

Vegårshei kommune
Molandsveien 11
4985 VEGÅRSHEI

Dato: 22.11.2018
Saksref: 201809670-2
Deres ref.: 2018/722-3
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Maarten Nandrup Stallemo
Telefon:
Mobil: +47 91627176
E-post: Maarten.Nandrup.Stallemo@banenor.no

Vegårshei kommune - merknad til varsel om oppstart med planprogram - Kommuneplan 2019-2031 samfunnsdel og arealdel

Viser til oversendelse 12.10.18 angående varsel om oppstart av arbeid med rullering av kommuneplanens arealdel og samfunnsdel.

Vegårshei kommune har om lag 2000 innbyggere. Det er to sentre i kommunen; Myra og Ubergsmoen. Ut over dette er det spredt bebyggelse. Avstander til nærmeste jernbanestasjoner fra tettstedene er Myra – Vegårshei stasjon 1,7 km og Ubergsmoen – Selåsvatn stasjon 7 km.

Bane NOR har følgende merknader:

Sammendrag:

- Jernbanelovens § 10 setter en generell byggegrense mot jernbane på 30 meter fra midten av nærmeste spor. Det kan ikke settes egen grense i kommuneplanen.
- Alle tunellanlegg må sikres i plankartet og bestemmelsene.
- For nye utbyggingsområder som betinger adkomst over jernbanen må det stilles krav om etablering av planfri kryssing.
- Langsiktige arealdisponeringer bør ikke legge opp til økt konflikt med hensyn til støy fra jernbanen.
- Alle jernbanearealer må vises som jernbaneformål i plankartet. Dette omfatter også stasjonsområder.

Sikkerhet og planfaglige krav:

Byggegrenser mot jernbanen:

I gjeldende kommuneplan fremgår byggegrense mot jernbane under punkt 2.4:
Langs vei, jernbane og høyspentlinjer gjelder byggegrenser slik det fremgår av gjeldende lovgivning (veglov, jernbanelov og forskrift om elektriske forsyningsanlegg) med mindre annet er fastsatt i reguleringsplan.

Vi gjør oppmerksom på at Jernbanelovens § 10 setter en generell byggegrense mot jernbane på 30 meter fra midt i nærmeste spor. Det kan ikke settes egen grense i kommuneplanen. Det er bare i reguleringsplan det er anledning til å sette annen grense.

Sikringssone over tunneller:

I Vegårshei kommune er det jernbanetunneler ved:

- Kjolstjenn km 269
- Ettestøl km 265
- Haukedalstjenna km 259
- Sundåsen km 254
- Ravknatten km 252, to stykker
- Glipen km 252
- Brentebergslona km 249

Tunellene må beskyttes mot inngrep fra overflaten i form av graving, boring, sprenging eller andre typer inngrep som kan føre til skade. For tiltak som er søknadspliktige vil kommunen kunne ivareta sikkerheten ved å stille vilkår i tillatelsen. Tiltak som ikke er søknadspliktige, som for eksempel boring av energibrønner kan gjennomføres uten nærmere kontakt med kommunen. Slike tiltak er likevel forbudt innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje etter Jernbaneloven § 10. Det må derfor søkes Bane NOR om tillatelse slik at tiltak ikke fører til skade på tunellanlegg eller kjøretøy.

Alle tunellanlegg må sikres i plankartet og bestemmelsene. Vi ber derfor kommunen om å legge inn en hensynssone sikring i plankartet (kode H 190). Denne bør tegnes som et 60 meter bredt belte over sporet, altså 30 meter på hver side regnet fra sporets midtlinje.

I bestemmelsen knyttet til hensynssonen ber vi om at følgende legges inn:

Innenfor hensynssone for sikring - restriksjoner over jernbanetunnel (H 190) er det ikke tillat med tiltak som medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, fundamentering og påføring av tilleggslast, eller som på annen måte kan skade tunnelanlegget, uten spesiell tillatelse fra forvaltningsmyndigheten.

Forbud mot nye planoverganger:

Ved eventuelle nye bolig-, nærings- eller hytteområder som betinger adkomst over jernbanen må det i kommuneplanen stilles krav om etablering av planfri kryssing ved utbygging.

Jernbaneforskriften har et forbud mot etablering av nye planoverganger. Bane NOR kan ikke akseptere utbygginger som medfører nye planoverganger eller økt trafikk over eksisterende planoverganger. Dersom foreslåtte felt medfører økt trafikk over en planovergang må det i bestemmelser til kommuneplanens arealdel settes rekkefølgekrav om etablering av planskilt kryssing før utbygging tillates. Dette gjelder også for områder med krav om senere regulering.

Risiko- og sårbarhetsanalyser:

For nye byggeområder må det stilles krav om dokumentasjon på at planlagte tiltak ikke får negative konsekvenser for jernbanen. ROS-analysen må omhandle sikkerhetsforhold relatert til jernbanens stabilitet og konstruksjon, togtrafikk, kryssing av jernbanelinjen og ferdsel i jernbanesporet, samt andre jernbanerelaterte temaer.

Støy:

Langsiktige arealdisponeringer bør ikke legge opp til økt konflikt med hensyn til støy fra bane. Dette gjelder særlig bebyggelse med støyfølsomt bruksformål som boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager.

Dersom det planlegges for slike formål nær jernbanen bør det gjennomføres en støyfaglig utredning som synliggjør ulike støynivåer. Avbøtende tiltak med hensyn til støy bør tas inn i bestemmelsene til planen slik at disse blir juridisk bindende. Vi anbefaler at retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) legges til grunn for planarbeidet.

Jernbanens arealbehovArealformål:

Vi ønsker at alle jernbanearealer vises som jernbaneformål i plankartet. Dette omfatter også stasjonsområder.

Arealbruk som kan påvirke jernbane:

Det pågår et utredningsarbeid for å se på potensielle nye tømmerterminaler i Telemark, Agder og Rogaland. Dette er for å legge til rette for økt transport av tømmer på jernbanen. I denne forbindelse blir blant annet gnr/bnr 42/55 fra Ålkarhølen til Høl vurdert. Dette arbeidet foregår i en egen prosess hvor resultatet ikke er klart ennå.

Nasjonal og regional arealpolitikkNasjonale føringer for areal- og transportplanlegging:

Fokusområder for rullering av kommuneplanens samfunnsdel er blant annet sentrumsutvikling, samt emnet «en eldre og mer mangfoldig befolkning». I denne forbindelsen bør det legges vekt på statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. I denne legges det til rette for utvikling av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov. Videre skal det i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges høy vekt på arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Det vil være positivt om kommunen legger til rette for kollektivtransport og gode overgangsmuligheter i kollektivknutepunktene, herunder setter mål om økt bruk av sykkel og gange til stasjoner, bygging av gang- og sykkelveger, etablering av snarveier med videre. Ellers bør det satses på utvikling av et tilfredsstillende parkeringstilbud for bil og sykkel ved stasjoner og overordnet mål om økt bruk av jernbane som kollektivtransport.

Veiledning

Ut over dette ønsker vi å gjøre oppmerksom på at våre krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i Bane NORs veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> samt i vårt tekniske regelverk <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>

Bane NOR forventer at forslagstillere setter seg inn i dette materialet før de utarbeider forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller helt konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ber vi om at det tas kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef

Planavdelingen, Forvaltning og samfunnskontakt

Maarten Nandrup Stallemo
seniorrådgiver

Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur