

Multiconsult  
Sluppenvegen 23

7486 TRONDHEIM

Vår dato: **11 JUNI 2012**

Vår ref.: NVE 201203794-2 rm/fhe

Arkiv: 323

Deres dato:

Deres ref.: 414500/KJ

Saksbehandler:

Finn Herje

## Varsel om oppstart av planarbeid på Eggen, Levanger kommune i Nord-Trøndelag

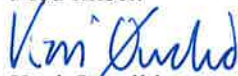
Vi viser til ovennevnte varsel om planoppstart av 01.06.2012.

### NVE har følgende kommentarer til oppstartsvarselet:

Det er ikke kjente faresoner eller aktsomhetsområder innenfor planområdet og etter det vi kan se kommer heller ikke planforslaget i berøring med vann eller vassdrag. Innherred er imidlertid et område med svært mye kvikkleire. I følge NVEs database "Skrednett" er det da også lokalisert en kvikkleiresone ca. 120 meter sør for planområdet (kvikkleiresone "Eggen"). I ROS-analysen til planen bør derfor forholdet til kvikkleire/geoteknikk vurderes nærmere.

For å kunne oppfylle kravene i TEK10s § 7-3 bør en på bakgrunn av ovennevnte betraktninger, gjennomføre en geoteknisk vurdering av om det innenfor- eller nært oppstrøms planområdet kan finnes "mulig skredfarlig kvikkleireforekomst". Denne vurderingen må i første omgang baseres på hva man vet eller kan tolke ut fra tidligere byggevirkosomhet i nærområdet, befaring og evt. andre relevante opplysninger. Erfaringer fra grunnarbeider i tilgrensende utbygde områder vil kunne være viktig bakgrunnsinformasjon for det videre arbeidet. En eller to grunnboringer vil avklare hvorvidt planområdet innehar kvikkleire eller sprøbruddmateriale. I og med at tiltakshaver har et tilsvarende prosjekt i nærområdet ("Nossumhylla") vil grunnboringskostnadene kunne reduseres ved samkjøring av prosjektene. Dersom en sprøbruddmateriale eller kvikkleire, innehar tilliggende "kvikkleireveileder" til NVEs retningslinje R.2.2011: "Flaum- og skredfarei arealplaner", en prosedyre for beregning av materialfaktor og vurdering av områdestabilitet (jfr. www.NVE.no).

Med hilsen



Kari Øvrelid

Regionsjef Region Midt-Norge



Finn Herje

Senioringeniør Region Midt-Norge



## Statens vegvesen

Multiconsult AS Trondheim  
7486 TRONDHEIM

220612

Behandlende enhet:  
Region midt

Saksbehandler/innvalgsnr:  
June Stubmo - 74122530

Vår referanse:  
2012/068169-002

Deres referanse:

Vår dato:  
21.06.2012

### **Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - Gnr. 23, bnr 15 m.fl. på Eggen i Levanger kommune - Statens vegvesens uttalelse**

Vi viser til oversendelse datert 1. juni 2012.

Planområdet ligger 5,5 km sørvest for Levanger sentrum. Hensikten med planarbeidet er å stenge planovergang på Eggen ved Gråmyra i Levanger kommune. Det skal bygges ny adkomstveg for å erstatte stengingen av planovergangen. Aktuelle formål innenfor planområdet er bolig, kjøreveg, jernbane og LFNR.


Statens vegvesen har følgende kommentarer:

Vi går ut i fra at den nye adkomstvegen skal knytte seg til fv. 119. Vi forutsetter at adkomsten utformes ihht. håndbok 017, og at siktkravene ivaretas. Vi minner om at grenseverdier for støy ihht. T-1442 må overholdes.

