

Bemerkninger ved offentlig ettersyn av forslag til planprogram

Liste over innkomne bemerkninger

Forslaget til planprogram var på offentlig ettersyn 4. januar 2024 til 19. februar 2024. Det kom inn 18 bemerkninger, hvorav noen bare ga innspill til planforslaget. Alle bemerkningene er listet opp, men bare de som omhandler forslaget til planprogram, er referert og kommentert.

1. Bydel Grorud, 13.2.2024
2. Bydel Stovner, 16.2.2024
3. Bydel Alna, 16.2.2024
4. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 16.1.2024
5. Oslobygg KF, 1.2.2024
6. Brann- og redningsetaten, 5.2.2024
7. Vann- og avløpsetaten, 14.2.2024
8. Bymiljøetaten, 16.2.2024
9. Byantikvaren, 29.02.2024
10. Ruter, 19.2.2024
11. NVE, 13.2.2024
12. Statsforvalteren i Oslo og Viken, 19.2.2024
13. Stjerneblokkveien borettslag, 4.2.2024
14. Fortidsminneforeningen avd. Oslo og Akershus, 19.2.2024
15. Funksjonshemmedes fellesorganisasjon 7.3.2024
16. Merete Melancton-Brandt Melby, 4.1.2024
17. Deribie Demmeksa, 1.2.2024
18. Ingrid Røed-Matz, 4.2.2024

Kommentarer til gjennomgående merknader

Ønsker om utredning av kommunal infrastruktur

Det er gjennomgående flere merknader som ønsker at planarbeidet skal legge til rette for tiltak utenfor jernbanens prosjekt. Dette er blant annet utvidelse av Grorudveien under jernbanebrua, utvidelse av Jernkroken, ny turveiforbindelse ved Jernkroken og generell tilrettelegging for gode gang- og sykkelforbindelser mellom Grorud stasjon og omkringliggende områder.

Flere av ønskene er forankret i overordnede kommunale planer. Det vises for eksempel til at det vil være nødvendig med en utvidelse av gang- og sykkelveien under brua ved Grorudveien for å møte kravene i Oslo kommunes sykkelplan. Grorudveien er en kommunal vei og kommunen har ansvaret for utvidelse av denne. Bane NOR er i utgangspunktet ikke negative til at kommunen gjennomfører tiltak de har ansvar for. Vi ser at det kan være formålstjenlig at kommunen gjør dette samtidig med jernbaneprosjektet, men vi er bekymret for den økte kompleksiteten dette medfører.

Tiltakene som etterspørres er etter Bane NORs syn ikke en del av vårt samfunnsoppdrag og vil ikke inngå i vår planlegging. Plan- og bygningsetaten hadde igangsatt et arbeid med en VPOR med planprogram for området rundt Grorud stasjon, dette ble stanset, blant annet på grunn fordi det da forelå omfattende planer for jernbanen som ville ha endret forutsetningene betydelig. Det nåværende prosjektet legger opp til en mindre utbygging innenfor dagens sporareal og ombygging av stasjonen. Tiltaket vil ikke endre stasjonens beliggenhet og den vil i liten grad endre stasjonens tilknytning til de omkringliggende områdene. Jernbanen er etablert infrastruktur, og endring av denne er for det meste styrt av strenge tekniske krav til utforming av anleggene. Bane NOR mener derfor det er svært lite hensiktsmessig å legge opp til at større overordnede

grep i de omkringliggende områdene skal bestemmes gjennom en detaljregulering av et mindre jernbanetiltak.

