



Innherred samkommune
Postboks 130
7601 LEVANGER

Henvendelse til: Madeleine Kristensen
Tlf.: +47 99276453
Faks:
E-post: Madeleine.Kristensen@jbv.no

Dato: 05.04.2016
Saksref.: 201307037-12
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Jernbaneverkets høringsuttalelse med innsigelse - Offentlig ettersyn av Kommunedelplan Verdal by 2016 - 2030, Verdal kommune

Vi viser til brev av 15.02.2016 vedrørende offentlig ettersyn av overnevnte sak. Det vises videre til Jernbaneverkets uttalelse til planoppstart med forslag til planprogram for kommunedelplan Verdal by, brev av 29.11.2013.

Vilkår for egengodkjenning - Innsigelse

- Arealet avsatt til nytt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen, må reguleres til jernbaneformål.
- Byggegrense i hht jernbaneloven § 10 må gjelde langs Nordlandsbanen, med mindre annet fremgår av vedtatte reguleringsplaner. Dette må fremgå av plankart og bestemmelser. Byggegrense i hht jernbaneloven § 10 på sidespor til Bobyng og Ørin må være på min. 15 meter.
- Det må innarbeides unntak for jernbanetiltak i kommuneplanbestemmelse pkt. 2.1.
- Arealet på Bergsgrav holdeplass må reguleres til jernbaneformål i hht reguleringsplan Bergsgrav holdeplass.

Planfaglige råd

- Slik plankartet nå fremstår er stasjonsbygningen underlagt planformål jernbane. Det er imidlertid ikke samsvar mellom plankart og foreslått planformål i planbeskrivelse med konsekvensutredningen. Jernbaneverket forutsetter at planformålet i plankartet opprettholdes i den videre planprosess.
- Jernbaneverket forutsetter at det inngås en avtale om nedleggelse av planovergang Tinden/Tindvegen (km.95.783) med Verdal kommune, før det tillates ytterligere etableringer av nye boliger på område B12.

Framtidig jernbane

Jernbaneverkets sektoransvar er å ivareta nasjonal jernbaneinfrastruktur gjennom å sikre gode vilkår for drift og vedlikehold, samt videre utvikling av jernbanen. "Trønderbanen" er et viktig bidrag til regional utvikling og et felles bo- og arbeidsmarked i Trøndelag. Vi

viser i denne forbindelse til konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet Trondheim - Steinkjer, med regjeringens anbefaling, der det ble besluttet å arbeide videre med konsept 1, moderniseringskonseptet. Første tiltak som bygger opp under en slik utvikling er elektrifisering av Trønderbanen (tiltaket er med i NTP med bygging i perioden 2018-2023). Videre er "[Jernbanen mot 2050](#)" et viktig underlagsdokument for arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan. Her fremheves fremtidig dobbeltspor Støren-Trondheim-Værnes-Steinkjer innen 2050. Det vises også til Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag av 25.04.2013, under Regionalpolitiske retningslinjer og videre samarbeid for areal- og transportplanlegging (under kap. 2.5. Samordnet areal- og transportplanlegging) siste kule-punkt: "*Tilrettelegging for utvidelse av jernbanelinja og sikkerhet langs linja skal vektlegges sterkere i takt med modernisering av togtrafikken*".

Informasjon om Jernbaneverkets behandling av arealplaner finnes i [Jernbaneverkets veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging](#) og i vårt [tekniske regelverk](#).

Jernbaneverket har vurdert planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane. Jernbaneverket finner at forslaget slik det foreligger er i strid med nasjonale eller vesentlig regionale jernbaneinteresser og har derfor **innsigelse** til planforslaget på følgende fire punkter:

1. Stasjonsområdet

Hovedplan for Verdal stasjon (30.09.2013) er godkjent i Jernbaneverket og viser jernbanens behov for areal rundt stasjonen. Det er konflikt mellom det foreliggende planforslaget for Verdal by og Jernbaneverkets arealbehov ved Verdal stasjon.

I planforslaget som nå er på høring foreslås etablert et nytt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen. Dette arealet er i Hovedplanen til Jernbaneverket avsatt til to nye hensettingsspor og driftsveg for Jernbaneverket.

Jernbaneverket har i hele prosessen med kommunen kommunisert at det er viktig at dette området reguleres til jernbaneformål. Jernbaneverket kan ikke fravike krav om hensettingsspor, areal for snødeponi og tilgang til sporveksler med driftsveg. Jernbaneverkets eiendom skal ikke benyttes til annet formål enn jernbane med tilhørende anlegg og virksomhet.

Det vises i denne forbindelse til vår veileder kapittel 4, jf. Jernbaneverkets instruks, kgl. res. 12. juni 2009, samt rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KSI-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse*».

2. Byggegrenser

I hht til jernbaneloven § 10 og forskrift om elektriske forsyningsanlegg kap. 8, vedrørende kontaktledningsanlegg, kan vi ikke akseptere en byggegrense på 10 meter fra spormidtd Nordlandsbanen fra og med Kjæran til og med Melan, ut fra både sikkerhetsmessige og drifts- og vedlikeholdsmessige hensyn.

Det vises i denne forbindelse også til vår veileder kapittel 4, jf. Jernbaneverkets instruks, kgl. res. 12. juni 2009, samt rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KSI-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse*».

I vår veileder kapittel 3 er følgende anført om byggegrenser: «Ved kollektivknutepunkter i byer og tettsteder der framtidig jernbaneinfrastruktur er avklart, kan det vurderes andre byggegrenser i reguleringsplan.». Den framtidige jernbaneinfrastrukturen gjennom Verdal er på ingen måte avklart. Vi må derfor opprettholde en streng holdning, og krever 30 m som byggegrense langs Nordlandsbanen.