Plan- og trafikkseksjonen  
Med hilsen



Helgar Sætermo  
seksjonsleder



June Stubmo

Kopi: Innherred samkommune, Postboks 130, 7601 Levanger  
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Kommunal- og administrasjonsavd.,  
Statens hus, 7734 Steinkjer  
Nord-Trøndelag fylkeskommune, Regional utviklingsavdeling,  
Fylkets hus, 7735 Steinkjer

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon: 815 44 040  
Telefaks: 71 27 41 01  
firmapost-midt@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Byavegen 21  
7737 STEINKJER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

## Johansen, Knut

---

**From:** Arild Eggen <ao\_eggen@hotmail.com>  
**Sent:** 2. juli 2012 13:01  
**To:** Johansen, Knut; gjerdmund.aasbrenn@adeb.no; Gunnar T. Eggen; Ingjar Eggen  
**Subject:** Uttale til skissert sikring av planovergang på Gråmyra.  
**Attachments:** NOTAT til Jernbaneverket 1.docx

Jeg viser til vedlagte notat og ber om at kopi også blir vennligst om å sende kopi til Jernbaneverket ved John Egil Bergem, da jeg ikke har hans E-mailadresse hvor jeg er akkurat nå. Selv sender jeg kopi til planmyndighetene i Levanger og til Fylkesmannen i Nord-Trøndelag.

Jeg forventer vi blir oppdatert ganske raskt så snart fristen for foreløpig uttale til skissert plan og saksgang er vurdert av Jernbaneverket.

Jeg er ellers selvsagt enig i at referatet fra møtet i april er både misvisende og ufullstendig. Med tanke på at grovt referat ble skrevet under selve møtet, burde vi også ha fått det tilsendt umiddelbart, slik at vi selv ikke trenger å notere ordlyden og saksgangen under møtet.

Jeg har ikke fått snakket med grunneieren Ingjar Eggen, men alle de andre grunneierne som har eiendom på sørsiden av jernbanen. Samtlige andre er i hovedsak enig i innholdet i notatet. Ingjar får kopi av dette brev.

Mvh

Arild Eggen

Arild Eggen, Bjøllebotn 163/ ao\_eggen@hotmail.com/91749206

## **NOTAT**

Til Jernbaneverket

Fra Arild Eggen

Eggen 27. juni 2012

**SIKRING AV PLANOVERGANG TIL EGGENGRENDA.**

**UTTALE TIL PLANGRUNNLAGET SÅ LANG.**

Jeg viser til orienteringsmøte og senere oversendt alternativ med grove kostnadsoverslag for kryssing av jernbanen ved Korsbakken og nord for nåværende planovergang. Jeg viser også til informasjonsbrev fra Jernbaneverket om forslag til videre planprosess.

Så langt har jeg følgende kommentar til forslaget:

1. Vi er alle glade for at nåværende usikrede planovergang skal erstattes med en sikker løsning. To tilfelle av «fysisk nærkontakt med toget» tilsier at nå er det vår tur til å få en løsning på problemet. Det hører jo intet sted hjemme at en koloss på flere hundre tonn som ikke kan stoppe og som kommer i mer enn 100 km/t skal kunne treffe en veifarende i siden uten annet forvarsel enn et skilt! Hadde noe slikt vært mulig ved kryssing av en offentlig veg, ville den selvsagt ha blitt stengt på timen.
2. Jernbaneverket ser ut til å ville slå sammen to planprosesser til en; valg av alternativ og planbehandling som reguleringsplan av det valgte alternativ. I en slik mindre plansak skulle da det også normalt være OK. Men det forutsetter: A. At alle alternativer ligger innenfor grensen av stiptet område som planen omfatter. B. At alle alternativer som noen ønsker skal være med i prosessen er med. Ingen av disse forutsetninger er så langt tilfredsstillt. Som man ser av oversendt materiale er ikke alternativene nord for nåværende overgang tatt med og heller ikke det alternativ som de fleste grunneiere mener er det eneste riktige og

enkleste å gjennomføre, signalregulert planovergang med bom. Dette finner jeg meg ikke i. Jernbaneverket kan da umulig mene at denne løsning, som fortsatt er tatt i bruk av Jernbaneverket selv i de senere år og til langt lavere pris enn alternativ som her er tatt med, skal forbigås i stillhet. Hva er dette for slags prosess for en plan etter Plan- og bygningsloven hvor en offentlig etat har ansvaret?

