

Begrenset høring for endringer som følge av mekling og dialog med innsigelsesmyndigheter

Dokumentet følger opp vedlegg 5, 6 og 8 etter annengangsbehandling i UMB

1. Mottatte uttalelser til begrenset høring for endringer som følge av mekling mars 2025
2. Sammendrag av mottatte uttalelser med kommunedirektørens kommentarer
3. Dialog med innsigelsesmyndigheter

1 Mottatte uttalelser til begrenset høring for endringer som følge av mekling mars 2025

Byutvikling

postmottak@porsgrunn.kommune.no

Innspill -Begrenset høring for områdeplan for Knutepunkt Porsgrunn (planID 397) – Endringer som følge av mekling

Viser til brev sendt av dere den 29/04-2025 med ref. nr. 23/17841-7G og har følgende kommentarer innspill til ny fremlagt regulering med plan id 397.

Vi ser det er planlagt en veitrase fra Gimlevegen og tvers over vår eiendom med påstående bygningsmasse. Dette vil være uholdbart for oss. Både i forhold til dagens drift og fremtidig utvikling samt redusert verdi av eiendommen.

Enhver oppdeling av eiendommen vil være uholdbar og det er svært viktig for oss at også «bestemmelsesområde #2» flyttes mot øst mellom de to nevnte eiendommer.

Følgende faktorer kan nevnes i forhold til dagens drift:

- Eiendommen benyttes i dag til forretning med 24 timers virksomhet innenfor bilberging. Det er slikt sett inn- og utkjøring med bil og lastebil hele døgnet. Det leies ut til bilutleiefirma og vekttertjeneste, begge med operativ drift 24 timer i døgnet.
- Eiendommen benyttes til oppbevaring og lagring av kjøretøy for Politi, forsikringsselskap, Namsmann og Statens Vegvesen.
- Vi har store redningsbiler som vedlikeholdes og parkeres på stedet. Vedlikehold og service krever bruk av hele tomten.
- Videre drift vil være umulig ved realisering av plan

Følgende faktorer nevnes i forhold til realisering av plan

- Dagens bruk og utvikling av eiendommen umuliggjort
- Fremtidig utnyttelse av eiendommen blir sterkt redusert, basert på oppdeling til 2 teiger avgrenset av veg.
- Både en planlagt trase og iverksatt trase vil medføre en ekstrem verdiforringelse av eiendommen.
- Bygningsmassen må rives og erstattet, eiendommen blir ubrukelig for vår virksomhet om full innløsning/erstatningseiendom vil måtte kreves.

Alternative løsninger

- Det kan etableres ytterligere en arm med innkjøring til d.e. og boligene innenfor, i dagens rundkjøring.
- Rundkjøring kan flyttes lengre nordvest for å gi mulighet og plass for en 5-armet rundkjøring
- Vei til boligene kan stenges ved vår eiendom og innkjøring kan være fra nordsiden.

Med vennlig hilsen



Lars Kristian Hovland, For Eiendom 24 AS



PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Seksjon Samfunn og plan

Vår dato: 16.05.2025
Deres dato: 29.04.2025
Vår referanse: 24/00062-26
Deres referanse: 23/17841 - 76
Vår saksbehandler: Hanne Birte Hulløen

Uttalelse til begrenset høring av områdeplan for Knutepunkt Porsgrunn - planID 397 - Porsgrunn kommune

Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 29. april 2025 om begrenset høring av endring av områdereguleringsplanen for knutepunkt Porsgrunn. Uttalelsesfristen er satt til 21. mai 2025.

Planarbeidets hensikt og bakgrunn

Områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn ble møtt av innsigelse fra Telemark fylkeskommune. Det ble meklet om innsigelsen i møte den 27. mars 2025. Endringsforslaget her er en oppfølging av meklingsresultatet, og viser forslag til endret vegføring for Norkynvegen, o_V4.

Fylkeskommunens roller og ansvar

Telemark fylkeskommune har mottatt planforslaget til uttalelse i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 5-2.

Fylkeskommunens vurdering

Telemark fylkeskommune var part i meklingen og ser at forslaget til endret vegføring følger opp meklingsresultatet. Fylkeskommunen har uti fra regionale og nasjonale interesser ingen ytterligere kommentarer til høringen.

Med hilsen

Tor Arne Hellkås
seksjonsleder
Samfunn og plan

Hanne Birte Hulløen
plankoordinator
hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Hanne Birte Hulløen - hovedsaksbehandler

tlf. 90 17 67 96

e-post: hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no

Dag Steinar Ragvin - samferdsel

tlf. 94 16 94 76

e-post: dag.steinar.ragvin@telemarkfylke.no

Kopi til:

**STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK
STATENS VEGVESEN**



PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lene Ottersen, 33 37 11 91

Uttalelse - begrenset høring - endringer etter mekling - Porsgrunn - Knutepunkt Porsgrunn - reguleringsplan - planID 397

Vi viser til oversendelse fra Porsgrunn kommune datert 29.04.2025.

Saken gjelder

Saken gjelder begrenset høring/offentlig ettersyn av endring av områdereguleringen for knutepunkt Porsgrunn (planID 397) i Porsgrunn kommune.

Områdereguleringen for Knutepunkt Porsgrunn ble møtt av innsigelse fra Telemark fylkeskommune. Innsigelsen fra Telemark fylkeskommune gjaldt avkjørsel fra/til fylkesveg 32 til bestemmelsesområde #1 på felt o_ABG. Det ble meklet om innsigelsen i møte den 27. mars 2025. Endringsforslaget er en oppfølging av meklingsresultatet, og viser forslag til endret vegføring for Norkynvegen, o_V4.

Endringsforslaget medfører at dagens avkjørsel mellom Norkynvegen og fv. 32 opphører, og boligene i Norkynvegen får adkomst via Gimlevegen. Vegen foreslås lagt slik at felt B/F/K/B deles i to. Både B/F/K/B og B2 mister noe areal som følge av omleggingen. Dette foreslås kompensert med justert utnyttelsesgrad. For å unngå ytterligere oppdeling av B/F/K/B foreslås det å flytte bestemmelsesområde #2 mot øst, mellom B/F/K/B og gbnr. 200/713.

Det er krav om felles planlegging ved detaljregulering av B1, B2 og B/F/K/B, og vegtraseen kan tilpasses i den prosessen.

Rollen til Statsforvalterens fagavdelinger

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser. Så lenge planen ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser, vil ikke Statsforvalteren ved fagavdelingene ha innsigelse til planen.

For ordens skyld minner vi om at det er Statsforvalterens justis- og vergemålsavdeling som behandler eventuelle klager på kommunens vedtak.



Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13. januar 2021, som videreføres inntil videre for Telemark fylkeskommune. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Statsforvalteren viser til fylkeskommunens vurdering av barn og unges interesser i uttalelser til planvarsler og planforslag. Avtalen begrenser ikke Statsforvalterens adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med vedtatte nasjonale eller regionale mål, rammer og retningslinjer knyttet til barn og unges interesser.

Miljøavdelingens merknader

Generelt

Miljøavdelingen viser til vår tidligere uttalelse med innsigelse til planforslaget datert 08.12.2023, samt våre uttalelser av 26.03.2024 og 08.11.2024, hvor vi trekker innsigelsene på naturmangfold, både knyttet til to sterkt truede arter og hule eiker, under forutsetning at de foreslåtte endringene vedtas. Vi minner om at dette vilkåret, samt våre faglige råd som følger av disse uttalelsene, fortsatt gjør seg gjeldende.

I tillegg viser vi til vår uttalelse til begrenset høring av utvidelse av rundkjøring Gimlevegen/Vallermyrvegen datert 17.10.2024, som også fortsatt gjør seg gjeldende.

Naturmangfold og vannmiljø

Vi ser at endringsforslaget legger opp til en omlegging av Norkynvegen i nærheten av hensynssone bevaring naturmiljø H560_4 (hule eiker). Vi viser til vår tidligere uttalelse med innsigelse på naturmangfold – hule eiker av 08.12.2023, samt vår uttalelse av 26.03.2024 hvor vi trakk innsigelsen som gjaldt de hule eikene. Vi forutsetter at hensynsonen og de hule eikene ikke blir berørt av de foreslåtte tiltakene/endingene.

For å unngå ytterligere oppdeling av B/F/K/B ser vi at det er foreslått å flytte bestemmelsesområde #2 mot øst, mellom B/F/K/B og gbnr. 200/713. Det går ikke klart frem om dette også vil endre plassering av foreslått gangbru over Leirkup. Vi viser til vår uttalelse med innsigelse av 08.12.2023 og vil oppfordre igjen til at der det åpnes for nye tiltak langs Leirkup, blant annet ny gangbru, bør det gjøres en ny kartlegging etter NiN-metoden for å sikre naturverdiene. I tillegg oppfordrer vi til at erosjonssikring må begrenses til et minimum i henhold til hva som er nødvendig, og at det nedfelles i bestemmelsene at det skal stilles krav til metoder og teknikker som fører til mindre behov for fysiske inngrep i naturlig terreng og i kantsonen langs vassdrag.

Vi gjør oppmerksom på at fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk og andre ferskvannsorganismer kan kreve tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Vi minner også om hensynet til kantvegetasjon langs vannforekomster, jf. vannressursloven § 11.

Trær med buktmessinglav

Vi gjør oppmerksom på at etter at opprinnelig planforslag var på høring, er det kartlagt flere trær med buktmessinglav (sterkt truet, EN) i planområdet for områdereguleringen. Det er blant annet registrert buktmessinglav på to av trærne ved SF8, et av disse ligger i nærheten av #3. I tillegg er det registrert trær med buktmessinglav mellom o_BAN2 og o_ABG. Dette er ny kunnskap som kommunen må legge til grunn i sin vurdering av Naturmangfoldloven §§ 8-12.

Vi viser til at kravene til vurdering av naturmangfold i plansaker har blitt tydeliggjort i en avgjørelse fra Kommunal- og distriktsdepartementet 22.10.24 (Vedtak om omgjøring av Statsforvalteren i



Vestfold og Telemarks klagevedtak 11. februar 2021 – reguleringsplan for Bunestoppen) og en uttalelse fra Sivilombudet av 24.01.25 ([Mangelfullt kunnskapsgrunnlag og vurdering etter naturmangfoldloven – reguleringsplan for hytteutbygging i Sørskogen - Sivilombudet](#)). Vi viser videre til vårt brev til kommunene datert 12.05.2025: [Kunnskapsgrunnlag om naturmangfold i arealplanleggingen | Statsforvalteren i Vestfold og Telemark](#)

I tråd med dette oppfordrer vi kommunen til å gjøre en konkret vurdering av hvordan de forskjellige forekomstene med buktmessinglav kan bli påvirket av planforslaget inkl. endringene, og hvordan trær med buktmessinglav vil bli ivaretatt. Vi legger til grunn at endringene etter mekling ikke medfører at det legges opp til å felle trær med buktmessinglav, og vi forventer at trær med buktmessinglav blir ivaretatt videre i detaljreguleringen av de ulike delområdene. Hensynet til eventuelle andre naturverdier av nasjonal interesse bør også vektlegges tungt.

Støy og luftkvalitet

Det er beskrevet at «både B/F/K/B og B2 mister noe areal som følge av omleggingen. Dette foreslås kompensert med justert utnyttelsesgrad». Vi minner om støyforholdene i området, og viser til vår tidligere uttalelse med innsigelse på støy av 08.12.2023. Her ble det vist til at «for alle byggene i felt B/F/K/B øst for fv. 32 som også kan romme boliger vil man kunne innfri kravene ved å forlenge foreslått støyskjerm sørover mot rundkjøringa og Gimlevegen. For B/F/K/B er det stilt krav til detaljregulering. Vi forutsetter at føringene i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen* (T-1442/2021) legges til grunn i den videre planleggingen og utbyggingen.

Vi forutsetter også at føringene i *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* (T-1520/2012) legges til grunn i den videre planleggingen og utbyggingen, og at det utføres mer detaljerte vurderinger med modellering av luftforurensningen etter kravene i T-1520 i den videre detaljreguleringen som tidligere omtalt. Vi minner her også om samspillseffekter mellom støy og luftforurensning som øker plagen/helserisikoen som må vurderes og vektlegges.

