

KOPIMOTTAKER

VESTRE TOTEN KOMMUNE
Postboks 84
2831 RAUFOSS

Dato: 16.10.2023
Saksref: 202313784-3
Deres ref.: 2020/1488-49
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Mathea Nybakke
Telefon:
Mobil: +4741568551
E-post: mathea.nybakke@banenor.no

Vestre Toten kommune - Høring - Forslag til reguleringsplan for Storgata 26 gamle Raufoss hotell - PlanID 136 - Bane NORs uttalelse med innsigelse

Vi viser til oversendelse av 5. september 2023. Formålet med planarbeidet er å endre bruk av bygningsmassen fra hotell, overnatting og bevertning til bolig, forretning og kontor.

Sammendrag

På grunn av eiendommens nærhet til jernbanen og planovergang ved Korterudsvingen vurderer Bane NOR at etablering av bolig og lekeareal er i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Det fremmes innsigelse til planforslaget.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener:

Planområdet ligger tett inntil Gjøvikbanens spor nord for Raufoss stasjon. Gjøvikbanen trafikkeres av regiontog mellom Oslo og Gjøvik og utgjør en viktig forbindelse for pendlere i regionen.

Avstanden mellom planlagte boenheter og nærmeste spormidte er ikke entydig i planforslaget. Dette har blant annet sammenheng med at det er uklart hvor mange boenheter som tillates. Bane NOR legger til grunn at det riktige er at det tillates inntil 6 leiligheter i 2-3 etasje. I henhold til plandokumentene vil boligene komme mellom 16-19 meter fra spor. Mellom bebyggelsen og jernbanen er det lagt opp til lekeareal/uteoppholdsareal og gårdsplass. Disse utearealene vil ifølge våre målinger ligge om lag 5 meter fra spormidte på det nærmeste.

Eiendommen ligger inntil planovergang mellom jernbanen og Korterudsvingen i sørøst. Parkering er planlagt på Bane NORs arealer på motsatt side av Korterudsvingen,

Planovergangen er den største sikkerhetsrisikoen på jernbanen i Norge. I tillegg er det forbudt og forbundet med stor fare å oppholde seg ulovlig på jernbanens eiendom. Slik boligen er planlagt vil den nære beliggenheten til planovergangen medføre økt fare for at mennesker, gjenstander og kjøretøy havner i spor. Bane NOR mener trafiksikkerhet knyttet til jernbane og planovergang ikke er tilstrekkelig vurdert i planmaterialet. Vi mener flere forhold ved planforslaget vil medføre økt risiko, og skulle vært mer utfyllende utredet og vurdert i ROS-analysen og planbeskrivelsen.

Tilrettelegging for lekeplass/opphold inntil sikkerhetsgjerde og i umiddelbar nærhet til planovergang utgjør en uakseptabel risikoøkning. Nærhet til planovergangen innebærer at det er lett å ta seg inn på spor/jernbanens eiendom selv om eiendommen for øvrig har gjerde mot jernbanen. Når det planlegges uteopphold og lekeplass så tett på jernbanen vil også snøopplag/ store snømengder kunne redusere gjerdets funksjon ved at gjerdet blir lettere å forsere.

Vi kan heller ikke se at det er gjort vurderinger av hvordan økt aktivitet og kryssing av Korterudsvingen vil påvirke trafikken over planovergangen, f.eks. fare for oppstuvning av kjøretøy ved/på planovergangen. Oppstrammingen av atkomstene medfører videre at beboeres kryssing av Korterudsvingen vil skje helt inntil planovergangen. Dette anser vi som en uakseptabel risikoøkning og en forverring av dagens situasjon.

Gårdsplassen til eiendommen er planlagt svært tett på jernbanen. Det er strenge sikkerhetskrav knyttet til installasjoner og aktiviteter så tett på jernbanen og kontaktledningsanlegget. Dette vil kunne sette begrensninger for hvilke funksjoner som kan etableres. Her viser vi til jernbanens tekniske regelverk og forskrift om elektriske forsyningsanlegg.

