosjekt fordi det bidrar til at det blir mulig å øke frekvensen på både lokaltog og regiontog.

Detaljregulering for retningsdrift i Brynsbakken ble første gang vedtatt av Oslo bystyre 24.03.2021. Statsforvalteren i Oslo og Viken opphevet planvedtaket 24.03.2022.

Oppstartsmøte for arbeidet med nytt planprogram ble gjennomført januar 2023, og det ble deretter gjennomført flere dialogmøter mellom PBE og Bane Nor, uten at det ble enighet om temaene støy og kulturmiljø. Dette er bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet har vedtatt at planprogrammet skal utarbeides og fastsettes av staten. Bane Nor har gjennomført tre møter med PBE i perioden fra 01.12.2025 til 28.01.2026 i forbindelse med utarbeidingen av nytt planprogram.

I tilbakemeldinger til foreslått planprogram har PBE forholdt seg til begrensningene staten har lagt for utredningene av støy og kulturmiljø. Begrensningene innebærer at man ikke trekker influensområdet for støyutredningen ned mot Oslo S, slik PBE har spilt inn behov for i dialogfasen. I tillegg vil det ikke være aktuelt å plassere de verneverdige husene utenfor planområdet, da det



er lagt begrensninger på rekkefølgebestemmelser knyttet til dette. PBE har formidlet til Bane Nor at kommunen opprettholder tidligere kommuniserte synspunkter knyttet til disse temaene. I tillegg har vi formidlet at det er svært viktig at man i nytt planforslag opprettholder de positive kvalitetene i de offentlige arealene mellom sporene som ble innarbeidet i tidligere vedtatt planalternativ.

I det følgende repeterer vi derfor 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, og inkludert i vår vurdering nedenfor er også innspillene fra kommunens øvrige etater og foretak som har uttalt seg til saken. Der innhentede uttalelser ikke er beskrevet og kommentert i selve uttalelsen, har vi kommentert det i dokumentet med sammendrag av uttalelsene. Det er ikke vesentlige uenigheter mellom de kommunale etatene og foretakene som har uttalt seg.

Kommentarer til planprogrammet

Lokkalternativ

1. Bane Nor har lagt opp til at kun ett av lokkalternativene skal utredes videre og at de vil ta stilling til hvilket etter offentlig ettersyn av planprogrammet. Mulighetsstudien er utarbeidet som en oppfølging av Statsforvalterens konklusjon i klagesaken og bystyrets vedtak av 24.03.2021 med oppfølgingspunkter blant annet om utarbeiding av en mulighetsstudie. 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. Vi mener også at det kommer godt fram hvordan Bane Nor har tolket resultatene av medvirkningen som er gjennomført og hvordan dette er lagt til grunn i vurderingen av lokkalternativene. Det at vurderingskriteriene er så tydelige gjør det lettere å ta stilling til studien. 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. De tre alternativene som er vurdert som realistiske og relevante er kort, mellomlangt og langt lokk. 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, store trær i parken må felles og alternativet 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. En lenger anleggsperiode medfører ulemper for nærmiljøet både med støy og redusert bruk av de beslaglagte områdene. Det er i tillegg usikkerhet knyttet til grunnforholdene, og alternativet vil være vesentlig dyrere enn de øvrige alternativene. I tillegg vil en lengre anleggsperiode

medføre lenger stengetid for jernbanen, noe som vil berøre transportsystemet i regionen negativt.

4. Ruter mener det bør beskrives hvordan en stengeperiode for jernbanen vil kunne påvirke driften til Ruter. Dette er vi enige i. Vi mener derfor punkt 2 under tema transport og mobilitet bør utvides til *«påvirkning på jernbanetrafikken og det øvrige kollektivsystemet»*.
5. Byantikvaren argumenterer for at man bør gå bort fra alternativ uten lokk og erstatte dette med et alternativ med kort lokk. I tillegg mener BYA at det mellomlange lokket bør kunne forlenges noe lenger øst for å bidra til støyskjerming av reetablerte verneverdige hus mellom sporene. 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/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, jf. BYAs bemerkning om at mellomlangt lokk bør trekkes lenger øst enn det er vist i mulighetsstudien, for å få bedre støyskjerming av bygg som plasseres mellom sporene.
7. Bydelen stiller spørsmål ved driftsansvaret for eventuelle nye arealer på lokk og viser til at park anlagt på betong er utfordrende å drifte på en god måte. PBE mener det ikke er relevant å avklare driftsansvaret i konsekvensutredningen, men at det derimot 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. Mulighetene for etablering av vegetasjon, spesielt trær, på lokk må beregnes og komme frem i alternativene, helst også slik at det er synlig i utsnitt fra 3D-modeller. Synspunktet er også tatt opp av BYM.

Helsekonsekvensutredning

Bydelen mener at planprogrammet må suppleres med krav om en helsekonsekvensutredning som del av konsekvensutredningen etter forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften).

De mener at for et omfattende tiltak som Brynsbakken som har betydelig potensial for påvirkning på støy, nærmiljøkvalitet, tilgjengelighet og trygg ferdsel, bør helse konsekvensutredes som et eget og tydelig tema. De mener at en slik utredning vil sikre at tiltakets helsemessige virkninger identifiseres og vurderes helhetlig, og at relevante avbøtende tiltak inngår i beslutningsgrunnlaget.

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. Mulighetsstudien viser i kapittel 6.2 muligheter for totalt inntil 10 plasser for alternativ plassering av de verneverdige byggene. Derfor mener PBE, 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, men dette framgår ikke entydig av utredningsprogrammet. PBE anbefaler at det i kapittel 8.5 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, se BYAs uttalelse for detaljer.

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. Strekningen er støyutsatt i dag og vil få økt trafikk som følge av økt kapasitet i Brynsbakken. Vi mener derfor strekningen er en naturlig del av influensområdet for støy i henhold til T-1442. 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. Synspunktet støttes av bydel Gamle Oslo og av Rådet for likestilling av funksjonshindrede bydel Gamle Oslo.
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 (statens retningslinje for behandling av støy i arealplaner), og i denne er det beskrevet metode for støyutredning, inkludert krav til utredning av strukturstøy og vibrasjoner. PBE mener dette er tilstrekkelig uten at det skal nevnes spesifikt.

Transport og mobilitet

1. PBE har vært opptatt av at gatene i nærområdet som kan bli påvirket av endringer inkluderes i utredningsprogrammet (Dalehaugen, Smålungata, Opplandsgata, Arnlfjot Gellines vei), og det er positivt at dette har blitt fulgt opp. I tillegg er trafikkanalyse inkludert i utredningsprogrammet, det er lagt opp til at virkninger av nytt trafikkmønster skal utredes for alle brukergrupper. BYM etterlyser en endring i formuleringen under dette punktet, og vi foreslår at man endrer formuleringen i punkt 2 til virkninger for gående, syklende og bil- og kollektivtrafikk.
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. Tekniske løsninger for universell utforming er gitt blant annet i gatenormalen. I utredningene vil det framkomme hvordan universell tilgjengelighet blir ivare tatt eventuelt hvor og hvorfor det ikke er mulig å oppfylle kravene.
3. Vedtatt reguleringsplan S-5191 (plan vedtatt i 2023) for eiendom Enebakkveien 69, har regulert atkomst til Enebakkveien rett sør for sporområdet. Endring i kjøremønster vil gi mer trafikk mot kryss i Konows gate. Dette må tas hensyn til i trafikkanalysen, slik BYM bemerker.
4. EBY og BYM bemerker at utredningen må beskrive tiltak for å oppgradere offentlig infrastruktur der det blir nødvendig som følge av tiltaket. Dette gjelder spesielt endringer i gater og byrom som følge av endret trafikkmønster, men kan også gjelde parkområder og andre områder. PBE ber om at dette tas inn i utredningsprogrammet.
5. REN påpeker at konsekvenser for renovasjon ikke er med som punkt i utredningsprogrammet. Utredningen må kartlegge renovasjonssystemet i de berørte områdene og vurdere om det blir behov for tiltak. PBE er enig.

6. Ruter mener man bør vurdere om det er mulig å bruke Enebakkveien gjennom Brynsbakken som busstrasé. PBE er enig, og mener det bør legges til punktet «mulighet for å opprettholde Enebakkveien for biltrafikk».

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). Vi mener likevel at det ikke vil være mulig å gjøre en god vurdering av konsekvensene med det underlagsmaterialet som er angitt under disse temaene. Det er for tynt, og er basert på lite konkret eksisterende materiale. 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. Den er tilgjengelig på kommunens nettsider. Dette stemmer overens med det som står i M-1941 under 3.2.4 og 5.2.3 innhenting av ny kunnskap: *«kartframstillinger som viser aktuelle tema i sammenheng med de ulike utredningsalternativene. Dette er mest aktuelt når forskjellene mellom alternativene er små, for å belyse påvirkningsgrad alternativene imellom»*.
2. BYM påpeker at utredningene må belyse mulighetene og begrensingene for arealbruk, herunder vegetasjonsetablering på arealene mellom sporene. PBE er enig i det.

Bygge- og anleggsperioden

1. Bydelen bemerker at bygge- og anleggsperioden vil ha vesentlige konsekvenser for nærmiljøet med støy og støv, framkommelighet og også beslaglegging av park- og grøntområder. Anleggsområdet vil være fysisk avstengt i byggetiden, og det er viktig at konsekvenser av midlertidige stengte tverrforbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga utredes særskilt. PBE vurderer at dette er ivaretatt i utredningsprogrammet 8.12 hvor «framkommelighet 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.
2. Bydelen bemerker Vålerengaparkens betydning for nærmiljøet, og er kritiske til at parken brukes som anleggsområde. De redegjør også for investeringer de har gjort i deler av parken, og som det viktig å hensynta. Føflekken byhage i Enebakkveien 37 tas også opp av bydelen, som et prosjekt som over tid har utviklet seg til grønt og artsrikt byrom med dokumentert betydning for biologisk mangfold, og som sosial møteplass. PBE er enig i at det er viktig at anleggsområdene begrenses så mye som mulig og at alternativenes virkning med hensyn til arealbruk i anleggsperioden er et beslutningsrelevant utredningstema. Vi vurderer at dette er ivaretatt planprogrammet 8.12 «Konsekvenser av midlertidig arealbruk (anleggsområder)»

Naturmangfold

1. Bydelen mener kollene mellom sporene må bevares. Kollene har dokumentert naturmangfold. Kollene de sikter til ligger sørvest for den nye broa, der inngående og utgående Gjøvikbane skal bygges. I mulighetsstudien for lokkløsninger står det at kollene må fjernes som en del av tiltaket. Det står ingenting om dette i planprogrammet. PBE er usikker på hva som er mulighetsrommet, og mener derfor bevaring av kollene med eksisterende vegetasjon må vurderes i utvelgelsen av alternativ til konsekvensutredningen.

Vennlig hilsen

Inger Merete Vereide
saksbehandler
enhet planer teknisk infrastruktur

Lisbeth Nordli

enhetsleder

Margrethe Øyvann Tviberg

seksjonsleder

Anja Fagereng Elind

avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent digitalt.

Vedlegg:

Bemerkningshandtering

Samledokument

Malen er sist revidert 13.02.2025.

Retningsdrift Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbaneprosjekt

Bemerkningshåndtering

Oppsummering av bemerkninger fra Oslo kommunes bydel, etater og foretak ved varsel om offentlig ettersyn av planprogram, lagt ut av Bane Nor 06.03.2026.

1 Varsling av planoppstart

Ved varsling av oppstart av planarbeid kom det inn 8 uttalelser.

1.1 Liste over forhåndsuttalelser

1. Bydel Gamle Oslo, arbeidsutvalg 08.04.2026
2. Byantikvaren, 23.03.2026
3. Bymiljøetaten, 20.03.2026
4. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 19.03.2026
5. Renovasjons- og gjenvinningsetaten
6. Brann- og redningsetaten, 20.03.2026
7. Rådet for likestilling av funksjonshindrede bydel Gamle Oslo, 22.03.2026
8. Ruter, 17.03.2026

Bydelen

1.	Bydel Gamle Oslo - arbeidsutvalg	Plan- og bygningsetatens kommentar
1.1	Bydel Gamle Oslos Arbeidsutvalg oversendt en foreløpig uttalelse til Plan- og bygningsetaten umiddelbart etter den 07.04.2026, mottatt 08.04.2026. Bydelsutvalgets politiske uttalelse vil bli oversendt direkte til byrådsavdelingen umiddelbart etter bydelsutvalgets møte den 30.04.2026.	Tas til orientering
1.2	Bydelen vurderer at mellomlangt lokk fremstår som det alternativet med størst potensial for å gi bedre mobilitet og parkforbindelser uten å forringe omkringliggende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse mellom kost-nytte og miljøhensyn sammenlignet med kort og langt lokk. 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. Bydelen ønsker/krever/forlanger at denne kollen bevares, og at det mellomlange lokket eventuelt etableres på begge sider av kollen.	Temaene er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.3	Bydelen 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.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.4	Bydelen 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 konsekvensutredningen hva som inngår i, og hva det er lagt vekt på i	Temaet er omtalt samordnet administrativ uttalelse.

	vurderingsgrunnlaget. 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. Bydelen understreker 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 krever at Bane NOR forholder seg til Forurensningsloven, ikke T-1442.	
1.5	Konsekvensutredningen for støy bør tydelig belyse hvilke kriterier som ligger til grunn for valg og prioritering av avbøtende tiltak, både i planområdet og influensområder.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.6	Bydelen forventer en grundig utredning av alle virkninger i anleggsperioden, og som inkluderer støy, rystelser, luftkvalitet, mobilitet, trafikksikkerhet 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.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.7	Bydelsutvalget i Gamle Oslo at 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.	Støy i anleggsfasen håndteres i henhold til Oslo kommunes støyforskrift i forbindelse med gjennomføring av prosjektet.
1.8	Bydelen henstiller til at Vålerenga nærmiljøhage og Vålerenga skoles skolehage ikke benyttes som riggplass under anleggsperioden. Vålerenga nærmiljøhage er utviklet av bydelen med betydelig midler, og fungerer som et viktig møtested for nærmiljøet. Ferdigstilling 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.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

1.9	Bydelen 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.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.10	Bydel Gamle Oslo mener at prosjektet med retningsdrift i Brynsbakken må redusere barriere-effekten 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 traseen 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.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
1.11	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 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.	Etablering av ny stasjon i området er ikke en del av prosjektet. Se også utkast til planprogram kap. 1.2 hvor det redegjøres for tidligere planprosess.
1.12	Bydelen 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	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

	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.	
1.13	Bydelen 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 fartsgrensen fra Oslo S til Brynsbakken bør begrenses til 80 km/t for passasjertog og 40 km/t for anleggs- og godstog. Det bør etableres reduserte fartsgrenser på nattetid for alle tog kl. 23-07. (30 km/t der det er mindre enn 50 meter til bolig (denne avgrensning følger sammenliknbar avgrensning i Skjenkeforskriften). Fartsgrense på godstog bør begrenses til maksimum 40km/t hele døgnet i bynære strøk.	Hastighetsgrenser for togene kan ikke styres i reguleringsplan. Det er derfor ikke hensiktsmessig å utrede. Ønsket om endringer i fartsgrenser kan spilles inn til Bane Nor utenfor denne planprosessen.
2	Rådet for likestilling av funksjonshindrede bydel Gamle Oslo	
2.1	Rådet orienterer innledningsvis om prinsipper for likestilling og deltakelse.	
2.2	Rådet bemerker at prosjektet har to perspektiver. For de reisende og for innbyggerne, og at de vektlegger innbyggerperspektivet (byrom, nærmiljø m.m.), se uttalelsen for detaljer.	Tas til orientering.
2.3	Rådet for likestilling av funksjonshindrede mener at prosjektet ikke bare bør vurderes som et transporttiltak, men også som et mulig byreparasjonsprosjekt. Gode løsninger kan bidra til å redusere barrierer i byen og styrke sammenhengen mellom byområder som i dag er delt av jernbaneinfrastrukturen. Det er ikke tilstrekkelig å "kompensere" negative konsekvenser. Prosjektet må bidra til en reell forbedring.	PBE mener at perspektivet med byreparasjon er ivaretatt i utredningene under temaene friluftsliv og landskap.
2.4	Støy Rådet for likestilling av funksjonshindrede understreker at støy ikke bare er sjenerende. For mange mennesker er støy også ekstra funksjonsnedsettende.	Temaene er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

	Personer med for eksempel smerter, autisme, nevrologiske tilstander eller andre sensoriske utfordringer kan få vesentlig redusert livskvalitet og deltakelse som følge av støy. Ifølge retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er det krav til utredning av bl.a. helsekonsekvenser av støy og forebygging av dette. I retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging henvises det i tillegg til at ved jernbaneutbygging er det «rimelig å anta at utbyggingen gir økte vibrasjoner og strukturlyd» Dette skal utredes særskilt. Rådet for likestilling av funksjonshindrede ber derfor om at støyforhold bør vurderes grundig, og at konsekvensutredningen også må belyse hvordan støy kan påvirke mennesker med ulike funksjonshindringer.	
2.5	Rådet for likestilling av funksjonshindrede understreker betydningen av at følgende temaer inngår tydelig i konsekvensutredningen: - universell utforming og tilgjengelige gangforbindelser gjennom planområdet - trygg fremkommelighet for personer med nedsatt mobilitet, syn eller orienteringsevne - tilgjengelige løsninger i anleggsperioden - støy og helsekonsekvenser for nærmiljøet - hvordan prosjektet påvirker barrierer og sammenheng i bystrukturen - lokkløsninger og andre tiltak som kan hindre støy, styrke bymiljø og øke tilgjengelige møteplasser	PBE vurderer at temaene er dekket i planprogrammet og omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
2.6	Rådet for likestilling av funksjonshindrede anbefaler at planprogrammet tydelig sikrer: 1. At prosjektet utvikles som et byreparasjonsprosjekt, med mål om å redusere barrierer og styrke tilgjengeligheten i området. 2. At støy utredes bredere og vurderes som et likestillings- og helseproblem, ikke kun som et teknisk miljøspørsmål.	Dette følger av den metodikken som legges til grunn for konsekvensutredninger generelt. PBE mener punktene som er tatt opp allerede er dekket i planprogrammet. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.

	3. At lokkløsninger og bymiljøtiltak utredes reelt, og ikke avgrenses av dagens kostnadsramme alene.	
2.7	Avslutningsvis bemerker rådet at et tilgjengelig transportsystem er viktig. Samtidig er et tilgjengelig bymiljø avgjørende for at alle innbyggere skal kunne delta i samfunnslivet på like vilkår. Rådet for likestilling av funksjonshindrede mener derfor at hensynet til universell utforming, tilgjengelighet, støy og sammenhengende byrom må være sentrale tema i den videre planprosessen. Rådet for likestilling av funksjonshindrede er bekymret for at nødvendig utredning av viktige temaer ikke blir gjennomført, på grunn av «uheldig presedens», «utredningsomfang», «prinsipper» og misforstått «likebehandling», som beskrives i dokumentet fra Samferdselsdepartementet. De framhever at de mener dette bør blir et helt nødvendig byreparasjonsprosjekt og stiller sin kompetanse til rådighet.	Tas til orientering.

Kommunale etater

3.	Byantikvaren	Plan- og bygningsetatens kommentar
3.1	Byantikvaren uttaler at de i hovedsak kan støtte planprogrammet med utredningsalternativer og utredningsomfang.	Tas til orientering.
3.2	BYA anbefaler at: - Sikring av de 7 bygningene fra Hylla med høyest objektverdi og som lar seg flytte bør klart nedfelles som prioritert avbøtende tiltak. BYA aksepterer at sikring av disse bygningene begrenses til planområdet, forutsatt at Bane NOR prioriterer dette. Hvis Bane NOR ikke ønsker en slik prioritering mener vi fremdeles det ligger til Bane NOR å tilrettelegge for bevaring utenfor planområdet.	Temaene er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

	- Kort lokk tas inn som mulig optimalisering av alt. 1 - Alt. 2 baseres på middels langt lokk, som samtidig forlenges til ca. østenden av byggetomtene mellom sporene. - Feil og mangler i kulturmiljøbeskrivelsen (både i program og mulighetsstudie) må også rettes opp. Det vil være aktuelt å fremme alternativ plan eller oversende saken til Riksantikvaren for innsigelse om ikke kulturmiljø-interessene i nødvendig grad ivaretas.	
3.3	Byantikvaren krever en arkeologisk registrering av planområdet, jf. kulturminneloven § 9, og denne bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10. Tiltakshaver må bestille et økonomisk estimat for den arkeologiske registreringen. Vi gjør oppmerksom på at en arkeologisk registrering bare kan gjennomføres når marka er snø- og frostfri. Byantikvaren gjennomfører hvert år mange registreringer, og vi oppfordrer tiltakshaver til å ta kontakt med oss så raskt som mulig for å få plass i vårt program.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
4.	Bymiljøetaten	Plan- og bygningsetatens kommentar
4.1	Bymiljøetaten (BYM) kommenterer at det er noe uoversiktlig at alternativene ikke blir satt opp imot alternativ 1 i selve planprogrammet, da det er dette alternativet de tre foreslåtte løsningene skal vektes opp imot. BYM bemerker at det vises til at vurderingskriterier er basert på forventninger fra nærmiljøet og Bane Nors resultatomål. Oslo kommunes målsetninger bør også legges til grunn, som for f.eks. utvikling av byrom og grønnsstruktur.	PBE viser til at planprogrammet slik det er lagt opp følger forskriftens krav til at relevante og realistiske alternativ skal vurderes opp imot et definert alternativ 0 (situasjonen uten tiltaket). I praksis vil det medføre at man også får sammenlignet alle alternativer. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.
4.2	Støy Utredning av vibrasjoner og strukturlyd er beskrevet i Håndbok M-1941 (kap. 7.3 til 7.5), og via M-1941 er det da inkludert i utredningsprogram – støy (kap.8.8.) BYM	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

	mener likevel at 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.	
4.3	Samferdsel, mobilitet og transport Det kommer frem av planprogrammet at eksisterende og nytt kjøremønster skal beskrives. BYM mener det er viktig at det ikke bare beskrives, men at virkningene av kjøremønsteret utredes - Virkninger av nytt trafikkmønster for alle brukergrupper burde inn som utredningspunkt. - Behov for et punkt om kjørelast på konstruksjonen som et utredningsbehov. - Krav til kjørelaster på konstruksjon burde inn som utredningspunkt – med tanke på vedlikehold og eventuell varelevering. - Konstruksjoner på kommunale veier skal dimensjoneres for laster etter trafikklastforskriften for bruer m.m. - Vedtatt reguleringsplan S-5191 med endret trafikkmengde Enebakkveien sør (plan vedtatt i 2023), har regulert adkomst i Enebakkveien. Samlet økning i trafikk kan gi konsekvenser mot kryss i Konows gate, som kan bli overbelastet. Med flere kjørende og eksisterende kollektivavvikling kan tiltak i dette krysset bli nødvendig. Slik utvikling burde vurderes og være med i det videre utredningsarbeidet.	Tekniske krav blir håndtert i tråd med gjeldende regelverk. Ikke behov for å ta det inn som egne utredningspunkt i planprogrammet. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse. Utredning av behov for tiltak for å oppgradere offentlig infrastruktur der det blir nødvendig som følge av tiltaket er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
4.4	Vurderingskriterier og utredningsbehov i forhold til park, landskap, friluftsliv, turvei ol. - Mulighetene for etablering av vegetasjon, spesielt trær, på lokk må beregnes og komme frem i alternativene, helst også slik at det er synlig i utsnitt fra 3D-modeller. - Aktuell bruk av lokk må utredes. Dette gjelder særlig alternativ med langt lokk, der eksisterende trær må felles og dagens aktivitet i parken forringes som en konsekvens av tiltaket. For løsning med langt lokk mener vi anlegg for lek og aktivitet må vurderes som en del av eventuell lokkløsning. Aktuelle brukergrupper og formål bør undersøkes. - Hovedturvei (turvei D10) har flere koblinger i området. Lokkalternativene har ulike konsekvenser/ potensial for å utvikle turveinettet til et tydeligere og mer	Temaene er i hovedsak omtalt i samordnet administrativ uttalelse. Turveier er inkludert i utredningsprogrammet. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse. Bruk av Vålerengaparken er omtalt under flere av temaene i utredningsprogrammet, herunder

	sammenhengende turdrag gjennom området. Dette må undersøkes og synliggjøres. - Enebakkveien er en del av hovedturveinettet (se illustrasjonen nedenfor), og alternativenes påvirkning på Enebakkveien med sidearealer bør vurderes også i dette lyset. - Dagens bruk av deler av Vålerengaparken som berøres av tiltaket må omtales i programmet - Dersom man kun skal gå videre med ett alternativ til videre utredning med lokk, på det nåværende tidspunkt mener BYM at alternativ 2 med mellomlangt lokk, er det beste alternativet. Det gir størst potensial for å utvikle park og byromskvaliteter, samt etablert et sammenhengende landskap langs Enebakkveien uten for mange murer og sprang.	landskap og friluftsliv. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.
4.5	Andre tilbakemeldinger og andre utredningsbehov - Det bør legges ved flere kritiske snitt for å se terrengsprang og stigningsforhold. - Utsnitt fra 3d- modeller bør vise hva som er nytt og eksisterende terreng. - Konsekvenser for Enga torg bør beskrives og spesifiseres. - Muligheter og løsningen for nye tverrforbindelser må utredes så detaljert og presist som mulig. - Mulighet for å oppgradere eksisterende gangforbindelser og øke den universelle utformingen for ulike brukergrupper burde inn som eget utredningspunkt. I alternativ 1 (tidligere vedtatt plan S-5114) kommer det frem at “jernbanetrappa” stenges, og at gangveien “Tranga” skal videreføres. BYM legger til grunn at dette videreføres i alle alternativene i dette planprogrammet. Selv om dagens tverrforbindelser vanskelig lar seg gjøre å få helt universell utformet mener BYM at det finnes tiltak som forbedrer dagens situasjon, og at dette burde utredes i forbindelse med arbeidet. • Det må undersøkes mulighet for vegetasjonsetablering/ grønnstruktur på areal mellom spor eller annen alternativ bruk av disse arealene mellom spor • Mulige forandringer for grunnvannsstand/ grunnvannsforhold i forbindelse med etablering av lokk bør vurderes	Kritiske snitt for å se terrengsprang mm håndteres ved at det utarbeides en 3D-modell. Enga torg er innenfor planområdet og beskrives i flere av temaene, spesielt landskap og friluftsliv. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse. Tverrforbindelser ligger inne i tema friluftsliv. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse. Mulighet for universell utforming vil utredes under punkt transport og mobilitet under punkt 2 virkninger for gående og syklende. Detaljer for universell utforming er for detaljert for konsekvensutredningen. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.

	• Der utredninger viser behov for tiltak innenfor planområdet, men også innenfor influensområdet, må disse vurderes og senere tas inn som rekkefølgekrav i planen Selv om dette er noe på siden av planprogrammet vil vi nevne at på vårt møte med Bane Nor angående planavgrensningen påpekte BYM at vi er positive til utvidelse i nord. Et av punktene som ble snakket om på møtet var å inkludere driftsplass på Enebakkveien sør, samt regulert snuplass osv. Vi vil påpeke at dette er innenfor planavgrensningen i alternativ 1.	Vi forutsetter at grunnvannstand blir håndtert under tema vannmiljø. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse. Punkt om rekkefølgekrav er ikke relevant for planprogrammet. Det blir håndtert i reguleringsprosessen. Dette tas derfor ikke opp utkast til uttalelse.
4.6	Vedrørende vedtatt reguleringsplan for Enebakkveien 69 som grenser mot Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak. Vi vil nevne at den nye foreslåtte planavgrensningen for Brynsbakken er noe i kollisjon med den vedtatte planavgrensningen i planen for Enebakkveien 69 (S-5191).	Det er ikke relevant om planavgrensningen går over avgrensningen til en annen vedtatt plan. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.
5	Eiendoms- og byfornyelsesetaten	
5.1	EBY gir en oversikt over hvilke grunneiendommer som blir berørt av planforslaget og hvilke kommunale instanser som eier/forvalter. De orienterer om hva som ligger i de ulike rollene.	Tas til orientering.
5.2	EBY er positive til en vanlig, men stram, detaljreguleringsplanprosess. De forventer at kommunal eier og kommunal forvalter involveres etter behov.	Tas til orientering.
5.3	Gjennomføring av den fremtidige reguleringsplanen vil forutsette at midlertidige og varige privatrettslige rettigheter til fast eiendom erverves, omformes, avskipes, mv. Eiendomsforhold (eiendomsstruktur, eierstruktur og rettighetsstruktur) bør derfor være et tema som utredes, spesielt med tanke på gjennomføring.	Dette er ikke noe som kan styres i reguleringsplan, og bør derfor ikke tas med i planprogrammet. Reguleringsplan kan angi hvordan eiendommer skal inndeles (grenser) og angi om eierskap skal være offentlig eller privat. Det kan ikke bestemmes i plan hvem som eier, spesifikke rettigheter ut over det

		offentligrettslige osv. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.
5.4	Utbyggingsavtale EBY orienterer om hva som ligger i begrepet utbyggingsavtale. De forventer å bli involvert i arbeidet med eventuelle rekkefølgebestemmelser. Gjennomføring av den fremtidige reguleringsplanen kan utløse behov for etablering eller oppgradering av offentlig infrastruktur. Om prosjektet utløser behov for dette bør vurderes som et utredningstema.	Deltakelse i arbeid med eventuelle rekkefølgebestemmelser er ikke et tema i planprogrammet. Behov for utredning av etablering/oppgradering av offentlig infrastruktur er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
6	Renovasjons- og gjenvinningsetaten	
6.1	Adkomst for renovasjon særlig i eksisterende bebyggelse, men også for ev. ny bebyggelse som inngår, kommer ikke tydelig fram som tema i utredningsoppgavene (8.10 Transport og mobilitet, 8.12 Bygge- og anleggsperioden). Dette må oppdateres.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
6.2	REG minner om at REG alltid skal kontaktes ved endringer av adkomst for renovasjonskjøretøy, for å sikre at vi kan ivareta kommunens lovpålagte ansvar for å samle inn husholdningsavfall.	Dette håndteres som en del av planprosessen og byggeprosessen etter et evt. planvedtak. Det tas derfor ikke med i samordnet administrativ uttalelse.
7	Brann- og redningsetaten har ingen merknader.	
8	Ruter	
8.1	Ruter orienterer om at dette, for kollektivtrafikken i Oslo, er et viktig prosjekt da Bane Nor viser til at med gjennomføring av tiltaket, vil det være mulig å øke frekvensen på både lokaltog og regiontog. Ruter trekker særlig frem at tiltaket vil medføre at lokaltoglinje L1 og L2 kan få 10 minutters frekvens. Med så høy frekvens på lokaltoget vil man legge til rette for	At dette er et viktig prosjekt er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.

	bedre kapasitet på lokaltoget, noe som er viktig når vi ser på forventet vekst i hovedstadsområdet i årene fremover. Med økt frekvens på lokaltoget vil det også være enklere for Ruter å kunne mate flere passasjerer til toget med buss.	
8.2	Om lokkløsninger trekker Ruter frem at ulike lokkløsninger vil ha ulike konsekvenser ved anleggsgjennomføring av tiltaket. Lengre stengeperioder av togtrafikken vil være utfordrende for avvikling av reisebehovet i vår region. Det vil være viktig at dette blir belyst som en del av arbeidet.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
8.3	Det fremgår at man også skal se på muligheten for om Enebakkveien kan bli mulig å benytte til gjennomkjøring av bil. Skal man først gjøre dette ber Ruter også om at man vurderer muligheten for at man kan benyttes Enebakkveien til å kjøre buss i rute. Det kjøres ikke buss her i dag, men Ruter vurderer det som en interessant mulighet hvis det tilrettelegges for dette.	Temaet er omtalt i samordnet administrativ uttalelse.
8.4	Ruter mener også at det også er viktig at man utnytter stengeperioden til å gjennomføre viktige og nødvendige tiltak. Planprogrammet bør også se på dette. Et eksempel er Bryn Jernbanestasjon som kun er tilgjengelig for de reisende med trapp og hvor den ene plattformen er alt for smal. Man må kunne forvente at en så stor stasjon som Bryn, er bedre tilrettelagt for de reisende. En ombygging av Bryn stasjon vil styrke tilgjengeligheten til stasjonen og kollektivknutepunktet på Bryn/Brynseng, ikke minst når lokaltoget også kan få høyere frekvens. En mulighet er at Bryn stasjon bygges om koordinert med Brynsbakken slik at man unngår flere stengeperioder.	Utnyttelse av stengeperioden til å gjennomføre andre viktige tiltak er ikke beslutningsrelevant, og bør ikke inn i planprogrammet. Dette må Bane Nor styre helt uavhengig av dette planforslaget. Dette tas derfor ikke opp i samordnet administrativ uttalelse.

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
25/61582 - 21

Saksbehandler:
Morten Johansen

Dato: 07.04.2026

Foreløpig uttalelse til planprogram på offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Se foreløpig uttalelse vedtatt i Gamle Oslo arbeidsutvalg 07.04.2026, med forbehold om at protokollen godkjennes.

1. Bydelsutvalget vurderer at mellomlangt lokk fremstår som det alternativet med størst potensial for å gi bedre mobilitet og parkforbindelser uten å forringe omkringliggende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse mellom kost-nytte og miljøhensyn sammenlignet med kort og langt lokk.

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

etableres på begge sider av kollen.



2. 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.

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 konsekvensutredningen hva som inngår i, og hva det er lagt vekt på i vurderingsgrunnlaget. 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 i Gamle Oslo 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 krever at Bane NOR forholder seg til Forurensningsloven, ikke T-1442.

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

5. 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.

6. Bydelsutvalget i Gamle Oslo at 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.

7. Bydelsutvalget henstiller til at Vålerenga nærmiljøhage og Vålerenga skoles skolehage ikke benyttes som riggplass under anleggsperioden. Vålerenga nærmiljøhage er utviklet av bydelen med betydelig midler, og fungerer som et viktig møtested for nærmiljøet. Ferdigstilling 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.

8. 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.

9. Bydel Gamle Oslo 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 traseen 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.

10. 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 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.

11. 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.

12. 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 fartsgrensen fra Oslo S til Brynsbakken bør begrenses til 80 km/t for passasjertog og 40 km/t for anleggs- og godstog. Det bør etableres reduserte fartsgrenser på nattestid for alle tog kl. 23-07. (30 km/t der det er mindre enn 50 meter til bolig (denne avgrensning følger sammenliknbar avgrensning i Skjenkeforskriften). Fartsgrense på godstog bør begrenses til maksimum 40km/t hele døgnet i bynære strøk.

Vennlig hilsen

Jon Stranger
avdelingssjef

Morten Johansen
fagleder politikk og anskaffelser

Kopi til
Anne Britt Ruderaas
Ragnhild Kristoffersen

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.:
2025/21558

Vår ref. (saksnr.):
25/61582 - 19

Saksbehandler:
Ragnhild Kristoffersen

Dato: 24.03.2026

Administrativ uttalelse til planprogram på offentlig ettersyn - Retningsdrift Brynsbakken

Bydel Gamle Oslo viser til Plan- og bygningsetatens brev av 06.03.2026 med forslag til nytt planprogram for Brynsbakken på offentlig ettersyn, samt etatens brev av 16.03.2026 om frister og prosess for innsendelse av høringsuttalelser fra bydelen.

Denne uttalelsen er utarbeidet administrativt av bydelens fagmiljø innen miljørettet helsevern og byutvikling. Det vil i tillegg bli oversendt en uttalelse fra Bydel Gamle Oslos Arbeidsutvalg til Plan- og bygningsetaten umiddelbart etter den 07.04.2026. Bydelsutvalgets politiske uttalelse vil bli oversendt direkte til byrådsavdelingen umiddelbart etter bydelsutvalgets møte den 30.04.2026.

1. Lokkalternativer

Bane NOR har bedt spesifikt om innspill til ulike lokkløsninger presentert i mulighetsstudien om alternativer for lokk.

Bydelen har vurdert de tre lokkalternativene som i mulighetsstudien er fremstilt som realistiske for videre utredning. Av disse fremstår kort og mellomlangt lokk som de mest relevante alternativene for videre utredning. Bydelen anbefaler ikke at alternativet med langt lokk utredes videre.

Slik alternativet med langt lokk er skissert i mulighetsstudien, vurderes det til å medføre en forringelse av kvaliteten og verdien for både tverrforbindelser og omkringliggende bebyggelse

og parkanlegg. Videre vil løsningen innebære nedbygging av den nyetablerte Vålerenga nærmiljøhage, tilhørende skolehage, samt eksisterende vegetasjon mellom bydelens anlegg og sporområdet. Bydelen ønsker ikke at den nyetablerte nærmiljøhagen bygges ned. Langt lokk innebærer også betydelige kostnader, negative klima- og naturinngrep og en krevende og lengre anleggsgjennomføring. Samlet sett vurderes dette alternativet som lite forholdsmessig å utrede videre.

Blant alternativene med kort og mellomlangt lokk, fremstår mellomlangt lokk som det beste alternativet for videre utredning. Sammenlignet med kort lokk vil mellomlangt lokk muliggjøre bedre tverrforbindelser gjennom planområdet, noe bydelen anser som svært viktig. Mellomlangt lokk vil også gi bedre støyforhold lokalt. Videre legger mulighetsstudien til grunn at riggområdet for mellomlangt lokk ikke beslaglegger mer areal i Vålerengaparken enn riggområdet for kort lokk, noe bydelen vurderer som et viktig element.

Bydelen vurderer at mellomlangt lokk samlet sett gir en bedre balanse mellom kost-nytte og hensyn til bymiljø enn alternativene med kort og langt lokk. Vi vil likevel understreke at det, basert på foreliggende skisser og plantegninger, er krevende å ta stilling til alle egenskaper ved de ulike løsningene, og legger til grunn at mellomvarianter og kombinasjonsløsninger for lokkalternativene vil kunne undersøkes videre i planarbeidet slik Bane NOR nevner i forslaget.

Uavhengig av hvilket alternativ som skal utredes videre, mener vi det er avgjørende at Bane NOR som en del av utredningsarbeidet avklarer driftsansvar av eventuelle nye arealene etablert på lokk. Dette vil kunne ha betydning i videre vurdering av lokkalternativ. Bydelens erfaring er at park anlagt på betong er utfordrende å drifte på en god måte.

2. Influensområder

Bydelen viser til Bane NORs beskrivelse av støy under kapittel 8.8 i forslag til planprogram, hvor det fremgår at «det skal gjøres en vurdering av hva som er relevant influensområde for tiltaket i tråd med veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061)».

Veilederen M-2061 angir at dersom planlagt tiltak får støykonsekvenser av betydning i andre områder enn i selve utbyggingsområdet, bør støy også vurderes i influensområder. I områder hvor støynivået øker merkbart som en direkte følge av tiltaket, bør det vurderes avbøtende tiltak på lik linje med innenfor planområdet, med sikte på å oppfylle gjeldende grenseverdier og kvalitetskriterier i T-1442.

I vurderingen av influensområder mener bydelen det er avgjørende at det utføres støyberegninger i områder som kan antas å få en merkbar økning av støynivå som følge av tiltaket. Bydelen vil særlig vise til at støyfølsom bebyggelse langs strekningen vest for planområdet, fra St. Halvards bro ned mot Oslo S, har særlig risiko for økt støy som følge av tiltaket. Det er derfor viktig at dette området inngår i støyutredning for å tilstrekkelig kunne

vurdere konsekvenser og definisjon av område. Dersom støyberegninger viser at tiltaket medfører en økning i støynivå i tråd med definisjonene i kapittel 5.1.2 og/eller kapittel 5.2.2 i M-2061, bør området inngå som influensområde.

Vurderinger og prioriteringer av avbøtende tiltak bør gjøres ut ifra kriteriene i punktlisten under kapittel 5.1 i M-2061 og i tråd med mal for fagrapport av støy etter M-1941. Det er viktig at det fremgår av konsekvensutredningen hva det er lagt vekt på i vurderingsgrunnlaget.

3. Bygge- og anleggsfasen

Bydelen viser til at bygge- og anleggsperioden vil kunne strekke seg over flere år og medføre både midlertidige og mer varige konsekvenser for nærmiljøet. Det er derfor viktig at de ulike virkningene av anleggsfasen utredes grundig som en del av konsekvensutredningen.

Anleggsområdet vil være fysisk avstengt i byggetiden, og det er viktig at konsekvenser av midlertidige stengte tverrforbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga utredes særskilt. Disse forbindelsene er viktige både for daglig ferdsel, skolevei og adkomst til rekreasjonsområder. Midlertidige avstengninger vil kunne ha betydelige følger for mobilitet, og dette bør belyses tilstrekkelig i konsekvensutredningen.

Støy i bygge- og anleggsperioden vil kunne være en vesentlig belastning for omgivelsene. Utredningsbehov oppført i utredningsprogram for bygge- og anleggsperioden bør inkludere utredning av relevante avbøtende tiltak for støy- og luftforurensning i henhold til retningslinjene T-1442 og T-1520. Det forventes at det fremgår av konsekvensutredningen hvilke tiltak som er vurdert, og hvilke tiltak som er eventuelt er forutsatt gjennomført.

3.1 Om midlertidig beslag av kommunale friområder

Bydel Gamle Oslo er kritisk til at kommunale friområder vurderes som riggplass i anleggsperioden. Vålerenga park er et av bydelens største og verdifulle parkanlegg og forvaltes av bydelen. Parkanlegget er listeført som verneverdig og hele anlegget er klassifisert som et svært viktig friluftsområde. Parken inneholder registrerte rødlistede arter og utvalgte naturtyper, herunder hule trær. I tillegg har bydelen etablert en blomstereng med høy verdi for biologisk mangfold langs sporområdet.

Bydelen har over flere år utviklet området mellom Vålerenga skole og sporene til et nærmiljøanlegg med navn Vålerenga nærmiljøhage som er i tilknytning til Vålerenga skoles skolehage. Anlegget er utviklet gjennom bred medvirkning og fungerer som et inkluderende møtested for nærmiljøet, med tilrettelegging for urbant landbruk, undervisning og sosiale aktiviteter. Prosjektet er finansiert med betydelige midler, og ferdigstilling og åpning er planlagt i 2026.



På denne bakgrunn anbefaler ikke bydelen at lekeplassen, skolehagen og Vålerenga nærmiljøhage tas i bruk som riggområder. Videre bør rigg- og anleggsområdene utformes slik at de i minst mulig grad hindrer allmenn bruk av parken i anleggsperioden generelt. Vi henstiller Bane NOR om at mulige rigg- og anleggsområder utredes i konsekvensutredningen av hensyn til dette.

Om ansvarlig myndighet beslutter at disse arealene kan benyttes som riggplass, forventer bydelen at bruken skjer på en så lite inngripende måte som mulig og at områdene tilbakeføres i den stand det var når det ble overført.

Vi vil også å trekke frem at Føflekken byhage i Enebakkveien 37 er lokalisert innenfor planområdet. Føflekken byhage er et prosjekt som over tid har utviklet seg til grønt og artsrikt byrom med dokumentert betydning for biologisk mangfold, og som sosial møteplass, og bør hensyntas i utarbeidelsen av plan for både anleggsfasen og område i sin helhet.

4. Tverrforbindelser og mobilitet

Jernbanesporene er et betydelig og definerende hinder for mobilitet i denne delen av bydel Gamle Oslo. For bydelen er det viktig at tiltaket med Retningsdrift Brynsbakken ikke fører til en forverring av mobiliteten mellom delbydelene som ligger på hver side av sporområdet. Det er spesielt viktig at de eksisterende gang- og sykkeltrasene som kobler Kværnerbyen til resten av bydelen ikke forringes. Generelt støttes grep som kan lette tilgjengelighet og mobilitet gjennom planområde, og vi oppfatter at Bane NOR vil utrede dette grundig.

5. Behov for utredning av konsekvenser for helse

Bydelen mener at planprogrammet må suppleres med krav om en 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.

Vennlig hilsen

Vigdis Tvedt
enhetsleder

Ragnhild Kristoffersen
spesialkonsulent

Rådet for likestilling av funksjonshindrede

Høringssvar

Fra Rådet for likestilling av funksjonshindrede Bydel Gamle Oslo
Til: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Høringssvar – Planprogram for kapasitetsøkende jernbanetiltak i Brynsbakken

Rådet for likestilling av funksjonshindrede takker for muligheten til å gi innspill til planprogrammet for kapasitetsøkende jernbanetiltak i Brynsbakken.

Prinsipp: likestilling og deltakelse

Personer med funksjonshindringer har rett til å bruke byen på lik linje med andre. Et tilgjengelig bymiljø og tilgjengelig kollektivtransport er en forutsetning for reell deltakelse i arbeid, utdanning og samfunnsliv.

Dette følger av Funksjonshemmede-konvensjonen (CRPD) og prinsippet om universell utforming. Universell utforming er nødvendig for noen, men bra for alle.

Prosjekt med flere perspektiver

Prosjektet i Brynsbakken har i praksis to ulike perspektiver.

For de reisende i jernbanesystemet handler tiltaket om økt kapasitet, bedre punktlighet og et mer hardført togtilbud. Brynsbakken er i dag en flaskehals i jernbanen som påvirker togtrafikken i store deler av regionen.

For innbyggerne i bydelen er perspektivet et annet.

For Rådet for likestilling av funksjonshindrede er det viktigste nettopp å ta hensyn til innbyggerne i bydelen.

Vi bruker området på en helt annen måte:

- som gangforbindelse gjennom byen
- som del av nærmiljøet
- som bomiljø rundt sporene
- som byrom og hverdagsarena

For oss handler ikke prosjektet først og fremst om punktlighet i togtrafikken.

For oss handler det om:

- støy
- barrierer i byen
- trygg ferdsel
- bymiljø.

Fra jernbaneprosjekt til byreparasjon

De fleste diskuterer Brynsbakken som et jernbaneprosjekt. Sett fra et funksjonsperspektiv er det imidlertid minst like mye et bybarriere-prosjekt.

I dag preges området av store infrastrukturelle barrierer som kan være vanskelige å forsure dersom man har mobilitetsutfordringer. Lange omveier, bratte ramper eller uoversiktlige forbindelser kan gjøre det vanskeligere å bevege seg mellom nabolag og viktige hverdagsfunksjoner.

For personer med funksjonshindringer kan slike barrierer få betydelige konsekvenser for hverdagsmobilitet og deltakelse i lokalsamfunnet.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede mener derfor at prosjektet ikke bare bør vurderes som et transporttiltak, men også som et mulig byreparasjonsprosjekt. Gode løsninger kan bidra til å redusere barrierer i byen og styrke sammenhengen mellom byområder som i dag er delt av jernbaneinfrastrukturen.

Det er ikke tilstrekkelig å "kompensere" negative konsekvenser. Prosjektet må bidra til en reell forbedring.

Støy – fra miljøproblem til likestillingsproblem

Støy er et sentralt tema i denne saken. Både byggeperioden og den framtidige driften kan påvirke store deler av nærmiljøet betydelig. Fra Bjørvika via Gamlebyen til Etterstad.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede vil understreke at støy ikke bare er sjenerende. For mange mennesker er støy også ekstra funksjonsnedsettende. Personer med for eksempel smerter, autisme, nevrologiske tilstander eller andre sensoriske utfordringer kan få vesentlig redusert livskvalitet og deltakelse som følge av støy.

Ifølge retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er det krav til utredning av bl.a. helsekonsekvenser av støy og forebygging av dette.

I retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging henvises det i tillegg til at ved jernbaneutbygging er det «rimelig å anta at utbyggingen gir økte vibrasjoner og strukturlyd» Dette skal utredes særskilt.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede ber derfor om at støyforhold bør vurderes grundig, og at konsekvensutredningen også må belyse hvordan støy kan påvirke mennesker med ulike funksjonshindringer.

Lokkløsninger og bymiljø

Det foreligger tre lokkalternativer med store forskjeller i kostnad og effekt.

Alle alternativene er teknisk gjennomførbare, men overskrider dagens kostnadsramme.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede vil understreke at dette ikke først og fremst er et teknisk spørsmål, men et politisk valg:

- hvor mye man er villig til å investere i bymiljø
- hvor mye man er villig til å redusere støy og barrierer
- og hvem man prioriterer i utviklingen av området

Lokkløsninger representerer et betydelig potensial for å redusere støy og skape nye tilgjengelige byrom. Men lokkløsninger alene er nok ikke tilstrekkelig for å sikre menneskers helse og bomiljø ved en slik planlagt frekvensøkning.

Hva Rådet for likestilling av funksjonshindrede mener bør utredes

Rådet for likestilling av funksjonshindrede understreker betydningen av at følgende temaer inngår tydelig i konsekvensutredningen:

- universell utforming og tilgjengelige gangforbindelser gjennom planområdet
- trygg fremkommelighet for personer med nedsatt mobilitet, syn eller orienteringsevne
- tilgjengelige løsninger i anleggsperioden
- støy og helsekonsekvenser for nærmiljøet
- hvordan prosjektet påvirker barrierer og sammenheng i bystrukturen
- lokkløsninger og andre tiltak som kan hindre støy, styrke bymiljø og øke tilgjengelige møteplasser

Rådet for likestilling av funksjonshindrede anbefaler

Rådet for likestilling av funksjonshindrede anbefaler at planprogrammet tydelig sikrer:

1. At prosjektet utvikles som et byreparasjonsprosjekt, med mål om å redusere barrierer og styrke tilgjengeligheten i området.
2. At støy utredes bredere og vurderes som et likestillings- og helseproblem, ikke kun som et teknisk miljøspørsmål.

3. At lokkløsninger og bymiljøtiltak utredes reelt, og ikke avgrenses av dagens kostnadsramme alene.

Avslutning

Et tilgjengelig transportsystem er viktig. Samtidig er et tilgjengelig bymiljø avgjørende for at alle innbyggere skal kunne delta i samfunnslivet på like vilkår.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede mener derfor at hensynet til universell utforming, tilgjengelighet, støy og sammenhengende byrom må være sentrale tema i den videre planprosessen.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede er bekymret for at nødvendig utredning av viktige temaer ikke blir gjennomført, på grunn av «uheldig presedens», «utredningsomfang», «prinsipper» og misforstått «likebehandling», som beskrives i dokumentet fra Samferdselsdepartementet.

La dette derfor bli et helt nødvendig byreparasjonsprosjekt.

Rådet for likestilling av funksjonshindrede, BGO stiller sin kompetanse til rådighet.

Bydel gamle Oslo, mars 2026

For Rådet for likestilling av funksjonshindrede, Bydel Gamle Oslo


Monica Haugen
Leder

Jørgen Erdahl/s

Signe Karlsen Bøvolden/s

Ørjan Grut/s

Torild Olufsen/s

Rune Breck/s

Tone Minerva Grenness/s

OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Postboks 364 Sentrum

0102 OSLO

Deres ref.:
2025/21558-19

Vår ref. (saksnr.):
22/1518 - 14

Saksbehandler:
Hogne Langset

Dato: 23.03.2026

Brynsbakken - detaljregulering - kapasitetsøkende jernbanetiltak - Planprogram på offentlig ettersyn

Byantikvaren viser til Bane NORs varsel av 06.03.2026 om planoppstart med offentlig ettersyn av planprogram for Brynsbakken, oversendt fra Plan- og bygningsetaten samme dato. Planprogrammet er sist revidert 04.03.2026. Vedlagt er også brev av 04.11.2025 fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR med beslutning om statlig planprogram. På nett ligger også bl.a. notat med sakshistorikk og notat med mulighetsstudie for lokkløsninger. Saken gjelder detaljregulering av jernbanetraseene i Brynsbakken med tilliggende arealer.

Vi viser også til Byantikvarens div. brev og utstrakte dialog med både PBE og Bane NOR med konsulenter i forrige planprosess (2017-2021) for samme tiltak. (PBE saksinnsyn sak 201714401 og 201909189). Vi viser i tillegg til vår uttalelse av 18.10.2022 ved ny bestilling av oppstartsmøte, og til referat fra møte 08.01.2026 mellom Byantikvaren og Bane NOR.

Byrådet i Oslo har besluttet at Oslo kommune skal avgi én samlet uttalelse og Plan- og bygningsetaten (PBE) er gitt i rolle å innhente og samkjøre innspill til denne fra ytre etater. I sitt oversendelsesbrev markerer PBE at det kun er planprogrammets angivelse av prosess og hvilke temaer som skal utredes en ønsker innspill til, ikke øvrige tema som normalt spilles inn ved varsel om planoppstart. Frist for innspill til PBE er 23.03.2026.

Konklusjon:

Byantikvaren kan i hovedsak støtte planprogrammet med utredningsalternativer og utredningsomfang. Vi anbefaler samtidig at:

- Sikring av de 7 bygningene fra Hylla med høyest objektverdi og som lar seg flytte bør klart nedfelles som prioritert avbøtende tiltak når Bane NOR utraderer et forstadsmiljø som har vært regulert til bevaring i snart 40 år.

- Vi aksepterer at sikring av disse bygningene begrenses til planområdet, forutsatt at Bane NOR prioriterer dette. Hvis Bane NOR ikke ønsker en slik prioritering mener vi fremdeles det ligger til Bane NOR å tilrettelegge for bevaring utenfor planområdet.
- Kort lokk tas inn som mulig optimalisering av alt. 1
- Alt. 2 baseres på middels langt lokk, som samtidig forlenges til ca. østenden av byggetomtene mellom sporene.

Feil og mangler i kulturmiljøbeskrivelsen (både i program og mulighetsstudie) må også rettes opp. Det vil være aktuelt å fremme alternativ plan eller oversende saken til Riksantikvaren for innsigelse om ikke kulturmiljø-interessene i nødvendig grad ivaretas.

Byantikvaren krever en arkeologisk registrering av planområdet, jf. kulturminneloven § 9, og denne bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10. Tiltakshaver må bestille et økonomisk estimat for den arkeologiske registreringen. Vi gjør oppmerksom på at en arkeologisk registrering bare kan gjennomføres når marka er snø- og frostfri. Byantikvaren gjennomfører hvert år mange registreringer, og vi oppfordrer tiltakshaver til å ta kontakt med oss så raskt som mulig for å få plass i vårt program.

Planforslaget

Brynsbakken representerer i dag en flaskehals på jernbanenettet i Oslo-området. Dette er området hvor Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen deler seg. I tillegg har området pårampning av godsspor fra driftsområdet i Lodalen. Planforslaget legger til rette for å endre traseene fra linjedrift til retningsdrift, noe som vil bedre kapasiteten vesentlig. Tiltaket vurderes som en forutsetning for å realisere planlagt utvikling av togtilbudet på Østlandet.

Kulturminner i plan- og influensområdet

Vi viser til våre tidligere uttalelser. Kulturmiljøverdiene innen planområdet består av Enebakkveien som middelaldersk veifar, det bevaringsregulerte forstadsmiljøet «Hylla», og konstruksjoner knyttet til de eldre jernbanetraseene. I influensområdet omfatter det i tillegg forstadsmiljøet Vålerenga (inkl. parken og Vålerenga kirke som landemerke) og industrimiljøet langs Alna.

Vi må kommentere Hylla og Enebakkveien spesifikt, siden det utsendte materialet svekkes av feil og mangler når det gjelder dette. Enebakkveien er et av Oslos eldste veifar, og førte fra middelalderbyen Oslo til Kværnerfossen, hvor byborgerne malte korn, og videre opp Ekeberg og sørover til Enebakk. Også etter at byen ble flyttet og Christiania etablert i 1624 ble veifaret opprettholdt som byens ferdselsvei mot sørøst. Tilsvarende var Strømsveien ferdselsåren fra middelalderbyen mot nord, og ble også opprettholdt etter at byen ble flyttet. Der disse to veiene splittet lag vokste Vålerenga fram i siste halvdel av 1800-tallet. Bebyggelsen på Hylla og Vålerenga ble etablert av folk som enten hadde tilknytning til næringene som etablerte seg langs Kværnerfossen, eller som var arbeidere og håndverkere som ikke så seg råd til å bosette seg inne i selve byen. Christiania hadde mange slike trehusforsteder, men mange av disse - som Vika, Hammersborg, Briskeby, Enerhaugen og «New York» på Grünerløkka er senere blitt revet og erstattet av nyere, tett bybebyggelse.

På 1970-tallet ble det økt bevissthet om de nordiske trehusbyene som verdifulle kulturmiljøer og ivaretagelse av disse ble løftet opp som nasjonal kulturmiljøinteresse. De mer velbevarte i Oslo som Vålerenga, Kampen, Rodeløkka, og enkelte mindre miljøer vest for Akerselva fra Damstredet til Sagene har som følge enten blitt regulert til bevaring eller kommunalt listeført.

Bevaringsreguleringen for Hylla ble utarbeidet parallelt med tilsvarende for de sentrale delene av Vålerenga, men både som følge av at disse var skilt av Hovedbanen og at støyforholdene medførte behov for litt andre bestemmelser, ble dette gjennomført som separate reguleringsplaner. Reguleringsplanene for Vålerenga (S-3008) og for Hylla (S-3015) ble begge vedtatt i 1988, og gir et generelt endrings- og riveforbud, med noen modifikasjoner. For Hylla ble bakgårdsbebyggelsen tillatt endret noe mer av hensyn til støy og bomiljø. Bevaringsreguleringen omfatter likevel hele miljøet med alle bygg og uteområder, og det er stadig hele miljøet som er verneverdig, men som følge av de endringene og tilpasningene som er gjort etter planvedtaket, har vi vurdert at Hylla som miljø ikke lenger kan ansees som nasjonal, men heller regional kulturmiljøinteresse.

Når Bane NOR ut fra sine nasjonale samferdselshensyn har konkludert med at dette miljøet må fjernes, tross at det for knapt 40 år siden ble regulert til bevaring for å sikres bevaring i overskuelig tid, vil dette uansett utgjøre et betydelig tap. Byantikvaren har derfor gjennom hele prosessen primært anbefalt at en fant andre løsninger som ikke fordret inngrep, og sekundært – som prioritert avbøtende tiltak – at en som del av prosjektet sikret de 8 (senere justert til 7) enkeltbygningene som har høyest objektverdi og som er mulige å flytte. Disse må sikres en ny plassering som miljø/delmiljø med historiefortellende kontekst innenfor eller utenfor tiltaksområdet. Det er også vesentlig at Enebakkveien videreføres og kan oppleves som middelaldersk veifar, og vi har derfor anbefalt løsninger hvor bygningene og veifaret styrker hverandre.

Innspill til underlagsdokumentet «Mulighetsstudie - Alternativer med lokk»

Siden planprogrammet i stor grad synes å bygge på mulighetsstudien, ser vi behov for også å kommentere denne.

Innledningsvis vil vi si oss enige i at det er lokk over primært dagens hovedbanespor som synes aktuelt å gå videre med som mulig løsning.

Kap. 3.2 Kulturmiljø gir imidlertid en noe mangelfull beskrivelse av kulturmiljøverdiene generelt, og er misvisende når det gjelder «Hylla». «Hylla» er ikke kun verneverdig, og er ikke underlagt vern gjennom kommuneplanens arealdel (jf. side 16) ut over at KPA2015 tilkjennegir at eldre bevaringsreguleringer gjelder foran kommuneplanens bestemmelser. Det er videre hele miljøet som er verneverdig og regulert til bevaring. Figur 3-6 (side 18) er derfor heller ikke riktig. Det denne figuren viser er imidlertid de enkeltbygningene som er vurdert til høyest objektverdi, og som samtidig bør være mulig å flytte uten at kulturmiljøverdien går tapt (i motsetning til særlig murvillaen i Enebakkveien 60 som ikke vil være mulig å flytte hel). Vi viser til gjennomgangen av kulturmiljøverdier over og ber om at dette rettes opp.

Kap. 4.1, (Vurderingskriterier for) kulturmiljø har en noe uklar beskrivelse av føringer. Som angitt over har det vært en føring hele veien siden 2017 at de prioriterte bygningene jf. Figur 3-6 skulle bevares. Utredningen for lokkalternativ må derfor etter vår vurdering ha som innretning å dokumentere om lokk gir bedre eller dårligere premisser for å ta vare på alle disse bygningene i

en meningsfull kontekst, og om lokk kan gi andre premisser for bruk. Vi har vanskelig for å se at muligheten for mellomlagring og de tekniske premissene for flytting reelt sett påvirkes av om jernbaneutbyggingen foretas med lokk eller ikke. Føringerne om også å ivareta Enebakkveien og de eldre jernbanerelaterte elementene er ikke nevnt her, men Enebakkveien nevnes tidvis i de videre utredningene.

Fra og med kap. 5.4.2 (Lokk over hovedbanesporene) framgår det at mulighetsstudien kun legger opp til flytting av 3-4 verneverdige bygg til Enga torv, ingen til området mellom sporene. Etter hva vi kan se av vurderingene er dette ikke basert på at dette ikke er mulig, men at Bane NOR ikke ønsker bygninger her. Dette er imidlertid løsningen som ble vedtatt i 2022 og vi ser ikke at Bane NOR kommer med nye argumenter som ikke også var kjent og avveid allerede den gang. Vi etterlyser også bedre dokumentasjon når Bane NOR mener at et lokk over hovedbanesporene ikke vil gi bedre støyforhold og dermed mer fleksible bruksalternativer for en bebyggelse her. Etter vår forståelse burde de lengre lokkalternativene over Hovedbanesporene gi bedre støyskjerming for en slik bebyggelse, (og vi er derfor noe spørrende til konsekvensvurderingene i kap. 7 som ikke har med denne bebyggelsen og derfor ikke tar inn dette perspektivet.) Vist mellomlangt lokk (kap. 7.3) er videre etter vår vurdering klart for kort. Det bør være såpass langt at det dekker det området hvor det er aktuelt å etablere de eldre bygningene slik at det kan bidra til å gi bebyggelsen en stille side. Vi opprettholder vår føring om at alle 7 bygg må ivaretas. Vi opprettholder også vår vurdering av at reetablering av bygningsmiljøet mellom sporene vil være viktig både for sosial kontroll for Enebakkveien og være essensielt for at Enebakkveien på denne strekningen skal kunne oppfattes som det middelalderveifaret det er.

Byantikvarens innspill til planprogrammet

Planprogrammet er i hovedsak godt utformet. Vi har likevel noen merknader:

Alternativer

Byantikvaren støtter alternativene som skal utredes med følgende presisering:

7.2 Alternativ 1, basert på tidligere vedtatte reguleringsplan; «*aktuelle endringer vil bli vurdert gjennom optimalisering*» må forstås som å innpasse også de siste 3 av de 7 historiske bygningene som har høy objektverdi og lar seg flytte. Vi vil også anbefale at mulighetsstudiens alternativ med kort lokk legges inn som mulig optimalisering av dette alternativet.

7.3.1 Alternativ 2, med lokk over Hovedbanen; Føringerne fra Oslo kommunes vedtak fra 23/2021 må forstås tilsvarende som at de 7 bygningene med høy objektverdi og lar seg flytte, skal søkes ivaretatt innen planområdet (mens en aksepterer at alle øvrige bygg innen Hylla rives).

Det framgår at det ikke er avklart hvilket lokkalternativ som skal videreføres og konsekvensutredes, og at dette er et punkt Bane NOR ønsker innspill til. Vi vil i utgangspunktet innstille på at en bør utrede et middels langt lokk som strekkes forbi tomtene for reetablering av verneverdige bygg mellom sporene – dvs. lenger enn det er vist i mulighetsstudien. Men det bør ikke føres lenger enn hva som vil ha støydempende effekt for dette miljøet, ettersom lokket videre østover relativt raskt vil bli en svært høy og fremmedgjørende betongvegg som det kan være utfordrende å skjule.

Utredningsbehov og kunnskapsgrunnlag

I kap. 8.5 Kulturmiljø gjentas feil om vernestatus og verneomfang fra mulighetsstudien. Dette er særlig alvorlig for «Hylla» og må rettes opp.

Som gjengitt nederst på side 38 ble det i forrige planprosess konkludert med at det kunne finnes tomter andre steder i byen for de 3 siste av de 7 prioriterte verneverdige bygningene. Som følge av daværende fremdriftsplan for Brynsbakken lot det seg imidlertid ikke gjøre å regulere et slikt tilleggsareal tidsnok til å følge planarbeidet. I siste runde før vedtak ble det også kartlagt at det kunne være mulig å innpasse disse bygningene i østre del mellom sporene, men det ble ikke utredet videre da det ville forsinke planprosessen. I ettertid har også en mulig innplassering ved «Enga torg», nordvest for tiltaksområdet blitt løftet fram. Vi ser følgelig ingen grunn til å begrense måloppnåelse til 4 bygg. Når planarbeidet også gjenstartes er heller ikke argumentet om at en ikke kan utrede og inkludere alternativene for plassering av de øvrige byggene innenfor eller utenfor tiltaksområdet relevante. Vi opprettholder derfor at måloppnåelse må baseres på sikring av 7 bygg til bevaring med en meningsfull kontekst innenfor eller utenfor tiltaksområdet. Vi vil samtidig anbefale en plassering innen lokalmiljøet/planområdet og finner at dette er realistisk ut fra tidligere utredninger. Hvis Bane NOR ikke ønsker å prioritere en slik løsning mener vi fremdeles det må påhvile Bane NOR å sikre bygningene (og evt. regulere) på egnet tomt utenfor planområdet.

Utredningen legger ikke opp til en arkeologisk registrering av planområdet jf. Kulturminneloven § 9. Planområdet er nå sterkt utvidet, og vi viser til eget punkt om arkeologiske forhold under. I en planprosess med KU bør §9-registreringer inngå i konsekvensutredningene. I oppstartsvarselet signaliseres det samtidig at vist planområde angir en maksgrense og at detaljreguleringen som legges ut til offentlig ettersyn ventelig vil være mer begrenset. I så tilfelle anbefaler vi at tiltakshaver tar kontakt med Byantikvaren i løpet av prosessen for sondering av nødvendig registreringsomfang.

Vi har ikke merknader til kap. 8.7 Landskap.

Vurdering av arkeologiske forhold

Planområdet er betydelig utvidet sammenliknet med planforslag til offentlig ettersyn av 15.11.2019, og omfatter nå områder med potensial for funn av uregistrerte automatisk fredete kulturminner. Dette gjelder særlig arealene vest for Vålerenga kirke og opp til St. Halvards gate. I tillegg er det potensial for funn i arealene rett sør for kirka. Der Vålerenga kirke står i dag lå tidligere Vålerenga gård, som med stor sannsynlighet går tilbake til jernalderen. Gårdsnavnet, i gammelnorsk form *Volin* eller *Valin*, tyder på at gården opprinnelig var et svedjebruk. Navnet er sammensatt av *váll* som ble brukt om steder som er ryddet ved å felle skogen og brenne stammene, og *-vin*, som betyr naturlig eng. Gårdsnavn som har ending på *-vin* regnes som tilhørende de eldste store navneklassene. Det antas at *-vingårdsnavnene* har sitt opphav i de først fem-seks hundre årene av vår tidsregning. Gården er kjent fra skriftlige kilder fra middelalderen, og er nevnt i forbindelse med slaget i Oslo i 1240. Langs Strømsveien/St. Halvards gate gikk en av de eldste hovedveiene til middelalderbyen, og veifaret passerte tett opp til de historiske gårdstunet.

Arkeologiske funn som er gjort i nærområdet tyder på at det kan være bevarte automatisk fredete kulturminner under dagens markoverflate. Ved Vålerenga gård er det funnet et sverd fra jernalder, og ytterligere sverdfunn er gjort i Vålerenggata 20 og Etterstadgata 2. Slike våpenfunn er ofte gravgods, og kan indikere at det tidligere lå gravhauger, gravrøyser eller flatmarksgraver her. I Etterstadgata 2 ble det også gjort funn av mindre gjenstander av jern, som kan ha tilhørt et samlet funn.

Det er også gjort flere gjenstandsfunn fra steinalder i nærområdet, blant annet to Nøstvetøkser, fragmenter av to trinnøkser fra eldre steinalder fra Etterstad, og funn av en skafthulløks ved Alnaelva. I steinalderen stod havet høyere enn det gjør i dag, og Vålerenga/Etterstad var da del av et fjordlandskap med gode jakt- og fiskemuligheter. Det er dermed også potensial for å gjøre funn fra steinalderen i området.

Byantikvaren krever på bakgrunn av dette en arkeologisk registrering av planområdet, jf. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 9 – undersøkelsesplikten, før det kan gis en endelig uttalelse i saken. En arkeologisk registrering er et søk etter uregistrerte automatisk fredete kulturminner, og kostnadene betales av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10. Registreringen omfatter hele planområdet, ikke bare områder hvor det er planlagt tiltak.

Tiltakshaver må bestille et økonomisk estimat for den arkeologiske registreringen. Bestillingen sendes postmottak@bya.oslo.kommune.no eller i brev til Byantikvarens postadresse, og en slik bestilling setter i gang planleggingen av arbeidet. Når det økonomiske estimatet er laget, oversendes dette i brev til tiltakshaver sammen med et skjema som må fylles ut og returneres før registreringen kan påbegynnes.

Hvis det blir gjort funn under registreringen, er det Byantikvaren som er rette myndighet til å gi tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner, jf. kulturminneloven § 8. Mer informasjon og veiledning om saksgang finnes på Riksantikvarens nettsider <http://www.riksantikvaren.no>.

Vennlig hilsen

Brit Kyrkjebø
Avdelingsleder

Hogne Langset
fagleder

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.:
25/21558-19

Vår ref. (saksnr.):
22/9636 - 10

Saksbehandler:
Natalia Evgenevna Kopsov

Dato: 20.03.2026

Bymiljøetatens uttalelse vedr. Planprogram-Detaljreguleringsplan for retningsdrift- Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak

Vi viser til deres henvendelse som gjelder planprogram for Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak.

Bymiljøetaten (BYM) vil først kommentere at det er noe uoversiktlig at alternativene ikke blir satt opp imot alternativ 1 i selve planprogrammet, da det er dette alternativet de tre foreslåtte løsningene skal vektes opp imot. Det vises til at vurderingskriterier er basert på forventninger fra nærmiljøet og Bane Nors resultatmål. Oslo kommunes målsetninger bør også legges til grunn, som for f.eks. utvikling av byrom og grønnstruktur.

BYM har følgende ytterligere kommentarer som vi anmoder om at det tas hensyn til i det videre arbeidet med planprogrammet:

Utredning i forhold til støy

Utredning av vibrasjoner og strukturlyd er beskrevet i Håndbok M-1941 (kap. 7.3 til 7.5), og via M-1941 er det da inkludert i utredningsprogram – støy (kap.8.8.) Vi mener likevel at 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.

Utredningsbehov i forhold til samferdsel, mobilitet og transport

- Det kommer frem av planprogrammet at eksisterende og nytt kjøremønster skal beskrives. BYM mener det er viktig at det ikke bare beskrives, men at virkningene av kjøremønsteret utredes

- o Virkninger av nytt trafikkmønster for alle brukergrupper burde inn som utredningspunkt.

- Behov for et punkt om kjørelast på konstruksjonen som et utredningsbehov.
 - o Krav til kjørelaster på konstruksjon burde inn som utredningspunkt – med tanke på vedlikehold og eventuell varelevering.
 - o Konstruksjoner på kommunale veier skal dimensjoneres for laster etter trafikklastforskriften for bruer m.m

Vi vil gjøre oppmerksom på vedtatt reguleringsplan S-5191 med endret trafikkmengde Enebakkveien sør (plan vedtatt i 2023), som har regulert adkomst i Enebakkveien. Samlet økning i trafikk kan gi konsekvenser mot kryss i Konows gate, som kan bli overbelastet. Med flere kjørende og eksisterende kollektivavvikling kan tiltak i dette krysset bli nødvendig. Slik utvikling burde vurderes og være med i det videre utredningsarbeidet.

Vurderingskriterier og utredningsbehov i forhold til park, landskap, friluftsliv, turvei ol.

- Mulighetene for etablering av vegetasjon, spesielt trær, på lokk må beregnes og komme frem i alternativene, helst også slik at det er synlig i utsnitt fra 3D- modeller.
- Aktuell bruk av lokk må utredes. Dette gjelder særlig alternativ med langt lokk, der eksisterende trær må felles og dagens aktivitet i parken forringes som en konsekvens av tiltaket. For løsning med langt lokk mener vi anlegg for lek og aktivitet må vurderes som en del av eventuell lokkløsning. Aktuelle brukergrupper og formål bør undersøkes.
- Hovedturvei (turvei D10) har flere koblinger i området. Lokkalternativene har ulike konsekvenser/ potensial for å utvikle turveinettet til et tydeligere og mer sammenhengende turdrag gjennom området. Dette må undersøkes og synliggjøres.
- Enebakkveien er en del av hovedturveinettet (se illustrasjonen nedenfor), og alternativenes påvirkning på Enebakkveien med sidearealer bør vurderes også i dette lyset.



- Dagens bruk av deler av Vålerengaparken som berøres av tiltaket må omtales i programmet.

Dersom man kun skal gå videre med ett alternativ til videre utredning med lokk, på det nåværende tidspunkt mener vi at alternativ 2 med mellomlangt lokk, er det beste alternativet. Det gir størst potensial for å utvikle park og byromskvaliteter, samt etablert et sammenhengende landskap langs Enebakkveien uten for mange murer og sprang.

Andre tilbakemeldinger og andre utredningsbehov

- Det bør legges ved flere kritiske snitt for å se terrengsprang og stigningsforhold.
- Utsnitt fra 3d- modeller bør vise hva som er nytt og eksisterende terreng.
- Konsekvenser for Enga torg bør beskrives og spesifiseres.
- Muligheter og løsningen for nye tverrforbindelser må utredes så detaljert og presist som mulig.
- Mulighet for å oppgradere eksisterende gangforbindelser og øke den universelle utformingen for ulike brukergrupper burde inn som eget utredningspunkt.

I alternativ 1 (tidligere vedtatt plan S-5114) kommer det frem at “jernbanetrappa” stenges, og at gangveien “Tranga” skal videreføres. BYM legger til grunn at dette videreføres i alle alternativene i dette planprogrammet. Selv om dagens tverrforbindelser vanskelig lar seg gjøre å få helt universell utformet mener BYM at det finnes tiltak som forbedrer dagens situasjon, og at dette burde utredes i forbindelse med arbeidet.

- Det må undersøkes mulighet for vegetasjonsetablering/ grønnstruktur på areal mellom spor eller annen alternativ bruk av disse arealene mellom spor
- Mulige forandringer for grunnvannsstand/ grunnvannsforhold i forbindelse med etablering av lokk bør vurderes
- Der utredninger viser behov for tiltak innenfor planområdet, men også innenfor influensområdet, må disse vurderes og senere tas inn som rekkefølgekrav i planen

Selv om dette er noe på siden av planprogrammet vil vi nevne at på vårt møte med Bane Nor angående planavgrensningen påpekte BYM at vi er positive til utvidelse i nord. Et av punktene som ble snakket om på møtet var å inkludere driftsplass på Enebakkveien sør, samt regulert snuplass osv. Vi vil påpeke at dette er innenfor planavgrensningen i alternativ 1.

Vedrørende vedtatt reguleringsplan for Enebakkveien 69 som grenser mot Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak.

Vi vil nevne at den nye foreslåtte planavgrensningen for Brynsbakken er noe i kollisjon med den vedtatte planavgrensningen i planen for Enebakkveien 69 (S- 5191).

Vennlig hilsen

Reidun Stubbe
avdelingssjef

Natalia Evgenevna Kopsov
overingeniør

Oslo Kommune Plan- Og Bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO
NORWAY

Deres ref.:
2025/21558-19

Vår ref. (saksnr.):
25/5485 - 5

Saksbehandler:
Mats Victor Levin

Dato: 19.03.2026

Brynsbakken - Uttalelse til planprogram på offentlig ettersyn - gnr./bnr. 232/13 mfl.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) viser til brev fra Plan- og bygningsetaten (PBE) den 06.03.2026 om forslag til nytt planprogram for Brynsbakken på offentlig ettersyn.

PBE har bedt om uttalelser til planprogrammet: Hvordan planprosessen skal gjennomføres og hvilke temaer som skal utredes. Uttalelser til detaljer i prosjektet gis når reguleringsforslaget med konsekvensutredning sendes på offentlig ettersyn.

Vår uttalelse tar utgangspunkt i vår grunneierrolle og vår rolle som overordnet kommunal avtalepart for utbyggingsavtaler i Oslo kommune.

1. Grunneierrollen

1.1 Kommunale grunneiendommer

Oslo kommune eier blant annet følgende eiendommer innenfor planprogrammets planområde:

Tabell 1: Noen av kommunens grunneiendommer i planprogrammets planområde. Informasjon om kommunal eier og kommunal forvalter er hentet fra kommunens eiendomsregister.

Matr.nr.	Adresse	Kommunal eier	Kommunal forvalter
250/44	Uadressert	EBY	Bymiljøetaten (BYM)
250/13	Uadressert	EBY	BYM
233/196	Uadressert	EBY	Bydel Gamle Oslo (BGO)
232/422*	Galgeberg 3	EBY	BYM
232/146	Enebakkveien 23	Boligbygg Oslo KF (BBY)	BBY
232/248	Schweigaards gate 98 B	BBY	BBY
232/495	Uadressert	EBY	BYM
999/604	Uadressert	EBY	BYM



232/477	Uadressert	EBY	BYM
232/267	Uadressert	EBY	BGO
232/351	Vålerenggata 10	EBY	EBY
999/885	Uadressert	EBY	BYM
999/504	Uadressert	EBY	BYM
232/13	Opplandgata 20 B	EBY	BGO
232/61	Enebakkveien 22	Oslobygg KF (OBF)	OBF
999/823	Uadressert	EBY	BYM
232/138	Uadressert	EBY	BYM
232/139	Uadressert	EBY	BYM
232/140	Uadressert	EBY	BYM
232/147	Uadressert	EBY	BYM
999/740	Uadressert	EBY	BYM
232/67	Enebakkveien 29	EBY	BYM
232/76	Enebakkveien 37 B	EBY	EBY
232/78	Uadressert	EBY	BYM
232/468	Uadressert	EBY	BYM
232/136	Fridtjovs gate 10 C	OBF	OBF
999/226	Uadressert	EBY	BYM
232/131	Fridtjovs gate 1	OBF	OBF
137/216	Uadressert	EBY	BYM
237/40	Uadressert	EBY	EBY
999/846	Uadressert	EBY	BYM
236/41	Uadressert	EBY	BYM
999/776	Uadressert	EBY	BYM
250/43	Uadressert	EBY	BYM

*formelle eiendomsforhold i statlige og kommunale registre kan avvike fra reelle eiendomsforhold

Kommunal eier (EBY, BBY, OBF og Oslo Havn KF) har fullmakter og oppgaver knyttet til varige eller inngripende disposisjoner over fast eiendom, som f.eks. å kjøpe eller selge eiendom eller inngå en servituttavtale på en kommunal eiendom. Det er kun EBY som kan inngå servituttavtaler og forhåndstiltredelsesavtaler til kommunal eiendom. Oslobygg KF har ikke fullmakt til å kjøpe eller selge eiendom.

Kommunal forvalter har (som hovedregel) ansvar for den løpende driften og vedlikeholdet av kommunal eiendom, ansvar for utleie og å gi tillatelse til (midlertidig) bruk av kommunal eiendom, og å håndtere de fleste formelle forhold knyttet til forvaltning av kommunal eiendom. I noen tilfeller kan kommunal forvalter, etter avtale med leietaker/bruker av eiendommen, la disse ta seg av noen drifts- og vedlikeholdsoppgaver.

For øvrig er EBY «hjemmelshaver» til samtlige eiendommer. Hjemmelshaver har fullmakter til å foreta formelle rettshandlinger overfor Kartverket og matrikkelen. Hvis f.eks. et dokument skal registreres i grunnboken for tinglyst grunneiendom eid av Oslo kommune, må EBY signere som hjemmelshaver.

1.2 Planprosess

Vi er positive til en vanlig, men stram, detaljreguleringsplanprosess. Vi forventer at kommunal eier og kommunal forvalter involveres etter behov.

1.3 Temaer

Gjennomføring av den fremtidige reguleringsplanen vil forutsette at midlertidige og varige privatrettslige rettigheter til fast eiendom erverves, omformes, avskipes, mv. Eiendomsforhold (eiendomsstruktur, eierstruktur og rettighetsstruktur) bør derfor være et tema som utredes, spesielt mtp. gjennomføring.

2. Utbyggingsavtale

2.1 Innledningsvis

Med utbyggingsavtale menes en avtale mellom kommunen og grunneiere eller utbyggere om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og som gjelder gjennomføring av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan.

2.2 Planprosess

Vi er positive til en vanlig, men stram, detaljreguleringsplanprosess. Vi forventer å bli involvert i arbeidet med eventuelle rekkefølgebestemmelser.

2.3 Temaer

Gjennomføring av den fremtidige reguleringsplanen kan utløse behov for etablering eller oppgradering av offentlig infrastruktur. Om prosjektet utløser behov for dette bør vurderes som et utredningstema.

Vennlig hilsen

Binger Weld
seksjonssjef

Mats Victor Levin
overingeniør

[Dette dokumentet er godkjent elektronisk.](#)



Plan- Og Bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.:
25/21558-19

Vår ref. (saksnr.):
26/1336 - 3

Saksbeh.:
Nina Margrethe Hongseth Løyland,

Dato:
25.03.2026

Reguleringssak - Brynsbakken - Kapasitetsøkende jernbanetiltak - Planprogram på offentlig ettersyn

Renovasjons- og gjenvinningsetaten (REG) viser til brev fra Plan- og bygningsetaten om innspill til planprogram for reguleringssak Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak, med frist til utgangen av 23.mars 2026.

REG beklager å ha oversittet fristen. Dersom det fortsatt er mulig å ta med våre innspill er de beskrevet under.

REG har følgende innspill:

Adkomst for renovasjon særlig i eksisterende bebyggelse, men også for ev. ny bebyggelse som inngår, kommer ikke tydelig fram som tema i utredningsoppgavene punktene

- 8.10 Transpost og mobilitet
- 8.12 Bygge- og anleggsperioden

Dette må oppdateres. REG minner om at REG alltid skal kontaktes ved endringer av adkomst for renovasjonskjøretøy, for å sikre at vi kan ivareta kommunens lovpålagte ansvar for å samle inn husholdningsavfall.

Med vennlig hilsen

Torbjørn Undeland
Avdelingsdirektør

Kari Anne Sølvernes
Seksjonsleder

Mottakere:

Plan- Og Bygningsetaten

Postboks 364 Sentrum

0102

OSLO

Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Deres ref.:
25/21558-0

Vår ref. (saksnr.):
26/4612 - 3

Saksbehandler:
Elin Olsen

Dato: 20.03.2026

Svar på høring

Planprogram på offentlig ettersyn Brynsbakken - Kapasitetsøkende jernbanetiltak

Brann- og redningsetaten viser til brev fra Plan- og bygningsetaten gjeldende høring planprogram på offentlig ettersyn Brynsbakken – Kapasitetsøkende jernbanetiltak, datert 6. mars 2026.

Det er konkret bedt om eventuelle merknader knyttet til gjennomføringen av planprosessen. Vi har ingen merknader til denne.

Vennlig hilsen

Jon Myroldhaug
brannsjef

Elin Olsen
jurist

viser at rent dokumentbasert tilsyn er utilstrekkelig for å fange opp den faktiske tilstanden på barns utearealer, fysiske lekemiljøer og inneklima. For å sikre at alle barn i bydelen har et likeverdig og helsefremmende oppvekstmiljø, ber Bydelsutvalget administrasjonen å prioritere en overgang fra skrivebordstilsyn til fysiske befaringer. Dette er nødvendig for å avdekke reelle mangler og sikre at avvik i barnehagenes fysiske miljø faktisk blir utbedret.

3. Systematisering av radonmåling

Bydelsutvalget påpeker at manglende rutiner for radonmåling er uakseptabelt, særlig i et område som Grønland hvor risikoen er dokumentert høy. Uklarhet i ansvarsfordelingen mellom bydelen og Oslobygg KF kan ikke være et hinder for barn og beboeres sikkerhet.

Bydelsutvalget ber administrasjonen om snarest å avklare ansvarsforholdene med Oslobygg, og sikre at det etableres et system for systematiske og regelmessige radonmålinger i alle barnehager, skoler og kommunale utleieboliger. Områder med høy risiko skal prioriteres med strakstiltak.

4. Bydelsutvalg ber om at dispensasjoner fra støyforskriften, bygge- og anleggsstøy legges ut løpende på bydelens nettsider.

Sak 60/26: Bydelens uttalelse til planprogram på offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

1. Bydelsutvalget vurderer at mellomlangt lokk fremstår som det alternativet med størst potensial for å gi bedre mobilitet og parkforbindelser uten å forringe omkringliggende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse mellom kost-nytte og miljøhensyn sammenlignet med kort og langt lokk.
2. 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.
3. Bydelsutvalget krever at influensområder med risiko for økt støy som følge av tiltaket inngår i støyberegninger. 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 konsekvensutredningen hva som inngår i, og hva det er lagt vekt på i vurderingsgrunnlaget.
4. Konsekvensutredningen for støy bør tydelig belyse hvilke kriterier som ligger til grunn for valg og prioritering av avbøtende tiltak, både i planområdet og influensområder.
5. Bydelsutvalget forventer en grundig utredning av alle virkninger i anleggsperioden, og som inkluderer støy, rystelser, luftkvalitet, mobilitet, trafikksikkerhet 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.

6. Bydelsutvalget henstiller til at Vålerenga nærmiljøhage og Vålerenga skoles skolehage ikke benyttes som riggplass under anleggsperioden. Vålerenga nærmiljøhage er utviklet av bydelen med betydelig midler, og fungerer som et viktig møtested for nærmiljøet. Ferdigstilling 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.
7. Bydelsutvalget ber om at Føflekkens byhage i Enebakkveien 37 hensyntas i videre planlegging og i anleggsperioden. Føflekkens 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.
8. Bydelsutvalget vil understreke at tiltaket ikke må svekke mobiliteten mellom Kværnerbyen og resten av bydelen. Muligheter og løsningen for nye tverrforbindelser må utredes så detaljert og presist som mulig.
9. 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.

Gamle Oslo byutviklingskomites møte 23.04.2026:

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 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 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.

7. Bydelsutvalget mener svært støyende arbeider som hovedregel må foregå på dagtid, og at alle varslar 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 fartsgrensen fra Oslo S til Brynsbakken bør begrenses til 80 km/t for passasjertog og 40 km/t for anleggs- og godstog. Det bør etableres reduserte fartsgrenser på nattestid for alle tog kl. 23-07. (30 km/t der det er mindre enn 50 meter til bolig (denne avgrensning følger sammenliknbar avgrensning i Skjenkeforskriften)). Fartsgrense på godstog bør begrenses til maksimum 40km/t hele døgnet i bynære strøk

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 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 illegges 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 kompenserende 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 støybelastningen av helseskadelig støy for svært mange innbyggere langs jernbanen, må inneholde vesentlige rekkefølgekrav knyttet til kompenserende 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 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. Ferdigstilling 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 omkringliggende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse 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 prosjektet i Brynsbakken fra starten har bygget på et premiss om at Flytoget skal bevares som før. Det er imidlertid besluttet å fusjonere Flytogets tilbud inn i det øvrige togtilbudet, og den nye rutemodellen for Stor-Oslo trer i kraft fra årsskiftet 2027/28. Bydelsutvalget etterlyser derfor en fornyet vurdering av jernbanens behov i prosjektet og i hvilken grad den nye rutemodellen, og da særlig avviklingen av en separat flytogtjeneste som kjører parallelt med ordinært jernbanetilbud, påvirker behovene. Det som fra jernbanens side fremsto som en riktig avveining mellom eget behov og nærområdenes behov i 2016, er ikke nødvendigvis likt i 2026.

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 lokkløsninger 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.

Gamle Oslo bydelsutvalgs behandling:

Endringsforslag - MARS 2, foreslått av Christian Sørkjerd, Rødt, Andre partier:

Punkt 28 erstattes helhetlig med følgende:

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. 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.

Endringsforslag - MARS 1, foreslått av Christian Sjørgjerd, Rødt, Andre partier:

Punkt 9 erstattes helhetlig med følgende:

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 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.

Votering

- BUK1-29: enstemmig vedtatt
- MARS1-2 [endrer BUK9 og BUK28]: enstemmig vedtatt

Gamle Oslo bydelsutvalgs vedtak:

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 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 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.

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 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 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 døgnekontinuerlig 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 støyreduserende 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 kompenserende 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 støybelastningen av helseskadelig støy for svært mange innbyggere langs jernbanen, må inneholde vesentlige rekkefølgekrav knyttet til kompenserende 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 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. Ferdigstilling 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 omkringliggende by- og parkmiljø. Mellomlangt lokk vurderes samlet sett å gi en bedre balanse 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. 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 lokkløsninger ikke var tilstrekkelig utredet, ble imidlertid ikke disse klagepunktene vurdert. Bydelsutvalget ber om at

Fra: "Halvor Jutulstad" <halvor.jutulstad@ruter.no>
Sendt: tirsdag 17. mars 2026 11:18:14
Til: "PBE Postmottak" <postmottak@pbe.oslo.kommune.no>
Emne: 18/00626-8 - Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak Planprogram på offentlig ettersyn

Hei

Det vises til forespørsel om uttalelse til planprogram for Brynsbakken.

Slik vi forstår det skal det utarbeides en samordnet uttalelse fra Oslo kommune.

Ruter vil derfor ikke svare Bane Nor direkte, men kun gi et innspill til Plan og Bygningsetaten.

For kollektivtrafikken i Oslo er prosjektet viktig da Bane Nor viser til at med gjennomføring av tiltaket, vil det være mulig å øke frekvensen på både lokaltog og regiontog. Ruter vil særlig trekke frem at tiltaket vil medføre at lokaltoglinje L1 og L2 kan få 10 minutters frekvens. Med så høy frekvens på lokaltoget vil man legge til rette for bedre kapasitet på lokaltoget, noe som er viktig når vi ser på forventet vekst i hovedstadsområdet i årene fremover. Med økt frekvens på lokaltoget vil det også være enklere for Ruter å kunne mate flere passasjerer til toget med buss.

Bane Nor er særlig opptatt av innspill til ulike lokkløsninger. Ruter vil i den sammenheng trekke frem at ulike lokkløsninger vil ha ulike konsekvenser ved anleggsgjennomføring av tiltaket. Lengre stengeperioder av togtrafikken vil være utfordrende for avvikling av reisebehovet i vår region. Det vil være viktig at dette blir belyst som en del av arbeidet.

Det fremgår at man også skal se på muligheten for om Enebakkveien kan bli mulig å benytte til gjennomkjøring av bil. Skal man først gjøre dette ber vi også om at man vurderer at man ser på muligheten for at man kan benyttes Enebakkveien til å kjøre buss i rute. Det kjøres ikke buss her i dag, men dette er vurdert som en interessant mulighet hvis det tilrettelegges for dette.

Ruter mener også at det også er viktig at man utnytter stengeperioden til å gjennomføre viktige og nødvendige tiltak. Planprogrammet bør også se på dette. Et eksempel er Bryn Jernbanestasjon som kun er tilgjengelig for de reisende med trapp og hvor den ene plattformen er alt for smal. Man må kunne forvente at en så stor stasjon som Bryn, er bedre tilrettelagt for de reisende. En ombygging av Bryn stasjon vil styrke tilgjengeligheten til stasjonen og kollektivknutepunktet på Bryn/Brynseng, ikke minst når lokaltoget også kan få høyere frekvens. En mulighet er at Bryn stasjon bygges om koordinert med Brynsbakken slik at man unngår flere stengeperioder.

Med vennlig hilsen
Halvor Jutulstad
Senior prosjektleder

Ruter As
Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
NO-0104 Oslo

Telefon +47 905 78 844
Sentralbord +47 400 06 700
www.ruter.no



Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

29.04.2026

Vår ref:

2026/11966

Deres dato:

06.03.2026

Deres ref:

202517692

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon

Kristian Tveiten, 32266833

Oslo – Innspill til varslet oppstart og høring av planprogram for detaljregulering for Brynsbakken

Vi viser til deres oversendelse datert 6. mars 2026 med varslet oppstart og høring av planprogram for detaljregulering for Brynsbakken i Oslo kommune.

Bakgrunn

Det fremgår av varselet at formålet med planarbeidet er legge til rette for omlegging av jernbanesporene i Brynsbakken for å utbedre lokal- og regiontogtilbudet på det sentrale Østlandet. Prosjektet «Retningsdrift Brynsbakken» utgjør et av flere tiltak i Effektpakke E15, som følger opp regjeringens jernbanestrategi i NTP. Effektpakken har som mål å bedre togtilbudet ved å øke fra femten- til timinuttersfrekvens på lokaltogstrekningene L1 og L2, og tilrettelegge for flere regiontog til og fra Oslo både sørover mot Ski og Moss, og nordover mot Lillestrøm.

Reguleringsplanarbeid for Retningsdrift Brynsbakken ble opprinnelig igangsatt i 2017, med et planvedtak i Oslo bystyre den 24. mars 2021. Planvedtaket ble etter klagebehandling opphevet av Statsforvalteren i Oslo og Viken den 24. mars 2022, med bakgrunn i utilstrekkelig utredning av alternativer med lokk over sporene.

I forbindelse med ny planprosess, har regjeringen besluttet at det skal benyttes statlig planprogram etter forskrift om konsekvensutredninger § 31 andre ledd. Etter statlig fastsettelse av planprogrammet, vil videre planlegging gjennomføres som ordinær planprosess med Oslo kommune som planmyndighet etter plan- og bygningsloven § 3-3.

Som grunnlag for planprogrammet, er det utarbeidet en mulighetsstudie for alternativer med lokk. I planprogrammet foreslås det å utrede følgende alternativ:

- Nullalternativet: Videreføring av dagens situasjon framskrevet til 2036 (antatt åpningsår for tiltaket).
- Alternativ basert på tidligere vedtatt reguleringsplan, med aktuelle endringer som vurderes gjennom optimalisering av løsninger som lå til grunn for reguleringsplanen i 2021.

E-postadresse:
sfospost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Pb 325
1502 Moss

Besøksadresse:
Moss: Vogts gate 17
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00
www.statsforvalteren.no/os
Org.nr. 974 761 319



- Alternativ med lokk over Hovedbanen, med utgangspunkt i lokkalternativene i mulighetsstudien:
 - Alternativ med kort lokk
 - Alternativ med langt lokk

Bane NOR sin anbefaling om lokkalternativ som utredes vil bli gitt med bakgrunn i høringsinnspill til planprogrammet.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

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.

Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#). Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Torgeir Fagersand
seniorrådgiver
Klima- og miljøvernavdelingen

Kristian Tveiten
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN

Postboks 364 Sentrum

0102 OSLO

Fra: [Tom Alex Hagen-Moldestad](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Kopi: [Rø Lisa Steinnes](#); [Beate Ertresvåg Myklevoll](#); [Mads Jørgen Lindahl](#); [Therese Tuft](#); [Rune Seim](#)
Emne: VARSEL OM OPPSTART OG OFFENTLIG ETTERSYN AV PLANPROGRAM – DETALJREGULERINGSPLAN FOR RETNINGSDRIFT BRYNSBAKKEN
Dato: tirsdag 12. mai 2026 09:38:46
Vedlegg: [image001.png](#)

Hei,

Akershus fylkeskommune har vurdert saken, og vi har ingen merknader.

Vennlig hilsen

Tom-Alex Hagen-Moldestad

spesialrådgiver

Kollektivseksjonen

Avdeling mobilitet

Rådsområde samferdsel

Mobil: +47 91 77 89 24

E-post: tomhag@afk.no

Tlf. servicesenter: 22 05 50 00

web: www.afk.no





Statens vegvesen

BANE NOR SF
Postboks 4350

2308 HAMAR

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Teoline Seim / 97419512

Vår referanse:
26/68970-2

Deres referanse:
202517692-25

Vår dato:
28.05.2026

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram – Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken i Oslo kommune

Vi viser til brev datert 06.03.2026 med varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for Brynsbakken i Oslo kommune. Statens vegvesen har fått utsatt frist til å uttale seg til 29. mai.

Saken gjelder

BaneNor varsler oppstart av planarbeid for Retningsdrift Brynsbakken og legger planprogram ut på offentlig ettersyn. Rambøll Norge bistår som plankonsulent. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av nye spor og ombygging av eksisterende spor ved Brynsbakken. Hensikten er å øke kapasiteten og bedre punktligheten og gi økt robusthet for jernbanen.

I Brynsbakken går sporene fra Oslo S ut gjennom Gamlebyen og fordeles ut på tre forskjellige baner; Hovedbanen, Gardermobanen og Gjøvikbanen. Det er inntil 6 spor i bredden. Reguleringsplanen skal tilrettelegge for bygging av nye spor og omdisponering av eksisterende spor, slik at avhengigheter mellom spor i Brynsbakken fjernes. Retningsdrift Brynsbakken er et nasjonalt viktig utbyggingsprosjekt og en forutsetning for å realisere effekten av infrastrukturavtale E15 «Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet». Dette er tiltak for å styrke togtilbudet på det sentrale Østlandet og øke frekvens på lokaltogene L1 og L2, samt tilrettelegge for flere regiontog både i sørgående og nordgående retning.

Det er tidligere gjennomført en reguleringsplanprosess for retningsdrift Brynsbakken. Arbeidet ble igangsatt i 2017, og Oslo bystyre vedtok planen 24.03.2021. Vedtaket ble påklaget og Statsforvalteren i Oslo og Viken opphevet planvedtaket 24.03.2022, med begrunnelse i at alternativer med lokk over sporene ikke var tilstrekkelig utredet. Samtidig

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

ga Statsforvalteren både forslagstiller og Oslo kommune medhold i at planområdet og prosjektets avgrensning var tilstrekkelig definert, og at en overordnet utredning av alternative konsepter ikke var nødvendig.

Bane NOR startet ny planprosess høsten 2022, basert på de forholdene Statsforvalteren påpekte som mangler i den forrige plansaken. Planen skal konsekvensutredes, jf. pbl § 4–2 og forskrift om konsekvensutredninger kapittel 2. Regjeringen har besluttet at det skal benyttes statlig planprogram, etter forskrift om konsekvensutredninger § 31 andre ledd. Etter at planprogrammet fastsettes, vil videre planlegging gjennomføres som ordinær planprosess med Oslo kommune som planmyndighet, etter plan- og bygningsloven § 3–3.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det seks likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene
- En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Statens vegvesens rolle i denne saken

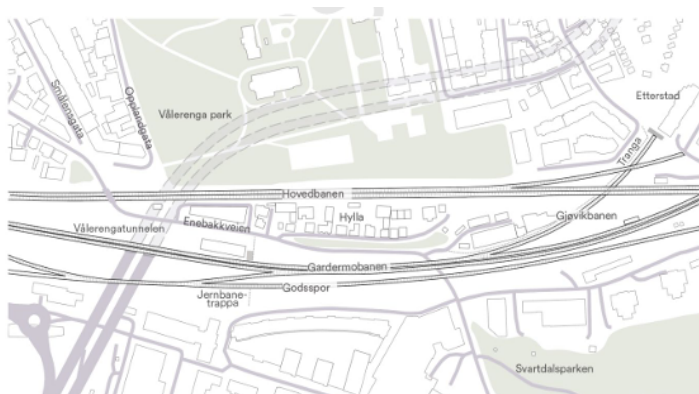
Statens vegvesen er vegforvalter av E6, inkluder Vålerengtunnelen, som omfattes av det varslede planområdet og går under jernbanesporene.

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som sektormyndighet innenfor vegtransport.

Statens vegvesens uttalelse

Sporløsning og tidligere gjennomført tunnelrehabilitering

Ifølge varslingsdokumentene forutsettes det i alternativene som skal utredes at plasseringen av spor vil være lik som i tidligere vedtatte reguleringsplan (unntatt nullalternativet). Det vises til figur 1 og 2, hentet fra planprogrammet, som viser dagens og planlagt sporrøsning.



Figur 1 Dagens sporløsning



Figur 2 Sporløsning som ligger til grunn for alternativene som skal utredes

E6 Vålerengtunnelen berøres av planarbeidet og gir premisser for utvikling av arealet. Det nye Gjøvikbanespor vil ligge i kulvert/betongtunnel under det nye hovedbanespor. Deler av den skisserte kulverten vil ligge over Vålerengtunnelen. Videre vil alle de foreslåtte lokkene som skal utredes, jf. vedlegg 1 USO-05-A-01024 *Mulighetsstudie alternativer med lokk*, ligge over Vålerengtunnelen.

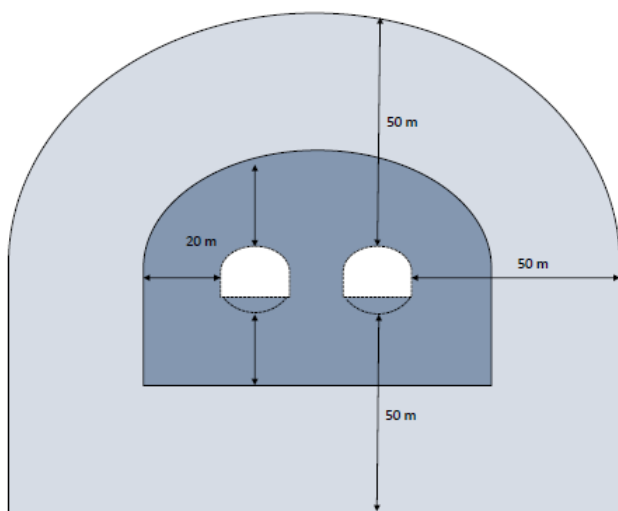
Vi viser i denne sammenheng til utbyggingsavtale (datert av 09.07.2018), som ble inngått mellom Bane NOR og Statens vegvesen i forbindelse med tidligere planprosess for Brynsbakken. Denne gjelder forsterkning av Vålerengtunnelen som en del av tunnelrehabiliteringsprosjektet, som forberedelse til etablering av nye jernbanespor. Statens vegvesens prosjekt med rehabilitering av Vålerengtunnelen ble gjennomført i 2020 og 2021. Det ble da gjennomført nødvendige forsterkningsarbeider i de deler som kommer innenfor tiltaksområdet ifm. Brynsbakken, som var ment å sikre handlingsrom for de ulike planalternativene for Brynsbakken. Det er fra Statens vegvesens side 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 berguttak, plassering av fremtidige spor, laster etc.

Vi savner omtale av dette og E6 Vålerengtunnelen i varslingsdokumentene. Vi forutsetter tett dialog mellom Bane NOR og Statens vegvesen i den videre planprosessen angående grensesnittet mot Vålerengtunnelen.

Krav knyttet til sikkerheten til Vålerengtunnelen

Statens vegvesen sitt tunnelanlegg og nødvendig omkringliggende sikringssone må ivaretas på en tilfredsstillende måte i reguleringsplanen. Det innebærer at tunnelanlegget må sikres mot skade samt at trafiksikkerheten til trafikantene som ferdes i tunnelen må ivaretas.

Hensynssone «Andre sikringssoner (veitunnel)» H190 må legges inn i plankartet. Det skal gjelde en egen hensynssone på 50 meter for tunnelanlegget i reguleringsplanen. I tillegg må det legges inn et tunneltverrsnitt i reguleringsbestemmelsene som viser hensynssonens utstrekning rundt tunnelen, se figur 1.



Figur 3 Prinsippskisser som viser tverrsnitt av en to-løpstunnel og sikringssone 1 (20 meter) og sikringssone 2 (50 meter) rundt tunnelen

Ved offentlig ettersyn av planen må det foreligge nødvendig dokumentasjon på tiltak eller aktivitet innenfor sikringssonen H190 til Vålerengtunnelen. Det må utarbeides en tiltaksplan som dokumenterer at tiltaket ikke påfører Vålerengtunnelen, inkludert dens tekniske installasjoner, skader i anleggs- og driftsfasen. Plassering av tiltaket med avstand til tunnelkonstruksjonen skal vises i tiltaksplanen.

Statens vegvesen kan komme med ytterligere krav til dokumentasjon og innspill til reguleringsbestemmelser i forbindelse med videre detaljering av prosjektet og offentlig ettersyn av planen.

Vi viser også til veglova § 57, med forbud mot å skade offentlig veg og krav om særskilt tillatelse for fysiske tiltak innenfor Statens vegvesens eiendomsområde. Mangelfull dokumentasjon eller uklarhet rundt konsekvenser som tiltaket vil ha for Vålerengtunnelen vil medføre at Statens vegvesen vil vurdere å fremme innsigelse til planforslaget.

Overvannshåndtering

Avrenning fra området må løses i planen og løsning må beskrives. Vi stiller krav til at overvann håndteres på egen eiendom. Det må sikres trygge flomveier slik at vann ledes bort fra E6 og Vålerengtunnelen. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.

ROS og beredskap

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.

Anleggsperioden

Det må redegjøres for anleggsgjennomføringen i planforslaget. Statens vegvesen opplyser om at vi ikke vil tillate at riksveggrunn benyttes i forbindelse med anleggsgjennomføringen eller at det blir betydelige konsekvenser for E6. Det må utarbeides faseplaner for gjennomføringen av anlegget.

Gående og syklende

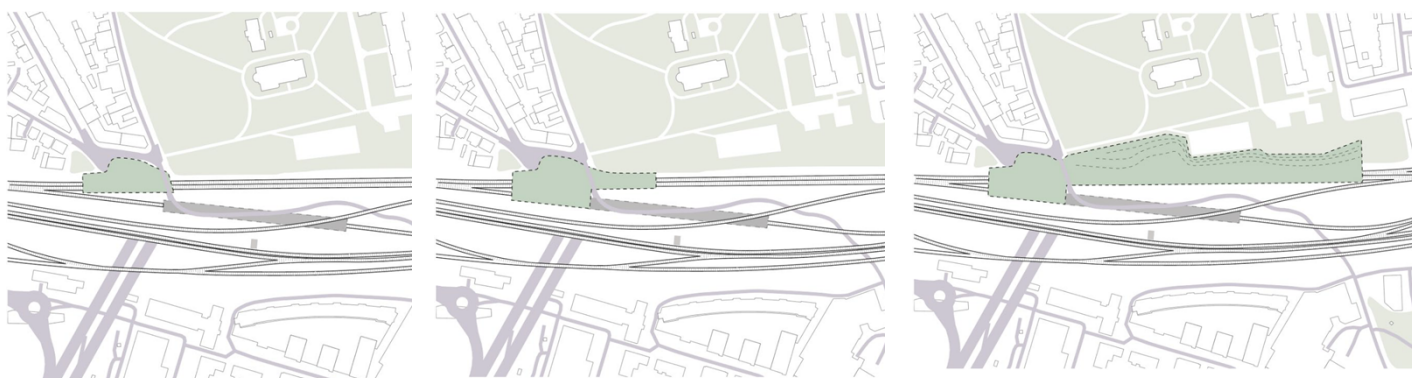
Statens vegvesen er spesielt opptatt av at det må opprettholdes tverrforbindelser for gående og syklende i området. Dette er viktig både i anleggs- og driftsfase. Vi minner om at nye anlegg gående og syklende skal følge gjeldende krav etter N100. Forbindelsene må være universelt og robust utformet.

Innspill til planprogrammet og utredninger i planprosessen

Følgende alternativer skal utredes som en del av planarbeidet

- 0-alternativet
- Alternativ basert på tidligere vedtatt reguleringsplan
- Alternativ med lokk. Anbefaling om alternativ som utredes vil bli gitt med bakgrunn i høringsinnspill til planprogrammet.

Det er utarbeidet en mulighetsstudie for alternativer med lokk som grunnlag for planprogrammet. Omfanget av mulighetsstudien er basert på Oslo kommunes vedtak i bystyresak 23/2021 punkt 14, hvor det er beskrevet rammer for alternativene og kriterier/tema som de skal løse. Det er følgelig skissert tre alternativer i planprogrammet av varierende omfang; kort, mellomlangt og langt lokk. Disse vises i figurene under.



Figur 4 Alternativer med lokk som skal utredes (kort, mellomlangt og langt)

Statens vegvesen viser til våre tidligere merknader angående konstruksjoner i nærhet til Vålerengtunnelen.

Konklusjon

Statens vegvesen har merknader angående sikring av Vålerengtunnelen, overvannshåndtering, ROS og beredskap, anleggsperioden og ivaretagelse av gående og syklende.

Vi gjør oppmerksom på at dersom våre krav knyttet til ivaretagelse av E6 Vålerengtunnelen ikke ivaretas tilstrekkelig i et planforslag (plankart og planbestemmelser) ved offentlig ettersyn, vil vi vurdere å fremme innsigelse.

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Statens vegvesen Transport og samfunn
Med hilsen

Ragnhild Meisfjord
seksjonsleder

Teoline Seim
avdelingsingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN, Postboks 364 Sentrum, 0102 OSLO

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår dato: 07.05.2026
Vår ref.: 202606371-2

Saksbehandler:
Søren Elkjær Kristensen
22959291/sek@nve.no

Deres ref.: 202517692

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram – Detaljregulering - Retningsdrift Brynsbakken - E15 Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet - Oslo

Vi viser til varsel om oppstart datert 06.03.26.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for arealplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

Meld inn naturfareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Peer Sommer-Erichson
Fung. seksjonssjef

Søren Elkjær Kristensen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

BANE NOR SF

Kopimottakere:

OSLO KOMMUNE PLAN- OG BYGNINGSETATEN
STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

BANE NOR SF	Dato: 11.03.2026
Postboks 4350	Vår ref.: 2026/34-300
2308 HAMAR	Deres ref.: 202517692
	Deres dato:

Automatisk tilbakemelding - Varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram – detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken - Oslo kommune

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Bane NOR

Vårt saksnummer	S363938
Deres referanse	202517692-25
Kundebehandler	Håvar Rodahl Havar.rodahl@elvia.no
Sted og dato	Oslo, 07.05.2026

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for RETNINGSDRIFT BRYNSBAKKEN i Oslo kommune

Elvia AS («Elvia») viser til mottatt varsel om planoppstart.

Nettanleggene Elvia etablerer, eier og drifter i kommunen er bygget etter konsesjoner (områdekonsesjon og/eller anleggskonsesjon), som er gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) i medhold av energiloven.

Elvia uttaler seg til varselet for å ivareta eksisterende anlegg og gi innspill ved behov for nye anlegg. Å sikre fremtidig nettanlegg i planprosessen er viktig for å skape forutsigbarhet og for å bidra til en effektiv utbygging av strømnettet.

1. Elektriske anlegg i planområdet

Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for Elvia å etablere og drifte. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Elvia sine anlegg. Nettanleggene er vist på vedlagt kart.

2. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett)

Anlegg med spenning fra 47 kV til og med 132 kV inngår i regionalnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er unntatt saksbehandling fra plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan.

2.1 Eksisterende regionalnett kraftledning

Kraftledningen har byggeforbudsbelter som innebærer restriksjoner for arealbruken. Byggeforbudsbeltet langs den aktuelle kraftledningen er totalt 20 meter, det vil si 10 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen (traseen). Elvia ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jf. vedlegg II til kart- og planforskriften.

Ved bygging i nærheten av kraftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte. Det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som fører til redusert høyde opp til kraftledningen. Restriksjoner for kraftledningen følger vedlagt.

2.2 Eksisterende regionalnett kabelanlegg

For kabelanlegg kan det normalt iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 2 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. Kabelanlegget har restriksjoner som beskrevet i vedlagt skriv.

2.3 Transformatorstasjon

På grensen til planområdet ligger Jordal transformatorstasjon. Transformatorstasjoner er en viktig del av «maskineriet» i regionalnettet, og det er viktig med en sikker drift for å opprettholde samfunnets strømforsyning.

Elvia må ha tilgang til anlegget 24 timer i døgnet, og adkomsten må være fremkommelig for lastebil med svanehenger. Ved behov kan Elvia ettersende hvilke spesifikasjoner som gjelder for slik spesialtransport. I tillegg må Elvia ha tilgang til opparbeidede parkeringsplasser. Det må ikke planlegges noen form for plassering av anleggsmaskiner, adkomster, gjerder, bygg etc. som hindrer driften av transformatorstasjonen.

2.3.1 Støy fra transformatorstasjon

Transformatorstasjonen kan medføre noe støy, og støyen kan variere gjennom døgnet og året. Erfaringsmessig kan beboere oppleve slik støy som plagsom dersom det ikke prosjekteres gode og skjermede bomiljøer. Det er derfor viktig at eventuelle ulemper og skjermingstiltak for planlagt bebyggelse ivaretas i forbindelse med tiltaket. I den forbindelse minner Elvia om at det er utbygger som har ansvaret for å ivareta de nevnte hensyn og tiltak knyttet til støy. Eventuelle ulemper og avbøtende tiltak for planlagt bebyggelse er ikke Elvia sitt ansvar.

2.4 Omlegging/flytting av eksisterende regionalnett

Omlegging/flytting av eksisterende regionalnett er en svært tidkrevende og omfattende prosess som blant annet krever søknad om ny anleggskonsesjon. Elvia stiller også krav om full kostnadsdekning og stedsevarige rettigheter. Dersom planforslaget forutsetter omlegging/flytting, må det på et tidlig tidspunkt tas kontakt med Elvia.

3. Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett)

Anlegg med spenning opp til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon gitt av NVE. Distribusjonsnettet består av lavspenningsanlegg (spenning opp til 1000 V) og høyspenningsanlegg (fra 1000 V opp til 22 kV).

3.1 Eksisterende lavspennings- og høyspennings kabelanlegg

Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

3.2 Nettstasjon(er)

Samfunnet har et stadig økende behov for strømtilførsel, og det er viktig at arealplanen bidrar til raskere elektrifisering av samfunnet for å imøtekomme behovet. Arealplanene bør ikke legge hindringer for samfunnskritiske infrastruktur som nettstasjoner. Elvia ønsker at følgende ivaretas i reguleringsplanens bestemmelser og/eller plankart:

3.2.1 Eksisterende nettstasjon

Elvia har eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet som vi ber at det blir tatt hensyn til. For frittstående nettstasjoner tillates ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 meter fra eksisterende nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til støy, anbefaler Elvia at bygg for varig opphold plasseres minimum 10 meter fra nettstasjonen. Det må til enhver tid være kjørbart adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein) med mulighet for oppstillingsplass på 10x7 meter.

4. Andre forhold

4.1 Kostnader med tiltak i strømnettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med Elvia sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det Elvia har til de eksisterende traseene/nettstasjonene.

4.2 Kart

Oversikt over Elvia sine luftledninger finnes via WebApp:

<https://elvia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7c4bc277ab5849f3824d8f26e32aeebd>

Vedlagt kart er unntatt offentlighet og kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid.
- Bør slettes etter bruk - nettet endrer seg kontinuerlig.
- Må ikke distribueres videre eller offentliggjøres uten netteiers samtykke.

- Kartet viser kun omtrentlig plassering av kabelanlegg i terrenget. For å få lokalisert kablens nøyaktige plassering, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

4.3 Inntegning på plankart

Kabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

4.4 Avsluttende kommentar

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan planområdet skal forsynes med strøm. Alle tekniske spørsmål og eventuelle søknader om tiltak innenfor restriksjonsbeltet skal behandles av en annen avdeling. Disse henvendelsene sendes inn via vår [hjemmeside](https://www.elvia.no/hjemmeside), eventuelt til: firmapost@elvia.no. Elvia opplever for tiden stort påtrykk av henvendelser og innmeldte prosjekter. På grunn av det store påtrykket vil dere kunne oppleve lang behandlingstid.

Dersom det skulle være noen spørsmål til denne uttalelsen ber vi om at disse rettes til undertegnende.

Med vennlig hilsen

Elvia AS

Håvar Rodahl

saksbehandler

Avdeling Rettigheter

havar.rodahl@elvia.no

Vedlegg:

- Kartutsnitt
- Restriksjonsskriv kraftledning
- Restriksjonsskriv kabelanlegg



Forslag til planprogram for retningsdrift Brynsbakken – høringssvar fra FAU ved Vålerenga skole

Til: Bane NOR

Dato: Fredag 8. mai 2026

Vi viser til Bane Nors varsel om oppstart og høring av planprogram for retningsdrift Brynsbakken av torsdag 5. mars 2026.

Kort om forslag til planprogram

I følge [Forslag til planprogram Brynsbakken](#) har Bane NOR fått i oppdrag å bygge om sporområdet i Brynsbakken fra dagens linjedrift til retningsdrift, slik at tog i samme kjøreretning får egne spor. Hensikten er å øke kapasiteten for togtrafikken i Oslo-området. (s. 9)

I følge forslaget til planprogram skal Bane NOR utrede tre ulike alternativer (kap. 7):

1. 0-alternativ (videreføring av dagens situasjon)
2. Alternativ basert på tidligere vedtatt plan
3. Alternativ med lokk over deler av Hovedbanen.

Alternativene 2 og 3 vil medføre at Bane NOR legger beslag på et stort planområde. Dette omfatter "den ene dalsiden i Lodalen mellom Gamlebyen og Etterstad, Vålerenga med parken, kirken og Vålerenga skole i nord og Kværnerbyen i sør." (kap. 4)

Alternativene 2 og 3 vil medføre betydelige konsekvenser for alle som bor, arbeider eller oppholder seg i planområdet. Konsekvensene inkluderer:

- Støy, vibrasjoner og anleggstrafikk i byggeperioden
- Endringer i nærmiljø, kulturmiljø og utearealer
- Riving eller flytting av bygninger ("Hylla")
- Støy fra flere tog etter byggeperioden
- Endring i eller bortfall av skoleveier

Bane NOR er pålagt å gjøre en konsekvensutredning for alternativ 2 og 3. Denne utredningen må inngå en rekke tema, inkludert naturmangfold (kap. 8.3), kulturmiljø (kap. 8.5), friluftsliv (kap. 8.6), støy (kap. 8.8), transport og mobilitet (kap. 8.10), bygge- og anleggsperioden (kap. 8.12), samt barn og unges interesser (kap. 8.13.2)

Berørte beboere og foreninger har blitt invitert til å komme med innspill på følgende:

- Selve planarbeidet
- Hva som bør undersøkes nærmere
- Hvilke alternativer som bør vurderes

Kort om Vålerenga skole

Vålerenga skole er plassert tett inntil det foreslåtte planområdet. Deler av skolens uteområder inngår i planområdet.

Vålerenga skole er en tradisjonsrik barneskole med sentral plass på Vålerenga. Skolen ble grunnlagt i 1895, og har gjennom hele sin historie vært et viktig samlingspunkt for barn, foreldre og nærmiljø.

Skoledagen varer fra kl. 08:00 til 15:00, med AKS (Aktivitetsskolen) før og etter skoletid.

På ettermiddager og kvelder er skolebygget og uteområdene i aktiv bruk av frivillige lag, foreninger og organisasjoner, blant annet korps, idrettsaktiviteter og ulike kulturtilbud. Dette gjør skolen til et levende nærmiljøsentrum også utenom skoletid.

Skolens uteområder er tilrettelagt for lek og aktivitet, med både lekeplass og aktivitetssområder som inviterer til fysisk utfoldelse, kreativ lek og sosialt samvær. Områdene brukes både i skoletiden og av nærmiljøet ellers.

Mange av skolens elever bor i Kværnerbyen. Disse elevene bruker Brynsbakken og stien "Tranga" som skolevei.

FAUs hovedbemerkninger til forslaget

FAU ved Vålerenga skole er primært opptatt av å ivareta elevene som går på Vålerenga skole. FAU er også opptatt av å ivareta barn og unge som benytter skolens bygninger og uteområder utenom skoletid.

Primært støtter FAU forslagetts første alternativ, **0-alternativet**. Etter vår vurdering gir dette alternativet minst negative konsekvenser for barnas hverdag og skolemiljø.

Sekundært støtter FAU forslagetts tredje alternativ, **alternativet med lokk over hovedbanen**.

Dersom Bane NOR velger å gå videre med andre eller tredje alternativ, har vi en rekke innspill til punkter som bør utredes videre. Innspillene våre er strukturert rundt tre hovedtema:

1. Bevaring av barnas læringsmiljø
2. Bevaring av barnas uteområder
3. Sikring av trygge skoleveier

I tillegg har vi et innspill til hvilket lokkalternativ vi mener er best.

1. Bevaring av barnas læringsmiljø

Vålerenga skole ligger veldig tett opptil prosjektområdet. Byggeperioden skal foregå i en

periode på flere år og det er mye læring som skal skje i disse årene. FAU krever at Bane NOR utreder grundig hvordan barnas læringsmiljø skal ivaretas gjennom hele byggeperioden. FAU krever også at Bane NOR må utrede grundig hva som trengs av støy-dempende tiltak etter at byggeperioden er ferdig.

Støy i byggeperioden

Støy i byggeperioden vil være meget forstyrrende for elevene på skolen og forringe deres læringsmiljø. Noen elever er også sensitive og blir redde av støy. For disse elevene kan hele skoledagen bli ødelagt, kanskje i flere år.

FAU krever derfor at Bane NOR utreder grundig hvordan støy i byggeperioden vil påvirke skolens bygninger og skolegård i byggeperioden, og planlegger **tiltak som reduserer støy i skoledagen** og dermed bevarer elevenes læringsmiljø.

FAU krever at Bane NOR overholder støygrensene **uten at det gis dispensasjoner i løpet av skoledagen**. På et beboermøte i januar 2020 uttalte BaneNOR at de ville søke dispensasjon for å overstige grensen for tillatt støy, og at de nok ville få dispensasjon for dette. For FAU er dette ikke akseptabelt.

FAU krever at **alt arbeid som overstiger tillatte støygrenser blir lagt utenfor skoledagen**. Vi krever også at det føres nøye ettersyn med støynivået, slik at det ikke forekommer utilsiktet overskridelse av støygrensene. Utbyggerne må også holde seg orientert om skolens undervisningstider.

Støv og forurensing i byggeperioden

Støv og forurensing i byggeperioden vil være både forstyrrende for barnas læringsmiljø og i verste fall helseskadelig for barna. Mange barn er sensitive for partikkelforurensing og kan bli dårlige. Derfor er det meget viktig at det ikke forurenses i skolens område. FAU krever at Bane NOR utreder og gjennomfører tiltak for å forhindre at dette blir et problem.

Man må også ta hensyn til elevenes skolehage og at den ikke utsettes for støv eller annen forurensing. Denne benyttes i undervisningen og elevene høster av denne skolehagen til ulike arrangementer. Det har tatt tid og penger å bygge opp en slik alternativ læringsarena og den må skjermes.

Støy etter byggeperioden

Etter byggeperioden vil kapasiteten på jernbanen øke og det vil komme flere tog i timen. Dette vil medføre mer støy fra jernbanen. FAU krever at Bane NOR utreder hvordan støyen vil påvirke skolen og skolegården når byggeperioden er over. Det er viktig at elevenes læringsmiljø blir minst mulig forstyrret av den økte togtrafikken.

På beboermøtene sa Bane NOR at det vil komme mer stillegående tog og at de skal gjøre noe med bremseklossene på godstogene, men dette er ikke bekreftet. FAU krever at Bane NOR også utreder dette.

2. Bevaring av barnas uteområder

Vålerenga skoles uteområder og parken rundt kirka er viktige oppholdssteder for barn og unge, også utenom skoletid. FAU krever at byggingen gjør minst mulig inngrep i disse områdene, både midlertidig i byggeperioden og permanent når byggeperioden er over.

Fotballbanen

I forslaget er fotballbanen i planområdet. (kap 4.1) FAU krever at **fotballbanen blir tatt ut av planområdet**. Den er en essensiell del av barnas hverdag. Den er i bruk hele dagen, sommer som vinter til fotball, lek, gymtimer og skøyting.

Skolehage og nabolagshage

I forslaget er skolehagen og nabolagshagen i planområdet. (kap. 4.1) Skolehagen har allerede på få år bygget opp og rasert to ganger. Nå må skolehagen og det som er en kommunal nabolagshage (som faktisk enda ikke er åpnet opp for almuene) vernes for videre ødeleggelser. FAU krever at **skolehagen og nabolagshagen blir tatt ut av planområdet** eller i det minste vernes i byggeperioden.

3. Sikring av trygge skoleveier

Barna som går på Vålerenga skole trenger trygge skoleveier. FAU krever at Bane NOR utreder grundig hvordan de skal sikre trygge skoleveier for barna, både i byggeperioden og etter utbyggingen.

I forslaget skriver Bane NOR at det vil bli tilbudt “en **barnetråkkregistrering** i samarbeid med skolene som grunnlag for utforming av tekniske løsninger”. (kap. 8.13.2) FAU ønsker dette velkommen og tror dette vil være et viktig grunnlag for den videre utredningen.

Trygge skoleveier i byggeperioden

Byggeperioden vil vare i flere år. FAU krever at Bane NOR utreder grundig hvilke skoleveier som blir stengt eller på andre måter rammet i byggeperioden, og finner gode løsninger som bøter på dette.

For FAU er det viktig at Bane NOR utreder forbindelsene mellom Vålerenga og Kværnerbyen i byggeperioden. Barna som bor i Kværnerbyen bruker i dag Enebakkveien, “Tranga” og broa over jernbanen ved Rema for å komme til Vålerenga skole. Disse forbindelsene er viktig for at barna skal kunne bevege seg mellom de to områdene til og fra skole til ulike tider, men også for å besøke venner eller gå på fritidsaktiviteter på kveldene. FAU krever at Bane NOR utreder gode midlertidige alternativer dersom disse forbindelsene blir stengt eller begrenset i byggeperioden.

Det er også viktig at Bane NOR utreder tryggende tiltak for skoleveier som faller innenfor planområdet, som Arnjot Gellienes vei og Etterstadgata. Disse skoleveiene må være trygge for barna våre også i byggeperioden. FAU krever at Bane NOR utreder gode, tryggende tiltak der det skal foregå anleggsarbeid, trafikk med anleggsmaskiner og annet.

Trygge skoleveier etter byggeperioden

Byggingen vil føre til permanente endringer i planområdet. FAU krever at Bane NOR utreder grundig forslag til permanente forbindelser mellom Vålerenga og Kværnerbyen, særlig for

gående og syklende, som kan være på plass etter endt byggeperiode. Disse vil bli barnas skoleveier og ferdselsåre til venner og aktiviteter.

FAU krever at disse forbindelsene skal være minst like gode som dagens forbindelser, men aller helst bedre. Gode skoleveier er trygge skoleveier. Det er for eksempel viktig med brede fortau, gode fotgjengeroverganger, god belysning og alt som trengs for å skape en trygg ferdselsåre for barna mellom Vålerenga og Kværnerbyen.

Det er også viktig å huske på at syklistene og barn ikke kommer i konflikt med hverandre. Syklistene har dårlig tid, og barn kan være uoppmerksomme. Derfor må veiløsningene ta høyde for dette, kanskje med fotgjengerfelt der gående har forrang for syklende.

4. Lokkalternativet

Bane NOR har etter pålegg fra statsforvalteren gjennomført en lokkstudie med tre alternativer (kap. 7).

Av de tre alternativene vurderer FAU **alternativet med mellomlangt lokk** (kap. 7.3.4) som det beste alternativet. Dette ser ut til å gi den beste forbindelsen mellom Vålerenga og Kværnerbyen, med en gang- og sykkelsti man potensielt kan gjøre ganske fin. Samtidig gir det ikke en høy mur mot Kværnerbyen, og "Tranga" kan bevares som en alternativ forbindelse og snarvei mot skole, aktiviteter og venner. Alternativet gjør mindre inngrep i Vålerengaparken i byggeperioden enn alternativet med langt lokk.

Avsluttende bemerkning - barnas stemme i den videre prosessen

Til slutt ønsker FAU å minne om barnas stemme i den videre prosessen. Vi ønsker å vise til prinsippene om "barns rett til å bli hørt" og "barnets beste", og at disse også gjelder i plan- og byggesaker.

Prinsippet om barnets rett til å bli hørt er nedfelt i [Grunnloven § 104 \(1\)](#):

Barn har krav på respekt for sitt menneskeverd. De har rett til å bli hørt i spørsmål som gjelder dem selv, og deres mening skal tillegges vekt i overensstemmelse med deres alder og utvikling.

Prinsippet om barnets beste er nedfelt i Grunnloven § 104 (2):

Ved handlinger og avgjørelser som berører barn, skal barnets beste være et grunnleggende hensyn.

Begge disse prinsippene er nedfelt i barnekonvensjonen art. 3 (barns beste) og art. 12 (rett til å bli hørt). Barnekonvensjonen er gjennomført i norsk rett ved menneskerettsloven (§ 2) og går foran annen lovgivning ved motstrid (§ 3).

Hensynet til barnets beste

[Plan- og bygningsloven](#) pålegger alle planmyndigheter (inkludert Bane NOR) å ta hensyn til barn og unges oppvekstvilkår i planleggingen. Dette kommer til uttrykk i:

- pbl § 1-1 (lovens formål)

- pbl. § 3-1 bokstav e (hensyn til barn og unges oppvekstvilkår)
- pbl. § 4-1 og 4-2 (planprogram og konsekvensutredning)

[Regjeringens veileder om barn og unge i plan og byggesak](#) påpeker i kapittel 1 hvorfor barn og unge er spesielt fremhevet i plan- og bygningslovens formålsparagraf:

De er umyndige, har liten innflytelse og er helt avhengige av at voksne ivaretar deres interesser i plan- og byggesaker. Planlegging etter plan- og bygningsloven skal legge vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. **Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ivaretas i planlegging og det enkelte byggetiltak.**

I kapittel 3 løfter veilederen frem flere hensyn til barn og unges oppvekstvilkår som planmyndigheter må legge vekt på, deriblant:

- trygge skoleveier
- støy, vibrasjoner og luftforurensning
- utelekeområder og skolegård

FAU forventer at Bane NOR legger vekt på hensynet til barnets beste i den videre utredningen.

Barns rett til å bli hørt

Plan- og bygningsloven § 5-1 fastslår at alle berørte interesser, inkludert barn og unge, skal gis anledning til medvirkning.

Regjeringens veileder om barn og unge i plan og byggesak forklarer hvorfor det er viktig at barn og unge blir hørt, og på hvilke måter barn og unge kan medvirke. I kapittel 1 oppsummerer veilederen det slik:

Nesten all planlegging har innvirkning på nærmiljø og oppvekstvilkår for barn og unge på kort og/eller lang sikt. Derfor er det viktig at de som planlegger og bygger tar ekstra hensyn til barn og unge og deres behov. **I saker som angår barn og unge bør barnetråkk og uttalelser fra barna selv, elevråd, ungdomsråd og ungdommens bystyre brukes som dokumentasjon.**

FAU forventer at Bane NOR utreder på hvilke måter hvordan barn og unge skal medvirke i den videre utredningen.

På vegne av FAU ved Vålerenga skole
Lars A. Flaten
Styreleder

Oslo, 11. mai 2026

202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogrammet

Vålerenga historielag stiller spørsmål om vitsen med høringsinnspill i denne saken når BaneNOR nå har delegert avgjørelsen til statlige myndigheter. BaneNOR har med dette alliert seg med beslutningsmyndigheten og har selv ressurser til å påvirke denne til å gjøre slik de selv vil. Dette oppfattes av oss som et forsøk på å redusere våre muligheter for lokal medvirkning.

Vi registrerer også at planforslaget om «Brynsbakken» nå er blitt stykket opp. Er dette et forsøk fra BaneNOR på å unngå støyproblemene som det fra lokalt hold har vært advart spesielt mot tidligere i denne prosessen? Det legges opp til en markant økning i togtrafikken på den aktuelle strekningen. Planforslaget nå er begrenset til en mindre del av «Brynsbakken», og en har ikke tatt hensyn til de støyproblemene som fortsatt er uløste på store deler av strekningen hvor det er åpen trasé. Dette er den mest trafikkbelastede togstrekningen i landet, og området er tett befolket og boliger helt inntil toglinjene. Det ville være uklokt av beslutningsmyndigheten å behandle denne saken uten å ha utredede tunnelalternativer å forholde seg til. Med en tunnel ville støyproblemet og bevaring av historisk bebyggelse være løst, og store områder kunne da frigjøres for jernbanespor og benyttes til andre nyttige formål.

Vi var til stede på BaneNORs informasjonsmøte 24. mars hvor BaneNORs lokkalternativer ble presentert. De forslagene som nå legges fram, viser liten kreativitet og manglende vilje fra BaneNOR på å løse de problemene som denne utbyggingen vil ha for svært mange innbyggere i Bydel Gamle Oslo. Det ble der klart at BaneNORs ikke har lyttet til innspillene som har kommet fra lokalt hold og ikke brukt muligheten de nå har hatt for en konstruktiv dialog med lokalmiljøet. For å få en god løsning for en stor del av Bydel Gamle Oslos innbyggere ønsker å bli hørt i en så viktig sak som dette. I forrige runde lyktes det, med Statsforvalterens hjelp, lokalmiljøet å få annullert Oslo bystyres vedtak, et vedtak som var fattet på direkte feilinformasjon fra BaneNOR mot bystyrets representanter. Statsforvalteren etterlyste da flere utredede alternativer. Det er fortsatt ikke lagt fram noe forslag om tunnel.

Når dette er sagt, vil Vålerenga historielag komme med følgende svar hva angår bevaring av kulturminnene i de forslagene som er lagt fram:

I forrige høringsrunde påpekte Vålerenga historielag at Oslo har en kommuneplan hvor bebyggelsen som kom på grunn av industrialiseringen av byen på 1800-tallet, omtales som spesielt viktig å ta vare på. 8 hus på «Hylla» kom som en konsekvens av etableringen av Kværner Brug i 1853. Med en så viktig bedrift for byen og landet i området, ble det behov for boliger til både arbeiderne og folk som levde av ringvirkningene som denne bedriften gav. Disse husene var av de første som kom på 1850-tallet, og dette miljøet eksisterer fortsatt. Selv om kommuneplanen er under revidering, er ikke bevaringsverdien av disse blitt mindre. I 1854, da Hovedbanen ble åpnet, var det også en viss status å bo ved jernbanelinja. Den gang var nok opplevelsen av passerende tog stor, og svært sjeldne togavganger var neppe noe problem mht. støy eller forurensning. Så her bør BaneNOR ha en større forståelse for å redde denne husrekka.

Felles for de lokkforslagene som er lagt fram, er at ingen av dem tilfredsstiller bevaring av husene på «Hylla» på en god måte. Den gamle husrekka er foreslått fjernet fra området. Videre er den foreslått stykket opp, og at enkelte hus settes oppe på et lokk og blir dermed ubeboelige. Vi er sterkt kritiske til en sånn løsning fordi husene da blir å anse som «museumsgjenstander».

Hvilken plan har BaneNOR for å følge opp med vakthold og vedlikehold av slike hus framover? Hva blir kostnadene for dette, og hvem dekker disse? Dersom BaneNOR hadde hatt en annen holdning til lokal medvirkning, kunne vi sammen funnet gode løsninger både på deres egne tomter og andre mulige steder i området. Noe av hensikten med å ta vare på dette gamle miljøet, er at husene forblir beboelige. BaneNOR bør selv ha interesse av å finne egnede steder hvor de kan eies, bebos og vedlikeholdes av private.

Her er likevel noen forslag til alternative steder for gjenreisning av de 8 husene på «Hylla», med forbehold om hva som er praktisk gjennomførbart:

- Strømsveien 9 og 11 (ledige tomter etter tidligere småhus som ble revet).
- Opplandsgata 2 (ledig tomt etter at et gammelt trehus ble revet).
- Enebakkveien 39 (ledig tomt etter at et gammelt trehus ble revet).
- St. Halvards gate 27 (brakktomt etter at tidligere hus brant og ble revet -denne gata hadde tidligere mange små trehus med hager bak).
- Biskop Jens Nilssøns gate, rett nord for gangveien forbi nr. 13 (legg lokk over Gjøvikbanen, så får de fine hager der, jordvoll og trær mot gata).
- Hvis parken «utvides» med lokk over jernbanesporene nedenfor Vålerengparken, kan det nedre hjørnet lengst sør i nåværende park brukes. Det er plass til småhus i enden av Opplandsgata på hver side av gangveien opp i parken.

Oppsummert:

Vålerenga historielag er imot de foreslåtte lokkløsningene til BaneNOR. Ingen av disse forslagene gir noen god løsning for bydelens innbyggere mht. støy og bomiljø eller for bevaringen av det spesielle kulturminnet «Hylla». Vi håper også at besluttende myndigheter setter seg nøye inn i konsekvensene av dette prosjektet og tar en helhetlig vurdering av det. De bør da se nødvendigheten av lokal medvirkning. Her må det ikke tas forhastede beslutninger etter påtrykk fra utbygger. Vi ønsker fortsatt utredning av tunnelalternativer før denne saken behandles.

For VÅLERENGA HISTORIELAG

Even Haugseth

Leder



Bane NOR

e-post: postmottak@banenor.no

Dato: 13.05.2026

Referanse: 900069

Saksbehandler: Linn Marie

Krogsrud

Saksnummer: 21/26

Hovedbanen (Oslo S) – Aker, Retningsdrift i Brynsbakken

Det vises til forslag til planprogram for Brynsbakken som ble lagt til offentlig ettersyn i perioden 06.03.-12.05.2026

Fortidsminneforeningen er gjort oppmerksom på planene BaneNOR har for å øke jernbanekapasiteten i Brynsbakken. I forslaget til planprogram skriver tiltakshaver:

«Bane NOR ønsker innspill til hvilke temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelsene skal inneholde. Et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut fra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.»

Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus er særlig opptatt av at verdifulle kulturminner og kulturmiljøer skal bli tatt vare på for ettertiden. Området som omfattes av planprogrammet ligger i bydel Gamle Oslo og planprogrammet truer viktige kulturminner i Enebakkveien.

Enebakkveien er et gammelt veifar som er kjent fra middelalderen. Enebakkveien 38-60 er regulert til spesialområde bevaring. Bebyggelsen består for en stor del av små bolighus i tre fra 1850-tallet. Gatestrekningen er spesiell med enhetlig småskala bebyggelse mot gateløpet, og med bakbygninger av senere dato.

Fortidsminneforeningen mener at denne gatestrekningen har stor verdi og at vernet som er nedfelt i reguleringsbestemmelsen må opprettholdes. Særlig er det viktig at de små trehusene vernes. Rekken med arbeiderboliger utgjør samlet sett et historisk nabolag. Vern av disse bør fortrinnsvis skje der bygningene står i dag.

Vi ber derfor at de utredes minst ett alternativ som ivaretar Enebakkveien som historisk veinett og det bevaringsregulerte trehusmiljøet in situ. Det har tidligere blitt lagt fram to løsningsforslag dette.

- I en artikkel i «For jernbane» 3/2020 lanserte Per Klepsland idéen om at tog fra Gjøvikbanen ikke penses inn på sørgående hovedbane mot Oslo S, men helle dirigeres nordover mot Alna og Lillestrøm. Ved Alna er topografien mye enklere, og BaneNOR eier allerede grunnen. Ingen hus må rives, og det blir ingen nye støysoner.

<https://jernbane.no/nyheter/uploads/files/Medlemsblad/3-2020.pdf>



- En annen teknisk løsning som er foreslått er å legge Gjøvikbanen i en kulvert (som er en kort tunnel) og legge utgående Hovedbane oppå. På denne måten kan bredden på korridoren halveres ved Hylla og den eksisterende bebyggelsen kan stå.

<https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2021142052&fileid=9881149>

Vi ber om at disse to løsningforslagene utredes.

Med vennlig hilsen

Hanna Hilt
Vernesaksansvarlig

Kopi:
Plan- og bygningsetaten
Byantikvaren

Til: Bane NOR postmottak@banenor.no

Fra: Vålerenga vel

Dato: 11.5.2026, revidert 25.5.2026 (punkt 4.)

202517692 Retningsdrift Brynsbakken- Innspill til planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å etablere rammene for den etterfølgende reguleringsprosessen. Disse rammene dreier seg dels om generelle og overordnede forhold, dels om hva som spesifikt skal utredes. Vår uttalelse omhandler begge typen forhold.

I sin avgjørelse om å oppheve forrige plan for Brynsbakken (datert 24.3.2022) konkluderer Statsforvalteren med at eventuelle innvendinger mot det overordnede planverket planen tar utgangspunkt i (KVU Oslo-navet, mm.) ikke får betydning for lovligheten av en reguleringsplan for Brynsbakken. Vi kommer derfor ikke nærmere inn på dette i denne høringsuttalelsen. Vi finner det likevel innledningsvis riktig å bemerke at hele planverket er basert på en forutsetning om at togene i en ubestemt fremtid fortsatt skal gå gjennom bakgårdene i Gamlebyen.

For å lette senere henvisning til de ulike temaene vi tar opp, har vi valgt å presentere dem punktvis. Når vi i uttalelsen skriver om «forslaget», er dette en forkortelse for dokumentet «FORSLAG TIL PLANPROGRAM - Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning - Retningsdrift Brynsbakken».

1. Kriteriene for vurdering av planen som helhet og sammenligning av alternativene må endres.

Når de ulike alternativene og planen som helhet skal vurderes, blir de kriteriene disse vurderingene skal ta utgangspunkt i avgjørende.

De overordnede målene er beskrevet i forslagets kapittel 2. I punkt 2.3.1 beskrives prosjektets «samfunns mål, effektmål og resultatmål». Bane NOR gir her uttrykk for at prosjektets eneste samfunns mål er et «bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstiller behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig perspektiv». Vi finner det både oppsiktsvekkende og utdatert at Bane NOR tar utgangspunkt i at utbyggingsprosjekter innen jernbanesektoren skal styres utelukkende med et slikt sektorinternt og begrenset samfunns mål. På side 12 i mulighetsstudien trekkes følgende konklusjon: «Det er ikke realistisk at staten skal bruke uforholdsmessig mye ressurser, tid og kostnader på elementer som ikke gir økt kapasitet for togene inn og ut av Oslo. (...) At staten skal betale uforholdsmessig store summer for noe som ikke er statens oppgave å løse, vil anses som urealistisk.» Denne snevre måten å sette mål og å forstå statens oppgaver er etter vårt syn feil. Blant annet er den i strid med plan- og bygningslovens formål, se lovens § 1-1. Statens oppgave er ikke å jage snevre sektorbaserte mål, men å ivareta en helhetlig og god samfunnsutvikling. Dette betinger en helt annen og mer helhetlig målforståelse enn den som presenteres i forslaget. I vedlegget *Mulighetsstudie - Alternativer med lokk* (heretter omtalt som «mulighetsstudien») sies det på side 9 helt riktig at «Statlige prosjekter skal ivareta både nasjonale, regionale og lokale hensyn». Som referert ovenfor motsies dette allerede på side 12 i samme dokument og følges ikke opp i planforslagets målformuleringer.

Hadde til sammenligning veisektoren blitt styrt etter et så begrenset mål som Bane NOR legger til grunn, ville knapt noen av de store veiprojektene i Oslo-området ha blitt

gjennomført (det være seg Fjellinjen, Operatunnelen, Vålerengtunnelen, Ekeberg tunnelen, Ryentunnelen eller Vestkorridoren). Ved lokaliseringen av ny terminal for utenlandsferjene er det en selvfølge at Oslo kommune har samfunns mål ut over hensynet til ferjedriften. For oss synes det opplagt at større jernbaneprosjekter må ha videre samfunns mål enn det Bane NOR gir uttrykk for. Dette gjelder kanskje fremfor alt for prosjekter i sentrale bystrøk, det være seg i Moss, Hamar, Trondheim eller Brynsbakken.

Som det påpekes på side 9 i mulighetsstudien måles alle statlig finansierte prosjekter på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som er et konsept for vurdering og sammenligning av investeringsprosjekter. Det betyr imidlertid ikke at det er praksis for å tillegge dette konseptet stor vekt. Tvert imot er en stor andel av de samferdselsprosjektene som gjennomføres ulønnsomme dersom de vurderes etter konseptet samfunnsøkonomisk lønnsomhet alene. Årsaken er at konseptet har store begrensninger ved at beregningene ikke tar hensyn til en rekke relevante forhold. Dette er allment erkjent både i regjeringen og på Stortinget. Heller ikke i Brynsbakken bør konseptet samfunnsøkonomisk lønnsomhet tillegges for stor vekt.

Som en følge av det alt for avgrensede samfunns målet blir også effektmålene og resultatmålene tilsvarende begrensede og mangelfulle.

I punkt 2.3.2 er miljømål i Bane NOR beskrevet. Disse er å redusere klimagassutslipp, å redusere tap av naturverdier og jordbruksareal og å dokumentere samsvar med miljøtillatelser. Vi opplever også dette som svært begrenset. Til tross for at jernbanen har store barrierevirkninger i en rekke byer og at mange av de viktigste og mest utfordrende jernbaneprosjektene ligger sentralt i byer, berøres ikke dette overhodet. (Derimot fremheves problemstillinger som for byene langt på vei er irrelevante: Naturverdier og jordvern. Punktet om miljøtillatelser innebærer at man ser på det å følge offentlige tillatelser som et mål. Vi mener at dette snarere må være en selvfølgelig rammebetingelse.)

I tabell 7-2 konkretiseres de overordnede resultatmålene til vurderingskriterier. I tabell 7-1 suppleres disse med vurderingskriterier basert på det Bane NOR oppfatter å være forventningene fra nærmiljøet. I kapittel 7 i mulighetsstudien brukes denne strukturen (med en litt annen begrepsbruk) til konkret å sammenligne de presenterte alternativene med nullalternativet. I planforslagets kapittel 8 konkretiseres dette ytterligere i utredningsprogram for ulike saksområder.

I mulighetsstudiens tabell 7-2, 7-3 og 7-4 ser man hvor galt av sted Bane NORs innskrenkede forståelse av egne mål fører. Her blir alle de tre lokkalternativene praktisk talt helrøde i forhold til det som kalles «prosjektets mål». Årsaken er kort og godt at de tar tid, koster penger og må gjennomføres i praksis.

I forslaget tabell 7-2 heter det at «Sikkerhet skal være ivaretatt uavhengig av alternativ og vurderes ikke». Denne måte å se på sikkerhet som et spørsmål om enten eller mener vi er feil. Det er opplagt at ulike alternativer kan ivareta sikkerheten på ulik måte og i ulik grad. (Dette bekreftes også av mulighetsstudien som på side 64 omtaler sikkerhetsmessige forhold knyttet til det lange lokkalternativet.) Det vil være velkjent at Bane NOR tidvis ikke klarer å vedlikeholde gjerdene langs jernbanen på en tilfredsstillende måte. For oss fremstår det som opplagt at en lokkløsning reduserer risikoen for at barn kan komme seg inn på linja. Dette er spesielt relevant i vårt tilfelle der toglinjene går gjennom et tett befolket område og grenser

opp til uteområdet for en barneskole.

I forslaget tabell 7-1 blir den overordnede viktigheten av en sammenhengende bystruktur og gode skoleveier redusert til et spørsmål om «tverrforbindelser», målt som «avstand mellom målpunkter».

I mulighetsstudien tabell 1-1 heter det at prosjektet har en fastsatt kostnadsramme som alternativene måles opp mot. Hva denne kostnadsrammen er, beskrives ikke. I forslaget punkt 2.3.1 heter det at av målene er å «levere et ferdig utbygd jernbaneanlegg innenfor prosjektets resultatmål for kostnad». Om man her sikter til et etablert kostnadsmål eller et mål som skal etableres senere, fremgår ikke. Vi mener at det må være en helhetlig vurdering av kost/nytte og ikke kostnader alene som må være styrende for valgene som gjøres i prosjektet. I denne forbindelse må det tillegges vekt at det ikke er rimelig at vi som bor langs Brynsbakken alene skal bære ulempene ved den kapasitetsøkningen på jernbanen hele østlandsregionen er avhengig av.

I figuren i punkt 2.3.1 samt i tabell 7-2 sies det at vurderingskriteriet for fremdrift vil være åpning av jernbaneanlegget i 2037. Hvor denne fristen kommer fra, beskrives ikke. I denne forbindelse vil vi minne om at Statsforvalteren i sin avgjørelse på side 8 sier at det etter deres syn er «noe uheldig» dersom det gis «uttrykk for at Bane NORs vurdering av kostnader og stengtids skal være avgjørende». Statsforvalteren «legger til grunn at dette i utgangspunktet er politiske spørsmål, som hører inn under et planfaglig skjønn», altså et skjønn som må utøves av (den politiske) planmyndigheten og ikke av utbygger. Vi vil også minne om at Bane NOR under forrige planprosess feilinformerte om de fremdriftsmessige forutsetningene for planen og at dette ført til at Oslos byråd for byutvikling offentlig uttalte at Bane NOR hadde holdt Oslo for narr (se pressemelding datert 5.11.2021).

I denne saken opptrer Bane NOR i en dobbeltrolle. Man er på den ene siden forslagstiller, samtidig som man opptrer på vegne av planmyndigheten. I denne situasjonen kan Bane NOR ikke bare ta utgangspunkt i egne etatsinterne målsetninger, men må forholde seg som planmyndighet og legge helhetlige samfunnshensyn til grunn ved utarbeidelsen av planprogrammet. Beskrivelsen av formålet med planarbeidet kan ikke, slik det nå gjøres i kapittel 2, ta ensidig utgangspunkt i Bane NORs målsetninger.

2. **Det må fremgå entydig av planprogrammet at alle aktuelle lokkalternativer (dvs. alle alternativer som er relevante og realistiske) skal konsekvensutredes.**

Vi henviser her til plan- og bygningsloven, forarbeidene til loven, juridisk teori, konsekvensutredningsforskriften og Statsforvalterens vedtak om opphevelse av forrige plan. Det er ikke tilstrekkelig kun å vurdere alternativene under utarbeidelsen av planprogrammet og deretter gå videre med kun ett av dem. Hvilke alternativer som er «aktuelle», kan heller ikke forstås for snevert (ref. NOU 2003: 14 s. 254-255). «Om et alternativ er realistisk eller ikke, vil ofte først kunne avklares gjennom nærmere utredning. Det må derfor være tilstrekkelig for å kreve slik utredning at det foreligger alternativer som ved nærmere undersøkelser vil kunne vise seg å være aktuelle.» (Innjord m.fl. (2020). Plan- og bygningsloven med kommentarer. s. 99-100, sitert fra Statsforvalterens vedtak).

Årsaken til at vi presiserer dette er at forslaget ikke er entydig når det gjelder om mer enn ett lokkalternativ faktisk skal utredes.

- På side 9 heter det at det skal utredes «minst et alternativ der det etableres lokk over jernbanen på hele eller deler av strekningen som er omfattet av reguleringsplanen.». Formuleringen åpner for kun å utrede ett av alternativene. (Siste del av setningen er for øvrig positivt uriktig. Ingen av de lokkalternativene som så langt er presentert, verken i forslaget eller tidligere av Vålerenga vel, innebærer lokk over «hele (...) strekningen som er omfattet av reguleringsplanen».)
- På side 32 heter det: «Det kan finnes mellomvarianter og kombinasjonsmuligheter for lokkalternativene. Det vil kunne undersøkes i videre planarbeid for lokkalternativ som skal konsekvensutredes.» Vi vil fastholde at dette ikke bare «vil kunne», men faktisk skal undersøkes.
- Samferdselsdepartementet skriver i sitt brev til Bane NOR av 4.11.2025 om «hvilket lokkalternativ som utredes fullt ut». Dette kan leses dithen at departementet legger opp til at kun et lokkalternativ skal utredes. Til dette vil vi bemerke at Samferdselsdepartementet, (som for øvrig ikke er planmyndighet for planprogrammet, men kun Bane NORs oppdragsgiver), ikke har lovlig adgang til å begrense det videre planarbeidet til kun å dreie seg om et av de identifiserte alternativene (forutsatt at flere av alternativene kan sies å være «aktuelle»).
- På side 26 i mulighetsstudien heter det: «Mulighetsstudien er overordnet og har til hensikt å finne alternativ med lokk som kan videreføres til planprogrammet og videre plan- og utredningsarbeid. I reguleringsplanarbeidet skal lokk-alternativ sammen med et alternativ uten lokk utredes videre og konsekvensutredes. (...) Videre detaljering av alternativene kommer etter at planprogrammet er fastsatt.» I motsetning til punktene over, leser vi entydig denne formuleringen som at alle identifiserte lokkalternativ skal konsekvensutredes.

Etter at forrige plan ble opphevet av Statsforvalteren som følge av utilstrekkelig utredning av alternativer, vil det være oppsiktsvekkende om man også i denne runden velger sterkt å avgrense de alternativene som vil bli utredet. Resultatet kan i så fall bli at det nok en gang gjennomføres en planprosess som de facto er lovstridig. Planprogrammet kan i utgangspunktet ikke påklages, ref. plan- og bygningslovens § 6-4. Bestemmelsen har imidlertid som underliggende forutsetning at staten forholder seg til lovens krav og må forstås som å sikte til den planfaglige skjønnsutøvelsen. Staten er ikke hevet over loven og skulle staten som planmyndighet ikke forholde seg til lovens krav til prosess og planinnhold, vil dette etter vårt syn kunne bringes inn for domstolene.

Forslagets kapittel 7 *Alternativer som utredes* kan i utgangspunktet leses slik at alle de tre alternative lokkløsningene som er beskrevet vil bli utredet. En nærmere lesning av punkt 7.3.2 *Valg av lokkalternativ* og 7.4 *Konklusjon - alternativer som skal utredes* indikerer imidlertid at dette ikke er tilfelle. I 7.3.2 beskrives det at Bane NOR først etter høringen av planprogrammet vil innarbeide hvilke(t) lokkalternativ som faktisk skal utredes nærmere. Dette betyr i så fall at det «forslaget» til planprogram som er sendt ut på høring faktisk ikke er et komplett forslag. Konsekvensen av dette blir i sin tur at den uten tvil viktigste enkeltsaken i planprogrammet i realiteten ikke blir gjenstand for høring.

I mulighetsstudien oppsummeres det på side 41 at «bygging av lokk over dagens to spor nærmest Vålerengaparken, mellom dagens bru over Hovedbanen (Enebakkveien) og forbi idrettsbanene nedenfor Vålerenga skole (Orknøygata) kan være realistisk». Konsekvensen av dette må være at alle de presenterte lokkalternativene må utredes videre og

konsekvensutredes.

Dersom man mot formodning velger ikke å utrede alle lokkalternativene under selve reguleringsarbeidet, kan to eksempler illustrere hvor galt det kan gå. I det første kan vi tenke oss at et langt lokkalternativ settes opp mot et alternativ uten lokk. Dersom vurderingen skulle vise at lokkalternativet blir for krevende, vil dette gjøre at alternativet uten lokk blir valgt, selv om et av de kortere lokkalternativene i realiteten kan være det beste. Omvendt kan vi tenke oss at et kort lokkalternativ settes opp mot et alternativ uten lokk og at lokkalternativet blir valgt. Også i dette tilfellet vil det kunne være slik at et lengre alternativ hadde vært bedre.

I sum ser vi altså at alle aktuelle alternativer må utredes. Hvis man ønsker å begrense antall alternativer som skal utredes, mener vi dette kun kan skje ved at man dropper alternativet uten lokk og ikke går videre med dette.

Hvis det er en aktuell problemstilling for Bane NOR i planprogrammet å fastsette at et eller flere av de beskrevne lokkalternativene ikke skal utredes videre, må konsekvensen være at det forslaget til planprogram som nå er på høring trekkes tilbake og følgende prosess gjennomføres:

1. Gjennomgang av kriteriene for valg av alternativer (se punkt 1 over).
2. Lokal medvirkningsprosess rundt de ulike alternativene.
3. Revidert planprogram som faktisk beskriver hvilke alternativer som skal (og eventuelt ikke skal) utredes sendes på høring.
4. Bane NOR ferdigstiller forslaget og sender det til Kommunal- og distriktsdepartementet for beslutning.

3. **Også sporgeometrien må vurderes.**

Både av forslaget og mulighetsstudien fremgår det at det videre arbeidet vil bli basert på den samme sporgeometrien som den som lå i forrige plan. Dette verken diskuteres eller vurderes, men fastslås bare uten begrunnelse.

Vi vil her minne om at denne sporgeometrien kom opp sent i forrige planprosess, og etter betydelig press på Bane NOR. Vi mener derfor at man ikke kan se bort ifra at det kan gjøres forbedringer i sporgeometrien. Det må derfor åpnes for å vurdere dette. Blant annet vil det være slik at mindre justeringer vil kunne gi forbedringer i lokkutformingen i vest og påvirke utstrekningen mot øst av et langt lokkalternativ.

4. **Reguleringsområdets avgrensning må vurderes**

Planområdets avgrensning er beskrevet i forslagets punkt 4.1. Det bør kontrolleres at planområdet er avgrenset på en måte som gjør at alle aktuelle lokkalternativer (se punkt 2 ovenfor) kan utredes og eventuelt gjennomføres på en god måte.

5. **Støy må ivaretas på en fullgod måte**

I kapittel 8.8 «Støy» er det angitt at «Det skal gjøres en vurdering av hva som er relevant influensområde for tiltaket i tråd med veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061). Kriterier som er lagt til grunn i vurderingen skal dokumenteres.» Planprogramforslaget viser også til veileder M1941 «Konsekvensutredning av klima og miljø».

M-2061 er tydelig på at det skal gjøres helhetlige vurderinger av tiltakets virkninger ved avgrensning av influensområde. M-1941 angir at avgrensning av influensområdet skal beskrives, og ikke minst begrunnes. Planprogram må derfor inneholde en konkret oversikt over hvilke kriterier som skal benyttes for avgrensning av influensområde for støy, sammen med begrunnelser for kriteriene basert på en helhetlig vurdering av de spesielle forutsetningene i dette tiltaket.

Ingen av veilederne er særlig spesifikke når det gjelder avgrensning av influensområde, noe som henger sammen med det generelle hovedpoenget i særlig M-2061: Det skal gjøres helhetlige vurderinger basert på den mer eller mindre unike situasjonen for hvert enkelt tiltak/hver enkelt plan. Dette betyr at i noen tilfeller kan influensområdet sammenfalle med plangrense, mens det i andre tilfeller vil det være riktig å inkludere områder godt utenfor plangrensen.

Det er slike helhetlige vurderinger som må være prinsippet og grunnlaget for likebehandling av støyutredning i plansaker, ref. Samferdselsdepartementets brev til Bane NOR av 4.11.2025. Det er da f.eks. ikke riktig å basere avgrensning av influensområde på tidligere plansaker/tiltak, eller begrense konsekvenser til det som skjer innenfor planområdet. Både M-2061 og M-1941 er forholdsvis ferske (sist oppdatert henholdsvis 20.05.2025 og 27.03.2026), og gir tydeligere føringer for helhetstenking og at tiltak/planer må vurderes ut fra forholdene i hvert enkelt tilfelle.

Føringene i veilederne som legges til grunn for helhetlige vurderinger kan kort oppsummeres slik:

- Et influensområde er i utgangspunktet alle områder som blir påvirket av et nytt tiltak eller endringer i eksisterende anlegg.
- Influensområdet kan avgrenses til området der det ventes merkbare virkninger av tiltaket, inkludert tilstøtende strekninger.
- Influensområdet avgrenses til de områdene hvor støy antas å overskride grenseverdiene i T-1442:2021.
- Ved endring og utbedring av eksisterende samferdselsanlegg som gir 1-2 dB økning i lydnivå, skal støytiltak vurderes og målsetningen er at grenseverdiene i tabell 2 i T-1442:2021 tilfredsstilles.
- Der det allerede er høye lydnivåer (tilsvarende rød sone) bør ambisjonsnivået for å redusere lydnivåene være høyere enn der det er små overskridelser av grenseverdi (tilsvarende nedre del av gul sone).

For Brynsbakkens tilfelle er det da særlig aktuelt å inkludere strekningen fra Oslo S fram til området hvor Gjøvikbanen, Hovedbanen og Gardermobanen deler seg. Dette begrunnes slik:

- Hele strekningen vil få samme økning i trafikkbelastning og lydnivå uavhengig av planavgrensning.
- Utstrekning av influensområdet er tydelig geografisk begrenset, og dekker tett bybebyggelse med mange berørte.
- Mange boliger langs denne strekningen ligger i rød støysone allerede før tiltak og konsekvenser for disse må inngå i vurdering av tiltak.

Nyere undersøkelser viser at effekt av stille side er mindre for jernbanetrafikk enn for vegtrafikk. Dette må inngå ved vurdering av tiltak.

Det må tas hensyn til at beregningsmetoden for banetrafikk bl.a. ikke inkluderer støy fra oppbremsing, noe som er særlig aktuelt for godstog.

Området er sterkt støyutsatt, se figur 3-15 og 3-16 i mulighetsstudien. På side 41 i forslaget heter det at støyberegningen blant annet skal bygge på prognoser for trafikk, herunder togtype, for antatt åpningsår (2036). Dette begrunnes ikke. Målsetningen for tiltaket er å øke togtrafikken betydelig ut over dette. Vi mener derfor det må legges en høyere og representativ trafikkprognose til grunn for støyberegningene.

På sidene 41-42 i forslaget heter det at støytiltak skal «vurderes». Vi mener det skal stå at nødvendige tiltak skal gjennomføres. Videre heter det at det vil bli gjort en «overordnet vurdering av langsgående skjermingstiltak». Hva som menes med «overordnet» fremgår ikke. Støy skal så langt mulig fjernes eller skjermes ved kilden. Kildenære tiltak vil i utgangspunktet gi mer effekt enn lokale tiltak. Aktuelle kildenære skjermingstiltak må derfor utredes.

På side 45 i mulighetsstudien pekes det på at det kan oppstå utfordringer med støy ved portalene inn/ut av lokkonstruksjonen. Dette taler for lange lokkalternativer, som jo sammenlignet med kortere alternativer vil gi større demping langs sporet og samme støybelastning ved portalene, og derfor et lavere totalt støynivå.

6. **Den verneverdige bebyggelsen må ivaretas.**

Det er sterkt beklagelig at det legges opp til at bebyggelsen på Hylla fjernes. Dersom dette blir resultatet, må det finnes en god løsning for replassering av husene.

På side 38 opplyses det at det i forrige planprosess ble gjort søk etter tomter for reetablering av verneverdig bebyggelse, innledningsvis i området Vålerenga, Etterstad, Kampen og Kværnerbyen og senere i hele Oslo. Vår erindring er at dette søket ble begrenset til tomter Bane Nor selv eier.

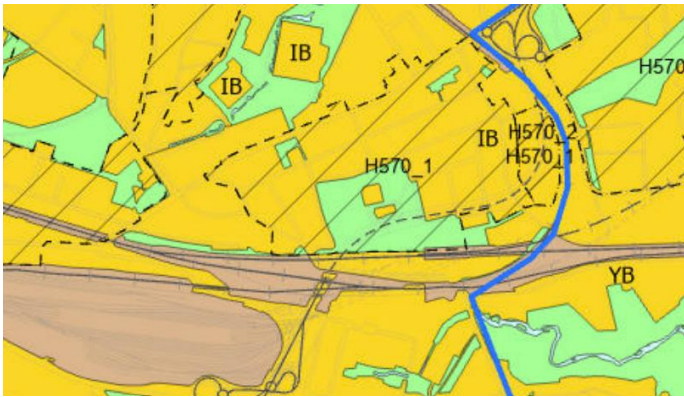
Det er positivt at Bane NOR som en del av planarbeidet nå vil se på mulig reetablering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet (side 38-39). To av lokkalternativene legger til rette for å plassere hus i tilknytning til det som i forslaget kalles *Enga torg*. Dette må tillegges stor vekt i evalueringen av lokkalternativene.

Det må også søkes etter tomter utenfor planområdet for de husene det ikke vil være plass til innenfor planområdet. Et slikt søk må også omfatte tomter Bane NOR ikke eier. Når det gjelder mulige tomter i nærmiljøet kan kanskje St. Halvardsgate 27 og hjørnet av Strømsveien og Opplandsgata være mulige alternativer, dette forutsatt at eierne ønsker å selge eller overta og sette opp husene.

Vi er skeptiske til en gjenetablering av hus mellom toglinjene dersom det ikke på forhånd kan avklares og sikres en fornuftig bruk av husene (se blant annet figur 7-3).

7. **Omtalen av kommuneplanens arealdel 2015 bør suppleres.**

Kommuneplanens arealdel er omtalt på sidene 22 – 24. Det som ikke er nevnt er at denne planen er delvis utdatert og at en revidert plan nå er ute på høring. Hovedkartet i høringsutkastet viser et forholdsvis langt lokk og at Hylla fortsatt er boligområde.



Utsnitt fra høringsforslaget til Kommuneplanens arealdel, P1 – hovedkart med arealformål (arealbruk)

8. Vår vurdering av de ulike lokkalternativene.

Som vi beskriver i punkt 2 mener vi at den prosessen det legges opp til når det gjelder høring av de ulike lokkalternativene er sterkt problematisk. Vi har med dette som bakgrunn vært sterkt i tvil om det er riktig av oss i denne høringsuttalelsen å gå inn på dette eller ikke. Vi har kommet til at vi velger å komme med noen betraktninger, men vil understreke at disse, som følge av den feilaktige prosessen det er lagt opp til, ikke vil være utfyllende. Uansett hva konklusjonen på prosessen blir, forutsetter vi at vi vil kunne få anledning til å komme tilbake til dette punktet både før og etter at planprogrammet fastsettes.

- For nærmiljøer rundt Brynsbakken vil det være slik at jo større og lengre lokk, jo bedre. Vi deler altså ikke det som i mulighetsstudiens tabell 7-4 kan fremstå som en mulig konklusjon om at det lange lokkalternativet er dårligere enn de to andre.
- På side 12 i mulighetsstudien påpekes det at jo større og mer omfattende anleggsaktiviteten er, jo mer areal av bymiljøet må stenges av for å bygge prosjektet. Med dette som utgangspunkt hevdes det at det derfor vil være «lokale tålegrenser for hvor stort anlegget i Brynsbakken bør bli». Dette er ikke nærmere begrunnet. Vi kan ikke se at dette i vårt tilfelle er en aktuell problemstilling. Jo større lokk jo større langsiktig fordel. Sette opp mot denne langsiktige fordelen, må en tidsbegrenset økte ulempen i utgangspunktet tillegges liten vekt.
- Det må velges et lokkalternativ som muliggjør omplassering av hus fra Hylla ved det som i forslaget kalles *Enga torg*.
- Det må velges et alternativ som skaper en mest mulig enhetlig og sammenhengende situasjon. Dette ansueliggjøres best av figurene 7-5, 7-11 og 7-17 i mulighetsstudien. Her fremgår det at det som i forslaget kalles *Kort lokk* knapt etablerer noen forbindelse mellom parken og lokket, at *Mellomlangt lokk* etablere en viss sammenheng og at *Langt lokk* etablere en god sammenheng.
- Det fremgår også av figurene 7-11 og 7-17 at et mellomalternativ mellom *Mellomlangt lokk* og *Langt lokk* kan være et aktuelt alternativ som må vurderes.
- Det må vurderes om justeringer av sporgeometrien i vest kan gi et større og mer sammenhengende lokk ved *Enga torg*, se punkt 3 ovenfor.
- Det må vurderes om justeringer av sporgeometrien i øst kan gi et lengre lokk enn *Langt lokk*, se punkt 3 ovenfor.
- En del av sykkeltrafikken mellom Bryn og Oslo sentrum går i dag gjennom Vålerengaparken og lekearealet for Vålerenga skole. Dette har skapt en del farlige situasjoner. En av illustrasjonene laget av Vålerenga vel under forrige

reguleringsrunde viser at et langt lokkalternativ kan gjøre det mulig å etablere en sykkelvei oppå lokket. En slik løsning vil skape en god sammenhengende sykkelvei fra Bryn til Galgeberg/Schweigaardsgate og vil fjerne mye av sykkeltrafikken gjennom Vålerengaparken. Dette bør vurderes.

- Alle lokkalternativene er vist med at gangveiforbindelsen over lokket kommer i forlengelsen av Opplandsgata. Det kan godt hende at dette er den beste løsningen, men vi synes det er for tidlig å konkludere med dette allerede nå. Blant annet vil det være slik at det å legge forbindelsen lengre vest vil gi lavere stigning i gangveien gjennom sporområdet. Kanskje kan to gangveier over lokket også være en aktuell løsning. De lange lokkalternativene åpner for en ny tverrforbindelse lenger øst. Også denne vil kunne ha betydning for hvordan Enebakkveiens trase over lokket i vest bør legges.

9. En mulig ny togstasjon i planområdet bør vurderes.

Vi er kjent med at OBOS i en høringsuttalelse ønsker at det utredes en ny togstasjon i området. Vi støtter dette ønsket.

10. Det må sikres god reell lokal medvirkning.

På side 12 i forslaget leser vi følgende: «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 ikke en oppfatning vi deler. Forrige prosess gikk galt allerede under arbeidet med planprogrammet. Det som skjedde var at Bane NOR avviste å ta utredning av lokkalternativ inn i planprogrammet. Bane NORs begrunnelse for dette viste seg etter hvert å være feilaktig. Selv etter å ha blitt gjort oppmerksom på forholdet avvist Bane NOR å rette opp feilen. Dette ledet i sin tur til at slike utredninger (offisielt) ikke ble en del av planarbeidet. (Når vi skriver «(offisielt)» skyldes det at det senere kom frem at Bane NORs rådgivere faktisk hadde gjort slike vurderinger, men at informasjonen om dette var blitt tilbakeholdt av Bane NOR.)

Det er likevel positivt at Bane NOR i tabell 3-1 skriver at de i det videre planarbeidet vil ha møter og/eller verksted med spesielle aktører ved behov for avklaringer og innspill til løsninger underveis i planarbeidet (velforeninger, borettslag). Dette er positivt, men det gjenstår å se. Et initiativ fra vår side om dialog under utarbeidelsen av forslaget til planprogram ble for eksempel avvist. Etter den forrige mislykkede reguleringsprosessen er dessverre den lokale tilliten til Bane NOR på et lavt nivå. Å gjenreise tilliten og få til en konstruktiv medvirkningsprosess til beste for både jernbanen og lokalmiljøer vil derfor kreve en betydelig innsats fra Bane NORs side.

Kontaktinformasjon

- Trond Bølviken
Telefon: 90968043
Mail: trond.bolviken@outlook.com

Bakgrunn for uttalelsen – hentet fra Bane NORs utlysning og redegjørelse

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

Planprogrammet er ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 06.03.–12.05.2026. Bane NOR ønsker innspill til hvilke temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelsene skal inneholde. Et viktig grunnlag for vurderingen av innholdet vil være uttalelser fra berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneiere og andre aktører, som belyser hva som er relevante utredningsbehov ut fra sin kjennskap til området og egne ansvarsområder.

Høringsuttalelse fra Gamlebyen beboerforening – planprogram for Retningsdrift Brynsbakken

Sammendrag

På bakgrunn av Bane NORs utlysning og redegjørelse, samt uenigheten mellom Bane NOR og Oslo kommune om utredningsomfanget for støy og kulturmiljø, gir Gamlebyen beboerforening med dette sin høringsuttalelse.

Gamlebyen beboerforening mener at planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken i dagens åpne trasé ****ikke**** kan legges til grunn for videre planlegging av kapasitetsøkning her. Strekningen Oslo S–Bryn, særlig Oslo S–Galgeberg, er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé og går få meter fra fasadene til boliger i et område med levekårsutfordringer. Det passerer allerede om lag 700 passasjertog og 40–50 godstog i døgnet, mange om natten, og Bane NOR planlegger ytterligere 20–25 % trafikkøkning.

Forstyrret nattesøvn er blant de alvorligste helseeffektene av trafikkstøy. I Norge anslås det at om lag én av 20 opplever søvnforstyrrelser på grunn av støy. På strekningen Oslo S–Bryn, der godstrafikk og annen togtrafikk går tett på fasadene gjennom hele døgnet, er risikoen for søvnforstyrrelser og tilhørende helseplager særlig høy. Jevnlige søvnforstyrrelser kan over tid føre til sykdom. Langvarig irritasjon over støy kan bidra til utvikling av sykdom, spesielt hos dem som fra før er disponert. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske endringer typiske for psykisk stress. Slike stressreaksjoner – kroppens forhøyede beredskap som følge av en ytre belastning – kan igjen være medvirkende årsak til en rekke helseplager, som muskelspenninger og muskelsmerter, og det foreligger en rekke undersøkelser som viser forhøyet risiko for forhøyet blodtrykk og utvikling av hjertesykdom. I et område som allerede er levekårsutsatt, må slike folkehelsekonsekvenser tillegges stor vekt.

Bane NORs egne beregninger og Statsforvalterens oppfølging viser at flere bygninger langs strekningen er blant landets mest støyutsatte, med støynivåer som utløser tiltaksplikt etter forurensningsforskriften. På denne bakgrunn mener vi at Bane NORs prinsipielle avvisning av Oslo kommunes skjerpede utredningskrav ikke kan aksepteres i denne saken.

Samtidig vil vi understreke at Jernbanedirektoratet advarer om at verken nye tog eller InterCity-utbygging vil være tilstrekkelig til å møte den forventede veksten i togtrafikken frem



mot 2050 uten en ny rikstunnel gjennom Oslo. All togtrafikk gjennom Oslo går i dag gjennom Oslostunnelen, som regnes som den største flaskehalsen i hele det nasjonale jernbanesystemet. På denne bakgrunn fremstår prosjektet i Brynsbakken som fåfengt og som svært dårlig bruk av samfunnets ressurser.

De betydelige midlene som nå foreslås brukt på å bygge ut en allerede overbelastet, åpen trasé, burde i stedet benyttes til å utrede og realisere en ny rikstunnel, med påfølgende tunnel østover fra Oslo S. En slik løsning vil både gi nødvendig kapasitet på lang sikt og muliggjøre en reell forbedring av støy-, helse- og miljøforholdene for beboerne langs dagens trasé, samtidig som den åpner for store byutviklingsgevinster når arealer langs dagens bane etter hvert kan frigjøres.

Vi ber derfor om at planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken i åpen trasé skrinlegges, at tunnelloøsning legges til grunn i tråd med tidligere utredninger og stortingsvedtak, at det gjennomføres en helhetlig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn, og at Oslo kommunes utredningskrav for støy og kulturmiljø legges til grunn for den videre planleggingen.

1. Innledning

Gamlebyen beboerforening er en frivillig, lokal interesseforening som representerer beboere i Gamlebyen og nærliggende områder langs jernbanestrekningen mellom Oslo S og Bryn.

Vi viser til varsel om oppstart og høring av planprogram for «Retningsdrift Brynsbakken», der planprogrammet er lagt ut til offentlig ettersyn i tråd med plan- og bygningsloven, og hvor det inviteres til innspill innen 12. mai 2026. Med dette gir Gamlebyen beboerforening sin høringsuttalelse, i tråd med Bane NORs ønske om innspill til hvilke temaer og utredninger konsekvensutredningen og undersøkelsene skal inneholde.

Vårt hovedanliggende er de svært alvorlige støy-, helse- og miljøbelastningene langs den åpne jernbanetraseen gjennom Gamlebyen, og de konsekvensene en ytterligere trafikkøkning og omlegging av driften vil få for beboere og kulturmiljø dersom dagens åpne trasé videreføres og bygges ut i tråd med planprogrammets forutsetninger. Dette inkluderer særlig konsekvensene for søvn, psykisk og fysisk helse i et område som allerede er preget av levekårsutfordringer.

Vår vurdering er at det ikke er faglig, folkehelsemessig eller økonomisk forsvarlig å bygge videre på dagens åpne trasé i Brynsbakken når både Jernbanedirektoratet og tidligere tunnelutredninger peker på at en ny rikstunnel og tunnelloøsning østover fra Oslo S er en nødvendig og langt mer bærekraftig løsning for både kapasitet, helse, miljø og byutvikling.

2. Om støy- og helseutredning langs hele strekningen, ikke bare innenfor Bane NORs definisjon av planområdet

Bane NOR har opplyst at de av prinsipielle grunner ikke kunne akseptere Oslo kommunes utredningskrav for støy og kulturmiljø. Dette er begrunnet med hensynet til likebehandling og forutsigbarhet i gjennomføring av støyutredninger i plansaker nasjonalt. Videre er det vist til at «dersom det på denne strekningen aksepteres vesentlig utvidede eller særskilte utredningskrav, vil dette kunne skape en uheldig presedens som på sikt kan medføre ulike praksiser mellom kommuner og områder, samt svekke den nasjonale standardiseringen av metode og omfang for slike utredninger».



Samtidig er togstrekningen fra Oslo S til Bryn – særlig delstrekningen Oslo S–Galgeberg – en helt spesiell situasjon i nasjonal sammenheng. Dette er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé, og den går få meter fra fasadene til en rekke bygninger langs strekningen. Langs denne traséen bor det også tusenvis av mennesker, i områder som allerede er identifisert med levekårsutfordringer.

De faktiske forholdene på denne strekningen, med svært høy togtrafikk tett inntil eksisterende og tett befolket bebyggelse, skiller seg klart fra andre tilsvarende prosjekter. Særlig gjelder dette de helsemessige konsekvensene: hyppige togpasseringer gjennom hele døgnet, inkludert natt, gir høy risiko for søvnforstyrrelser, vedvarende stressbelastning og økt sykdomsrisiko.

Per i dag passerer om lag 700 passasjertog daglig på strekningen, i tillegg til tomtog, arbeidstog og rundt 40–50 godstog i døgnet – mange av godstogene på nattestid. Når Bane NOR samtidig planlegger en trafikkøkning på om lag 20–25 %, må det legges til grunn at de samlede konsekvensene for strekningen blir svært omfattende, både når det gjelder støybelastning, søvnforstyrrelser, helse, bomiljø og kulturmiljø.

Forstyrret nattesøvn er blant de alvorligste helsevirkningene av trafikkstøy. Også andre støykilder kan forstyrre nattesøvnen, men togtrafikken gjennom et tettbebyggt boligområde som Gamlebyen er en særlig alvorlig kilde. I Norge anslås det at om lag én av 20 opplever søvnforstyrrelser på grunn av støy. Jevnlig søvnforstyrrelse kan lede til sykdom. Langvarig irritasjon over støy kan påvirke utvikling av sykdom, spesielt hos de som ellers er disponert. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typisk for psykisk stress. Stress kan beskrives som kroppens økte beredskap på grunn av en ytre belastning. Dette kan være en medvirkende årsak til forskjellige helseplager, for eksempel muskelspenninger og muskelsmerter, som er svært vanlige årsaker til sykmelding og uførhet. Det foreligger også en rekke undersøkelser som viser forhøyet risiko for forhøyet blodtrykk og utvikling av hjertesykdom. Å planlegge ytterligere kapasitetsøkning på denne strekningen uten en grundig folkehelseutredning er etter vårt syn uforsvarlig.

Etter Gamlebyen beboerforenings syn er det derfor ikke forsvarlig å legge opp til en ytterligere trafikkøkning på en allerede ekstremt belastet, åpen trasé, samtidig som det brukes betydelige ressurser på tiltak som verken løser de grunnleggende støy- og helseproblemene eller tilstrekkelig ivaretar kulturmiljøet – herunder kulturområdet på Vålerenga/Hylla. Den eneste rasjonelle og langsiktige løsningen er etter vårt syn å skrinlegge dette planprogrammet for åpen trasé, gå tilbake til tunnelutredningene som ble gjennomført sent på 1990-tallet, og realisere en tunnelloøsning slik Stortinget tidligere har vedtatt to ganger. Etter at Stortinget ved tredje gangs behandling i 2001 valgte å ikke følge opp tunnelvedtaket, har togtrafikken på strekningen i praksis blitt fordoblet.

Bane NOR har selv, i sin innledende kartlegging av støy på jernbanenettet (rapport oversendt Statsforvalteren 01.09.2022), identifisert en rekke bygninger langs denne strekningen – blant annet i Gamlebyen – som blant landets mest støyutsatte (saksnr. i elnnsyn: 2020/34864). I rapporten konkluderes det med at flere adresser har behov for ytterligere utredning for å avklare om innendørs støynivå overskrider tiltaksgrensen på 42 dB $L_{pAeq,24h}$ etter forurensningsforskriften § 5-4, og at de aktuelle bygningene har utendørs støynivå på 70 dB $L_{pAeq,24h}$ eller høyere. Statsforvalteren har i etterkant påpekt mangler ved rapporteringen etter forurensningsforskriften kapittel 5, varslet pålegg om kartlegging av innendørs støynivå for



konkrete adresser, og bedt om nærmere redegjørelse for hvilke bygninger som overskrider tiltaksgrensen og hvilke tiltak som planlegges eller er iverksatt. Tilsvaret fra Bane NOR i denne saken kom nesten en måned etter fristen satt av Statsforvalteren og er etter vår vurdering ikke tilfredsstillende, blant annet når det gjelder oversikt over adresser. Vedlegges.

På denne bakgrunn mener Gamlebyen beboerforening at Bane NORs prinsipielle standpunkt om å avvise Oslo kommunes utredningskrav ikke kan være styrende i denne saken. De særlige forholdene på strekningen Oslo S–Bryn, herunder at enkelte eiendommer allerede er identifisert som blant Norges mest støyutsatte, at svært mange mennesker i et levekårsutsatt område er direkte berørt, og at det foreligger åpenbare folkehelse- og helsekonsekvenser (søvnforstyrrelser, stress, økt risiko for hjerte- og karsykdom), tilsier at det er både saklig og nødvendig å stille særskilte krav til utredning.

Vi mener derfor at KDD, Samferdselsdepartementet og Stortinget – og spesielt Transport- og kommunikasjonskomiteen – bør kunne akseptere at Oslo kommunes utredningskrav hensyntas og legges til grunn i den videre planleggingen, uten at dette forstås som en generell normendring for støy- og kulturmiljøutredninger i alle plansaker. På denne måten kan man håndtere de ekstraordinære forholdene på denne konkrete strekningen, uten å skape en uønsket presedens som rokker ved prinsippet om likebehandling og nasjonal standardisering.

3. Konklusjon og våre konkrete anbefalinger

Gamlebyen beboerforening ber på denne bakgrunn om at:

1. Planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken i dagens åpne trasé skrinlegges, og at det i stedet legges til grunn en videre planlegging med utgangspunkt i tidligere tunnelutredninger og Stortingets tidligere vedtak om tunnelløsning mellom Oslo S og Bryn. Tunnelløsning må løftes opp som hovedalternativ og prioriteres foran videre investeringer i dagens åpne trasé.

2. Det legges til grunn at Jernbanedirektoratets faglige vurdering av behovet for ny rikstunnel gjennom Oslo tas inn som et overordnet premiss for videre planlegging. Verken nye tog eller InterCity-utbygging vil være tilstrekkelig til å møte trafikkveksten mot 2050 uten en ny rikstunnel, og midlene som nå foreslås brukt på Brynsbakken bør omprioriteres til utredning og realisering av rikstunnel og tilhørende tunnelløsning østover fra Oslo S.

3. Det gjennomføres en fullstendig og helhetlig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn, ikke bare innenfor Bane NORs planområde for Retningsdrift «Brynsbakken», og at utredningen omfatter både utendørs og innendørs støy i tråd med forurensningsforskriften kapittel 5, samt T-1442 der denne er mer hensiktsmessig og stiller strengere krav til støyavbøting. Utredningen må eksplisitt omfatte søvnforstyrrelser, stress og øvrige helsekonsekvenser av støy.

Støyutredningen må gjøres av et anerkjent firma uten tilknytning til Bane NOR. Bane NOR bør ikke være bestiller av denne støyutredningen. Utredningen må være basert på fysiske målinger og ikke inngå som del av Bane NORs strategiske støymålinger. Vi anbefaler at det allerede nå settes opp støykameraer langs hele strekningen. Målingene må ta hensyn til både lav- og høyfrekvent støy. Språket i utredningen må være tydelig og ikke bare teknisk, slik at politikere og ansvarlige departementer får et reelt beslutningsgrunnlag.



4. Oslo kommunes skjerpede utredningskrav for støy legges til grunn for planprogrammet, eksplisitt begrunnet i de ekstraordinære lokale forholdene (Norges mest trafikkerte åpne togtrasé, svært høy befolkningstetthet, levkårsutfordringer, dokumentert ekstreme støynivåer og betydelige folkehelserisikoen knyttet til søvnforstyrrelser og stress).

5. Når det gjelder Bane NORs ønske om særskilte tilbakemeldinger på valg av lokkalternativer til videre utredning og vurderingskriteriene som er brukt (jf. kapittel 6.3 i planprogrammet), vil Gamlebyen beboerforening presisere at vi er prinsipielt imot lokkløsninger på den aktuelle strekningen. Lokkløsninger fremstår som et sløseri med både tid og penger, fordi de ikke adresserer de grunnleggende kapasitetsutfordringene (Oslo-tunnelen som nasjonal flaskehals) og heller ikke gir en tilstrekkelig og varig reduksjon i støy, søvnforstyrrelser og miljøbelastning for beboerne. Lokkløsninger vil i beste fall gi begrensede lokale forbedringer, samtidig som de binder opp store investeringsmidler som burde brukes på en tunnelløsning og en ny rikstunnel, i tråd med Jernbanedirektoratets anbefalinger og tidligere tunnelutredninger. Vi anbefaler derfor at lokkalternativ ikke utredes videre som hovedløsning, men at alle ressurser innrettes mot en fullverdig tunnelløsning.

6. Planlagt trafikkøkning på 20–25 % på dagens åpne trasé ikke godkjennes gjennom dette planprogrammet, før det foreligger løsninger som dokumentert sikrer at grense- og tiltaksverdier for støy overholdes, og at negative konsekvenser for helse (inkludert søvnforstyrrelser og stress), bomiljø og kulturmiljø er tilfredsstillende utredet og håndtert.

7. Statsforvalterens merknader og varslede pålegg etter forurensningsforskriften kapittel 5 følges opp fullt ut, og at resultatene fra denne oppfølgingen inngår som premiss i både planprogrammet og den videre planprosessen for Retningsdrift Brynsbakken.

8. Fartsgrensene for tog på strekningen settes ned. Innbremsingen for tog som kommer østfra må starte langt tidligere enn i dag, der innbremsingen ikke skjer før nedenfor Galgeberg. Dette kan bedre dagens situasjon, redusere støy og nattlige søvnforstyrrelser, men vil bare være et midlertidig tiltak i påvente av tunnel.

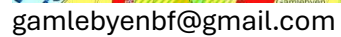
9. Byutviklingsmulighetene etter at tunnelen er bygget, tas i betraktning. Det kan frigjøres store områder for byutvikling når en tunnel er ferdig. Verdien av frigjorte områder til byutvikling ble aldri tatt hensyn til i de gamle tunnelutredningene, med påfølgende mangelfulle kost-nytteberegninger. Derfor hadde ikke den tidens rikspolitikere et godt nok beslutningsgrunnlag. En oppdatert vurdering må inkludere både helse-, miljø- og byutviklingsgevinster.

Gamlebyen beboerforening stiller seg til disposisjon for dialog og nærmere redegjørelse for beboernes situasjon og erfaringer langs strekningen.

Oslo, 11. mai 2026

For Gamlebyen beboerforening

Bitten Forsudd, styreleder



Vedlegg:

- 6



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Guro Holte, 22003564

Varsel om pålegg - innsendelse av kartlegging av innendørs støy - Gamlebyen - Oslo

Statsforvalteren viser til tilbakemelding om støykartlegging og gjennomføring av støyreduserende tiltak i Gamlebyen i Oslo kommune, datert 22.01.2024. I brevet ble det, ved en feiltakelse, varslet pålegg om kartlegging av innendørs støy på feil adresser.

Varslet om pålegg skal gjelde området Gamlebyen i Oslo.

Vi sender med dette korrigert varsel om pålegg.

Med hilsen

Kari Skogen
seksjonssjef
Klima- og miljøvernavdelingen

Guro Holte
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

GAMLEBYEN BEBOERFORENING c/o Britt-Marie Forsudd St. Halvards gate 28D 0192 OSLO



BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Guro Holte, 22003564

Statsforvalteren ber om tilbakemelding om støykartlegging og gjennomføring av støyreduserende tiltak i Gamlebyen

Statsforvalteren viser til tidligere korrespondanse rundt støykartlegging og tiltak i henhold til krav i forurensningsforskriften, kapittel 5 (kartlegging, handlingsplaner og tiltaksgrenser for eksisterende virksomhet), samt tilsendt bekymringsmelding fra Gamlebyen beboerforening om støy fra tog langsmed jernbanetraseen i Gamlebyen, datert 6.1.2023.

Statsforvalteren har den 30.9.2023 mottatt en ny henvendelse fra Gamlebyen beboerforening, og oversender den vedlagt dette brevet. I bekymringsmeldingen trekkes det fram redusert livskvalitet, samt helseplager knyttet til støyen. Det blir også etterlyst en tilbakemelding fra Bane NOR SF hvor de svarer ut tidligere stilte spørsmål rundt støy og støytiltak i Gamlebyen i sak 2020/34864 (gjennomføring av strategisk støykartlegging). Det stilles videre spørsmål hvorvidt det er korrekt å kun inkludere 8 adresser i Gamlebyen for videre utredning, på bakgrunn av en innledende støykartlegging som Bane NOR SF har gjennomført.

Bakgrunn

Bane NOR SF har gjennomført en innledende kartlegging av støy for jernbanenettet i Norge, og en rapport om dette ble sendt oss den 01.09.2022. I rapporten konkluderes det med at 20 bygninger har behov for ytterligere utredning av støy, for å vurdere hvorvidt det forekommer overskridelser av tiltaksgrensen på 42 dB $L_{pAeq,24h}$ (iht. krav i forurensningsforskriften § 5-4), som medfører at det må gjennomføres tiltak. Flere av disse bygningene er lokalisert i Gamlebyen.

I rapporten til Bane NOR SF er det oppgitt at de har benyttet 28 dB som forskjell på utendørs og innendørs støy nivå for boliger hvor det ikke tidligere er utført utredning av fasadeisolasjon. Bygningene som er planlagt utredet videre, har alle utendørs støy nivå på 70 dB $L_{pAeq,24h}$ og høyere.

Statsforvalteren har i brev datert 27.10.2022 og 16.01.2023 gitt Bane NOR SF tilbakemelding om at rapporten som er tilsendt ikke tilfredsstiller forurensningsforskriftens minstekrav til rapportering. Vi oversendte også bekymringsmeldingen fra Gamlebyen beboerforening, datert 6.1.2023, for oppfølging. Vi har bedt om at Bane NOR SF holder oss orienterte i saken. Per i dag har vi ikke fått noen tilbakemelding om hvordan Bane NOR SF har fulgt opp forholdet.



Regelverk etter forurensningsforskriften kapittel 5

Forurensningsforskriften kapittel 5 setter blant annet krav til kartlegging av innendørs støy. Plikten til å kartlegge innendørs støy gjelder, etter § 5-5, for antatt innendørs støynivå ned til 35 dB $L_{pAeq,24h}$. Når det gjennomsnittlige støynivået innendørs gjennom døgnet overskrider 42 dB $L_{pAeq,24h}$ i eksisterende bygninger, utløses en tiltaksplicht for å redusere støynivået (ofte gjennom å sette opp skjermer, skifte vinduer og ventiler) etter forurensningsforskriften § 5-9.

Tiltaksgrensen ligger betydelig over helsemessig anbefalte grenser. Mange som har støynivåer under tiltaksgrensen vil fremdeles være sterkt plaget av støyen.

Vi understreker at, selv det ikke er krav om tiltak for boliger med støy under 42 dB $L_{pAeq,24h}$, skal anleggseier rapportere støy helt ned til 35 dB $L_{pAeq,24h}$, i henhold til krav i § 5-18. Rapporteringen skal skje med entydig bygg identifikasjon.

Regelverk etter folkehelseloven

Folkehelseloven og forskrift om miljørettet helsevern har også bestemmelser som gjelder støy av helsemessig karakter. Vi ønsker å gjøre oppmerksom på at det kan være krav til støy i dette regelverket, selv om krav i forurensningsforskriften 5 ivaretas.

Det er imidlertid kommunen som er myndighet til å følge opp dette regelverket. Denne delen av regelverket vil derfor ikke bli nærmere vurdert her, men vi oversender kopi av dette brevet til Oslo kommune til orientering.

Statsforvalterens vurdering og videre oppfølging

Gitt at Bane NOR SF sin antakelse er korrekt, at innendørs støy er 28 dB lavere enn utendørs støy, har alle 20 boligene som er tatt med i rapporteringen et støynivå på minst 42 dB $L_{pAeq,24h}$. I rapporteringen fra Bane NOR SF framkommer det ikke opplysninger om bygninger som, i henhold til foreløpige beregninger, er over kartleggingsgrensen (35 dB $L_{pAeq,24h}$), men under tiltaksgrensen (42 dB $L_{pAeq,24h}$).

Varsel om pålegg om innsendelse av informasjon

Statsforvalteren varsler i henhold til forvaltningsloven § 16 at vi vil pålegge Bane NOR å gjennomføre en kartlegging av innendørs støynivå for boliger langs jernbanetraseen i Gamlebyen i Oslo.

Vi ber om at følgende opplysninger sendes oss:

- Hvilke beregninger er gjort for bygningene ved jernbanetraseen i Gamlebyen? (inkl. en vurdering av bygninger som ikke er tatt med i rapporten datert 01.09.2022) Hva viser beregningene?
- Er det gjort en nærmere vurdering av hvilke bygninger som overskrider tiltaksgrensen?
- Hvilke tiltak er iverksatt eller inngår i en tiltaksplan? Vil tiltaksgrensen overholdes i etterkant av utførte tiltak?

Pålegg vil bli gitt med hjemmel i forurensningsforskriften § 5-5 tredje ledd.

Frist for å sende inn kartleggingen av støynivå vil bli satt til 01.04.2024.



Eventuelle merknader til varslet sendes Statsforvalteren innen 2 uker etter at dette brevet er mottatt, jf. forvaltningsloven § 16.

Med hilsen

Kari Skogen
seksjonssjef
Klima- og miljøvernavdelingen

Guro Holte
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent



1963-2013 - 50 år for din helse

Rapport-2022-047: Støy fra tog Gamlebyen og Vålerenga Oslo

RAPPORT
Tittel Rapport-2022-047: Støy fra tog Gamlebyen og Vålerenga Oslo
Forfatter Pål Jensen, Norsk forening mot støy Sidemannskontroll Ulf Winther, Norsk forening mot støy.
Prosjektnr 22-047
Rapportnr 2022-047
Sammendrag Gamlebyen i Oslo har, ifølge Bane Nors beregninger, de aller mest togstøyutsatte boligene i hele Norge. Denne rapporten beregner støyen langs jernbanen gjennom Gamlebyen og deler av Vålerenga – og sammenligner med tidligere beregninger, grenseverdiene i støyregelverket og mulig helserisiko.
Antall sider 29
Dato 2022.10.26

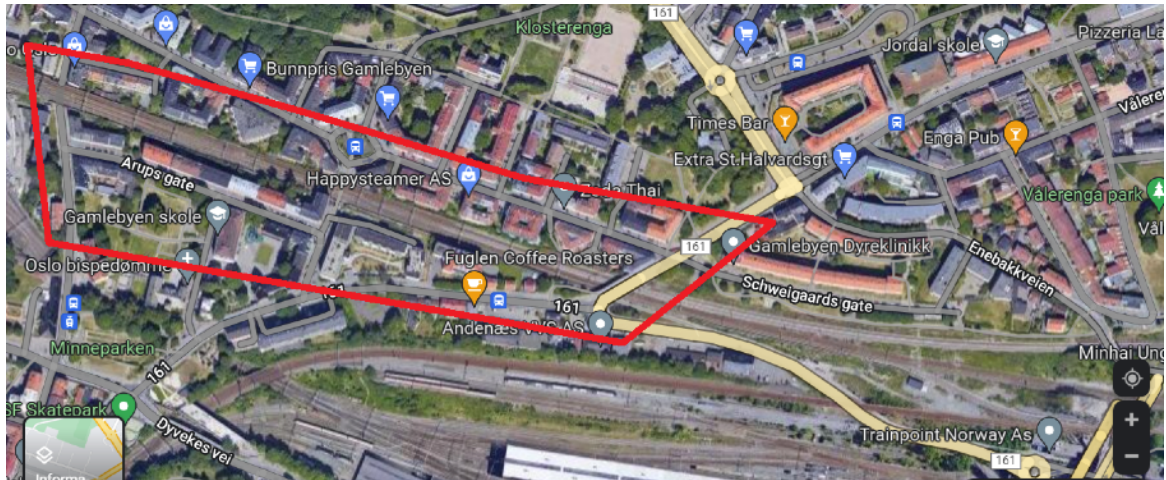
Norsk forening mot støy
Ekebergveien 1A, 0192 Oslo
Org.nr. 985 698 783
Tlf: 22 87 04 20
www.stoyforeningen.no
post@stoyforeningen.no

1: Sammendrag

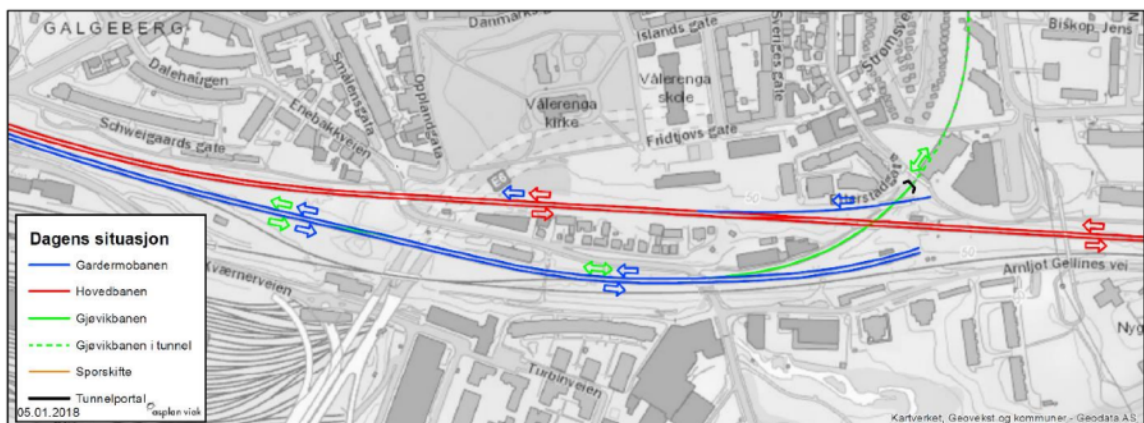
Sammendrag

Gamlebyen i Oslo har, ifølge Bane Nors beregninger, de aller mest togstøyutsatte boligene i hele Norge. Denne rapporten beregner støyen langs jernbanen gjennom Gamlebyen og deler av Vålerenga – og sammenligner med tidligere beregninger, grenseverdiene i støyregelverket og mulig helserisiko.