Vi understreker at både støy og luftkvalitet vil bli nærmere vurdert av oss ved detaljregulering av disse områdene.

Vi har ingen ytterligere merknader til planforslaget.

Med hilsen

Astrid Lie Olsen (e.f.)
plansjef

Lene Ottersen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
BANE NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR



MATTILSYNET

Felles postmottak Postboks
383

2381 BRUMUNDDAL

2 Sammendrag av mottatte uttalelser med kommunedirektørens kommentarer

Oppsummering av hovedinnhold av mottatte uttalelser til begrenset høring for endringer som følge av mekling

Forslaget har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 29.04.2025 – 21.5.2025.

Porsgrunn kommune mottok totalt 3 uttalelser til denne begrensede høringen. Følgende har kommet med uttalelse:

1. Eiendom 24 AS, 15.5.2025
2. Telemark fylkeskommune, 16.5.2025
3. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

	Sammendrag	Kommentar
1.	Eiendom 24 AS	
	<p>Den foreslåtte endringen, med vegtrasé lagt på tvers av deres eiendom, vil få store negative konsekvenser for virksomheten, som blant annet driver med bilberging, bilutleie og vektertjenester.</p> <p>Realisering av vegen vil gjøre videre drift umulig, og medføre behov for riving og nybygging, i tillegg til betydelig verdiforringelse av eiendommen.</p> <p>De påpeker viktigheten av at #2 flyttes mot øst.</p> <p>De foreslår flere alternative løsninger til foreslått vegtrasé, blant annet en ekstra innkjøringsarm til dagens rundkjøring, flytting av rundkjøringen for å muliggjøre en fem-armet løsning, eller omlegging av adkomstveien til boligene i området mot nordsiden.</p>	<p>Kommunedirektøren har forståelse for grunneiers bekymringer knyttet til omlegging av Norkynvegen over deres eiendom.</p> <p>Reguleringsplanen har ikke tilbakevirkende kraft, så eksisterende virksomhet kan opprettholdes selv om planen vedtas. Først ved eventuell realisering av parkeringshus i bestemmelsesområde #1, inntreffer bestemmelsen om å legge om Norkynvegen.</p> <p>Eiendommen har en attraktiv plassering tett på knutepunktet, og utviklingen det åpnes for i reguleringsplanen er i tråd med nasjonale føringer for knutepunktsutvikling, kommuneplanens samfunnsdel og vedtatt bystrategi.</p> <p>Kommunedirektøren forholder seg til politisk enighet ved mekling, og har foreslått en mest mulig rasjonell løsning som følger opp det aktuelle punktet. Løsningen gir muligheter for utvikling på eiendommen – selv om dagens drift ikke kan opprettholdes ved realisering av vegtraséen.</p> <p>#2 er flyttet mot øst for å unngå ytterligere oppdeling av eiendommen, og %-BRA er justert for å kompensere mindre feltareal. Dette betyr at eiendommens utviklingspotensial som lå i opprinnelig planforslag er ivarettatt.</p> <p>Alternative vegtraséer kan bli aktuelt å vurdere i videre detaljregulering.</p>

2.	Telemark fylkeskommune Fylkeskommunen har ut fra regionale og nasjonale interesser ingen kommentarer til høringen.	Tas til orientering.
3.	<p>Statsforvalteren viser til at tidligere uttalelser fortsatt gjør seg gjeldende.</p> <p><u>Naturmangfold og vannmiljø</u> De forutsetter at hensynssonen H560_4 og de hule eikene ikke blir berørt av de foreslåtte tiltakene/endingene.</p> <p>Det går ikke klart fram om flyttingen av #2 også vil endre plassering av foreslått gangbru over Leirkup. De oppfordrer til å gjennomføre en ny kartlegging etter NiN-metoden for å sikre naturverdiene der det åpnes for nye tiltak langs Leirkup, blant annet ny gangbru. De oppfordrer i tillegg til at erosjonssikring må begrenses til et minimum i henhold til hva som er nødvendig, og at det nedfelles i bestemmelsene at det skal stilles krav til metoder og teknikker som medfører mindre behov for fysiske inngrep i naturlig terreng og i kantsonen langs vassdrag.</p> <p>De gjør videre oppmerksom på at fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk og andre ferskvannsorganismer kan kreve tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. De minner også om hensynet til kantvegetasjon langs vannforekomster, jf. vannressursloven § 11.</p> <p>De gjør oppmerksom på at er kartlagt flere trær med buktmessinglav i planområdet etter at det opprinnelige planforslaget var på høring. Det er blant annet registrert buktmessinglav på to av trærne ved SF8, et av disse ligger i nærheten av #3. I tillegg er det registrert trær med buktmessinglav mellom o_BAN2 og o_ABG. Dette er ny kunnskap som kommunen må legge til grunn i sin vurdering av Naturmangfoldloven §§ 8-12.</p> <p>De viser også til at kravene til vurdering av naturmangfold i plansaker har blitt tydeliggjort.</p> <p>De oppfordrer kommunen til å gjøre en konkret vurdering av hvordan de forskjellige forekomstene med buktmessinglav kan bli påvirket av planforslaget inkl. endingene, og hvordan trær med buktmessinglav vil bli ivaretatt. De legger til grunn at endingene etter mekling ikke medfører at det legges opp til å felle trær med buktmessinglav, og de forventer at trær med buktmessinglav blir ivaretatt videre i detaljreguleringen av de ulike delområdene. Hensynet til eventuelle andre naturverdier av nasjonal interesse bør også vektlegges tungt.</p> <p><u>Støy og luftkvalitet</u> De minner om støyforholdene i området, og viser til tidligere</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Hensynssonen og de hule eikene berøres ikke av endingen.</p> <p>Gangbrua påvirkes ikke av endingen.</p> <p>Området er kartlagt etter metoden som var gjeldende da planarbeidet startet, og vi anser dette for å være et godt nok kunnskapsgrunnlag.</p> <p>Bestemmelsene er supplert etter høring og offentlig ettersyn.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Etter dialog med Statsforvalteren er de to trærne med rikest forekomst (rett ved stasjonsbygget) sikret med hensynssone og tilhørende bestemmelser. Dette gjelder også flere trær med buktmessinglav andre steder i planen. Blant annet også et tre som ble påpekt av Statsforvalteren i brev datert 29.10.2024 der innsigelsen trekkes. De andre trærne med buktmessinglav ble registrert i mars 2024. Forekomstene ble ikke registrert i første rapport, og dette indikerer at arten er i spredning. Forekomstene på disse trærne er sparsomme, og vil ivaretas i forbindelse med detaljregulering av området.</p> <p>Bestemmelsene er supplert slik at forekomsten av buktmessinglav på trær innenfor o_TO3 og SF8 overvåkes de neste 15 årene. Dette vil gi kunnskapsgrunnlag for videre forvaltning.</p> <p>Endingene etter mekling medfører ikke felling av trær med buktmessinglav. Trær med buktmessinglav blir ivaretatt i detaljregulering av de ulike feltene.</p>

<p>uttalelse med innsigelse på støy av 08.12.2023. De forutsetter at føringene i T-1442/2021 og T-1520/2012 legges til grunn i den videre planleggingen og utbyggingen, og at det utføres mer detaljerte vurderinger av luftforurensningen. De vil vurdere støy og luftkvalitet nærmere ved detaljregulering.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
---	-----------------------------

3 Dialog med innsigelsesmyndigheter

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Dato: 14.01.2025
Saksref: 202106026-29
Deres ref.: 23/17841 - 70
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Porsgrunn kommune – Knutepunkt Porsgrunn, felt SF1, SAA, SF6, SF7, F/K/T2 og SF11 – Bane NORs innspill

Vi viser til brev, datert 29.11.2024, der det foreslås endringer i planen for knutepunkt Porsgrunn. Det er positivt at dere ønsker å endre planforslaget for å ivareta sikkerhet og en stabil jernbane. Bane NOR har drøftet disse temaene i våre brev datert 3.11.2023, 3.6.2024 og 30.10.2024. Vi viser til disse for ytterligere gjennomgang av våre merknader til planforslaget.

Jernbaneinteresser og byggegrenser

Bane NORs generelle kommentar til forslaget er at en stabil og sikker jernbane er et viktig premis for at knutepunktet skal fungere godt og være effektivt. Det fremgår av planens hensikt at det skal utvikles et effektivt knutepunkt, med areal til jernbane og byggegrenser som ivaretar utvikling av jernbanen, herunder arealer til fremtidig utvikling av jernbanen. For å avsette tilstrekkelig areal og fastsette byggegrenser har kommunen og tiltakshaver tatt utgangspunkt i utarbeidet fremtidig sporplan.

Planforslaget vil trolig gi en større etterspørsel etter togreiser, og økte passasjerstrømmer til og internt på stasjonen, inkludert plattformer og andre publikumsanlegg. Dersom en fremtidig utvikling av jernbanen blir aktualisert er det nærliggende at dette også vil føre til økte passasjerstrømmer og behov for tilpasninger ved det sentrale stasjonsområdet. For å oppnå planens intensjoner må det derfor avsettes tilstrekkelig areal mellom spor og bebyggelse for å kunne møte fremtidig vekst og utvikling.

Uavhengig av punktene over så er det av generelle drifts- og sikkerhetshensyn krav om at byggegrensene ivaretar tilstrekkelig avstand mellom bygg og spor.

Det er klare forventninger til Bane NOR om økt punktlighet og driftsstabilitet, og at jernbanen må driftes på en kostnadseffektiv måte. Dette er angitt i oppdragsbrevet til Bane NOR. Ytre påvirkninger, som hendelser på og ved jernbane, er en faktor som er med på å påvirke driftsstabiliteten. Det er i tillegg et uttalt mål at Bane NOR skal kunne drifte jernbanen med økt bruk av standardiserte løsninger. Vi er og nødt til å møte fremtidige klimapåkjenninger som f.eks. økt overvannshåndtering og behov for stabiliseringstiltak mv. For å kunne ivareta disse hensynene må det settes av tilstrekkelig areal og handlingsrom. Bane NOR må oppfylle de til enhver tid gjeldende sikkerhetskrav for å kunne holde jernbanen åpen for trafikk. Det betyr at det også må sikres handlingsrom til å møte fremtidige sikkerhetskrav.

Når vi vurderer byggeavstand tar vi utgangspunkt i hensynet bak jernbanelovens byggegrense på 30 meter. Vi har i denne planen allerede akseptert en byggegrense ned til en minimumsavstand på 15 m, etter en konkret vurdering av stedlige forhold. Vi erfarer at jo nærmere det bygges, jo mer øker risikoen for negativ påvirkning på jernbanen. Dette kan dreie seg om hendelser i anleggsfasen, i permanent situasjon og ved nødvendige vedlikeholdsarbeid på bygninger tett på

spor. Branner, nedfall og akutt vedlikeholdsarbeid er eksempel på hendelser som kan bidra til økt risiko. Bebyggelse tett på banen øker også behovet for spesielløsninger for jernbanen. Disse er dyre i innkjøp/etablering og kan bidra til forsinket og fordyrende vedlikehold.

Bane NOR mener at de foreslåtte avstandene vil være komplisert for jernbanen både i byggefasen for de aktuelle feltene og i permanent situasjon. Byggefasen vil med stor sannsynlighet påvirke jernbanedriften og kreve stengt spor på stasjonen og toginnstillinger. Det samme gjelder ved bygningsvedlikehold.

Sporplan utarbeidet som grunnlag for planen

Det foreligger en sannsynliggjort sporplan for utvidelse av stasjonen og sporene her. Sporplanen tar ikke stilling til arealbehov i sidearealer, og areal til passasjerflyt, vedlikeholdsareal, plassering av fyllinger/overvannshåndtering, strømforsyning mv. er ikke drøftet. En sporplan må kvalitetssikres grundig i tråd med behov og krav som gjelder ved tidspunkt for fastsettelse av prosjekttegninger for bygging. Med de foreslåtte byggegrensene løper man en risiko at gjennomføringen av fremtidig utvikling av jernbanen, slik kommunen ønsker å ivareta i planen, vanskeligjøres eller fordyres.

Under følger en gjennomgang av de feltene hvor det gjenstår innsigelser fra Bane NOR.

Felt SF11

Det foreslås byggeavstand på 15 meter fra et fremtidig spor. I tillegg foreslår dere at boliger ikke skal være tillatt nærmere enn 20 meter. Vi er enig i intensjonen i dette. Bane NOR mener avstanden må måles fra eksisterende, fysisk anlagt spormid. For Bane NOR er det viktig at jernbanens utviklingsmuligheter innarbeides i planen, samtidig som sikkerheten ved dagens jernbane ivaretas. I dag eksisterer det ikke noe spor 3, og foreslått bestemmelse er ikke mulig å håndheve i praksis, fordi den forholder seg til et spor som ikke eksisterer og en sporplan uten noen formell status. Sporplanen er ikke vist i plankartet og er dermed ikke hensiktsmessig som utgangspunkt for avstandsmåling. Vi ber kommunen revidere forslaget i tråd med dette, og at byggegrensen vises i plankartet.

Forskrift om elektriske forsyningsanlegg

Kommunen foreslår i flere felt at avstander settes i henhold til Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF). Vi gir først en generell kommentar om dette, før vi kommenterer enkeltfeltene.

FEF er et enkeltregelverk fastsatt for å ivareta sikkerhet for omgivelsene og el-anlegget selv. Forskriften tar ikke stilling til andre forhold, og gjelder der det er nærhet til elektrisk anlegg. Arealbehov, vedlikeholdsbehov eller behov for sikkerhet begrunnet i andre forhold er ikke tatt opp i FEF. Dette er dermed bare ett av flere sikkerhetshensyn som må innarbeides i planen, og vil ikke møte jernbanens behov for sikkerhet og driftsstabilitet.

Punktene nevnt i innledningsvis om sikkerhet og driftsrelaterte behov vil ikke være hensyntatt ved bare å beregne byggegrenser basert på minimumsavstander i FEF. Våre vurderinger er mer omfattende enn en enkeltforskrift og handler om mer enn avstand til spenningsførende deler. I tillegg må Bane NOR i noen tilfeller flytte master som ledd i mastebytte eller andre forhold. En avstand som måles fra mast/høyspentanlegg er ikke hensiktsmessig, og det må fastsettes en byggeavstand med nærmeste spormid som utgangspunkt.

Felt F/K/T2

Hensikten med FEF er å ivareta sikkerhet mot berøringsfare, og å verne el-anlegget mot ytre påvirkning. Bane NOR har innarbeidet forskriften i vårt regelverk fordi vi er omfattet av kravene, og fordi vi ønsker å unngå at vårt elektriske anlegg påvirkes, eller gir ulemper/risiko for omgivelsene. Kommunen foreslår at avstand til høyspentmast skal fastsette byggeavstand i planens felt F/K/T2. Dette er ikke akseptabelt for Bane NOR. Kravet i FEF gjelder uavhengig av reguleringsplan og er nødvendig å gjenta i bestemmelsen.

Jernbanen går på en fylling langs planområdet, og det er ofte behov for vedlikehold å ivareta grunnstabiliteten i fyllinga. Behovet for dette har økt i takt med klimaendringer. Med dette som begrunnelse, og punktene nevnt i foregående avsnitt, ber vi om at avstanden reguleres fra spormidten og at den settes til 15 meter i samsvar med vår innsigelse.

Felt SF1, SAA, SF6, SF7

Dere foreslår to ulike løsninger for disse feltene. Vi tolker forslaget slik at det kun skiller 0,6 m avstand mellom disse, men med noen høydeavhengige forskjeller. Våre resonnementer har vi redegjort for i brev datert 30.10.2024 og i de foregående avsnittene. Dere foreslår også at Bane NOR stiller krav til bebyggelsen som ledd i saksbehandlingen i henhold til jernbanelovens §10. Også her viser vi til vårt brev datert 30.10.24. Forslaget kan gi en svært krevende og uforutsigbar prosess i byggesaksprosessen. Vi er tilbakeholdne med å stille krav til byggemetode, fordi det er tiltakshavers ansvar og risiko. Reguleringsplanen er riktig nivå for å sikre jernbanens interesser. Dette gir også best forutsigbarhet for utbyggere, eiere og de som skal ferdes eller oppholde seg i og ved bygningene. Det gir også en avklaring av bebyggelsens plassering, noe vi oppfatter er innenfor den oppgitte hensikten med planen. Det er ikke hensiktsmessig å plassere bygningsmasse så nært jernbanen at det må utvikles prosjekter med en rekke kostbare og kompliserte løsninger som overlater ulempene som kan oppstå over tid til jernbanen. I slike tilfeller vil jernbanen oppleve kostnadsøkninger på grunn av spesielløsninger som må innarbeides for å sikre bebyggelsen nært sporet.

Forslaget har også grensesnitt mot annet lovverk som håndheves av andre enn Bane NOR. For eksempel er sikkerhet på byggeplassen regulert av egne forskrifter. Bane NOR har begrenset mulighet til å påvirke fremtidig vedlikehold av en privateid konstruksjon. Det kan ikke være slik at gjennomføring av planen eller normalt vedlikehold forutsetter at jernbanespor må stenges av hensyn til sikkerheten for arbeid i omgivelsene.

Uavhengig av vår involvering ved prosjektering og bygging, kan det oppstå forhold som gir lavere driftsstabilitet og sikkerhet for jernbanen. Historisk er det tidligere akseptert bebyggelse nært sporet flere steder. Dette er i all hovedsak basert på en eldre risikoforståelse, som også er innarbeidet i gjeldende arealplaner enkelte steder. I dag er forventningene til jernbanens driftsstabilitet høyere, slik at Bane NOR har sett behov for å sikre mer areal nært jernbanen.

Bane NOR stiller ofte funksjonskrav til bebyggelse, knyttet til sikkerhet for jernbanen og omgivelsene. Dette gjelder i de fleste tilfeller mindre konstruksjoner eller bygninger med større avstand enn i foreliggende planforslag. Vi ønsker imidlertid ikke bebyggelse som av hensyn til jernbanen gjør det nødvendig å stille omfattende krav til byggemetode eller andre detaljer i prosjekteringen. Ansvar er plassert hos de ansvarshavende i byggesaken. Dette er en del av plan- og bygningslovens system.

Vi vurderer dermed ikke foreslått byggegrense i a) som en imøtekommelse av jernbanens behov. For forslag b) viser vi til drøftingen om jernbaneinteressene i planen og FEF. Vi ber om at avstanden reguleres til 15 meter for næringsformål og 20 meter for boliger.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Åsne Fyhri
Assisterende sjef

Fra: Marius Lid

Sendt: onsdag 4. juni 2025 08:59

Til: Tufte Per Atle <Per.Atle.Tufte@banenor.no>

Kopi: Skule Wærstad <skule@porsgrunnutvikling.no>; Janicke Andreassen

<Janicke.Andreassen@porsgrunn.kommune.no>; Per Sortedal

<Per.Sortedal@porsgrunn.kommune.no>; Lien Ragnhild <Ragnhild.Lien@banenor.no>

Emne: SV: Vurdering av Bane NORs innsigelse for områdereplan for Knutepunkt Porsgrunn

Hei.

Viser til mailen under og Knutepunkt Porsgrunn AS sitt fagnotat hvor det er gjort en vurdering av Bane NORs innsigelse til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn, utarbeidet på eget initiativ. Vi ser at både kommunen og Bane NOR SF har mottatt notatet og svarer derfor denne mailen ut for å formidle kommunens videre intensjon og ønske. Kommunen stiller seg bak anbefalingene i fagnotatet og vil følge opp punkt 4.5 med å foreslå følgende:

Ny bestemmelse under dokumentasjonskrav, kapittel 2:

«2.1.8 Gjennomføringsplan

Ved søknad om rammetillatelse ved felt SF1, SAA, SF6, SF7 og F/K/T2 skal det foreligge en godkjent gjennomføringsplan mellom tiltakshaver og Bane NOR SF. Gjennomføringsplanen skal inneholde en RAMS-analyse og planen må videre minst inneholde: ...»

Kommunen ønsker så en videre dialog med Bane NOR SF for å konkretisere kulepunktskravene til innhold i 2.1.8.

Det bestemmelsen må sikre spesielt er det som ivaretar sikkerheten i gjennomføringsfasen og i fremtidig endelig situasjon. Dette gjennom dokumentasjon på etterlevelse av relevante lover og forskrifter, herunder plan- og bygningsloven, jernbaneloven, forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF), og byggeteknisk forskrift (TEK17).

Med vennlig hilsen

Marius Lid

Avdelingsleder Plan og miljø

Byutvikling

Porsgrunn kommune

Tlf: 416 62 612





Fra: Tufte Per Atle <Per.Atle.Tufte@banenor.no>

Sendt: søndag 25. mai 2025 23:43

Til: Marius Lid <marius.lid@porsgrunn.kommune.no>; Lien Ragnhild <Ragnhild.Lien@banenor.no>

Kopi: Skule Wærstad <skule@porsgrunnutvikling.no>; Janicke Andreassen <Janicke.Andreassen@porsgrunn.kommune.no>; Per Sortedal <Per.Sortedal@porsgrunn.kommune.no>

Emne: Vurdering av Bane NORs innsigelse for områdereplan for Knutepunkt Porsgrunn

INTERN

Som tidligere meddelt oversendes herved en vurdering av Bane NORs innsigelse til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn og det alternative forslaget fremmet i meklingsmøtet den 27.3.25.


Vi håper dette kan bidra til å løse saken.

Med vennlig hilsen

Per Atle Tufte
Styreleder i Knutepunkt Porsgrunn AS

KNUTEPUNKT PORSGRUNN

Vurdering av Bane NORs innsigelse og videre planarbeid

01	Første utgivelse	25.05.2025	ET	Knutepunkt Porsgrunn AS
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. og godkj. av
Tittel: Knutepunkt Porsgrunn Vurdering av Bane NORs innsigelse og videre planarbeid		Ant. sider		
		19		
		Produsent	Future Technology	
		Erstatning for		
Prosjekt: Knutepunkt Porsgrunn		Erstattet av		
		Dokumentnummer		Revisjon 01
		FDV dokumentnummer.		FDV rev.

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER.....	3
1 INNLEDNING.....	4
1.1 BAKGRUNN.....	4
1.2 HENSIKT	4
1.3 OMFANG	4
1.4 ARBEIDSGRUPPENS SAMMENSETNING.....	5
2 KNOTEPUNKT PORSGRUNN.....	6
2.1 GENERELT OM KNOTEPUNKT PORSGRUNN.....	6
2.2 OMRÅDEREGULERINGSPLAN	6
2.3 FORESLÅTT TERMINALBYGG	7
3 INNSIGELSE	9
3.1 HOVEDPUNKTER I INNSIGELSEN OG SYSTEMATISKE VURDERINGER	9
3.2 IVARETAGELSE AV ELSIKKERHET IHT. FEF.....	11
4 VIDERE TILTAK.....	14
4.1 GJENNOMFØRINGSPLAN.....	14
4.2 RAMS	15
4.3 GEOTEKNISKE UNDERSØKELSER OG VURDERINGER AV OMRÅDESTABILITET	16
4.4 VURDERING AV KLIMAMESSIGE FORHOLD	17
4.5 SUPPLERENDE ANALYSER OG DOKUMENTASJON.....	17
5 REFERANSER	19

SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

Områdereguleringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn legger til rette for bymessig utvikling og høy arealutnyttelse rundt det nye jernbaneknutepunktet. Det har blitt reist innsigelse fra Bane NOR knyttet til byggeavstand fra spor, med krav om minimum 15 meter byggegrense. Porsgrunn kommune og tiltakshaver har lagt frem forslag med byggegrense ned mot 10 meter, basert på eksisterende byggelinjer, planfaglige vurderinger og dokumenterte sikkerhetskrav.

Et forslag til bygningsutforming av terminalbygg er illustrert for felt SAA, der de nedre etasjene holder 15 meters avstand til spormidte og øvre etasjer krager ut til 10 meter. Denne illustrasjonen er brukt for å vurdere tekniske og sikkerhetsmessige løsninger i det mest arealpressede feltet. Prinsippene bak denne løsningen anses relevante også for SF6 og SF7, og det presiseres at den ikke representerer en endelig beslutning om plassering av terminalfunksjon.