Bane NOR har utarbeidet en rapport på tilstanden til brua over Grorudveien, denne er i god stand og kan med svært enkle tiltak gis en vesentlig levetidsutvidelse. Vi har derfor ikke behov for å skifte denne for å gjennomføre vårt prosjekt. Tvert imot vil en utskifting av brua være en stor ulempe for jernbanen med omfattende stengninger av togtrafikken og store kostnader. Videre er det fra et ressurs- og klimaperspektiv bedre å beholde eksisterende infrastruktur. I forbindelse med utarbeidelsen av konsepter på overordnet nivå, (hovedplanarbeidet) ble disse ulempene vurdert som så store at det var enklere å flytte hele stasjonen, noe som igjen medfører så store kostnader at det er vanskelig å se at prosjektet kan gjennomføres. Bane NOR vil som en del av konsekvensutredningen få utarbeidet en rapport som viser hvilke muligheter som finnes rundt brua, herunder en overordnet vurdering av anleggsgjennomføring.

Når det gjelder undergangen som er skissert ved Jernkroken, finnes det flere erfaringer fra tilsvarende prosjekter langs Hovedbanen, men vi vil også her påpeke på at samtidighet øker kompleksiteten og usikkerheten i prosjektet. Bane NOR vil i forbindelse med konsekvensutredningen lage en egen rapport på hva som er nødvendig for å etablere en slik undergang eller eventuelt en bru. Det er utfordrende grunnforhold i området og det er viktig å få et beslutningsgrunnlag på plass tidlig. Dersom kommunen ønsker å gjennomføre tiltaket i forbindelse med vårt prosjekt er det viktig at dette avklares tidlig, da vi er avhengig av å gjennomføre anlegget fra 2028 dersom det skal være mulig å bli ferdig før innføring av nytt signalsystem for jernbanen (ERTMS). Dersom dette ikke er mulig, vil prosjektet måtte skyves ut i tid.

Flere av høringsinstansene har også pekt på behovet for en utvidelse av Jernkroken i tråd med VPOR. Vi viser til drøftingene ovenfor og ser ikke at det er Bane NORs oppgave å regulere kommunale veier. Vi vil i planleggingen legge vekt på å velge løsninger som i størst mulig grad muliggjør en senere utvidelse av veien, men gjør samtidig oppmerksom på at jernbanen er nasjonal infrastruktur og at vi vil måtte forholde oss til vårt tekniske regelverk og fremtidig arealbehov på strekningen.

Flere av høringsinstansene peker på behovet for rekkefølgebestemmelser. Plan- og bygningsloven setter krav om at det må være en saklig sammenheng der tiltaket som sikres gjennom en rekkefølgebestemmelse er nødvendig for å gjennomføre plantiltaket. En økning av antallet avganger vil kunne føre til noe mer passasjerer, og det kan være relevant å kreve økning i antall sykkelparkeringsplasser på stasjonen, men Bane NOR mener at økningen i antallet passasjerer i seg selv, ikke vil utløse behov for utvidelse av infrastrukturen i området.

Bane NOR utvikler jernbaneinfrastruktur på vegne av staten. Bane NORs bevilgninger til konkrete prosjekter skal brukes til det som er nødvendig for å gjennomføre jernbanetiltaket. Planarbeidet bør derfor begrenses til dette konkrete tiltaket. Utenforliggende kommunale hensyn bør håndteres gjennom kommunale planer for de omkringliggende områdene. Vi vil utarbeide to rapporter (nevnt ovenfor) med en sammenstilling av våre funn som kan inngå i dette.

Fremtidig gjenåpning av Alnaleva og Svarttjernbekken

Flere av høringsinstansene er opptatt av at prosjektet skal legge til rette, eller ikke forhindre, en gjenåpning av Svarttjernbekken og Alnaelva. I utredningsprogrammet er det et eget punkt der det skal vurderes hvordan tiltaket påvirker disse mulighetene. Det er dårlige grunnforhold begge steder og hvordan vi kan opprettholde geoteknisk sikkerhet og samtidig ikke hindre en fremtidig gjenåpning vil bli et viktig tema.

Støy

Flere av merknadene, spesielt fra naboer i Stjerneblokkveien, peker på støyutfordringene. Spesielt pekes det på strukturstøy. Bane NOR vil gjennomføre støyutredninger i tråd med Støyretningslinjene T-1442/2021. I

retningslinjen er det anbefalt at det i reguleringsplanen settes krav til vibrasjoner. For å få kunnskap om omfanget av slik støy har vi tilføyd et punkt om vurdering av vibrasjoner og strukturstøy i utredningsprogrammet.

Sammendrag av bemerkningene

Bydel Grorud

Opplyser om at Ruter planlegger å endre antall bussholdeplasser og plassering av disse i området rundt Grorud stasjon.

Det forventes at forholdene for fotgjengere og syklistere ivaretas ved utvikling av stasjonen. Jernbanen er en barriere mellom bydelene og ferdsel på tvers av Groruddalen og det er viktig å redegjøre for gode alternativer for myke trafikanter. En mulighet kan være utvidelse av dagens undergang.

I VPOR for Nedre Rommen er det avsatt mulig undergang under jernbanen ved Jernkroken. Bydelen anbefaler rekkefølgekrav for etablering av undergangen.

Bydelen forventer at planen tar hensyn til fremtidig åpning av Alnaelva.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR vil gå i dialog med Ruter slik at reguleringsforslaget tar hensyn til en endret struktur for holdeplasser.

Når det gjelder ønsker om utvidede tiltak i planen viser vi til kommentarer til gjennomgående bemerkninger ovenfor.

Bydel Stovner

Stovner bydelsutvalg støtter PBEs vurderinger av planen for Grorud stasjon. Det er viktig at forslagsstiller planlegger for hvordan fremtidig utvikling av Nedre Rommen kan ha en innvirkning på Grorud stasjon. Det er planlagt en større utbygging på Rommen som kan styrke behovet for gode forbindelser med universell utforming fra Grorud stasjon og Rommen. Ber om at forslagsstiller utreder ny kryssing ved Svartjernbekken og ser på muligheter for utvidelse av Jernkroken som en del av planarbeidet. Dette er tiltak som er anbefalt i VPOR for Nedre Rommen.

Forslagsstillers kommentar

Nedre Rommen er et byutviklingsområde som ligger et stykke fra Grorud stasjon. Vi mener at det er naturlig at vurderinger av områdets tilknytning til omkringliggende byområder hører hjemme i de prosessene som kommer når det utarbeides planer for Rommen.

Når det gjelder ønsker om utvidede tiltak i planen viser vi til kommentarer til gjennomgående bemerkninger ovenfor.

Bydel Alna

Det er viktig å legge til rette for gode gang-, sykkel- og kollektivforbindelser mellom Furusetområdet og Grorud stasjon. Planfri gangvei parallelt med skinnegangen mellom Grorud stasjon og blokkene ved Stjerneblokkveien vil bidra til bedre sammenkobling av områdene.

Bydelsutvalget støtter PBEs utbedringsalternativ, jf. område- og prosessavklaring pkt. 5.6.3, som vil bidra til bedret fremkommelighet for myke trafikanter mellom Grorud og Stovner. Ny kryssing av jernbanen er foreslått i VPOR for Nedre Rommen og det er viktig at tiltaket er opparbeidet i planen.

Bydel Alna mener Grorud stasjon er et framtidig viktig kollektivknutepunkt og ønsker tilrettelegging for effektiv passasjerutveksling mellom buss og jernbane. Bydelen mener utvidelse/ending av brua over Grorudveien er nødvendig for effektiv passasjerutveksling og mener det er uheldig at forslagsstiller ikke har planer om å gjøre endringer på brua.

Forslagsstillers kommentar

Vi antar at det med planfri gangvei langs skinnegangen menes en bru over Grorudveien. Det er naturlig at det tas som en del av vurderingene rundt brua over Grorudveien og Bane NOR har tatt inn et eget kulepunkt i utredningsprogrammet som kan tas inn i rapporten om brua.

