

Malvik kommune  
Postboks 140  
7551 HOMMELVIK

**Dato:** 04.09.2018  
**Saksref:** 201726557-5  
**Deres ref.:** 2015/2020-69  
**Side:** 1 /5

**Vår saksbehandler:** Ole Magne Espås  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 46796942  
**E-post:** Ole.Magne.Espas@banenor.no

## Malvik kommune – Innsigelse - Offentlig ettersyn av Områderegulering for Vikhammer sentrum - Planid 201505

Vi viser til brev av 13. juni i år fra Malvik kommune. Pr. epost og telefon har kommunen v/Brattås og Fylkesmannen v/Sæther gitt utsatt uttalefrist til henholdsvis 14. september og 7 september.

### Sammendrag av innsigelsen

- 1 Parkeringsplass (o\_SPA4) og de deler av utvidelse/ny veg (o-SV3 og o-SV8), annen vegrunn – tekniske anlegg (SVT) og arealformål boligbebyggelse (B11), som ligger på Bane NORs grunn, må tas ut av planen og arealet avmerkes til jernbaneformål. Avstander i teknisk regelverk må overholdes.
- 2 Parkeringsplass o\_SPA1 må avmerkes som «*midlertidig rigg- og anleggsområde*» med tilknyttet bestemmelse om at Bane NOR skal benytte arealet til rigg- og anleggsområde ved elektrifisering av jernbanen.
- 3 Byggegrensa mot jernbanen for boligbebyggelse (B7 og B11), må trekkes minst 20 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje.
- 4 I planbestemmelsene punktene 6.2 og 6.3 må det tas inn krav om dokumentasjon for om tiltak kan føre til at jernbanen utsettes for økt fare for naturskader. I planbestemmelsen punkt 6.3 må det også tas inn krav om dokumentasjon av sikkerhet for jernbanen for tiltak innenfor faresone skredfare (H310), faresone flomfare H320), infrastrukturene (H410) og område for bolig og tjenesteyting (BKB4).

### Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for sentrumsutvikling med handel, service, boliger, offentlig tjenesteyting, skole og idrettsarealer.

**Bane NOR som jernbanemyndighet uttaler**

Rammebetingelsene for jernbanen er i endring. Det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for utvidelser.

Nordlandsbanen er av nasjonal betydning for både gods- og persontrafikk. Fra Steinkjer og sørover inngår Nordlandsbanen i det som i noen sammenhenger benevnes som Trønderbanen. Tog på Meråkerbanen benytter også ofte Nordlandsbanen mellom Trondheim og Hell.

I Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 vises det til at utviklingsalternativer for Trønder- og Meråkerbanen ble sendt fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet i juni 2018. I handlingsprogrammet sies det blant annet at for raskest mulig å kunne bedre togtilbudet på jernbanen med to tog i timen, er elektrifisering og kapasitetstiltak beste tiltak. På bakgrunn av dette er det viktig at Områderegulering for Vikhammer sentrum ikke begrenser muligheten for eventuell fornyelse/oppgradering av jernbanen.

Jernbanesporet vises ikke i plankartet, noe som gjør det utfordrende å lese kartet med hensyn til avstander i forhold til spormidt.

**1 Plankart og arealbruksformål - innsigelsespunkt**

Deler av Bane NORs eiendomsgrunn er avmerket med andre arealbruksformål enn *Trasé for jernbane (STJ)*. Dette gjelder hele/deler av arealbruksformål *parkering (o-SPA1 og o-SPA4)*, *veg (o-SV3 og o-SV8)*, *annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)* og *boligbebyggelse (B11)*. Dette kommenteres videre under punkt 1 a) og 1 b) nedenfor.

**1 a) o-SPA4**

I de foreslåtte planbestemmelsene pkt. 15.5, fjerde kulepunkt, for arealbruksformål *parkering (o-SPA4)*, sies det at *parkeringsplassen «skal benyttes som parkeringsplass for togreisende og tilknyttet bruken av friluftsområdet og lokalsenteret»*.