2: Bakgrunn



Denne rapporten gjelder hovedsakelig for dette området. Her ligger noen av Norges aller mest togstøyutsatte boliger



Figur 1-5: Skjematisk skisse av dagens jernbanetekniske løsning i Brynsbakken. Dagens retningsdrift på Hovedbanen er vist med rød farge, Gardermobanen med blå farge, og Gjøvikbanen med grønn farge. (Kilde: Bane NOR / Asplan Viak).

Dagens situasjon. Gamlebyen ligger helt til venstre i bildet, og delvis til venstre for bildet mot Oslo S. Kilde Bane Nor.

Beboere i Gamlebyen og på Vålerenga er utsatt for støy fra flere jernbanestrekninger.

Bryn–Oslo S og Brynsbakken

På strekningen mellom Bryn og Oslo S ligger flere av Norges aller mest togstøyutsatte boliger. Dette har følgende årsaker:

- Mange av husene, særlig i Schweigaards gate og sidegater til denne, ligger kloss ved jernbanen.
- De fire sporene gjennom Gamlebyen er en av Norges mest trafikkerte jernbanestrekninger. De trafikkeres av alle tog fra Hovedbanen, Gardermobanen, Gjøvik-

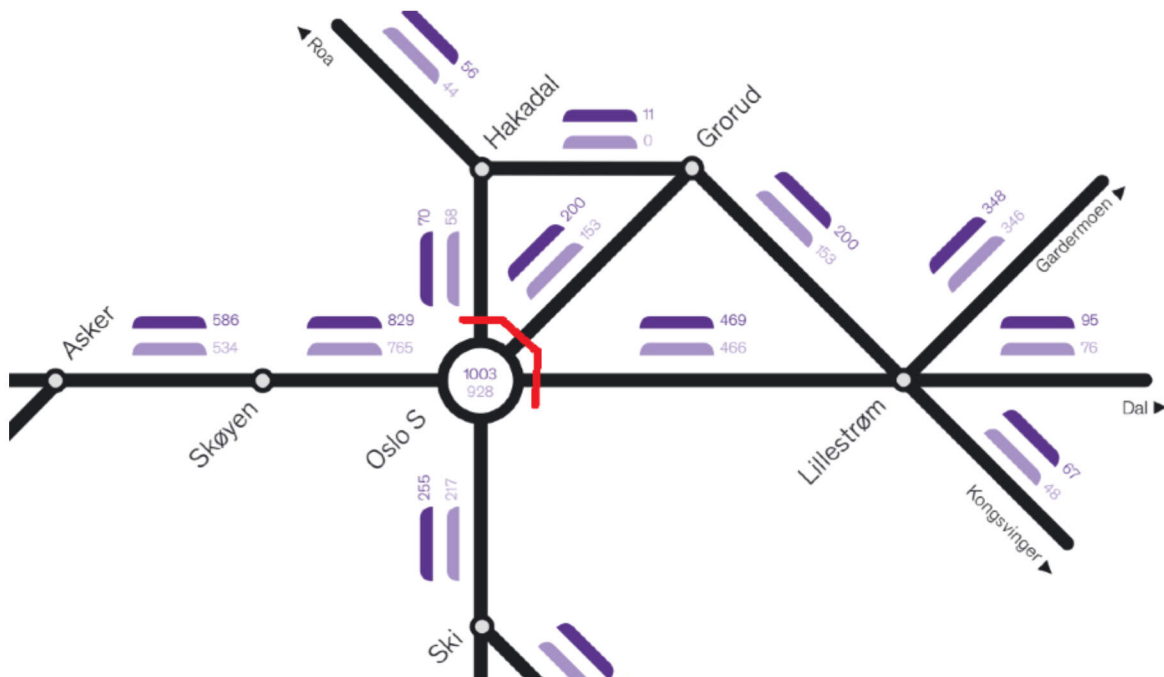
banen, og de fleste godstogene på Bergensbanen. De brukes av alle tog som skal til/fra Oslo S og til/fra Alnabruterminalen, Lillestrøm (og bortenfor) og Gjøvik. Normalt gjelder dette også godstogene på Bergensbanen.¹ Ifølge rutetabellene passerer de av nærmere 700 tog i døgnet. Til dette kommer tomtog osv. Over 70 av disse (dvs. over 10 %) passerer om natten (kl. 23–07) på en vanlig hverdag.

- Brynsbakken er blant de bratteste på norske jernbaner, med en stigning på 26 % (Oslo S–Bryn) og 50 % (km 2,85 ved Etterstad)². Dette, sammen med lavere fart nærmere Oslo S, gjør at togene på vei nedover mot Oslo S må bremse. Godstogene må bremse kraftig også om de ikke må redusere farten noe særlig før Oslo S (hvor godstog normalt ikke stopper). For dagens persontog med skivebremser har nebremsing sjelden stor betydning for støyen, men støyen fra godsvogner med bremseklosser av støpejern øker voldsomt.
- Godstog kjøres ofte om natten, når folk flest er mer følsomme for støy enn ellers. Dette gjenspeiler seg flere steder i dagens støyregelverk, men dette har ikke tilbakevirkende kraft.

Godssporene Loenga–Alna og Lodalen

Disse sporene brukes av følgende tog:

- Godstog mellom Loenga/Østfoldbanen og Alnabruterminalen, Lillestrøm eller stasjoner/terminaler bortenfor Lillestrøm. Disse gir støy lengst sør på Vålerenga og områdene rundt Geitabru i Gamlebyen. Samlet støy er ofte sterk rundt disse sporene fordi godstogene ofte kjøres svært langsomt og gir langvarig støy under nedbremsning.
- Andre tog til/fra jernbaneverkstedene og hensettelsesplassene i Lodalen.



Antall tog pr. døgn i 2017. Rødt snitt = tog gjennom Vålerenga og Gamlebyen. De fleste togene passerer de mest utsatte delene av Gamlebyen. Deler av Vålerenga og området rundt Geitabru får støy fra tog (mest godstog, tomtog og skiftelok) som kjøres på strekningen Loenga–Lodalen/Alnabruterminalen.³

¹ Persontogene kjøres om Drammen.

² <https://no.wikipedia.org/wiki/Hovedbanen>

³ Kilde https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/e71b740c9f5d4583aed0c193c11faec7/jernbane-statistikk_2017.pdf.

3: Konklusjoner

- Tidligere beregninger viser at mange boliger i Gamlebyen og på Vålerenga har togstøy til dels langt over dagens anbefalte grensverdier, dvs. et støynivå som kan medføre en betydelig helserisiko. Støyforeningens målinger bekrefter dette.
- Korrigert for plagegrad og helserisiko for støy om kvelden og natten kommer mesteparten av støyen fra godstogene, og særlig nattlige godstog.
- Det mest effektive tiltak for støy fra kilden (nest etter tunnelen under Gamlebyen) er å erstatte godsvognenes bremseklosser av støpejern med bremseklosser av kompositt eller andre materialer som gir min dre støy. Dette vil redusere støyen fra bremsende godstog, og fra godstog generelt.
- Støyen innendørs kan bringes også under dagens grenseverdier med fasadeisolasjon, først og fremst med svært gode lydvinduer. Med russervinduer kan støyen dempes også med åpne vinduer.⁴

⁴ Russervinduer, iallfall i noen versjoner, sies også å redusere luftforurensningene i boligene. Se <https://livingbetter.dk/russervinduet/>.

4: Vær og føre, måleutstyr og målemetoder

Vær og føre under befaringer og målinger, de fleste i oktober 2022

Målingene er gjort ved oppholdsvær og temperaturer mellom +3 og +12

Måleutstyr og målemetode

Målingene er utført med følgende utstyr:

En godkjent Klasse-1-støymåler av typen Norsonic nor131, med en usikkerhet på inntil $\pm 1,4$ dBA og en nøyaktighet på 0,1 dB.

En godkjent Klasse-1-støymåler av typen Norsonic nor140, med en usikkerhet på inntil $\pm 1,4$ dBA og en nøyaktighet på 0,1 dB.

Målerne ble kalibrert før og etter hver måledag.

5: Regelverket og anbefalte grenseverdier for denne støyen

Nøkkeltall og -begreper for å forstå støyregler og mulige helsevirkninger av støy dBA, desibel-A, desibelskala som gjenspeiler det vi hører, og som brukes i regelverket for jernbanestøy. En økning på 3 dBA tilsvarer dobbelt så mye støy, og 10 dBA økning tilsvarer ti ganger så mye. Ørene våre oppfatter 8–10 dBA økning som en dobling.

LAeq er gjennomsnittsstøy i en tidsperiode.

LAeq24h er gjennomsnittsstøy gjennom døgnet og året, dvs. den du får hvis du lar en støymåler måle støy i et døgn.

Lden (av Day Evening Night), et veiet gjennomsnitt, hvor støy om kvelden (kl. 19–23) og natten (kl. 23–07) tillegges ekstra vekt. Lden tar altså hensyn til at folk flest er mer støyfølsomme om natten – i noen grad også at barn trenger mer søvn enn voksne. Den regnes ved at støy om kvelden og natten tillegges henholdsvis 5 og 10 dBA. Hver togpassering om kvelden og natten telles derfor som henholdsvis tre (egenlig 3,16) og 10.

LAE, støydose, samlet støy i en måleperiode. Jo lengre periode, og jo høyere gjennomsnitt i perioden – desto høyere støydose. På den måten gir f.eks. et dobbelt togsett omtrent dobbelt så høy støydose som et enkeltsett. LAE måles i dBA. I en måleperiode på ett sekund er LAE = LAeq; i ett minutt er LAE = LAeq + 17,8; for ett døgn er LAE = LAeq24h = 49,4.

LAFmax, støytopp (maksverdi) i en måleperiode, f.eks. ved en togpassering. Det er særlig høye støytopper som forstyrrer nattesøvnen. Støytoppen påvirkes lite av tog lengden.

Generelt gjelder følgende regelverk og anbefalte grenseverdier for banestøy

- Forurensningsforskriften (https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-931/*#*) gjelder alltid, men bare støyen innendørs, og grensene er temmelig slappe.
- For støy fra utendørs kilder i oppholds- og soverom gjelder for byggverk oppført eller rehabilitert i 1987 eller senere støygrenser i TEK87 (byggteknisk forskrift) eller (siden 1997) i Norsk Standard NS 8175: *Lydforhold i bygninger – lydklassifisering av bygninger*.
- For støy utendørs (ved uteoppholdsarealer og fasade) finnes anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442 (https://www.regjeringen.no/contentassets/25867b21b2ad4780be3d959b626f8e12/t-1442_2016.pdf). T-1442 kom første gang i 2005. Oslo kommune krever at disse følges ved bygging av nye boliger, og Bane Nor følger dem ved bygging av nye jernbaner. Tilfredsstillende støyforhold ved fasade, som definert i T-1442, vil som regel også gi tilfredsstillende støyforhold innendørs etter NS 8175. Dette er presisert i 2021-utgaven av T-1442.
- WHO Europe har anbefalte grenser for støy ved fasade. For jernbanestøy tilsvarer de anbefalte grenseverdier i T-1442,
- Oslos støyforskrift (<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/1974-10-09-2>) gjelder for all slags støy.

Forurensningsforskriften gjelder alltid, men grensen er svært slapp

Denne forskriften⁵ setter følgende krav for innendørs støy, med lukkede vinduer og ventiler:

- Hvis støyen overstiger 42 dBLAeq24, skal tiltakshaver (ansvarlig) gjøre avbøtende tiltak.
- Hvis støyen er på minst 35 dBLAeq24, skal tiltakshaver (ansvarlig) beregne støyen. Dette gjøres gjerne med teoretiske beregninger,

Krav til innvendig støy i TEK87 (byggteknisk forskrift 1987) og Norsk Standard NS 8175

Disse kravene gjelder for boliger oppført eller rehabilitert i 1987 eller senere. I 1987–97 gjaldt grensen i TEK87. Siden 1997 gjelder grensene for til lydklasse C i Norsk Standard NS 8175: Lydforhold i bygninger – Lydklassifisering av bygninger. Grenser for innendørs støy fra alle utendørs kilder er som følger i møblerte rom med lukkede vinduer og dører, og åpne ventiler:

- 30 dBLAeq24h (gjennomsnitt over døgnet og året) på oppholds- og soverom. Siden grensene i forurensningsforskriften gjelder med lukkede vinduer og lukkede ventiler, er grensene i NS 8175 14–15 dBA strengere.⁶
- En maks grense på 45 dBLp AF,max (= 45 dBLAFmax) på soverom skal ikke overstiges mer enn ti ganger i løpet av natten (kl. 2300–0700) som årlig gjennomsnitt. Denne ble innført i 1997.

Hvis innfallende støy ved fasade ikke overstiger grensene for gul sone i T-1442, vil grensene i NS 8175 tilfredsstilles med normal isolasjon og korrekt monterte vinduer.

Denne rapporten dokumenterer hvorvidt disse grenseverdiene overstiges.***

Nærmere om T-1442

T-1442 «anbefaler at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.»

kapittel 6). Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	L _{den} 55 dB		L _{5AF} 70 dB	L _{den} 65 dB		L _{5AF} 85 dB
Bane	L _{den} 58 dB		L _{5AF} 75 dB	L _{den} 68 dB		L _{5AF} 90 dB

Soneinndeling i T-1442. Alle tall i dBA, innfallende støy (lydtrykknivå).

L_{den} = gjennomsnittsstøy hvor støy om kvelden og natten tillegges henholdsvis 5 og 10 dBA. Dette tilsvarer at hver togpassering om kvelden og natten telles som henholdsvis 3 (egentlig 3,16) og 10.

L_{5AF} = maks 5 % av støytoppene tillates å overstige oppgitte verdi med måleren innstilt på Fast. Gjelder ved minst 10 støytopper pr. natt.

Forholdet L_{den}, L_{Aeq} og L_{5AF} for banestøy

Følgende gjelder:

- L_{den} for banestøy skal beregnes ut fra trafikkfordeling (dag/kveld/natt) og togslag.

⁵ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-931/*#*

⁶ Hos Klif (Miljødirektoratets forgjenger) har forfatteren fått opplyst at forskjellen på lukkede og åpne ventiler tilsvarer 2–3 dBA.

- I støykartene brukes normalt Lden som sonekriterium. L5AF kan bestemme støysone for soveromsfasade nær baner med minst ti godstogpasseringer om natten, eller lite trafikkerte baner med minst ti togpasseringer om natten.

T-1442, støy fra flere kilder og SINTEFs beregningsmetode for sumstøy

Veitrafikkstøyen er ikke kartlagt i denne rapporten, men flere uteoppholdsarealer i Gamlebyen vender mot gater med betydelig veitrafikkstøy. Er blir tokildespørsmålet aktuelt. Dette forutsetter at veitrafikkstøyen er på minst 52 dBA Lden, og at jernbanestøyen er på minst 55 dBA Lden. Om støy fra flere kilder sier T-1442:

3.2.3 Støy fra flere kilder

Etablering av ny bebyggelse

I et område hvor gul eller rød sone for flere kilder overlapper, vil den totale støybelastningen være større enn nivået fra den enkelte kilde. Dersom det planlegges etablering av bebyggelse med støyfølsom bruksformål i slike områder, anbefales det at kommunen vurderer å benytte inntil 3 dB strengere grenseverdier for ekvivalentnivå enn angitt i tabell 3. Dette for å sikre at den samlede støybelastning ikke overskrider anbefalt støynivå på uteoppholdsareal, og at kravene til innendørs støynivå vist i NS 8175 klasse C tilfredsstilles.

Etablering av støyende virksomhet

For å sikre at den samlede støybelastning fra flere virksomheter i et område ikke overskrider anbefalt støynivå for eksisterende bebyggelse med støyfølsom bruksformål, kan kommunen benytte områderegulering for å regulere støyen. Kommunen bør vurdere områderegulering dersom det planlegges:

- flere støyende virksomheter i samme område,
- en støyende virksomhet i et område med en eller flere eksisterende støyende virksomheter

Retningslinjen presiserer uttrykkelig at dette bare gjelder Lden på uteoppholdsarealer, ikke Lden eller L5AF ved fasader. For innendørs støy ivaretas tokilderproblemet av NS 8175 fordi grenseverdiene gjelder for samlet støy fra utendørs kilder.

Oslos støyforskrift

Oslos støyforskrift sier bl.a. (§8):

Kommunen kan også påby at støykilden avbrytes om kvelden og natten mellom visse klokkeslett, på søn- og helligdager og på offentlige høytidsdager. Kommunen skal i sin vurdering legge vekt på at støy i boligområder i den vanlige innsovningsfase mellom kl. 23.00-01.00 såvidt mulig skal unngås.

Hvis dette kan tas bokstavelig, må «så vidt mulig» tolkes dit hen at Bane Nor og togselskapene, så vidt mulig, må gjøre avbøtende tiltak mot støy mellom kl. 2300 og 0100.

Norsk Standard NS 8176 – Vibrasjoner og støt fra samferdsel

NS 8176 har grenser for vibrasjoner fra samferdsel. Vibrasjoner fra tog påvirkes særlig av:

- Fundamenteringen under jernbanesporene og under husene.
- Grunnforholdene.
- Bygningskonstruksjonen.
- Togenes tyngde og aksellast eller boggilast.
- Togenes hastighet. Under ellers like forhold gir høyere hastighet mer vibrasjoner.

Grenseverdiene gjelder ikke for eldre hus eller eldre baner, men kan brukes for å vurdere mulig helserisiko. I så fall bør helheten vurderes: Vibrasjonene forekommer jo sammen med togstøyen – og ev. veitrafikkstøy for boliger som utsettes for slik støy. Norsk forening mot støy har ikke utstyr for å måle vibrasjoner.

Hvem er ansvarlig?

Til syvende og sist ligger ansvaret for jernbanestøyen hos politikerne. Formelt er likevel vanligvis Bane Nor ansvarlig for banestøy. Men i tillegg gjelder følgende:

- Togselskapet er ansvarlig hvis defekter eller feil ved toget – eller kjøring over fartsgrensen – gir unormal støy.
- Støy som skyldes avvik eller andre unormale forhold (f.eks. at tog omdirigeres til en bane fordi en annen bane er stengt, tuting på folk i sporet, unormal nedbremsning pga. signal osv.) medregnes ikke i støyberegninger. Derimot skal tomtog medregnes hvis de kjøres regelmessig. Slike tog kjøres ofte om natten. Det samme gjelder støy som skyldes regelmessig nedbremsning.
- Den som skal bygge boliger eller annen støyfølsom bebyggelse langs jernbane, er ansvarlig for avbøtende tiltak som gir tilfredsstillende støyforhold etter T-1442, NS 8175 og kommunens krav til MUA (minste uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold etter T-1442).
- Ved kjøp av fast eiendom gjelder avhendingsloven. Selger har *opplysningsplikt* om støy. I tillegg har kjøper *undersøkelsesplikt*.

Et eksempel

Et sted i Schweigaards gate målte vi (med lukkede vinduer og dører) følgende støy fra tog mot Oslo S i samme spor:

	LAF-max	LAE
Lokaltog Type 72	43,5	46,8
Godstog	56,1	65,0

Fysisk var støytoppen fra godstoget 18 ganger så høy. Forskjellen i støydose er større fordi godstoget antagelig var på ca. 500 m, mens et Type 72-tog måler 86 m. Støydosen var 66 ganger så høy. Nå varierer støyen fra godstog svært mye. Den avhenger av hvorvidt vognene er tomme eller fulle (de tyngste godsvognene veier fullastet ca. 3 ganger så mye pr. togmeter som personvogner), godsvognenes generelle stand, og hvorvidt togene bremses. Støydosen påvirkes også av toglengden, som varierer mye. Men hvis et tilsvarende godstog på ca. 500 m passerer om natten, bidrar den ene passeringen like mye til Lden som 660 passeringer av lokaltog Type 72 om dagen.⁷

⁷ Som de fleste jernbaner i Norge begrenses godstogenes lengde og tyngde av standarden på sporene og traseen. Maks toglengde på Hovedbanen er 650 m, men Brynsbakken er så bratt at godstog >800 tonn må ha hjelpelok (se <https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/bitstream/handle/11250/191248/Hovedrapport%20?sequence=1&isAllowed=y>). Godstog på 650 m vanskeliggjør også kryssing på enkeltsporede baner. Både Kongsvingerbanen og Hovedbanen nord for Lillestrøm er enkeltsporet. Se <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/193c0a84829f4bd9ad6d822c42ddd002/kvu-hb-nord-godskonseptet-2.4-notat.pdf>.

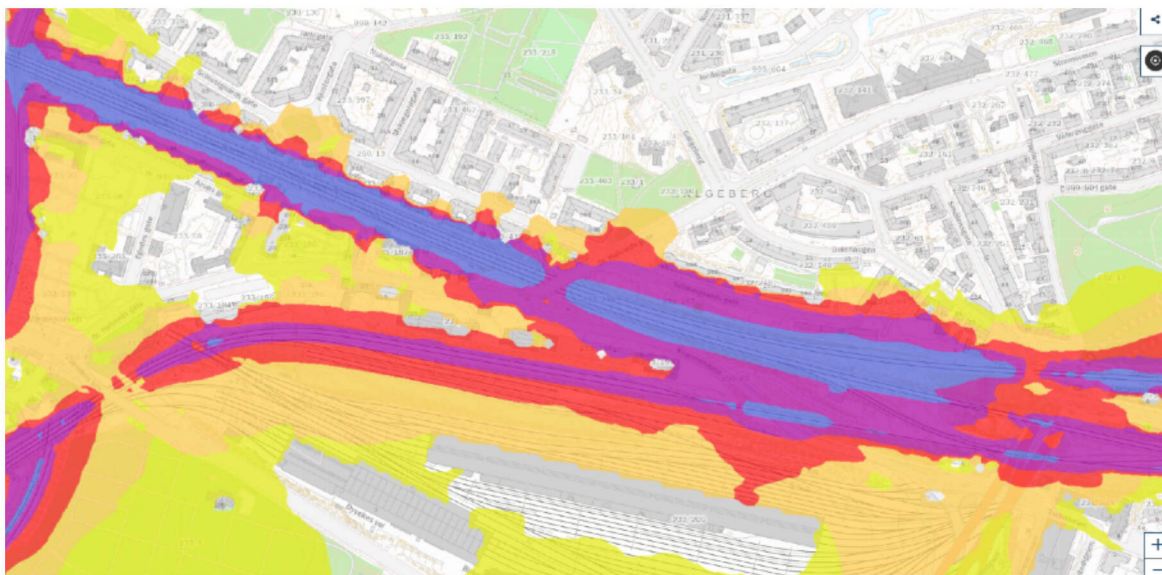
6: Tidligere beregninger og målinger

Bane Nor har kartlagt støy for støyutsatt og støyfølsom bebyggelse (boliger, skoler, barnehager, sykehus osv.) langs norske jernbaner, som regel ved beregninger etter Nordisk beregningsmetode for jernbanestøy og målinger av støy fra ulike togslag. De forutsetter at fasadene demper støyen med 28 dBA, slik at støyen innendørs overstiger grensen i forurensningsforskriften hvis innfallende støy ved fasade overstiger 70 dBA Lden. Siden Lden tillegger kvelds- og nattestøy ekstra vekt, tilsvarer dette mer enn 70 dBA Lden. For veitrafikkstøy er det vanlig å regne at $L_{den} = L_{Aeq24h} + 3 \text{ dBA}$. For jernbanestøy må Lden beregnes ut fra støyen fra hvert tog, og fordelingen av ulike tog dag/kveld/natt.

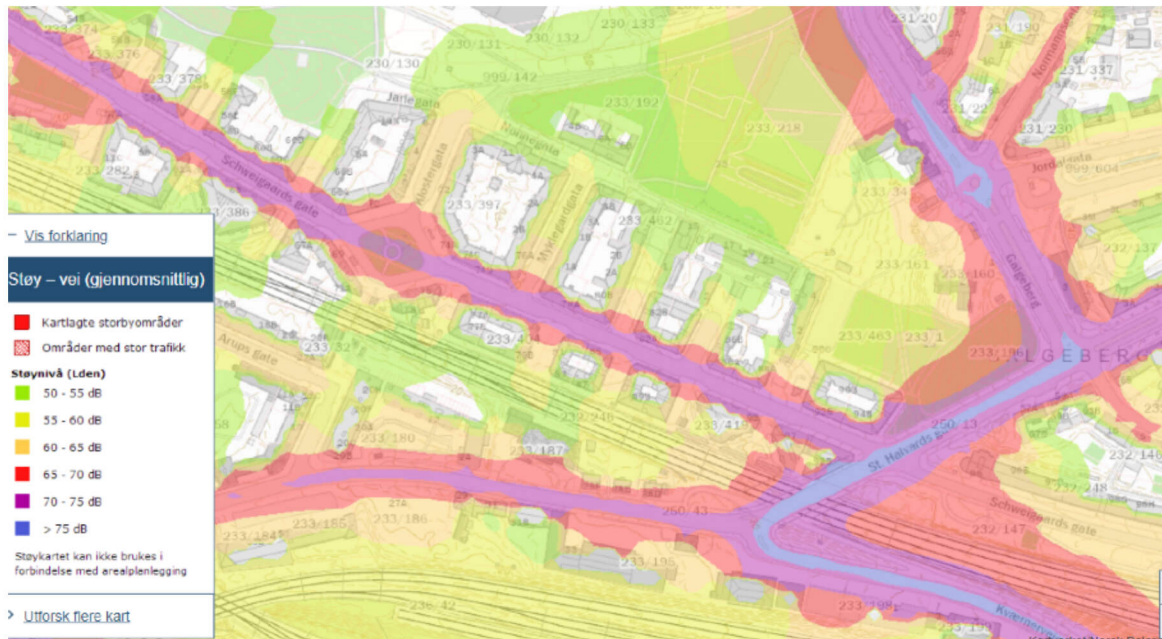
70 dBA Lden er godt over grensen for rød sone på 68 dBA Lden.

Om støy fra ulike togslag, se vedlegg 1.

Miljødirektoratets støykart



Ifølge Miljødirektoratets støykart ligger en rekke boliger langs de fire sporene gjennom Gamlebyen i rød sone. Også enkelte boliger nær godssporet Loenga-Lodal og Alnabruterminalen ligger i rød sone. Kartet gjelder for støyen 4 m over terreng, som omtrent tilsvarer 2. etasje. 1. etasje er beskyttet av støyskjerm de fleste steder, mens 3. etasje og høyere får noe mindre støy fordi vognkassene er bredere enn skinnegangen og i noen grad virker som støyskjermer.



Gamlebyen er også utsatt for veitrafikkstøy, selv om forholdene ble langt bedre etter at en bom i 1992 ble satt opp i Strømsveien, slik at bare busser og utrykningskjøretøy slipper gjennom.

7: Målesteder, målemetoder og måleresultater

Målesteder og målemetoder

Støyforeningen har utført orienterende målinger i en del leiligheter, og på utsatte steder utendørs. Støyen fra passerende tog er målt i en del leiligheter, og på åpen mark nær sporene. I én og samme leilighet er støyen målt gjennom åpent vindu, og bak lukket vindu nær mest utsatte sitteplass eller soveplass i rommet. Differansen antyder fasadeisolasjonens kvalitet. Samtidig er måleresultatene vurdert opp mot tidligere beregninger – samt mulig helserisiko.

Støymålinger i Gamlebyen, oktober 2022

Boligene er angitt med en stor bokstav. Støyforeningen har den konkrete adressen. De tre borteste kolonnene angir veiledende. Grenser i fet skrift er juridisk bindende. Grensene i NS 8175 med forbehold om at bygningene som ble oppgradert på 1990 tallet ble bygget etter Teknisk forskrift 1987.

Bolig	M1	M2	M3	M4	Grense WHO	Grense NS 8175	Støygr. forurens. forskrift
Tog,spor, retning ▼	Flirt, 1, Inn	M72, 1, Inn	Flytog,3,Ut	Gods, 2, Inn			
A - 2.etasje lukket vindu	47,7 LAFMax 40,3 LAeq 53,8 LAE	38,5 LAFMax 32,5 LAeq 44,4 LAE	55,3 LAFM 43,9 LAeq 55,1 LAE	54,6 LAFM 50,8 LAeq 67,0 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/45	42 LA 24h 70 LA 24h
A - 2.etasje åpent vindu	70,7 LAFmax 63,7 LAeq 78,9 LAE	82,9 LAFMax 72,7 LAeq 88,0 LAE	83,7 LAFM 70,1 LAeq 87,9 LAE	91,3 LFAM 83,7 LAeq 97,3 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, retning ▲	Flirt, 3, Ut	Flytog, 1, Inn + Flirt nr 4,Ut		Gods, 3,Inn			

Norsk forening mot støy - støyrapport

Tog,spor, retning ▼							
B - 6. etasje x avvik måleen- het lukket vindu	58,1 LAI Max 44,9 LAeq 60,0 LAIE	45,7 LAI Max 36,6 LAeq 52 LAIE	51,5 LAIM 42,7 LAeq 54,9 LAIE	50,7 LAIM 41,0 LAeq 52,8 LAIE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
B - 6. etasje x åpent vindu	74,5 LAIMax 67,3 LAeq 83,1 LAIE	67,8 LAIMax 62,1 LAeq 77,7LAIE	67,7 LAIM 62,2 LAeq 75 LAIE	76,5 LAIM 68,8 LAeq 83,5 LAIE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲ retning							
Tog,spor, retning ▼	Flytog,1, Ut	T72, 3, Ut	2xFlirt,1,Ut				
C - 3.etasje lukket vindu	49,4 LAFMax 51,4 LAE	42,6 LAFMax 47,6 LAE	42,5 LAFM 50,9 LAE		58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
C - 3.etasje åpent vindu	78,8 LAFMax 89,3 LAE	76,3 LAFMax 82,3 LAE	76,5 LAFM 80,9 LAE	69,3 LAFM 78,9 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, retning ▲	Gods, Ut	Fly, Inn	Flirt, Ut	2xFlirt,Inn			
Tog,spor, retning ▼		Gods, Ut		Gods, Ut			
D - 3. eta- sje lukket vindu	48,3 LAFMax 41,1 LAeq 53,7 LAE	59,9 LAFmax 45,6 LAeq 56,4 LAE	40,5 LAFM 35,6 LAeq 49,2 LAE	55,7 LAFM 46,3 LAeq 63,0 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
D - 3. etasje åpent vindu	72,2 LAFMax 67,1 LAeq 82,5 LAE	83,0 LAFMax 69,6 LAeq 84,7 LAE	81,4 LAFM 71,9 LAeq 89,5 LAE	86,1 LAFM 82,3 LAeq 98,5 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲ retning							
Tog,spor, retning ▼							
E - 4.etasje lukket vindu	60,3 LAFMax 46,6 LAeq 60,4 LAE	52,1 LAFMax 44,8 LAeq 59,5 LAE	55,6 LAFM 42,0 LAeq 59,5 LAE	69,2 LAFM 55,2 LAeq 67,6 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
E - 4. etasje åpent vindu	83,8 LFAMax 73,0 LAeq 90,8 LAE	77,7 LAFMax 73,6 LAeq 86,2 LAE	79,5 LAFM 69,4 LAeq 84,8 LAE	78,7 LAFM 70,6 LAeq 85,3 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲ retning							
F - utgå							
Tog,spor, retning ▼	Fly, Ut	2xFlirt Ut	Fly, Inn	Gods,Inn			

Norsk forening mot støy - støyrapport

G- 1.etasje lukket vindu bak støy- skjer	44,1 LAFMax 47,4 LAE	36,3 LAFMax 45,0 LAE	46,7 LAFM 50,8 LAE	56,0 LAFM 64,9 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
G- 1. etasje åpent vindu bak støyskj.	71,6 LAFMax 74,7 LAE	73,7 LAFMax 78,9 LAE	64,1 LAFM 71,4 LAE	78,6LAFM 81,0 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲retning	T72, Ut	2xFlirt, Inn	2xFlirt, Ut	Gods			
Tog,spor, retning ▼							
H - 2.etasje lukket vindu	50,2 LFAMax 38,2 LAeq 48 LAE	57,3 LAFMax 43,7 LAeq 55,9 LAE	49,7 LAFM 34,9 LAeq 48,6 LAE	42,3 LAFM 36,6 LAeq 47,2 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
H-2.etasje åpent vindu	74,8 LFMax 64,1 LAeq 78,3 LAE	85,6 LAFMax 73,4 LAeq 89,0 LAE	84,8 LAFM 72,0 LAeq 86,8 LAE	84,2 LAFM 76,5 LAeq 87,5 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲retning							
I - utgå							
Tog,spor, retning ▼	M72, 1, Inn	Togx2,2og3,	Fly, 2, Inn	M72+ Fly, 1 og 3,I/U			
J- 2.etasje lukket vindu	42,0 LAFmax 31,5 LAeq 42,9 LAE	48,7 LAF max 40,4 LAeq 54,1 LAE	42,8 LAFM 37,9 LAeq 49 LAE	45,4 LAFM 36,3 LAeq 49,0 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
J-2.etasje åpent vindu	82,4 LAFMax 70,8 LAeq 86,6 LAE	83,7 LAFMax 79,2 LAeq 96,9 LAE	81,8 LAFM 68,6 LAeq 82,5 LAE	80,7 LAFM 68,9 LAeq 86,2 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h
Tog,spor, ▲retning	M72 + flytog, ut + inn	Gods + fly- tog, 2,3 ut/ inn	M72, 1, Inn	Flytog, 4, Ut			
Tog,spor, retning ▼	2x Flirt Inn	Flirt Ut	2x Fly Ut	T72 Ut			
K-2.etasje åpent vindu	72,5 LAFMax 80,4 LAE	64,9 LAFMax 68,2 LAE	72,7 LAFM 80,5 LAE	78,1 LAFM 78,9 LAE	58 dB/ 30dB Lden	30/32	42 LA 24h 70 LA 24h

Tegnforklaring til tabeller:

Kjøreretninger: Ut - ut fra sentrum. Inn: inn til sentrum

Fly = flytog, Type 71

T72 = Lokaltog Type 72

T73 = Type 73, tidl. kalt Signatur

2x = dobbeltsett

EL18 = elektrisk lok

Tall for sor = spor, hvor spor 1 er sporet nærmest målestedet.

Alle støyttall i dBA. En økning på 10 dBA tilsvarer fysisk 10 ganger så mye støy.

Noen utendørsmålinger - Bru ved Galgeberg, på gangvei nedenfor broen

Tog,spor, retning ▼	2xFlirt,1,Ut	Gods,3,Ut	Flytog, 1,Ut	2xFlirt,4,Inn			
Galge- berg 24.5	86,5 LAF- Max 91,9 LAE	91,5 LAF- Max 101,2 LAE	93,9 LAF- Max 96,7 LAE	71,6 LAF- Max 80,6 LAE			
Galge- berg 12.10.	87,4 LAF- Max 91,4 LAE	68,8 LAF- Max 76,9 LAE	89,2 LAF- Max 91,2 LAE	86,2 LAF- Max 92,4 LAE			
Tog,spor, retning ▲	Flytog, 1	Flirt, 2, Inn	Fly,1,Ut	2xFlirt,1			

L5AF ved mest utsatte fasade (utenfor soverom)

En del boliger i Gamlebyen får støytopper over 75 dBLp AF.max ved en rekke togpasseringer, slik at L5AF utvilsomt er over grensen for gul sone på 75 dBA. De meste utsatte får jevnlig støytopper over 80 dBLp AF.max også ved passeringer av persontog. Flere godstog, kanskje alle på de mest utsatte stedene, gir støytopper over 90 dBLp AF.max, som tilsvarer L5AF-grensen for rød sone. Får disse stedene minst 10 godstogpasseringer pr. natt, ligger de utvilsomt i rød sone for L5AF. Med færre enn 10 godstogpasseringer pr. natt får de mest utsatte stedene L5AF-støy i øvre del av gul sone.

Boliger i 1. etasje, bak støyskjerm, får naturligvis mindre støy enn de mest utsatte. Her ligger L5AF nær nedre grense for gul sone. Flere målinger er nødvendig for å fastslå dette med sikkerhet.

For nøyaktig beregning av L5AF trengs langt flere målinger og beregninger enn det som ligger til grunn for denne rapporten.

Lden gjør at en rekke boliger i Gamlebyen ligger i rød sone. Lden, og ikke L5AF, er dimensjonerende for beregninger av støysoner langs jernbanen i Gamlebyen og på Vålerenga. Dette gjelder med forbehold for områdene rundt Geitabru, med færre togpasseringer og en høy andel godstog. Disse områdene er ikke kartlagt i denne rapporten.

Lydisolasjonens kvalitet

I sine beregninger etter forurensningsforskriften forutsetter Bane Nor at isolasjonen demper støyen med 28 dBA. Støyforeningens målinger tyder på at støyen, ved aktuelle sitteplasser eller soveplasser, er ca. 30 dBA lavere bak lukkede vinduer og dører enn gjennom åpent vindu. Dette tyder på at Bane Nors beregninger er tilnærmet riktige. Lydisolasjon på dette nivået er generelt middels god. Mange steder er likevel støynivået så høyt at isolasjonen er helt utilstrekkelig for tilfredsstillende støyforhold, både vurdert etter helsehensyn og etter krav som har gjeldt siden 1987 i henholdsvis til byggeteknisk forskrift av 1987 og siden 1997 NS 8175.

På den annen side er det teknisk mulig, selv uten tiltak på jernbanen eller bedre støyskjerming, å fasadeisolere så godt at alle beboere får tilfredsstillende støyforhold inne (med lukkede vinduer og åpne ventiler) etter NS 8175..

Veitrafikkstøy

En rekke boliger i Gamlebyen og på Vålerenga har også veitrafikkstøy over grensen for gul – til dels også rød – sone. Denne rapporten går ikke nærmere inn på veitrafikkstøyen.

8: Støyplage og mulig helserisiko

At støy medfører en helserisiko, er vel dokumentert – særlig for veitrafikkstøy, fordi den rammer så mange at det er lett å foreta store undersøkelser. Støyutsatte bor ofte på steder med dårlig luft. Helseforskningen korrigerer for andre miljøfaktorer, livsstil mm.

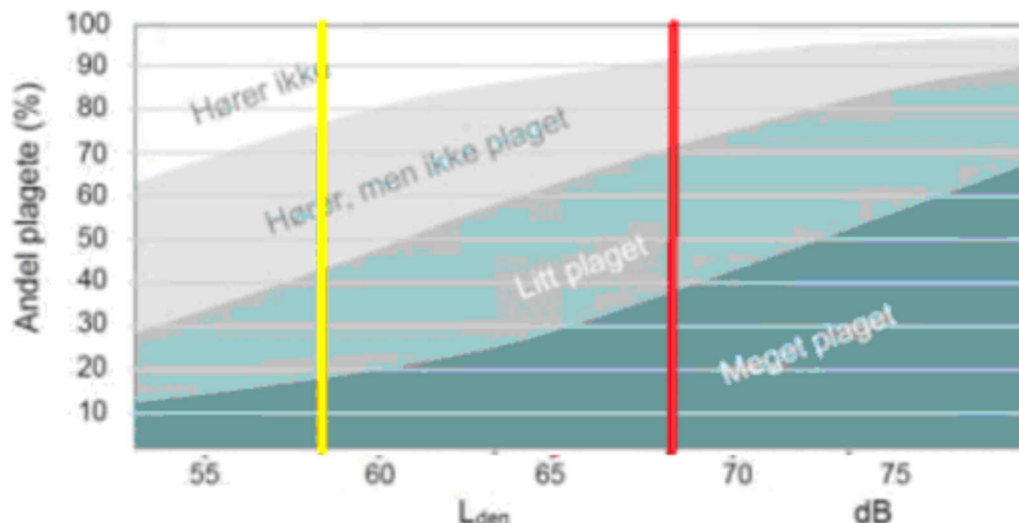
WHOs grenseanbefalinger reflekterer forskning på dokumentert sammenheng mellom helserespons og eksponering for støydoser. Bare i fjor ble det internasjonalt presentert over 160 forskningsprosjekter på sammenheng mellom støy og utvikling av sykdom. I planleggingsmaterialet for norsk samferdsel er støyens beregnede samfunnskostnad økt med 3400 prosent i løpe av 5 år, fordi helsekonsekvenser nå må tas hensyn til.

Forskningen tyder på at risikoen for enkelte former for helseskader begynner å øke allerede rundt nedre grense for gul sone. Dette gjelder riktignok for veitrafikkstøy. Hvis dette overføres til jernbanestøy, og hvis WHOs anbefalinger for grenseverdier legges til grunn, kan gul sone for veitrafikkstøy (55 dBA Lden) vurderes som gul sone + 3 dBA Lden for jernbanestøy.

I så fall begynner helserisikoen for jernbanestøy å øke ved 61 dBA Lden.

Det er svært usikkert hvilket støynivå for jernbanestøy som kan begynne å medføre en økt helserisiko. Likevel finnes ikke den ringeste tvil om at støynivået mange steder i Gamlebyen og Vålerenga, hvor de mest utsatte beboerne utsettes for støy rundt 75 og til dels over 75 dBA Lden, medfører en betydelig helserisiko.

Mer: <http://www.stoyforeningen.no/Helse-og-stoey/Situasjon-stoey-og-helse/Helseskader>.



Antydning av plagegrad for jernbanestøy, målt som innfallende støy ved fasade. Figuren er omgjort etter tilsvarende for veitrafikkstøy. Den er justert for jernbanestøy, da grensene for gul og rød sone (gul og rød strek) er 3 dBA høyere enn for veitrafikkstøy. Lden er et veiet gjennomsnitt hvor støy om kvelden – og særlig om natten – tillegges ekstra vekt. De mest utsatte beboerne i Gamlebyen har antagelig Lden rundt 75 dBA.

9: Konklusjoner

- Tidligere beregninger viser at mange boliger i Gamlebyen og på Vålerenga har togstøy til dels langt over dagens anbefalte grensverdier, dvs. et støynivå som kan medføre en betydelig helserisiko. Støyforeningens målinger bekrefter dette.
- Generelt har 2. etasjene mest støy. På steder med støyskjerm har 1. etasje betydelig mindre støy enn 2. etasje, dog fortsatt over grensen for gul sone på utsatte steder nær sporene gjennom Gamlebyen.
- Korrigert for plagegrad og helserisiko for støy om kvelden og natten kommer mesteparten av støyen fra godstogene, og særlig nattlige godstog.

Norsk forening mot støy - støyrapport

- Det mest effektive tiltak for støy fra kilden (nest etter tunnelen under Gamlebyen) er å erstatte godsvognenes bremseklosser av støpejern med bremseklosser av kompositt eller andre materialer som gir mindre støy. Dette vil redusere støyen fra bremsende godstog, og fra godstog generelt.
- Støyen innendørs kan bringes også under dagens grenseverdier med fasadeisolasjon, først og fremst med svært gode lydvinduer. Med russervinduer kan støyen dempes også med åpne vinduer.⁸
- Flere støyskjermer har forbedringspotensial.
- Noen av persontogene som passerer Gamlebyen nærmer seg pensjonsalderen. Størst gevinst pr. togpassering gir det å skifte ut togene mellom Oslo og Stockholm. Disse har for tiden bare fire avganger pr. dag, men avgangsfrekvensen planlegges økt.

⁸ Russervinduer, iallfall i noen versjoner, sies også å redusere luftforurensningene i boligene. Se <https://livingbetter.dk/russervinduet/>.

10: Mulige avbøtende tiltak

Tiltak på togene

- Bytte ut godsvognenes bremseklosser av støpejern med bremseklosser av kompositt eller annet materiale. Dette kan gi 10 dBA mindre støy fra godstogene. Gitt fordelingen av tog dag/kveld/natt kan dette redusere Lden med mer enn 3 dBA, dvs. mer enn en halvering. I tillegg vil dette redusere faren for gressbranner langs sporene i tørkeperioder.
- Installere støyskjørt på godsvogner. Forfatteren er usikker på i hvilken grad dette er teknisk mulig.
- Bytte ut Stockholm-togene med mer støysvake tog. Dette kan få en viss betydning hvis avgangsfrekvensen økes, noe som er planlagt.
- Erstatte dieseldrevne skiftelok med batteridrevne. Dette får antagelig størst betydning nær Geitabru.

Tiltak på sporene

- Installere støysvake sporveksler. Forfatteren er usikker på i hvilken grad dette allerede kan være gjort.
- Bedre skinnestliping og/eller smøring av skinnegangen. Forfatteren er usikker på dagens omfang av disse tiltakene.
- Bedre fundamentering under skinnegangen for å dempe vibrasjoner og strukturestøy. Forfatteren er usikker på i hvilken grad dette allerede kan være gjort, og tilbaket kan bli forholdsvis kostbart.



Fin, liten uteplass ved Klostergata, men den kan trenge støyskjerming. Gjerdet demper omtrent null.

Tiltak utenfor sporene

- Fasadeisolasjon, først og fremst med bedre lydvinduer – ev. russervinduer, som gjør det mulig å redusere støyen også for åpent vindu.
- Bedre fundamentering av bygningene, som særlig kan redusere vibrasjoner og strukturestøy.
- Bedre støy- og vibrasjonsdempning i leilighetene, etter mønster av japansk forskning om beskyttelse mot jordskjelv.
- Bedre støyskjerming.

For nye og oppgraderte spor, se vedlegg 2.



Denne, fra Melbourne i Australia, demper mer enn en vanlig støyskjerm. Den krever likevel ingen kostbar tunnelbygging eller lokk. Foto Atlantica/Wkimedia Commons.

Prognoser

Veileder M-2061 til T-1442/21 sier følgende om prognoser:

«Prognoser legges til grunn for å beregne støynivået fram i tid. Det anbefales å ta høyde for utviklingen 20 år fram i tid, eller minimum 10 år.»

Vedlegg 1

Støy fra ulike togs slag – mindre støy med nye tog?



Gamle tog støyer gjerne mer enn nye. Type 69-lokaltoget t.v. har mest historisk interesse og huskes sikkert av eldre beboere. T.h. toget til Stockholm på vei opp mot Gamlebyen. Dette er de mest støyende persontogene på Østlandet.



Disse togene er forholdsvis støysvake. T.v. lokaltoget Type 72, som trafikkerer Hovedbanen til Lillestrøm. T.h. FLIRT, som brukes på en rekke ruter og finnes i flere varianter.



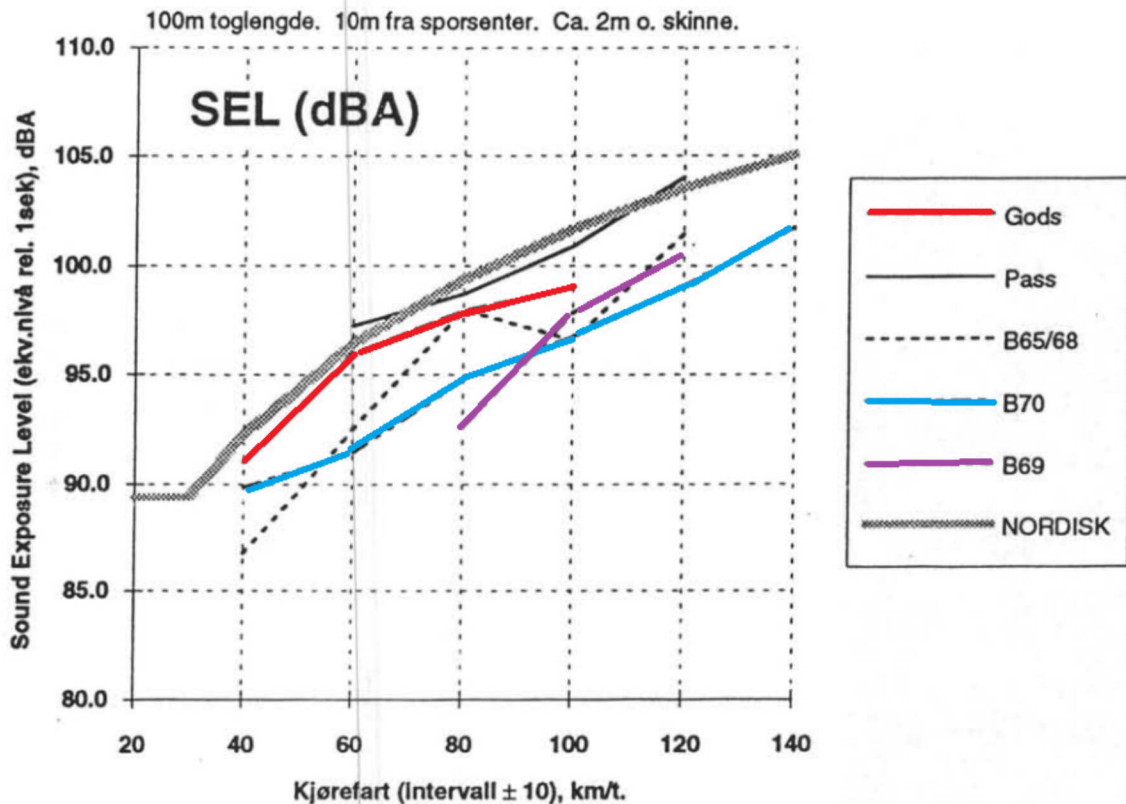
Flytog. T.v.. den som brukes i dag, Type 71. T.v. nytt flytog fra CAF. Det er ennå ikke satt i trafikk. Støynivået er ikke kjent, men forfatterens hørselsinntrykk fra prøvekjøring tyder på at det ikke støyer mer enn dagens flytog.

Dagens togtyper

Gamlebyen og Vålerenga trafikkeres normalt av følgende togs slag pr. oktober 2022, hvor opplysninger om støy gjelder under ellers like forhold:

- Type 69 er de røde lokaltogene, som ble bygget i perioden 1970–84. De brukes nå bare på rute L2 Ski–Stabekk og i enkelte rushtidstog Skøyen–Moss, men utgjorde lenge en vesentlig del av lydbildet også i Gamlebyen og Vålerenga. De trafikkerte i mange år lokalruter til bl.a. Lillestrøm, Årnes, Eidsvoll og Jaren. De støyer mindre enn eldre tog ved samme hastighet, men det ble iallfall delvis opplevd at akselerasjonen var langt bedre, så de passerte boligene langs linjen med langt større fart. Ved nedbremsning støyte eldre persontog betydelig mer enn Type 69-tog og deres etterfølgere.
- Type 70 (tidl. kalt Agenda) er et motorvognsett med fire vogner som har vært brukt på Hovedbanen og Gjøvikbanen. De trafikkerer Østfoldbanen, vesentlig som rushtidstog Oslo S–Halden. Som tomtog kjøres de av og til fra Lodalen til Loenga eller Oslo S. Type 70 støyer mer enn nyere motorvognsett.
- Type 71, flytogene, er sølvgrå motorvognsett med fire vogner som brukes på Gardermobanen. Togtypen støyer mindre enn Type 69 og Type 70. Ifølge kravspesifikasjonene skal de støye som Type 72, men Støyforeningens målinger tyder på at de støyer litt mer.
- Type 72 fra AnsaldoBreda er sølvgrå og grønne motorvognsett med fire vogner. De brukes bare på rute L1 Lillestrøm–Asker/Spikkestad og trafikkerer Hovedbanen. De støyer mindre enn Type 69, som de har erstattet på Hovedbanen. Ifølge kravspesifikasjonene skal de støye som Type 72, men Støyforeningens målinger tyder på at de støyer litt mindre.
- Type 73 er regiontog som finnes i flere varianter, men ser ut som og høres som flytog av Type 71, med samme støynivå. De brukes bl.a. på Østfoldbanen og Sørlandsbanen. Som tomtog kjøres de av og til fra Lodalen til Loenga eller Oslo S.
- Type 74 og 75 er regiontog- og lokaltogvariantene av FLIRT-ene. Disse togsettene med fem vogner er like bortsett fra innredningen. De er kjent som og berømmet som støysvake, og daværende NSB fikk i 2015 Støyforeningens hederspris for disse togene. De brukes på Gjøvikbanen og på alle Vy-ruter på Gardermobanen gjennom Gamlebyen og Vålerenga. Støyforeningens målinger tyder på at de støyer som Type 72 eller litt mindre.
- Lok EL18 og vogner brukes på SJ Nord-tog til Trondheim. Disse støyer mer enn motorvognsettene som passerer Gamlebyen og Vålerenga, men mindre enn Oslo–Stockholm-togene.
- Svensk materiell (lok og vogner) av litt eldre årgang brukes på ruten Oslo–Stockholm. Disse togene støyer til dels betydelig mer enn andre persontog som passerer Gamlebyen og Vålerenga, særlig ved nedbremsning. Lydbildet og støynivået minner om det eldre mennesker husker fra persontogene i gamle dager. Støyen pr. togmeter tilsvarer antagelig persontog med eldre lok og B3-vogner.
- Godstog støyer gjerne betydelig mer enn dagens persontog, særlig ved nedbremsning. De mest utsatte delene av Gamlebyen og Hylla berøres av alle godstog mellom Alnabruterminalen (og steder nord og øst for denne) og Drammen (og steder lenger sør og vest).⁹ Deler av Vålerenga samt området rundt Geitabru får støy fra godstog mellom Alnabruterminalen/Hovedbanen og Loenga/Østfoldbanen. Flere godstog passerer området om natten (kl. 23–07).

⁹ Godstog fra Alnabruterminalen til Bergen kjøres Alnabanen og om Roa.



Støydose fra ulike togtyper, basert på målinger av Sigurd Solberg i Kilde Akustikk i 1994–96. En økning på 10 dBA tilsvarer fysisk 10 ganger så mye støy. Ufargede kurver gjelder gamle persontog som nå er faset ut. Nyere persontog, særlig Type 72 og FLIRT-ene, støyer mindre enn disse.

Mindre støy med nye tog?

- Ifølge et EU-direktiv skal godsvognene bremseklosser av støpejern skiftes ut med komposittbremseklosser. Inntil videre har Norge, Sverige og Finland fått dispensasjon pga. usikkerhet om bremsevirkningen i snø og kulde. Når dette skrives, er det derfor usikkert når støpejernbremseklossene blir faset ut på godstogene i Norge. Når så skjer, reduseres støyen betydelig, kanskje med 10 dBA,
- Nye lokaltog Type 76 er bestilt fra Alstom. Støynivået er ikke kjent, men de må antas å støye mindre enn Type 69-togene de er ment å erstatte. Dette vil i første omgang ikke påvirke togstøyen gjennom Gamlebyen og Vålerenga.
- Flytoget har bestilt nye flytog fra spanske CAF. Tekniske problemer har gjort at de ikke er satt i ordinær drift. Støynivået er ikke kjent.



Nye lokaltog av typen Alstom Coradia Nordic vil ligne på dette, De skal etter planen erstatte de gamle Type 69-togene på Østfoldbanen.

Foto: Udo Schröter, Wikimedia Commons.



1: Dieseldrevne skiftelok gir gjerne mest motorstøy. Den kan unngås hvis de får batterier. Skiftelok kjører sjelden langt, så batteriene behøver ikke være særlig store.

2–4: Det er særlig godstogene som holder folk våkne om natten. Bildene viser bare noen av togtypene og operatørene.

2: CargoNet er vårt største godsselskap.

3: EL14 er et gammelt og forholdsvis støyende lok. Ved lav fart uten nedbremsning støy-er det ofte mer enn vognene bak.

4: Godstog på vei fra Sjursøya til Gardermoen. Dette kjøres på godssporene sør for Vålerenga og gir støy ved Geitabru og lengst sør på Vålerenga, mens de mest utsatte boligene i Gamlebyen går fri.

Togtype, nytt og eldre togmateriell	Togtypekorleksjon	
	Eksisterende baner	Nye baner
Eksisterende, eldre tog :		
Godstog	0 dB	0 dB
Fjerntog (eldre lok.+ B3-vogner)	0 dB	0 dB
Lokaltog, type 69	- 3 dB	- 3 dB
ICE, type 70	- 3 dB	- 3 dB
Dieseltog, gods	0 dB	0 dB
Dieseltog, fjerntog	0 dB	0 dB
BM92	0 dB	0 dB
Nye eksisterende tog :		
Di8 – godstog	0 dB	0 dB
Di8 - persontog (lok.+vogner)	0 dB	0 dB
El.18 – godstogvogner	0 dB	0 dB
El. 18 + B7 – vogner	- 3 dB	- 3 dB
Flytoget, type 71	- 7 dB	- 10 dB*
Nye fremtidige tog :		
Ekspress krengetog, type 73	- 7 dB	- 10 dB*
Lokaltog, type 72	- 7 dB	- 10 dB*
Dieselkrengetog, type 93	- 5 dB*	- 5 dB*
Nye godstog	- 5 dB**	- 5 dB**

Tabell 11 : Oppsummering av togtypekorleksjoner for eksisterende og nytt togmateriell.

* Basert på kravspesifikasjon fra NSB til nytt materiell.

** Basert på oppfølging av deler av UIC-program innen støyreduksjon for godstog.

Relativ støy, beregnet som støydose pr. 100 m tog. Tabellen er fra 1999, med tog som fantes eller var i bestilling på den tiden. FLIRT-ene støyer omtrent som lokaltog Type 72. Støyforeningens målinger tyder på at mange godstog ikke støyer vesentlig mindre enn de gjorde i 1999. Tabellen gjelder ikke for nedbremsning, hvor forskjellen er større enn angitt i tabellen.

Støyberegninger etter T-1442 og NS 8175 gjelder for normale forhold

Støyberegningene gjelder ikke for følgende avvik:

- Tog som omdirigeres eller innstilles pga. vedlikehold, signalfeil eller av andre årsaker.
- Tuting (bruk av togtyfon) fordi en lokfører oppdager folk eller dyr i sporet. Mellom Oslo og Ski finnes ingen usikrede planoverganger eller andre tuesteder.

Støy ved vedlikeholds- og anleggsarbeider regnes som bygge- og anleggsstøy, ikke som togstøy. Bane Nor er ansvarlige for at beboere langs linjene får tilfredsstillende støyforhold etter T-1442.

Anslått virkning av støyskjerm

Beregningene nedenfor gjelder for veitrafikkstøy. Jernbanestøy dempes minst like godt. Mesteparten av denne støyen skyldes som regel kontakten hjul/skinnegang, men ved lav fart uten nedbremsning kan motorstøy dominere, særlig fra diesellok. En støyskjerm vil dempe hjul/skinne støyen mer enn motorstøyen fordi støykilden ligger lavere slik at den effektive høyden (høyden over den som er nødvendig for å skjule kilden) blir større. I tillegg er skinneskrik og bremsehvin mer høyfrekvent, og høyfrekvent lyd dempes mer enn lavfrekvent.

Norsk forening mot støy - støyrapport

Tabell 1: Støyreduksjon avhengig av skjermens høyde, og avstand fra vegen - Eksempler. Kilde: SVV 2008b.

Avstand fra veg	Skjermhøyde	
	2 meter	4 meter
20 meter	8 dB	16 dB
30 meter	7 dB	15 dB
50 meter	5 dB	12 dB
100 meter	4 dB	9 dB
200 meter	3 dB	7 dB

Tabell 2: Støyreduksjon (i dBA) ved ulike skjermingstyper og med ulike effektive høyder (He) 1996 (SVRØ 20009). Eksempler der støyreduksjon er målt med enkel metode 2 meter bak skjermen og med høyde 1 meter over bakken.

Materiale / Effektiv høyde	He 0,4 m	He 0,8 m	He 1,2 m	He 1,6 m	He 2,0 m	He 2,4 m
Belongskjermer	9,4	11,4	12,6	16,6	-	-
Enkle treskjermer	9,2	11,4	12,9	13,6	14,1	13,3
Transparente skjermer	10,0	12,3	13,0	-	15,0	-
Jordvoller	9,1	11,7	13,6	15,0	16,9	16,9
Doble treskjermer	11,1	13,7	15,0	-	16,7	19,3

Skjerming er mest effektivt for de høyfrekvente lydene, mens basslydene dempes i mindre grad. Bak en skjerm vil støyen derfor ha en noe mer basspreget og buldrende karakter enn uten skjerm.

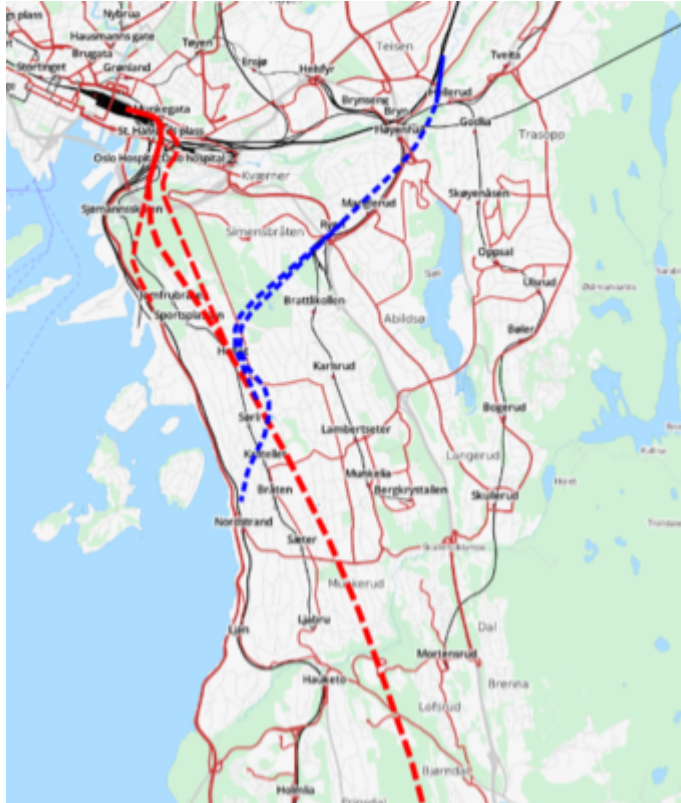
*Virkninger av støyskjerm. Beregningene er gjort for veitrafikkstøy, men jernbanestøy dempes minst like mye – kurveskrik og bremsehvin faktisk mer, fordi slik støy er høyfrekvent. En dempning på 10 og 13 dBA tilsvarer at henholdsvis 90 og 95 % av støyen blir borte, mens en dempning på 8–10 dBA **oppfattes** som en halvering. Effektiv høyde, He = høyden over det som er nødvendig for å fjerne sikten til støykilden. I flatt terreng kan en 180 cm høy støyskjerm hjelpe mye på en uteplass, hvor en voksen, stående person har ørene ca. 150 cm over bakken – men hjelper knapt i høyde med 2. etasje, typisk ca. 4 m over bakken. Materialvalget har liten betydning for dempevirkningen, men glatte materialer gir refleksjoner på motsatt side. Etter <http://www.tiltakskatalog.no/e-1-1.htm>.*

Vedlegg 2: Nye og oppgraderte spor

Oppgradering av Kongsvingerbanen

Ved å overføre godstog mellom Sverige/kontinentet og Alnabruterminalen fra Østfoldbanen til Kongsvingerbanen unngås en del støyende godstog som nå plager områdene nær godssporet Loenga–Alnabruterminalen. Dette gjelder særlig områdene rundt Geitabru og lengst sør på Vålerenga. Teknisk unngås også de beryktede Brynsbakken og Tistedalsbakken.¹⁰

Aktuelle tiltak i overskuelig fremtid er først og fremst lengre kryssningsspor.¹¹



Bryndiagonalen i blått. Kartet viser én av flere mulige traseer. Rød stiptet linje = Follobanen. Kilde: Wikipedia.

Nye eller oppgraderte spor

- Starte en lokaltogpendel på Alnabanan, f.eks. Kjelsås–Lillestrøm. Dermed unngås noe unødvendig lokaltrafikk (dvs. passasjerer som nå må bytte tog for å komme fra Kjelsås til Alna, Grorud, Lillestrøm osv.) mellom Oslo S og Alna. Dette vil også avlaste Oslo S og kanskje gjøre stasjonen mindre fristende som terrormål.
- Starte en lokaltogpendel på godssporene mellom Østfoldbanen og Alnabruktterminalen, f.eks. Ski–Lillestrøm. Dette vil også avlaste Oslo S og kanskje gjøre stasjonen mindre fristende som terrormål.
- Bygge en S-banelinje Grorud–Alna–Økern–Sinsen–Bislett–Nationaltheatret–Oslo S, som foreslått i *KVU Oslo-navnet*. Den vil avlaste sporene gjennom Gamlebyen og Vålerenga.
- Bryndiagonalen, en godsforbindelse mellom Østfoldbanen og ev. Follobanen og Alnabruktterminalen, vil avlaste Vålerenga og Geitabru-området for støy fra en del godstog. Også beboere langs deler av Østfoldbanen slipper en del godstogstøy. Godstogene fra Østfoldbanen slipper også Brynsbakken.¹²

¹⁰ Bakke like sør for Halden stasjon på Østfoldbanen. Også Tistedalsbakken er så bratt den den krever hjelpelok for godstog >800 tonn. Den er dessuten kurverik.

¹¹ Og tilsving på Kongsvinger mot nord, til bl.a. Norsenga tømmerterminal. Se også Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen Transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger – riksgrensen, <https://www.jernbanedirektoratet.no/kvu-kongsvingerbanen> og KS1-rapport for KVU Kongsvingerbanen; <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2021/ks1-rapport-for-kvu-kongsvingerbanen/>.

¹² Se f.eks. <https://no.wikipedia.org/wiki/Bryndiagonalen>.

Norsk forening mot støy - støyrapport

- Tunnel gjennom Gamlebyen. Denne ble vedtatt av Stortinget i 1995, men vedtaket ble omgjort i 1997. Etter forfatterens skjønn må den sees i sammenheng med at samferdselsministeren har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede nye rikstunnel Oslo S–Skøyen.



En S-bane over Økern–Bislett–Nationaltheatret kan avlaste sporene gjennom Gamlebyen og Vålerenga.

Kilde KVV Oslo-navnet – fra nav til nettverk.