Planforslaget viser til at byggegrensen på 10 meter er forankret i vurdering av sporplan, passasjerflyt og vedlikehold, og samsvarer med eksisterende bygg og gjeldende regulering. Det er også satt bestemmelser om tekniske tiltak og avbøtende hensyn. I tillegg er ROS-analyse og faglige vurderinger innarbeidet i planmaterialet. Etter Knutepunkt Porsgrunn og kommunens vurdering er hensynet til jernbanesikkerhet, vedlikehold og utviklingsmuligheter tilstrekkelig ivaretatt gjennom plangrep, tekniske føringer og videre dokumentasjonskrav. Det foreslås at videre detaljering ivaretas i søknadsprosess og medfølgende teknisk dokumentasjon.

Videre arbeid bør prioritere:

- Detaljert gjennomføringsplan med RAMS, geoteknikk og klimahensyn
- Tverrfaglig samarbeid med Bane NOR
- Videreføring av risikoreduserende grep i byggesak

Med dette vises det at planen i tilstrekkelig grad ivaretar nasjonale og statlige føringer, og det anbefales at innsigelsen fra Bane NOR frafalles eller søkes løst gjennom dialog og konkretisering av forpliktende rammer for videre prosess.

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Knutepunkt Porsgrunn er et sentralt ledd i utviklingen av en mer bærekraftig og effektiv bystruktur i Grenlandsregionen, og skal fungere som et integrert kollektivknutepunkt mellom tog, buss og øvrige transportformer. Planarbeidet skjer i tråd med overordnede føringer.

I denne sammenheng har Porsgrunn kommune utarbeidet en områderegulering som legger til rette for transformasjon, næringsutvikling og publikumsintensive funksjoner tett på jernbaneterminalen gjennom en planbeskrivelse (1):

Hensikten med planen er å utarbeide et kompakt og effektivt knutepunkt i Porsgrunn. Planområdet er ca. 200 dekar og omfatter eksisterende kollektivknutepunkt med togstasjon og bussterminal med omkringliggende områder langs jernbanen og Fylkesveg 32 (fv. 32). For å dekke framtidig kapasitetsbehov er det i planen sikret areal for en utvidelse av jernbanesporene gjennom stasjonsområdet. Områdene rundt, spesielt øst for dagens jernbanestasjon i Porsgrunn, er preget av store arealer med bygningsmessig lav utnyttelse og mye overflateparkering. Utbyggings- og transformasjonspotensialet er stort til å ligge så sentralt i en by. Ferdig utbygd er det et mål at området fremstår som en utvidelse av dagens sentrumsområde med et variert tjenestetilbud, og at området knytter bysentrum tettere sammen med skole-, idretts- og universitetsområdene på Kjølnes.

Bane NOR SF har varslet innsigelse på forslaget til områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn pga. planforslagets byggegrense fra spor mot Kammerherreløkka.

1.2 Hensikt

Formålet med rapporten er:

- Å dokumentere at 10 meter byggegrense er forsvarlig innenfor gjeldende regelverk
- Å belyse tekniske og funksjonelle forhold knyttet til sikkerhet, drift og elsikkerhet
- Å skissere tiltak som kan møte deler av innsigelsen
- Å vurdere faglige og rettslige rammer som taler for planforslaget

Bane NORs innsigelse bygger på en prinsipiell fortolkning av krav til byggeavstand, mens kommunen har vektlagt konkrete vurderinger av tekniske løsninger og planens gjennomførbarhet. Rapporten søker å klargjøre dette spenningsforholdet og legge et faglig grunnlag for videre dialog og eventuell meklings.

1.3 Omfang

Rapportens vurderinger bygger på:

- Reguleringsplaner og plankart
- Tekniske tegninger og sporplan

- Relevante lover og forskrifter (plan- og bygningsloven, jernbaneloven, FEF, TEK17)
- Veileder til FEF § 8-4 og Bane NORs tekniske regelverk
- Erfaringer fra Drammen og Oslo
- Elektrotekniske, geotekniske og planfaglige vurderinger
- Planbeskrivelse (1)
- ROS-analyse (2)

1.4 Arbeidsgruppens sammensetning

Arbeidet med denne vurderingen er utført av en fagpersoner innenfor eiendomsutvikling, byutvikling, elektrofaglig kompetanse og RAMS-kompetanse. Arbeidsgruppen er gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1 Deltagere i utarbeidelse av notatet

Navn	Firma	Rolle
Rune Horvei	Multiconsult	Fagansvarlig KL, drift og prosjektering
Ole Martin Bystrøm	Bane NOR Eiendom	Eiendomsforvaltning
Erik Tvedt	Future Technology	RAMS-rådgiver
Trond Gunnar Rusten	Bane NOR Eiendom	Prosjektdirektør
Lars Haakanes	Knutepunkt Porsgrunn AS	Prosjektutvikler
Svein Olav Ellingsen	Knutepunkt Porsgrunn AS	Prosjektsjef

2 KNUTEPUNKT PORSGRUNN

2.1 Generelt om Knutepunkt Porsgrunn

Knutepunktet skal samle jernbane, buss og øvrig mobilitet i én integrert løsning. Beliggenheten nært sentrum muliggjør stasjonsnær byutvikling og høy arealutnyttelse. Prosjektet er en sentral del av bystrategien for Porsgrunn og har et høyt potensial for å styrke regionens bærekraftige transporttilbud.

2.2 Områdereguleringsplan

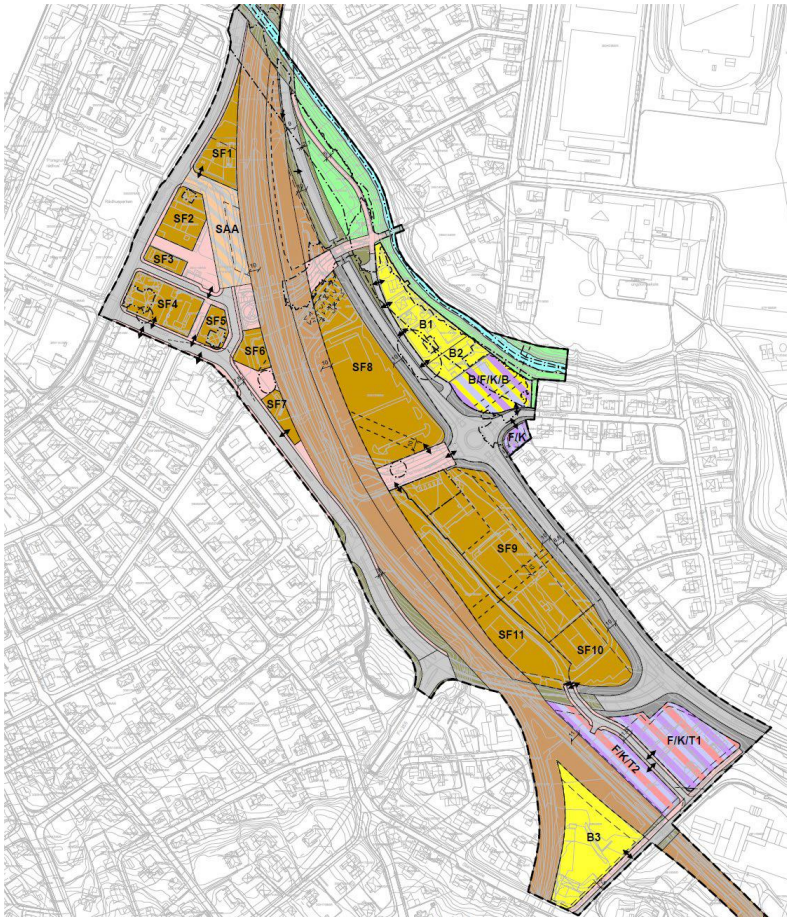
Planforslaget viser til at byggegrensen på 10/15 meter er forankret i vurdering av sporplan, passasjerflyt og vedlikehold, og samsvarer med eksisterende bygg og gjeldende regulering. Det er også satt bestemmelser om tekniske tiltak og avbøtende hensyn. I tillegg er ROS-analyse og faglige vurderinger innarbeidet i planmaterialet.

Etter kommunens og Knutepunkt Porsgrunns vurdering er hensynet til jernbanesikkerhet, vedlikehold og utviklingsmuligheter tilstrekkelig ivaretatt gjennom plangrep, tekniske føringer og videre dokumentasjonskrav. Det foreslås at videre detaljering ivaretas i søknadsprosess og medfølgende teknisk dokumentasjon.

Prinsippene bak illustrasjonsforslaget er relevante også for SF6 og SF7, som har tilsvarende plassering tett mot perrong og samme krav til byggegrense og teknisk hensyn.

Byggegrensen på 10/15 meter som foreslås i planen gjelder for de perrongnære feltene SAA, SF6 og SF7, og er hjemlet i plankart og planbestemmelser. Den bygger på konkret vurdering av tilgjengelig areal, eksisterende byggelinjer, og nødvendige tiltak for å møte FEF § 8-4. Løsningen er i tråd med rettspraksis og plan- og bygningslovens system for differensiert teknisk dokumentasjon mellom plannivå og byggesak.

Illustrasjon av plankartet er vist i Figur 1.



Figur 1 Illustrasjon av plankartet, som viser utbyggingsområdene.

2.3 Foreslått terminalbygg

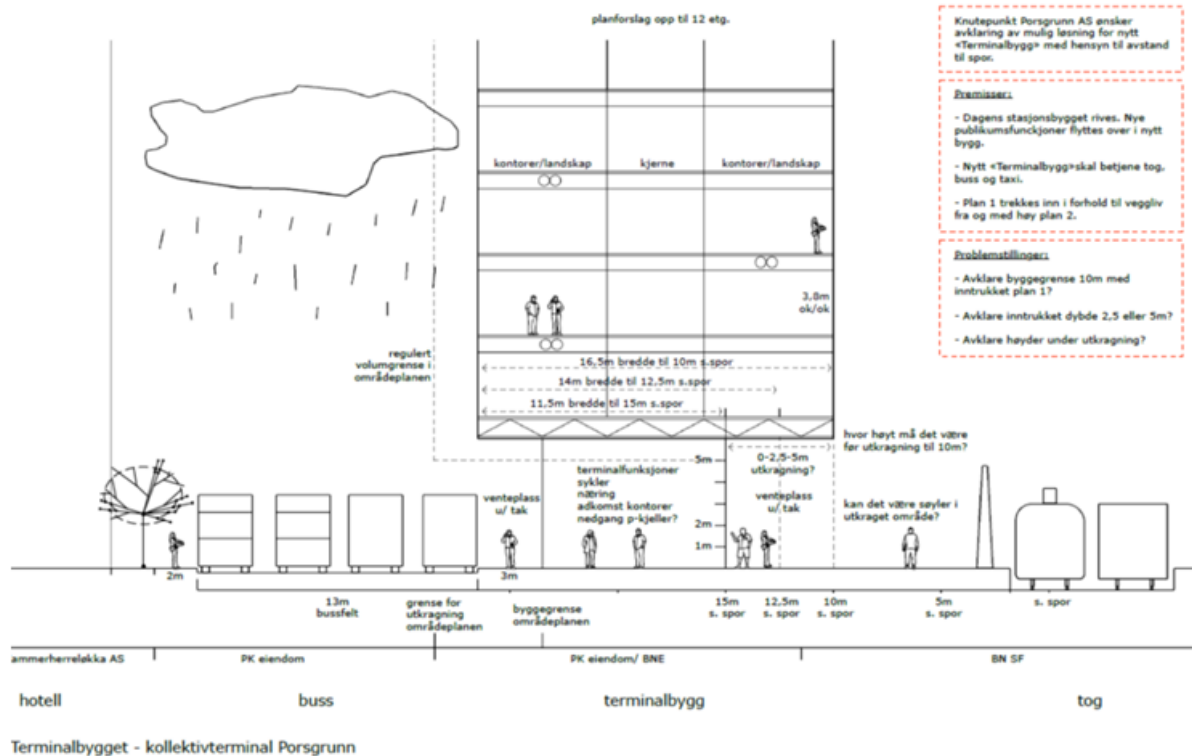
Det foreslåtte terminalbygget er planlagt med høy arealutnyttelse og integrert funksjon mot jernbanen. Det tilrettelegges for god tilgjengelighet og passasjerflyt.