3. Det virker som Jernbaneverket har bestemt seg på forhånd om valget og at bare to alternativer er aktuelle. Begge to med tilknytning til nåværende bru over jernbanen og hvor tilknytningen til fylkesvegen – ikke kommunal veg som det står i referatet – ligger i en stigning med omtrent samme stigning som ett av alternativene på den nye vegløsningen langs jernbanen og som Jernbaneverket selv er lite glad i. (Nevnt under møtet med grunneierne). Når man på denne fylkesvegen kommer opp fra E6 og skulle svinge inn til den nye lokalvegen og må stoppe for motgående trafikk, hvordan da komme i gang igjen på glatt føre? Hvordan da rygge ned igjen med 90 graders sving over jernbanebroen med henger og totalvekt på 50 tonn? Hvordan komme ovenfra også på glatt føre, mistolker føreforholdene og klarer ikke høyresvingen inn på lokalvegen og kjører ut mellom fylkesvegen og lokalvegen. Hvor blir det av sikkerheten i slike sennarier?
4. Vi forstår at avstanden mellom skinnegangen og lokalvegen skal kun være 9 m. Dette skal være i tråd med regelverket fra en tid da toget kjørte med moderat hastighet. Hva nå da man snakker om hastigheter opp til 130 km/t og kanskje mer? Hva med forholdene vinterstid med stort snøfall hvor man risikerer å få et møte mellom mor, småbarn og barnevogn og en dundrende koloss som kommer i nevnte hastighet og i en sky av is og snø? Hvilket barn vil da etterpå ønske seg tur med noe slikt? Hva med en hest i samme situasjon hvordan ville den kunne holdes i sjakk? Er man i tvil om det? Nå er det ikke hester på gårdene på sydsiden av linja i dag, men må det for alltid være slik? Må det også være slik at denne parallellvegen skal være stengt for trafikk med små barn og barnevogn? Hvor skal man ellers komme seg ut til E 6 og naboer på nordsiden av linjen? Skal man virkelig gå videre med en slik parallellveg, må selvsagt avstanden økes i tråd med den økte fart NSB ønsker seg for framtidens tog.

5. I tillegg: Med et pennestrøk ser det ut til at eiendommene på sørsiden av linjen skal bli pålagt for all framtid en ekstratur på nær to km begge veger for å komme seg til Levanger som jo selvsagt er det naturlig servicesenter her i distriktet. Dette gjelder også for fotgjengere og for syklister. Mener man virkelig at dette er et akseptabelt tilbud? Er det noen tvil om at man ikke i stedet vil krysse linjen «ulovlig» der nåværende planovergang er for disse to trafikantgrupper? Det holder ikke med evt. å si at dette er ikke Jernbaneverket sitt problem, noe jeg da heller ikke tror man vil gjøre. Det er i tilfelle et problem.
6. I referater fra møtet med grunneierne står det at den nye lokalvegen vil bli privat veg og dermed grunneiernes ansvar. Dette betrakter jeg som tøv – Hvilken grunneier skulle i så fall kunne tenke seg å påta seg et slikt ansvar for nåværende grunneiere og kommende slekter? Selvsagt vil en slik løsning måtte bli et offentlig ansvar og da i praksis en kommunal veg gjennom en avtale mellom Jernbaneverket og Levanger kommune. Det forbauser meg at ikke en slik avtale, om Jernbaneverket ønsker å gå videre med alternativene via Korsbakken, for lengst er avklart med kommunen.
7. Det kan sies mye om kostnadene med også disse alternativene og omfanget av dyrket mark. Uansett vil altså all grunn til vegen inklusive definert areal utenfor fyllingsfot og skjæringstopp (regner man med 1 m i begge tilfelle?), som dyrket mark. Hvis Jernbaneverket mener dette nye vegarealet ikke trengs til jernbaneformål, er det naturlig å gi dette tilbake til grunneierne igjen, slik at det kan brukes til produktiv matproduksjon. (Dette gjelder selvsagt også mye annet areal langs jernbanens flere hundre miles lengde. Start denne prosessen gjerne med en gang. Leveres gjerne tilbake vederlagsfritt som litt av kompensasjonen for den ulempe vi alle nå ser med å ha en jernbane som nabo. – Noe ingen kunne forstille seg for 100 år siden da grunne ble overtatt. Jernbaneverket sier selv man ikke riktig vet kostnadene da grunnforholdene ikke er avklart og man selvsagt ikke har innhentet bindende anbud.
8. Som Jernbaneverket vet langt bedre enn oss grunneiere at en signalregulert planovergang med bom en akseptabel løsning i mange situasjoner, ikke minst med dagens teknologi. Den nærmeste har vi på