Når det gjelder ønsker om utvidede tiltak i planen viser vi til kommentarer til gjennomgående bemerkninger ovenfor.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

Viser til tidligere uttalelse datert 7.5.21, uttalelsen er fortsatt gjeldende for planarbeidet. Tidligere uttalelse lister opp Oslo kommunes eiendommer som ligger innenfor planområdet, planmessige forutsetninger/begrensinger, samt hvilken kommunal aktør som forvalter eiendommene.

Oppfordrer til at vurderinger omkring Svarttjernsbekken inkluderer bekkeåpning, slik at VPOR-tiltaket før en helhetlig avklaring og muligens en helhetlig tilrettelegging under jernbanelinjen når arbeidet først er i gang.

Stiller spørsmål om hvorvidt forslagsstiller vil ta hensyn til mulig ny Gjøvikbane i planarbeidet. EBY har forståelse for at det er stor usikkerhet knyttet til ny Gjøvikbane, men anser det som hensiktsmessig å gjøre seg noen tanker om hvordan planforslaget vil kunne berøre/tilrettelegge en fremtidig ny Gjøvikbane ved Grorud stasjon. Ny Gjøvikbane vil ha en stor betydning for utviklingen på nedre Rommen og i Oslo kommune.

Forslagsstillers kommentar

Når det gjelder fremtidig tilkobling for Gjøvikbanen så har dette ikke et spesielt fokus i denne planprosessen. KVU Gjøvikbanen Riksveg 4 og Gjøvikbanen ble ferdigstilt i desember 2016. Den vurderte to mulige avgreininger fra Oslo, den ene fra Grefsen stasjon og den andre fra Grorud. Det er ikke sett i detalj på løsninger på noen av traseene. Den er heller ikke blitt fulgt opp med regjeringsbeslutning eller bestillinger på videre utredninger. En eventuell avgreining fra Hovedbanen ved Grorud vil sannsynligvis måtte komme et stykke nord for stasjonen og krysse Østre Aker vei og videre gjennom området der Jernbaneskolen ligger. En slik avgreining vil medføre store endringer i både jernbane og annen bystruktur i området, og det er svært vanskelig å si noe konkret om dette uten en større utredning av banen. Bane NOR vil gjøre en vurdering av om prosjektet kan endre noen av de forutsetningene som lå til grunn for arbeidet med KVUen, dette er innarbeidet i utredningsprogrammets kapittel 1.

Når det gjelder ønsker om utvidede tiltak i planen viser vi til kommentarer til gjennomgående bemerkninger ovenfor.

Oslobygg KF

Opplyser om at Groruddalen ungdomsskole ligger i nærheten av planområdet, og Nordtvedt barneskole ligger noe lenger unna i nordvestlig retning. Oslobygg er opptatt av trafiksikkerhet, herunder trygge skoleveier for gående, syklende og kjørende. Det er viktig at planforslaget ivaretar særlig barn og unges behov for trygg ferdsel på tvers av sporområdene i permanent fase.

Forslagsstillers kommentar

Dette er innarbeidet i utredningsprogrammets kapittel 4.

Brann- og redningsetaten

Presiserer at tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøy og materiell må ivaretas for eksisterende bygninger i området, også i anleggsperioden.

Viser til generell byggegrense i jernbaneloven på 30 meter fra nærmeste spormidt, og at det erfaringsmessig kan bli konflikt ved byggverk som er oppført nærmere spormidt enn dette ved manøvrering av høyderedskap og strømførende ledninger for jernbanen. Ber om at dette hensyntas i videre arbeid.

Viser til veileder tilgjengelig på brann- og redningsetatens nettside for dimensjoneringskriterier for adkomstvei, oppstillingsplass med mer.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR vil utrede tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøyer og materiell og hvordan tilgjengeligheten for alle utrykningskjøretøyers sikres til stasjonen. Dette er tatt inn som et eget punkt i kapittel 4 i utredningsprogrammet.