Reisende med tog har behov for parkeringsplass o-SPA4 i dag. I tillegg forventer vi at togtrafikken på strekningen vil øke, både ut fra markedsvekst, og fordi det er nasjonale ambisjoner om å overføre trafikk fra vei til bane. Økning i togtrafikken er også en forutsetning for og en konsekvens av de foreslåtte forbedringstiltakene på Trønderbanen. Reguleringsplanen må derfor ta høyde for økt trafikk på dagens bane. Vi er derfor negativ til at andre enn de togreisende og jernbanetilknyttede brukere, skal benytte parkeringsplassen. Videre vil en bruk av parkeringsplassen, som nevnt i planbestemmelse pkt. 15.5, legge til rette for økt ferdsel over planovergangene på jernbanen til friområdene ved fjorden. Dette vil øke sannsynligheten for uheldige hendelser hvor tog og person er involvert.

Vi aksepterer ikke at vår grunn/parkeringsplass skal benyttes av andre enn togreisende og i forbindelse med inspeksjon, drift, vedlikehold og oppgradering av jernbanen. Videre er det uakseptabelt at vår grunn skal benyttes til parkering for virksomhet som øker ferdselen over planovergangen og øke sannsynligheten for ulykker på jernbanen.

Bane NOR har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil arealformål *parkering (o-SPA4)* omgjøres til arealformål *Annen banegrund – tekniske anlegg* og at planbestemmelsen for dette arealet endres til at det kun er tillatt brukt som parkering for togreisende og i forbindelse med inspeksjon, drift, vedlikehold og fornyelse/oppgradering av jernbanen.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 3 *Sikkerhet og planfaglige krav*, med underkapittel *Endret eller økt bruk av eksisterende planoverganger*. Videre vises det til kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.»

### 1 b) o SV3, o SV8, SVT og B11

Deler av arealformål *veg (o\_SV3)* og (*o-SV8*), *annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)* og *arealformål boligbebyggelse (B11)*, ligger på Bane NORs grunn. Videre ligger deler av disse arealformålene, etter det vi kan se, så nær jernbanen at de er i strid med vårt tekniske regelverk.

Bane NOR er avhengig av areal langs jernbanen, ikke bare for å kunne gjennomføre en rasjonell drift, men også for å kunne vedlikeholde og fornye underbygning og andre anlegg, dvs. grøfter, skjæringer, fyllinger, stikkrenner, gjerder m.m. langs banestrekningene. Vi viser også til at det kan bli aktuelt å elektrifisere jernbanen, noe som vil føre til behov for areal til anlegg og anleggsarbeid.

Vår eiendomsgrunn her er en del av jernbaneinfrastrukturen og må reguleres til jernbaneformål. Vi krever derfor at de planlagte nyanleggsdelene av o\_SV3, o\_SV8, SVT og B11, trekkes ut av vår eiendomsgrunn og at vår eiendom reguleres til *Trasé for jernbane*. Vi har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil dette kravet er imøtekommet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.» Videre vises det til kapittel 3, med underkapittel «*Minste avstand til veg, sti eller lignende langs jernbane*».

### 2 Plankart – Arealbruksformål, Rigg- og anleggsområde – Innsigelsespunkt

Arealbruksformål parkering, o\_SPA1, ligger på Bane NORs grunn. Vi kan akseptere dette hvis det på plankartet avmerkes «*Midlertidig anlegg- og riggområde*» over o\_SPA1 med tilhørende planbestemmelse om at området vil bli benyttet til midlertidig anleggs- og riggområde for elektrifisering av jernbanen. Inntil ovennevnte blir tatt inn i planen, har vi *innsigelse* til planen på dette punktet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging, kapittel 4, «Jernbanens arealbehov», med underkapitlene «*Baneformål i arealplan*» og «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*.»

### 3 Byggegrense - Innsigelsespunkt

Jernbaneloven § 10 inneholder et generelt bygge- og graveforbud innenfor en avstand av 30 meter målt fra nærmeste jernbanespors midtlinje.

Byggegrensa for felt B7 (boligbebyggelse) og lengst øst i felt B11 (boligbebyggelse) ligger henholdsvis ca. 9 meter og ca. 15 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje. Av hensyn til drift, vedlikehold, adkomst for inspeksjon og vedlikehold av infrastrukturen, oppgradering/fornyelse av jernbanen og naboulempen, er dette for nært banen. Vi krever derfor at byggegrensa trekkes minst 20 meter unna nærmeste jernbanespors midtlinje i områdene B7 og B11. Vi har *innsigelse* mot områdereguleringsplanen inntil dette kravet er imøtekommet.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen, kapittel 3, Sikkerhet og planfaglige krav, herunder krav til Byggegrense mot jernbane. Videre vises det jernbaneloven § 10.

### 4 Naturfarer – innsigelse

Områdereguleringsplanen må ikke legge til rette for tiltak som øker faren for flom-, erosjons-, setnings- og skredskader mot jernbanen.

Bygge- og anleggsarbeider (inkl. masseforflytting) kan påvirke stabiliteten til jernbanen. I planforslaget er det avmerket areal for «*Faresone – Ras- og skredfare*» (H310), som etter det vi kan se tilsvarer arealet til registrert kvikkleiresone 328 Saksvik, jf. NVE-Atlas. Den nevnte hensynssonen ligger nært og ovenfor jernbanen. Det kan ikke utelukkes at kvikkleiresonen har en annen utstrekning enn det som vises i NVE-Atlas eller at det er lommer med kvikkleire eller andre ustabile masser utenfor avmerket område H310, «*Faresone – Ras- og skredfare*».

Endret arealbruk kan føre til hurtigere avrenning og/eller endrede dreneringsveier, noe som kan gi høyere flomtopper i vassdrag og økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og skredskader på jernbanen. Områderegeringsplanen inneholder areal som er avmerket som «Faresone – Flomfare» (H320), samt et areal for «Infrastruktursone – Krav vedrørende infrastruktur» (H420). I følge planbeskrivelsene skal H420 blant annet sikre frie flomveger for overvann.

Det er flere punkter i de foreslåtte planbestemmelsene som omfatter naturfare. I planbestemmelsene punkt 6.2 om krav til detaljerte reguleringsplaner, sies det blant annet at «For tiltak som kan gi følger for jernbanens stabilitet, drift og vedlikehold, skal det dokumenteres at løsninger og eventuelle avbøtende tiltak er tilfredsstillende løst.» Det er mye bra i dette, men det må stilles et tilleggskrav om at «**Ved utarbeidelse av detaljreguleringsplaner må det dokumenteres om de planlagte tiltakene kan medføre økt fare for flom-, erosjons- og setningsfare for jernbanen**». Dette for å sikre at det gjøres en fagkyndig vurdering av om planlagte tiltak kan påvirke jernbanen.

Planbestemmelsene punkt 6.3, «*Utomhusplan*» vil kunne fange opp tiltak som det ikke er plankrav til. Spesielt for tiltak innenfor hensynssonene H310, H320 og H410, samt større tiltak innenfor område for «bolig og tjenesteyting» (BKB4), «**må det dokumenteres om det planlagte tiltaket kan føre til at jernbanen blir mer utsatt for flom-, erosjons- og setningsskader. For H310 må det i tillegg vurderes om tiltak kan øke faren for skredskader på jernbanen. Dersom det er nødvendig med risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet, må det sannsynliggjøres at de risikoreduserende tiltakene er gjennomførbare. Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent.**».

Dokumentasjon om ovennevnte sendes Bane NOR.

Bane NOR har *innsigelse* mot områderegeringsplanen inntil ovennevnte tillegg (uthevet skrift) tas inn i planbestemmelsene. Dette for å ivareta sikkerheten for jernbanen.

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen, kapittel 3 om Sikkerhet og planfaglige krav, med underpunkt Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg.

#### Planbestemmelse pkt. 15.6 Trasé for jernbane (o STJ)

I andre avsnitt i den foreslåtte bestemmelsen sies det:

*«Når jernbanetrase på lang sikt flyttes sør for planområdet, er intensjonen at arealet skal omdisponeres til friområde med turveg.»*

Etterbruk av traséen vil avklares i en egen prosess senere. Bane NOR kan på nåværende tidspunkt ikke avgi eksisterende jernbanetrasé til andre formål i fremtiden. Vi henstiller kommunen om å fjerne den siterte setningen i planbestemmelsene pkt. 15.6.

#### Friområder ved sjøen – Kryssing av jernbanen

Innenfor planområdet er det tre planoverganger og to planskilte kryssinger av jernbanen.

Planforslaget legger til rette for grønnstruktur og friområder med tilhørende tilrettelegging i området mellom fjorden og jernbanen. Dette sammen med planlagte utbyggingsområder, legger til rette for økt bruk av de fjordnære arealene og økt ferdsel over planovergangene, noe som kan øke sannsynligheten for ulykker på jernbanen.

I områdeplanen savner vi en grundig gjennomgang av dette og mulighetene for å lede publikum mot eksisterende planskilte kryssinger av jernbanen, samt en vurdering av mulighetene for etablering av ny planskilt kryssing i midtre/vestre del av planområdet.

Vi henstiller kommunen om å ta inn en rekkefølgebestemmelse om at før første detaljreguleringsplan av boligområde vedtas, må det være etablert nytt planskilt kryss og gjennomført tiltak for å lede ferdsel mot de planskilte kryssene. Vi henstiller også om at det samtidig gjøres tiltak for å stenge eksisterende planoverganger og at dette vises på plankartet. Det er viktig at dette gjøres i samråd med Bane NOR.

#### Jernbaneloven § 10

I følge bestemmelser i jernbaneloven § 10 om byggegrensar mv. under, over og langs jernbanen innenfor en avstand av 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, er det forbudt å utføre tiltak, nevnt i jernbaneloven § 10, uten tillatelse fra Bane NOR, «kjøreveiens eier». Dette gjelder uavhengig av bestemmelser og formål i reguleringsplan.

Bane NOR har et ansvar for å ivareta ovennevnte hensyn ved behandlingen av søknader om tillatelse. Om tillatelse kan gis, må vurderes konkret. En rekke momenter vil kunne være relevante i søknadsbehandlingen. Dersom Bane NOR finner å kunne gi tillatelse, må hensynene ivaretas også ved at det oppstilles vilkår som sikrer jernbaneinteressene beste mulig.

Vi anbefaler at tiltakshaver kontakter og sender søknad til Bane NOR i god tid før planlagt anleggsstart.

Bane NORs kabler innenfor planområdet, kan ligge utenfor Bane NORs grunneiendom. Det er derfor viktig at tiltakshavere er klar over dette og kontakter Bane NOR i god tid før detaljplanlegging og/eller prosjektering med tanke på kabelpåvisning.

Våre krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i vår [veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging](#) og i vårt [tekniske regelverk](#).

For ordens skyld informere vi om at det må inngås særskilte avtaler med Bane NOR om kryssing og nærføring av jernbanen og der deler av Bane NORs grunn ønskes disponert.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

#### Bane NOR som eiendomsforvalter mener

Bane NOR ønsker å være en aktiv part i framtidig reguleringsplanarbeid for Vikhammer sentrum.

Vi stiller gjerne i møte med kommunen om ovennevnte forhold. Eventuelle spørsmål om møter rettes til vår saksbehandler så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes  
Konserndirektør  
Infrastrukturdivisjonen

Björg Hilde Herfindal  
Avdelingsdirektør  
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

#### **Mottakere:**

Malvik kommune  
Fylkesmannen i Trøndelag

#### **Kopi:**

Jernbanedirektoratet