Vedlegg 3: Forkortelser og forklaringer

dB = desibel, mål for lydtrykknivå (støynivå). En økning på 10 dB tilsvarer ti ganger så høyt lydtrykknivå, mens 3 dB økning tilsvarer en dobling. Ørene våre oppfatter 3 dB økning som en liten økning (derfor har vi ofte vanskelig for å høre om det kommer én eller to biler bak oss når vi sykler), og 8–10 dB mer omtrent som en fordobling.

dBA, desibel-A, en dB-skala som legger størst vekt på de frekvensene vi hører best, ca. 500 Hz–4 kHz. Den brukes de fleste steder i regelverket.

dBС, desibel-C, en dB-skala som legger like stor vekt på alle hørbare frekvenser, bortsett fra at de aller laveste og de aller høyeste tillegges mindre vekt. Grenseverdier i dBС finnes bare for innendørs støy fra musikkanlegg og (i Norsk Standard NS 8175:2008) fra tekniske installasjoner, samt spissbelastninger for støy på arbeidsplassen.

dBС-dBA, en differanse som gjerne sier noe om frekvensfordelingen. Er differansen stor, f.eks. 20, domineres støyen gjerne av lavfrekvent lyd. Ved veitrafikkstøy gjelder dette mest støy fra store lastebiler, særlig ved tomgangskjøring – og innendørs, fjern støy. Dette er ellers mer typisk for støy fra tekniske installasjoner, f.eks. ventilasjonsanlegg – samt støy fra musikkanlegg. For øvrig kan opplysninger om dBС-nivået og dBС-dBA-differansen ha interesse fordi de sier noe om den fysiske styrken til den lavfrekvente støyen.

Hz, Hertz, svingninger/sekund, mål for frekvens. Mennesker med normal hørsel hører frekvensene 16–16 000 Hz, men evnen til å høre høye frekvenser avtar med alderen. Lavere frekvenser enn 20 Hz kalles **infralyd**. De føles ofte som vibrasjoner eller rystelser, selv om de sjelden er hørbare. Veitrafikkstøy, særlig fra lastebiler, gir en del infralyd. Infralyd kan være ytterst plagsomt, men er ikke uttrykkelig nevnt i norsk støyregelverk.

kHz, kilohertz = 1000 Hz; 16 000 Hz = 16 kHz

LAeq eller **LAekv**, gjennomsnittsstøy over døgnet i dBA.

Lp,AF,max = LAFmax, maksimal støy (støytopp) som registreres i en periode med støymåler innstilt på Fast (1/8 s).

Lp,AF,mx,95 = L5AF, grenseverdi som maks 5 % av støytoppene ($L_{p,A,Fmax} = LAF_{max}$) tillates å overskride i en periode, i regelverket for en del typer støy om natten (kl. 23–07).

Lden (av Day Evening Night), veiet gjennomsnitt i dBA over døgnet hvor støy om kvelden (kl. 19–23) og natten (kl. 23–07) tillegges henholdsvis 5 og 10 dBA. Lden brukes i regelverket for utendørs støy ved fasade fra veitrafikk, jernbaner, flytrafikk, motorsportsaktiviteter og skyting.

Forholdet $L_{den} - LA_{eq}$ er som følger:

Hvis støyen er jevnt fordelt over døgnet, er $L_{den} = LA_{eq} + 6,6$ dBA

Hvis andelen trafikk om kvelden og natten til sammen er på 10–25 % av døgntrafikken, kan L_{den} settes $= L_{pAeq24h} + 3$ dBA¹³.

For en støykilde uten aktiviteten om natten er $L_{den} = LA_{eq}$.

Logaritmisk midling, metode for beregning av gjennomsnittsstøy etter målinger i flere perioder. dB-skalaen er slik at en økning på 3 dB tilsvarer dobbelt så mye støy, og en økning på 10 dB tilsvarer ti ganger så mye. Hvis to målinger over like lange måleperioder viser f.eks. 50 og 60 dBA, vil aritmetisk midling gi et gjennomsnitt på 55 dBA. Men gjennomsnittsstøyen i de to periodene må bli $(1 + 10)/2$, dvs. 5,5 ganger så mye støy som 50 dBA. Det tilsvarer 7,4 dBA mer, dvs. 57,4 dBA, beregnet med logaritmisk midling.

RC-kurve (av Room Criteria, kriterier for romakustikk), kurve som trekkes gjennom et frekvensdiagram for å beregne hvorvidt støyen har forstyrrende elementer. I regelverket gjelder den for støy fra tekniske installasjoner. En *nøytral RC-kurve* lages ved at gjennomsnittet av målt støy i frekvensområdene 500, 1000 og 2000 Hz trekkes med utgangspunkt i 1000 Hz-båndet og avtar med 5 dB for hver dobling av frekvensen. Hvis deler av den virkelige RC-kurven hever seg minst 5 dB over den nøytrale, betyr det et sterkt innslag av støy innen et bestemt frekvensområde, og støyen oppfattes gjerne som mer plagsom enn dBA-verdiene alene tyder på.

¹³ 5.1.4, merknad i NS 8174-2:2007, Akustikk - Måling av lydtrykknivå fra veitrafikk - Del 2: Forenklet metode.

Rentone, lyd hvor én tone (frekvens) dominerer – f.eks. en enstrøken A, som har en frekvens på 440 Hz. Støy er ofte ekstra sjenerende hvis den har rentonekarakter. Støymålere med frekvensanalyse kan brukes til å dokumentere evt. rentone.

Støydose (lyddose), samlet mengde støy (lyd) i løpet av en periode = gjennomsnittsstøy x antall sekunder. Støydoser angis gjerne i dBA (LAE) eller dBC (LCE). I en periode på ett sekund er støydosen = gjennomsnittsstøyen (LAeq). Hvis gjennomsnittsstøy og periode er kjent, er det lett å regne ut støydosen. Den blir også oppgitt på mange støymålere.

Et døgn består av 86 400 sekunder, og gjennomsnitt over døgnet = støydose – 49,4 (10 x logaritmen til 86 400 = 49,4).

Faregrensen for hørselsskader er angitt til 85 dA LAeq8h, gjennomsnitt på en åttetimers arbeidsdag. Støydosen (28 800 sekunder) = (85 + 44,6) dBA = 129,6 dBA

For å kartlegge støy i arbeidslivet brukes ofte et *dosimeter*, som de ansatte har f.eks. rundt halsen. Men alle vanlige støymålere kan brukes.

Støymålere kan godkjennes etter standarden IEC 61672, med bl.a. krav til nøyaktighet og maks grenser for avvik. For Klasse-1- og Klasse-2-støymålere er maks grensene for avvik henholdsvis $\pm 1,4$ og $\pm 1,9$ dBA. Se <https://www.cirrusresearch.co.uk/blog/2012/07/iec-61672-a-standard-for-sound-level-meters-in-three-parts/>.

Støysone, område med støynivå mellom en øvre og en nedre grense. Når regelverket påbyr eller anbefaler at det lages et *støykart* (støysonekart), inneholder dette som minimum rød, gul og hvit (eller grønn) støysone. På noen støykart er gul sone inndelt i gul og oransje sone; rød sone i rød, fiolett, blå og ultramarin sone. Formelt finnes ikke denne inndelingen i regelverket, men fasader i fiolett sone og det som verre er, har med stor sannsynlighet så sterk innendørs støy at tiltak skal gjennomføres uansett.

Tiltakshaver, ansvarlig for å gjøre støydempende tiltak hvis slike er påkrevd – i dette tilfelle selger av huset.

ÅDT, årsdøgntrafikk, gjennomsnittlig antall motorkjøretøy pr. døgn.

ÅDT-faktor, forholdet mellom trafikkmengde i en måleperiode og forventet trafikkmengde etter oppgitt ÅDT. Ved Norsk forening mot støys målinger av veitrafikkstøy telles normalt lette og tunge kjøretøy i måleperioden. Både ÅDT og trafikken i måleperiodene omregnes så til PBE (personbilenheter). I tråd med Nordisk beregningsmetode for veitrafikkstøy settes så støyen fra hvert tunge kjøretøy lik støyen fra 7 lette biler.

Vedlegg 3: Kilder

- Jernbanestatistikk: https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/e71b740c9f5d4583aed0c193c11faec7/jernbanestatistikk_2017.pdf
- Jernbaneverket 1999: Støy fra jernbaneverksamhet, <https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/handle/11250/155436>.
- Norske tog 2020: Langtidsplan for toganskaffelse – innspill fra Norske tog, <https://www.norsketog.no/assets/files/200526-Langtidsplan-innspill-NT.pdf>.
- Norsk Standard NS 8175: 2019. *Lydforhold i bygninger – Lydklassifisering av bygninger. Inneholder maks grenser innendørs for en del typer støy, og minstekrav til lydisolasjon.* Må kjøpes fra Standard Norge (www.standard.no). Medlemmer av Norsk forening mot støy kan etter avtale komme og lese i foreningens eksemplar.
- Norsk Standard NS 8176: Vibrasjoner og støt fra samferdsel. Må kjøpes fra Standard Norge (www.standard.no).
- Notat om jernbanestøy av Pål Jensen, seniorrådgiver i Norsk forening mot støy. Medlemmer kan bestille notatet gratis fra Norsk forening mot støy.
- Om fasadeisolering: <https://no.wikipedia.org/wiki/Fasadeisolering>; <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/196120>.
- Om bymiljø generelt, med eksempler fra Oslo øst: Veger til et bedre bymiljø. Transportøkonomisk institutt (TØI), mai 2006, http://www.toi.no/getfile.php/mmar-kiv/Veger_til_bedre.pdf.

Norsk forening mot støy - støyrapport

- Om Kongsvingerbanen: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/193c0a84829f4bd9ad6d822c42ddd002/kvu-hb-nord-godskonseptet-2.4-notat.pdf> <https://banenor.brage.unit.no/banenor-xmlui/bitstream/handle/11250/191248/Hovedrapport%20?sequence=1&isAllowed=y>; Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen Transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger – riksgrensen, <https://www.jernbanedirektoratet.no/kvu-kongsvingerbanen> og KS1-rapport for KVU Kongsvingerbanen; <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2021/ks1-rapport-for-kvu-kongsvingerbanen/>
- Om russervinduer: <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2017/05/978-87-93529-98-4.pdf>, <https://www.koteng.no/multimedia/3931/11.-Stoy.pdf>, <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/4806449/Dispensasjon-gjelder-bruk-av-byggetekniske-vinduslosning-ved-60-av-300-boenheter>, <https://livingbetter.dk/russervinduet/> og <https://www.tu.no/artikler/det-bygges-slik-at-stadig-flere-blir-plaget-av-stoy-til-tross-for-at-retningslinjene-er-fulgt/382118>,
- Om togstøy generelt: https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/2021-01/Railway%20noise%20and%20vibrations%20study_20171023.pdf. https://uic.org/IMG/pdf/railway_noise_in_europe_2016_final.pdf.
- T-1442, Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen. <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>.
- Veileder M-128 til T-1442. Trukket tilbake, men inneholder mye nyttig info om mange slags støy, også togstøy. Medlemmer kan bestille M128 gratis fra Norsk forening mot støy.

Fra: [Sindre Kjosås](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram
Dato: mandag 11. mai 2026 10:03:09

Innspill til planprogram – Retningsdrift Brynsbakken

Smålensgata og Opplandsgata borettslag avgir med dette innspill til varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for kapasitetsøkning i Brynsbakken. Borettslaget ligger tett inntil planområdet, og våre beboere blir direkte berørt både av valg av løsning og av anleggsgjennomføringen.

1. Vi krever et langt lokk

Borettslaget ønsker på det sterkeste at det velges et alternativ med langt lokk over sporområdet. Vi vil protestere mot enhver løsning som ikke gir et fullverdig, langt lokk. Vi minner om at den forrige reguleringsplanen ble opphevet av Statsforvalteren i 2022 nettopp fordi lokkalternativene ikke var godt nok utredet, og vi forventer at den nye planprosessen tar dette på fullt alvor.

Et langt lokk er etter vår vurdering det eneste alternativet som på en akseptabel måte ivaretar bomiljø, folkehelse, byutvikling og barrierevirkning. Et langt lokk vil knytte sammen Vålerenga, Gamlebyen og Kværnerbyen, gi varig reduksjon av støy og luftforurensning fra jernbanedriften, og frigjøre arealer som vil komme nabolagene og byen til gode i flere generasjoner. Kortere lokk eller åpen løsning vil låse området i en uakseptabel situasjon i mange tiår framover, og vi ber om at slike alternativer ikke videreføres som hovedalternativ.

Vi ber spesielt om at planprogrammet legger opp til en grundig utredning av ulike utforminger av langt lokk – lengde, bredde, høyde, bruksformål på toppen, byggetekniske løsninger og mulig etappevis gjennomføring – og at konsekvensene vurderes i et langsiktig perspektiv (minst 60–100 år), ikke bare som anleggskostnad i et kortsiktig budsjett.

2. Bevar grønne områder på Vålerenga – Vålerenga-parken må ikke berøres

Endringene må ivareta mest mulig av de grønne områdene på Vålerenga. Vålerenga-parken er en svært viktig grøntressurs både for våre beboere og for nærmiljøet for øvrig, og må ikke berøres – verken som permanent inngrep eller som midlertidig anleggs-, rigg- eller deponiområde. Vi ber om at planprogrammet eksplisitt fastsetter Vålerenga-parken som et område som skal skjermes.

Vi ber videre om at det utredes hvordan rigg-, lager- og anleggsområder kan plasseres utenfor etablerte boligområder og grøntarealer. **Kværnerbyen** har arealer som etter vår oppfatning er bedre egnet til oppstilling av anleggsmaskiner, riggområder og massehåndtering, og bør utredes som primær lokalisering for slike funksjoner. Trær, alléer og mindre grøntdrag i og rundt borettslaget må kartlegges og bevares så langt praktisk mulig.

3. Hensyn til boligområdet i anleggsperioden

Anleggsperioden vil bli krevende for et tett bebodd område. Vi ber om at planprogrammet og påfølgende reguleringsplan stiller strenge og etterprøvbare krav til arbeidstider (med begrensninger på kvelds-, natte- og helgearbeid), støygrenser målt ved fasade med jevnlig rapportering, tiltak mot luftforurensning og støv (vask av hjul, tildekking av masser,

utslippskrav til anleggsmaskiner), samt transportruter som leder tunge kjøretøy utenom bolig gatene våre. Beboere må varsles i god tid før særlig støyende eller belastende arbeider.

Det bør også utredes avbøtende tiltak som midlertidige støyskjermer mot boliger, tilbud om alternativ overnatting ved særlig støyende arbeider over tid, og kompensasjonsordninger for beboere som blir vesentlig berørt.

Med vennlig hilsen **Smålensgata og Opplandsgata borettslag**

v/styreleder Sindre Kjosås

Til: Bane NOR postmottak@banenor.no

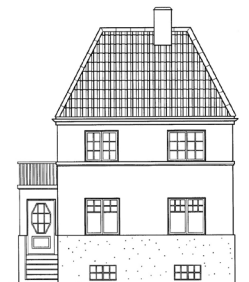
Fra: Sameiet Smålensgata 1 v/styreleder Nina Aanestad, niaa@wemail.no

Dato: 12.5.2026

202517692 Retningsdrift Brynsbakken – Høring av planprogrammet

Våre kommentarer til forslaget til planprogram er følgende:

1. Alternativet uten lokk bør legges bort allerede nå. Vi mener at det ikke bør være en aktuell problemstilling å realisere prosjektet uten et lokk av en viss størrelse i det området som i forslaget kalles *Enga torg*.
2. Alle aktuelle lokkalternativer må utredes, både de som fremgår av forslaget og de som ble presentert av Vålerenga vel i forrige reguleringsprosess.
3. Vi må anta at gjennomføringen vil gi anleggstrafikk i området. Det må under planleggingen legges stor vekt på at ulempene for oss som bor her blir minst mulige. Spesielt må det sikres trygg skolevei for barna.



Kværner velforening

Oslo 12.05.2026

**Høringssvar – Forslag til planprogram for detaljregulering med konsekvensutredning,
Retningsdrift Brynsbakken**

**Fra: Kværner Vel Antall husstander: ca. 150–200 Område: Enebakkveien, Eirik Raudes vei
og Konows gate (sør for Brynsbakken)**

Kværner Vel representerer et område med mange bevaringsverdige bygg (gul liste) og et lokalmiljø som er særlig sårbart for store infrastrukturtiltak. Vi har tidligere uttrykt sterk skepsis til Bane NORs planer for Brynsbakken, og vi opprettholder denne kritikken i den nye planrunden.

1. Overordnede merknader

1.1 Behov for reell utredning av tunnelalternativ

Vårt primære ønske er at det gjennomføres en fullverdig utredning av en jernbanetunnel under Oslo med innføring til Oslo S. Dette vurderer vi som en langt mer fremtidsrettet og bærekraftig løsning enn dagens forslag. Når effekten av Brynsbakken-prosjektet uansett først er beregnet å kunne realiseres i **2037**, mener vi det er både faglig og samfunnsøkonomisk riktig å vurdere en løsning som faktisk løser kapasitetsutfordringene på lang sikt.

1.2 Alternativt: sammenhengende lokk fra Bryn til Oslo S

Subsidiært mener vi at et lokk over hele strekningen – ca. 4 km – bør utredes. Et slikt lokk vil:

- gi en sammenhengende og trygg sykkeltrasé på toppen av lokket i et område som i dag er svært utfordrende for myke trafikanter
- skape en unik rekreasjonsakse fra Oslo sentrum til Bryn
- kunne bli en betydelig turistattraksjon, tilsvarende «The High Line» i New York
- gi mulighet for grøntområder, møteplasser og bedre bymiljø i en bydel som i dag er sterkt belastet av infrastruktur

Vi forstår at dette kan oppfattes som ambisiøst, men store prosjekter krever nettopp at man løfter blikket. Etter vår vurdering fremstår Brynsbakken-prosjektet som lite visjonært og utilstrekkelig for fremtidens behov.

2. Merknader til foreslåtte alternativer

2.1 Støtte til alternativ 3 – størst mulig lokk er det beste alternativet

Kværner Vel støtter **alternativ 3**, som innebærer størst mulig lokk. For å sikre at lokket faktisk gir en positiv effekt for beboerne sør for jernbanen, foreslår vi:

- etablering av en **10–15 meter bred trapp** på den østlige delen av muren mot Vålerenga skole (Se rød markering i bildet under).
- trappen vil gi en svært god snarvei mellom Vålerenga og Kværner
- den vil også fungere som et solvendt oppholdsareal og bryte ned inntrykket av en massiv mur
- tiltaket vil bidra til bedre integrasjon mellom bydelene og redusere barrieren jernbanen utgjør i dag



Rød sirkel markerer området der en 15 meter bred trapp kan anlegges

2.2 Behov for boliger og aktivitet langs Enebakkveien

Området rundt Brynsbakken oppleves allerede i dag som øde og utrygt, særlig på kveldstid. Dette gjelder både voksne og barn – mange foreldre sender ikke barna alene gjennom området.

Alle foreslåtte løsninger i planprogrammet forsterker denne utfordringen. Flere hundre meter med:

- betongflater
- jernbanespor
- motorvei

...Dette vil aldri bli et attraktivt byrom.

For å unngå at området blir en «øde korridor» som tiltrekker uønsket aktivitet, mener vi det er **helt nødvendig** å:

- åpne for **boligbygging tett på jernbanen**, gjerne i form av blokkbebyggelse
- opprettholde **biltrafikk** i området, slik det er pr i dag
- sikre at det er **menneskelig aktivitet** i området gjennom hele døgnet

Dette er etter vår vurdering den eneste realistiske måten å skape trygghet og liv i området. Det er ikke en god løsning, men langt bedre enn det ubebodde og øde forslaget som fremmes av Bane NOR.

2.3 Anleggsfasen – krav om trygge kryssingsmuligheter

I anleggsperioden forventer vi at det **til enhver tid** opprettholdes trygge kryssingsmuligheter for gående og syklende, gjennom midlertidige gangbroer eller tilsvarende løsninger.

Dette er avgjørende fordi:

- området er et viktig kryssningspunkt for flere hundre beboere
- mange hundre barn i skolealder krysser her daglig
- strekningen er en av Oslos viktigste sykkelpendlertraseer

Manglende kryssingsmuligheter vil få store negative konsekvenser for mobilitet og sikkerhet.

2.4 Støybelastning for nærmiljøet og behov for grundige målinger

Skinnegangen gjennom Brynsbakken ligger i en trang dal som samtidig er et av Norges mest tettbefolkede områder. Støy fra togtrafikken – særlig fra godstog – er allerede i dag en betydelig belastning for beboerne langs traseen. Vålerenga skole ligger umiddelbart inntil jernbanelinjen og befinner seg i rød støysone. Med økt hastighet på togene vil støybelastningen for både elever og nærmiljø øke ytterligere.

Det er derfor avgjørende at det gjennomføres grundige og representative støymålinger langs hele strekningen, inkludert opp mot Kværner Kolonien. Dalen gir en «roper-effekt» så støyen er i dag allerede belastende i Kværner kolonien. Støymålingene må simulere effekten av økt hastighet, slik at de reelle konsekvensene for nærliggende boliger, uteområder og institusjoner blir korrekt vurdert.

For Vålerenga skole må det utføres målinger både innendørs og utendørs, ettersom begge områdene brukes aktivt og i tilnærmet like stor grad. Selv om T-1442 i hovedsak vektlegger innendørs støy, er utendørs støyeksponering i dette tilfellet like relevant og må inngå i vurderingsgrunnlaget. Dette gjelder særlig fordi skolegården er i kontinuerlig bruk og ligger tett inntil traseen.

3. Avsluttende kommentar

Kværner Vel oppfordrer Bane NOR og ansvarlige myndigheter til å tenke større og mer langsiktig. Brynsbakken-prosjektet slik det foreligger, fremstår som et minimumsgrep som ikke løser de grunnleggende utfordringene – verken for jernbanen eller for bymiljøet.

Vi ber derfor om:

1. **Utredning av tunnelalternativ**
2. **Utredning av sammenhengende lokk fra Bryn til Oslo S**

3. **Valg av alternativ 3 dersom lokk skal bygges**
4. **Tiltak som sikrer trygghet, aktivitet og beboelse i området**
5. **Gode og trygge kryssingsmuligheter i hele anleggsperioden**

Vi stiller oss gjerne til disposisjon for dialog og utdyping av våre innspill.

Med vennlig hilsen

Styret i Kværner Vel

Mari Siljeholm

Sissel Ringstad

Tjeran Vinje

Anders Nordby



202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Redd Vålerengaparken mener 0-alternativet er det beste for framtida til Vålerenga, Gamlebyen og Etterstad. Det er både natur-, miljø, støy, kultur- og trygghetshensyn som taler for dette.

Alternativt er tunnell det beste alternativet for dem som bor langs jernbanelinja med tanke på støy, lokale transportforbindelser og visuell forurensing.

Vi ser likevel positivt på at det nå ligger alternativer med lokk på bordet. Dette vil bety mye for nærmiljøet akkurat rundt Vålerengaparken, og vi oppfordrer til at disse utredes nærmere.

Mellomlangt lokk

Av alternativene som er lagt fram, er alternativet med **MELLOMLANGT LOKK**, det beste. I den videre planprosessen ønsker Redd Vålerengaparken at dette forslaget realiseres (dersom det ikke blir tunnell), ikke noen av alternativene fra forrige høringsprosess.

Pluss med mellomlangt lokk

- Gir noe større park.
- Noen av boligene på Hylla kan trolig relokaliseres på «Enga torg». (Men dette må ikke skje på bekostning av park).
- Mulighet for gang/sykelsti mellom Vålerenga og Kværnerbyen som ligner på dagens Enebakkveien.

Minus med mellomlangt lokk

- Vil kreve ganske stort arealbeslag i byggeperioden. (5000m²)
- Gang- og sykkelstien, nabolagshagene, natur-enga der det ikke slås gress, den lille skogen som verner mot togene og deler av barnas fotballbane er i planområdet.
- Bilforbindelsen mellom Vålerenga og Arnljot Gellines vei blir borte. Dette vil dog også i noen henseende være positivt, da det gjør forbindelsen mellom Vålerenga og Kværnerbyen tryggere.

Bemerkninger

Fotballbanen

Vi ber om at fotballbanen tas ut av planområdet. Den er en essensiell del av barnas hverdag. Den er i bruk hele dagen sommer som vinter til fotball, lek, gymtimer og skøyting.

Verneverdig bebyggelse

Redd Vålerengaparken skulle fortsatt ønsket å bevare alle de verneverdige arbeiderboligene på Hylla der de står I DAG. Det er et stort tap for nærmiljøet og historiefortellingen om det originale arbeidermiljøet som en gang var, hvordan de bodde og hvem de var. Når husene forsvinner, hviskes fortiden ut.

Det er likevel positivt at noen av disse husene ser ut til å kunne få en ny tilværelse på det BaneNor har kalt for «Enga torg».

Vålerengas historie forvitrer

Vålerenga er under press fra mange kanter – på andre siden er det OBOS som trykker på for å ødelegge en annen bit av Vålerengas historie, nemlig den gamle industribebyggelsen som også er i ferd med å forsvinne i Etterstadgata. I Østerdalsgata 1 er det de gamle lokalene til Sætre Kjeksfabrikk som er sendt til høring for boligutvikling. Dette er historien om oss, og binder fortid og nåtid sammen. Dette må vi hegne om.

Aktivitetsområder

Redd Vålerengaparken ønsker at kommunen forplikter seg til å utvikle og vedlikeholde aktivitetsområder og fasiliteter som legges til de nye områdene rundt Enebakkveien. Om alt skal baseres på frivillighet, blir det overlatt til tilfeldighetene om områdene og husene blir ivaretatt. Det er viktig at husene (dersom Hylla rives og noen hus blir relokalisert i Enebakkveien) helst kan bli beboelige, evt. blir fylt med innhold og aktiviteter som skaper liv dag og kveldstid i bydelen og som kommer lokalmiljøet og beboerne til gode.

Samarbeid med Bymiljøetaten

Redd Vålerengaparken savner et sterkere samarbeid mellom Oslo kommune og utbygger i dette prosjektet. Bymiljøetaten burde være til stede som aktiv part i noe som er en viktig del av byutviklingen i en særegen del av byen vår.

Overgang i byggefasen

Vi forventer at det legges til rette for en god, trygg og effektiv forbindelse mellom Vålerenga og Kværnerbyen i byggeperioden.

Med utgangspunkt i de planene som ligger fore, er det svært viktig med en gjennomtenkt idé bak området som skal binde Vålerenga og Kværnerbyen sammen. - At dette blir et så trivelig område som mulig som ikke tiltrekker seg uromomenter fra andre deler av byen, noe som er en tendens vi har i dag. (Hasjsalg/bruk, væpnet ran, hæververk, vold, etc.).

Trivelige bomiljø er en av de beste medisinene mot negative sosiale elementer. Områder som er trivelige tiltrekker seg alle slags folk som bruker området – og da blir områdene uegnet for lyssky aktiviteter.

Viktige stikkord er: Minst mulig betong. Mest mulig naturmaterialer. Frodig beplantning. Trivelig belysning.

Aktivitetsområder I forrige høringsrunde ble aktivitetsområder utredet. Det er viktig at dette tas opp igjen, og at disse blir av en kvalitet du ikke finner et annet sted, slik at noen kanskje velger å faktisk dra hit, ikke bare passere gjennom. Da må dette være aktivitetsområder med bred appell (ikke bare en lekeplass for de minste) og høy bruksverdi.

Støyskjerming

Det må skjermes mot støy til bebyggelse langs togstrekningen. Vi vet at både beboere i Kværnerbyen, på Nygårdskollen, i Enebakkveien og Etterstadgata er sterkt eksponerte for togstøy og togarbeider allerede før kapasitetsøkningen. Dette må det gjøres nøye vurderinger og målinger på og settes inn tiltak mot. Også i utbyggingsfasen. Her forventer vi en langt større innsats enn til nå.

Stiene og veiene for gående og syklende må også skjermes for togstøy slik at de blir trivelige. Spesielt barn kan synes at togstøy kan være skremmende.

Rigg og anlegg

Det er svært viktig at alle grøntområder skjermes for rigg og anleggsmaskiner i utbyggingsfasen. Vi er også bekymret for hvordan parken generelt, og skolehagen og nærmiljøhagen spesielt vil bli tatt vare på i byggefasen med tanke på byggestøv og skader fra maskiner og transport. Redd Vålerengaparken ønsker nøye orientering om hvordan utbyggingsfasen vil påvirke trafikk og nærmiljø, plassering av rigg og anlegg. Dette bør utføres i samarbeid med lokalforankrede organisasjoner/funksjoner som skolen/FAU, Vålerenga VEL, beboere og Redd Vålerengaparken.

Setningsskader og grunnendringer

Det er mange hus på Vålerenga som er sensitive for rystninger i bakken og grunnendringer som følge av sprenging, banking og graving. Dette gjelder hus, bygninger og bygårder både i og i nærheten av det varslede prosjektområdet. Vi krever at BaneNor setter opp monitorering av bygg, og deretter gjennomfører de bøtende tiltak som evt. må til som følge av grunnendringer og setningsskader.

Med vennlig hilsen Redd Vålerengaparken ved

Åsne Dahl Torp

Uttalelse fra ENGA BORETTSLAG

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har ENGA BORETTSLAG, med organisasjonsnummer 988211893, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for

PlanID: Statlig planprogram

Plannavn: Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Kommune: Oslo

Uttalelsefrist: 12.05.2026

Uttalelse

Kommentar

Enga borettslag, org nr 988211893 Biskop Jens Nilssøns gate 23 A og B 0659 Oslo Oslo, 9. mai 2026

Høringssvar planprosess for Brynsbakken Vi viser til mottatt invitasjon til å gi innspill i denne fasen av planarbeidet for Brynsbakken. Borettslaget består av 64 leiligheter i en blokk, beliggende over Gjøvikbanen. Borettslaget eier deler av adkomstveien innenfor varslingsgrensen – den delen som går fra krysset Biskop Jens Nilssøns gate/Etterstadsletta og ned mot næringsbygget BJN 5, vår blokk, Alna terrasse, gang- og sykkelveien langs jernbanen og nåværende innkjøring til jernbanen.

Varslingsgrensen er satt slik at selve boligblokken ligger rett utenfor. Vi ønsker å gi våre innspill til tre ulike temaer: • Bruk av adkomstveien, spesielt i anleggsperioden • Støyvurderinger og -tiltak i randsonen av varslingsgrensen • Gangveier mellom Vålerenga og Kværnerbyen Adkomstveien Adkomsten til vår blokk (og næringsbygget BJN nr 5) har svært mye blandet trafikk, den er smal og har en krapp og uoversiktlig sving. Det er et under at det ikke har vært alvorlige ulykker i dette området. Veien er eneste adkomst for personbiler og nødetrer til vår blokk. Den er adkomst til næringsbygget med et større antall virksomheter, inkludert også forbrukerrettet virksomhet. Daglig brukes den av mange personbiler (ansatte i bygget), av varebiler og mindre lastebiler. Ofte kommer også lange trailere med vareleveranser. Både små varebiler og lange trailere må snu på et lite område nær innkjørselen til vår garasje. Der atkomstveien svinger, smalner atskilt sykkelvei/gangvei inn til et fortau for blandet bruk av syklende og gående, fortauet svinger uoversiktlig inn mot gangbro over Gjøvikbanen. Sykkelveien er nylig oppgradert av Oslo kommune for å ta unna den økende sykkeltrafikken fra Brynseng og ned mot sentrum, og samtidig kunne fungere som turvei i området. Over dette fortauet er tilkomsten til jernbanen (for vedlikehold o.l.). Slik vi leser tegningsskissen ser det ut som dette skal brukes som anleggsvei for prosjektet i Brynsbakken. Dette vil vi advare sterkt mot. Nåværende trafikkmengde med blanding av skolevei, varebiler, sykler, turvei osv, osv er allerede på grensen til det forsvarlige. Vi ber om vurdering av alternativ tilkomst til anleggsarbeidet i Brynsbakken. Støyvurdering og -tiltak Den leilighetsrekken i vår blokk som ligger nærmest jernbanen er allerede svært støyutsatt. En økning av togtrafikken må forventes å øke støybelastningen ytterligere for disse leilighetene. Det er uklart for oss om varslingsgrensen skal forstås som en grense for hvilke områder det gjøres støyvurderinger og tas tiltak for, hva gjelder framtidig drift. Vi forventer at kartlegging av framtidig støy og gjennomføring av avdempende tiltak vil omfatte også områder (som vår blokk) som ligger tett opp til jernbanen, og sånn sett blir berørt av økt togtrafikk. Vi ber om at dette kartlegges og hensyntas. Gangveier mellom Kværnerbyen og Vålerenga/Etterstad 'Tranga' mellom Etterstadgata langs jernbanen ned til Kværnerbyen er mye brukt av beboere her som atkomst til buss 32 Kværnerbyen/Kjelsås st. Det er positivt om det kommer flere krysningsmuligheter for myke trafikanter over jernbanesporene, og det må skapes gangveier som også fungerer for

bevegelseshemmede, barnevogner osv. 'Tranga' er bratt og kan neppe utformes universelt, men den fungerer for mange nå, og plasseringen fungerer godt for oss som bor øverst på Vålerenga. Vi ber om at 'Tranga' utbedres (særlig trappa) og beholdes. For Enga borettslag, Liv Eli Brynhildsvoll, styremedlem

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon

for ENGA BORETTSLAG

Telefon:

Epost:

Adresse: c/o OBOS

Postnummer og sted: 0129, OSLO

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Oslo, 9. mai 2026

Høringssvar planprosess for Brynsbakken

Vi viser til mottatt invitasjon til å gi innspill i denne fasen av planarbeidet for Brynsbakken.

Borettslaget består av 64 leiligheter i en blokk, beliggende over Gjøvikbanen. Borettslaget eier deler av adkomstveien innenfor varslingsgrensen – den delen som går fra krysset Biskop Jens Nilssøns gate/Etterstadstletta og ned mot næringsbygget BJN 5, vår blokk, Alna terrasse, gang- og sykkelveien langs jernbanen og nåværende innkjøring til jernbanen. Varslingsgrensen er satt slik at selve boligblokken ligger rett utenfor.

Vi ønsker å gi våre innspill til tre ulike temaer:

- Bruk av adkomstveien, spesielt i anleggsperioden
- Støyvurderinger og -tiltak i randsonen av varslingsgrensen
- Gangveier mellom Vålerenga og Kværnerbyen

Adkomstveien

Adkomsten til vår blokk (og næringsbygget BJN nr 5) har svært mye blandet trafikk, den er smal og har en krapp og uoversiktlig sving. Det er et under at det ikke har vært alvorlige ulykker i dette området.

Veien er eneste adkomst for personbiler og nødetater til vår blokk. Den er adkomst til næringsbygget med et større antall virksomheter, inkludert også forbrukerrettet virksomhet. Daglig brukes den av mange personbiler (ansatte i bygget), av varebiler og mindre lastebiler. Ofte kommer også lange trailere med vareleveranser. Både små varebiler og lange trailere må snu på et lite område nær innkjørselen til vår garasje.

Der atkomstveien svinger, smalner atskilt sykkelvei/gangvei inn til et fortau for blandet bruk av syklende og gående, fortauet svinger uoversiktlig inn mot gangbro over Gjøvikbanen. Sykkelveien er nylig oppgradert av Oslo kommune for å ta unna den økende sykkeltrafikken fra Brynseng og ned mot sentrum, og samtidig kunne fungere som turvei i området. Over dette fortauet er tilkomsten til jernbanen (for vedlikehold o.l.).

Slik vi leser tegningsskissen ser det ut som dette skal brukes som anleggsvei for prosjektet i Brynsbakken. Dette vil vi advare sterkt mot. Nåværende trafikkmengde med blanding av skolevei, varebiler, sykler, turvei osv, osv er allerede på grensen til det forsvarlige.

Vi ber om vurdering av alternativ tilkomst til anleggsarbeidet i Brynsbakken.

Støyvurdering og -tiltak

Den leilighetsrekken i vår blokk som ligger nærmest jernbanen er allerede svært støyutsatt. En økning av togtrafikken må forventes å øke støybelastningen ytterligere for disse leilighetene.

Det er uklart for oss om varslingsgrensen skal forstås som en grense for hvilke områder det gjøres støyvurderinger og tas tiltak for, hva gjelder framtidig drift. Vi forventer at kartlegging av framtidig støy og gjennomføring av avdempende tiltak vil omfatte også områder (som vår blokk) som ligger tett opp til jernbanen, og sånn sett blir berørt av økt togtrafikk.

Vi ber om at dette kartlegges og hensyntas.

Gangveier mellom Kværnerbyen og Vålerenga/Etterstad

‘Tranga’ mellom Etterstadgata langs jernbanen ned til Kværnerbyen er mye brukt av beboere her som atkomst til buss 32 Kværnerbyen/Kjelsås st. Det er positivt om det kommer flere krysningsmuligheter for myke trafikanter over jernbanesporene, og det må skapes gangveier som også fungerer for bevegelseshemmede, barnevogner osv. ‘Tranga’ er bratt og kan neppe utformes universelt, men den fungerer for mange nå, og plasseringen fungerer godt for oss som bor øverst på Vålerenga.

Vi ber om at ‘Tranga’ utbedres (særlig trappa) og beholdes.

For Enga borettslag,
Liv Eli Brynhildsvoll, styremedlem

Sameiet Smålensgata 5

Innspill til planprogram - Retningsdrift Brynsbakken

Om sameiet

Sameiet Smålensgata 5 ligger innenfor planområdet foreslått i planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken prosjektet.

Huset er en del av den gamle trehusbebyggelsen på Vålerenga og består av tre boenheter, med til sammen 9 bostedsregistrerte personer.

Innspill

Støy

Smålensgata er per i dag en rolig gate for å være sentralt i Oslo. Det er relativt lite trafikk i gaten og på tross av nærhet til både E6 og tog bane er støy nivået lavt. En viktig faktor som skjermer vår gate fra støy i dag er fjellknausen som i dag befinner seg i vest mellom sporene. Se bilde under i rød ring.

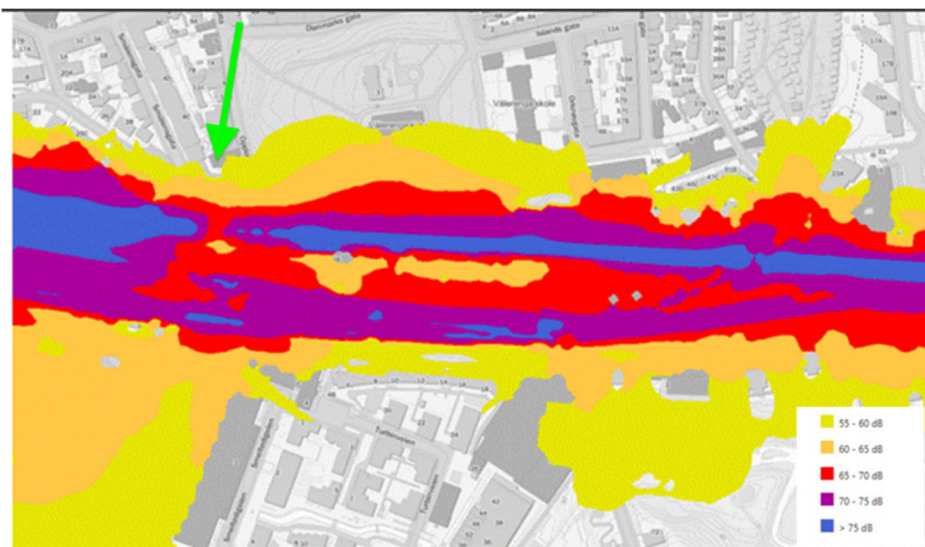
Vi ønsker å understreke viktigheten av denne naturlige støyskjermingen. Man merker effekten av den godt når man går langs Enebakkveien og kommer forbi knausen og lyden fra tog og motorvei øker markant.



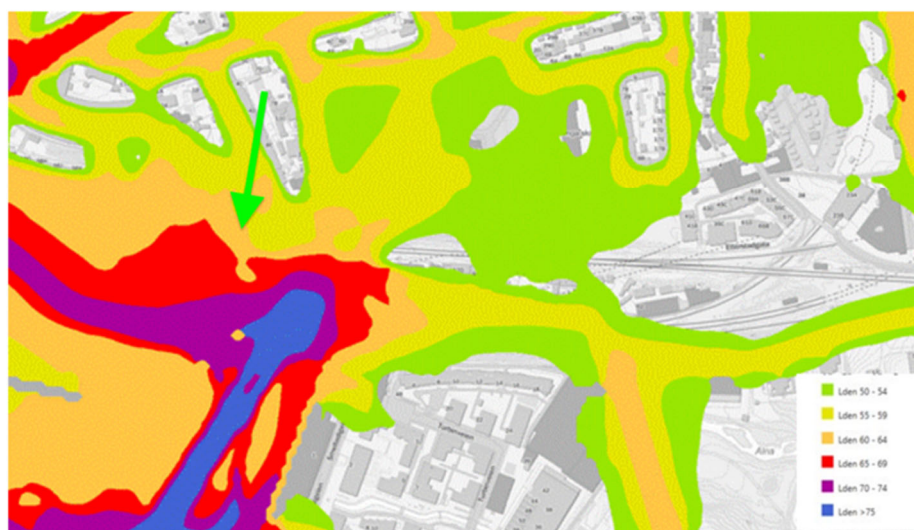
På bildet ser man fjellknausen skravert i rødt, Smålensgata og Enebakkveien i grønt, støykilden E6 i lilla. De to røde strekene viser avgrensningen for området hvor støy ikke når frem til gateinnløpene grunnet fjellknausen. Fjellknausen skjærer gatene for nesten hele motorveiområdet der det er i dagen.



Fjellknausens viktige støydempende effekt bekreftes også av støykartene i mulighetsstudiealternativer-med-lokk dokumentet, hvor man ser tydelig demping i støy både fra jernbane og vei i “skyggen” av fjellknausen. Se skjermdump fra mulighetsstudien under med grønn pil på området med støydemping.



Figur 3-15: Beregnet togstøy fra bane i området for år 2022 (Miljødirektoratet).



Figur 3-16: Beregnet vegstøy i området for år 2022 (Miljødirektoratet).

Innspill på foretrukket alternativ

Sameiet foretrekker nullalternativet, altså ingen endring i infrastruktur fra i dag. Vi mener dette har færrest negative konsekvenser for nærmiljøet, både hva angår støy, ferdsel og sosial kontroll.

Dersom overgang til retningsdrift og ombygging av Brynsbakken ikke kan unngås foretrekkes alternativet med et mellomlangt lokk.

Lokk som erstatning for fjellknaus

Sammenlignet med det korteste lokket er fordelene, slik det er skissert, at det mellomlange lokket ikke bare er lengre i retning parken, men også strekker seg lengre sørover og dekker deler av Gjøvikbanen. Jo lengre sørover i retning Lodalen man får lokket, jo bedre vil det fungere for å erstatte funksjonen til fjellknausen som forsvinner i prosjektet og bryte banen til støyen fra motorveien med retning mot bebyggelsen i Smålensgata.

Illustrasjonene under viser hvordan henholdsvis kort lokk og mellomlangt lokk plasserer seg i terrenget og hvordan det overlapper med dagens støydempende fjellknaus i skravert rødt. Dessverre er det ingen av de foreslåtte løsningene som dekker dagens fjellknaus i stor grad og dette er svært beklagelig.

Vi understreker at prosjektet må ta med i beregningen at endringer i terrenget kan påvirke støybelastningen fra andre støykilder (motorveien) enn tog banen. Selv om prosjektets mål er å øke hyppigheten og hastigheten på togene og at dette i seg selv gir grunn til bekymring for støy er ikke det den eneste støyfaktoren som må være med i konsekvensutredningen.





Vi mener at det hadde vært sterkt fordelaktig om lokket kan strekke seg litt lengre mot vest for å gi litt mere skjerming mot støy fra motorveien. Vi har forståelse for argumentet om at det er sporveksling samt at det blir en høydeforskjell mot gangveien dersom man trekker lokk mot vest, men hver meter mot vest vil ha betydning for støydempingen for bebyggelsen i smålensgata. Særlig for enheter i øvre etasjer og jo nærmere jernbanene man bor jo mer vil det ha å si.

Dersom det ikke er mulig å dra lokket lengre mot vest, lurer vi på om det kan være mulig å bruke gjenværende plass der fjellknausen sto til å bygge støyskjermende strukturer. Se skisse i figur under. Denne løsningen vil ikke ligge like tett på gangveien, vil ikke komplisere sporvekslingen og erstatter naturlige elementer i dagens terreng.



Støy fra stempeleffekt i lokk/tunneler

En annen bekymring som i liten grad er omtalt er støy fra tog når de kjører inn i tunnelen, såkalt tunnelboom eller stempel-effekt. Vi ber om at utformingen på inngang/utgang til tunneler/lokk utformes for å minske stempel-effekten.

Lokk for trygghet til fotgjengere på gang- og sykkelsti

En annen fordel med det mellomlange lokket sammenlignet med det korte lokket/uten lokk er at det gir mulighet for å ha gang- og sykkelstien litt tilbaketrukket fra høye kanter og nærkontakt med støykilden tog banen. Med det korte lokk alternativet får man først stup ned mot tog banen på den ene siden, så på den andre, det blir som en slags avansert versjon av en bro. Alternativet uten lokk vil gi en faktisk bro som er lengre enn dagens bro, og med mindre naturlig landskap rundt enn det er i dag. Vi mener dette blir et stort sår i landskapet og en tydelig følelse for forgjengere av å bevege seg på en smal sti gjennom et utrygt industriområde.

Mens det mellomlange lokket gir mulighet for å legge stien med god avstand til kanten av lokket og man får et tryggere landskap å bevege seg i.

En annen faktor er sosial kontroll. Den viktige forbindelsen mellom Vålerenga og Kvernerdalen blir nå en ubebodd strekning. Ved å bygge det mellomlange lokket får man en bedre overgang fra slutten av gatene Smålensgata, Opplandsgata og Enebakkveien, hvor trygt bomiljø kan videreføres i hvert fall deler av retningen mot den lange gang- og sykkelveien.

Kommentarer til uønskede alternativer

Alternativ basert på tidligere vedtatt reguleringsplan:

I dette alternativet ender Smålensgata og Enebakkveien rett ut i lufta. der det tidligere var bro og naturlig landskap med fjellknaus, blir det i stedet en brå avslutning med kant rett ned mot tog bane og ingen støyskjerming. Dette gir betydelig mer støy for bomiljøet nært togbane og motorvei og det vil føre til et større skille mellom Vålerenga og Kvernerdalen. Alternativer med lokk gir en bedre overgang på enden av gata over i gang og sykkelstien nedover brynsbakken.

Alternativ med langt lokk:

Vi er skeptiske til den høye muren det lange lokket krever langs gang og sykkelstien, samt at lokket krever en lang anleggsperiode med beslaglegning av parken og større utfyllinger som endrer landskapet i parken. Det mellomlange lokket gir et mer åpent og naturlig landskap i sonen der man beveger seg.

På vegne av Sameiet Smålensgata 5

Styreleder, Sofie K. Trovik

Smålensgata borettslag

Innspill til planprogram - Retningsdrift Brynsbakken

Om borettslaget

Smålensgata borettslag ligger innenfor planområdet foreslått i planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken prosjektet.

Borettslaget har 55 enheter.

Innspill

Støy

Smålensgata er per i dag en rolig gate for å være sentralt i Oslo. Det er relativt lite trafikk i gaten og på tross av nærhet til både E6 og tog bane er støy nivået lavt.

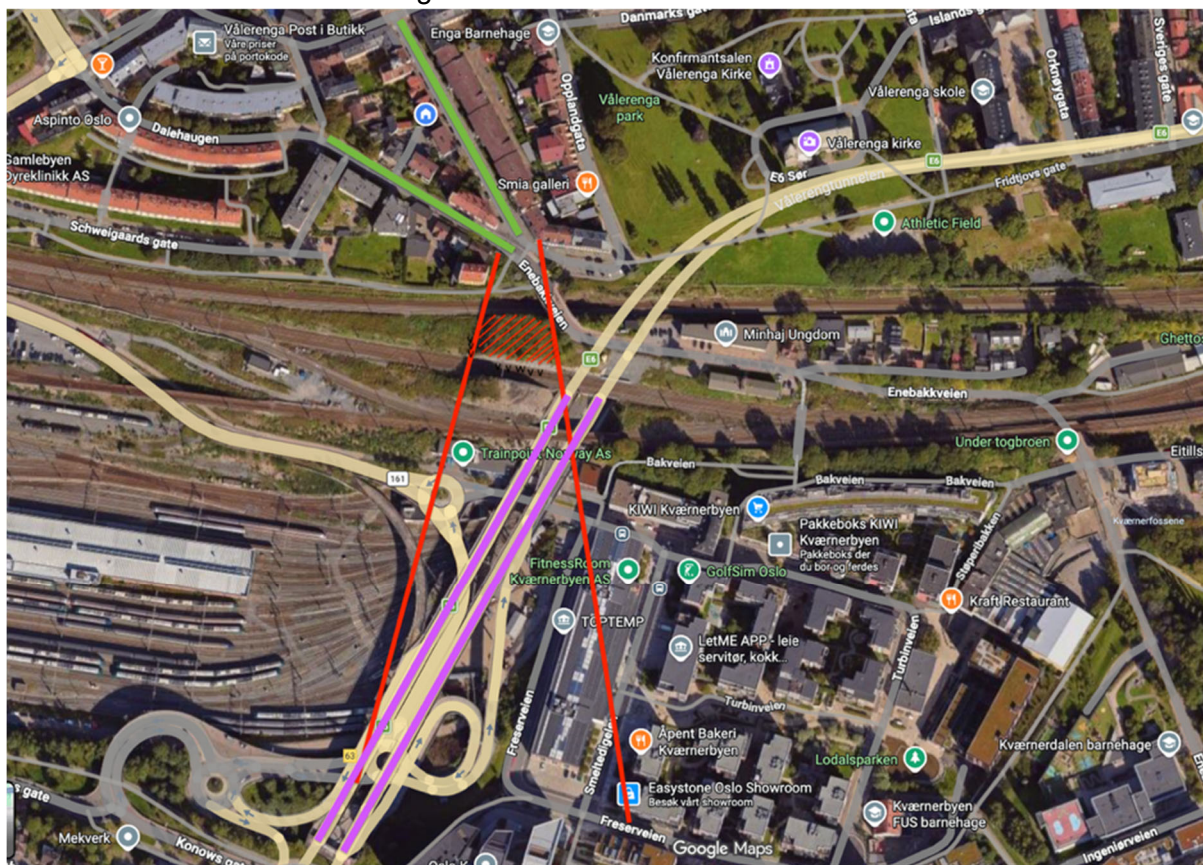
En viktig faktor som skjermer vår gate fra støy i dag er fjellknausen som i dag befinner seg i vest mellom sporene. Se bilde under i rød ring.

Vi ønsker å understreke viktigheten av denne naturlige støyskjermingen. Man merker effekten av den godt når man går langs Enebakkveien og kommer forbi knausen og lyden fra tog og motorvei øker markant.

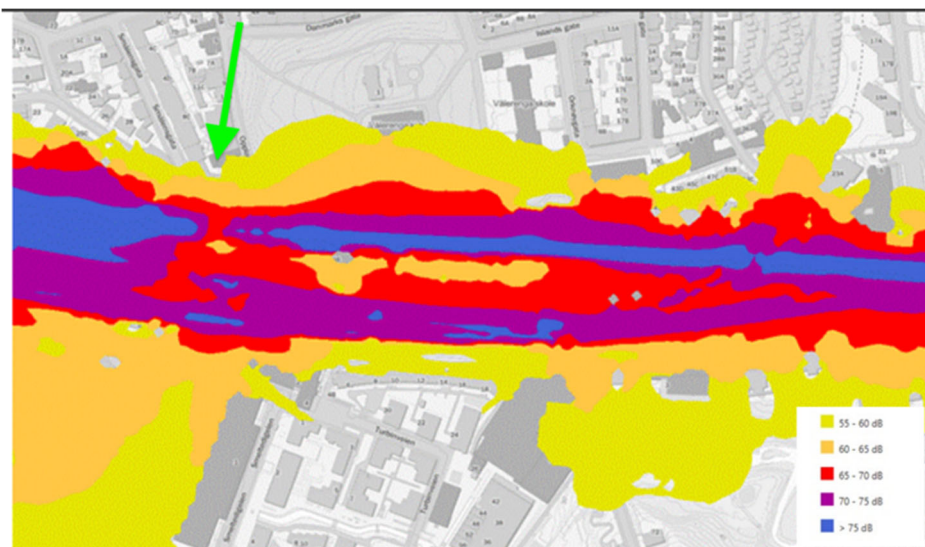


Bildet under illustrerer hvorfor fjellknausen er så effektiv som støyskjerm. Det er innløpet til gatene som må skjermes slik at ikke støyen finner veien inn i gaten. Smålensgata i sær, har en traktform med mange flate fasader som leder lyd godt gjennom gata. Men også øvre del av Enebakkveien, skjermes fra at støy kommer inn i gateløpet.

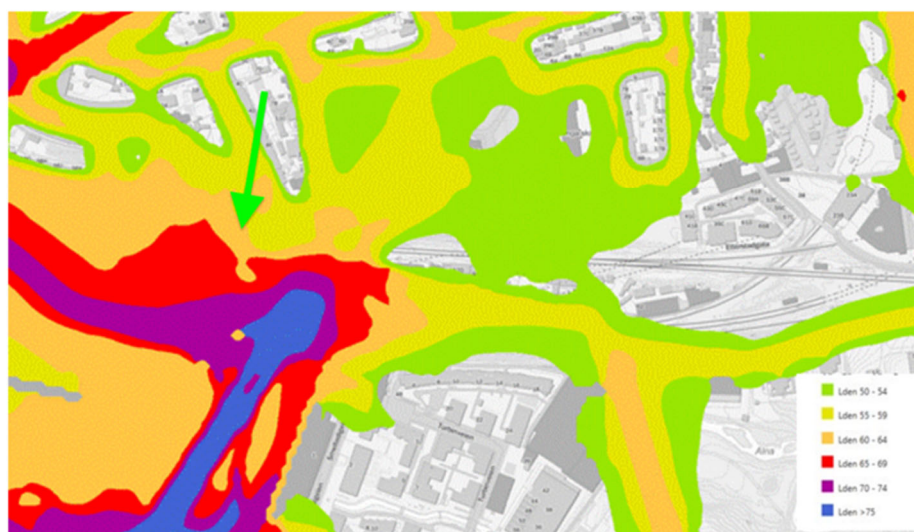
På bildet ser man fjellknausen skravert i rødt, Smålensgata og Enebakkveien i grønt, støykilden E6 i lilla. De to røde strekene viser avgrensningen for området hvor støy ikke når frem til gateinnløpene grunnet fjellknausen. Fjellknausen skjermer gatene for nesten hele motorveiområdet der det er i dagen.



Fjellknausens viktige støydempende effekt bekreftes også av støykartene i mulighetsstudie-alternativer-med-lokk dokumentet. hvor man ser tydelig demping i støy både fra jernbane og vei i "skyggen" av fjellknausen. Se skjermdump fra mulighetsstudien under med grønn pil på området med støydemping.



Figur 3-15: Beregnet togstøy fra bane i området for år 2022 (Miljødirektoratet).



Figur 3-16: Beregnet vegstøy i området for år 2022 (Miljødirektoratet).

Innspill på foretrukket alternativ

Borettslaget foretrekker nullalternativet, altså ingen endring i infrastruktur fra i dag. Vi mener dette har færrest negative konsekvenser for nærmiljøet, både hva angår støy, ferdsel og sosial kontroll.

Dersom overgang til retningsdrift og ombygging av Brynsbakken ikke kan unngås foretrekkes alternativet med et mellomlangt lokk.

Lokk som erstatning for fjellknaus

Sammenlignet med det korteste lokket er fordelene, slik det er skissert, at det mellomlange lokket ikke bare er lengre i retning parken, men også strekker seg lengre sørover og dekker deler av Gjøvikbanen. Jo lengre sørover i retning Lodalen man får lokket, jo bedre vil det fungere for å erstatte funksjonen til fjellknausen som forsvinner i prosjektet og bryte banen til støyen fra motorveien med retning mot bebyggelsen i Smålensgata.

Illustrasjonene under viser hvordan henholdsvis kort lokk og mellomlangt lokk plasserer seg i terrenget og hvordan det overlapper med dagens støydempende fjellknaus i skravert rødt. Dessverre er det ingen av de foreslåtte løsningene som dekker dagens fjellknaus i stor grad og dette er svært beklagelig.

Vi understreker at prosjektet må ta med i beregningen at endringer i terrenget kan påvirke støybelastningen fra andre støykilder (motorveien) enn tog banen. Selv om prosjektets mål er å øke hyppigheten og hastigheten på togene og at dette i seg selv gir grunn til bekymring for støy er ikke det den eneste støyfaktoren som må være med i konsekvensutredningen.





Vi mener at det hadde vært sterkt fordelaktig om lokket kan strekke seg litt lengre mot vest for å gi litt mere skjerming mot støy fra motorveien. Vi har forståelse for argumentet om at det er sporveksling samt at det blir en høydeforskjell mot gangveien dersom man trekker lokk mot vest, men hver meter mot vest vil ha betydning for støydempingen for bebyggelsen i smålensgata. Særlig for enheter i øvre etasjer og jo nærmere jernbanene man bor jo mer vil det ha å si.

Dersom det ikke er mulig å dra lokket lengre mot vest, lurer vi på om det kan være mulig å bruke gjenværende plass der fjellknausen sto til å bygge støyskjermende strukturer. Se skisse i figur under. Denne løsningen vil ikke ligge like tett på gangveien, vil ikke komplisere sporvekslingen og erstatter naturlige elementer i dagens terreng.



Støy fra stempeleffekt i lokk/tunneler

En annen bekymring som i liten grad er omtalt er støy fra tog når de kjører inn i tunnelen, såkalt tunnelboom eller stempel-effekt. Vi ber om at utformingen på inngang/utgang til tunneler/lokk utformes for å minske stempel-effekten.

Lokk for trygghet til fotgjengere på gang- og sykkelsti

En annen fordel med det mellomlange lokket sammenlignet med det korte lokket/uten lokk er at det gir mulighet for å ha gang- og sykkelstien litt tilbaketrukket fra høye kanter og nærkontakt med støykilden tog banen. Med det korte lokk alternativet får man først stup ned mot tog banen på den ene siden, så på den andre, det blir som en slags avansert versjon av en bro. Alternativet uten lokk vil gi en faktisk bro som er lengre enn dagens bro, og med mindre naturlig landskap rundt enn det er i dag. Vi mener dette blir et stort sår i landskapet og en tydelig følelse for forgjengere av å bevege seg på en smal sti gjennom et utrygt industriområde.

Mens det mellomlange lokket gir mulighet for å legge stien med god avstand til kanten av lokket og man får et tryggere landskap å bevege seg i.

En annen faktor er sosial kontroll. Den viktige forbindelsen mellom Vålerenga og Kvernerdalen blir nå en ubebodd strekning. Ved å bygge det mellomlange lokket får man en bedre overgang fra slutten av gatene Smålensgata, Opplandsgata og Enebakkveien, hvor trygt bomiljø kan videreføres i hvert fall deler av retningen mot den lange gang- og sykkelveien.

Kommentarer til uønskede alternativer

Alternativ basert på tidligere vedtatt reguleringsplan:

I dette alternativet ender Smålensgata og Enebakkveien rett ut i lufta. der det tidligere var bro og naturlig landskap med fjellknaus, blir det i stedet en brå avslutning med kant rett ned mot tog bane og ingen støyskjerming. Dette gir betydelig mer støy for bomiljøet nært togbane og motorvei og det vil føre til et større skille mellom Vålerenga og Kvernerdalen. Alternativer med lokk gir en bedre overgang på enden av gata over i gang og sykkelstien nedover brynsbakken.

Alternativ med langt lokk:

Vi er skeptiske til den høye muren det lange lokket krever langs gang og sykkelstien, samt at lokket krever en lang anleggsperiode med beslaglegning av parken og større utfyllinger som endrer landskapet i parken. Det mellomlange lokket gir et mer åpent og naturlig landskap i sonen der man beveger seg.

På vegne av Smålensgata borettslag

Styreleder, Gry Sjødin Neander

Vålerenga menighetsråd
Hjaltlandsgate 1, midt i Vålerengaparken
post.valerenga.oslo@kirken.no

4. mai 2026

postmottak@banenor.no

”202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram”

Høringssinnspill fra Vålerenga menighetsråd om nytt planprogram for Brynsbakken

Som «grønn menighet» med stort miljøengasjement er vi opptatt av at det tilrettelegges for gode muligheter for tog som transportalternativ – dog må dette skje i godt samspill med og hensyn til andre faktorer - ikke minst barns mulighet for trygg skolevei, trygge friområder, alles behov for grønne lunger, samt beskyttelse mot vedvarende støyplager.

Vålerenga menighetsråd ser behovet for økt jernbanekapasitet for å møte befolkningsvekst, samt sikker, punktlig og robust jernbanedrift. Samtidig er det viktig for oss å jobbe for gode og helsefremmende nærmiljø for beboere og arbeidstakere i området. Menighetsrådet har også et eget ansvar for å ivareta kirkas tilgjengelighet for hele sognet, og helse og trivsel for både de som arbeider i og besøker Vålerenga kirke. Dette gjelder både i anleggsperioden og i ettertid. På dette grunnlaget avgir Vålerenga kirke følgende innspill.

Tverrforbindelse mellom Kværnerbyen, Kværner, Svartdalsparken, Vålerenga og Etterstad

Det er viktig for menighetsrådet at det opprettholdes trygge, praktiske og visuelt tiltalende gang- og sykkelveier mellom Kværnerbyen, Kværner, Svartdalsparken, Vålerenga og Etterstad. Svært mange barn har det tiltenkte anleggsområdet som sin skolevei, barn og ungdom bruker veien til og fra aktiviteter og venner på ettermiddag og kveld, og mange bruker Enebakkveien for å komme til Svartdalsparken og Alnaelva for tur, trening og rekreasjon. At denne veien skal oppleves som trygg er påkrevd både i anleggsperioden og i etterkant. Det er også mange i dette området som bruker kirka aktivt, både for gudstjeneste og de mange andre tilbudene for barn og voksne.

I modellene, særlig for det lengste lokk-alternativet, vises en svært høy mur som vil ruve i terrenget, og en sykkel- og gangvei som vil bli som en trang, mørk sjakt hvor man også kan kjenne seg utrygg og utsatt.

Om Vålerengaparkens betydning, en kjær og mye brukt grønn lunge i området

Som kirke midt i parken ser vi hvordan området hele tida brukes til både lek, prat, rekreasjon og sosiale møteplasser av mennesker i alle aldre. Både benker, gangveier og gressbakkene brukes flittig. Her skjer aking, trening, småprat og viktige hverdagsmøter, hundelufting, bursdagselskap, skoleopplegg, sommeravslutninger og vintertreff. Kirka

har også egne arrangement i parken, og samarbeider med lokale foreninger om for eksempel Sommerfest i parken, Østkantspellet, Grønn søndag mm. Framtida for Nærmiljøhagen som Bydel Gamle Oslo har jobbet med over flere år, er nå usikker – også for skolehagen og plantekassene som har vært her lenge. Støy fra anleggsperioden vil også kunne prege aktiviteter inne i kirken.

Spørsmålet om flytting, mellomlagring og ny-plassering av husene på Hylla må også skje i samråd med lokale aktører, så det ikke forblir tomme hus som fort blir herja med, eller vil kreve infrastruktur som ankomstvei, som vil redusere parken.

Støyskjerming – i anleggsperioden og i framtidig drift

Menighetsrådet er opptatt av at støyskjermingen blir god nok, at mobiliteten i nærmiljøet ivaretas på en god og trygg måte, og at anleggsperioden blir så skånsom som mulig, særlig med tanke på Vålerengaparken. Ingen av lokkløsningsene gir tilstrekkelig beskyttelse mot støy. Det bor få mennesker, relativt sett, der lokket er tegnet inn, men vi har fått en forståelse av at støyproblemet vil bli vel så stort utenfor planområdet. For menighetsrådet er det en prioritet også å ta hensyn til de som bor både ovenfor og nedenfor planområdet. Det er svært mange som har både arbeids- og soveromsvinduer ut mot den støyende jernbanestrekninga. Området har også langt høyere befolkning enn ved tidligere planarbeid.

Å leve med vedvarende støy er negativt for folks helse og trivsel. Umiddelbare virkninger av støy som forstyrrelse av kommunikasjon, konsentrasjon, søvn og hvile er godt dokumentert. Dette bidrar til støyplage og mistrivsel for dem som er støyutsatt (se FHI sine nettsider).

Dersom det blir bygd ut etter disse planene, vil det uavhengig av lokkalternativ være helt avgjørende at Bane Nor går i god dialog med berørte beboere, borettslag, velforeninger, barnehager, skoler og andre, om lokale og konkrete støyskjermingstiltak.

Slik vi leser planprogrammet vil det lange lokkalternativet, som bydelsadministrasjonen også påpeker i sitt høringssvar, gi store ulemper i anleggsfasen (i tillegg til at det vil forlenge tida for det), og kan gjøre det vanskeligere å få på plass gode tverrforbindelser som er viktige for nærmiljøet, ikke minst for skolebarna. Så for at et alternativ med langt lokk skulle være aktuelt, vil det måtte strekke seg mye lengre nordover og gitt støybeskyttelse for flere enn det lengste alternativet gjør med dagens planer.

Vålerenga menighetsråd mener at det er uheldig at man avviser en tunnelløsning, basert på en godt over 20 år gammel utredning. Spørsmålet om kost/nytte kan stille seg annerledes i dag, blant annet fordi det har kommet langt flere boliger i banens nærområde. Det gjelder både i Kværnerbyen, langs Alnaelva i Arnljot Gellines vei, og på Kværner. Det vil altså være enda flere som kan få forringet bokvalitet og livskvalitet på grunn av støy.