Hensynet til kontaktledningsanlegg og sikkerhetsavstander er en naturlig del av vår prosjektering.

Vann- og avløpsetaten (VAV)

VAV har hovedledninger innenfor planområdet som kan komme i konflikt med utvidelsen av stasjonsområdet, og anbefaler at dette er et tema som tas inn i planprosessen. Det er viktig at VAV involveres tidlig for å kunne vurdere rehabilitering og/eller omlegging og sikre god tilgang for fremtidig drift og vedlikehold.

Ber om at det tas inn hensynssone H190 i plankartet for kulvert under spor, og at planarbeidet ikke er til hinder for fremtidig gjenåpning av Alnaelva.

Poengeter viktigheten av å gjenta overslagsberegninger av overvannsmengder i alle stadier av planleggingen for alle tre trinn i tretrinnsstrategien.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR vil ta inn H190 i planforslaget, kartlegging kabler og ledninger i området er igangsatt. Vi vil ta direkte kontakt med VAV i videre arbeid med tekniske løsninger for ledningsnett. Det er tatt inn et nytt punkt i utredningsprogrammets kapittel 10.

Bymiljøetaten (BYM)

Viser til tidligere innspill i saken. Det er behov for at brokonstruksjonen over Grorudveien rustes opp, bygges om eller erstattes. Ønsker at fremtidig løsning blir lys og trafiksikker. Anbefaler separasjon av trafikantgrupper og at løsningen skal være i henhold til Gatennormalen. Ønsker at det sees på flere forbindelser for myke trafikanter til området, eksempelvis at syklende lett skal kobles til fremtidig sykkelvegnett. Ber om at det differensieres mellom 2025-nettet og fremtidig nett. Grorudveien er oppført med «eget sykkelanlegg» i Plan for sykkelveinettet.

Ønsker at planen ser mer overordnet på dette temaet og ikke kun begrenses til planområdet. Ønsker at det utredes tiltak for å få flere til å gå og sykle i området, inkludert til og fra stasjonen (grønn mobilitet).

Viser til nylig vedtatt Gåstrategi og ønsker at planen blir gangvennlig (viktige koblinger inn i planområdet for gående, målpunkt, unngå omveier, trafiksikkerhet, opplevd trygghet/sosial trygghet, komfort, variasjon i opplevelser).

Ber om at det etableres flest mulig sykkelparkeringsplasser, viser til parkeringsnorm. Sykkelparkeringsplasser skal plasseres på egen grunn.

Planarbeidet berører flere manglende delstrekninger og krysningspunkter i hovedturveinettet i byggesonen, og hovedturveinettet bør legges inn som premissgiver i tabell 2.5 i planprogrammet. Det er viktig at ny undergang under jernbanesporene sikres/realiseres i denne planen. Undergangen er vist som gang- og sykkelvei i VPOR, et eventuelt sykkelnett skal ikke ledes videre nedover i parkdraget langs Svartjernbekken/Fossumbekken/Alnaparken. Ønsker en bedre gangforbindelse mellom krysset Maria Dehlis vei X Grorudveien til Stanseveien (vist som fremtidig turdrag i kommuneplanens arealdel), og en gangforbindelse til Hølaløkka.

Bane NOR kan ikke påregne fri benyttelse av friområder til vedlikehold og rehabilitering av toganlegg.

Ber om at store trær og godt etablerte trær bevares, og viser til hvilke hensyn som må tas ved bevaring av trær. Ber om at det innarbeides planbestemmelse som sikrer at trær som må felles blir erstattet ved nyplanting av passende arter. Uønskede, fremmede arter skal unngås. Viser til krav til etablering av trær i Gatennormal for Oslo, tabell 5-1 og 5-2.

Planen må ikke legge opp til tiltak som kan være til hinder for fremtidig bekkeåpning av Alna, viser til generelt krav om avstand til bekk på 12 meter og avstand til elv på 20 meter.