I hht til jernbaneloven § 10 kan vi ikke akseptere en byggegrense på 5 meter fra spormidt på sidespor til Bobynd og Ørin. Det må etableres en byggegrense på 15 meter ut fra både sikkerhetsmessige, og drifts- og vedlikeholdsmessige hensyn.

Det vises i denne forbindelse til vår veileder kapittel 4, jf. Jernbaneloven instruks, kgl. res. 12. juni 2009.

3. Unntak for jernbanetiltak i kommuneplanbestemmelse pkt. 2.1

Det vises til plan- og bygningsloven § 12-1, tredje ledd: "For gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, kreves det reguleringsplan". Dette er en bestemmelse som også gjelder for jernbanetiltak. Vi mener derfor at det generelle reguleringsplankravet for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i kommuneplanbestemmelse 1.2.1. er unødvendig.

Vi viser til temaveilederen "Jernbaneanlegg og byggjesak", Statens bygningstekniske etat, (DIBK), HO-1-2005, https://dibk.no/globalassets/byggeregler/tidligere_regelverk/eldre_temaveiledere_og_rundskriv/2005ho-1-jernbaneanlegg-og-byggjesak.pdf

I temaveilederen, kapittel 5, er det redegjort for jernbanetiltak (jf. byggesakforskriften § 4-3) som ikke trenger å være detaljert avklart i reguleringsplan:

- Spor (skinner/sporveksler, sviller og ballast)
- Kontaktledningsanlegg
- Signalanlegg
- Teleanlegg
- Master
- Fundament
- Kabelkanaler
- Skilt som er nødvendig for avvikling av jernbanetraffikk
- Service- og informasjonsskilt

For øvrig er det ikke krav til detaljert avklaring i plan av mindre tiltak, jf. byggesakforskriften § 4-1.

Ovennevnte jernbanetiltak er ikke detaljert innarbeidet i gjeldende reguleringsplaner, og vil heller ikke bli detaljert innarbeidet i nye reguleringsplaner. Vi forutsetter at plankravet for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur fjernes, eller at det innarbeides unntak for ovennevnte jernbanetiltak i kommuneplanbestemmelse pkt. 2.1. Dersom ikke unntaket innarbeides, har vi **innsigelse** til kommuneplanbestemmelsene.

4. Bergsgrav holdeplass

I mottatte planforslag er Bergsgrav holdeplass regulert til LNFR formål. Gjeldende reguleringsplan for området, Bergsgrav holdeplass (vedtatt 31.08.2009), må legges til grunn. Arealet må i kommunedelplanen reguleres til jernbaneformål.

Det vises i denne forbindelse til vår veileder kapittel 4, jf. Jernbaneverkets instruks, kgl. res. 12. juni 2009, samt rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KSI-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse*».

Planfaglige råd og merknader til planforslaget

Stasjonsbygningen

Det er positivt at hensynssone bevaring kulturmiljø for stasjonsbygningen er videreført til ny plan. I planbeskrivelsen med konsekvensutredning fremgår det at stasjonsbygningen skal omreguleres til sentrumsformål. Dette bes rettet opp slik at det blir samsvar med plankartet hvor stasjonsbygningen er regulert som baneformål. Jernbaneverket har en restriktiv holdning til omdisponering av areal med viktig jernbaneinfrastruktur. Stasjonsbygningen har en viktig funksjon for Trønderbanen og slik plankartet nå fremstår er dette ivare tatt.

Omdisponering av arealformål og planovergang Tinden km. 95.783

Jernbaneverket er opptatt av at sikkerheten ved jernbanen opprettholdes eller forbedres. I det mottatte planforslaget omdisponeres B12 til fremtidig boligbygging. I konsekvensutredningen er nærheten til jernbanen og planovergang Tinden km. 95.783 ikke vurdert. Enhver planovergang med jernbanen er å anse som en midlertidig løsning og arealbruk skal ikke øke risiko for ulykker ved eksisterende planovergang. I vår tidligere uttalelse til Tinden Vest, brev av 20.08.2015, påpekte vi utfordringene med planovergang Tinden km. 95.783.

Når det nå legges ut flere boliger i området B12 vil Jernbaneverket vil forutsette at det inngås en avtale om nedleggelse av planovergang Tinden (km.95.783) med Verdal kommune, før det tillattes ytterligere etableringer av nye boliger på område B12.

Det vises i denne forbindelse til vår veileder kapittel 3, jf. endret bruk av eksisterende planoverganger, forskrift 2011-04-11 om nasjonale tekniske krav §3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger, samt sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Jernbaneverkets ulykkesstatistikk.

Stenging av planovergangen i Nordgata

Det er positivt at kommunen har forutsatt stenging av planovergangen i Nordgata, dette er et svært viktig sikkerhetstiltak og i samsvar med Jernbaneverkets Hovedplan for Verdal stasjon.

Framtidig bane område 24 – sør for Bobyen (hensetting)

Det er i Hovedplan for Verdal stasjon avsatt areal til hensettingsspor på stasjonsområdet. Det vises i denne sammenheng til innsigelsespunkt 1.

Framtidig jernbanetrasé for ny bru over elva

Det er positivt at framtidig jernbanetrasé er videreført i planforslaget. Dagens bro over Verdalselva er såpass gammel at den må utskiftes på sikt, og nødvendig utbedring av kurvatur vil være en følge av endelig broplassering og utforming.

Med hilsen

Anne Skolmli
Regional direktør
Strategi og samfunn, nord og midt

Anne Cecilie Underthun Marstein
Direktør Plan og teknikk

Dokumentet er godkjent elektronisk