Skissen, vist i Figur 2, representerer en type risikoreduserende utforming som svarer direkte på krav om økt byggeavstand i nedre etasjer, samtidig som planlagt arealutnyttelse beholdes gjennom utkraging i høyden. Denne differensierte løsningen synliggjør hvordan funksjonelle og sikkerhetsmessige hensyn kan kombineres i prosjekter som ligger tett på jernbane.

Det er utarbeidet en løsningskisse for et mulig bygg innenfor felt SAA som viser at de nederste etasjene trekkes tilbake slik at byggets sokkel ligger 15 meter fra spormidt. Fra tredje etasje og opp krager bygget ut, slik at fasaden i øvre etasjer ligger 10 meter fra spormidt. Dette innebærer at de mest utsatte nivåene, hvor kontakt med vedlikeholdsutstyr eller folk i plattformområdet kan være kritisk, holdes på tilstrekkelig avstand. Denne løsningen er brukt som illustrasjon på hvordan tekniske og sikkerhetsmessige forhold kan løses i det mest arealpressede og logistisk krevende feltet, og prinsippene kan også overføres til SF6 og SF7. Det er ikke avklart hvor en eventuell terminalfunksjon skal plasseres, og skissen må derfor forstås som en konkretisering for å undersøke gjennomførbarhet, ikke som en endelig beslutning.

Skissen representerer en type risikoreduserende utforming som svarer direkte på krav om økt byggeavstand i nedre etasjer, samtidig som planlagt arealutnyttelse beholdes gjennom utkraging i høyden. Denne differensierte løsningen synliggjør hvordan funksjonelle og sikkerhetsmessige hensyn kan kombineres i prosjekter som ligger tett på jernbane.

Forslag til løsning nytt terminalbygg 2024



Figur 2 Forslag til løsning nytt terminalbygg

3 INNSIGELSE

Innsigelsen fra Bane NOR er fremsatt i brev datert 14.01.2025 og bygger videre på tidligere korrespondanse og uttalelser knyttet til områderegeringsplanen for Knutepunkt Porsgrunn. I brevet fremhever Bane NOR en rekke forhold som etter deres vurdering gjør det nødvendig med en byggegrense på minimum 15 meter fra nærmeste jernbanespor. Hensynet til jernbanesikkerhet, teknisk drift, fremtidige utviklingsmuligheter og elsikkerhet er gjennomgående tema.

Det presiseres at vurderingene som er gjort for byggets avstand og tekniske løsninger gjelder for alle tre feltene: SAA, SF6 og SF7. Løsningen brukt i illustrasjonen for SAA viser hvordan risikoreduserende tiltak kan tas inn i plan og byggesak for disse feltene

3.1 Hovedpunkter i innsigelsen og systematiske vurderinger

1. Byggegrense og risiko for kontakt med kontaktledningsanlegg:

Bane NOR uttrykker bekymring for sikkerheten ved bygging nærmere enn 15 meter og hevder at det "kan medføre betydelig sikkerhetsrisiko".

Byggets plassering vil tilfredsstillende krav i stasjonshåndboken og TEK17. Dette ivaretar drift – og sikkerhetshensyn. Detaljeringsgrad vil utføres ved innsendelse av rammesøknad eller i neste plannivå der det er krav til detaljregulering. Særskilte behov imøtekommes ved at det skal gjennomføres en RAMS-analyse i tråd med Bane NORs styrende dokumenter. RAMS-analysen vil avdekke relevante risikoer og foreslå nødvendige avbøtende tiltak, som skjerming, teknisk utforming og driftsrutiner som reduserer risiko for kontakt med spenningsførende deler. Byggets utforming med 15 meter avstand i nedre etasjer bidrar til å redusere risikoen for kontakt med spenningsførende anlegg og møter intensjonen i FEF § 8-4.

2. Negativ påvirkning på jernbanen under anleggsfasen:

Porsgrunn er en to spors stasjon med enkel togproduksjon og ingen hensetting og vedlikehold, dette foregår i Skien og på Borgestad ved behov. Dagens produksjon ca. 4 tog i timen på dagtid og to tog nattestid mellom 00 – 04, dette bør gi en grei gjennomføring i forbindelse med anleggsfasen. Det ansees ikke sannsynlig at arbeider vil kreve sportilgang. Skulle det imidlertid vise seg nødvendig kan med all sannsynlighet dette gjennomføres innenfor «hvite tider», dvs. tider på døgnet det ikke går tog og fastlagte togfrie perioder. Alt arbeid gjennomføres iht. Bane NOR sine rutiner for sikkert arbeid i og ved sporet.

I anleggsperioden kan det gjøres tiltak i perioder som planlegges sammen med trafikk og infrastruktureier hos BN. Eksempel på slike tiltak kan være skjerming, sektorsperringer, midlertidig seksjonering, skilting og flytting av infrastruktur i forkant. Særskilte behov for dette tiltaket vil bli belyst i en egen RAMS-analyse i forbindelse med byggesaken og tiltak vil bli videreført til prosjektet iht. byggherreforskriften.

3. **Elsikkerhet og FEF § 8-4:**

Bane NOR viser til elsikkerhetskrav og behov for standardiserte løsninger. Dokumentasjonen viser at det er fullt mulig å oppfylle kravene i FEF § 8-4 med en byggeavstand på 10 meter. FEF § 8-4 oppstiller ingen minimumsavstand i formell forstand, men krever at det skal være «tilstrekkelig avstand til omgivelsene» for å unngå fare. I veiledningen angis det at bygg normalt skal plasseres 10 meter horisontalt fra spenningsførende deler, noe som i praksis innebærer en plassering 10–10,4 meter fra spormidt. Dette kravet er oppfylt i planforslaget. Videre åpner forskriften eksplisitt for kortere avstand dersom det kan dokumenteres at sikkerheten likevel er ivaretatt. FEF vurderer ikke arealbruk eller fremtidig utvikling, men kun el-sikkerhet. Det foreligger derfor ingen lov- eller forskriftsmessig grunnlag for å kreve 15 meter byggegrense både på bakkenivå og i høyden ut fra FEF alene.

4. **Gjennomføring av vedlikehold:**

Bane NOR uttrykker bekymring for at bygging tett på spor vil gjøre vedlikehold vanskeligere, både på bygninger og for jernbanen. I tillegg blir det påpekt at behovet for spesialtilpassede løsninger vil øke.

I planfasen er det ikke identifisert arbeid – og vedlikeholdsoppgaver relatert til byggets plassering som krever spesialmaskiner eller arbeidsmetoder utover normale rutiner og prosedyrer. For «tunge» arbeider som drift og vedlikehold av spor og kontaktledning kan det benyttes standard gulemaskiner og arbeidsrutiner. For andre tekniske fagene som signal, tele og lavspenning vil det være helt normale – arbeids og vedlikeholds prosedyrer. Det er ikke avdekket noen behov for spesielle tekniske løsninger og materiellbehov for jernbane som vil frembringes av nytt bygg. Det kan benyttes standard materiell og løsninger iht. regelverk og BN sine produktstrategier.

Vedlikeholdsadkomst for jernbane opprettholdes i nedre etasjer, ettersom bygget er trukket lenger unna sporet. Dette bidrar til at standard prosedyrer og materiell kan benyttes uten behov for spesielløsninger. Bygget er plassert utenfor grenser iht. avstandskrav i prosedyre for sikkert arbeid i og ved Bane Nors infrastruktur - prosedyre STY-601050 samt forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg (FSE).

5. **Grunnforhold og stabilitet:**

Bane NOR peker på risiko for setninger og svekkelse av grunn som følge av bygging nært spor. Dette adresseres ved at det skal gjennomføres geotekniske undersøkelser med beregninger og tiltak for å sikre områdestabilitet. Plan- og bygningsloven § 28-1 stiller krav til byggegrunnens stabilitet, og § 29-5 krever at tekniske krav i TEK17 oppfylles. Gjennom planlegging og byggesaksbehandling skal det dokumenteres at tiltaket ikke fører til fare for skade på spor, bygg eller omgivelser. Ved behov kan det gjennomføres fundamenteringstiltak som peling, avlastningsfyllinger eller

forsterkning av grunn. Vibrasjon fra anlegg og togtrafikk vil også bli vurdert og hensyntatt i utforming og drift.

6. Overvann og klima:

Bane NOR viser til behov for å møte klimapåkjenninger og vise hvordan overvannshåndtering og stabilisering ivaretas. Dette adresseres gjennom vurdering av klimamessige forhold, med tiltak for separat drenering, robuste overflater og forsvarlig flomhåndtering. Plan- og bygningsloven § 3-1 og § 4-3 fastslår at klimatilpasning og samfunnssikkerhet skal integreres i planleggingen. TEK17 §§ 7-2 til 7-4 regulerer overvannshåndtering og krever at terreng og tiltak skal utformes slik at det ikke oppstår fare for skade. Ved å dokumentere at tiltakene oppfyller disse kravene, kan det vises at jernbanens funksjonalitet og sikkerhet ikke påvirkes negativt.

Med bakgrunn i disse forholdene vurderes det at kravene og hensynene Bane NOR har fremmet i sin innsigelse av 14.01.2025, i all hovedsak kan ivaretas gjennom planlagte analyser, dokumentasjon og avbøtende tiltak. Planforslaget fremstår derfor som faglig forsvarlig og i tråd med kravene i plan- og bygningsloven.

3.2 Ivaretagelse av elsikkerhet iht. FEF

Forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF) stiller krav til utforming av elektriske forsyningsanlegg, herunder elektriske jernbaneanlegg. Forskriftens §8-4 stiller krav til avstander mellom kontaktledningsanlegget og omgivelsene.

§ 8-4 Avstander, hinder ved kryssinger og nærføringer til kontaktledningsanlegget.

Kontaktledningsanlegget skal ha tilstrekkelig avstand til omgivelsene eller hindere for å unngå fare for personer og for materielle verdier.

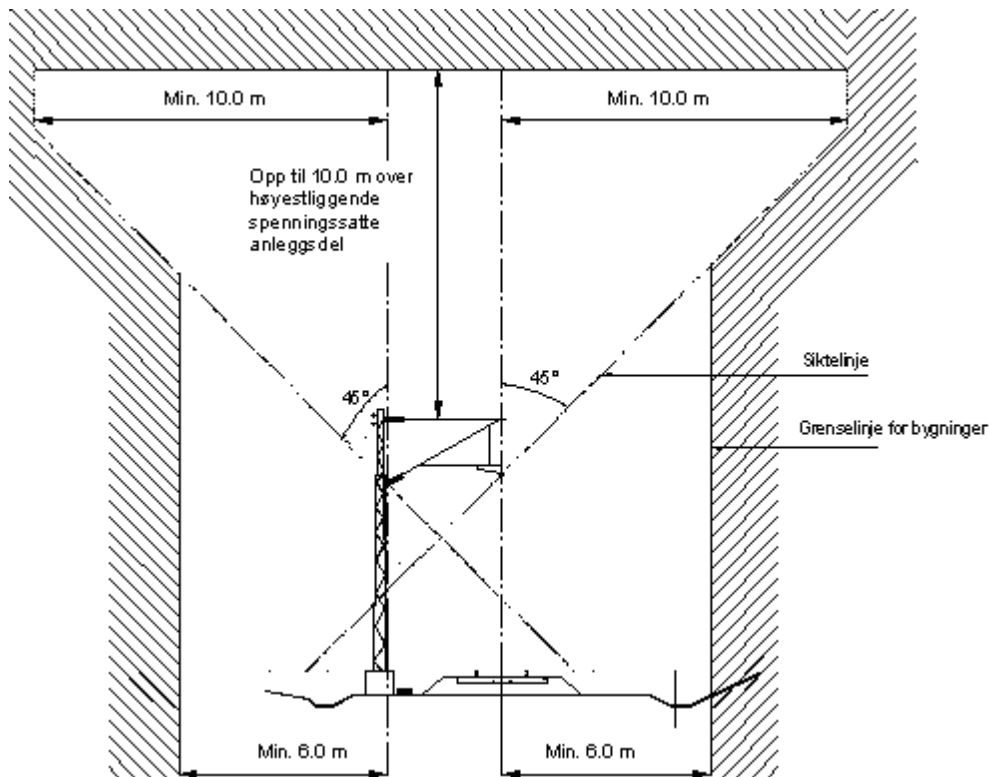
Spenningsatte deler skal ha tilstrekkelig avstand innbyrdes og til anleggsdeler med jordpotensiale for sikker drift.