Plassering av avkjørsel skal avklares i reguleringsplanprosessen og angis på plankartet. Frisiktsoner må dokumenteres. Anbefaler at antall avkjørsler begrenses til én, og at den plasseres til den vei som hvor avkjørselen skaper minst mulig konflikter med tanke på trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø. Det må være snumulighet på egen grunn, og ved fall inn mot offentlig vei må det vises at det er mulighet for stans på flatt areal utenfor offentlig vei.

Arealer som skal overtas av BYM til offentlig drift og vedlikehold må være sammenhengende og ha mulighet for å snu driftskjøretøy. Ber om at plankartet og fremtidig eierform utarbeides på en måte som gjenspeiler dette.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR viser til kommentarer til gjennomgående uttalelser, Bane NOR er en statlig infrastrukturforvalter som utvikler jernbaneinfrastruktur på vegne av Staten. Dersom det skal gjøres vurderinger rundt overordnede sykkelforbindelser og tiltak for å flere til å gå og sykle, vil det kreves et betydelig bidrag inn i arbeidet av Bymiljøetaten. Bane NOR mener som nevnt ovenfor at denne detaljreguleringsplanen ikke er en egnet planform for disse spørsmålene.

BN vil vurdere behov for sykkelparkering som en del av oppgraderingen av stasjonen. Både på kort sikt i tråd med dagens situasjon, men også for å sikre arealer for fremtidig utvidelse av tilbudet. Dette er tatt inn som et eget punkt i utredningsprogrammets kapittel 4.

Bane NOR vil vurdere behov for rigg og anleggsarealer som en del av planarbeidet. Foreløpig ser det ut som dette kan løses innenfor Bane NORs egne arealer.

Bane NOR tar innspill om bevaring av store trær til orientering. Bevaring av trær vil vurderes i utvikling av teknisk løsning, men løsningene må samtidig ivareta nødvendige sikkerhetshensyn. Grorud stasjonspark inneholder store trær, hvor enkelte av disse har stor naturmangfoldverdi. Disse vil i utgangspunktet ikke bli berørt av planarbeidet. Bane NOR vil vurdere om det er mulig å erstatte trær som eventuelt må felles.

Bane NOR skal i utgangspunktet ikke endre avkjørsler til stasjonsområdet.

Bane NOR tar kontakt med BYM for å avklare detaljer rundt utforming av arealer som skal overtas av BYM dersom dette blir aktuelt.

Når det gjelder øvrige tiltak som nevnes, samt mulighet for gjenåpning av bekker viser vi til kommentarer til gjennomgående merknader ovenfor.

Byantikvaren

Byantikvaren ser det som svært viktig at både stasjonsbygningen, trappeoverbyggene og stasjonsparken bevares som en integrert del av stasjonsområdet, og at elementenes opprinnelige funksjoner og sammenhenger videreføres.

Byantikvaren forutsetter at bevaringsreguleringen opprettholdes, og anbefaler at elementene som er oppført på Byantikvarens gule liste reguleres med hensynssone H570.

Byantikvaren ber om at det utarbeides et planalternativ 2 som belyser mulighetene, utfordringene og konsekvensene av å bevare de to trappeoverbyggene med opprinnelig plassering og funksjon. Det fremkommer ikke av planprogrammets beskrivelse av planalternativ 1 om bevaring av de to trappeoverbyggene inngår i alternativet.

Byantikvaren stiller ikke krav om arkeologisk registrering, jf. lov a 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9. Ber om at den kulturminnefaglige rapporten utarbeides med tekst, bilder, kart og illustrasjoner som beskriver historien og belyser konsekvenser for kulturminne, kulturmiljøet og landskapet. Avbøtende tiltak må beskrives. Utredningen bør inkludere industriområdene på begge sider av jernbanelinja, disse områdene må registreres og kartlegges.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR vil innarbeide hensynssone H570 i planarbeidet, det vil kunne være nødvendig med bestemmelser som åpner for fornyelse av de jernbanetekniske anleggene.