I 2021 ble det innført en ny versjon av de nasjonale retningslinjene for støy i arealplanlegging med **T-1442/2021** – Retningslinje for behandling av støy i

arealplanlegging med bl. a. økt krav til dokumentasjon i planprosesser, mer detaljerte krav til vurdering av uteoppholdsarealer og oppdaterte metoder for beregning av støy. Menighetsrådet påpeker viktigheten av at avbøtende tiltak må bindes i reguleringsplanen, ikke skyves til senere. T-1442 sier at avbøtende tiltak bør sikres i plankart og/eller bestemmelser, og at det bør settes rekkefølgekrav slik at nødvendige tiltak er etablert før anlegget tas i bruk, eventuelt før anleggsfasen starter. Det er særlig viktig for jernbaneanlegg fordi slike anlegg kan bygges direkte etter reguleringsplan uten ordinær byggesaksbehandling.

Med vennlig hilsen for Vålerenga menighetsråd

Leif Aandahl, menighetsrådsleder Pål A Hellman, daglig leder Ingunn Rinde, sogneprest

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Arealplan-ID: Statlig planprogram

Frist for innspill: 12.05.2026

Altinnreferanse: 38E46D67-3C2E-4330-8C85-827B23E9422F

Svar fra berørte parter:

Navn:

BALDER BOLIG AS

Telefon:

E-post:

Uttalelse

Vi er eiere av Vålerenggata 5 og ser at det blir inngrep i grunnen. Vålerenggata 5 har bergvarme som henter varme flere hundre meter under bakken. Ønsker å få tilbakemelding på at dette ikke blir berørt. Hilsen Balder Bolig AS

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_BALDER BOLIG AS_20260306_094128.pdf

Uttalelse til planprogram for retningsdrift Brynsbakken fra Vålerengaparken 1 borettslag

Vålerengaparken borettslag 1 viser til høring av planprogram for Retningsdrift Brynsbakken med høringsfrist 12. mai 2026. Borettslaget (Etterstadgata 43-67) ligger innenfor planavgrensningen og er nærmeste nabo til sporområdene. Det gjelder også fellesarealer (gbnr 232/135) som vi har en langvarig feste- og kjøpsavtale for sammen med Vålerengaparken 2 borettslag. Vi er et borettslag hvor det bor mange barn, og utearealene våre blir hyppig brukt. Vi ønsker mer informasjon om hvorfor våre fellesarealer er innenfor planavgrensningen, og hvilke konsekvenser dette kan få for oss. Vi er også bekymret for hvordan støyprobatikk vil påvirke borettslaget både i anleggsperioden og i fremtidig situasjon, og vi opplever ikke at de foreslåtte lokkalternativene har en plassering som bidrar til å redusere støy der hvor det bor flest mennesker.

I den innledende fasen av planarbeidet er vi opptatt av at følgende må utredes:

1. Det reelle behovet for å gjennomføre retningsdrift i Brynsbakken etter at Rutemodell 2027 er iverksatt
2. Levekår i bydel Gamle Oslo som følge av de samlede ulempene knyttet til støy, vibrasjoner og luftforurensning fra vei og jernbane
3. Et tunnelalternativ som kan bidra til å redusere støyulempene for beboere i Bydel Gamle Oslo
4. Løkk over Gjøvikbanen og utgående Gardemobanen (som vist i illustrasjonen lenger ned)
5. Hvilke lokale tiltak som kan gjøres for å skjerme boliger og utearealer for støy

I teksten under går vi nærmere inn på hvorfor vi mener det er behov for å gjennomføre disse utredningene.

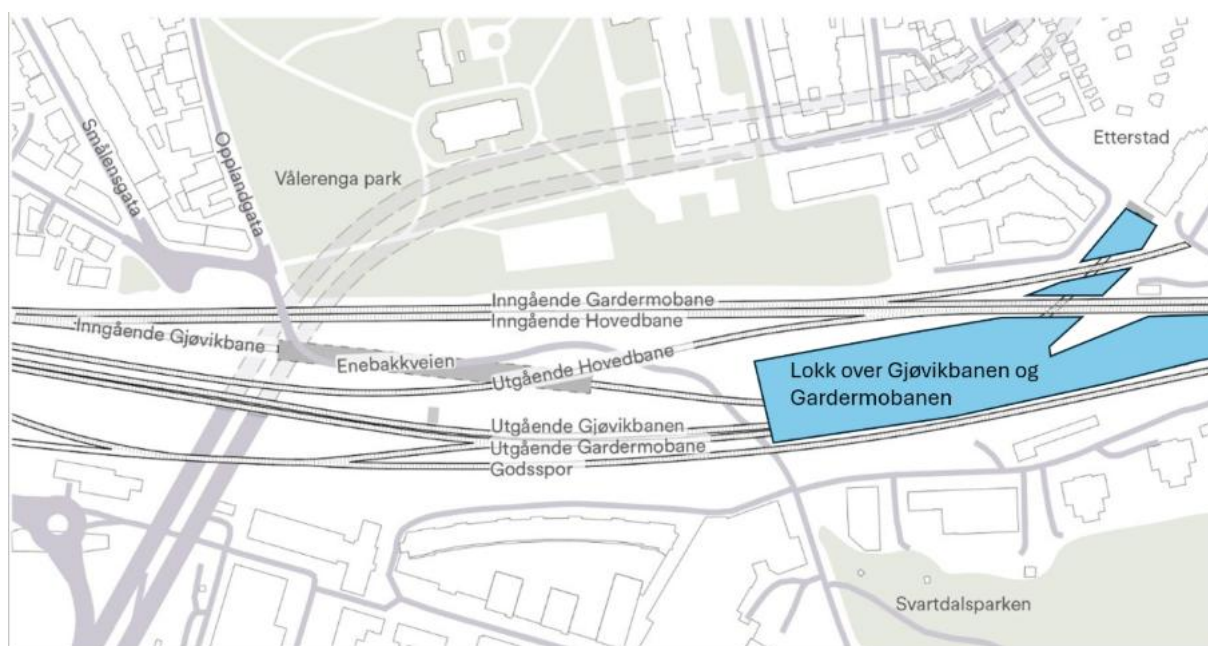
Innledningsvis stiller vi spørsmål ved om behovet for å gjennomføre et prosjekt for retningsdrift i Brynsbakken er vurdert etter vedtaket om nedleggelse av Flytoget, og den økte kapasiteten det vil gi på tog som allerede i dag kjører gjennom «systemet». Følgelig må det gjøres en kapasitets- og behovsanalyse for prosjektet etter Rutemodell 2027 er iverksatt. Trolig er behovet for Retningsdrift Brynsbakken skjøvet fram i tid.

Ingen av lokkalternativene vil bedre støyforholdene i vårt borettslag. De foreslåtte lokkalternativene gir svært lite tilbake til lokalmiljøet når det gjelder støyreduksjon ved boliger Bydel Gamle Oslo er Norges mest folketette område og et område som samtidig har store utfordringer med levekår, sammenliknet med resten av landet. I følge tall fra SSB er for eksempel gjennomsnittlig levealder i vår bydel opptil syv år lavere for menn og opptil fire år lavere for kvinner, sammenliknet med Bærum kommune vest for Oslo. Trafikk, støy, søvnangel og luftkvalitet er en sterk medvirkende faktor til dårlige levekår. Det er et tankekors at Askerbanen, gjennom Asker og Bærum, i sin tid ble i sin helhet bygget under bakken, for å skåne bomiljø. Levekårsundersøkelse og dens påvirkning fra støy og støv må være en del av utredningen for nye jernbanetiltak i vår bydel.

Primært mener vi at Statsforvalters pålegg om å utrede andre løsninger i Brynsbakken ikke er fulgt opp i tilstrekkelig grad, og at man burde utrede muligheten for tunnel fra etter Oslo-S sporområde og østover forbi Brynsbakken. Man ser også bort fra å gjøre noe med den

utfordrende stigningen i Brynsbakken på 26 promille om man ikke vurderer en tunnelløsning. Dette fører til en sementering av en dårlig sporgeometri for «evig tid». Tunnelløsning med ny (underjordisk) stasjon på Bryn vil også kunne avlaste togsystemet (og t-banesystemet) i Oslo sentrum ved at reisende fra øst ikke trenger å ta tog helt inn til sentrum (og eventuelt t-bane tilbake østover). På denne måten vil en tunnel og ny stasjon på Bryn kunne bidra til visjonen om Byport Øst i KVV Oslove.

Sekundært mener vi at Bane NOR må utrede en løsning med lokk over Gardemobanen og Gjøvikbanen. Et slikt lokk (som vist i illustrasjonen under) vil etter vårt syn kunne bedre støysituasjonen for langt flere boliger på Vålerenga, Etterstad og Kværner, enn foreslåtte lokkløsninger mellom Vålerengaparken og Hylla.



Videre ber vi Bane NOR undersøke tiltak som sørger for at støv, støy, vibrasjoner på uteoppholdsarealer og inne i leilighetene i vårt borettslag vil holde seg under fastsatte grenseverdier når prosjektet er ferdigstilt. I dette ligger også et krav om at uteoppholdsareal og leilighetene våre testes for støy, vibrasjoner og støv etter at prosjektet er ferdigstilt, og at Bane NOR sørger for tiltak som gjør at grenseverdiene innomhus og utomhus overholdes.

Vålerengaparken Borettslag 1 mener at prosjektet ikke har tatt inn over seg hvordan andre løsninger for Brynsbakken kan og burde bidra til å bedre bomiljøet for jernbanens nærmeste naboer. Om man skal utrede og etablere en lokkløsning mener vi at løsningen som vil bidra mest til støyreduksjon der folk faktisk bor er et lokk over Gjøvikbanen og Gardemobanen. Vi ønsker at dette alternativet utredes på lik linje med eller i stedet for kort/mellomlangt/langt lokk.

Uttalelse fra VÅLERENGAPARKEN 2 BORETTSLAG

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har VÅLERENGAPARKEN 2 BORETTSLAG, med organisasjonsnummer 992787953, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for

PlanID: Statlig planprogram

Plannavn: Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Kommune: Oslo

Uttalelsefrist: 12.05.2026

Uttalelse

Kommentar

Til BaneNor Høringsinnspill – Retningsdrift i Brynsbakken Detaljregulering med konsekvensutredning
Forslag og kommentarer til forslag til planprogram Vålerengaparken 2 borettslag (VPB 2)

Vålerengaparken 2 borettslag er svært bekymret over hvilke konsekvenser de alternative forslagene, slik de nå foreligger, vil få for nærmiljøet langs toglinjene gjennom gamle Oslo og i Brynsbakken. Forslagene innebærer at verneverdige hus i Enebakkveien vil rives. Som arbeiderboliger til Kværner bruk, en del av den historiske Enebakkveien og Kværnerdalen og nabo til vår eldste jernbane – Hovedbanen-, er byggene en uvurderlig del av Oslos historie og det vil være en kulturhistorisk tragedie om en så viktig del av Oslos, Kværnerdalen og Vålerengas historie rives, flyttes eller forsvinner. Husene i Enebakkveien er lagt inn under byantikvarens plan om spesialområdet bevaring. VPB 2 mener det er avgjørende og viktig at de verneverdige husene på «hylla» bevares. VPB 2 mener at togtraseene i Brynsbakken primært må gå under bakken i tunnel. Fremtidens jernbanebehov kan ikke dekkes gjennom å legge jernbanespor åpent på bakken gjennom tettbygde strøk. Nasjonale og lokale myndigheter må erkjenne at fremføring av tog i tunnel, inn og ut av Oslo, også nordover, er absolutt nødvendig for by- og transportutvikling, der fremtiden må være tidshorison. Å bygge mer, moderne jernbane er viktig og riktig, men å øke trafikken på disse tidligste traseene i norsk jernbanehistorie fra 1800 tallet er uønsket, lettvint, og mangler visjonene nødvendig for utvikling av nå- og fremtidig behov og kvalitet. Planene er ei eller tilpasset hovedstadens og bydel Gamle Oslo befolkningsutvikling gjennom drøye 170 år med jernbane i bydelen. VPB 2 mener at det som første prioritet må utredes andre traseer, primært i tunnel. VPB 2 kan ikke akseptere BaneNor's fremlagte forslag til planprogram for fremtidig jernbanedrift der vil måtte leves å bo med kraftig økning av allerede uakseptable grenseoverskridende støynivåer. Støyen vil øke markant med økt togtrafikk om ett av de foreslåtte avbøtende lokkalternativene i forslag til planprogram velges. Med dagens togtrafikk er eiendommene langs toglinjene i Brynsbakken allerede eksponert for støy som langt overskrider anbefalingene i støyrekommandasjon T 1442, og derfor må støydempes og reduseres. VPB 2 forventer at samferdselsdepartementet og Oslo kommune stiller krav til BaneNor om at en eventuell utbygging og kapasitetsøkning i Brynsbakken må innebære betraktelig reduserte støy og vibrasjonspåvirkning på omkringliggende eiendommer slik at dagens grenseoverskridende støybelastning kommer under kontroll. Dette kan forslagsvis gjøres ved at Oslo kommune, Samferdselsdepartement og politiske beslutningsmyndigheter beslutter at BaneNors utbygging i Brynsbakken gjøres til et pionerprosjekt med hensyn på reduksjon av støy - og vibrasjon, tilpasset kravene fremføring av jernbane i tett befolkede områder fordrer. VPB 2 er bekymret over konsekvensene utbyggingen vil ha for barn ved Vålerenga Skole. Store deler av området er også barnas skolevei og skolens uteområder. VPB 2 mener det bør være et minstekrav at det blir kartlagt

farer som kan møte elevene på veien. BaneNor må forpliktes til å lage en trygg og god skolevei under byggeprosjektet. Samtidig må BaneNor forplikte seg til å unngå å benytte skolens friområde under utbyggingen, evt. minimere og sikre området det er nødvendig å benytte. BaneNors oppdrag er kapasitetsøkning i Brynsbakken mens Oslo Kommune, byrådet og bymiljøetatens ansvar må sikre at det tas tilstrekkelige bo - og bymiljømessige hensyn, og kreve garantier for at støy og påvirkning vil bli godt innenfor anbefalte støygrenseverdier ved ferdigstilling av retningsdrift Brynsbakken.

Vålerengaparken 2 spiller inn følgende: Krav og løsningsforslag: • Det må utredes alternative traseer for tunnel til toglinjenettet ut/inn av Oslo nordover. • Gjøvikbanen gis endestasjon i Nydalen, eller på Tøyen. • Det innføres hastighetsbegrensning (maks 30 km/t) som støyreducerende tiltak fra/til togtunnelløpene i Brynsbakken og på Vålerenga, til/fra Oslo sentralstasjon. • Støyskjerming moderniseres, forsterkes og etableres sammenhengende på hele strekningen gjennom Gamle Oslo og Brynsbakken. • Arbeiderboligene på «Hylla» gis varig vern. • Dagens støypåvirkning på omkringliggende eiendommer overskrider støyrekommendasjon T1442. Støy må reduseres til innenfor grenseverdiene, om/når prosjektet realiseres. • Dagens støyskjerming fremstår lemfeldig, er mangelfull og må utbedres, moderniseres og styrkes. • Lokkløsningene som er foreslått i forslag til planprogram vil øke støypåvirkningen for Vålerengaparken borettslag 1 og 2. Vålerengaparken 2 borettslag foreslår derfor et fjerde alternativ der lokkene foreslått i forslag til planprogram fremføres helt til/fra tunnellopet under/ved Etterstadgata. • BaneNor kan trolig ikke forventes å forvalte dette nødvendige miljøansvaret alene, utfra prosjektets avgrensninger og forventede økonomiske rammer. Lokale og sentrale myndigheter må stille klare og absolutte krav til prosjektet nærmiljøpåvirkning og bevilge de ekstra midlene som vil bli nødvendige. • Brynsbakkenprosjektet gjennomføres som et pionerprosjekt der reduksjon av støy og vibrasjon gis høyeste prioritet, slik at støygrensekravene overholdes og bomiljøene forbedres når prosjektet ferdigstilles og trafikken øker. • Friområdene rundt Vålerenga skole må bevares, og trygge universelt utformede gang- og sykkelveier mellom Kværnerdalen og Vålerenga skole må realiseres. Vålerengaparken 2 borettslag støtter for øvrig høringsinnspillet fra Gamlebyen beboerforening helhjertet. Vennlig hilsen Vålerengaparken 2 borettslag Styret v/ Gunnar Holm

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon

for VÅLERENGAPARKEN 2 BORETTSLAG

Telefon:

Epost:

Adresse: v/OBOS Eiendomsforvaltning AS

Postnummer og sted: 0129, OSLO

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Høringsinnspill til forslag til planprogram for Retningsdrift Brynsbakken

Ønske om utredning av nytt lokalt stopp ved Kværnerbyen på Hovedbanen

Det vises til forslag til planprogram for Retningsdrift Brynsbakken.

Vi stiller oss positive til at det arbeides med tiltak som kan øke kapasiteten, punktligheten og robustheten i jernbanesystemet i Oslo-området. Planprogrammet viser at prosjektet er viktig for å realisere et bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet, og at området rundt Brynsbakken samtidig ligger tett på eksisterende boligområder og byutviklingsområder, herunder Kværnerbyen.

Tilknyttet dette arbeidet ber vi om at det i det videre planarbeidet og konsekvensutredningen også utredes muligheten for å etablere et nytt lokalt stopp ved Kværnerbyen på Hovedbanen.

Kværnerbyen er allerede et etablert og voksende byområde, og planprogrammet peker selv på at området er et utviklingsområde. Samtidig legger planprogrammet vekt på arealutvikling nær stasjoner i banenettet og på å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange. Innenfor en radius på én kilometer fra toglinjen på Kværnerbyen bor det om lag 45 000 innbyggere, i tillegg til rundt 13 000 inn- og utpendlere. I samme influensområde ligger også Vålerenga, som er et etablert og tett befolket byområde uten direkte jernbanetilgang. Etter vårt syn tilsier dette at det bør utredes om prosjektet kan gi grunnlag for en mer direkte og effektiv kollektivbetjening av både Kværnerbyen og Vålerenga enn i dag.

Et lokalt stopp i dette området kan potensielt gi flere gevinster:

- bedre tilgjengelighet til jernbanen for beboere og besøkende i Vålerenga, Kværnerbyen og nærliggende områder
- styrket sammenheng mellom jernbaneinvesteringene og lokal byutvikling
- redusert behov for omveier via andre knutepunkter og dermed mer attraktiv kollektivbruk
- bedre utnyttelse av et sentralt byområde som allerede er under utvikling
- økt kollektivtilgjengelighet for Vålerenga som etablert og tett befolket byområde, og avlastning av eksisterende kollektivtransport

Vi er samtidig innforstått med at Brynsbakken er et teknisk krevende område. Planprogrammet beskriver blant annet sterk stigning, begrenset handlingsrom og komplekse sporforhold. Nettopp derfor er det viktig at spørsmålet om et eventuelt nytt stopp blir vurdert gjennom denne faglige utredningen, slik at muligheter og begrensninger blir belyst på et tidlig stadium, fremfor at dette avvises uten nærmere vurdering.

Vi ber derfor om at planprogrammet suppleres eller presiseres slik at konsekvensutredningen også omfatter:

- en vurdering av om nytt lokalt stopp ved Kværnerbyen er teknisk gjennomførbart
- hvilke konsekvenser et slikt stopp vil ha for kapasitet, regularitet og reisetid på Hovedbanen
- hvordan et stopp vil kunne påvirke transport og mobilitet i området
- hvordan et eventuelt stopp kan ses i sammenheng med byutvikling, redusert bilbruk, gange, sykkel og lokale forbindelser til omkringliggende bydeler

Etter vårt syn vil en slik utredning være i tråd med planprogrammets formål om å belyse relevante og realistiske alternativer og viktige problemstillinger for miljø og samfunn.

Vi ber på denne bakgrunn om at muligheten for et nytt lokalt stopp på Hovedbanen ved Kværnerbyen tas inn som et eget tema til utrednings i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen,

Adrian Finvold

OBOS Eiendom

Rø Lisa Steinnes

Fra: Bernard Borg <bernborg@yahoo.com>
Sendt: tirsdag 10. mars 2026 14:57
Til: Postmottak Bane NOR SF
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken

Hei,

Vi bor i Kværnerbyen. Bane Nor sitt prosjekt her rammer oss på flere måter.

(1) For oss er gangforbindelse mellom Kværnebyen og Vålerenga/Enebakkveien veldig viktig.

(2) Med flere togpasseringer blir det mer støy. Vi mener at dersom det legges lokk over dagens trase (og som gir nye grøntarealer og tverrforbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga), det kan være en god løsning.

Hilsen,

Bernard Borg
Kværnerbyen, Oslo

Rø Lisa Steinnes

Fra: H M <mthidal84@gmail.com>
Sendt: onsdag 18. mars 2026 15:50
Til: Postmottak Bane NOR SF
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Hei,

Nyinnflyttet beboer i Arnljot Gellines vei 33 og ønsker varsling. Dette prosjektet var helt ukjent for meg og berører Enebakkveien og den eneste fremkommeligheten for post og bil, som ikke er avsperrert med bussbom for oss beboere på Nygårdkollen.

Fint dere utvikler og forbedrer forbindelsene området, for det trengs! Kan vi få egen stasjon, så vi kan benytte oss av tilbudene som bare kjører forbi uten å koble oss på, hadde det også vært enda bedre.

Mvh. Mathilde Herskedal

Rø Lisa Steinnes

Fra: H M <mthidal84@gmail.com>
Sendt: lørdag 28. mars 2026 12:55
Til: Postmottak Bane NOR SF
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Alternativer med lokk er ikke godt nok for oss oss som bor og jobber i området. Dette gjør det mer utrygt for barn og eldre å ferdes i området og gir mer permanent støy. Det er uaktuelt at lokk betyr å fjerne den *eneste* åpne bilveien for oss i nabolaget. Vi har behov for inn- og utflytting, post, beredskapstjester som ambulanse, politi og brann, samt bedring av kollektive tilbud for de som verken kan gå eller sykle.

Robust, åpen og langsiktig overampe for sykkel, gående og biler må utredes, med alternativ å legge jernbane lengre ned under bakkenivå. Dette må harmonisere og gi et bedre alternativ enn dagens situasjon.

Mvh. Beboer i Arnljot Gellines vei ved Kruttverket, Kroloftet og turstien ved Alna-elva

Fra: Igor K. <dekrilo@gmail.com>
Sendt: fredag 20. mars 2026 10:09
Til: Postmottak Bane NOR SF
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Hei, dete er innspill ref. <https://www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/kapasitetsokning-i-brynsbakken-i-oslo/varsel-om-oppstart-og-horing-av-planprogram/>

Kort om meg

Vi flyttet fra Bergen til Oslo og Vålerenggata i 2007, der vi bodde i 2 år, før vi flyttet til Arnljot Gellines vei, langs banen i 2009. Siden 2014 har vi bodd i Kværnerbyen, dvs. siste snart 19 år så har vi krysset over denne banen enten fra Vålerenga, Arnljott Gellines vei, mens det fortsatt var gammel trebro der, under banen fra Kværnerbyen, fulgt barna til Vålerenga skole og til treninger og ikke minst barna selv har brukt "Tranga" stien opp til skolen fra Enebakkveien osv. Det betyr at jeg har ganske godt grunnlag til å uttale meg om området.

Jeg har heller ikke veldig sterke følelser for noen spesielle ting i forhold til emnet, annet enn at det er viktig å bevare naturen rundt, at det er trygt for barna og voksne som ferdes her og at vi nå har mulighet til å gjøre ting bedre, heller enn dårligere.

Om banen og området

Her er noen punkter jeg ønsker å fokusere på. Dessverre så vil nok de fleste punktene være negative, siden for oss som bor og ferdes i området, så er ikke banen noe nyttig, pent eller positivt, selv om jeg ikke har ellers noe mot togbaner generelt og jeg synes tog er både fint og nyttig og viktig.

1. **Deler folk og områder** - en togbane deler byområder og folk, mens en bro binder dem sammen. Dette har vært hovedproblemet i alle disse årene. Vi sniker oss under og over, langs og på tvers denne banen, for å komme oss hver dag til trening og skole. Kværnerbyen tilhører Vålerenga skolekretsen, men har ingen bra fysisk tilknytning til Vålerenga som området.
2. **Bråker** - selv om jeg ikke plages av bråket, pga. avstanden og mellomliggende bygg, så er det veldig bråkete når togene suser forbi, mens vi ferdes rundt. Hadde det vært et spor med tog av og til, og utenfor bykjernen så ville jeg sagt at dette er noe man må finne seg i. Dette er jo ikke tilfellet, vi bor i en hovedstad i Europa, i et relativt sett økonomisk rikt land. Det er nesten uforståelig at det er så mange togspor midt i et byområde. Dette gjelder for såvidt også den delen mot sentrum (togverksted), fra Kværnerbyen. Her burde det vært et lokk med et stort grøntområde også!
3. **Utrygt** - Å gå langs "Tranga" til skolen i alle årets tider, alene og når det er mørkt, føles ikke sikkert for mange, siden stien er utenfor allvei. Å gå under banen, opp trapper fra Kværnerbyen føles ikke sikkert heller, siden du beveger deg under et avsidesliggende område som ikke ser så appellerende ut. Jeg har så å si hvert år sendt melding til Oslo kommune, som da har sagt at det ikke er deres ansvar og videresendt meg til Bane Nor, som da ikke hadde oversikten og ikke passet bra nok på at busker og trær er beskåret flere ganger årlig, særlig om sommeren, at veien er ren og uten søppel. Videre så brukes noen av disse stedene som oppholdssteder for de som oppbevarer narkotika eller bruker det selv, nettopp fordi de føles som jeg skrev, avsidesliggende og lite vedlikeholdt.

Løsning

For meg så er den beste løsningen et lokk over store deler av området, særlig en del som vil binde sammen, på overflaten, som en park/sti/vei/sykkelvei Kværnerbyen og Vålerenga, uten at en må ta

store sikk-sakk veier opp til skolen og Vålerenga. Noe som ikke krever heis, men gjerne noen trapper, og så kan de som er i rullestol og på sykkel o.l. bruke en slakkere vei sikk-sakk.

Alternativet til lokket er muligens en stor og bred bro, igjen fra Kværnerbyen til Vålerenga og at banen er helt avskjermet på sidene, pga. lyd og at barna ikke kan komme seg på sporene. Det bor veldig mange mennesker og barn her, så sikkerheten må ha fokus, men selvfølgelig må alle ta ansvar selv også.

Ellers så er ønsket mitt at arbeidet som gjøres også fokuserer på å lage en løsning som er estetisk pen og naturlig og ikke kun betong og metall.

Tusen takk for at dere prøver å ta hensyn til oss som bor her og lykke til!

Mvh

Igor Krilić

tel. (+47) 400 45 673

Fra: [Chris Fasselاند](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram
Dato: tirsdag 28. april 2026 21:30:32

Høringssvar – oppstart av planprogram for kapasitetsøkning i Brynsbakken

Jeg er beboer i området og stiller meg negativ til den planlagte utbyggingen på grunn av forventede konsekvenser for støy og redusert bokvalitet.

Dersom tiltaket likevel gjennomføres, mener jeg det er avgjørende at løsninger med omfattende lokk/overdekning utredes som et hovedalternativ. Mulighetsstudien viser at mindre lokk gir begrenset effekt, og at det er først ved mer omfattende overdekning at man oppnår vesentlig støyreduksjon.

På denne bakgrunn ber jeg om at:

- **omfattende lokk** utredes på lik linje med andre alternativer
- det dokumenteres hvilken støyreduksjon ulike lokk-alternativer faktisk gir for omkringliggende boliger
- det legges til grunn løsninger som gir reell forbedring av støyforholdene, ikke kun marginale tiltak

Jeg ber om at hensynet til nærmiljø, helse og bokvalitet tillegges avgjørende vekt i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
Chris Fasselاند
Arnljot Gellines vei 5A

Bane NOR tar livet av Gamle Oslo

Lokal katastrofe for byutvikling og levekårsforbedring

Bane NOR (BN) har nå på høring planprogram for sitt prosjekt «Retningsdrift Brynsbakken». BN vil tvinge gjennom en løsning som ikke møter framtidens behov, og påfører bydel Gamle Oslos sjel banesår. Dette er prosjektet som BN lurte bystyret i Oslo til å hastebehandle uten god nok utredning i 2022, men som ble opphevet av statsforvalteren og sendt tilbake. Et prosjekt som vil rive den verneverdige trehusbebyggelsen på «Hylla» mellom Vålerenga og Kværnerbyen for å sende noen flere tog enn dagens 700 gjennom Oslos mest levekårsutsatte bydel i åpen linje mellom Etterstad og Gamlebyen. Flere persontog på dagen, betyr at flere av godstogene må gå om natta, når støyen skaper størst problem.

BN tilsidesetter folkehelsehensyn ved at de ikke vil utrede og gjennomføre tilfredsstillende støyavbøtende tiltak for hele strekningen, selv om byrådet og plan- og bygningsetaten i Oslo har krevet det. Etter to år uten å fire på kravene om enklere støyutredning, gikk BN til samferdselsministeren, og fikk vedtatt at de kan gjennomføre prosjektet sitt etter en statlig plan, som overkjører lokaldemokratiet og folkehelseloven. Dermed er nå også Ap-regjeringen medansvarlig for å droppe alle vakre formuleringer om kulturminnevern, utjevning av forskjeller, byutvikling for bedre levekår i Oslo øst og involvering av de berørte. Litt av en oppskrift for å sanke velgere til neste års lokalvalg!

Det mangler en «Generalplan for jernbanen»

Litt av BNs problemer, er at de kaster bort enorme ressurser på planlegging og prosjektering av tiltak som det ikke blir noe av (har noen hørt om Ringeriksbanen?). I Nasjonal transportplan (NTP) kastes det inn lokale prosjekter som i det minste gir god omsetning for konditoriene som lager bløtkaker, men ingen ansvarlige klarer å lage en forpliktende og helhetlig plan for hvordan vi kan bygge den jernbanen vi trenger i framtida for å nå målene for klima og samfunnsutvikling.

Skal vi få godstransport over på jernbane, alle bilpendlerne over på regiontog, erstatte flyreiser under femti mil og bilreiser på motorvei med raske fjern tog, må jernbanekapasiteten utvides betraktelig – antagelig dobles fra det vi har i dag. Skal vi bedre beredskapen ved signalfeil, brokollapser, vedlikeholdsarbeid, sabotasje eller overbelastning, må vi ha en massiv, samordnet jernbaneutbygging med alternative traseer og flere kollektivknutepunkter med finmasket rutenett i hovedstadsområdet.

Flaskehalsen for hele Østlandsregionen er Oslotunnelen

Alle jernbanefolk er enige i at den største flaskehalsen i dag, er den sprengte kapasiteten i Oslotunnelen mellom Oslo S og Skøyen. Her er det ett spor i hver retning, og nesten hele østlandstrafikken stopper opp hver gang det skjer noe med sporet her eller på Oslo S. BNs prosjekt på Hylla løser ikke problemet med flaskehalsen, snarere tvert imot. Full effekt av prosjektet som hastet noe veldig å få vedtatt i 2022, og som nå kanskje blir ferdig i 2037, er avhengig av at det bygges en ny tunnel i tillegg til Oslotunnelen.

Den såkalte «Rikstunnelen» er verken ferdig prosjektert eller finansiert, og kan ifølge Jernbanedirektoratet tidligst stå ferdig i 2052, hvis regjeringen bestemmer seg nå. Verken samferdselsdep., Jernbanedirektoratet eller Bane NOR kan vise oss hvordan de ser for seg at et jernbaneanlegg som skal ha tilstrekkelig kapasitet til å kunne oppfylle klimamålene innen 2050, skal se ut. Planprosessen som BN har satt i gang på nå, har samme løsning for trafikkavvikling som de hadde i 2017, basert på konseptvalgutredninger som allerede den gang var utdaterte, og

ikke ble fulgt. De forutsetter at alle godstog og gjennomgående trafikk i Oslo må innom Oslo S, vel vitende om at dette innebærer at togene skal dundre gjennom Gamlebyen i åpen linje i mange tiår framover.

Vi må ha flere jernbanespor, og de må i tunnel!

Oslo blir nok ikke som dagens Paris, London eller Tokyo innen 2050, men det er ikke dumt å lære av disse, og planlegge fordeling av jernbanetrafikken på en rekke knutepunktstasjoner med overgang til metro i en sirkel rundt sentrum, i stedet for å basere seg på én sentralstasjon. I våre naboland er det i gang tunnelbygging for jernbane og metro i Gøteborg og Stockholm, i Danmark bygger de senketunnelen Femern Bælt på havbunnen for 110 milliarder kroner.

Alle skjønner at vi må ha flere jernbanespor for å øke kapasiteten til og gjennom Oslo, og alle nyere prosjekter i andre storbyer baserer seg på å legge sporene i bakken, i stedet for å rive eller støyisolere hus som står i veien for jernbanespor i åpen linje. Hvis BN får rasert Hylla, må de seinere møte krav om flere spor med å rive murhusene i Schweigaardsgate eller Arups gate for å lage plass til utvidelser. For hvis det først er lagt ned 3 milliarder i prosjektet på Hylla, så er det jo litt flaut like etterpå å komme og si at det var bortkasta, for vi må visst ha en tunnel allikevel. En tunnel kommer utvilsomt før eller seinere, og da vil jeg heller ha den før enn seinere. For oss som er opptatt av kulturminnevern, er det en provokasjon at vi da aldri får tilbake husrekka på Hylla, og for de som er opptatt av strategisk byplanlegging, en fallitterklæring.

Bane NOR nekter å utrede andre løsninger!

I stedet for en «Rikstunnel» med all trafikk innom Oslo S, mener jeg det må utredes en ny jernbanetunnel gjennom Oslo fra Bryn til Lysaker, med overgang til metro på Bryn, Majorstua og Fornebubanen på Lysaker. Den kan ha kapasitet til å fordele noe av lokaltrafikktogene i Oslo-regionen, og ta unna all godstrafikk fra Alnabru mot sør og vest, og mye av regiontogtrafikken fra nord/øst/Gardermoen til alle områder vest for Oslo. Gjøvikbanen bør som tidligere utredet legges i tunnel fra Nittedal under Gjelleråsen til Hovedbanen et sted mellom Strømmen og Grorud.

Hovedbanen fra Alnabru/Bryn og Gardermobanen videre fra Romeriksporten må legges i tunnel ned til Oslo S. Dette vil frigjøre et kjempeareal til positiv byutvikling som sårt trengs i Gamle Oslo. En del tomtsalg vil også kunne finansiere deler av tunnelbyggingen, og bortfall av behov for støyisolering vil spare store kostnader og mange helseproblemer for berørt befolkning langs Norges mest trafikkerte jernbanestrekning. BN mener deres prosjekt kan øke lokaltogfrekvensen i Groruddalen fra 15 til 10-minutters intervall, men det vil ikke hjelpe stort verken for klimamålene eller for langpendlerne.

BN startet relasjonsbyggingen med naboene med et såkalt «dialogmøte», hvor vi naboer ikke en gang fikk lov til å snakke om at det finnes andre løsninger. Siden 2017 har BN brukt flere hundre millioner kroner på sitt destruktive prosjekt uten å bygge en eneste meter jernbane, og sier tvert nei til å utrede andre framtidsrettede løsninger. Er Aps samferdselsminister komfortabel med dette?

Ørn Terje Foss

Lege, spes. arbeidsmedisin, DPH

Tidligere fagsjef arbeidsmiljø og helse i NSB (2003-2018)

3 vedlegg: Framtid for Gamle Oslo, Bevar Hylla, kollektivnett Tokyo



Bevar Gamle Oslo og husene på Hylla!

■ Areas where Suica/PASMO can be used



Uttalelse fra IGLUM KRISTIN

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har IGLUM KRISTIN, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for

PlanID: Statlig planprogram

Plannavn: Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Kommune: Oslo

Uttalelsefrist: 12.05.2026

Uttalelse

Kommentar

Jeg viser til høringsbrev med varsel om oppstart av planarbeid for Retningsdrift Brynsbakken, som jeg har mottatt fordi jeg eier en leilighet innenfor planvarslingsområdet. Jeg takker for muligheten til å komme med innspill. Det er med stor bekymring at vi som bor i og eier leiligheter i dette området, leser om planene for utbyggingen av Brynsbakken. Frykten dreier seg om at denne utbyggingen vil ødelegge et svært verdifullt bolig- og friluftsområde for mange Oslo-familier, både folk som bor i området, men også andre Oslo-beboere som bruker området i rekreasjonsøyemed. Området på Vålerenga-siden av Brynsbakken er også et svært unikt historisk område, med en helt særpreget atmosfære som dessverre har gått tapt i resten av Oslo. Vi håper derfor at de som skal vurdere denne utbyggingen husker hvordan hele Vålerenga stod i fare for å bli helt ødelagt av tungtrafikk, da man heldigvis valgte løsningen med Vålerenga-tunellene. Med tunnelene har Vålerenga siden 80-tallet i stedet vært et attraktivt boligområde, noe Oslo har dramatisk mangel på. Denne typen utbyggingsbeslutninger kan ikke omgjøres, og vi som blir berørt av utbyggingen av Brynsbakken håper derfor at politikere og andre beslutningstagere er opptatt av fremtiden og hvordan Oslo kan bevare de få historiske områdene som er igjen og som nytes av både beboere og turister. Jeg vil basert på dette oppfordre på det sterkeste til at man i vurderingen av ulike lokk-løsninger eller tunnel-løsning, prioriterer å gjøre belastningen på området rundt blir minst mulig. Dette er et historisk, hyggelig, grønt og rolig boligområde, noe som er svært verdifullt så nært sentrum av Oslo. Vålerenga kirke er et fantastisk historisk bygg fra 1902 og parken er et mye brukt utfluktsmål hele året, full av solbadere og picknickere om sommeren og av barn som går på ski eller aker om vinteren. Det er svært tragisk hvis utbyggingen av Brynsbakken skal føre til at parken ødelegges eller blir mindre. Dette vil i så fall være en beslutning som går motsatt vei av det vi ser i storbyer verden over, der myndighetene er opptatt av å bevare og skape nye grønne lunger for å gjøre byene mer levelige for beboerne og mer interessante for turister. Hilsen Kristin Iglum (også styremedlem i sameiet Opplandgt. 21B)

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon

for IGLUM KRISTIN

Telefon:

Epost:

Adresse: Utenriksdepartementet v/ Tokyo

Postnummer og sted: 0032, OSLO

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no



Re: Planarbeidet for Retningsdrift Brynsbakken

Vålerengaparken er til stor glede for Oslos beboere, og også turister til Oslo, noe som bør vektlegges i vurderingene!

Hilsen Kristin Iglum

Fra: [Charlotta Fresk](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: Brynsbakken - utbygging av spor
Dato: lørdag 9. mai 2026 12:19:14

Hei.

Har sett på deres forslag og er ikke i tvil over at lokk hadde vært det beste i lengden - så mye overbygg som mulig. Drømmen hadde vært å helt binde sammen Vålerenga med Kværnerbyen - la parken fortsette helt ned dit. Skjønner det blir dyrt, men kortsiktige løsninger har vi jo allerede sett, ikke fungerer i lengden. Vi må verne om parken og særpreget som parken og Vålerenga har. Så håper jeg dere reduserer støy og trafikk og finner gode (om enn kanskje omstendelige) løsninger som er til det beste for oss som bor på Opplandgata/Smålensgata.

Vennlig hilsen
Charlotta Fresk
Opplandgata 17
Oslo

Skickat från min iPad

Fra: [Charlotte Lerdal Groven](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: Saksnummer 2025/21558 – Statlig planprogram, Brynsbakken – kapasitetssøkende jernbanetiltak
Dato: tirsdag 12. mai 2026 08:43:41

Til Bane NOR og Plan- og bygningsetaten,

Jeg ønsker å uttrykke sterk bekymring rundt planene om å øke togtrafikken på strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen.

Jeg er født og oppvokst i Gamlebyen, og bor fortsatt tett på togtraseen. Allerede i dag oppleves støy, vibrasjoner og trafikk som en stor belastning for nærmiljøet og livskvaliteten til de som bor her. Det er vanskelig å forstå hvordan det kan vurderes å øke kapasiteten ytterligere uten at de reelle konsekvensene for helse, søvn og bomiljø er tilstrekkelig utredet.

Gamlebyen er et tettbebodd og historisk viktig område hvor mennesker lever livene sine få meter fra en av Norges mest trafikkerte åpne togtraseer. En økning på 20–25 % vil ikke bare påvirke trivsel, men også den langsiktige helsen til beboerne. Søvnforstyrrelser og konstant støy over tid er alvorlige belastninger som må tas på større alvor.

Jeg mener derfor at:

- planene om økt trafikk i åpen trase bør skrinlegges
- tunnelalternativer må prioriteres og utredes seriøst
- det må gjennomføres en uavhengig støy- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn før videre beslutninger tas

Det er avgjørende at fremtidige løsninger for jernbanen i Oslo ikke går på bekostning av menneskene som bor langs traseen. Infrastruktur kan utvikles, men ikke ved å forringe bomiljøet og helsen til hele nabolag.

Jeg håper dere lytter til beboerne i området og velger løsninger som er bærekraftige også for menneskene som skal leve med konsekvensene.

Mvh

Charlotte Lerdal Groven
+47 465 04 677

Fra: [Dimitri Solvang-Kayiambakis](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram
Dato: lørdag 9. mai 2026 10:08:58

Jeg slutter meg til Vålerenga skoles FAU sitt høringssvar av 8. mai 2026 der nullalternativet eller sekundært alternativ med mellomlangt lokk ønskes. Fotballbanen ved Vålerenga kirke kan ikke under noen omstendighet inngå i planområdet. Banen er i bruk av barna våre *hver dag*, hele året, og det er ingen alternative plasser i området som kan erstatte den. Dette hadde Bane Nor aldri fått lov til på Oslos vestkant.

Framskritt er ikke at det skal kunne kjøre flere tog. Framskritt er at flere barn kan vokse opp i fred og leve gode liv med trygg lek og læring – også på Oslos østkant, der vi allerede lever tettest og trangest i hele Oslo.

Bane Nors planlagte arbeider må derfor i minst mulig grad gripe inn i barna våres hverdag i aktivitet og læring, i bydelen og ved Vålerenga skole.

Hilsen
Dimitri Solvang-Kayiambakis

Fra: [Haakon Engen](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: Klage og krav om stans i planer om økt togtrafikk i åpen trasé Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen
Dato: mandag 11. mai 2026 21:06:27

Jeg viser til pågående planer som innebærer økt togtrafikk på strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen. Som beboer tett på jernbanetraseen reagerer jeg sterkt på at Bane NOR etter det jeg forstår legger opp til en trafikkøkning på om lag 20–25 prosent i en allerede ekstremt belastet åpen trasé, uten at de reelle helse-, støy- og bomiljøkonsekvensene for naboene synes tilstrekkelig utredet.

Strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen er, slik vi som bor her opplever det, en av landets mest trafikkerte åpne togstrekninger. Togtrafikken går få meter fra boliger, soverom, utearealer og hverdagsliv. Dette er ikke en marginal teknisk justering i et upåvirket område. Det er en betydelig økning i belastningen på et bomiljø som allerede er preget av støy, vibrasjoner, forstyrret søvn og redusert bokvalitet.

Jeg ber derfor Bane NOR om å stanse videre arbeid med løsninger som baserer seg på vesentlig økt trafikk i åpen trasé gjennom Gamlebyen, inntil det foreligger et fullverdig, uavhengig og etterprøvbart kunnskapsgrunnlag for konsekvensene for berørte beboere.

Etter mitt syn er det særlig tre forhold som gjør saken alvorlig:

For det første er støybelastningen allerede høy. En trafikkøkning på 20–25 prosent vil ikke bare være et spørsmål om flere togpasseringer i en teknisk kapasitetsmodell. For oss som bor langs traseen betyr det flere avbrudd, mer nattlig og tidlig morgen-støy, større samlet eksponering og mindre mulighet for restitusjon. Søvnforstyrrelser er ikke et trivielt naboproblem, men et alvorlig helseproblem.

For det andre fremstår det som uforsvarlig å behandle dette primært som et jernbaneteknisk kapasitets- eller regularitetstiltak. Når tiltaket berører tett bybebyggelse og boliger få meter fra skinnene, må helse, søvn, vibrasjoner, bomiljø og sosial belastning inngå som sentrale beslutningskriterier. Det er ikke tilstrekkelig å vise til generelle beregninger eller gjennomsnittlige støynivåer dersom disse ikke fanger opp maksimalnivåer, nattlig eksponering, vibrasjoner, fasadeforhold, soveromsplassering, faktisk togfrekvens og kumulativ belastning over døgnet. Det er allerede betraktelig - og uforutsigbart svingende - støybelastning som følge av jernbanen. Et betraktelig problem er at sporvekslerne utenfor mitt stuevindu er særdeles bråkete, og hver gang de brukes så rister bygget.

For det tredje må saken vurderes i lys av langsiktige løsninger for Oslo-regionens jernbanekapasitet. Å øke belastningen i dagens åpne trasé gjennom Gamlebyen fremstår som en kortsiktig løsning som skyver kostnaden over på beboerne. Tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo må etter mitt syn legges til grunn som den prinsipielt riktige, helsemessig forsvarlige og bymiljømessig bærekraftige løsningen.

Jeg ber Bane NOR om følgende:

1. At planer om økt togtrafikk i åpen trasé Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen skrinlegges eller stilles i bero inntil saken er fullt ut utredet.
2. At tunnelalternativ og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn som hovedspor for videre planlegging, fremfor ytterligere belastning av dagens åpne trasé.
3. At det bestilles en uavhengig støy-, vibrasjons- og helseutredning for hele strekningen Oslo S–Bryn, med særlig vekt på Gamlebyen og boliger nær traseen.

4. At utredningen ikke begrenses til gjennomsnittlig støynivå, men også inkluderer maksimalnivåer, nattstøy, antall hendelser/passeringer, søvnforstyrrelser, vibrasjoner/strukturelyd, lavfrekvent støy, fasade- og soveromsforhold, samt samlet belastning over tid.
5. At berørte beboere og sameier/borettslag involveres reelt før videre beslutninger tas, og at grunnlagsdata, støyberegninger og trafikkforutsetninger gjøres offentlig tilgjengelige.
6. At Bane NOR redegjør skriftlig for hvilke konkrete helse- og bomiljøvurderinger som er gjort, hvem som har utført dem, og hvordan beboernes belastning er vektet opp mot kapasitets- og driftsmessige hensyn.

Jeg vil understreke at dette ikke er en generell motstand mot jernbane. Tvert imot er jernbane viktig infrastruktur. Nettopp derfor må den planlegges på en måte som ikke påfører enkelte boligområder en urimelig og langvarig helsebelastning. Klimavennlig transport kan ikke begrunne at søvn, helse og bomiljø for mennesker langs traseen behandles som en restkategori.

Jeg ber om at denne henvendelsen registreres som formell klage/merknad, og at jeg får skriftlig svar på punktene over.

Mvh,
Haakon Engen
Schweigaards gate 61D

Best wishes,
Lieutenant Colonel Dr. rer. nat. Haakon Engen, Cand. psychol.

Senior researcher, Institute of Military Psychiatry, Norwegian Armed Forces
Associate Professor, Leibniz Institute for Resilience Research (LIR), Mainz, Germany

De forestående omlegningene i Brynsbakken er et dårlig eksempel på «Mer jernbane for pengene»

Bane NOR har planer for endringer i Brynsbakken, og det er vedtatt riving av Enebakkveien 38 – 60 samt veibru over Hovedbanen, se gulmerket område. Med justeringer i Bane NORs planer (Bane NOR, Hovedbanen, Retningsdrift i Brynsbakken – Teknisk hovedplan, 17.01 2019) kan boligene og veibru over Hovedbanen bevares.

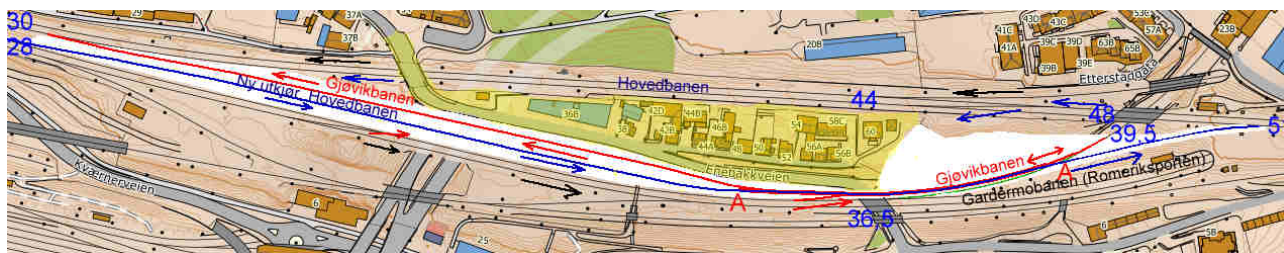
To alternativer er videreført i teknisk hovedplan, og de legger beslag på Enebakkveien, eventuelt også boligtomter. De viktigste ankene mot det forlatte alternativet 8A1 var at hastigheten på Gjøvikbanen må senkes fra 70 til 40 km/t, og at biladkomst til boligene ikke er mulig i ettertid.

Det blir enda dårligere biladkomst med de videreførte alternativene. Problemet er at korridoren er for bred med to nye spor side om side. Ved å bygge Gjøvikbanen i en kulvert (A-A) og legge utkjør for Hovedbanen oppå kulverten, kan bredden på korridoren halveres, se hvitsladdet område i kartskissen, en justert versjon av alternativ 8A1. Dessuten kan hastigheten på Gjøvikbanen beholdes siden sporet får en bedre utforming (kurvatur).

Intensjonen med omleggingen

Hovedintensjonen er at alle tog inn mot Oslo S skal bruke de to nordligste sporene etter St. Halvards gate og videre til sporene 2-6 (og videre mot Skøyen). Tilsvarende skal utgående tog fra Oslo S bruke de to søndre sporene før St. Halvards gate, og øverst i Vålerenga må togene sorteres ut på sine respektive baner igjen.

En prosjektering etter kartskissen gir en effektivitet i trafikkstyringen som er fullt på høyde med det alternativet Bane NOR har besluttet – i tillegg til at det har store økonomiske besparelser/gevinster.



Økonomiske gevinster

Med en revisjon av alternativ 8A1 kan flere kostnadskrevende tiltak i Brynsbakken utgå uten følger for retningsdriften. Følgende tiltak og kostnader utgår:

- riving av Enebakkveien og veibru samt bygging av ny gangbru over Hovedbanen
- innløsning, riving av boligene, opprydding av arealene og ny gang-/sykkel-vei i området
- kostnader for bevaringstiltak av utvalgte, verneverdige hus
- merk at uten bruarbeider over Hovedbanen utgår behov for spordisponering og buss-for-tog
- med de utelatte tiltakene oppnås en tidsgevinst for å utføre prosjektet

En kritisk detalj i utformingen er kulverten på bru over Enebakkveien. Bunn i kulverten må tilfredsstillende vertikalkurvaturen for Gjøvikbanen, Likeledes må taket i kulverten tilpasses vertikalkurvaturen på utkjøring for Hovedbanen. De blå tallene i skissen viser høydekoter for dagens jernbanespor.

Kulvert for Gjøvikbanen med ny utkjør for Hovedbanen på kulverttaket

Hovedbanen har en sterk stigning fra kote 30 til kote 51 i kartskissen. Det nye sporet for utkjør mot Hovedbanen (blå) må ha samme høydeprofil, slik at sporet ved bru over Enebakkveien må ligge nær kote 44, det vil si ca. 7,5 m høyere enn sporet for Gjøvikbanen. Fra bru over Enebakkveien til sammenkobling med Hovedbanen har Gjøvikbanen (rød) et lite netto fall på 6 m. Om nødvendig kan kulverten senkes noe i vestre ende for å tilfredsstillende høydekurvaturen på ny utkjør for

Hovedbanen. Andre metoder for ytterligere tilpasning av høydekurvaturen er bruk av fastspor i stedet for ballast på delstrekninger (Vålerengatunnelen, kulverten) og/eller bruk av skinne for fast oppheng av kontakttråden i kulverten. Utkjøring mot Gjøvik følger dagens spor på Gardermobanen og ledes inn i kulverten for Gjøvikbanen like før bru over Enebakkveien.

«Øket tjenesteproduksjon for pengene» - Sammenkobling av Gjøvikbanen og Hovedbanen ved Alna

Gjøvikbanen må stenges i 5 – 10 måneder mellom Grefsen og Oslo S under omleggingen i Brynsbakken.

Sammenkoblingen av Gjøvikbanen og Hovedbanen er en liten investering med stor nytte. Sørgående tog på Hovedbanen må få en tilsving sør for Alna mot godssporet i retning Grefsen. Tilsvarende må tog fra plattform på Grefsen få en tilsving ut på godssporet mot Alnabru og en ny tilsving mot Alna i retning Lillestrøm.

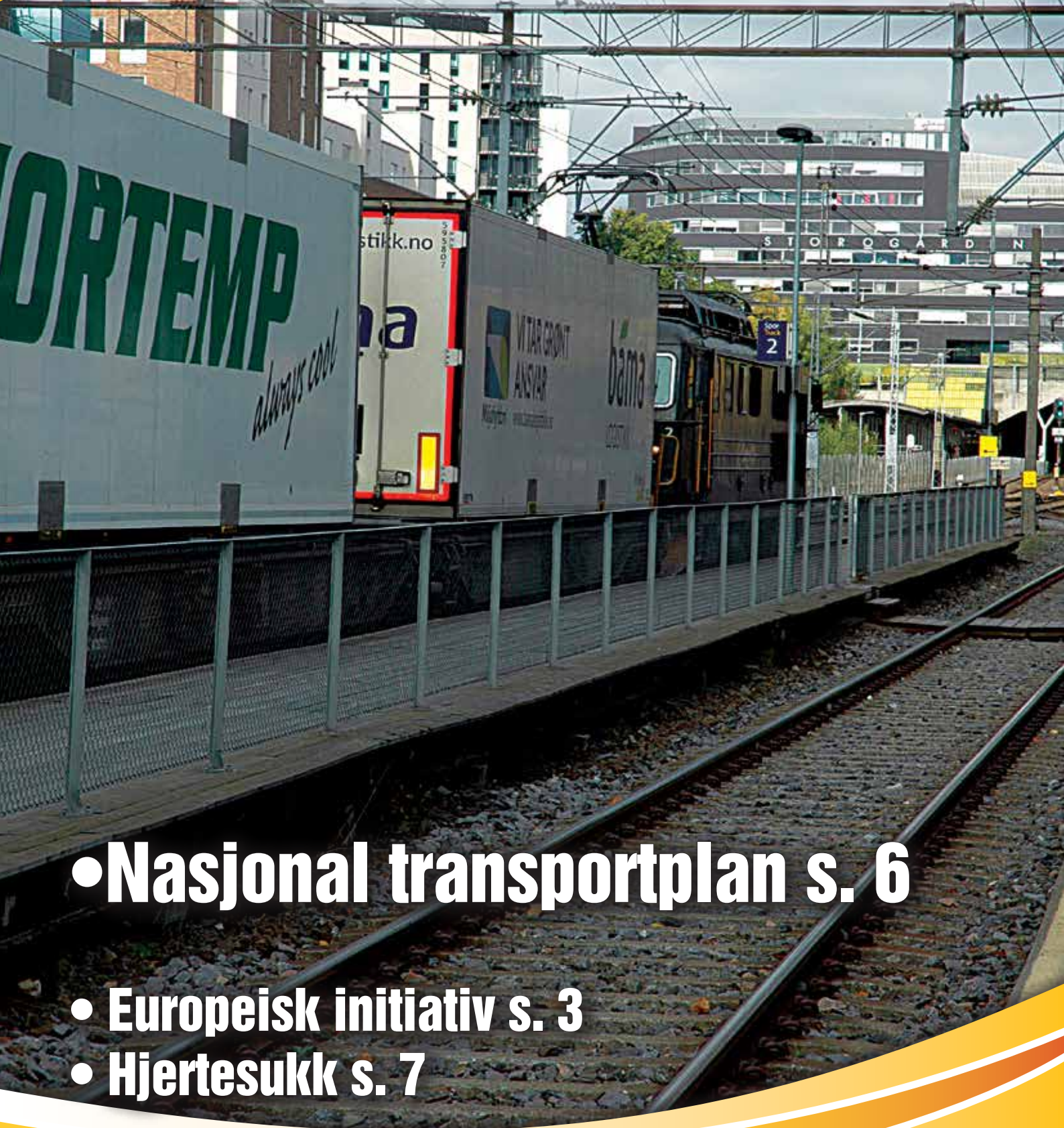
Det er enkle grunnforhold og lett tilpasning av jernbanespor på eksisterende jernbanegrunn. En løsning ble tidligere vurdert (Ruterrapport 2011:1, Persontrafikk på Alnabanen, 7.2.2011), men siden denne omfattet tre nye kostnadsdrivende stoppesteder uteble finansieringen.

Med tiltakene i Brynsbakken aktualiseres sammenkoblingen, og besparelsene i Enebakkveien kan finansiere det hele. Tog fra Gjøvik kan fortsette på Hovedbanen og vende på Lillestrøm. På Alna blir det overgang mot Oslo S – et langt bedre tilbud enn buss-for-tog fra Grefsen.

Hva med en fast togpendel mellom Kjelsås og Lillestrøm?

Se også: [*For Jernbane, Nr. 3, 2020*](#), side 12: «Mer samfunnsnytte fra investeringer til jernbaneinfrastruktur».

FOR JERNBANE



- **Nasjonal transportplan s. 6**

- **Europeisk initiativ s. 3**

- **Hjertesukk s. 7**

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettingen er et bedre miljø og redusert helseplage fra transportsektoren.

Kontigent: 2020 kr 300
 Kontonr. 1254.20.33523
 Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 320. Løssalg: kr 85.



Ansvarlig redaktør:
Leder: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
 FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
E-POST: leder@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 400

Redaksjonen tar gjerne i mot artikler og bilder fra leserne: leder@jernbane.no

FORSIDEFOTO: Godstog til Nygårdstangen(Bergen) passerer Grefsen stasjon.



INNHold

Europeisk initiativ	3
Biodrivstoff	4
Hjertesukk på grensa	5
Nasjonal transportplan	6
Mer samfunnsnytte	12

Ny NTP - kamp om ressursene

□ Leder, Kjell Erik Onsrud

Regjeringa vil ha ny blest om teknologi- og mobilitetsrapporten sin fra 2019. Vanligvis stiller media strenge krav til at det skal være en nyhet. Her slo de likevel lydig opp budskapet fra rapporten, se NRK 28/9. Utvalgsmedlem Alexandra Bech Gjorv fikk klart igjennom budskapet om å droppe måla om overføring av godstransport fra veg til bane og nullvekstmålet for biltrafikk i storbyområdene. Hun sådde også tvil om det er riktig å bygge nye dobbeltspor i ytre intercity på Østlandet. Hun sa man alternativt kunne satse på buss på ny motorveg. Motorvegbygginga ble ikke problematisert...

Men buss på motorveg blir aldri raskere enn personbil. Med en godt utbygd jernbane kommer man raskt fra sentrum til sentrum. Om ytre intercity inngår som del av nye høgfarts dobbeltspor mellom landsdelene, vil det gi helt andre forutsetninger for jernbanen. Verken buss eller elbil kan kjøre Oslo–Trondheim på 3 timer.

Bakteppet for Teknologi- og mobilitetsrapporten i 2019 var utviklinga av batteri- og mobilteknologien, og hva bruk av denne innen transportsektoren kan bety for planlegging og bygging av ny infrastruktur.

For Jernbane uttalte seg til rapporten. Den la vekst i transportene til grunn som et mål, enda det høye forbruket av naturressurser er årsaken til de alvorlige miljøproblemene vi har i dag. Den overså det grunnleggende forholdet mellom energibruk/effektivitet og miljøpåvirkning. Den så også bort fra forhold som tilgangen på råstoffer og inngrep i miljøet som trengs for å produsere alle batteriene, og mer konstante miljøulempen fra vegtrafikken som stort arealbeslag, støy og mikroplast.

Ruters simuleringer med full overgang til autonome og delte kjøretøy for alle privatbiler og kollektivreiser i Oslo og Akershus, viste risiko for forstoppelse i vegnettet. Rapportens råd om å skrote nullvekstmålet for biltrafikk i byområdene er derfor dårlig begrunna.

Jeg trur politikerne bommer grovt på mulighetene for å ha nok fornybar energi til å la lastebil overta all langdistanse godstransport. Vårt årlige overskudd av vannkraft kunne drifte personbilkampen, men neppe alle tunge kjøretøyer.

Det er merkelig at regjeringa bruker teknologiutviklinga til å gå til angrep på det mest energieffektive motoriserte transportmiddelet vi har. Det blir feil å si at derfor skal motorveg skal ta over for jernbane i de nasjonale transportkorridorene. Det minner heller mer om 1950-tallets amerikanske transportpolitikk.

Norge bør etter mitt syn satse på flerbruks, høgfartsbaner i transportkorridorene, bedre lokalveger og heller bygge billigere stamveger med vekt på sikkerhet, ikke større fart og kapasitet. Det er også en kostnad om husholdninger og virksomheter tvinges til å holde flere biler.

Imidlertid bør utbyggingsstrategien samles om én strekning av gangen. I dag bygges det spredt, og regjeringa vil utvide intercity i ytterligere en himmelretning. Jeg vil tro at vi får mer igjen for penga, bedre helhetlige løsninger og raskere resultater ved å bygge ut korridor for korridor etter en vedtatt rekkefølge.

Europeisk initiativ

Norge er med på europeisk initiativ om utvikling av internasjonale togtilbud

- Vi har et godt utbygd togtilbud for reiser innenlands. Nå ønsker vi å jobbe sammen med de andre europeiske landene for å styrke de internasjonale persontogforbindelsene, sier samferdselsminister Knut Arild Hareide.

Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 15.6.2020

Nederlandske transportmyndigheter har i flere studier sett at togtenester i stor grad kan erstatte fly på mellomlange distanser opp mot 800 km. I lys av blant annet Green Deal-initiativet fra EU, 2021 som et mulig jernbanens år i Europa og en stadig økende bevissthet om klimavennlige reiser,

har 23 europeiske land sluttet seg til et nederlandsk initiativ og forpliktet seg til å delta i arbeidet for et rammeverk som styrker de internasjonale persontogtenestene.

Flere praktiske hindringer gjør det i dag vanskelig å utnytte potensialet. Selv om EUs fjerde jernbanepakke legger til rette for at togselskaper kan tilby attraktive togtenester på tvers av landegrensene, er det flere praktiske hindringer som gjør det vanskelig å utnytte jernbanens potensial for å være konkurransedyktig mot eksempelvis fly. Flertallet av EUs medlemsstater, en rekke organisasjoner og flere aktører har uttrykt interesse for initiativet. En politisk erklæring ble 4. juni sendt til EUs transportkommissær Adina Vălean. I erklæringen uttrykkes det blant annet ønske om og vilje til å styrke rammebetingelsene for de inter-

nasjonale persontogtenestene. Ønsker å utnytte digitale verktøy for billettbestilling

- Vi er nå 24 europeiske transportministre som sammen ønsker å arbeide videre med dette. Det handler om å finne felles plattformer for involverte aktører, slik at det blir enklere å etablere og bruke internasjonale togreiser. Vi skal nå se nærmere på blant annet etterspørsel, reisemønstre, reisetider, priser, kapasitetsmessige utfordringer og begrensninger i infrastrukturen. Ikke minst er vi opptatt av å utnytte nye digitale verktøy som kan gjøre det enklere å finne og bestille togreiser. Vi håper at vi kan komme langt med dette arbeidet i løpet av et år, sier samferdselsministeren.

Forslag om nordisk jernbanestudie På et nordisk transportministtermøte i



Nattoget til Stockholm. Nedlagt desember 2008. Foto: For Jernbane

mai i år, la for øvrig Hareide fram et forslag om en skandinavisk eller nordisk jernbanestudie. Forslaget følger opp et av punktene i Granavolden-erklæringen, men må også sees som en del av EU-initiativet om bedre person-togforbindelser. Forslaget om en mulig nordisk jernbanestudie vil bli drøftet videre mellom de nordiske departementene ansvarlig for transport.

Infrastrukturtiltak på norsk side legger til rette for bedre internasjonale togtilbud

Norge har fire grensekryssende jernbanelinjer til Sverige. På noen av disse pågår det investeringsprosjekter, på andre baner er prosjekter i planleggings- eller utredningsfasen.

Follobanen/Østfoldbanen: Ferdigstilling av utbyggingsprosjekter vil redusere reisetiden med tog mellom Oslo

og Göteborg og videre til København og Hamburg.

Kongsvingerbanen/Grensebanen: På grunn av sprengt kapasitet gjennomfører Jernbanedirektoratet en konseptvalgutredning for å se på hvordan banen kan utvikles, slik at det blant annet kan bli mulig å gi et bedre togtilbud på strekningen Oslo-Karlstad-Stockholm. I 2021 ferdigstilles etter planen utskiftingen av det gamle kontaktledningsanlegget på banen.

Meråkerbanen: Etter planen skal elektrifiseringsprosjektet på strekningen Trondheim – Hell – Storlien stå ferdig i 2024. På svensk side er jernbanen allerede elektrifisert. Elektrifiseringen på norsk side legger til rette for miljøvennlige, sammenhengende persontogtjenester mellom Trondheim og Östersund, mens passasjerer i dag bytter mellom dieseltog og elektrisk drevne

tog på grensen.

Ofotbanen: Som følge av en stor andel malm- og varetransport, er det i første rekke godstransporten som setter premissene for utviklingen av banen. Utbygging av kryssingsspor og andre kapasitetstiltak kommer imidlertid også persontogtrafikken mellom Narvik og Kiruna til gode.

Biodrivstoff – enda verre enn som så

■ Pål Jensen, daglig leder

I FJ 2/2020 dokumenterer Bjart Holtmark hvor lite «miljøvennlig» biodrivstoffet faktisk er – nesten. Virkeligheten er enda verre. Bilenes forbrenningsmotorer har elendig virkningsgrad – ikke over 35 %, som regel lavere. Som regel går altså minst 2/3 av energien bort til varme, og i heldigste fall ca. 1/3 til fremdriften. En kaster bort mye energi ved å kjøre biler på frityrolje fremfor å bruke frityroljen til oppvarming, hvor virkningsgraden er høyere. En kan ikke kjøre fra fysiske lover ved å kalle biodrivstoffet «avansert» eller «bærekraftig».