Forskriften har en veiledning. Forskriftens innledning angir at man ved å følge veiledningen oppnår den grad av sikkerhet som forskriften forutsetter, og at valg av annen løsning enn angitt i veiledningen skal begrunnes/dokumenteres. Veiledningen gir føring for hvilket sikkerhetsnivå som forutsettes i tilknytning til elektriske forsyningsanlegg.

Til den aktuelle paragrafen finnes det en veiledningstekst. Veiledningen viser i figur 8.1 et område i tverrprofilet hvor det ikke skal etableres bygninger. Det er angitt at høye bygninger skal plasseres i minst 10 meter horisontal avstand fra nærmeste spenningsatte høyspenningsdel i kontaktledningsanlegget. Veiledningen angir videre at bygninger kan plasseres nærmere dersom det er solid og varig mekanisk og elektrisk beskyttelse mot kontaktledningsanlegget. I praksis forstås kravet om solid og varig mekanisk og elektrisk beskyttelse slik at man ikke skal kunne åpne vinduer mot jernbanen og føre lange objekter inn mot spenningsførende deler, og slik at fasadevedlikehold og lignende ikke vil medføre risiko for at lange objekter kan komme i farlig nærhet av spenningsførende deler.

For nye bygninger legges det til grunn at det vil være mulig å fastsette tiltak og løsninger for å ivareta disse forholdene. Med slike tiltak setter ikke FEF med

veiledning noe minimumskrav. Men jo mindre avstanden blir, jo høyere bli risikoen, og jo strengere krav må forventes til beskyttelsestiltakene. Risiko knyttet til nedfalt kontaktledning ivaretas av andre krav i forskriften. Slik risiko kan håndteres ved hjelp av avskjerminger, gjerder og lignende, og gir ikke like store avstandskrav.



Figur 3 Figur 8.1 i veiledningen til FEF

Avstandskravet på 10 meter horisontal avstand for høye bygninger gjelder til nærmeste spenningsatte høyspenningsdel i kontaktledningsanlegget. For eksisterende jernbane vil det si 10 meter horisontal avstand til nærmeste mast og til kontaktledningen over sporet. Kontaktledningen henger i sikksakk over sporet, og kan være inntil 400 mm sideforskjøvet i forhold til spormidt, slik at bygninger i praksis må etableres 10 meter fra nærmeste mast, og 10,4 meter fra spormidt.

Ved framtidig ombygging av jernbaneanlegget på strekningen, vil Bane NOR ha flere muligheter for å begrense hvor langt fra spormidt det etableres spenningsførende deler. Aktuelle muligheter for å begrense denne avstanden er:

- Bruk av plattformutligger med isolatorer lengre ute på utliggeren enn vist i figuren i veiledningen. Bruk av slik utligger vil føre til at spenningsatte deler i kontaktledningen holdes nærmere spormidt. Med plattformutligger vil det normalt være mulig å sikre at spenningsførende deler ikke kommer lengre ut fra spormidt enn ca. 1,5 meter.
- Der det etableres flere spor krever Bane NOR sitt tekniske regelverk at det skal brukes åk med hengemaster. Hengemastene kan da plasseres inn mot øvrige spor slik at det ytterste sporet ikke får spenningsførende utliggerer i retning av bygninger. Hvor mye man kan oppnå med dette avhenger av sporets kurvatur. For spor i ytterkurve brukes trykkutligger. Der vil det være mulig å redusere avstanden mellom ytterste spenningsførende del og

spormidt ned til om lag 1,0 meter. For spor i innerkurve brukes strekkutligger. Der vil det være mulig å redusere avstanden mellom ytterste spenningsførende del og spormidt ned til om lag 0,5 meter. På rett strekning brukes vekselvis trykk- og strekkutligger, så også her kan det ved mastepunkter oppstå spenningsførende deler inntil 1,0 meter fra spormidt.

Med tiltak på fasaden som hindrer at lange objekter kan bli ført mot kontaktledningen fra åpne vinduer i bygningen, i forbindelse med fasadevedlikehold, eller liknende situasjoner, vil det være tillatt å etablere bygninger nærmere sporet enn de angitte avstandene. Forutsatt at det etableres løsninger som ivaretar disse forholdene, stiller ikke FEF med veiledning spesifikke avstandskrav. Det forventes da at andre forhold reelt sett vil være bestemmende for minste avstand.

4 VIDERE TILTAK

Får det videre arbeidet er det viktig å imøtekomme Bane NORs innsigelser ved å tilrettelegge for prosesser som dokumenterer at byggeavstand på 10 meter er tilstrekkelig for å hindre uønsket påvirkning på jernbanen. I de følgende delkapitlene beskrives aktiviteter som skal gjennomføres.

4.1 Gjennomføringsplan

En gjennomføringsplan er et sentralt verktøy for å sikre at utbyggingen ved Knutepunkt Porsgrunn skjer i tråd med overordnede føringer, tekniske krav og hensyn til jernbanens sikkerhet og drift. En slik plan skal bidra til å koordinere ulike aktører, ivareta berørte interesser og legge grunnlaget for sømløs gjennomføring av byggetiltak innenfor en utfordrende infrastrukturkontekst.

Gjennomføringsplanen skal også inneholde og samordne utredninger og analyser som er nødvendige for å dokumentere sikker og forsvarlig gjennomføring. Dette inkluderer RAMS-analyse, geotekniske undersøkelser og vurdering av klimamessige forhold. Disse elementene er integrerte deler av arbeidet og skal dokumenteres og følges opp i planens rammer.

Foreslått løsning for felt SAA (Terminalbygget) er tilpasset både hensynet til jernbanesikkerhet og praktisk gjennomførbarhet. Ved å trekke byggets nederste etasjer 15 meter tilbake fra spormidtd, og krage ut de øverste til 10 meter, reduseres behovet for spesialtilpasninger i anleggsperioden. Løsningen gir rom for fysisk adskillelse, tilkomst og skjerming, og legger til rette for at arbeidet kan gjennomføres i togfrie perioder i tråd med Bane NORs rutiner. Dette vil fremgå eksplisitt i gjennomføringsplanen.

En slik plan skal bidra til å koordinere ulike aktører, ivareta berørte interesser og legge grunnlaget for sømløs gjennomføring av byggetiltak innenfor en utfordrende infrastrukturkontekst.

En gjennomføringsplan for dette prosjektet bør minimum inneholde:

- Et detaljert kart- og faseoppsett for utbyggingen, med oppdeling i byggetrinn og milepæler
- Beskrivelse av tilkomstveier, riggområder og sikkerhetssoner under bygging
- Fremdriftsplan med samordning mot jernbanedrift og togtrafikk
- Oversikt over nødvendige tekniske undersøkelser og dokumentasjon (geoteknikk, støy, vibrasjon, el-sikkerhet mv.)
- Oversikt over ansvarlige aktører og kontaktpunkter for samhandling med Bane NOR og andre myndigheter
- Risikovurderinger knyttet til drift og anleggsfase, med forslag til avbøtende tiltak
- Plan for varsling og håndtering av avvik og endringer
- Dokumentasjon på etterlevelse av relevante lover og forskrifter, herunder plan- og bygningsloven, jernbaneloven, forskrift om elektriske forsyningsanlegg (FEF), og byggeteknisk forskrift (TEK17)

Gjennomføringsplanen bør være forankret i reguleringsplanens bestemmelser og bygge på prinsippene om forsvarlig arealbruk, samordning og forutsigbarhet for alle involverte aktører.

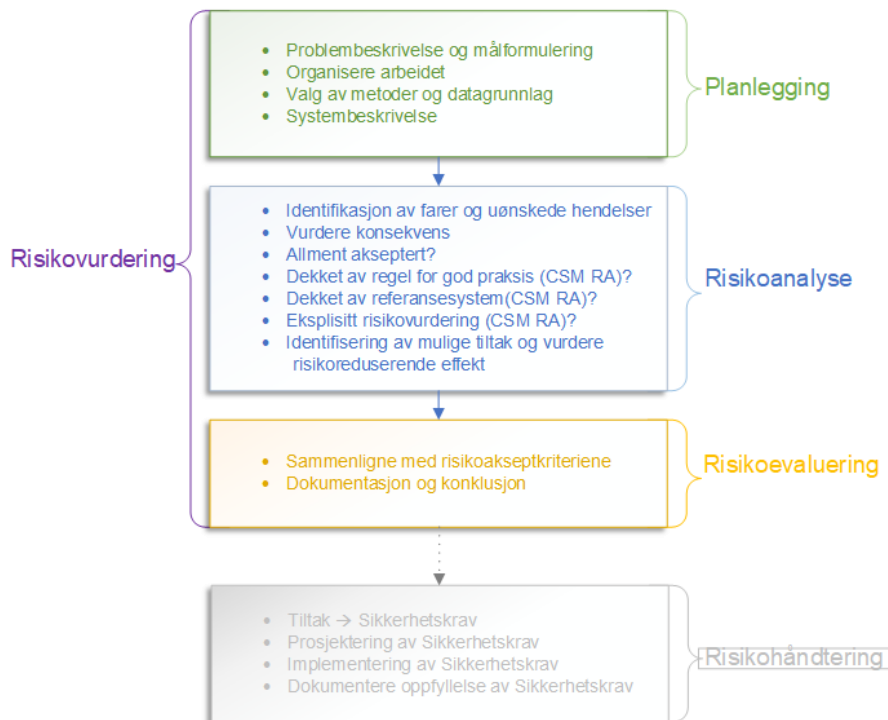
4.2 RAMS

RAMS (Reliability, Availability, Maintainability, Safety) er et krav i Bane NORs styrende dokumenter for infrastrukturprosjekter og vil være en naturlig del av en gjennomføringsplan for å sikre at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og at utbyggingstiltak under Knutepunkt Porsgrunn ikke kommer i konflikt med forventninger om punktlighet og driftsstabilitet.

Det må derfor planlegges og arrangeres en RAMS-analyse i det videre arbeidet, i samarbeid med utførende entreprenører og andre aktuelle aktører som Bane NOR SF, tog-operatører og driftspersonell. RAMS-analysen skal gjennomføres og dokumenteres etter Bane NORs styrende dokumenter, konserneprosedyre for risikostyring sikkerhet (3) og prosedyre for risikovurderinger sikkerhet (4). Analysen vil angi hvilke spesifikke sikkerhetstiltak og eventuelle avbøtende tiltak som må iverksettes.

Proseduren for risikovurdering sikkerhet setter krav til gjennomføring og kompetanse. Det er blant annet viktig at analyseleder har kompetanse som tilsvarer sikkerhets-/RAMS-rådgiver. I tillegg må det samles tilstrekkelig tverrfaglig kompetanse for analysemøtet, også med representanter fra jernbaneinfrastrukturforvalter.

RAMS-analysen må gjennomføres etter følgende prosess:



Figur 4 Forenklet prosess risikovurdering

RAMS-metodikken dokumenterer hvordan risiko kan reduseres til et akseptabelt nivå gjennom tekniske og organisatoriske tiltak, og svarer direkte på Bane NORs bekymring for at:

"Risikoen for kontakt med spenningsførende deler øker betydelig ved bygging nærmere enn 15 meter." Et viktig aspekt ved RAMS-analysen er å identifisere risikoer forbundet med bygging, drift og vedlikehold av bygg nær jernbanespor, som kan ha betydning for både sikkerheten til passasjerer og jernbanens punktlighet og oppetid.

Typiske farer som kan oppstå ved en byggegrense på 10 meter kan inkludere:

- Gjenstander som faller fra bygget (som verktøy, bygningsdeler, snø eller is) og treffer spor eller kontaktledningsanlegg, med fare for skade og driftsstans.
- Risiko for at vedlikeholdsarbeid på bygget, særlig med bruk av stillas eller lifter, kommer i konflikt med spenningsførende komponenter.
- Brann- eller eksplosjonsfare i bygg som ligger nær plattform eller spor, med konsekvenser for togtrafikk og passasjerer.
- Vanskeligheter med adkomst for jernbanens vedlikeholdsmaskiner eller beredskapsressurser ved behov.
- Vibrasjoner eller bevegelser i grunn fra bygging eller teknisk drift som kan påvirke sporets stabilitet eller føre til behov for hyppigere inspeksjon.