Skogn og i Verdal. Selvsagt er heller ikke disse 100 % sikre, men sammenlignet med nåværende usikrede planovergang mer enn god nok for oss trafikanter med besøkende. Problemet er da løst selv om man i teorien skulle kunne tenke seg at noen skulle befinne seg på linjen når et tog kommer. (Tilsvarende som man må kunne tenke seg kan i teorien skje når fotgjengere og syklister ville krysser linjen på samme sted i framtiden om Korsbakken skulle bli alternativ krysningspunkt). Det er dette alternativet jeg vil betrakte som det eneste realistiske. Trolig har jeg med meg alle daglige brukere på det samme. Om Jernbaneverket også nå kan bli enig i dette, er jeg ikke sikker på vi trenger noen omfattende planprosess, da de kvadratmeter som medgår til en slik løsning på begge sider av linjen, kan jammen vi grunneiere spleise på! Prøv oss gjerne på det!

Tar jeg ikke feil kostet en av de siste lysregulerte planoverganger med bom nær Hønefoss ca 3 mill.kr. Her var det slik jeg har forstått en god del ledningsarbeid, som jeg vil tro blir beskjedent i vårt tilfelle. I tillegg kommer naturlig nok noe til årlig drift.

Jeg betrakter som en selvfølge at også dette alternativet blir tatt med på linje med alle andre alternativ inkl. Jernbaneverkets egne vurderinger av det. Dermed har den offentlige myndighet som har hovedansvar for å velge mellom løsningene det som trengs under den formelle saksgang.

9. Det jeg her har omtalt forventer jeg blir med i saksgangen videre.

Mvh

Arild Eggen

Grunneier på sydsiden av jerbanelinjen.

Kopi:

Jernbaneverket

Levanger kommune

Fylkesmannen

Grunneierne på sydsiden av linjen.

Ávjovárgeaidnu 50  
9730 Kárásjohka/Karasjok  
Teelefovne +47 78 47 40 00  
Teelefaakse +47 78 47 40 90  
samediggi@samediggi.no  
www.samediggi.no  
NO 974 760 347

«Sdo\_AMNavn»  
«Sdo\_AMPostAdr»  
«Sdo\_AMAdr2»  
«Sdo\_AMPostNr» «Sdo\_AMPoststed»

AAMHTSREERUJE / SAKSBEHANDLER

«Sbr\_Navn», «Sbr\_Tlf»  
«Sbr\_Email»

DIJ VUESIEHT./DERES REF.

«Sdo\_AMReferanse»

MIJ VUESIEHT./VÁR REF.

«Sdo\_ArkivSakID» - «Sdo\_DokNr»

BIJJIE / DATO

«Sdo\_DokDato»

## Uttalelse - Varsel om oppstart av planarbeid på Eggen og Nossumhyllan, Levanger kommune

Vi viser til deres epost samt tlf samtale med Siri Hollup Broholm den 27.6.2012.

Etter vår vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold kan vi ikke se at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planforslaget.

Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrifft eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nord-Trøndelag fylkeskommune.

Heelsegh /Med hilsen

Bjørn Berg  
ráddeaddi/rådgiver

Dag Lantz



## Broholm, Siri Hollup

---

**From:** Johansen, Knut  
**Sent:** 18. juli 2012 14:50  
**To:** Broholm, Siri Hollup  
**Subject:** FW: Varsel om oppstart planarbeid gnr 23 og bnr 15 m.fl. på Eggen, Levanger Kommune

Innspill Eggen.

---

**From:** Anne B. Skjetne [<mailto:anneb.skjetne@c2i.net>]  
**Sent:** 9. juni 2012 11:32  
**To:** Johansen, Knut  
**Subject:** Varsel om oppstart planarbeid gnr 23 og bnr 15 m.fl. på Eggen, Levanger Kommune

Jeg står på varslingsliste overprivate grunneiere. Jeg bor og eier eiendom i Sørkleiva 16 på Nesset og kan ikke se at jeg har interesser i aktuelle planområde.

Anne-Brit Skjetne

Sørkleiva 16, 7600 Levanger

Multiconsult  
Svein Jarls gate 2  
7713 STEINKJER

Deres referanse	Vår referanse	Saksbehandler	Dato
414500/KJ	12/07495-2	Ivar Guntvedt	07.06.2012

## Levanger - Reguleringsplan - Eggen gnr 23 bnr 15 - Varsel om oppstart av planarbeid

Vi viser til oversendelse datert 1.6.2012

### Generelt:

Vet varsles om oppstart av arbeidet med innregulering av en ny adkomstveg parallelt med jernbanelinja på stedet. Hensikten med planen er å få stengt planovergangen ved Eggen på Gråmyra.

Vi har ingen merknader i tilknytning til meldingen om oppstart.

### Kulturminner:

Vi har undersøkt om tiltaket er i konflikt med Kulturminnelovens (KML) § 3. (Denne uttalelsen gjelder automatisk freda kulturminner). Gjennom søk i arkiv, askeladden.ra.no og vurdering av terrenget finner vi at det ikke foreligger slik konflikt, jfr også KML § 8.1. Vi har derfor ingen innvendinger til planen.

Det kan likevel fortsatt ligge ukjente automatisk freda kulturminner under nåværende markoverflate i eller inn mot planområdet. Vi vil derfor minne om aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.2 dersom noen treffer på slike kulturminner under det videre arbeidet med planforslaget eller byggearbeidene. **Dette pålegget må videreformidles til de som skal foreta arbeidet.**

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner. Når det gjelder slike, viser vi til egen uttalelse fra Samisk kulturminnevern.

Det oppfordres til bruk av askeladden; <http://askeladden.ra.no> og mittkulturminne; <http://www.mittkulturminne.no> for informasjon om kulturminner i Nord-Trøndelag.

### Nord-Trøndelag fylkeskommune

**Orgenhet:**

Regional Utviklingsavdeling

**Postadresse:**

Postboks 2560  
7735 STEINKJER

**Besøksadresse:**

Seilmakergata 2  
7735 STEINKJER

**Org.nr.:**

938 967 091

**Telefon:**

+47 74 11 10 00

**Bankkonto:**

4410.06.00290

**E-postadresse:**

postmottak@ntfk.no

**Internet:**

www.ntfk.no

Etter fullmakt

Karl-Heinz Cegla  
Funksjonsleder plan og miljø

Ivar Guntvedt  
Overarkitekt

Brevet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift.

Saksbehandler:

Ivar Guntvedt, overarkitekt, tlf: 74111271  
Sindre Arnkværn, arkeolog, tlf: 74111318

Kopi:

postmottak@fmnt.no  
Levanger kommune  
Jernbanelinjen