For flyene er virkeligheten enda verre. Virkningen av CO2-utslippene i vanlig flyhøyde (10–12 km) er betydelig større enn for bakkenære utslipp. I tillegg slipper flyene også ut andre klimagasser. Derfor er flytrafikkens klimavirkning omtrent dobbelt så stor som flyenes CO2-utslipp. Følgelig kan et fly med eksosrør ikke engang i teorien bli noe i nærheten av klimanøytralt.

Dieseldrevne tog bruker mindre energi i forhold til transportarbeidet enn biler og fly. Men forholdet mellom biodrivstoff og fossilt drivstoff blir det samme som for biler og fly.

Med vennlig miljøhilsen, for Trafikkaksjonen,

Hjertesukk på grensa



På Storlien grensestasjon må man fortsatt noen år bytte tog. Dieseldrift på norsk side og el på svensk. (Foto Gunnar A Kajander, FJ.)

Kjøre tog over grensene? Her følger en illustrasjon fra svenske Snälltåget på hindringene togselskapene møter. De har gjort et tankeeksperiment og latt som omstendigheter og regler for tog også gjelder for en buss som skal kjøres fra Sverige til Tyskland:

Så fort vi kommer till Köpenhamn börjar det. För att bussen överhuvudtaget ska få köra in i landet så måste just den bussmodellen vara godkänd i Danmark. Bussen måste också köras på en speciell typ av dansk diesel. Dessutom ställs krav på att busschauffören måste kunna danska. Låt oss för argumentationens skull anta att alla krav uppfylls. Busschauffören fortsätter köra – och kan konstatera att danska vägskyltar har ett helt eget utseende och att rödljus fungerar helt annorlunda än i Sverige. Bussen kör vidare till Tyskland. Samma sak igen: är bussen godkänd i Tyskland, kan chauffören tyska, har bussen rätt sorts diesel i tanken? Låt oss igen anta att

kraven uppfylls och bussen kan fortsätta. Nya trafikskyltar, nya typer av rödljus. Och snart dags att stanna: eftersom busschauffören måste sova varannan natt hemma i radhuset (rekkehuset) i Stockholm är det dags att byta förare så att den förste chauffören kan vända hemåt...

Låter det galet? Det är vardagen för oss som driver tågtrafik i Europa.

Den europeiska tågpolitiken styrs så mycket av nationella intressen och byråkratiskt krangel att utviklingen mot ett enklare klimatsmart resande håller på att spåra ur. Några av de största problemen är:

Olika standarder för signalsystemen:

Eftersom alla europeiska länder har egna signalsystem så måste vi som bedriver tågtrafik antingen byta lok när vi byter land – eller också investera stora summor i loken för att de ska kunna hantera olika signalsystem. (Nu planeras det visserligen för det gemensamma europeiska signalsystemet, ERTMS, men vi ser oroväckande tendenser till krav på nationella anpassningar av systemet som riskerar att urholka(uthule) hela idén.)

Olika elektriska standarder:

Olika länder driver sina tåg med olika hög spänning. Vilket, precis som i fallet med signalsystemen, innebär att vi antingen behöver byta lok eller investera i befintliga lok så att de kan klara av att hantera olika spänning.

Kraven på loken:

Idag måste lok godkännas i de länder där de ska köras, vilket är en administrativt tung och dyr process. Det finns visserligen en EU-standard för tågfordon, men den omfattar i princip bara nya fordon och eftersom många lok har en livslängd på 25-30 år så innebär det många lok som inte omfattas av standarden – och som då måste gå igenom den omständliga godkännandeprocessen istället.

Språkkraven på lokförarna:

Enligt gällande bestämmelser så måste lokförare kunna tala språket i det land de kör. Vilket i praktiken innebär att vi som bedriver tågtrafik måste byta lokförare varje gång vi kör in i ett nytt land.

Sova-hemma-kraven:

Jo, faktiskt: det finns vilotidsregler just för järnvägen som innebär att tågpersonalen måste sova i sin bostad varannan natt. Vilket förstås innebär begränsningar för tågoperatörer när rutten och arbetsscheman för personal ska planeras.

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Dette er et sammendrag av høringsuttalelsen fra For Jernbane. Hele uttalelsen finner du på jernbane.no. I Norge bor vi ganske konsentrert langs kysten og dalførene i innlandet. Dette utgjør også transportkorridorene. Vi mener jernbanen har en rolle å spille i alle landets transportkorridorer.

Jernbanens fortrinn

En godt utbygd jernbane har flere fortrinn: raske transporter, høy komfort og trafiksikkerhet, små begrensninger på mengde, vekt og rekkevidde, lavt energiforbruk, bygger opp under en konsentrert arealutnyttelse, produserer verken svevestøv eller mikroplast og lite støy. Kollektivreiser kombineres gjerne med sykkel/gange, som gir en verdifull helsegevinst.

Jernbanens energieffektivitet kommer av noen grunnleggende fysiske forhold som ofte overses i debatten. Stålhjul på stålskinne gir vesentlig lavere friksjon enn gummi-hjul på asfalt. Jernbanetraséene er vesentlig slakere enn vegtraséene. Mange enheter kobla tett sammen gir lavere luftmotstand enn om de kjøres hver for seg. Forskjellene mellom bane og veg påvirkes ikke av innføring av batteri/hydrogen.

Tap i jernbanens kjørestrømanlegg ble i 2016 beregna til ca. 12 %, 6 prosentpoeng bedre enn i 2011. Tog kan driftes direkte på elektrisitet uten å mellomlagre energien. Batteridrevne el-biler utnytter mellom 70 og 90 % av elektrisiteten de lades med under optimale forhold, mens hydrogenbilen vil utnytte 30-40 % (kilde: Sintef) . Effekten av batteriene reduseres betydelig med lavere temperaturer.

Vedlikeholdsetterslep

En fungerende infrastruktur er nødvendig for at togene skal holde ruta. Ved inngangen til 2020 er etterslepet beregna til 20,2 mrd. 2020-kr. En fornying i 2020 på regjeringens minimumsnivå på 2,2 mrd. kr, vil medføre at etterslepet øker til om lag 21,5 mrd. kr i løpet av året. Den årlige fornyelsen bør ligge på 4,5 mrd, én mrd over beregna likevektsnivå.

Gods

Jernbane utførte i 2018 3,03 % av alt godstransportarbeid, inkl. kabotasje. I forhold til vegtransport, inkl. kabotasje, utgjør jernbanen 11 %. Snittet i EU er 18-19 %, se Eurostat (bruker territorialprinsippet). Sverige og Finland ligger på rundt 30 %. Sveits på ca. 35 %. Mellom storbyområdene i Norge er jernbanens andel vesentlig høyere enn den generelle andelen. Imidlertid står jernbanen svakt i korridor 1 gjennom Østfold. I korridorene 3 og 6: Stavanger-Kristiansand-Oslo-Møre/Trondheim

hadde jernbanen for få år siden en andel av endepunktsmarkedet på ca 50 % i forhold til veg, men konkurranseevnen svekkes stadig. En fellesnevner for disse korridorene er at det er bygd/bygges ny 4-feltsveg i stort omfang. På strekningene Oslo-Bergen/Bodø/Fauske/Narvik er jernbaneandelen vesentlig høyere. Fellesnevner her er lite 4-feltsveg, krevende vinterforhold og dels lang avstand.

Personreiser

Jernbanen utfører 4,36 % av alt persontransportarbeidet. Jernbanens andel er vesentlig høyere i sine nedslagsfelt. Snittet i EU lå i følge Eurostat oppunder 8 % i 2018. Finland lå på 5,4 %, Spania 7 %, Storbritannia og Tyskland oppunder 8 %, Sverige oppunder 10 %, Frankrike 10,8 %. Sveits troner på toppen med nesten 20 %.

Gjeldende NTP har en målsetting om overføring av gods fra veg til bane og sjø samt nullvekstmål for personbiltrafikk i storbyområdene. Ny NTP bør ha mål om mindre personbiltrafikk og at jernbanen i 2033 står for minst 10 % av alt persontransportarbeid og minst 20 % av godstransportarbeid i forhold til veg.

Utbyggingstakt nå og på 90-tallet

Det er i perioden 2014-2024 seks store utbygginger på gang, ca. 85,6 km dobbeltspor. Årlig snitt 8,56 km. I perioden 1989-2001 var det fire store utbygginger på gang, ca 118 km dobbeltspor. Årlig snitt 13,1 km.

Prioriteringer

Etter gjeldende NTP skal det være bygd sammenhengende motorveg, for det meste med fire felt, mellom Rogaland og Trøndelag via Agder og Østlandet innen 2029, mens dobbeltspor i intercitiy etter gjeldende NTP først skal være ferdig i 2034.

For Jernbane foreslår at det omprioriteres fra store vegprosjekter til jernbane slik at 1/3 av går til stamveg og 2/3 går til jernbane. I 2020 investeres det 19,2 mrd. i store vegprosjekter inkl. bompenger og 13,2 mrd. i ny jernbane. Sum 32,4 mrd. Omprioritering vil etter få år gi merkbar endring. Litt økte bevilgninger over hele fjøla gir ikke samme effekten.

For Jernbane råder til at Ringeriksbanen/E16 settes på vent inntil det er gjort en utredning av høyhastighet. Planene er beregnet å ha en kraftig negativ miljø- og klimapåvirkning, passer dårlig inn i et framtidig nasjonalt høg-fartsnett og har høy negativ netto samfunnsnytte.

Når indre intercitiy i 2027 er fullført til Tønsberg, Åkersvika og Haug , foreslår For Jernbane å konsentrere videre bygging på Østlandet om én strekning av gangen etter en prioritert rekkefølge.

Mulige prosjekter:

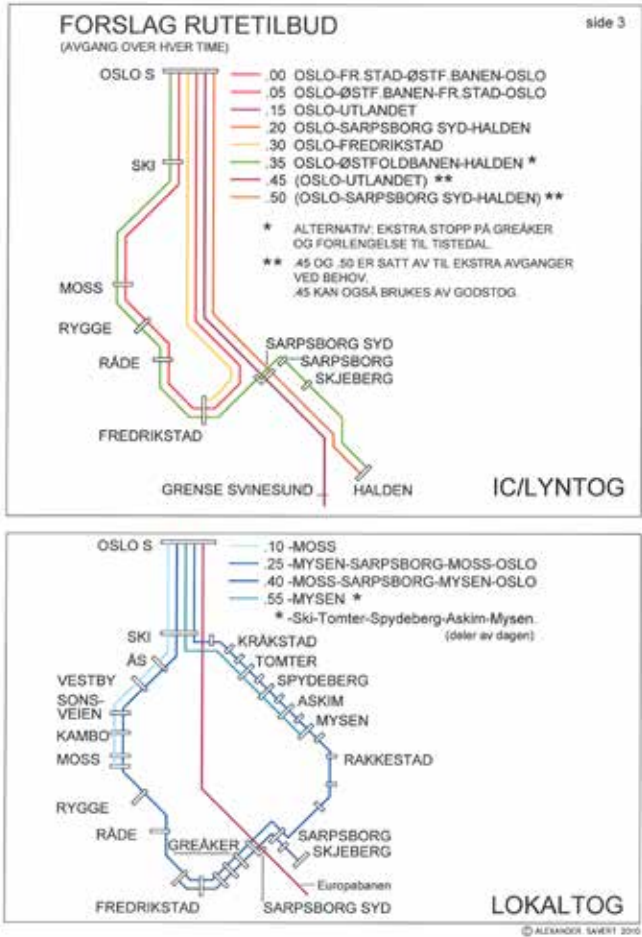
- Europabanen; direktespor Ski-Sarpsborg (ca 50 km). Gir vesentlig reisetidsforkortelse og gjør det mulig å gjenomføre en enklere oppgradering av eksisterende bane Råde-Fredrikstad-Sarpsborg.
- Grenlandsbanen (ca 60 km). Gir nye forbindelser og gjør jernbanen til et bedre alternativ til E18.
- Dovrebanen; Åkersvika-Lillehammer (ca 55 km). Samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom kombinert med høg-fart til Trøndelag.

Vest, Midt og Nord:

- Skeiane-Nærbø (ca 22 km)
- Arna-Stanghelle (ca 28 km)
- Melhus-Trondheim-Stjørdal (ca 50 km).

Skal store prosjekter som Nord-Norgebanen, Vestlands-/Haukelibanen og ny Dovre-/Mørebane realisere innen rimelig tid, må utbyggingskapasiteten økes vesentlig.

KORRIDOR 1 Oslo-Kornsjø



Bilde: Europabanen. Illustrasjon: Alexander Savert

Enorme mengder gods til Norge går over E6 og Göteborg

havn. Bare en liten andel fraktes med tog. Enkelte har tatt til orde for å utvide motorveien E6 gjennom Østfold fra 4 til 6 filer. Vi mener det heller bør satses på en tidsmessig og rask jernbane.

Europabanen

En rask bane fra Ski direkte til Sarpsborg og videre til svenskegrensen kalles av oss for Europabanen. Det kan også bygges en avgreining til Fredrikstad.

Eurobanen er omtalt nærmere i vårt forslag til KVVU-verkstedet for IC-Østfoldbanen på Ski 7.-8. april 2011. I forslaget er det lagt til grunn felles stasjon mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Hovedgrepet i vårt forslag er en direkte bane Ski-Sarpsborg utenom alle hastighetsbegrensningene gjennom stasjonene langs Vestre linje. Vi mener forslaget også kan tilpasses en stasjon i Sarpsborg sentrum. Seinere har vi kommet til at det også er hensiktsmessig å vurdere en stasjon på Kalnes ved Sykehuset Østfold, som åpnet i 2015. Sykehuset vil dermed få et vesentlig bedre og raskere kollektivtilbud.

Oslo–Sarpsborg på 23 minutter

Uten stopp på hverken Kalnes eller Ski vil reisetidene Sarpsborg–Oslo og Fredrikstad–Oslo bli på henholdsvis 23 og 29 minutter. Haug–Seut–Fredrikstad-Sarpsborg kan da sannsynligvis gis en enklere oppgradering.

Oslo–Stockholm på 3 timer via Göteborg

Ved høy fart vil det bare ta 1 time med persontog mellom Oslo og Göteborg via Europabanen. Hvis den planlagte høyhastighetsbanen Göteborg–Jönköping–Stockholm bygges ut for det høyeste hastighetsalternativet, vil det ta 2 timer med tog mellom Göteborg og Stockholm. Dette betyr at det bare vil ta 3 timer med tog mellom Oslo og Stockholm via Göteborg. Dermed er det en grunn mindre til å bygge en dobbeltsporet bane til Stockholm over Kongsvinger, Bjørkelangen eller Askim. Det sparer også penger, natur og dyrka mark.

Om reisetiden blir på omtrent 3 timer mellom endepunktene Oslo og Stockholm, vil det i 2030 bli gjennomført 1,9 millioner togreiser. Dette vil bedre økonomien betraktelig for både Europabanen Ski–Göteborg og høyhastighetsbanen Göteborg–Jönköping–Stockholm. For 300.000 østfoldinger blir kjøretiden med gjennomgående tog til Stockholm via Göteborg omtrent 1 time raskere enn for oslofolk. Dessuten vil østfoldingene spare tid på å unngå å bytte tog på Oslo S eller Göteborg C.

Avgreining Ski

Det må utredes grundig hvordan Ski stasjon bør bygges ut som knutepunkt ikke bare for Vestre- og Østre linje, men også for eventuell Europabane og ny bane til Stockholm. Vi er bekymra både for at påbegynnelsen av Europabanen ble tatt bort fra Follobaneprosjektet, og at ny avgreining for Østre linje ikke planlegges ført helt inn til plattform på stasjonen, men som en avgreining fra Vestre linje noen 100 m sør for stasjonen. Disse planene må straks gjennomgås for å unngå feilinvesteringer og mer-

kostander, jfr. NTP 3.4.3.

KORRIDOR 2 Oslo-Magnor

Det er allerede i dag kapasitetsproblemer på strekningen Lillestrøm–Kongsvinger, men det blir både dyrt og vil ta lang tid å bygge dobbeltspor på den 79 km lange Kongsvingerbanen. Dessuten er det problematisk av naturvern-hensyn å utvide til dobbeltspor i dagens trasé ved Nordre Øyeren naturreservat.

Raskt dobbeltspor til Sørumsand

Et hensiktsmessig tiltak vil være å bygge et raskt dobbeltspor direkte fra Lillestrøm til Sørumsand. Det vil gi en betydelig innkorting av kjøreveien, sammenlignet med dagens 17 km lange strekning Lillestrøm–Fetsund–Sørumsand.

Det vil fortsatt være hensiktsmessig med lokaltogtrafikk på den enkeltsporede strekningen Lillestrøm–Fetsund–Sørumsand. Men det kan bli kortere kjøretid fra Lillestrøm til noen stasjoner på denne strekningen om togene kjører via det nye, direkte dobbeltsporet på Lillestrøm–Sørumsand, jf. ovenfor.

Solørbanen

I dag er Solørbanen Kongsvinger–Elverum en ren gods-bane. I forbindelse med at strekningen Kongsvinger–Elverum–Hamar skal elektrifiseres som en del av en godspakke til 18 milliarder kr., jf. gjeldende NTP, bør det vurderes å gjenoppta persontrafikken på Solørbanen. Bedring av mulighetene til dagpendling i dette nærings-svake området, hvor befolkningen sank med 6 prosent i perioden 2010–2019, vil være god distriktpolitikk. Dessuten burde det være et potensial for skoletog i kombinasjon med matebusser til stasjonene (typisk for daglige reiser for elevene i videregående skole). Egentlig er det et svik mot befolkningen i Solør at det ikke er passasjertrafikk på den godt fungerende Solørbanen. Gjenopptakelsen av passasjertrafikken på Solørbanen bør trolig ledsages av noen mindre investeringer.

KORRIDOR 3 Østlandet-Agder-Rogaland



Vestfoldbanen ender «blindt» i Skien. Grenlandsbanen ville gjort jernbanen til et mer aktuelt alternativ til E18. foto: For Jernbane

Drammen-Grenland-Kristiansand

For Jernbane foreslår at det realiseres en sammenhengende dobbeltsporet jernbane i E18-korridoren mellom

Drammen og Kristiansand. Banen bør dimensjoneres for gjennomgående høgfart, for både gods- og persontrafikk og for å kunne trafikkeres med et varierende stoppmønster. Det må være et mål at kjøretider og frekvens på fjerntog er så god at flytrafikken OSL-Kjevik og Kjevik-Sola kan legges ned. Det bør også kunne tilbys lokaltog på delstrekninger. Nær 100 % av langveis gods Alnabru-Kristiansand-Ganddal må kunne fraktes med tog til tider og priser som gjør trailer på disse avstandene i hovedsak uaktuelt.

Kristiansand-Stavanger

Lokalt mellom Kristiansand og Sira har veg og bane hvert sitt marked. E39 betjener kystbyene og Sørlandsbanen bygger i innlandet. På strekningene Stavanger-Sandnes/Egersund-Sira og Jæren- Kristiansand er det full konkurranse mellom veg og bane. Det tilsier at veg og bane må sees i sammenheng på strekningen. Dersom Haukelibanen blir realisert, slik vi foreslår, vil den betjene relasjonen Rogaland - Østlandet. Da er det mindre behov for høgfartsbane Kristiansand-Stavanger. Dersom det politiske flertallet fastholder at det skal bygges 4-feltsveg Kristiansand-Sandnes, blir det likevel nødvendig med ny høgfartsbane på Sørlandsbanen Vest dersom jernbanen ikke skal bli utkonkurrert. I NTP omtales 2 timer kjøretid på ny veg Kristiansand-Stavanger. Regiontoget bruker 3 timer på dagens bane. For gods er også tid penger.

På strekningen Egersund-Kristiansand finner vi Drangsdalen med rasfare og saktekjøring; 20/40 km/t. Dersom det blir aktuelt å beholde jernbanen i dagens korridor så bør den legges om her. En omlegging må også innebære en god innkorting av kjøretida. NSB hadde på 1990-tallet planer for omlegging av banen forbi Drangsdalen.

For Jernbane foreslår at en gjenåpning av Ålgårdbanen inkluderes i prosjektet dobbeltspor Skeiane-Nærbø. Lokaltog Ålgård-Stavanger vil kunne kjøre på halve tida av dagens kollektivtilbud. Urbanet Analyse beregna i 2015 passasjergrunnlaget til mellom 0,8 og 1,4 mill. reiser per år.

På strekningen Egersund- Ålgård/Ganddal bør det vurderes en egen bane for lyntog og godstog i en rettere trasé utenom jordbruksområdene. Formålet er å kunne skille fjerntrafikk fra lokaltog med 15-10 minuttersfrekvens på Jærbanen og spare matjord.

Forslag til prioriteringer:

2024 - fullført sammenhengende dobbeltspor Oslo-Tønsberg, som gjeldende plan.

2024 - samtidig byggestart: Tønsberg-Farriseidet (ca 40 km), Porsgrunn-Skorstøl (ca 60 km), Skeiane-Nærbø (ca 22 km) inkl. gjenåpning av Ålgårdbanen (ca 12 km). Sum ca 122 km dobbeltspor og 12 km enkeltspor. Skal dette realiseres i løpet av planperioden innebærer det minst 10 km nytt dobbeltspor per år. Ålgårdbanen med eksisterende enkeltsportrasé kommer nærmest «på kjøpet».

Ut over dette:

Dobbeltspor Nærbø-Egersund (ca 30 km). Ny bane Skorstøl-Arendal-Kristiansand (ca 100 km). Ny bane Kristiansand-Egersund (ca 150 km).

Sum nye dobbeltspor i korr. 3 ca 400 km. Skal alt bygges i planperioden må ca. 33,5 km bygges per år.

Nye Veier AS har planer for vel 90 km 4-feltsveg Grenland-Grimstad og rundt 180 km Kristiansand-Ålgård. Sum 270 km. De har uttalt at mesteparten kan ferdigstilles innen 2029. Det innebærer å bygge ca 30 km 4-feltsveg per år. Dette er anleggskapasitet som kan omprioriteres.

KORRIDOR 4 OG 5 Vestlandet og aust-vest



Bilde: Vestlandsbanen. Illustrasjon: Norsk Bane.

Bergensbana samanlikna med Vestlandsbana (Haukelibana)

Norsk Bane AS har planlagt Haukelibana/Vestlandsbana, som betyr 3 nye høgfartssamband i eitt: Bergen-Odda-Haugesund-Stavanger, Bergen-Oslo og Stavanger-Oslo.

Faktorar som høgare frekvens, kortare transporttider, samanhengjande dobbeltspor og lågare høgd over havet 649 m, talar for mykje større reise- og fraktinntekter med tog.

Og Vestlandsbana vil kun delvis konkurrera med Bergensbana over Finse, grunna trase i heilt andre geografiske område og stor undervegstrafikk.

Vestlandsbana bør vera det framtidige hovudsambandet mellom aust og vest. Samtidig vil me utvikla Bergensbana som region- og turistbane, og me vil korta inn Hønefoss-Oslo med ein snøgg trase om Jevnaker og Nittedal istadenfor å skada verdifull våtmark og jordbruksland ved Tyrifjorden som dagens plan om Sandvika inneber.

Arna-Stanghelle

Planen for fellesprosjektet Vossebana + E16 basert på konsept K5 har fleire store ulemper:

- Planen ser ikkje ut til å gje nokon vesentleg auke i kollektivandelen mellom Bergen og Voss (auke frå 19 til 25 % mellom 2018 og 2050 viss ein ser på reiser mellom kommunane Bergen og Vaksdal eller Voss, men uendra på 28 % viss ein kun ser på to snitt langs E16/Vossebana). Kjelde: KVV Voss-Arna Transportanalyse mai 2014, s. 67.
- Det er planlagt ein trase som inneber nesten 100 % i tunell. Dette vil særleg gå ut over reiselivsnæringa med Bergensbana og Flåmsbana, som har utsyn over vakker og vill vestlandsnatur som ein hovudattraksjon. Den planlagde K5-løysinga vil svekka Bergensbana sitt internasjonale ry som turistbane.
- Prosjektet ser ut til å bli dyrt med eit førebels kostnadsestimert på 25 mrd.
- Prosjektet etterlet seg store overskotsmassar, der 10 millionar kubikk enno ikkje har fått avklart deponering.

Difor føreslår me eit mindre omfattande prosjekt som går meir i dagen. Særleg den 9 km lange tunnelen mellom ASKO ved Arnatveit og Trengereiddal, meiner me bør gå ut. For særleg denne vil auka biltrafikken og redusera kollektivandelen, og elles erstatta dagens E16 i eit forholdvis lite rasutsett område.

Me føreslår ein oppgradert togtrase med grovt rekna 25 % dagandel - i kontrast til noverande plan som kun gjev 3 % dagandel på togtraséen, mot dagens 45 %.

Omkjøringsveg om Kvam

I ein situasjon der Vestlandet har mange rasutsette strekningar, bør me unngå å bruka for stor del av pengane på éi vegstrekning. Og me kan først oppgradera den alternative ruta om Kvam og Samnanger. For mellom Granvin og Øystese er det mykje smal veg, og forbi Tokagelet er det rasfarlegt. Prioritert oppgradering av denne omkjøringsvegen vil slik kunna koma E16 om Vaksdal og resten av transportsystemet i Indre Hordaland til gode.

Tog til Sotra

Det vedtekne Sotrasambandet; ein 4-felts motorveg mellom Bergen vest og Kolltveit på Sotra, vil motverka nullvekstmålet for biltrafikk i byområda. Difor ønskjer me eit mindre omfattande veganlegg, og på sikt togtrase, for det er planlagt storstilt utvikling på Litlesotra og Bildøy. På kort sikt vil me prioritera samanhengjande bussfelt langs dagens Rv 555 mellom Storavatnet og Straume, for å få 2 felt for ordinær trafikk og 2 kollektivfelt - inkludert ei ny 2-felts Sotrabru parallelt med dagens bru med god plass til gang- og sykkeltrafikk.

Også flytting av havneterminalen frå Bergen sentrum til Ågotnes, er eit argument for togtrase til Sotra.

Ein overdimensjonert kyststamveg Ferjefri E39 vil auka biltrafikken med dei ulempene det fører med seg. Medan tog med sin ‘skinnefaktor’ på ein betre måte vil knytta saman dei største tettstadane/byane på heile Vestlandet mellom Stavanger og Trondheim.

Jernbane Voss-Vangsnes

Tog Voss-Vangsnes vil bidra vesentleg meir til utvikling

i stagnerande Sogn- og Fjordane enn kun biltunell. Trase med høgaste punkt 255 m.o.h. (ved Myrkdalen camping) og tunell ned til Dale innafor Framfjord og ny tunell til litt sør for Vik sentrum ved Vikja, gjev flatare og meir vintersikker trase enn om indre Myrkdalen og tunell Hola-Indre Bødalen 580/500 m.o.h.

Lokaltog kring Bergen og Voss

Sidan bybana konkurrerer dårlegare på tid med motorvegane dess lenger ut frå Bergen sentrum ein kjem, bør me ha tog til ytre delar av Bergensområdet - som ei utviding av Vossebana og Arnalokalen.

Me føreslår å laga mulighetsstudiar for eit nett av togtrasear som inkluderer

- Sotrabana: Bergen stasjon-Haukeland sjukehus-Minde-Oasen-Loddefjord-Drotningsvik-Litlesotra-Bildøy-Kolltveit-Ågotnes.
- Åsane-Arna-ringen: Bergen stasjon-Sandviken-Åsane sentrum-Flaktveit-Ytre Arna-Indre Arna-Haraldsplass (via sidespor til Ulrikstunellen)-Bergen stasjon.
- Osbanen: Bergen stasjon-Haukeland sjukehus-Minde-Fjøsanger-Lagunen-Lyseparken-Kolskogen-Osøyro-Halshjem ferjekai.
- Sotra-Flesland-lenkja (kopling mellom Sotrabana og Osbanen): Kolltveit-Fjell-Tellnes næringspark-Skogsvåg senter - Sundsvatnet-Lerøy-Bjelkarøy-Espeland-Bergen lufthavn-Lagunen.

Me vil framleis satsa på bybana, men er samtidig i tvil om bybane er rette konseptet for skinnegående trase til Åsane. Me føreslår difor at NTP istaden set av minst 10 mrd til det meir uspesiferte føremålet 'skinnegående transport mellom Bergen sentrum og Åsane' evt. 'skinnegående transport på andre strekningar i Bergen kommune'.

KORRIDOR 6 Østlandet-Møre/Trøndelag

En akilleshæl i det sentrale banenettet

Infrastrukturen for gjennomgående persontog mellom sørkorridoren og Innlandet/Møre/Trøndelag fins ikke. Vi har derfor et overskudd av trafikk-tunge baner inn til Oslo S fra aust. Disse får bunden pendling inn i vestkorridoren – i rollen som sekkestasjon.

Noen utviklingstrekk rundt storbyen Oslo

Lokaliseringen av OSL på Gardermoen har bidratt til en massiv trafikk-akse Romerike–Vestkorridoren, med den bundne togpendlingen inn i vestkorridoren som en av drivkreftene. Sandvika stasjon hadde i 2019 14 avganger per retning og time og enda flere i rushtiden. Med ny Oslotunnel, Follobanen, dobbeltspor gjennom Moss og enda større trafikk fra østlige baner kan minst 20–25 avganger ventes, et tog oftere enn hvert tredje minutt. Er dette i samsvar med det reelle behovet, eller et overtilbud og en pådriver for et enda sterkere utbyggingspress i vest?

Sørkorridoren er mindre trafikksterk enn aksene Romerike–Vestkorridoren, men flere byer utgjør samlet et stort trafikkgrunnlag. Forholdene bør derfor ligge til rette for gjennomgående togruter, som intercity Østfoldbyene–Lillehammer – og derved bedre trafikkbalanse. Forutsetningen er sør-nord-aksen gjennom Oslo.

Sør-nord-aksen gjennom Oslo

Essensen i dette forslaget fra FJ er en høyfartsbane på vestsiden av Mjøsa, med en vestlig innføring til Oslo, Utbyggingen av den siste vil avhenge av tidsplanen for en ny Oslotunnel, fordi de to prosjektene må samordnes. Spesielt to alternativer peker seg ut som gjennomførbare:

- Oslos vestlenke: en tunnel Nationaltheatret–Majorstua/Blindern–Lillemarka–Nittedal. Et tverrsamband mot Kløfta og Gardermobanen gjennom Romeriksbassen er også ønskelig, men krevende.
- Lommedalslinje Skøyen–Lommedalen–Jevnaker–Gran, med avgreining til Hønefoss og Bergensbanen fra Åsa.

I begge alternativer forutsettes Bryndiagonalen både for persontrafikk og gods som et viktig supplement, og gods Oslo–Bergen på nye baner Grod–Gjelleråsen–Nittedal og Grua–Jevnaker–Hønefoss.

Mulige nye tilbud med sør-nord-aksen:

- Fjerntog til Trøndelag/Møre med startpunkt i sørkorridoren, Ski eller Moss?
- Ruter fra Sverige forlenget nordover

- Intercity Østfoldbyene–Lillehammer
- Med et tverrsamband Nittedal-Gardermobanen kan bl.a. region- og lokaltog fra vestre Romerike pendles mot sørkorridoren

Sør-nord-aksen vil dessuten avlaste Oslotunnelen og Romeriksporten når togruter fra nord kan kjøres inn til Oslo vestfra, motstrøms gjennom tunnelen og videre mot sør. Jo flere ruter, jo større effekt.

Høyfartskorridor Oslo–Stockholm

Via Ski/sørkorridoren vil det styrke trafikkgrunnlaget for sør-nord-aksen og bedre trafikkbalansen mellom korridorene.

Via Lillestrøm og Kongsvinger vil derimot presset øke på Romeriksporten og Oslotunnelen samt øke pendlingen inn i vestkorridoren. Alternativet frarådes derfor.

Å ruste opp Kongsvingerbanen for dagens region- og lokaltrafikk er derimot uproblematisk. Dessuten omfatter banen (i motsetning til mange andre) flere lange rette strekninger som vil kunne inngå i en modernisert bane for inntil 160 km/t.

Høyfartsnettverk mellom Austlandet og Trøndelag/Møre. Fullt utbygd vil dette bestå av:

- sør-nord-aksen med Ski som sørlig knutepunkt (jf. beskrivelsen over),
- høyfartsbanen Nittedal– eller Lommedalen–Gjøvik–Lillehammer–Steinkjer
- jernbane Dombås–Ålesund
- et vestlig nettverk som via Gran–Hønefoss vil gi direkte togsamband utenom Oslo mellom Dovrebanen og Vestlandet, Grenland og Sørlandet

Flere grunner til å prioritere Oslo–Trondheim som Norges første høyfartsbane:

Fjerntog i høy fart kombinert med intercity betyr ifølge Konseptanalysen for intercity 2012 vesentlig bedre samfunnsøkonomi. Effekten vil bli størst for Oslo–Trondheim.

Selv om Oslo–Hamar ferdig utbygd ikke vil oppfylle kravene til høyfartsbaner, synes det mulig å realisere Oslo–Trondheim på under tre timer dersom Hamar–Trondheim dimensjoneres for ca. 300 km/t. Hamar–Trondheim er uten fjordkryssinger, svært

lange tunneler eller andre kompliserte anlegg og kan derfor trolig realiseres raskere enn andre høyfartskorridorer. Videre vil den foreslåtte høyfartskorridoren på vestsiden av Mjøsa få reisetiden ned i snau 2,5 timer.

Høyfartskorridoren Oslo–Trøndelag vil fullt utbygd redusere reisetiden Oslo–Steinkjer til 3–3,5 timer og gi Nordlandsbanen/Nord-Norge-banen et bedre økonomisk utgangspunkt gjennom vesentlig større trafikk.

Oslo–Trondheim er det mest trafikkerte innenlandske flysambandet med 2,1 million reisende 2019.

Både person- og godstog utsettes for økende konkurranse fra biltrafikk på firefelts motorveg mellom Oslo og Steinkjer. Bygging av en konkurranse-dyktig bane haster! Vi foreslår at høyfartsbane Oppdal–Steinkjer, sentralt i dobbeltsporutbyggingen gjennom Trøndelag, prioriteres framfor firefelts motorveg Ulsberg–Steinkjer.

KORRIDOR 7 Trønderbanen/Nordlandsbanen

Elektrifiseringen av Trønderbanen og Meråkerbanen

Med elektrifisering Trondheim – Stjørdal og Hell – Storlien gr. forbedres forutsetningene for at mer av pendel- og den nære regiontrafikken i Trondheimsregionen flyttes over på Trønderbanen. Dessuten større utnyttelse av potensialet for mellomrikstrafikken på Meråkerbanen og Midtlinjen på svensk side.

Fortsatte moderniseringstiltak på Trønderbanen fram til 2027 må planlegges og gjennomføres som et samlet prosjekt for hele Nordlandsbanen. Vi mener det må omfatte full elektrifisering til Steinkjer knyttet opp til planene om del-elektrifisering av Nordlandsbanen nord for Steinkjer.

Nordlandsbanen Steinkjer – Bodø

Et prioritert krav må være at hele banen i 1. periode (2022–2027) moderniseres for å være på høyde med det øvrige stamnettet. Innføringen av ERTMS på hele strekningen fram til Bodø i 2022 er et viktig tiltak for ei mer optimal togstyring. Dessuten

gjennomføring av planene for utbygging av nye og forlengede kryssingsspor, bedre terminalkapasitet, tiltak for sikring av planoverganger og det løpende vedlikeholdet.

Nye bimodale tog, bedre togsystem og sømløse reiser

Innføring av nye bimodale enhetstog i persontrafikken på dieselbanene bidrar til jernbanens strategier for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren fram mot 2030. Når del-elektrifiseringen av Nordlandsbanen er fullført må dagtogtrafikken Trondheim – Bodø erstattes av bimodale enhetstog etter et moderne konsept for fjerntogtrafikk. Andre trafikktiltak er fortsatt utvikling av Saltenpendelen, samt regiontrafikken Bodø – Mosjøen og Mo i Rana – Trondheim samkjørt med en snarlig innføring av Helgelandspendelen. Vi mener det må utvikles sømløse «reisepakker» hvor flere trafikkslag inngår, som mellom Sør- og Nord-Norge. Særlig viktig er gjennomgående billetter og gode overganger.

KORRIDOR 8 Ofofbanen

Ofofbanen med terminalhantering i Narvik er en viktig transportåre for godstrafikken til og fra Nord-Norge nord for Fauske/Bodø. Dessuten en toglinje som knytter landsdelen nord for Fauske/Bodø direkte og indirekte til det nordiske og europeiske banenettet. Men banens funksjon og utviklingspotensiale er bundet til svenske prioriteringer. Utbyggingen av dobbeltspor mellom Kiruna og Narvik er initiert av LKAB basert på prognoser for malmtransporten over Narvik. LKAB har planer for å øke utvinninga av malm. Med en ny moderne storhavn i Luleå (Malmporten) og ei mudra skipslei som kan ta skip opp til 160 tusen tonn, kan LKAB vurdere en annen fordeling av de volumene som skipes ut over Narvik respektive Luleå. LKAB uttaler at de foreløpig ikke har planer om å overføre noe av utskipningen over Narvik til Luleå. Men skiftende forutsetninger kan selv sagt påvirke selskapets valg av logistikk.

Norsk godstrafikk via Sverige

For den norske godstrafikken på Narvik vil kapasiteten på de deler av det svenske strekningsnettet som benyttes

av kombitogene ARE og NRE være avgjørende for tilgangen på togleier (slots). Operative faktorer, som trenghet på sporet og prioriteringer i togstyring m.m. på det nordlige svenske banenettet, påvirker også norske godstog.

Vi noterer oss at den svenske regjeringen har gitt Trafikkverket i oppdrag å intensivere planene for nye stambaner, hvor også Norrbottenbanen Umeå – Luleå inngår.

Potensiale for Ofofbanen

Ofofbanen er nå utbygd med forlengede kryssingsspor på samtlige stasjoner samt Djupvik møtestasjon. Med nødvendige forsterknings- og sikringsarbeider for å klare en økt aksellast på 32,5 tonn, slutføring av forlenget kryssingsspor i Narvik og utvidelser på Fagernes kombiterminal, mener at vi at de rådende forutsetninger for Ofofbanen må anses som rimelig gode i forhold til trafikkbehovet i den kommende NTP-perioden.

Vi mener dessuten at betydelige forbedringseffekter vil oppnås med innføringen av ERTMS i 2027 og utbygging av sammenhengende eller partielt dobbeltspor på svensk side.

Men vi har forståelse for at LKAB utgår fra prognoser som krever større kapasitet, og at det får være styrende. Vår vurdering er at kapasitetseffekter kan hentes ut med en ny grenseoverskridende dobbeltsporstrekning fra Katterat og inn mot Vassijaure på svensk side. Det vil gi en større smidighet i trafikkavviklingen. Vi forutsetter at den KU som skal gjennomføres vil avklare hvilke kapasitetsbehov som foreligger på banen fram mot 2040-2050.

NORD-NORGEBANEN

I det perspektivet, og i den grad prioriteringer skal gjøres, mener vi at Nord-Norgebanen med sidebane til Harstad og modernisering av Nordlandsbanen må gis større prioritet enn fullt utbygd dobbeltspor på Ofofbanen. En moderne (nord)norsk jernbane til Tromsø og sammenføring med Ofofbanen, vil være en betydelig strategisk investering for Nord-Norge og Nordkalotten.

Mer samfunnsnytte fra investeringer til jernbaneinfrastruktur

«Mer jernbane for pengene.» Du har nok hørt det, og det låter som et godt formulert valgspåk, men er det så godt fundert?

□ Per Klepsland (klepslan@online.no)



Godstog venter på møtende tog, Gol st. foto: For Jernbane.

Det er lenge siden Bergensbanen åpnet for transport i til dels utilgjengelig terreng, og der det er begrenset med alternative transportveier. I ettertid er det åpenbart at nytteverdien for samfunnet er stor, og det er et rimelig godt trafikkgrunnlag langs store deler av strekningen.

Er vi like flinke i dag til å prioritere midlene for utbygning av infrastrukturen med vei og jernbane? Dilemmaet åpenbarer seg for eksempel med jernbaneutbygging i Østfold der kostnadsestimatene for delstrekninger nærmest er tidoblet på grunn av dårlige grunnforhold og ustabil marin leire. Er det rett utnyttelse av resursene å sette i gang nå med slike perspektiver? Jeg ser at det er vanskelig å vurdere hvordan samfunnsnyttene i et fremtidig historisk perspektiv vil bli vurdert, og vil heller ikke gi noe svar på om en slik investering har livets rett.

Men det burde være mulig å vurdere samfunnsnyttene på en del andre muligheter der det synes åpenbart at samfunnsnyttene synes langt å overgå omkostningene til investering – et mer målrettet og bedre grunnlag for prioriteringene bør være:

Mer samfunnsnytte fra investeringer til jernbaneinfra-

struktur.

Hvordan evalueres så samfunnsnyttene? - og hva skal vektlegges?

- reduserte billettpriser?
- innkorting av reisetid?
- antall mennesker som får et raskere og bedre transporttilbud?
- innkorting av transporttid for gods?
- øket kapasitet for godstransport?
- reduserte fraktutgifter?
- reduksjon av langtransport på vei?
- tilgjengelighet av infrastruktur - både vei og jernbane?

Et lite tilbakeblikk på Dovrebanen i Sokndal illustrerer betydningen av tilgjengelighet. Et jordras tok med seg jernbanesporet midt i mars i 2012, og det tok hele åtte uker før sporet var gjenoppbygd. Det ble mye buss i kombinasjon med tog for reisende på strekningen, men det var nok størst ulempe for fraktgods, siden all godstransport mellom Sør-Norge og Midt-Norge var begrenset av tilgjengelighet på dieselmateriell for transport på Rørosbanen eller alternativ transport på vei.

Et annet eksempel er hentet fra Lillestrøm stasjon den 5. april 2000: Tankvogn med propan ble satt i brann. All togtrafikk på Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen ble blokkert i fem døgn, og 2000 mennesker måtte evakueres.

Et pragmatisk svar på hva som gir størst samfunnsnytte, er da en kombinasjon av reduserte transportutgifter, innspart transporttid, antall berørte personer og virksomheter, avlastning av annen infrastruktur (f.eks. veier) og fravær av utilgjengelighet på jernbaneinfrastrukturen. Norsk jernbaneinfrastruktur med sin typiske stjernestruktur er meget sårbar når en strekning settes ut av drift. Mellom Stavanger og Høksund er det ingen alternativer. Det samme er tilfelle mellom Bergen og Hønefoss, og reserveveien på Rørosbanen har ikke elektrisk fremdrift. Dette merkes godt for godstransport, siden det også medfører ekstra omlastinger mellom tog og vogntog. Det er også en kjensgjerning at godstrafikk på vei repre-

senterer en stor slitasje på veinettet. Når gods i stedet sendes på jernbane, kan store summer spares inn på vedlikeholdet av veier som går parallelt med jernbanesporene. Dessuten kan investeringer til oppgraderinger av veier drøye noe lenger, siden veksten i trafikkvolumet for gods på vei begrenses. I det følgende er en oversikt over prosjekter som skulle ha stor samfunnsnytte, og som bør vurderes.

1. Kjelsås – Alna – Lillestrøm

Tiltaket for persontrafikk karakteriseres med lave investeringskostnader og bra nytteverdi: Det kreves tilsving ved Alna for begge retningene, og arealene er allerede disponible for jernbaneformål. Tilsvarende trengs en tilsving sør for Grefsen for tog fra Alna mot Kjelsås og et vendespor på Kjelsås. Strekningen mellom Alna og Kjelsås har to strekninger, hver på 3 km, og det er kryssingsmuligheter på Grefsen og Kjelsås. Det skulle være god åpning for ekstra tog i rutetabellen på denne strekningen – inkludert godstog. Mellom Alna og Lillestrøm forutsettes samme stoppmønster som for andre passasjertog, noe det skulle det være gode muligheter for på en tosporet banestrekning med ti-minutters rute. Her er det duket for nye reiseinteresser, og for en rask og effektiv transport mellom Hovedbanen og Nydalen.

Et tilsvarende tiltak ble foreslått i en rapport fra Ruter i 2011, men da med ytterligere tre stoppesteder mellom Alna og Grefsen stasjoner, noe som driver investeringskostnader opp uten noe betydelig økning i samfunnsnyttene. Merk at med nytt kjøremønster for Gjøvikbanen er det mulig med en betydelig reduksjon av investeringer for sporomlegging i Brynsbakken.

2. Gjøvik – Alna – Lillestrøm

Tiltaket bygger på en videreføring av tiltaket over. Her er det essensielt med en midtplattform som blir samlokalisert med T-banestasjonen på Storo, og med direkte overgang. Stopp ved Storo og Alna vil da bli Gjøvikbanens viktigste knutepunkter mot Oslo sentrum og andre jernbanestrekninger. På investeringssiden er det et interes-

sent forhold. En slik omlegning for Gjøvikbanen vil avlaste Oslo S for både passasjerer og togoppstillingsplasser. Det foreligger omfattende planer for Brynsbakken ved Vålerenga der verneverdig bebyggelse forutsettes å måtte vike, for å begrense konflikten med inn- og utkjøring mot Oslo S for henholdsvis Gjøvikbanen, Gardermobanen og Hovedbanen. Med endestasjon for Gjøvikbanen på Lillestrøm forsvinner denne problematikken, og omleggingen og investeringen i Brynsbakken kan utsettes, og kanskje også unngås i sin helhet.

Dette er et tydelig eksempel på stor samfunnsnytte, spesielt når det regnes inn investeringer som kan unnlates (ombygging av Brynsbakken, innløsning av eiendommer og ikke minst: generelt mindre belastning av tog på Oslo S).

Det kan innvendes at reisende med Gjøvikbanen vil få et redusert tilbud på siste biten inn mot Oslo S, siden mange tog i travel time vil være godt fylt opp mellom Alna og Oslo S. Like fullt så blir det flere tog i motsatt retning fra Alna, og diversiteten i reiseinteresser skulle tilsi at presset på strekningen fra Alna til Oslo S får en avlastning. Dessuten vil en del reisende være mer fornøyd med en utbedret overgangsmulighet til T-banen allerede på Storo. Dersom det skulle bli nødvendig, kan transportkapasiteten mellom Alna og Oslo S styrkes ved å etablere et vendespor umiddelbart nord for midtplattformen på Alna mellom de to sporene på Hovedbanen. Det er ingen grunn til å sanere det eksisterende sporet mellom Grefsen og Oslo S, siden det har stor nytteverdi i avvikssituasjoner.

3. Lillestrøm – Jessheim

Strekningen preges av meget stor knapphet på sportilgang siden strekningen er ensporet. Det er behov for flere persontog og for godstog. Med to spor på Hovedbanen kan det på sikt også gi avlastning av Gardermobanen. Noen utfordringer er Lillestrøm og Leirsund stasjoner. På Leirsund bør nytt spor med en sideplattform etableres vest for Gardermobanen. Nord for Leirsund bør Hovedbanen samlokaliseres vest for Gardermobanen. Mulig

løsning for spor ved Leirsund stasjon er vist i et tidligere notat til Jernbanedirektoratet.

En annen utfordring er å få sør-gående gods- og passasjertog på Hovedbanen på spor 1 på Lillestrøm stasjon inn på Hovedbanen igjen. Det burde være muligheter med en bruløsning i forlengelsen av spor 1 med tilsving mot Hovedbanen like før Sagdalen.

Det er også en mulighet for at utvalgte tog på Gjøvikbanen mot Lillestrøm kan vende på Jessheim i stedet for på Lillestrøm.

4. Elektrifisering av Solørbanen og tilsving ved henholdsvis Kongsvinger og Elverum

Det er stort behov for transport av tømmer, andre trelastprodukter samt havprodukter mot Sverige (og Europa). Elektrifisering gir bedre lønnsomhet for godstransport, og erfaringene med fornyelse av kontaktledningsanlegget på Kongsvingerbanen er gode. Like viktig for fremføringen av godstog er det å unngå vendinger. I dag er det nødvendig å vende tog både ved Kongsvinger og Elverum, noe som medfører stort tap av tid, og det medfører risiko for forstyrrelser på annen togfremføring. Prosjektering av elektrifisering og de to tilsvingene pågår, og det er viktig at finansieringen ikke uteblir.

5. Elektrifisering av Rørosbanen Elektrifisering av Rørosbanen vil redusere sårbarheten for både gods og persontrafikk. Et annet aspekt er at det er mulig å innføre «enveiskjøring» for godstog på strekningen Elverum – Hamar – Støren – Røros – Elverum, noe som kan utsette behovet for lange kryssingsspor.

Et mulig alternativ før full elektrifisering for godstog, er å elektrifisere strekningen mellom Røros og Støren. Med bimodale lokomotiv er det da mulig å rulle nedover fra Røros til Elverum med en ganske beskjeden mengde drivstoff (eller eventuelt batterikapasitet), siden det praktisk talt ikke er en eneste motbakke på turen.

6. Utvidelse av Kongsvingerbanen med strekningen Magnor –

Bjørkelangen – Lillestrøm

Også på svensk side er det ett spor og relativt få kryssingsmuligheter for tog, og nettopp godstrafikken er viktig for norsk eksportindustri for sjømat og skogsprodukter. I tillegg har det vært stor medieomtale av rask persontransport mellom Stockholm og Oslo, og samtidig er det omfattende utredninger for hvordan kapasiteten på Kongsvingerbanen skal økes og reisetiden forkortes – ikke minst for persontrafikken.

Reisetiden er vanskelig å korte noe særlig inn på, uten at det blir lengre strekninger med to spor, stedvis utretting eller innkorting (f.eks. Kongsvinger – Årnes) av traseen. Siden det pågår utskifting av kontaktledningen på Kongsvingerbanen, er det vanskelig å rettferdiggjøre slike tiltak. Et bedre alternativ er en direkte tosporet trase mellom Magnor og Lillestrøm via Bjørkelangen. Strekningen mellom Oslo og Stockholm blir da forkortet med 45 km, og passasjertog fra Oslo kan krysse riksgrensen ved Magnor etter bare en halv time. Reisetiden fra Kongsvinger via Magnor til Oslo blir også vesentlig redusert.

Det er også et svensk initiativ (2.55) for bane over Bjørkelangen, men uten noen forbindelse med Magnor. Dette gir selvfølgelig gode forhold for passasjertrafikken, men trafikken med norsk vareeksport og lokal personbefordring på norsk side blir sterkt skadelidende.

Den nye traseen vil ligge i en ubebygd korridor med mye fjellgrunn som gir lave byggekostnader – antakelig vel så lave investeringskostnader som utvidelse med et spor langs eksisterende Kongsvingerbane. Enda viktigere er at det gir en vesentlig mer robust og redundant jernbaneinfrastruktur for å håndtere avvikssituasjoner. Dessuten kan jernbanenettet i Osloområdet avlastes for mer persontrafikk ved å føre en større andel av godstrafikken fra Sverige på Solørbanen i stedet for inn til Alnabru. Det vil også bli mulig å frigi en del av arealene på Alnabru som i dag er belagt med jernbaneinfrastruktur.

Synergiene ved å bygge ut strekningen Magnor – Bjørkelangen – Lillestrøm er følgelig meget omfattende.

7. Jessheim – Hauerseter – Gardermoen nord

En etablering av godsterminal nord for østre rullebane vil ha stor samfunnsnytte med en direkte omlasting mellom fly og skinner. Det er kort strekning fra Hovedbanen ved Hauerseter, og det er kort avstand fra Gardermobanen. Gardermobanen er allerede etablert i en nedsenket trase, så det er bare noen få bruer som skal til for å etablere en trafikkmaskin i jernbaneinfrastrukturen på nordsiden av flyplassen. En mulig løsning for en trafikkmaskin er vist i et tidligere notat til Jernbanedirektoratet. Dette gir også umiddelbare muligheter for å avlaste Gardermobanen, siden også Hovedbanen kan få passasjerutveksling på den eksisterende flyplassterminalen. Den mest effektive håndtering av tog fra Oslo (via Jessheim) er å sende dem inn på Gardermoen stasjon fra nord og videre sørover på Gardermobanen. Dermed unngås tid for vending av tog.

8. Roa – Gardermoen

Etablering av et spor mellom Gardermoen nord og Gjøvikbanen ved Grua åpner for transport av flypassasjerer langs Gjøvikbanen. Den nevnte rundkjøringen nord for Gardermoen gir adkomst for avstigning ved flyplassterminalen, alternativt på stasjoner langs Hovedbanen.

Den viktigste fordelen med en slik trafikkmaskin er en meget robust jernbaneinfrastruktur i feilsituasjoner. Et annet aspekt er at Bergensbanen kan bli et raskt alternativ for flypassasjerer over Gardermoen dersom også traseen mellom Hønefoss – Jevnaker – Roa tas i bruk.

9. Tilsving mellom Kongsvingerbanen mot Hovedbanen/Gardermobanen mellom Garderåsen (Fetsund) og Leirsund syd (se tiltak 6 over)

Strekningen er bare rundt 6 km, men vil ha stor betydning for både gods- og personbefordring. Det er mye gods som håndteres på Gardermoen flyplass, og mye av dette kunne gå på skinner. Det er allerede mye flyfrakt over Gardermoen som utveksles med Sverige.

Likeledes er det mange svenske flypassasjerer som finner et bedre reisetilbud via Gardermoen enn over alternative svenske flyplasser. En reisetid på tre timer med tog fra Stockholm til enten Oslo eller Gardermoen utfordrer luftfarten på strekningen mellom disse to hovedstedene! Bruk av denne tilsvingen vil også avlaste Lillestrøm stasjon for togtrafikk.

10. Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved Brokelandsheia

Fordelen i reisetid er åpenbar, siden det er et potensial for å korte inn en time på reisen fra Oslo og Drammen til Vegårdshei og stasjoner videre vestover, så samfunnsnyttens ved tiltaket er ikke ubetydelig. Likevel er det et stort trafikkpotensial som ikke fanges opp uten en ny trase som passerer kystbyene. I dag er det praktisk talt ingen personbefordring lokalt med tog, men det mangler ikke på trafikkgrunnlag mellom f.eks. Mandal, Søgne, Nodeland, Kristiansand stasjon, Sør Arena, UIA, Kjevik, Sørlandsparken/Dyreparken, Lillesand, Grimstad, Arendal og videre østover. Med en ny trasé er det ikke nødvendig å legge inn like mange fartshindre som på den opprinnelige Sørlandsbanen.

Kristiansand stasjon bør dessuten bygges om for gjennomgående togtrafikk, slik at det ikke er nødvendig å vende tog i rute mellom Oslo og Stavanger, og for at godstog skal få skinner frem til havneanlegget i Kongs- gård / Vige.

11. Nord-Norge-banen

Utredninger har pekt på store investeringer for bane mellom Fauske og Tromsø. Nytteverdien vil i første rekke være for norsk eksport av havprodukter, men det er også et rimeligere startalternativ å begrense utbygging til strekningen Narvik – Tromsø for videre transport på Ofotbanen. Ofotbanen utsettes for stor slitasje og krever mye vedlikehold. Det investeres jevnlig med ny infrastruktur for å øke transportkapasiteten på Ofotbanen

med flere og lange kryssingsspor, så lange at banestrekningen snart blir tosporet, men her er også samfunnsnyten meget betydelig.

Tilstanden på Nordlandsbanen vil tilsi at kapasiteten for øket trafikk her er begrenset uten at det bygges en god del lengre kryssingsspor for å få tilstrekkelig åpninger i rutetabellen til ønsket transportbehov. Ytterligere investeringskostnader for elektrifisering av Nordlandsbanen på hele strekningen mellom Steinkjer og Bodø (hele 600 km) kan vanskelig begrunnes ut fra en god samfunnsnytte, men det finnes et langt rimeligere alternativ med bruk av bimodale lokomotiver med tilpasset batterikapasitet og samtidig elektrisk fremdrift og batteriopplading (f.eks. over Saltfjellet, i Bodø og andre utvalgte steder/strekninger).



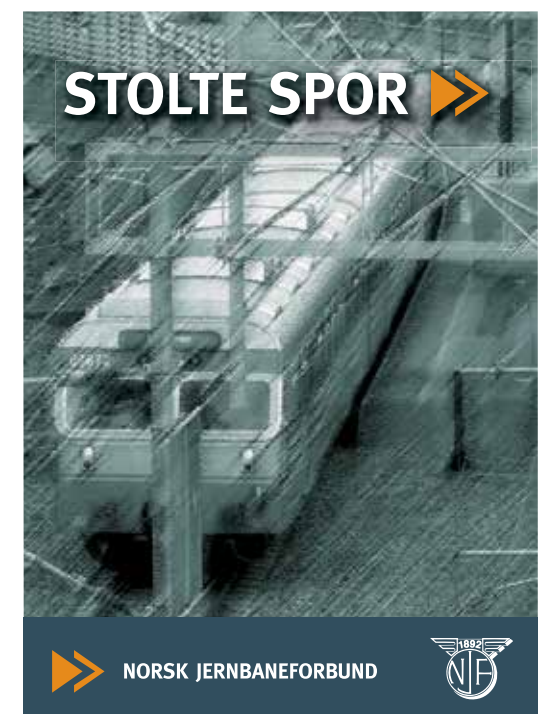
Kongsvingerbanen. Brua ved Fetsund/Glomma.
Foto: For Jernbane

Synergier

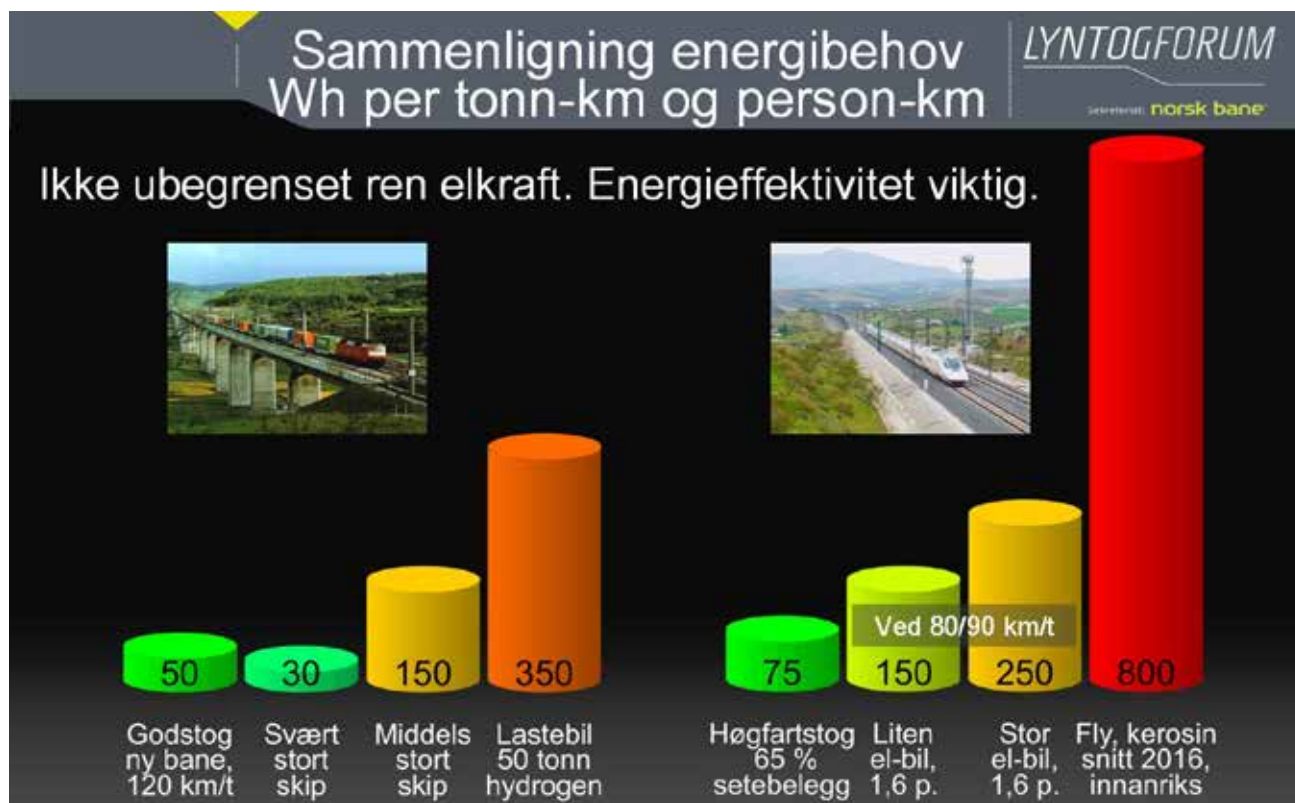
Når flere av tiltakene over realiseres, blir infrastrukturen med jernbanespor vesentlig styrket for å håndtere et mangfold av reiseinteresser og vesentlig bedre trafikkavvikling i avvikssituasjoner. Nedenfor er listet noen få utvalgte eksempler på mulige reisestrekninger uten overgang mellom tog (togrutene kan gjerne være lengre enn de opplistede reisestrekningene):

- Flisa – Rena
- Raufoss – Gardermoen
- Voss – Gardermoen
- Leirsund – Gardermoen
- Åneby – Gardermoen
- Magnor – Gardermoen
- Bjørkelangen – Skarnes
- Nittedal – Jessheim
- Hamar – Kongsvinger

Det store potensialet for samfunnsnytte er å kunne flytte store deler av godstransporten fra vei til bane på de lange strekningene og utnytte resterende kapasitet for persontransport.



RETURADRESSE: For Jernbane c/o Vidar Sætre, Åstveitvegen 3, 5106 Øvre Ervik



Mantena

Alltid fremover

Bærekraftig og effektiv transport
gjennom optimalt vedlikehold

mantena.org

Fra: [jorunn Rike](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SE](#); postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Emne: «Saksnummer: 2025/21558 – Statlig planprogram, Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak».
Dato: torsdag 14. mai 2026 12:31:05

Strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé – få meter fra hjemmene våre. Nå vil Bane NOR øke trafikken med 20–25 %, uten å utrede de reelle helse- og støyproblemene.

Vi krever:

- at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges
- at tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn
- en uavhengig støy- og helseutredning for hele Oslo S–Bryn.

Søvn, helse og bomiljø må veie tyngre enn kortsiktige løsninger.

Vennlig hilsen

Jorunn Rike

Schweigaardsgate 87

(Leilighet 10 meter fra togs�innene)

Fra: [Marte Johannesson](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: "202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram
Dato: lørdag 9. mai 2026 18:52:12

Hei

Jeg lurer på når realistisk oppstart vil bli?

Hva mener dere skal gå tapt av Vålerengaparken? Og hvordan vil det potensielt skade gamle murbygninger, med tanke på sprengning og pigging?

Og hva med skolen? Vurderes den stengt mens det foregår arbeider?

Jeg har hørt at selv om dere ygger ut Brynsbakken- vil ikke Oslo S ha så mye mer kapasitet uansett. Hvorfor skal man da starte slike megalomane prosjekter-uten at man vet ordentlig om det vil bli en positiv endring?

Mvh

Marte Johannesson

Fra: [Ragnhild Holmen](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: Saksnnummer: 2025/21558 – Statlig planprogram, Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak
Dato: tirsdag 12. mai 2026 00:38:01

Strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé – få meter fra hjemmene våre. Nå vil Bane NOR øke trafikken med 20–25 %, uten å utrede de reelle helse- og støypproblemene.

Stortinget vedtok 15. juni 1995 at jernbanetrafikken i Gamlebyen i Oslo skulle legges i tunnel. Da det ble en nyhetssak, ble bl.a. vi i styret i Schweigaardsgate 74 intervjuet siden det var en gladsak for Gamlebyen. Dette var ENESTE nyhetsinnslaget i Dagsrevyen som ikke hadde å gjøre med flommen som herjet på Østlandet, så stor var nyheten. Men intet er gjort siden vedtaket!

Vi krever:

- at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges
 - at tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn
 - en uavhengig støy- og helseutredning for hele Oslo S–Bryn.
- Søvn, helse og bomiljø må veie tyngre enn kortsiktige løsninger.

Vennlig hilsen

Ragnhild Holmen

Sverigesgt. 17A
0658 OSLO

Besøksadresse mai-okt: Hytte 49, Etterstad kolonihager, Etterstadgt. 18C

Mob: 468 66 159

Fra: [Sofie Arneberg](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken, innspill.
Dato: tirsdag 12. mai 2026 22:22:22

Uttalelse fra grunneier innenfor området der Bane Nor planlegger utbygging av jernbanen:

Lokkalternativene:

Det bør lages mellomlangt eller langt lokk, for å redusere støy og utvide arealet for grøntområder og ikke-motorisert ferdsel.

Gjennomføring og arealbeslag:

Arealet som tas i bruk for anleggsgjennomføring bør være så lite så mulig, og den avsatte perioden forpliktende. Bane Nor må ta spesielt hensyn til at det bygges i et tett befolket boligområde. Som påpekt i dialogmøte 24.3.26: Området det skal bygges i er ikke bare boligområde, men også et svært viktig område for rekreasjon, og ikke minst en liten flik av Vålerenga med både lys og utsikt mot fjorden, også om vinteren. Dette må ikke forsvinne. Det kan være fristende, lett og billig å ta i bruk fellesarealer til diverse midlertidige og permanente tiltak (ref. Tøyenparken og Ola Narr). Grønne områder i sentrum må ha en særlig beskyttelse, også i byggeprossesser (ref. Tøyenbadet). Den planlagte byggeperioden må overholdes strengt. Vi savner også mer informasjon om hvor og hvordan anleggstrafikken skal føres.

Trafikk: Vi ønsker IKKE omlegging av trafikk som endrer mønsteret til mer biltrafikk i området.

Om kulturmiljø, arealbeslag og mulig ny plassering av verneverdig bebyggelse:

Eksisterende grøntareale er ikke det samme som ledig eller uutnyttet areale. Om byggene skal plasseres i området, er det svært viktig at de ikke fører til mindre grøntareale i parkene eller langs turveiene, fortetting i boligområder, stenging av utsikt eller på måter som fører til mer trafikk, snuplasser eller bilveier. Plassen der Opplandgata og Smålensgata møtes er i dag en lys og åpen plass som må bevares og ikke fortettes, selv ikke med verneverdig bebyggelse flyttet fra andre steder. Dette igjen fordi plassen er i den lille aksen med himmel og utsikt fra parken.

