

Malvik kommune
Postboks 140
7551 HOMMELVIK

Dato: 20.09.2018
Saksref: 201712026-12
Deres ref.:
Side: 1 / 5

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

Malvik kommune - Uttalelse med innsigelse - Offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel 2018 - 2030 - PlanID 201701

Vi viser til e-post av 5. juli og 10. september i år fra Malvik kommune. Kommunen har gitt utsatt uttalefrist til 27. september.

Sammendrag av innsigelsen

- **Bane NOR krever at den delen av hensynssone H540_9 som ligger over jernbanen inkludert linjegrunden fjernes.**
- **I planbestemmelsen pkt. 2.1.9 om overvann og 2.22 om geotekniske forhold, må det tas inn krav om dokumentasjon om sikkerheten for jernbanen.**

Sammendrag av andre forhold

- Malvik kommune uttaler at det er uproblematisk å legge inn hensynssone/sikringsone for jernbanetunnelen i Gevingåsen med tilknyttet planbestemmelse. Forutsatt at kommunen legger inn en hensynssone med bestemmelse, som nevnt nedenfor, har vi ingen innsigelse mot kommuneplanens arealdel med hensyn til jernbaneanlegget i Gevingåsen.
- Vi henstiller kommunen om å markere jernbanen i plankartet med fetest mulig linjesymbol. Videre ber vi om at vår linjegrunn vises som jernbaneformål generelt sett, og spesielt i de områdene hvor det i plankartet er lagt inn arealformål «*boligbebyggelse*», «*Fritids- og turistformål*», «*Næringsbebyggelse*» og «*Fritidsbebyggelse*»
- Vi henstiller kommunen om å omformulere planbestemmelse pkt. 2.14, slik at setningsleddet etter komma blir «... .., må det sikres med et 1,8 meter høyt flettverksgjerde».
- Vi henstiller kommunen om å endre planbestemmelse pkt. 2.13, om kollektivknutepunkt, til at en skal forholde seg til de krav til universell utforming som framgår av tekniske forskrift til plan- og bygningsloven.

Bakgrunn

Malvik kommune vedtok 16. juni 2018 å legge kommuneplanens arealdel 2018 – 2030 ut til offentlig ettersyn. Arealdelen skal vise hvordan viktige hensyn og forhold skal følges opp i reguleringsplaner, enkeltsaksbehandling og gjennom senere forvaltning av arealene.

I høringsperioden har kommunen og Bane NOR hatt dialog om mulige innsigelsespunkter, noe som har redusert antall innsigelsespunkter fra 3 til 2.

Bane NOR som jernbanemyndighet:

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 muligheter for utvidelser.

Nordlandsbanen er av nasjonal betydning for person- og godstrafikk. Fra Steinkjer og sørover inngår Nordlandsbanen i det som i noen sammenhenger benevnes som Trønderbanen. Tog på Meråkerbanen benytter også 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 kommuneplanens arealdel ikke begrenser muligheten for eventuell oppgradering og fornyelse av jernbanen.

Bane NOR v/konsulent Norconsult sendte forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal til behandling hos Trondheim kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune den 30. januar 2018. Konsekvensutredningsdokumentene ble oversendt 31. januar 2018. Kommunene har pr. dags dato ikke lagt kommunedelplanforslaget ut til offentlig ettersyn.

Innsigelsespunkt 1 - Hensynssone H540_9 – Angitt hensynssone – Hensyn grønnstruktur

I kommuneplanforslaget er det lagt inn en hensynssone for grønnstruktur som markerer kommunens ambisjoner om etablering av en sti, «Malvikstien». Hensynssonen ligger over Nordlandsbanen. I følge planbeskrivelsen ønsker Malvik kommune at dagens jernbanetrasé skal reguleres om til sti når ny jernbanetrasé i tunnel er etablert.

Ovennevnte følges opp i planbestemmelsene punkt 8.10, hvor det sies at hensynssone H540_9, grønnstruktur, er «*Forlengelse av Malvikstien.*» Videre sies det at retningen på nye utbyggingsområder skal styres vekk fra hensynssonen.

I brev av 10. september i år understreker kommunen at hensikten med å legge inn hensynssonen, er å sikre at dette området skal brukes til sti hvis man en gang i framtiden legger ned dagens jernbanetrasé. Videre sier kommunen at de ikke ønsker å gjøre det vanskelig å drifte og vedlikeholde nåværende jernbane så lenge den er i drift.

Et dobbeltspor og mulig nedleggelse av dagens jernbanelinje kan ligge så langt fram i tid at kommuneplanens planperiode er utløpt og Bane NOR er kritisk til at områder avsettes i plan der gjennomføring i planperioden er svært usikker. Etterbruken av eksisterende trasé må avklares i en egen prosess seinere. Bane NOR kan derfor ikke, på nåværende tidspunkt, akseptere en arealplan som gir føringer for framtidig bruk av eksisterende jernbanetrasé til andre formål. Det kan ikke utelukkes at deler av eksisterende jernbanetrasé kan bli vurdert nødvendig for annen bruk for å støtte opp om framtidig jernbane og knutepunkt.

Det er også viktig å unngå føringer som kan være begrensende for drift, vedlikehold og oppgradering/fornyning av dagens jernbanetrasé, for eksempel elektrifisering.

Vi har derfor **innsigelse** mot arealplanen inntil Hensynssone H540_9 fjernes eller endres slik at den ikke omfatter jernbanen med linjegrunn (Bane NORs eiendom knyttet til jernbanedriften/forvaltningen).

Det vises til Bane NORs veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven kapittel 5, «*Nasjonal og regional arealpolitikk*», med underpunktene «*Arealplanlegging som støtter opp om statlig infrastrukturutbygging*» og «*Samordne utbyggingsmønster og transportsystem*». Videre vises det til veilederens kapittel 4 med underkapittel «*Eiendom eller areal som er viktig for stasjoner, terminaler og jernbaneanlegg*» og «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KS1-systemet*».

Innsigelsespunkt 2 - Flom, skred etc.

Kommuneplanens arealdel 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. Planforslaget inneholder flere faresoner for «Ras- og skredfare». En del av disse hensynssonene markerer registrerte kvikkleiresoner som ligger ved/omfatter deler av jernbanen. Det kan ikke utelukkes at kvikkleiresonene har en annen utstrekning enn det som vises i kartet eller at det er lommer med kvikkleire/andre ustabile masser utenfor de avmerkede hensynssonene.

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.

I planbestemmelsene punkt 2.19, Overvann, sies det at overvann skal håndteres lokalt, eventuelt ved fordrøyning. Videre sies det at ved regulering og søknad om bygge- og anleggstiltak, skal det redegjøres for lokal overvannshåndtering. Det er mye bra i dette, men det må stilles et tilleggskrav om at **«Ved utarbeidelse av reguleringsplaner i områder som drenerer mot jernbanen, må det dokumenteres om de planlagte tiltakene kan medføre økt fare for flom-, erosjons- og setningsskader mot jernbanen. Dersom det er nødvendig med risikoreduserende tiltak (for eksempel fordrøyning) 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.»**

Kommuneplanforslaget inneholder flere planbestemmelser med krav knyttet til grunnforhold. Planbestemmelse punkt 2.22 om grunnforhold og geotekniske forhold, inneholder en rekke krav til dokumentasjon. Vi savner imidlertid en bestemmelse, som ivaretar jernbanen. Det må stilles et tilleggskrav om at det **«ved utarbeidelse av reguleringsplan og ved bygge- og anleggstiltak innenfor kjente kvikkleireforekomster/andre skredfarlige masser, må det dokumenteres om tiltaket kan medføre økt fare 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 kommuneplanen 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».

Eksisterende og framtidig jernbanetunnel i Gevingåsen

Reguleringsplan for Gevingåsen jernbanetunnel ble vedtatt 30. april 2009. Planen tar utgangspunkt i de regulerte dagstrekningene for ny jernbane fram til tunnelpåhuggene i Hommelvik og Hell, og regulert volum for ny jernbane i dobbeltsporasé samt nødvendige traséer for tverrslag og rømningsveger. I tillegg er sikringssoner regulert. Det første tunnelløpet i Gevingåsen jernbanetunnel ble tatt i bruk i 2011.

I planforslaget savner vi en hensynssone for ovennevnte jernbaneanlegg (eksisterende tunnel, framtidig tunnel 2, tverrslag og rømningsveger etc). Det er viktig at det er avmerket en slik hensynssone/sikringsone i plankartet og at det knyttes bestemmelse til sonen. I dialogen med Bane NOR har kommunen uttalt at det er uproblematisk å ta inn en hensynssone med bestemmelse i planen. Kommunen har bedt Bane NOR komme med forslag til hensynssone og bestemmelser.

Forutsatt at Malvik kommune legger inn hensynssone/sikringssonen tilsvarende den som er avmerket i ovennevnte reguleringsplan og med de samme kravene vi finner i reguleringsplanens planbestemmelser punkt 9 og 10, vil vi ikke ha innsigelse til kommuneplanen med hensyn til jernbaneanleggene i Gevingåsen. De nevnte bestemmelsene på kommunens hjemmeside/nettside om vedtatte arealplaner er:

«9 Sikringsone rundt tunnel

Inngrep i sikringssonen som strekker seg 12 meter i alle retninger fra tunnelvegg, - gulv og tak, eller overflatearbeid som kan medføre skader på sikringssonen, krever tillatelse fra Jernbaneverket»

«10 Jernbaneanlegg under bakken der avstanden til terreng er mindre enn 17 meter

Tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningslovens § 93 og tiltak som medfører sprenging, peleramming eller boring i grunnen, krever tillatelse fra Jernbaneverket»

I teksten må Jernbaneverket erstattes med Bane NOR, og lovhenviing etter lovendringer til §§1-6 og 20-1

Vi forutsetter også at kommunen i det videre planarbeidet og etterfølgende planer legger til grunn de andre regulerte tiltakene (jernbane (350), kjøreveg (310) og midlertidig trafikkområde (992)) i reguleringsplan for Gevingåsen jernbanetunnel. Videre forutsetter vi at gjeldende reguleringsplan for Gevingåsen jernbanetunnel ikke overstyres av kommuneplanens arealdel ved eventuell konflikt mellom disse planene.

Vi gjør oppmerksom på at for det reguleringsplankartet med minst målestokk (kommunens hjemmeside om nevnte reguleringsplan) så stemmer ikke «avstandslinjalen» med kartets målestokk. Vi forholder oss til inntegnet trasé og sikringsone i kartet.

Eksisterende jernbane – avmerking i arealplankartet

I plankartet (pdf-versjonen) som er lagt ut til offentlig ettersyn er jernbane dels utydelig avmerket, dels vises den ikke. Kommunen opplyser at det benyttes et linjesymbol for jernbane, basert på en sosi-standard som kommunen er pålagt å bruke. Kommunen kan gjøre linjen litt fetere i plankartet, slik at den blir tydeligere. Videre viser kommunen til at for å få fram alle detaljene i plankartet, må en bruke en kartløsning med zoomfunksjon (kommunens nettside), og ikke plankartet i pdf-format. Ved å zoome inn i kartløsningen på Malvik kommunes hjemmeside, kommer jernbanelinja fram.

Vi henstiller kommunen om å markere jernbanen i plankartet med fetest mulig linjesymbol. Videre ber vi om at vår linjegrunn vises som eget jernbaneformål generelt sett, og spesielt i de områdene hvor det i plankartet er lagt inn arealformål «boligbebyggelse», «Fritids- og turistformål», «Næringsbebyggelse» og «Fritidsbebyggelse» rett ved og/eller over jernbanen. Dette vil være mer ryddig med hensyn til arealbruksformål, jernbanen og andre brukere av kartet.

Planbestemmelse om Sentrumsformål S3, Hommelvik, og Sentrumsformål S1, Vikhammer.

I planbestemmelse pkt. 3.3 sies det at sentrumsformål omfatter forretning, tjenesteyting og boligbebyggelse. Det ligger også jernbane innenfor dette arealet, noe som linjesymbolene i planen viser (kartet på kommunens hjemmeside). Vi henstiller kommunen om å også her legge på fetest mulig linjesymbol for jernbane, slik at banen vises på arealplankartet i pdf-versjon.

Planbestemmelsene punkt 2.14 - byggegrense langs jernbanen

I forslaget til bestemmelse sies det at «Der hvor det i byggeområder ikke er et klart naturlig hinder mot jernbanesporet, må det sikres med sikringsgjerde». Vi ber kommunen om å omformulere dette slik at setningsleddet etter komma blir «... ..», må det sikres med et 1,8 meter høyt flettverksgjerde».

Kollektivknutepunkt og universell utforming

I planbestemmelse punkt 2.13 sies det at stoppesteder for blant annet bane skal utformes i henhold til krav om universell utforming, og at det skal avsettes areal for doble leskur og sykkelparkering under tak ved kollektivknutepunkt.

Det er uklart hva som menes med «doble leskur». Ved møblering/utformingen av stasjoner/holdeplasser bør en gjøre en vurdering av stedlige forhold og behov. Vi ber derfor kommunen om å endre bestemmelsen til at en skal forholde seg til de krav til universell utforming som framgår av tekniske forskrift til plan- og bygningsloven.

Planoverganger

I planforslaget savner vi en beskrivelse av planoverganger på jernbanen og tiltak for å lede ferdselen mot planskilte kryss av jernbanen og tiltak for å stenge eksisterende planoverganger. Vi ber kommunen ta hensyn til dette i den videre behandlingen av kommuneplanen og etterfølgende planer. Det er viktig at dette gjøres i samråd med Bane NOR.

Nasjonal og regional arealpolitikk

Planen har fokus på fortetting i de to tettstedene, Vikhammer og Hommelvik, noe som er positivt. Det burde imidlertid vært lagt enda større vekt på høy fortetting nær jernbanestasjonene. Vi savner også en nærmere beskrivelse av tilrettelegging for gående og syklende til jernbanestasjonene.

Kommunedelplan for dobbeltspor

Kommunen opplyser at siden Bane NORs planforslag for nytt dobbeltspor kun viser en foreslått båndleggingssone og ikke endelig trasé, er ikke ny trasé for jernbanen lagt inn i kommunens arealplanforslag.

Kommuneplankartet viser at blant annet følgende arealbruksformål ligger over/nær den foreslåtte båndleggingssonen for dobbeltsportraséen: A2 (deponi), R1 (masseuttak), N4 (næringsbebyggelse), NF1 (kombinert bebyggelse og anleggsformål) og et planlagt nytt boligareal mellom E6 og eksisterende boligområde B 16. Selv om disse områdene ligger forholdsvis høyt i terrenget, kan det ikke utelukkes at tiltak her kan medføre vanskeligheter og økte kostnader for etablering av en framtidig jernbanetunnel. Det er derfor ønskelig å ha kontroll på hva som skjer i den foreslåtte båndleggingssonen enten det er masseuttak, massedeponi, boring etter grunnvann og jordvarme etc.

Vi henstiller kommunen om å legge inn en hensynssone for framtidig dobbeltspor i plankartet. Ved siden av å kunne bidra til å redusere kostnadene ved en framtidig jernbanetunnel, vil hensynssonen også gi kommunen og andre aktører nyttig informasjon. Videre bør det legges inn en retningslinje til hensynssonen om at Bane NOR gis mulighet til å uttale seg til plan- og byggesaker innenfor sonen. Dette vil gi større forutsigbarhet for både framtidig jernbaneprosjekt og andre tiltak. Vi understreker at en slik hensynssone i kommuneplanen med retningslinje for saksbehandlingen, ikke skal betraktes som en båndleggingssone etter plan- og bygningslovens § 11-8 d, men som en hensynssone der kommunen etter skjønnsmessig vurdering oversender saker til uttalelse til Bane NOR i perioden fram til det blir vedtatt en kommunedelplan for dobbeltsporet med tilhørende båndleggingssone.

Med hensyn til dobbeltsporprosjektet, ber vi også kommunen om å samordne sin behandling av arealplaner med Trondheim kommune.

Jernbaneloven § 10

I følge jernbaneloven § 10 om byggegrenser 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 kommuneplanen.

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

Vi takker Malvik kommune for dialogen i høringsperioden. Vi stiller gjerne i møte med kommunen for om mulig å komme til enighet om de gjenstående innsigelsespunktene. 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