Bane NOR viser til planprogrammets punkt 3 (kulturmiljø) om vurdering av trappehus, her er det spesifisert at muligheter og utfordringer med bevaring av trappehusene skal undersøkes og Bane NOR ser ikke behovet for et eget planalternativ med dette. Bane NOR vil invitere byantikvaren til en dialog om hvordan vi best kan beholde trappehusenes verneverdier. Dagens midtplattform er smal og trappehuset er et av elementene som vanskeliggjør en universell utforming av plattformen, og dersom det må gjøres tiltak på midtplattformen vil trappehuset være et sentralt element som må vurderes. Dersom det viser seg at dagens midtplattform ikke kan beholdes, kan det være hensiktsmessig å flytte det ene trappehuset til en ny sideplattform for å beholde funksjonen, om ikke nøyaktig plassering. Trappehuset til plattform en (nærmest stasjonsbygningen) vil mest sannsynlig ikke bli berørt.

Vi viser til utredningsprogrammet pkt. 3 om kulturmiljø, det er tatt inn en formulering om kartlegging av industriområdene. Vil gå i dialog med Byantikvaren for å diskutere nødvendig omfang av denne kartleggingen

Ruter

Opplyser om at Jernkroken 2 og 4 i dag benyttes som bussanlegg med ulike funksjoner som Ruter leier av Bane NOR eiendom. Ruter ber om at det i plansaken belyses hvordan utredningsalternativet og planalternativ 1 påvirker muligheten for å bruke disse eiendommen til bussanlegg i fremtiden. Ber om at dette inkluderes i rapport sammen med vurdering av endret brokonstruksjon over Grorudveien og ny kryssing av jernbanen ved Svarttjernsbekken. Som leietaker og tiltakshaver for byggesak 202017745, ønsker Ruter å delta i dialog om anleggsgjennomføring.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR skal i utgangspunktet ikke berøre Jernkroken 2 og 4 som en del av dette planarbeidet. Bane NOR vil ta kontakt med Ruter dersom dette endrer seg.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE prioriterer å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Viser til NVEs veileder for reguleringsplan, ber om at denne gjennomgås og brukes i planarbeidet og at det er forslagstillers ansvar at disse interessene blir vurdert. Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha planen tilsendt ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det tydelig fremgå hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen, og alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planen som sendes på høring. NVE kan kontaktes dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR tar innspillet til orientering og viser til utredningsprogrammets punkt 9.

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Mener at planprogrammet gir gode forutsetninger for det videre planarbeidet, og at planprogrammet skisserer de viktigste forholdene som bør avklares i planarbeidet. Forutsetter at kantvegetasjon rundt Fossumbekken/Tokenerbekken ivaretas, da kantvegetasjonen har flere viktige funksjoner, jf. vannressusloven §11. Viser til relevante statlige planretningslinjer for planarbeidet, Statsforvalterens forventingsbrev for kommunal planlegging, Statsforvalterens forventningsbrev og overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområder. Vil komme tilbake til saken når den er på offentlig ettersyn og vurdere om nasjonale og regionale hensyn er fulgt opp. Ber om å få tilsendt ferdigstilt planprogram.

Forslagsstillers kommentar

Bane NOR tar innspillet til orientering.

Stjerneblokkveien borettslag

Viser til møte med Bane NOR 25.1.24, styret i borettslaget opplevde at møtet var oppklarende. Beboerne ønsker å få satt opp vibrasjonsmålere, da de merker vibrasjoner fra tog som passerer, særlig godstrafikk. Ønsker at støytiltak i anleggsfasen (støyskjerm) blir stående permanent og at det blir lagt ned vibrasjonsdempende matter.

Forslagsstillers kommentar

Viser til punktet om støy i kommentarer til gjennomgående merknader.

Fortidsminneforeningen avdeling Oslo og Akershus

Stiller seg bak Byantikvarens oppfordring om å innlemme flere gullistede bygg i bevaringsreguleringen for Grorud stasjon, og at det gjøres en registrering av kulturminner og verneverdier i området. Viser til at Groruds stasjon er en del av Norges eldste jernbanehistorie. Ber spesielt om oppdatert kartfesting av SEFRAK-registrerte bygg, da det ser ut til å være en del feil i kartfestingen i området (viser til tre konkrete SEFRAK-bygg).

Forslagsstillers kommentar

Viser til planprogrammets pk.t tre om kulturmiljø. Vi vil i registreringsarbeidet se om det er feil i Sefrakregisteret som bør rettes opp. Det er kommunen som ajourfører registeret.

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon i Oslo

Er positive til at stasjonen skal bli universelt utformet, de viser til kapittel 8 i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) der det forutsettes at man ved nybygg og oppgraderinger skal universelt utforme transportsektoren.

Viser til viktigheten av at også tilkomsten til stasjonen utformes universelt. De viser også tilbehovet for HC-parkering ved stasjonen med god tilgang til plattformer. De er videre opptatt av at det velges sikre løsninger ved etablering av sykkelanlegg.

Forslagsstillers kommentar

Det er viktig for Bane NOR å presisere at dette prosjektet er en del av Effektpakke 15 som skal legge til rette for flere togavganger på Hovedbanen. Dette betyr at prosjektet omfatter tiltak som er nødvendige for å få økt kapasitet for tog. Oppgradering av stasjonen er i utgangspunktet ikke en del av dette prosjektet. Samtidig vil vi ved etablering av nye konstruksjoner følge dagens regler for utforming. Det er ikke gitt at dette omfatter deler av stasjonen som ikke endres, eksempelvis plattformer der vi ikke trenger endringer for å kjøre flere tog.

Bane NOR har en parkeringsplass på Grorud stasjon der det er tre parkeringsplasser reservert for bevegelseshemmede. Når det gjelder tilkomst fra disse til plattform viser vi til kommentaren ovenfor.

Merete Melancton-Brandt Melby

Beboer i Stjerneblokkveien. Mener tiltaket er veldig uheldig, og mener det er nok støy fra før, særlig fra godstog som kjører på nattestid. Mener det er elendig støyskjerming langs Stjerneblokkveien.

Forslagsstillers kommentar

Vi viser til kommentarer til gjennomgående merknader ovenfor. Bane NOR jobber med støyutfordringer langs sine linjer.

Deribie Demmeksa

Er beboer i Stjerneblokkveien, i første etasje i blokka som ligger nærmest jernbanen og flere sporveksler. Er plaget av støy og vibrasjoner fra passerende tog, særlig fra godstog. Opplever å bli vekket om natten av passerende tog, og opplever at støy og vibrasjoner fra jernbanen har økt. Vet at Bane NOR vurderer støy- og vibrasjonstiltak som en del av planarbeidet, men opplever at situasjonen i dag er uholdbar og gir negative helsekonsekvenser. Ber Bane NOR vurdere strakstiltak for å bedre situasjonen.

Forslagsstillers kommentar

Vi viser til våre kommentarer til gjennomgående merknader når det gjelder støy og vibrasjoner

Ingrid Røed-Matz

Er beboer i Stjerneblokkveien. Regner med at det blir foretatt støymålinger over bakkeplan og at det blir vurdert midlertidige støytiltak (støyskjerm) mens anleggsarbeidet pågår. Ber om at permanente støytiltak vurderes og at vibrasjoner også blir målt. Ønsker bedre tilgjengelighet til sporet (plattformene) på stasjonen.

Forslagsstillers kommentar

Vi viser til våre kommentarer til gjennomgående merknader om støy. Bedret tilgjengelighet til plattform vurderes som en del av planarbeidet.