Det gule tårnet og teglpipa bør bevares. De er landemerker sett fra veiene, jernbanen og den andre siden av dalen, og er fine historiske markører av jernbane og industri i området. Stedet der det skal bygges er en solhelling, og har takket være jernbanen også interessant og semi-uberørt natur. Denne kan føyes enda bedre sammen med Svartdalsparken nedenfor.

Sofie Arneberg, Opplandgata 7A, 0657 Oslo

Fra: [Tonje Tovik](#)
Til: postmottak@pbe.oslo.kommune; [Postmottak Bane NOR SF](#)
Emne: Saksnummer: 2025/21558 – Statlig planprogram, Brynsbakken – kapasitetsøkende jernbanetiltak
Dato: tirsdag 12. mai 2026 07:52:04

Hei

Jeg er beboer på Vålerenga og er bekymret for planene.

Strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé – få meter fra hjemmene våre.

Nå vil Bane NOR (BN) øke trafikken med 20–25 %, uten å utrede de reelle helse- og støyproblemene.

Personlig blir jeg sannsynligvis ikke berørt av støyen da jeg bor litt lenger fra, men jeg er generelt opptatt av Oslos bomiljø, klima og byutvikling i henhold til det, og på den måten angår dette alle.

BN startet relasjonsbyggingen med naboene med et såkalt «dialogmøte», hvor naboer ikke en gang fikk lov til å snakke om at det finnes andre løsninger.

Vi naboer krever:

- at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges
- at tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn
- en uavhengig støy- og helseutredning for hele Oslo S–Bryn.

Alle kan forstå at vi må ha flere jernbanespor for å øke kapasiteten til og gjennom Oslo, og alle nyere prosjekter i andre storbyer baserer seg på å legge togsporene i bakken, i stedet for å rive eller støyisolere hus som står i veien for jernbanespor i åpen linje.

Hvis BN får rasert Hylla, må de seinere møte krav om flere spor med å rive murhusene i Schweigaardsgate eller Arups gate for å lage plass til utvidelser. Og når det først er lagt ned 3 milliarder i prosjektet på Hylla, må det bli flaut like etterpå å komme og si at det var bortkasta, fordi en tunnel til må bygges allikevel.

For oss som er opptatt av kulturminnevern, er det en provokasjon at vi da aldri får tilbake husrekka på Hylla, og for de som er opptatt av strategisk byplanlegging, en fallitterklæring.

Søvn, helse og bomiljø må også veie tyngre enn kortsiktige løsninger.

Vennlig hilsen Tonje Tovik

+47 90025767

Fra: [Ylva Törngren](#)
Til: firmapost@ramboll.no; [Postmottak Bane NOR SE](#); postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Kopi: tnygaard@broadpark.no
Emne: Uttalelse til Bane Nors planarbeid-forslag for Retningsdrift Brynsbakken
Dato: mandag 11. mai 2026 21:38:38
Vedlegg: [Høringssvar Gamlebyen beboerforening.pdf](#)

Hei!

Vi er grunneiere av Enebakkveien 35, 0657 Oslo, se beliggenhet her:

<https://www.gulesider.no/kart/s%C3%B8k/ylva%2Bt%C3%B6rngren?t=persons&c=59.906247,10.784679&z=14.18>

[Ylva törngren - Gulesider.no](#)

Vårt hjems beliggenhet gjør at vi i denne saken stiller oss bak uttalelsen fra Gamlebyen beboerforening v/styreleder Bitten Forsudd.

Se PDF-vedlegget for fullversjon.

I kortform: "Gamlebyen Beboerforening - Høringsuttalelse Brynsbakken
Strekningen Oslo S–Bryn gjennom Gamlebyen er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé – få meter fra hjemmene våre. Nå vil Bane NOR øke trafikken med 20–25 %, uten å utrede de reelle helse- og støyproblemene. Vi krever:
– at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges
– at tunnel og ny rikstunnel gjennom Oslo legges til grunn
– en uavhengig støy- og helseutredning for hele Oslo S–Bryn.
Søvn, helse og bomiljø må veie tyngre enn kortsiktige løsninger."

Med hilsen

Ylva Törngren og Tormod Nygaard
Enebakkveien 35
0657 Oslo

202517692 Retningsdrift Brynsbakken

I dialogmøte 24. mars opplyste Bane NOR (BN) at forslag «900069 Hovedbanen (Oslo S) – Aker, Retningsdrift i Brynsbakken» om «Planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning», bygger på St.prp. nr 41 (2000-2001).

Spørsmål om nevnte St.prp. ble kontant avfeid. Slik fortier BN essensen i Samferdselsdepts. sammendrag av vedtaket, som viser til Stortingets vedtak i St.prp. nr 33/Innst. S. nr. 155 (1996-1997):

1. Stortingets vedtak av 15. juni 1995 om at jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel står fast.

Hverken retningsdrift, kapasitetsøkning, punktlighet, infrastrukturavtale E15, Rutemodell 2027 eller Brynsbakken er nevnt i vedtakene som BN viser til.

Det som står fast er Stortingets vedtak: **Jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel.**

«Brynsbakken» er BNs konstruerte grunn for å unndra seg en vedtatt tunnel-løsning. Er det ærlig opptreden overfor Stortinget, selskapets eier Samf.deptet og en tett befolket bydels befolkning?

Sistnevnte inviteres nå til å strø sand på et planarbeid BN i 2017 hadde utviklet i sitt lønnkammer. Kun togselskapene og Ruter deltok i utarbeidelsen. Ikke offentligheten.

Planene fra 2017 møtte massiv og entydig motstand fra alle hold i sju samfulle år, før statsforvalteren satte foten ned i 2024. Men BN er seg selv nok. Etter to år kommer nå et «nytt» planprogram, i prinsipp og all hovedsak lik det foregående.

Eneste synlige forskjell er noen delvise lokk-varianter, alternativ som hele veien er avvist som utilstrekkelig lappverk som ødelegger tilgjengelighet, miljø og adkomst. Det er hva BN nå «... *ønsker særskilt tilbakemelding på.*»

Er det hva BN lærte i den første prosessen? Vi som berøres av planen i Brynsbakken, et lite punkt i et stort planområde – har lært dette:

- BN varsler **høring** uten å ville **lytte**.
- BNs siste høringsutgave har sterkest fokus på lover, forskrifter, retningslinjer innenfor BNs egendefinerte rammer og kriterier, - ikke på mennesker og miljø, som er underordnet.
- «Brynsbakken» er et uredelig og spekulativt begrep for strekninga «Hovedbanen (Oslo S)–Aker».
- Oslo kommunes utredningskrav er avvist. BN påberoper seg prinsipielle grunner for likebehandling av vilkår for støyutredning. Ingen annen norsk jernbanestrekning er påvist med like tett bebyggelse og by-sentral befolkningstetthet. Derfor vedtok Stortinget (1996-1997) at: **Jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel.**
- 11 punkter er definert som planprogrammets utredningsbehov og kunnskapsgrunnlag.
- Ett av punktene innledes slik: *«Bygging av nye jernbanespor i Brynsbakken vil i anleggsperioden føre til virkninger som er av midlertidig art. Hensikten med utredningen er "å si noe om anleggsvirksomheten og hvordan den kan komme til å påvirke nærmiljøet.»*
- **«Virkninger av midlertidig art».** «... **kan komme til å påvirke**». Slike forbehold og reservasjoner burde alene alarmere Riksrevisoren (pengebruk i årelang planlegging av udefinert midlertidighet) og Sivilombudsmannen (neglisjering av Stortingsvedtak i 30 år).

Ikke noe av dette trumfer Stortingets vedtak 15. juni 1995: **Jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel.**

Kværnerbyen 7. mai 2026

Einar Braathen

Turbinveien 9

0195 Oslo

Fra: Anders Kletthagen <anderskletthagen@gmail.com>
Sendt: onsdag 15. april 2026 17:07
Til: Postmottak Bane NOR SF
Kopi: Agnethe Smith Wiker
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Viser til varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for Retningsdrift Brynsbakken.

Vi bor i Kværnerbyen, i Bueblokka i Dreieskiva borettslag, og er nærmeste naboer til det varslede planområdet. Barna våre allerede går eller kommer til å starte på Vålerenga skole, og vi forflytter oss daglig mellom Kværnerbyen og Vålerenga i forbindelse med skole, jobb og fritidsaktiviteter. Området som omfattes av planarbeidet er dermed en sentral del av vårt hverdagsliv og nærmiljø.

Vi har forståelse for og er i utgangspunktet positive til behovet for økt jernbanekapasitet, herunder hyppigere lokaltog og flere regiontog. Samtidig er vi opptatt av at løsningene som velges er langsiktige, helhetlige og tar tilstrekkelig hensyn til eksisterende bomiljøer.

Overordnede hensyn

For oss er det særlig viktig at planarbeidet:

- ivaretar behovet for et barne- og familievennlig bomiljø i Kværnerbyen og Vålerenga
- legger til grunn løsninger som står seg over tid, også i et langsiktig byutviklingsperspektiv
- sikrer at lokalbefolkningens ønsker, behov og erfaringer tillegges reell vekt i vurderinger og beslutningsprosess

Vi mener dette er spesielt viktig nettopp i denne tidlige fasen, der planprogrammet fastsetter hvilke temaer og alternativer som skal utredes videre.

Forhold vi er bekymret for

Vi er bekymret for at prosjektet, dersom det ikke utformes med tilstrekkelig bredde i utredningene, kan få negative konsekvenser for nærmiljøet. Spesielt gjelder dette:

- økt støy, både permanent og i anleggsperioden
- redusert fremkommelighet og svekkede forbindelser mellom Kværnerbyen og Vålerenga
- forringelse av siktlinjer og utsikt mellom Vålerenga kirke og boligene i Dreieskiva
- generell negativ innvirkning på bomiljø, trivsel og opplevd kvalitet i området

Disse forholdene bør utredes grundig og med særlig vekt på konsekvenser for barn, familier og daglig bruk av området.

Ønskede løsninger og alternativer

Primære ønsker

Vi ber om at planprogrammet sikrer utredning av:

- løsninger der jernbanen legges i tunnel
- bevaring av trehusene på Hylla, og at disse sikres permanente beboere, som del av områdets kulturmiljø og identitet

Tunnel- og underjordiske løsninger vil etter vår vurdering ha størst potensial for å redusere støy, barrierevirkninger og visuelle inngrep, samtidig som de gir bedre forutsetninger for langsiktig byutvikling.

Sekundære ønsker

Dersom tunnel ikke velges, mener vi det er svært viktig at følgende alternativer og tiltak inngår i planprogrammet:

- alternativer med kort eller mellomlangt lokk over jernbanen
- at togsporene legges så lavt som mulig i terrenget, for å ivareta siktlinjene mellom Kværnerbyen og Vålerenga kirke og park
- etablering av tverrforbindelse med gangtrase mellom Kværnerbyen torg og Enga torg
- etablering av tverrforbindelse med gangtrase som kan kompensere for et eventuelt bortfall av eksisterende sti langs jernbanen mellom Enebakkveien og Etterstadgata
- generell utforming, beplantning og utsmykking som ivaretar hensyn til lys, luft og estetisk kvalitet
- forlengelse av parkdraget fra Svartdalsparken til Vålerenga park, som en sammenhengende grønn struktur

Avslutningsvis ber vi om at planprogrammet utformes slik at det gir reell anledning til å vurdere løsninger som både møter transportbehov og samtidig styrker bomiljø og kvalitet i lokalsamfunnene som berøres. Vi mener dette forutsetter grundige utredninger av tunnel- og lokkløsninger, samt gode forbindelser for gående og syklende.

Vi håper våre innspill tas med i det videre arbeidet med planprogrammet.

Med vennlig hilsen

Anders Kletthagen og Agnethe Smith Wiker,

beboere i Kværnerbyen og Dreieskiva borettslag

202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram

Vegard Kjernli, Torkil Kjernli

Mai 2026

Innledning

Vi bor i 6. etasje i Turbinveien 12, i Kværnerbyen, altså bueblokka som vender direkte ut mot godssporet i planområdet (heretter omtalt som «bueblokka»). Vi ser at vi i denne blokka ikke er inkludert i varslingsgrensa for utbygging av Brynsbakken, noe vi mener er merkelig, da vi åpenbart blir påvirket av byggeprosjektet. Vi sender derfor inn et innspill med opplysninger om hvordan prosjektet vil påvirke oss, og forslag til løsninger som kan redusere de negative effektene for oss. Undertegnede uttaler oss som privatpersoner på vegne av oss selv, og dette er våre personlige meninger.

Dagens situasjon og potensielle forverringar pga. utbygging

Støy

Vi som bor i bueblokka opplever mye støy fra de eksisterende togene. Dette gjelder selvsagt spesielt godssporet som ligger nærmest, men vi hører også de andre togene veldig godt. Dette gjelder ikke bare de nærmeste passasjertogene, men også de som er nærmest Vålerengaparken. Siden det skal bygges flere spor, og det skal gå flere avganger totalt, er det åpenbart at dette vil føre til betydelig økning i støynivået for oss. Siden det er planlagt at husene på hylla skal rives, vil dette også fjerne en naturlig støybarriere mellom disse sporene og Kværnerbyen, og det må antas at støyen fra disse sporene også vil øke hvis det ikke bygges lokk eller annen støyskjerming.

Innsyn

Det er også et problem at vi opplever en del innsyn rett inn i leilighetene fra godstogene, fordi konduktørene sitter mye høyere opp enn støyveggene. Siden godstogene ikke kjører like ofte som passasjertogene, og de ikke har med seg passasjerer, er de negative virkningene av dette relativt begrensa, men siden det er planlagt at de nye sporene skal bygges høyere i terrenget, så vil dette åpenbart kunne føre til at passasjerene på disse togene vil kunne se rett inn i leilighetene. Avhengig av hvordan den nye gang- og sykkelveien utformes, vil graden av innsyn fra fotgjengere o.l. også kunne øke betydelig. Dersom det skal lages grøntområder/park(er) eller lignende oppå et eventuelt lokk, vil dette også kunne øke graden av innsyn fra disse, siden folk kommer nærmere og høyere opp enn tidligere.

Utsikt

Mer bygging vil selvsagt påvirke utsikten fra leilighetene i bueblokka. Her i 6. etasje har vi utsikt rett over de nærmeste togsquinnene når det ikke er tog der. Bak de nærmeste togsquinnene ser vi husene på hylla og deler av Enebakkveien 69. Bak der igjen er det flere

tog, og så ser vi Vålerengaparken og Vålerenga Kirke. De gamle trehusene på hylla er særlig fine, og dersom disse rives og erstattes av flere togspor vil dette sannsynligvis føre til en forringelse av utsikten. Det er også fare for at utsikten mot Vålerengaparken og kirka blir helt eller delvis erstattet av flere togskinner og/eller andre konstruksjoner, noe som åpenbart vil være negativt, men graden av påvirkning avhenger selvsagt av hvordan det nye området utformes.

Mulig endret støypåvirkning på grunn av andre byggeprosjekter

Det er flere andre byggeprosjekter i området. Byggesak ang. Turbinveien 2 m.fl. (Kværnerporten) er nevnt i Forslag til planprogram for Brynsbakken, tabell 5-1, men Enebakkveien 69 er tilsynelatende ikke nevnt der. Vi mener Enebakkveien 69 også burde tas med i vurderingen. Disse to sakene innebærer høye og massive nybygg/påbygg som vil havne på hver kortsida av bueblokka. Hvordan vil dette påvirke støysituasjonen for oss i Kværnerbyen? Det bør f.eks. vurderes om lyd vil bli reflektert fra disse byggene og inn mot midten av Kværnerbyen. Hvordan vil et eventuelt lokk påvirke dette? Kan det f.eks. bli en slags «trompet-effekt» der støy fra togene blir mer retningsstyrt ut fra lokk/tunneler/kulverter? Brynsbakken-prosjektet må sees i sammenheng med disse andre prosjektene, inkludert Enebakkveien 69.

Forslag til løsninger og avbøtende tiltak

Det finnes flere tiltak man kan gjøre for å redusere de negative effektene vi har nevnt over. Noen av tiltakene vi foreslår her, kan kanskje virke avbøtende på ett problem, og samtidig forverre et annet. I disse tilfellene mener vi at støyreduksjon og skjerming mot innsyn må veie tyngre enn bevaring av utsikt, men det bør selvsagt tas sikte på å finne løsninger som tar hensyn til alle tre i så stor grad som mulig.

Støyvegger

I dag er det satt opp en støyvegg mellom godssporet og bueblokka. Passasjertogene er litt høyere enn denne veggen, og godstogene er betydelig høyere. Veggen bør derfor gjøres høy nok til at den blir høyere enn godstogene, og eventuelt byttes ut med noe mer solid som demper mer støy. Dette vil sannsynligvis føre til en betydelig reduksjon i støynivået fra disse togene, noe som til en viss grad vil kunne kompensere for økt støy fra de andre sporene. Det vil også føre til redusert innsyn. Vi anslår at en økning i høyden på ca. 50% vil være passende, men dette er basert på «øyemål», og ingen nøyaktig beregning. Dersom det er mulig å legge godssporet lavere i terrenget, kan dette selvsagt gjerne gjøres, men støyveggen bør fortsatt forhøyes noe, siden den også er lavere enn passasjertogene i dag.

Det bør også bygges en eller annen form for støyvegg ved de «åpne» delene av de nye sporene som skal bygges, for å skjerme for både støy og innsyn. Dette kan gjerne være vegger som er bygd rett ved siden av hvert spor, som er høyere enn togene som skal gå der. I tillegg bør det bygges støyvegger rundt de delene av sporene nærmest Vålerengaparken som ikke blir dekket av et eventuelt lokk.

Bygging av støyvegger kan bidra negativt til utsikt, men vi mener som sagt at det er viktigere å prioritere skjerming mot støy og innsyn. Det er samtidig viktig at det tas hensyn til at de løsningene som velges ser pene ut, f.eks. ved å velge farger og materialer som glir inn i omgivelsene, og kamuflere vegger og spor så mye som mulig med planter, som beskrevet i neste seksjon.

Dagens støyvegg mellom godssporet og bueblokka er ikke spesielt pen, og kunne med fordel vært bytta ut med noe penere. Vurder i så fall gjerne bruk av materialer som passer bedre med områdets historie, som f.eks. kledning i trepanel tilsvarende de vernede husene på hylla, eller evt. vegger av mur/teglstein eller andre typer stein som man finner mye av i de eldre delene av jernbaneanlegget og i Kværnerbyen. Dette vil nok være penere enn dagens mer moderne og «rent funksjonelle» støyvegger. Slike støyvegger vil kanskje også dempe lyd bedre hvis de er mer massive og «tettere»?

Trær og annen «naturlig kamuflasje»

Det er en «vegg av trær» mellom godssporet og bueblokka i Kværnerbyen, og denne bør beholdes, da den effektivt skjerner mot innsyn i sommerhalvåret, og gjør at det blir mye finere utsikt. Etter utbygging bør det også plantes så mange trær og andre planter som mulig i hele planområdet, og det bør planlegges for dette når området skal utformes. Disse trærne bør ta sikte på å skjule så mye bebyggelse som mulig, for å redusere det visuelle uttrykket av alle sporene. De bør også ta sikte på å skjeme for innsyn fra både gang- og sykkelveien, eventuelle grøntområder som bygges oppå lokk over sporene nærmest Vålerengaparken, og eventuelle spor som ikke er dekt av støyvegger e.l. Eventuelle betongvegger o.l. kan også gjerne skjules med jord, gress osv.

Dekorasjon av lokk og andre konstruksjoner

Hvis det skal bygges lokk og/eller andre betongkonstruksjoner kan disse gjerne dekorerer på en eller annen måte, i tillegg til å dekkes til med planter osv. Det kan fort bli en betydelig nedgradering hvis utsikten til fine, vernede trehus erstattes med rent «funksjonelle» betongkonstruksjoner uten tanke på estetikk – det er allerede nok av sånt i området, særlig rundt E6 og øvrig veinett mellom Kværnerbyen og Lodalen. Vurder gjerne å dekorere med f.eks. maling, stein/mur som beskrevet i avsnittet om støyvegger, eller andre alternativer som f.eks. betongelementer med mer dekorativ overflate. Vi antar at slike tiltak også kan bidra til færre problemer med grafitti osv., og generelt et bedre og tryggere miljø (som bl.a. nevnt i mulighetsstudien, kap. 3.3 Bymiljø og nærmiljø > Barneferdsel og skolekretsen).

Plassering av nye spor og eventuelle områder for opphold

De nye sporene, og eventuelle andre konstruksjoner, bør helst plasseres både så langt unna Kværnerbyen som mulig (altså opp mot Vålerengaparken), og så lavt som mulig i terrenget, for å redusere påvirkningen på støy, innsyn og utsikt. Dette bør prioriteres, siden bueblokka brukes som boliger, og er den bebyggelsen som ligger nærmest området der de nye sporene skal bygges.

Det har også blitt nevnt muligheten for å flytte noen av husene fra hylla til et annet sted i planområdet og/eller opparbeide områder for opphold og aktivitet, og i så fall bør støy, innsyn og utsikt for beboere i bueblokka også hensyntas her.

Fasadetiltak

Det bør vurderes om bueblokka, og eventuell annen bebyggelse i nærheten, bør få fasadetiltak som demper støy. Dette vil riktignok ikke hjelpe når man har vinduene åpne, og bør derfor ikke brukes som en erstatning for andre tiltak for å redusere støy fra selve planområdet.

Fra: [Catrine Hermansen](#)
Til: [Postmottak Bane NOR SE](#)
Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken - Innspill til planprogram
Dato: mandag 11. mai 2026 20:01:19

Viser til varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for Retningsdrift Brynsbakken.

Som beboer i området ønsker jeg å uttrykke betydelig bekymring knyttet til planene om kapasitetsøkning, både når det gjelder driftsfasen og i en eventuell utbyggingsperiode.

Økt togtrafikk og belastning på nærmiljøet

Kapasitetsøkning i Brynsbakken vil med all sannsynlighet føre til økt togtrafikk gjennom Gamlebyen og inn mot Oslo S. Dette er allerede et område med høy trafikk. Ytterligere økning vil kunne gi merkbare negative konsekvenser for nærmiljøet, blant annet:

- Økt støynivå, også under kveld- og nattperioder
- Økte vibrasjoner og potensielle følger for eksisterende bebyggelse
- Generelt redusert bokvalitet

Jeg mener det er avgjørende at disse forholdene utredes grundig, og at det konkretiseres hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres.

Manglende helhet i kapasitetstiltakene

Tiltaket i Brynsbakken fremstår lite helhetlig, all den tid den kjente flaskehalsen i Oslostunnelen (mellom Oslo S og Skøyen) ikke adresseres. Det bør vurderes om en isolert kapasitetsøkning i Brynsbakken faktisk gir ønsket effekt, eller om det i praksis vil føre til økt belastning på nærliggende områder uten forbedring i den totale trafikkavviklingen.

Det er viktig at planarbeidet vurderer kapasitets- og logistiksituasjonen for hele strekningen under ett, fremfor å behandle Brynsbakken isolert.

Behov for reell utredning av tunnelalternativ

Jeg savner en tydelig og reell utredning av tunnel som alternativ. For oss som bor i området er det avgjørende at også løsninger som i større grad skjermer eksisterende bebyggelse og bomiljø vurderes.

Et argument om at tunnel er for kostbart kan ikke alene være avgjørende i denne fasen. Planprogrammet skal nettopp sikre at relevante alternativer utredes før konklusjoner trekkes. For berørte beboere er hensynet til bomiljø, helse og langsiktighet sentralt.

Til sammenligning kan det vises til tidligere veiplaner, hvor E6 var tenkt å gå gjennom Vålerenga, med omfattende inngrep i bbebyggelse. Argumentet den gang var også at tunnel var et for kostbart alternativ. I ettertid er det bred enighet om at etableringen av Vålerenga-tunnelen var en riktig og nødvendig løsning, nettopp fordi den ivaretar bomiljøet på en langt bedre måte.

På denne bakgrunn mener jeg at tunnelalternativer må utredes grundig og reelt, ikke avvises på grunn av kostnadshensyn.

Bekymringer knyttet til anleggsperioden

Jeg ønsker også å løfte frem bekymringer knyttet til en eventuell utbyggingsfase:

- Omfattende anleggsarbeid over lengre tid med støy og ulemper
- Økt trafikk fra anleggsmaskiner i nærområdet
- Transport av div masse inn og ut av området, med tilhørende støv, støy og trafikkfare
- Potensiell bruk av Vålerenga-parken som riggområde, noe som betyr rasering av et viktig rekreasjonsområde for lokalbefolkningen
- Risiko for at stilleperioder i døgnet utfordres, med konsekvenser for beboernes helse og trivsel

Disse konsekvensene forventes utredet grundig, og at det stilles tydelige krav til hvordan belastningen i en eventuell anleggsperiode skal begrenses.

Jeg ber om at disse forholdene tillegges stor vekt i det videre planarbeidet:

- Utreder samlet trafikkøkning og systemeffekter, inkludert flaskehalsen i Oslostunnelen
- Gir en grundig vurdering av støy, vibrasjoner og konsekvenser for bomiljø
- Inkluderer en reell og grundig utredning av tunnel som alternativ
- Vurderer alternative løsninger i et langsiktig by- og samfunnsperspektiv
- Konkretiserer avbøtende tiltak både i drifts- og anleggsfase
- Sikrer at anleggsperioden planlegges slik at belastningen for nærmiljøet blir minst mulig

Med vennlig hilsen

Catrine Hermansen

Beboer på Vålerenga

Uttalelse fra HENKEL CHRISTIAAN VICTOR

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varsløst om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HENKEL CHRISTIAAN VICTOR, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for

PlanID: Statlig planprogram

Plannavn: Detaljreguleringsplan for Retningsdrift Brynsbakken

Kommune: Oslo

Uttalelsefrist: 12.05.2026

Uttalelse

Kommentar

Takk for muligheten til å komme med innspill til planene ifht arbeid med Brynsbakken. Vi bor rett ved sporet, i Opplandgata 21, så blir vi nok særlig berørt av arbeidet. Vi er klare over at fremtidens by trenger et godt togtilbud og at en oppgradering er nødvendig. De ulike løsningene med mellomlangt og langt lokk vil samtidig ta vare på et godt bomiljø, som er like viktig for fremtiden. Disse alternativene reduserer støy, bevarer den spesielle atmosfæren på Vålerenga, og de gir byen mulighet til å vokse ved å knytte nabolag sammen. Det passer i moderne byplanlegging, som tar mennesker og rekreasjonsområder på alvor, å bruke store byggeprosjekt til å også gjøre byen bedre og grønnere. På den andre siden vil det være en tapt mulighet og en betydelig degradering av både nabolag, bomiljø og bydelen som helhet å oppgradere toglinjen uten alternativer som lokk eller tunnel. Det vil øke støyen i et allerede støyutsatt område, skape et fysisk skille mellom Tøyen/Vålerenga og Ekeberg, et sår i bylandskapet som en ikke kan gå tilbake på, og som vil prege byen i mange tiår fremover. Dette vil være som å gå baklengs inn i fremtiden. Vi mener derfor at det burde være selvsagt å investere i alternativene med lokk. Disse tar vare på både togkommunikasjonen ut og inn av byen, men også de som skal bo og leve her. Med vennlig hilsen, Gunnhild Torgersen, Christiaan Henkel og Torje Henkel

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon

for HENKEL CHRISTIAAN VICTOR

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 0657, OSLO

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Til: Bane NOR

E-post: postmottak@banenor.no

Kopi: Kommunal- og distriktsdepartementet

Kopi: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Kopi: Bydelsutvalget Gamle Oslo

Oslo, 11. mai 2026

Emne: 202517692 Retningsdrift Brynsbakken – Innspill til planprogram

Høringsuttalelse til planprogram for Retningsdrift Brynsbakken

Innspill til høring av forslag til planprogram for detaljreguleringsplan med konsekvensutredning (Bane NOR, dokument USO-05-A-00019, høringsperiode 06.03.–12.05.2026).

1. Sammendrag

Jeg er bosatt i nærområdet med to barn i barnehage hvor hun eldste snart skal begynne på Vålerenga Skole. Vi bruker nærområdet flittig og er veldig bekymret for fremtidens lek og ferdsel, både for barn og voksne. Jeg leverer med dette innspill til høring av planprogrammet for Retningsdrift Brynsbakken. Vil poengtere at jeg er ikke imot bedre togtilbud i Osloregionen. Tvert imot er jeg avhengig av et velfungerende kollektivtilbud. Men slik planprogrammet er utformet, gjentar det de samme grunnleggende svakhetene som førte til at Statsforvalteren i Oslo og Viken opphevet bystyrets vedtak om reguleringsplan 24. mars 2022.

Mine viktigste innvendinger kan oppsummeres slik:

- Planprogrammet behandler Vålerengaparken som tilgjengelig anleggsareal for et flerårig prosjekt. Parken er imidlertid Vålerenga skoles uteareal og en forutsetning for at skolen overhodet skal kunne tilfredsstillе forskrift om helse og miljø i barnehager og skoler. Helsedirektoratets fire krav til erstatningsarealer (umiddelbar nærhet, trafikkikkerhet, naturkvaliteter, trygg adkomst) er ikke vurdert – og Bane NORs foreslåtte bruk av parken som anleggsområde oppfyller ingen av dem.
- Konsekvensene for barn ved Vålerenga skole – som etter loven har et særskilt rettsvern i planprosessen – er underbehandlet både når det gjelder anleggsperiode, skolevei, støy og friluftareal.
- Tverrforbindelsene mellom Vålerenga og bydelene øst (Etterstad, Kværnerbyen, Ekebergskrenten) reduseres både i anleggsfasen og permanent, uten at konsekvensen for et bydelsskille av betong utredes med likeverdige alternativer.
- Utredningskravet for støy er for snevert avgrenset, både geografisk (avgrenset til umiddelbart planområde) og metodisk (T-1442/2021 alene, uten å vurdere WHO's lavere helsebaserte grenseverdier).
- Statsforvalteren slo i 2022 fast at lokkalternativer ikke var tilstrekkelig utredet. Planprogrammet legger nå opp til at lokk skal velges på et tynt grunnlag, før konsekvensutredningen er gjennomført, basert på kriterier som er asymmetriske til Bane NORs fordel.

- Statlig fastsettelse av planprogrammet svekker den demokratiske medvirkningen og bydelens innflytelse i en sak hvor lokal kunnskap er avgjørende for et godt resultat.

Jeg ber om at planprogrammet revideres på de punktene som er beskrevet under, før det fastsettes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

2. Bakgrunn – hvor saken står

Reguleringsplanen for Retningsdrift Brynsbakken som ble vedtatt av Oslo bystyre 24. mars 2021, ble opphevet av Statsforvalteren i Oslo og Viken 24. mars 2022 etter behandling av over 70 klager. Statsforvalteren konkluderte med at planforslaget «ikke [er] tilfredsstillende opplyst og utredet», at «kommunen hadde ikke et tilstrekkelig grunnlag for å fatte avgjørelse i saken», og at «relevante og realistiske alternativer til Bane NORs løsning var ikke utredet». Det ble særlig vist til at lokkløsninger ikke var tilstrekkelig vurdert.

Regjeringen besluttet 27. oktober 2025 at Kommunal- og distriktsdepartementet overtar som ansvarlig myndighet for planprogrammet. Samferdselsdepartementet ba i brev av 4. november 2025 Bane NOR utarbeide nytt planprogram. Planprogrammet er på høring fra 6. mars til 12. mai 2026 og skal deretter fastsettes statlig. Selve reguleringsplanen skal etterpå behandles på ordinær måte av Oslo kommune.

Dette innspillet gjelder altså planprogrammet – det vil si rammene for hva som skal utredes, ikke selve reguleringsplanen. Det er nettopp på dette nivået svakhetene fra forrige runde må rettes opp.

3. Vålerengaparken må vernes – ikke brukes som anleggsområde

3.1 Parkens funksjon i nærmiljøet

Vålerengaparken er en av få sammenhengende grønne lunger i en av Oslos tettest befolkede bydeler. Parken brukes daglig av barn fra Vålerenga skole som offisielt skoleuteareal under dispensasjon (skolegården oppfyller ikke alene Helsedirektoratets anbefaling om uteareal per elev). Parken er videre den primære lekearenaen, samlingsstedet og rekreasjonsarealet for barn og voksne i Kværnerbyen, Vålerenga, Etterstad, Galgeberg og Gamlebyen utenom skoletid. Den er regulert som lokal møteplass/torg i Kommunedelplan 17 (Torg og møteplasser, 2009), og inneholder fotballbane, klatrestativ, basketballbane, og om vinteren en skøytebane.

I planprogrammets kapittel 7.3.3, 7.3.4 og 7.3.5 (lokkalternativene) heter det konsekvent: «For å bygge lokket er det nødvendig å bruke deler av Vålerengaparken som anleggsområde» – og for det lange alternativet: «det nødvendig å bruke større deler av Vålerengaparken som anleggsområde». For alternativet basert på den tidligere vedtatte reguleringsplanen (kap. 7.2) er det opplyst at deler av Vålerengaparken inngår i selve planområdet (kart, kap. 4.1).

3.2 Hva planprogrammet ikke svarer på

Bane NORs egen fremdriftsplan (kap. 9) skisserer byggeperiode 2033–2037 – det vil si minimum fire år med anleggsvirksomhet i og rundt parken, etter en lang planleggingsfase. Planprogrammet redegjør ikke for:

- Hvor stor andel av parken som faktisk vil være utilgjengelig i anleggsperioden, og hvor lenge.
- Hvordan Vålerenga skoles dispensasjon for uteareal skal ivaretas når selve dispensasjonsgrunnlaget – parken – inngår i anleggsområdet i flere år.
- Hvor barn, beboere og bydelens organiserte aktiviteter (inkludert Østkantspillet, ulike idrettsaktiviteter, vinterskøytebane) skal foregå i denne perioden.
- Hvilke fullverdige erstatningsarealer som faktisk er tilgjengelige i bydelen, og om de er det.

- Hvilken irreversibel skade som påføres modne trær, gressdekke og infrastruktur i parken under fundamentering, riggområde, kjørevei og opplag.

3.3 Konkrete krav til utredningsprogrammet

Planprogrammet må endres slik at det stilles eksplisitte krav om at konsekvensutredningen:

1. Kartlegger nåværende bruk av Vålerengaparken time- og sesongbasert, inkludert skolens, AKS', idrettens, kirkens og lokalmiljøets bruk – med barnetråkkregistrering som dokumentasjon, ikke kun som tilbud.
2. For hvert alternativ angir konkret areal og varighet av midlertidig beslag, med faseplaner som viser hvilke deler som er tilgjengelige, til hvilken tid, gjennom hele byggeperioden.
3. Vurderer om Vålerenga skoles uteareal vil tilfredsstille Helsedirektoratets anbefalinger og forskrift om helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger (FOR-2023-03-28-449, jf. byggt teknisk forskrift) i anleggsperioden. Hvis ikke, må det redegjøres for hvilke fullverdige erstatningstiltak som etableres FØR anleggsstart, ikke etter.
4. Inneholder en uavhengig vurdering av nær- og fjernvirkning av lokkkonstruksjoner mot Vålerengaparken og Vålerenga kirke, herunder mulig privatisering av parkens kanter dersom verneverdig bebyggelse vurderes reetablert der.
5. Beskriver hvordan trær og opparbeidet grøntstruktur i parken faktisk skal beskyttes – ikke kun «hensyntas». Dette krever spesifiserte verneradius rundt rotsoner, dokumentert i anleggsplaner.
6. Som førende premiss legger til grunn at parkens areal etter ferdigstillelse minst skal være likt med, og helst større enn, dagens situasjon. Dette må gjelde uavhengig av valg av lokkalternativ.

Vålerenga bydelsutvalg har gjentatte ganger – også med tverrpolitisk støtte – uttrykt at parken eller andre grøntarealer ikke skal benyttes til relokaliseringstomter eller anleggsområde. Planprogrammet må reflektere dette tydelig, ikke kun nevne det som en mulighet.

4. Barn og unge – særskilt rettsvern må operasjonaliseres

4.1 Rettslig rammeverk

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) krever at konsekvenser for barn og unge skal vurderes, og at planprosessen skal organiseres slik at synspunkter som gjelder barn som berørt part kommer fram. Retningslinjenes punkt 5 stiller krav til at områder som blir omdisponert som følge av planen, og som er benyttet til eller er egnet til lek, skal erstattes. Dette er nevnt i planprogrammet (kap. 8.13.2), men kravet om at erstatningsareal skal være FULLVERDIG, må fremgå tydelig av utredningsprogrammet, ikke kun retningslinjene.

I tillegg slår opplæringsloven fast at alle elever har rett til et trygt og godt skolemiljø som fremmer helse, trivsel og læring. Et område hvor skolegård og skolens hovedutearealer er i rød støysone og inngår i anleggsområde i flere år, utfordrer denne retten.

4.2 Hva utredningsprogrammet må omfatte

- Skoleveier fra Kværnerbyen, Ekebergskrenten, Etterstad og Gamlebyen til Vålerenga skole og Jordal skole skal kartlegges som de er i dag, ikke som Bane NOR planlegger at de skal være. Reduksjon i antall tverrforbindelser, økt avstand, økte stigningsforhold og redusert sosial kontroll (lange smale gangtraseer mellom betongmurer) skal vurderes opp mot kravet om trygg skolevei og universell utforming.

- Det skal utredes hvordan anleggstrafikk faktisk vil krysse eller passere skoleveier, både i tidsrom og volum, og hvilke avbøtende tiltak som settes inn – signaler, vakter, omlegginger.
- Barnetråkkregistrering må gjennomføres som standard, ikke kun som «tilbud», i samarbeid med Vålerenga og Jordal skoler, AKS, og ungdomsrådet i bydel Gamle Oslo. Resultatene skal være premissgivende, ikke en orienteringssak.
- Helsekonsekvenser av langvarig anleggsstøy og økt togstøy på 600+ elever ved Vålerenga skole skal vurderes med utgangspunkt i WHO's anbefalte grenseverdier for skoleutearealer (gjennomsnittlig støynivå LAeq dag/kveld 55 dB), ikke kun T-1442/2021. Forskning sammenfattet i WHO Environmental Noise Guidelines (2018) viser sammenheng mellom miljøstøy ved skoler og barns leseforståelse, hukommelse og standardiserte testresultater.
- Planprogrammet må kreve at FAU ved Vålerenga skole, driftsstyret, elevråd og rektor er reelle medvirkningsparter under hele utredningen, ikke kun informeres.

5. Tverrforbindelser og bydelsskille

Enebakkveien, Tranga og Jernbanetrappa er i dag tre tverrforbindelser mellom Vålerenga/Galgeberg og områdene øst og sør (Kværnerbyen, Etterstad, Svartdalsparken, Ekebergskrenten). Bane NOR har tidligere bekreftet at planen reduserer dette permanent. I anleggsperioden vil situasjonen være langt verre.

Planprogrammet legger til rette for at:

- Enebakkveien som tverrforbindelse beholdes i alle alternativer (kap. 7), men det er ikke gjort en analyse av hvor lenge den faktisk er stengt eller omlagt under bygging, eller hvilken kvalitet en omlagt og brattere Enebakkveien faktisk får (universell utforming, sykkel, gående).
- Tranga «kan opprettholdes» – men kvaliteten på denne gangveien som skolevei mellom betongkonstruksjoner med dårlig sikt og lite sosial kontroll, må utredes uavhengig av Bane NOR.
- Jernbanetrappa er ikke garantert beholdt.

5.1 Krav til utredningen

7. Antall, kvalitet og kapasitet på tverrforbindelser i alle tre faser (dagens situasjon, anleggsfase, permanent ferdig situasjon) skal beregnes og sammenstilles, ikke kun beskrevet kvalitativt.
8. Det skal utredes minst ett alternativ hvor alle tre dagens tverrforbindelser opprettholdes permanent, eventuelt erstattes med fullverdige løsninger med samme eller bedre kvalitet.
9. Løkk-alternativene skal vurderes ikke bare som «mer byareal» men som mulighet for å gjenopprette eller styrke tverrforbindelser som er svekket. Det 300 meter lange løkket gir for eksempel 6 500 m² – men sier ingenting om hvor mange flere passasjer mellom bydelene som blir mulig.
10. Den «muren» mellom Vålerenga og Kværnerbyen som det første prosjektet ville skape, må utredes konkret – med 3D-modeller fra øyenivå, ikke fugleperspektiv, sett fra både Kværnerbyen, Vålerengaparken og Etterstadgata.

6. Støy – utredningsomfanget er for snevert

6.1 Geografisk avgrensning

Planprogrammet legger T-1442/2021 til grunn (kap. 8.8) og varsler at influensområdet skal vurderes, men avgrensningen er fortsatt knyttet til selve planområdet. Dette var et av de omstridte punktene i

forrige runde: Bane NOR ønsket å avgrense støyutredningen til umiddelbar nærhet av Brynsbakken, mens Oslo kommune og lokalmiljøet har krevd at støy utredes for hele Gamle Oslo, fordi økt kapasitet i Brynsbakken betyr flere tog gjennom hele bydelen – inkludert Gamlebyen, som regnes som Norges mest støyutsatte togstrekning.

Saken ble løftet til Kommunal- og distriktsdepartementet nettopp fordi det ikke ble enighet om utredningsomfang for støy. Det er ikke akseptabelt at planprogrammet nå fastsetter et omfang som er i tråd med Bane NORs ønske, uten en uavhengig vurdering av om dette faktisk dekker influensområdet.

6.2 Metodisk avgrensning

T-1442/2021 er en retningslinje, ikke en juridisk bindende grense, og benytter terskelverdier som er høyere enn WHO's anbefalinger fra 2018 (54 dB Lden for jernbanestøy, mot T-1442 sin gule sone på 55 dB). Planprogrammet bør kreve at:

- Støyutredningen sammenstiller resultater både mot T-1442 og WHO's anbefalte grenseverdier, slik at beslutningstakere ser hvor stor andel av bebyggelsen, skoler og uteoppholdsarealer som vil ligge over helsebaserte grenser.
- Influensområdet defineres ut fra faktisk endring i trafikkmønster (antall tog, godstrafikk natt, hastighet, type tog), ikke ut fra fysisk nærhet til selve sporombyggingen. Gamlebyen, Vålerenga, Kværnerbyen, Etterstad og Bryn må alle inngå.
- Beregningene skal vise døgnvariasjoner, herunder nattstøy fra godstog – som er den dominerende helseutfordringen for beboere langs strekningen i dag.
- Sumstøy fra jernbane, E6 (Vålerengatunnelens portaler), Lodalsbroene og bygate skal vurderes, ikke kun jernbanen isolert.
- For Vålerenga skole skal det beregnes støy 1,5 m over terreng i skolegården og i alle uteoppholdsarealer som benyttes av elever, inkludert Vålerengaparken og turveier brukt som skolevei.

6.3 Anleggsstøy

Anleggsstøy er nevnt i kap. 8.12 som tema, men uten konkret utredningsprogram for hvordan dette skal beregnes for en flerårig periode. Det må kreves:

- Beregninger for kritiske faser (pigging, fundamentering, lokkbygging, sporomlegging) for et representativt døgn, inkludert kveld og natt.
- Beskrivelse av maksimalstøy ved særlige aktiviteter (sprenging, ramming, tunge transporter), og hvordan disse varsles og avbøtes for skoler, barnehager og helseinstitusjoner.
- Forhåndssetablering av støyavbøtende tiltak (vinduer, ventilasjon, eventuelt midlertidig støyskjerming) FØR anleggsstart for alle berørte boliger i rød støysone, slik at tiltakene faktisk har effekt under anleggsperioden – ikke kun for fremtidig driftsfase.

7. Lokkalternativene – valg på galt grunnlag

Planprogrammet beskriver tre lokkalternativer – kort (ca. 70 m, 1 000 m²), mellomlangt (ca. 115 m, 3 000 m²) og langt (ca. 300 m, 6 500 m²) – og varsler at Bane NOR ønsker innspill til hvilket som skal videreføres, basert på vurderingskriteriene i kap. 7.3.1.

Denne fremgangsmåten har flere svakheter:

7.1 Asymmetriske kriterier

Vurderingstabellene i kap. 7.3.1 stiller nærmiljøets forventninger (støy, grøntareal, tverrforbindelser, kulturmiljø) opp mot Bane NORs resultatmål (kostnad, fremdrift, anleggsgjennomføring). Men kriteriene fra Bane NOR er kvantifiserbare og målbare på et detaljnivå (kostnad, antall stenginger), mens kriteriene fra nærmiljøet er kvalitative og generelle (areal, bruksvariasjon). Dette gir en innebygd skjevhet i hvilket alternativ som vil framstå mest «realistisk».

Kriteriene må symmetriseres ved at:

- Nærmiljøkriteriene operasjonaliseres med konkrete målbare verdier: dB-endring inne og ute, m² faktisk park gjenvunnet, antall passasjer/min mellom bydelene, antall hus som kan bevares.
- Bane NORs kostnadskriterier inkluderer samfunnsøkonomiske kostnader: helsekostnader av økt støy, redusert verdi av tapt grøntareal, kostnader for bydelen og skolen, ikke kun byggekost for Bane NOR.
- Levetidsperspektiv brukes konsekvent: et lokk bygges én gang, men forskjellen i livskvalitet for 10 000+ beboere varer i 100+ år.

7.2 Valg før utredning

Det er problematisk at Bane NOR ber om innspill til «valg av lokkalternativ til videre utredning» (forord) før konsekvensutredningen er gjennomført. Statsforvalterens vedtak fra 2022 var nettopp at lokk skulle utredes – ikke at det ene «riktige» lokkalternativet skulle velges på forhånd, basert på en mulighetsstudie laget av tiltakshaver. Alle tre lokkalternativene må konsekvensutredes fullt ut, ikke kun ett.

7.3 Manglende alternativer

Lokkalternativene tar utgangspunkt i samme sporløsning som den opphevede reguleringsplanen fra 2021. Statsforvalterens vedtak gjaldt manglende utredning av «alternative løsninger i selve Brynsbakken», ikke kun lokk. Planprogrammet bør derfor kreve at det utredes:

- Et alternativ med kombinasjon av lokk og endret sporløsning (mellomvarianter).
- Et alternativ hvor godsspolet legges om eller skjermes separat – godstrafikk er den største nattstøykilden i området.
- Et alternativ med vesentlig bedret støyskjerming langs hele strekningen Oslo S–Bryn, uavhengig av sporombyggingen.

Bane NOR har avvist tunnel under Gamle Oslo med henvisning til Statsforvalterens vurdering om at dette ikke kan kreves utredet på reguleringsplannivå. Men dette gjelder ikke å nevne det som referansepunkt i kostnads- og nyttevurderingen. Når Bane NORs argumentasjon mot lokk i forrige runde i stor grad bygde på Bane NORs egen kostnadsestimering, må KU minst inkludere en uavhengig kostnadsanalyse av lokkalternativene, slik at de samfunnsøkonomiske beregningene er etterprøvbare.

8. Kulturmiljø og bebyggelsen på Hylla

Trehusbebyggelsen i Enebakkveien 38–60 («Hylla») er regulert til spesialområde bevaring, oppført på Byantikvarens gule liste, og inngår i kulturmiljøet på Vålerenga som er av nasjonal interesse som representant for norsk byutvikling på 1800-tallet. Hovedbanen fra 1854 er Norges første jernbane og uendret i trasé.

Planprogrammet (kap. 8.5) varsler at det skal utredes mulig reetablering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet. Dette er en innstramming i forhold til forrige runde, hvor det ble vurdert flytting helt ut av nærområdet. Det er likevel viktig at:

- Førstevalget vurderes som bevaring «in situ» – på opprinnelig sted – inkludert ved kombinasjoner av lokkløsninger som reduserer behovet for inngrep.
- Dersom flytting blir nødvendig, vurderes også fortsatt boligbruk – ikke kun museal funksjon. Bygningssmiljøets verdi knyttet til Vålerengas historie som arbeiderforstad er sterkt knyttet til at det fortsatt er et bomiljø.
- Det utredes om reetablering kan skje uten å privatisere offentlig park eller skolens uteareal.
- Teknisk-antikvarisk tilstandsvurdering oppdateres, ikke kun benyttes fra tidligere runde, ettersom flere hus har vært ubebodde siden 2022 og forfall kan ha akselerert.

9. Anleggsperioden – ikke en parantes på fire år

Med planlagt ferdigstilling i 2037 og byggestart ca. 2033 (planprogrammet kap. 9) snakker vi om en anleggsperiode på minst fire år, sannsynligvis lengre, oppå en planleggingsperiode som har pågått siden 2017. I praksis har Brynsbakken-saken preget området i 20 år når prosjektet eventuelt åpnes.

Området har samtidig vært preget av mange andre store anleggsprosjekter: Kværnerbyen-utbyggingen, Vålerengatunnelen, Jøtulomta i Enebakkveien, nybygg i Turbinveien, fjernvarmeanlegg, og pågående utbygging i Arnljot Gellines vei (planprogrammet kap. 5.4.2). Den kumulative belastningen av anleggsstøy, anleggstrafikk og redusert tilgjengelighet i nærmiljøet er allerede stor.

Planprogrammet bør derfor kreve:

11. Kumulativ vurdering av anleggsbelastningen sammen med andre pågående og varslede prosjekter i bydelen, ikke kun Brynsbakken isolert.
12. Forpliktende plan for å minimere bygge- og nattarbeider, særlig i skoletid, og særskilte begrensninger nær Vålerenga skole, barnehager og helseinstitusjoner.
13. Forpliktende plan for å sikre at tverrforbindelser og skoleveier ikke er stengt samtidig.
14. Forpliktelse om at avbøtende tiltak (støyskjerming, vinduer, vegetasjon, opparbeidelse av erstatningsarealer) etableres FØR anleggsstart, ikke etter.
15. Tydelig ansvarsfordeling for tilsyn, varsling, klagebehandling og oppfølging i hele anleggsperioden.

10. Statlig fastsettelse svekker medvirkning

Regjeringens beslutning om statlig fastsettelse av planprogrammet (oktober 2025) flytter beslutningen om hva som skal utredes vekk fra lokal og demokratisk forankring. Dette skjer i en sak hvor Statsforvalteren nettopp har påpekt at det manglet utredninger; hvor Oslo kommune og Bane NOR ikke ble enige om støyomfang; og hvor lokalmiljøet over flere år har følt at deres innspill ikke blir hørt.

Statlig fastsettelse er hjemlet i KU-forskriften § 31 andre ledd ved «nasjonale eller viktige regionale hensyn», noe som åpenbart kan begrunne det her. Men begrunnelsen for å overta planprogramfasen kan ikke være ønsket om å unngå at Oslo kommune krever for mye utredning. Tvert imot må Kommunal- og distriktsdepartementet ved fastsettelsen sørge for at:

- Utredningsomfanget for støy ikke avgrenses snevrere enn det Oslo kommune har bedt om.
- Utredningskravet for barn og unges interesser styrkes, ikke svekkes, sammenlignet med en kommunal prosess.
- Lokale uttalelser, fra bydelsutvalg, skoler, FAU, vel- og aksjonsgrupper, vektlegges synlig i merknadsbehandlingen.
- Bydel Gamle Oslo og Plan- og bygningsetaten i Oslo gis full anledning til å innstille hva som skal endres i planprogrammet før fastsettelse.

- Departementet offentliggjør hvilke endringer som er gjort som følge av høringen, og hvilke som er avvist – med begrunnelse.

11. Spesifikke krav til utredningsprogrammet (oppsummert)

Oppsummert ber jeg om at planprogrammet endres slik at konsekvensutredningen skal omfatte følgende, som minimum:

Vålerengaparken

- Arealregnskap (m², faseplan) for midlertidig og permanent beslag, alternativ for alternativ
- Erstatningsareal vurdert mot Rikspolitiske retningslinjer pkt. 5 og Helsedirektoratets normer
- Trevern, rotsoner, og opparbeidelse etter ferdigstillelse

Barn og unge

- Barnetråkkregistrering som premissgivende grunnlag
- Skolens uteareal vurdert mot byggt teknisk forskrift og T-1442 anbefalinger for skoleutearealer
- Skoleveier kartlagt fra alle relevante bostedsområder, ikke kun Vålerenga

Tverrforbindelser

- Sammenstilt analyse av antall, lengde, helning, sikt, belysning og sosial kontroll, før/under/etter
- Minst ett alternativ med permanent bevaring av alle tre dagens forbindelser

Støy

- Influensområde minst Gamlebyen–Etterstad–Bryn (fra Oslo S)
- Beregninger mot både T-1442/2021 og WHO's grenseverdier
- Døgnvariasjoner med særlig vekt på nattstøy fra godstog
- Sumstøy fra alle relevante kilder
- Anleggsstøy beregnet for kritiske faser, med varslede maksimalverdier

Lokk

- Alle tre lokkalternativer konsekvensutredet, ikke valg på forhånd
- Symmetriske vurderingskriterier mellom Bane NORs mål og nærmiljøets behov
- Uavhengig kostnadsanalyse
- 3D-modeller fra øyenivå sett fra omkringliggende bebyggelse, parker og skoler

Kulturmiljø

- Bevaring «in situ» vurdert som førstevalg
- Oppdatert teknisk-antikvarisk tilstandsvurdering
- Reetablering uten privatisering av offentlig park eller skolens uteareal

Anleggsperioden

- Kumulativ vurdering med andre prosjekter i bydelen
- Tids- og fasebegrensninger for støyende arbeider
- Etablering av avbøtende tiltak før anleggsstart

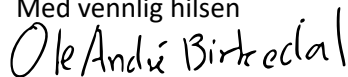
12. Avsluttende kommentar

Jeg ønsker en bedre jernbane og et bedre togtilbud. Det er ikke en motsetning til å verne Vålerengaparken, sikre barna ved Vålerenga skole en trygg skolehverdag, eller bevare bomiljøet på Hylla. Forrige runde av planprosessen viste at det er fullt mulig å lage et planforslag som strikker disse hensynene godt sammen – og at det dessverre også er mulig å lage et som ikke gjør det.

Det finnes gode forslag for tunnel, dette skjer allerede i våre naboland hvor det bygges tunnel for jernbane og metro i Gøteborg og Stockholm. I København er de i gang med Femern Bælt-tunnelen på havbunnen. Dette er dere klar over, men Bane NOR har allikevel brukt flere hundre millioner kroner siden 2017 til utredninger av et prosjekt som ikke lar seg gjennomføre i tråd med de retningslinjene som konsekvensutredningen må ta stilling til.

Det er nettopp planprogrammet som setter rammene. Hvis konsekvensutredningen ikke er bred nok og kritisk nok, vil reguleringsplanen som følger heller ikke bli god nok. Jeg ber Bane NOR, og Kommunal- og distriktsdepartementet som ansvarlig myndighet, ta lokale innspill på alvor og innarbeide endringene som er beskrevet over, før planprogrammet fastsettes.

Med vennlig hilsen



Ole Andre Birkedal

Vålerenggata 22D

ole@birkedal.no / 97117349

Kilder og referanser

Bakgrunn og planprogram:

- Bane NOR (2026): Forslag til planprogram – Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning, Retningsdrift Brynsbakken, dokument USO-05-A-00019, høring 06.03.–12.05.2026.
- Bane NOR (2026): Mulighetsstudie alternativer med lokk, vedlegg 1 til planprogrammet, USO-05-A-01024.
- Bane NOR: Prosjektside Retningsdrift Brynsbakken, banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/kapasitetsokning-i-brynsbakken-i-oslo/

Statlig fastsettelse:

- Samferdselsdepartementet (31.10.2025): «Samferdselsministeren vil fjerne flaskehals for å gi bedre togtilbud i Oslo», regjeringen.no.
- Samferdselsdepartementet (04.11.2025): Oppdragsbrev til Bane NOR om utarbeidelse av planprogram.
- Kommunal- og distriktsdepartementet (27.10.2025): Beslutning om statlig fastsettelse av planprogram for jernbaneutbygging i Brynsbakken, regjeringen.no.

Statsforvalterens vedtak (2022):

- Statsforvalteren i Oslo og Viken (24.03.2022): Vedtak om å oppheve reguleringsplan for Brynsbakken (Oslo bystyres sak 66/2021).
- Aftenposten (24.03.2022): «Omstridt vedtak om jernbanespor i Oslo er ugyldig».
- VårtOslo (24.03.2022): «Omstridt vedtak om jernbanespor i Brynsbakken er ugyldig. Hard kritikk fra Statsforvalteren».

Lokalmiljø og medvirkning:

- Aksjonsgruppa «Vi har støy nok»: bakgrunn og dokumentasjon på oerneblikk.com/442012927/brynsbakken-oversikt
- Underskriftskampanje «BaneNor må utrede mer enn dagens planforslag i Brynsbakken», opprop.net
- Facebook-gruppene «Vi har støy nok» og «Redd Vålerengaparken».
- Vålerenga vel og Vålerenga skoles driftsstyre og FAU – tidligere høringsuttalelser og innlegg i VårtOslo (2019–2026).
- VårtOslo (18.03.2026): «Nå starter omkampen om jernbaneutbyggingen i Brynsbakken. BaneNor foreslår tre lokk-løsninger».

Lovverk og retningslinjer:

- Plan- og bygningsloven §§ 3-1, 4-1, 12-9, jf. forskrift om konsekvensutredninger §§ 6, 17, 21, 31.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 (Klima- og miljødepartementet).
- Miljødirektoratets veileder M-2061 om behandling av støy i arealplanlegging.
- Miljødirektoratet M-1941 (konsekvensutredningsmetodikk for miljø og klima).
- Forskrift om helse og miljø i barnehager, skoler og skolefritidsordninger (FOR-2023-03-28-449, fastsatt 28.03.2023, erstatter tidligere forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler FOR-1995-12-01-928), særlig § 4 om helsemessig tilfredsstillende virksomhet, jf. veiledning fra Helsedirektoratet (2024).
- Opplæringsloven – elevenes rett til et trygt og godt skolemiljø.

Helse og støy:

- WHO Regional Office for Europe (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region.
- Clark, C. & Paunovic, K. (2018): «WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Cognition», Int. J. Environ. Res. Public Health, 15(2):285.
- Norsk forening mot støy: «Halvparten av Norges befolkning bor i område med risikabel miljøstøy», stoyforeningen.no.

Tidligere reguleringsplan og klage:

- Oslo bystyes sak 66/2021 (24.03.2021), Brynsbakken – Detaljregulering, S5114 (opphevet 24.03.2022).
- Klage på vedtaket fra Wikborg Rein på vegne av Vålerenga Vel, aksjonsgruppa «Vi har støy nok – bygg lokk», Vålerenga historielag m.fl., 19. mai 2021.
- Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus (2021): «Klager på rivevedtak for trehusmiljø».

Høringsinnspill – reguleringsplanforslag for jernbaneprosjektet på Brynsbakken

Jeg er forelder til barn som vil sokne til Vålerenga skole og er samtidig beboer innenfor planområdet, med bolig direkte tilgrensende Opplandgata. På dette grunnlaget ønsker jeg å komme med innspill til reguleringsplanforslaget for jernbaneprosjektet på Brynsbakken.

Bygge- og anleggsperioden – støy, trafikk og nærmiljø

For beboere, skoler og barnehager i området vil bygge- og anleggsperioden være særlig belastende. Det er avgjørende at tiltak underveis i byggeprosessen utredes grundig og beskrives tydelig i planarbeidet. Dette gjelder spesielt støy og endringer i kjøremønstre, herunder omlegging av trafikk og økt anleggstrafikk i nærområdet.

Støyutredningene bør ta utgangspunkt i at det ligger både skole, barnehager og boliger i umiddelbar nærhet til planområdet. Det bør derfor gjøres en særskilt vurdering av hvordan støy i byggeperioden, men også støy knyttet til økt togtrafikk etter endt utbygging, vil påvirke skoler, barnehager og boliger i området. Særlig viktig er konsekvensene av støy for bruk av utearealene ved Vålerenga skole, både i undervisningstid og i AKS-tid. I tillegg bør ringvirkninger av økt støynivå for læringsmiljøet ved Vålerenga skole, og mulige avbøtende tiltak, utredes.

Se også avsnittet under om ringvirkning av bygge- og anleggsperiode for tilgang til grøntareal.

Friluftsliv, grøntarealer og barns hverdag

Utredning knyttet til bygge- og anleggsperioden bør vurdere hvordan bygge- og anleggsperioden påvirker barn og unges tilgang til og bruk av grønne utearealer. Det må her ses konkret på Vålerengaparken og adkomsten til andre grøntområder som Svartdalsparken. Gitt en flerårig bygge- og anleggsperiode er det svært viktig å utrede mulige tiltak for å redusere omfanget av arealbeslag i Vålerengaparken i anleggsperioden, også *innenfor* de ulike lokk- og utbyggingsalternativene.

I planprogrammet defineres friluftsliv som «opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse». Det er viktig å presisere at for skoler og barnehager i nærområdet er tilgang til grønne arealer avgjørende også i skole- og

barnehagetid, og ikke kun i fritiden. Dette gjelder både i byggeperioden og etter at utbyggingen er ferdigstilt. Vålerengaparken og forbindelsen til Svartdalsparken er sentrale uterom for både undervisning, lek og fysisk aktivitet i hverdagen, og disse funksjonene må sikres.

Transport, mobilitet og adkomst

Jeg vil uttrykke støtte til at det skal gjennomføres en utredning av alternativenes virkninger for transport og mobilitet i nærområdet. Det er viktig å belyse ringvirkninger av endret kjøremønster for skoler, barnehager og boligbebyggelse i nærområdet. Dette gjelder blant annet Vålerenga skole, Enga barnehage og Vålerenggata barnehage, samt adkomst til disse for syklende og gående.

Utredningen bør omfatte virkninger av endret veitrafikk, både som følge av nye kjøremønstre og anleggstrafikk i byggeperioden, men også etter endt utbygging. Relevante temaer vil være blant annet sikkerhet, støy, trivsel og luftkvalitet. Selv om skoleveier er nevnt i utredningsprogrammet, bør også adkomst til barnehager inkluderes eksplisitt, gitt at tiltaket vil påvirke hverdagslogistikken for mange små barn og foreldre i området.

Medvirkning og barnetråkkregistrering også for barnehager

Jeg vil understreke betydningen av god medvirkning fra barn og unge. Barnetråkkregistrering bør gjennomføres, ikke bare tilbys, og dette bør skje i samarbeid med skoler og barnehager i nærområdet. Barnehager er ikke nevnt spesifikt i høringsdokumentet på dette punktet. En reell og systematisk kartlegging av barns bruk av området vil gi et langt bedre beslutningsgrunnlag og bidra til en plan som i større grad ivaretar barns behov og rettigheter.

Ledige tomter finnes lokalt

Når det gjelder reetablering av verneverdig bebyggelse vil jeg minne om at det finnes ledige og ubebygde tomter i privat eie i nærområdet som også kan vurderes nærmere. Dette gjelder hjørnetomta i Opplandgata 2 og tomta i St. Halvards gate 27, kjent som Brakkebygrenda. Reetablering av verneverdig bebyggelse vil her kunne reetableres også med tanke på videre bruk.

Mvh.

Torbjørge Jevnaker

Fra: "Sissel Erika Nilsen" <sissskani@gmail.com>
Sendt: tirsdag 12. mai 2026 07:26:04
Til: "PBE Postmottak" <postmottak@pbe.oslo.kommune.no>
Emne: Saksnummer 2025/21558 - Statlig planprogram, Brynsbakken - kapasitetsøkende jernbanetiltak

You don't often get email from sissskani@gmail.com. [Learn why this is important](#)

Jeg vil med dette legge inn en protest mot planene for strekningen Oslo S - Bryn gjennom Gamlebyen.

Jeg bor selv i Kværnerbyen langs jernbaneskinne og jeg merker støy og togtrafikk på kroppen. Jeg kan også se rett inn på de fleste av togene og vognene som passerer da jeg bor i 7. etasje i bueblokken som er langs med skinnene mot Kværnerbyen. Kapasiteten oppleves dermed på nært hold.

Jeg tar også daglig tog fra Oslo S til Lillestrøm grunnet arbeidsreise og erfarer dermed både togkapasitet og vognkapasitet på strekningen.

Dette er Norges mest trafikkerte åpne togtrasé der Bane Nor nå ønsker å øke trafikken med 20-25%. Der økonomi på kort sikt ser ut til å være bærende faktor selv om denne togstrekningen bør ha et lengre perspektiv, da skinnene forhåpentligvis skal ligge der i uoverkommelig framtid.

Der vi også vet at strekningen Skøyen - Oslo S uavhengig av denne strekningen byr på en flaskehals som dermed uansett vil stoppe den angitte økningen.

Jeg protesterer både hva gjelder støyproblemene som vil øke på natt fordi godstrafikken vil øke på natt (kom og sov med åpent vindu en natt i mitt soverom!) Dette igjen vil påføre en ellers tett befolkning og til dels belastet bydel større helseutfordringer.

Det er en skam å ikke bruke bedre tid for å finne bedre løsninger for å unngå dette.

Jeg erfarer dessuten daglig følgende:

- togsett med for få vogner - ekstra vogner vil øke kapasiteten
- andre togsett med så mange vogner at halvparten er tomme. Mangler man logistikk/passasjerdata slik at man kan planlegge bedre? Hva med å bruke KI til dette? Jeg tror en reell økning kan komme bare ved å se på dette.
- at jeg ikke kan benytte verken flytog eller Nord-toget fra Oslo S til Lillestrøm. Da vil iallefall lokaltrafikkens kapasitet øke betraktelig hvis dette blir en mulighet uten andre grep.

Jeg krever:

- at planene for mer trafikk i åpen trasé skrinlegges
- at tunnel og ny riktunnel gjennom Oslo legges til grunn
- en uavhengig støy- og helseutredning for hele Oslo S-Bryn

Kortsiktige løsninger kan ikke være løsningen for noe som skal vare en liten "evighet" fram i tid. Vis nå endelig klokskap på vegne av mange. For en gangs skyld. (ref. Ringeriksbanen og Moss stasjon - bare for å nevne noen eksempler på faderer)

mvh
Sissel Erika Nilsen
Turbinveien 10
Kvæernerbyen