Ved å vurdere disse farene og andre relevante faktorer i analysen, kan nødvendige tiltak planlegges og implementeres for å sikre at jernbanesikkerheten og driftsstabiliteten ikke svekkes – også ved bygging inntil 10 meter fra spormidtd.

Den arkitektoniske utformingen av nye bygg, der de nederste etasjene trekkes 15 meter tilbake og øvre etasjer krager ut til 10 meter, utgjør i seg selv et risikoreduserende tiltak. Dette gir større avstand i de mest kritiske sonene og legger til rette for sikker drift og vedlikehold. Denne differensierte utformingen vil inngå som et viktig premiss i RAMS-analysen og styrker muligheten for å dokumentere akseptabel risiko innenfor kravene til jernbanesikkerhet og driftsstabilitet.

4.3 Geotekniske undersøkelser og vurderinger av områdestabilitet

I henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 skal ethvert tiltak ha tilfredsstillende byggeg grunn. Dette innebærer at det må dokumenteres gjennom geotekniske undersøkelser at grunnforholdene tåler de belastninger og inngrep som følger av utbyggingen, og at det ikke oppstår fare for setninger eller ras. TEK17 § 7-3 stiller nærmere krav til dokumentasjon av grunnens stabilitet og tiltakets påvirkning på naboeiendommer, herunder infrastruktur som jernbanespor.

Geotekniske undersøkelser vil omfatte grunnboringer og laboratorietesting av jordprøver for å vurdere styrke, deformasjonsegenskaper og dreneringsevne. Det vil videre utføres stabilitetsberegninger og vurderinger av sannsynlige setninger over tid. For bygg tett på spor må det i tillegg vurderes hvordan belastning fra bygget påvirker spor og fundamenter, og hvordan anleggstrafikk og vibrasjoner under bygging kan håndteres. Undersøkelsene vil også identifisere behov for fundamenteringsmetoder som peler, kalkstabilisering eller kompensert fundamentering.

Dette imøtekommer deler av innsigelsen knyttet til:

"Bygging for nært jernbanen kan føre til grunnpåvirkning som gir setninger eller svekkelse av jernbanens bæreevne."

Byggets trinnvise form gir en fordel i grunnpåvirkning ved at den største massen og vekten er plassert lengre fra sporet. Dette reduserer risiko for setninger eller behov for ekstra sikring nærmest jernbanens konstruksjoner.

4.4 Vurdering av klimamessige forhold

Plan- og bygningsloven § 4-3 stiller krav om at alle planer skal ta hensyn til samfunnssikkerhet og vise at risiko og sårbarhet er vurdert. Klimahensyn og ekstreme værsituasjoner skal også vurderes i henhold til pbl. § 3-1 bokstav h, og planforslaget må etterleve krav til overvannshåndtering etter TEK17 §§ 15-7 og 15-8.

En vurdering av klimamessige forhold vil inkludere kartlegging av lokale flomveier, simulering av nedbørstopper og kapasitet i eksisterende og planlagte avløpssystemer. Det vil vurderes hvordan overvann kan fordrøyes, ledes bort og infiltreres uten å overbelaste jernbaneinfrastrukturen. Løsningene kan inkludere grønne tak, åpne vannveier, drengrofter og regnbed. Det vurderes også hvordan bygningers materialbruk og konstruksjon kan utformes for å tåle slagregn, snøsmelting og overflatevann i tilfelle ekstremnedbør.

Bane NOR påpeker i sin innsigelse:

"Bygg nær sporet må ikke medføre økt flom- eller dreneringsrisiko for jernbaneanlegg."

Utformingen av byggene gir mulighet for integrert overvannshåndtering langs byggets sokkel, samt at tilbaketrukket bygningsmasse reduserer avrenning direkte mot spor. Ved å inkludere klimatilpasning som del av det helhetlige planarbeidet, kan det dokumenteres at byggeaktivitet ikke øker sårbarheten for jernbanens drift og sikkerhet.

4.5 Supplerende analyser og dokumentasjon

I tråd med krav i plan- og bygningsloven § 4-3 er det utarbeidet en egen ROS-analyse som del av planprosessen for Knutepunkt Porsgrunn. Denne analysen vurderer ulike typer hendelser som flom, ekstremnedbør, grunnforhold, transport av farlig gods, uønskede menneskelige handlinger og elektromagnetiske felt. ROS-analysen konkluderer med at planområdet har lav til moderat risiko, og at nødvendige tiltak kan gjennomføres for å redusere eventuelle konsekvenser.

Analysen vurderer også forhold som flom i forbindelse med 200-års regnhendelser, og inkluderer klimapåslag i henhold til NVE og Miljødirektoratets anbefalinger. Det fremgår at planområdet ikke er spesielt utsatt for flomfare, og at planlagte tiltak for overvannshåndtering vurderes som tilstrekkelige.

For grunnforhold vurderer ROS-analysen muligheten for kvikkleire eller ustabile masser. Konklusjonen er at det ikke er registrert kvikkleiresoner i området, men at det skal gjennomføres geoteknisk dokumentasjon i byggesaken for å avklare eventuell tiltaksvurdering.

Videre vurderes konsekvenser ved transport av farlig gods på nærliggende riksveinett. Risikoen vurderes som lav, og tiltak knyttet til bygningsutforming og beredskap anses som tilstrekkelige ved senere detaljering.

I tillegg til RAMS-analyse, geotekniske vurderinger og klimavurderinger, anbefales det at det gjennomføres ytterligere utredninger som kan bidra til å styrke dokumentasjonen og imøtekomme Bane NORs innsigelse:

- **Støy- og vibrasjonsvurdering:** Det bør gjennomføres målinger og simuleringer for å dokumentere at bygging og drift ikke skaper skadelige vibrasjoner for jernbanens infrastruktur. Dette inkluderer anleggsfasens påvirkning og eventuelt behov for avbøtende tiltak.
- **ROS-analyse etter plan- og bygningsloven § 4-3:** En helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse vil gi oversikt over uønskede hendelser og vise at risikoen er akseptabel. ROS-analysen bør inkludere samspill mellom ny bebyggelse og eksisterende jernbanedrift.
- **Evakuerings- og beredskapsvurdering:** For å dokumentere at bygget ikke begrenser adkomst for nødetater eller evakuering fra jernbanen i en nødsituasjon. Dette bidrar til å ivareta hensynet til personsikkerhet og beredskap.
- **Trafikkanalyse og passasjerflyt:** Bane NOR viser til forventet økning i passasjertrafikk. En trafikkanalyse kan dokumentere at arealene rundt spor og plattformer vil være tilstrekkelige og sikre i fremtiden.

Disse rapportene vil til sammen styrke det faglige og rettslige grunnlaget for planforslaget og bidra til en kunnskapsbasert dialog med Bane NOR.

5 REFERANSER

1. **Norconsult.** *Planbeskrivelse Knutepunkt Porsgrunn.* 2024. Dokumentnummer R102, PlanID: 397.
2. —. *ROS-analyse Knutepunkt Porsgrunn.* 2024. Dokumentnummer R103, PlanID: 397.
3. **Bane NOR.** *Risikostyring sikkerhet - konsernprosedyre, rev.009.* 28.02.2025. STY-604892.
4. —. *Risikovurderinger sikkerhet - prosedyre, rev.004.* 03.04.2025. STY-605166.

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Dato: 16.06.2025
Saksref: 202106026-38
Deres ref.:
Side: 1 / 4

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Porsgrunn kommune - Porsgrunn stasjon knutepunkt områderegulering - Bane NORs kommentar til meklingsprotokoll

Vi viser til meklingsprotokoll og e-post med endringsforslag datert 27.3.2025. Vi viser også til notat mottatt notat fra Knutepunkt Porsgrunn AS, datert 25.05.2025, samt forslag til ny bestemmelse datert 4.6.2025.

Tiltakshaver har i etterkant av meklingen utarbeidet en ROS-analyse/notat som tillegg til planmaterialet som var på høring. Vi har vurdert notatet og kan ikke se at det fremkommer dokumentasjon eller informasjon som endrer vårt standpunkt. Samlet sett er notatet basert på en del feilslutninger og uten konklusjoner utover at risiko-relaterte vurderinger skal utsettes til byggeplanfasen. Under følger noen konkrete tilbakemeldinger til punkter i notatet.

3.1

1. Byggegrense og risiko for kontakt med kontaktledningsanlegg:

Vi kan ikke se at det er gjort tilstrekkelig vurdering av avstandskravene i FEF utover at det står at byggets plassering er i tråd med FEF, TEK17 og stasjonshåndboken. Stasjonshåndboken vil ikke være relevant for å vurdere nærhet til kontaktledningsanlegget, TEK17 er heller ikke relevant for å vurdere jernbanesikkerhet. FEF har absolutte minimumskrav, dette er ikke beskrevet nærmere i dette kapitlet. Videre legges det opp til at vurderinger knyttet til RAMS skal overlates til byggeplanfasen, samt at man skal komme opp med skjermingstiltak senere. Det kan ikke aksepteres av Bane NOR, alle avbøtende tiltak må være kjent om man skal bygge tett på jernbanen.

2. Negativ påvirkning på jernbanen under anleggsfasen.

Vi kan ikke se at det er nærmere redegjort for hvordan oppføring av bygget forholder seg til regelverk for arbeid i og ved spor. Det sies at arbeidene sannsynligvis ikke vil kreve sportilgang. Vi er noe usikre på begrepsbruken og hva som legges i dette. Vi presiserer at sportilgang alene ikke er relevant, men hvorvidt strømmen må kobles fra og behov for stans i togtrafikken. Nærheten til sporet vil med stor sannsynlighet medføre behov for å koble ut strømmen i våre anlegg. Konklusjonen er derfor feil i dette punktet. Det settes som forutsetning at man skal bygge om deler av jernbaneinfrastrukturen, etablere skjerming osv. og at dette skal skje i samarbeid med Bane NOR. Det kan ikke aksepteres at etablering av bygget medfører at Bane NOR må sette av store ressurser til planlegging av anleggsgjennomføring. Det er i notatet kun vist til sannsynlige avbøtende tiltak uten at det er gjort nøyere vurdering av hva

disse er og hvilke konsekvenser de har for jernbanesikkerheten og togfremføring. De beskrevne tiltakene anses å være ulemper for jernbanen.

3. Elsikkerhet og FEF § 8-4:

Avstandene som oppgis stemmer ikke. Nærmeste spenningsførende del kan ligge mye lengre unna spormidt enn 400 mm. Spormidt er derfor ikke nødvendigvis relevant som måle-punkt for avstander til bygg. På Porsgrunn stasjon ligger strømførende komponenter i noen steder betraktelig nærmere aktuelt planområde. Alle fravik må ha tillatelse fra DSB, det er Bane NOR selv som beslutter om man ønsker å søke et slikt fravik. Bane NOR ønsker ikke en generell praksis hvor sikkerheten baseres på minimumsavstander som medfører spesielløsninger og uten handlingsrom for senere endringer. Det vil ikke være aktuelt å søke fravik.

4. Gjennomføring av vedlikehold:

Vi kan ikke se at det er gått mer detaljert inn i hvilke konsekvenser utkragingen har for drift og fornyelse på stasjonen. Det vises til vurderinger «i planfasen», noe som er en svært overordnet vurdering.

Vi kan ikke se at notatet har redegjort for konsekvenser av vedlikehold av bygget i seg selv. Det vil med stor sannsynlighet være behov for å bruke stillas/lift mv. ved ulike vedlikeholdsoppgaver, dette vil medføre behov for LSF, sperring av plattform og utkobling av strøm. Dette vil medføre risiko for ulemper for jernbanen. Over tid har Bane NOR hatt behov for å øke sikkerheten ved arbeid i og nær sporet. Dette har blant annet gitt utslag i nye regler for dette. Byggets plassering svært nær sporet gjør at endringer i disse reglene kan være vanskelig å praktisere dersom det er behov for å øke sikkerheten i fremtiden.