Samlet sett mener vi at eiendommens beliggenhet og utforming gjør den uegnet som bolig. Vi vil ikke akseptere at det etableres boliger 16 meter fra spormidtd. Vår vurdering er at det selv med sikkerhetstiltak vil være en betydelig økt fare for at personer havner i sporet. Vi er spesielt opptatt av at det er tilstrekkelig sikring for barn og unge som oppholder seg på eiendommen. Sikkerhet på og ved jernbanen er av nasjonal interesse. Bane NOR mener planforslaget ikke ivaretar sikkerhet på tilstrekkelig måte.

Med bakgrunn i det ovenstående, og med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, fremmer Bane NOR innsigelse til forslaget om å tillate boliger og lekeareal i Storgata 26.

Øvrige merknader

Vi har flere merknader til støyrapporten som følger planforslaget.

Støyrapporten viser så vidt vi kan se kun til trafikk tall i en prognosesituasjon for 2035. Bane NOR mener rapporten med fordel også burde belyst nåværende støysituasjon, og redegjort for at denne også er forsvarlig.

Under kapittel 4 er det en misvisende beskrivelse av situasjonen der jernbanen har behov for frakt av materiell og maskiner. Det er ikke slik at det i ethvert tilfelle blir tilbudt alternativ overnatting hver gang forbigående tog holder skiltet hastighet. Ved støyende arbeider gjøres det en støyfaglig vurdering. Alternativ overnatting er et tilbud som brukes der man har krav om dette.

Det er flere planoverganger på strekningen. Dette betyr at støy fra varslingssignal kan oppleves. Varslingssignal fra tog og lydsignal fra planovergang er ikke omtalt i planen. Dette er en svakhet, og Bane NOR er bekymret for at det ikke er tilstrekkelig redegjort for det totale støybildet.

Det vises til at så lenge hastigheten er 60 km/t så vil man oppnå gode nok støyforhold på tomte. Vi gjør oppmerksom på at skiltet hastighet rett ved eiendommen er 90 km/t for nordgående tog. Selv om det er rimelig å anta at tog som stopper ved stasjon i de fleste tilfeller kjører saktere, gjør vi kommunen og Statsforvalteren som støymyndigheter etter plan- og bygningsloven oppmerksomme på dette.

Bane NOR får mange tilbakemeldinger fra beboere som bor nær sporet og er plaget av støy. Dette gjelder både i nybygg, som i utgangspunktet er bygget etter dagens regler og skal oppfylle kravene til støy i teknisk forskrift, men også i eksisterende bygningsmasse som er omgjort til boliger.

Vi forutsetter at TEK17 overholdes når det gjelder krav til innendørs støy. Det samme gjelder for vibrasjoner. Vi kan av oversendt materiale ikke se at sistnevnte er vurdert. Ved bruksendringer av eksisterende bebyggelse til boligforhold må det stilles tilstrekkelig kvalitetskrav, og dette må følges opp.

Vi forutsetter at Statsforvalteren som støymyndighet og kommunen som plan- og byggesaksmyndighet samt myndighet etter forskrift om miljørettet helsevern gjør en grundig vurdering av om området er egnet for støysensitivt formål og om bruk av eksisterende bygningsmasse til dette vil overholde de krav som gjelder for tilfredsstillende støyforhold.

Vi gjør oppmerksom på at det må søkes om tillatelse etter jernbaneloven § 10 for tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidt jernbane. Dette gjelder selv om tiltaket er i tråd med reguleringsplan. Ved søknad om tillatelse etter jernbaneloven § 10, vil det kunne bli stilt strenge krav om dokumentasjon og eventuelle tiltak

Dersom det er spørsmål vennligst ta kontakt med vår saksbehandler.

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 grunneier har følgende merknader

Til orientering er reell eier av nevnte areal Bane NOR Eiendom AS, selv om den er oppført på Bane NOR SF i matrikkelen.

Planforslaget foreslår å legge til rette for flateparkering på Bane NOR Eiendom sin tomt. Løsningen aksepteres ikke av Bane NOR Eiendom. Det foreligger ingen avtale om slik bruk mellom partene. Tiltakshaver må løse parkering på egen eiendom. Vi forventer at vår tomt tas ut av planen.

På sikt har Bane NOR Eiendom planer om å utvikle denne eiendommen selv, og vi har således ingen planer om å selge deler av vår tomt for å etablere flateparkering.

Med vennlig hilsen

Eivind Bjurstrøm
Banedirektør
Drift og teknologi

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Kopi:

VESTRE TOTEN KOMMUNE
JERNBANEDIREKTORATET