3.2 Ivaretagelse av elsikkerhet iht. FEF

Her viser vi til våre punkter over om at det er nærmeste spenningsførende del som skal være utgangspunkt for avstandene i FEF. Vi bemerker at det i dette avsnittet forutsettes en utforming av KL-anlegget som ikke nødvendigvis stemmer med det som blir realisert fordi utformingen ikke er bestemt. Det kan være andre forhold ved stasjonen som avgjør plassering. Vi påpeker også på at vi ikke kjenner fremtidens regler og hensyn som må ivaretas i elektrisk og mekanisk utforming av det elektriske anlegget. Et fremtidig KL-anlegg og strømførende deler kan komme nærmere byggegrensen enn i dag.

4 Videre tiltak

Punktene er ikke relevante da vi ikke ønsker at slike vurderinger skal gjøres i etterkant av en planfase. I tillegg medfører fremgangsmåten at det bindes opp store ressurser hos Bane NOR i prosjektering og gjennomføringsfasen. Behovet for såpass omfattende analyser i neste fase viser også at beliggenheten er svært krevende for jernbanen og at sikkerheten kan bli utfordret av forhold vi ikke kjenner i dag. En analyse vil ikke kunne vurdere f.eks. konsekvensen av regelendringer eller behov som oppstår i driftsfasen av bygget.

Vår vurdering av fare- og risikomomenter

Kontaktledningsanlegget (KL) på strekningen er av eldre dato og må bygges om/fornyes på sikt. Det kan derfor ikke tas utgangspunkt i dagens KL-avstander når man skal prosjektere nye bygg nært sporet. Dette er fordi vi ikke ønsker at jernbanen skal påføres unødvendige kostnader.

Porsgrunn stasjon ligger i kurve og det er i dag plassert master og strømførende komponenter lengre ut enn det notatet viser til. Stasjonen ligger i en kurve, og dette er med på å komplisere fremtidig plassering av KL, ved at det er stor sannsynlighet for at master og strømførende deler må plasseres lengre unna jernbanen enn i dagens situasjon. Vi viser til veiledning til FEF kap. 8.3 «Bygninger skal plasseres minst 6,0 m horisontalt fra nærmeste spenningsatte høyspenningsdel. For høye bygninger skal den horisontale avstanden økes opp til 10,0 m langs en siktelinje på 45° i

forhold til loddlinjen, som tangerer laveste spenningsatte høyspenningsdel i anlegget». Som vi tidligere har nevnt så skal denne avstanden måles fra nærmeste spenningsførende del, dette er ikke nødvendigvis kontaktledningen. Mange anlegg har strømførende komponenter flere meter ut fra spormidtd. Når mastene skal plasseres i publikumsarealene er det avstand- og sikkerhetskrav som må tilfredsstilles. Med bebyggelse tett på kan det bli behov for å feste KL i bygninger. Dette er ikke en ønsket situasjon.

Bane NORs opplever ofte uønskede hendelser knyttet til el-sikkerhet, og arbeid i og ved spor. Det er nødvendig at det ikke gjennomføres tiltak som kan bidra til eller forverre dette.

Byggefasen

Det er stor sannsynlighet for at jernbanens arealer må tas i bruk for å sette opp bygget, stillas og maskiner mv. må plasseres nærmere enn 10 meter i anleggsgjennomføringen. Det vil bli behov for LSF, utkobling av strøm og skjermingstiltak mot jernbanen. Når strømmen kobles ut, blir det stopp i tog-trafikken. I byggefasen vil det være behov for å ta i bruk deler av plattformen, noe som kan gi uakseptable ulemper for de reisende.

Fremtidig ombygging av stasjonen/jernbanen

Byggets plassering vil være begrensende for bruk av lift, høye maskiner osv. Byggets plassering vil legge begrensning på ombygging av stasjonen. Ved ombygginger er man nødt til å ta hensyn til ledninger, tekniske skap og KL-anlegget og ofte må dette legges om eller flyttes når man gjør tiltak på stasjonen. Selv små ombygginger kan medføre behov for å endre på teknisk infrastruktur, dette krever handlingsrom for å kunne plassere dette på hensiktsmessig måte. Dersom Bane NOR for eksempel på sikt skal heve plattformene, må KL-mastene med stor sannsynlighet flyttes.

Hensynet bak byggegrenser til jernbanen

Vår vurdering av byggegrenser i planer etter pbl. tar utgangspunkt i hensynet bak avstandskravet i jernbaneloven § 10. Dette betyr at 30 meter er utgangspunktet. Av hensyn til nasjonale føringer om knutepunktutvikling og foretting rundt kollektivaksene, har vi akseptert byggegrenser ned til 20 meter for bolig og 15 meter for andre formål, dersom jernbanehensynet er tilstrekkelig ivaretatt. Byggegrensen skal sikre at vi kan drifte og vedlikeholde jernbanen med kostnadseffektive og standardiserte løsninger. Videre skal byggegrensen ivareta at vi kan bygge om eksisterende infrastruktur uten at det påløper ekstra kostnader til spesialløsninger eller vanskeliggjør anleggsgjennomføringen. Risikoen for at Bane NOR pådrar seg ekstra kostnader eller ulemper ved endringer i sikkerhetskrav og -forskrifter øker betraktelig dersom man opererer med minimumsavstander.

Områderegeringsplanen skal også ivareta eventuelle fremtidige ombygginger på Porsgrunn stasjon, noe som utgangspunktet ville medført et krav om 30 m byggegrense. I dette tilfellet er det utarbeidet sporplan som viser en omtrentlig plassering av spor 1, og vi har derfor akseptert redusert byggegrense ned til minimumsavstandene 15/20 m.

Utsettelse av sikkerhetsvurderinger til byggeplan/ tillatelse etter jernbaneloven §10

Bane NOR ønsker på et generelt grunnlag ikke å legge opp til en praksis hvor det kan påregnes at kritiske sikkerhetsvurderinger blir skjøvet over i vår behandling av tillatelse etter jernbaneloven § 10. Vi har full forståelse for at en del detaljer ikke kan være ferdig prosjektert i plansaken, men dersom man skal regulere tiltak svært tett på jernbanen må man påregne å gjennomføre svært detaljert prosjektering og konkretisering av avbøtende tiltak, allerede i reguleringsplanen/områderegulering. Det er et krav av områdereguleringen sannsynliggjør at et tiltak er gjennomførbart innenfor planens rammer, uten ulemper for jernbanen. Dette er ikke sannsynliggjort i den aktuelle planen.

Sikkerhet og risiko

Sikkerhet er Bane NORs øverste prioritet, og det jobbes kontinuerlig med å ta ned risiko og fare for uønskede hendelser langs jernbanenettet. Bane NOR må ha fokus på det samlede risikobildet. Med klimaendringene ser vi en økning i behovet for å beskytte infrastrukturen og at risikobildet kan

endres dersom ikke riktige tiltak blir igangsatt. Bebyggelse enda nærmere enn dagens praksis vil medføre økt risiko for jernbanen, og påvirke det totale risikobildet. Bane NOR ønsker ikke å innføre en praksis med minimumsavstandene i FEF som førende, da dette vil medføre uforholdsmessig stor byrde for Bane NOR. Bane NOR må da avsette store sikkerhetsressurser og mange andre fagpersoner for å bistå i sikkerhetsvurderinger og godkjenne prosjektering, samt vurdering av om tiltak er innenfor regelverket. Dette er kritisk personell for Bane NOR og det vil ikke være aktuelt å legge opp til en risikoendring på dette feltet, slik at disse ressursene blir bundet opp i ytterlige aktivitet forårsaket av eksterne aktører.

For ordens skyld presiserer vi at vår holdning til byggegrensen på 10 meter ikke vil endre seg selv om man skulle gjøre ytterlige prosjektering og sikkerhetsvurderinger. Vi mener det foreligger tilstrekkelig informasjon til å kunne avvise kommunens løsningsforslag som ble presentert i meklingsmøtet.

Den 4.6.25 mottok vi forslag til bestemmelse fra kommunen. Dette skal ivareta usikkerheten som avdekkes i notatet datert 25.5.25. Som vi har redegjort for over kan vi ikke akseptere den foreslåtte byggegrensen 10 m fra spormidt. Bestemmelsen er ikke tilstrekkelig for å redusere risikoen ved den foreslåtte byggegrensen, og kan ikke aksepteres.

Med vennlig hilsen

Eivind Bjurstrøm
direktør Strategisk planlegging og driftstjenester
Drift og vedlikehold

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

PORSGRUNN KOMMUNE

Kopi:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK



Porsgrunn kommune

Plan og miljø

Bane Nor Sf
Postboks 4350
2308 Hamar

Deres ref.

Vår ref.
23/17841 - 86

Dato
16.09.2025

Områdereguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn (planID 397) - Innsigelse til byggegrenser

Vi viser til innsigelse til byggegrense for feltene SF1, SF6, SF7, SF11, SAA og F/K/T2 og brev datert 16.6.2025. I vårt videre arbeid fram mot sluttbehandling av reguleringsplanen har vi behov for å avklare forholdene rundt setningen under:

*«Av hensyn til nasjonale føringer om knutepunktutvikling og fortetting rundt kollektivaksene, har vi akseptert byggegrenser ned til 20 meter for bolig og 15 meter for andre formål, **dersom jernbanehensynet er tilstrekkelig ivaretatt.**»*

Vil innsigelsen frafalles dersom det, for feltene det gjelder, vedtas en byggegrense på 20 meter for bolig og 15 meter for andre formål fra midt spor 1-3?

I møter har vi forstått det slik at jernbanehensynet vil være tilstrekkelig ivaretatt med disse byggegrensene, og at det ikke vil være behov for ytterligere bestemmelser for å styre utforming av bebyggelsen.

Med hilsen

Marius B. Lid
Avdelingsleder, Plan og miljø

Hans Magnus K. Kristensen
Rådgiver, Plan og miljø

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi: Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Postadresse
Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Besøksadresse
Rådhusgata 7, 3915 Porsgrunn
www.porsgrunn.kommune.no

Telefon: +47 35 54 70 00

Epost: postmottak@porsgrunn.kommune.no

Bankgiro: 71470508005
Org.nr.: 939991034

PORSGRUNN KOMMUNE
Postboks 128
3901 PORSGRUNN

Dato: 10.10.2025
Saksref: 202106026-44
Deres ref.: 23/17841-86
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Porsgrunn kommune - Innsigelse til byggegrenser - Reguleringsplan for Knutepunkt Porsgrunn - PlanID 397 - Bane NORs svar

Vi viser til deres brev, datert 16.9.2025, der dere følger opp vårt brev datert 16.6.2025 og spør om vilkår for at vår innsigelse til planen skal kunne falle bort.

I det aktuelle avsnittet i vårt brev 16.6.2025 omtaler vi hvilke risikomomenter vi mener må vurderes i arealplaner nært jernbanen, og hvilke hensyn som kan innarbeides i arealplaner for å unngå ulemper for jernbanen og risiko for omgivelsene. Det er dermed ikke ment som et løsningsforslag for foreliggende plan. Vårt brev må forstås som oppfølging av meglingsmøtet, der kommunens løsningsforslag kun omfattet felt SAA. Forutsetningene for at Bane NOR skal kunne vurdere andre avstander enn 30 meter er at det er gjort tilstrekkelige avveininger av jernbanens behov. Flere av feltene vi fremmet innsigelse til grenser til stasjonsområdet. For stasjonsområdet vil det derfor i tillegg til sikkerhetsavstander, som var hovedtema i meklingen, måtte sikres tilstrekkelig areal for personstrømmer, driftsareal for stasjonsområdet, og ivaretagelse av driftsatkomster. Dette må fremkomme av planens dokumenter, herunder plankart og bestemmelser. Før vi kan ta endelig stilling til byggegrensene har vi behov for mer dokumentasjon.

Vi oppfatter at kommunen nå foreslår å revidere byggegrensene i plankartet. Vi er ikke kjent med om dette kan påvirke planens utforming. Vi imøteser derfor kommunens forslag til løsning, gjerne reviderte plandokumenter, for videre dialog om hvordan viktige stasjonsfunksjoner, herunder driftsbehov, skal ivaretas.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
Seksjonssjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Åsne Fyhri
Assisterende sjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

PORSGRUNN KOMMUNE

Kopi:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK