

UNNs kommentarer til innspill mottatt under offentlig ettersyn

Avinor

Avinor har uttalt seg til oppstart av planarbeidet og har ingen ytterligere merknader.

Kommentar:

Tas til orientering

Bane NOR

1. Bane NOR forutsetter at utbygging ikke fører til økt avrenning som forverrer situasjonen for jernbanens kulvert, også ved gjentakintervall opptil 200 år pluss 20 % klimapåslag, da dette er i henhold til nasjonale retningslinjer og praksis. Vi påpeker at vi heller ikke kan akseptere oppstuvning av vann mot jernbanefyllingen.
2. Det må dokumenteres at situasjonen for jernbanen ved en flomhendelse ikke forverres, og at tiltaket ikke vil medføre ulemper for jernbanen. Vi opplyser om at tiltakshaver har ansvar for å sikre mot eventuelle ulemper ved tiltaket, også for omkringliggende anlegg. Vi viser til plan- og bygningsloven § 28-1, § 3-1 h og § 4-3, samt teknisk forskrift (TEK17) kap. 7, som stiller krav om vurderinger av samfunnssikkerhet i arealplaner.
3. Narvik kommune bekrefter i brev 14.05.2020 at følgende rekkefølgekrav skal tas inn i bestemmelsene før sluttbehandling: Før igangsettingstillatelse gis, skal det dokumenteres at jernbanen som følge av tiltaket ikke utsettes for økt risiko for skader forårsaket av naturfarer, eksempelvis flom, skred, erosjon ol.
4. Jf. over. Vi forutsetter derfor at utbygging av sykehusområdet legger til grunn at kapasitet på jernbanens kulvert er ivaretatt, og eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak blir gjennomført.
5. Vi ber om at det innarbeides en bestemmelse som sikrer at det skal gå et 1,8 meter høyt gjerde langs jernbanen.
6. Vi ber om at forslagsstiller utarbeider en vurdering av antatt mulig endring i bruk av planovergangen ved kirkegården som følge av planforslaget, og en risikovurdering i forhold til dette. Vi gjør oppmerksom på at denne planovergangen er planlagt nedlagt og erstattet med planskilt kryssing i forbindelse med prosjekt for utvikling av Narvik stasjon. Det er imidlertid uvisst når planskilt kryssing vil bli etablert.
7. Planbeskrivelsen side 27 viser en skisse over eksisterende turstier i området. Tursti med nr. 1 og gul farge viser en kryssing av jernbanen som vi ikke er kjent med. Det er gjerde langs jernbanen i dette området, og ikke noe etablert kryssningspunkt. Vi mener derfor at tursti nr.1 med gul farge er misvisende og bør tas ut av planbeskrivelsen. Alternativt kan figuren suppleres med tekst om at dette punktet er stengt med gjerde.
8. Det går en eksisterende tursti som krysser under jernbanen i en kulvert sørvest for sykehusområdet. Det fremkommer av plandokumentene og bestemmelsene at denne turstien skal opparbeides. Vi gjør oppmerksom på at opparbeiding av tursti under og nær jernbanen forutsetter

godkjenning av Bane NOR jf. jernbaneloven § 10. Dette gjelder også andre eventuelle tiltak for tilrettelegging for friluftsliv nær jernbanen.

9. Vi forutsetter at utbyggingen planlegges og utføres slik at det ikke blir økt fare for skred på jernbanen.

10. Planforslaget legger til rette for en landingsplass for helikopter, som har en regulert hensynssone som omfatter en strekning av jernbanen. Vi forutsetter at lufttrafikk med tilhørende signalanlegg ikke skaper visuell støy eller forstyrrelser for jernbanetrafikken.

11. Vi minner om at det innenfor en avstand på 30 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje ikke kan utføres tiltak uten tillatelse fra Bane NOR, jf. jernbaneloven § 10. Loven angir også at Bane NOR kan fastsette vilkår for tillatelse til tiltak innenfor 30 meter fra sporet. Ved behandling etter jernbaneloven § 10 vil Bane NOR kunne stille krav til tiltaket som ivaretar jernbanens behov og sikkerhet.

Kommentar:

1. Menes ivaretatt i planforslaget ved bestemmelse 2 e) og 6.2 b), samt er sikret ytterligere ved etablering av rekkefølgebestemmelse § 6.2 d) jf. merknad nr. 3.

2. Menes ivaretatt i planforslaget ved overvannsvurderinger som er utført, bestemmelse 2 e) og 6.2 b), samt sikres dette ytterligere ved oppdatering av planbestemmelse jf. merknad nr. 3.

Kommentar til 1. og 2. Som NVE bemerker er det utført beregninger i samsvar med Bane NOR sine krav. HENT har også innarbeidet fordrøynings tiltak i sin utomhusplan. UNN har under befaringer i området ved Bane NORs kulvert sett at vegetasjon som er sagd ned i området har blitt liggende og kan potensielt skape svært uønskede situasjoner dersom en flomsituasjon skulle oppstå. Byggeprosjektet har selv sagt ikke tilgang til områdene innenfor Bane NORs gjerder og vil følgelig anmode Bane NOR om å sikre systematisk vedlikehold og oppsyn med mulige kilder til tilstopping av kulvert-inntakene langs Furumoen.

3. Rekkefølgebestemmelse § 6.2 d) er etablert jf. merknad.

4. Menes ivaretatt i planforslaget ved bestemmelse 2 e) og 6.2 b), samt er sikret ytterligere ved etablering av rekkefølgebestemmelse § 6.2 d).

5. Det er etablert en bestemmelse § 4.1.6 b) som sikrer dette.

6. KU-trafikk er oppdatert med vurderinger rundt dette.

7. Bildet er hentet fra en annen plan og vil derfor ikke bli endret. Tekst i planbeskrivelse er oppdatert jf. merknad.

8. Menes ivaretatt med hensynssone H710 og bestemmelse 4.1.6 som fastsetter at det ikke kan gjennomføres tiltak uten tillatelse fra Bane NOR. Dette er også sikret i jernbaneloven. Eksisterende sti gjennom kulverten som her nevnes skal oppgraderes slik at den fortsatt kan fungere som en snarvei.

9. Menes ivaretatt i planforslaget jf. utførte skredvurderinger, hensynssone H310 og tilhørende bestemmelser 4.1.4. Det er i tillegg etablert en rekkefølgebestemmelse § 6.2 d) for å sikre forholdet.

10. Menes ivaretatt med hensynssone H710 og bestemmelse 4.1.6. Videre vil detaljerte forhold rundt etablering av helikopterlandingsplassen dokumenteres i byggesaken.

11. Menes ivaretatt med hensynssone H710 og bestemmelse 4.1.6. Videre vil detaljerte forhold rundt etablering av helikopterlandingsplassen dokumenteres i byggesaken.

Mattilsynet

1. Narvik sykehus vil bli et stort bygg med høyt vannforbruk, der er derfor viktig at man er sikker på at man har nok vann av drikkevannskvalitet.

2. Ut over dette har mattilsynet ingen kommentarer.

Kommentar:

1. Tas til følge. Det er jf. innspill fra Narvik Vann etablert ytterligere bestemmelser som sikrer dette, de nye bestemmelsene er § 6.1 b) og § 6.2 e).

2. Tas til orientering.

Narvik Vann

Narvik Vann har følgende merknader til reguleringsbestemmelsene under pkt. 7 rekkefølgebestemmelser: Før rammetillatelse gis skal VA-plan være godkjent av Narvik Vann KF. For igangsettingstillatelse gis skal detaljplan VA være godkjent av Narvik Vann.

Kommentar:

Rekkefølgebestemmelsene er tatt inn i planbestemmelsene, § 6.1 b) og § 6.2 e).

NFK

1. Vi er fornøyd med at konsekvenser for landskap og friluftsliv er utredet på grundig vis. Dette er i tråd med våre tidligere innspill til planarbeidet. Det er også positivt at det er fokus på bruk av blå-grønne strukturer for lokal håndtering av overvann og at det legges til rette for lading av el-biler og el-sykler.

2. Fremtidig driftsopplegg for rutetrafikken innebærer at det vil være behov for to holdeplasser. Begrunnelsen for dette er at sykehuset vil bli betjent både av regionlinjene og bylinjene og at dette vil gi samtidspromatikk.

3. For å tilrettelegge for kollektivtrafikken på best mulig vis er det viktig at holdeplassene blir prioritert lagt nærmest hovedinngangen. Bussen bør gis prioritet ift. taxi og personbil. Dette er også i tråd med hvordan ny flyplass i Bodø planlegges, buss nærmest, deretter taxi og deretter personbil «kiss & ride».

4. Sykehuset flyttes fra en sentral plassering i byområdet til utkanten av byområdet. Dette kan bidra til økt bruk av bil på bekostning av kollektiv, gange og sykkel. Vi savner derfor en nærmere vurdering

av planforslaget sett opp mot regional og nasjonal politikk knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging, jf. vårt tidligere innspill til planarbeidet.

5. Planforslaget legger opp til 1 sykkelparkeringsplass per 100 m². Dette innebærer en halvering av kravet fra kommuneplanens arealdel der det er stilt krav om 1 sykkelparkeringsplass per 50 m². Dette mener vi er uheldig.

6. Vi anbefaler at kommunen ser på muligheter for tiltak som kan redusere biltrafikken til og fra sykehuset. I denne sammenhengen kan tilrettelegging for bruk av sykkel være et godt tiltak, f.eks. med tilstrekkelig antall og kvalitativt gode parkeringsmuligheter for sykkel. Samtidig oppfordrer vi til at det utarbeides en mobilitetsplan for sykehuset i tråd med anbefalingen i den vedlagte utredningen om trafikk. En slik plan kan legges til grunn for vurderingen av ulike tiltak for å fremme miljøvennlig transport.

7. I planbeskrivelsen heter det at «Et nytt sykehus på Furumoen vil være en naturlig kunde i et fjernvarmenett, og ligger innenfor området med tilgang til fjernvarmenettet.» I kommuneplanens arealdel er det tilknytningsplikt til fjernvarmenettet og vi forventer derfor at dette følges opp i detaljreguleringen.

8. I og med at det her er snakk om en stor og viktig arbeidsplass i kommunen oppfordrer vi til at det legges opp til klima- og miljøvennlige løsninger både i anleggstiden og når planen er realisert. Dette kan f.eks. være krav til materialbruk i bygg og anleggsmaskiner.

9. For å ivareta lokalmiljøet i anleggstiden, spesielt med tanke på støy og hensynet til myke trafikanter, er det viktig at det utarbeides en overordnet plan for bygge- og anleggsfasen. En slik plan bør foreligge før det gis igangsettingstillatelse.

10. Fylkeskommunen er tilfreds med at tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt etter kulturminneloven er omtalt i planbestemmelsene.

Kommentarer:

1. Tas til orientering.

2. Dette menes tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget, ved at det etableres en bussholdeplass og en ventelomme for buss. Eventuelle konflikter bør kunne avverges ved å optimalisere rutetidene, slik at bussene i minst mulig grad oppholder seg i området samtidig.

3. Dette har vært et fokus under planleggingen av området. Bussholdeplass er lokalisert like ved hovedinngang.

4. Dette mener vi bør være avklart på overordnet nivå, da området allerede er avsatt til det aktuelle formålet. Planforslaget har fokusert på å ivareta både gående, syklende og kollektiv så langt det lar seg gjøre innenfor planens rammer.

5. Kommuneplanens arealdel angir ikke et spesifikt parkeringskrav til denne typen formål. Behovet for sykkelparkering er gjort ut i fra en faglig vurdering for denne type virksomhet.

6. Tas til følge. Planforslaget tilrettelegger allerede for gang og sykkel ved å etablere nye fortau og gang og sykkelveg, det etableres sykkelparkering under tak nær inngang. Det er i tillegg utarbeidet en forenklet mobilitetsplan som ser på muligheter for å redusere bilbruk mot området.

7. Tas ikke til følge. Dette er en feil i planbeskrivelsen og planbeskrivelsen vil oppdateres. Narvik kommune har slik vi forstår det ikke lengre konsesjon for fjernvarmeanlegg og det er derav heller ikke pliktig å koble seg på fjernvarmeanlegg.

8. Energiløsningene vil være optimale – blant annet ved at det benyttes en kombinasjon av bergvarme til oppvarming og lagring av overskuddsenergi fra kjøleanlegg. Det etableres en felles energisentral for sykehus og helsehus, -som potensielt også kan betjene eksisterende sykehjem. Utearealer med gatevarme/snøsmelteanlegg begrenses til å omfatte arealer der dette er viktig av sikkerhetshensyn. Bygningene føres opp med hovedvekt på bruk av (regionalt) kortreiste betongelementer og lokalprodusert betong med strenge krav til energi- og miljømessig fotavtrykk. Byggeriet vil vektlegge tiltak for å motvirke klimapåvirkning (særlig fuktighet) under oppføring. Uttørking og utlufting vil baseres på energivennlige metoder uten bruk av fossile energikilder. Prosjektet preges dessuten av en tydelig effektiviseringsprofil både i forhold til areal-, personell- og energiforvaltning. Samlokaliseringen med kommunens helsehus vil utgjøre en betydelig besparelse med tanke på transport og personellforflytning i driftsfasen. Ladestasjoner for bil og sykkel vil bli etablert. Det skal benyttes stedlige masser til de fleste terrengjusteringer, fundamentering, tilfylling og opparbeidelse av veier og plasser.

9. Tas til følge. Jf. bestemmelse 5.6 i Kommuneplanens arealdel er planforslaget oppdatert med en rekkefølgebestemmelse som sikrer at det utarbeides en overordnet plan for bygge- og anleggsfasen, § 6.1 c). Riggplan vil inngå i dokumentasjonen for søknad om IG. Byggeplassen lukkes med høyt byggegjerde og all hjulgående transport av varer og personell vil foregå gjennom den etablerte adkomsttunnelen fra rundkjøring på E6 ved Orneshaugen. Kontor- og «lomp»-rigg vil også være etablert inne på byggeplassen og vil ikke medføre økt belastning på lokalt veinett. Støv og støyforurensning vil bli ivaretatt som en viktig del av byggeplassens organisering – spesielt ettersom byggeplassen ligger tett opp mot eksisterende sykehjem. Prosjektet har hatt en positiv dialog med tilliggende beboere og virksomheter i prosjektets første fase/tunnelbygging.

10. Tas til orientering.

NVE

1. NVE mener planbestemmelse pkt. 5.1.4 Faresone ras- og skredfare, bokstav b) er utydelig og ikke i henhold til kravene i TEK17 § 7-3. Før endelig vedtak av planen må denne bestemmelsen endres slik at det kommer klart frem hvilke begrensninger det er innenfor hensynssone H310.

2. NVE synes det er positivt at det vises en bevist holdning til overvann og at det er gjort egne vurderinger vedrørende overvannshåndtering, jfr. notat utarbeidet av HENT datert 02.09.2019.

3. Det er positivt at det i planbestemmelsene pkt. 2 *Fellesbestemmelser for hele området*, bokstav e) er beskrevet at alle bekkeløp og bekkegjennomføringer skal dimensjoneres for vannføringer tilsvarende 200-årsflom/200 års nedbørsintensitet, med sikkerhetsmargin på 20 %.

Kommentarer:

1. Planbestemmelsen er fjernet.

2. Tas til orientering.

3. Tas til orientering.

Sametinget

Sametinget er tilfreds med at aktsomhetsplikten etter kulturminneloven er ivaretatt i fellesbestemmelsenes nummer 2, bokstav f, og har ingen øvrige merknader til nevnte detaljregulering.

Kommentar:

Tas til orientering.

Statens vegvesen

1. Gjeldende situasjon med kjøreveg mellom rundkjøring og tunell mv. bør reguleres slik det er etablert. Arealet mellom eiendomsgrense til Bane NOR og rundkjøring må få påskrift slik det fremkommer i SOSI-fil (o_SVG).
2. Det reguleres siktzone ut av tunnel.
3. Regulert tunell, vertikalnivå 1, må justeres slik at den er i overensstemmelse med gjeldende situasjon.
4. Det må sikres at vilkår gitt i fravikssøknad blir ivaretatt i planforslaget. Vi foreslår følgende punkt i rekkefølgebestemmelsene: *Før tunell tas i bruk skal det utarbeides skilt- og oppmerkingsplan, samt belysningsplan som ivaretar vilkår gitt i vedtak om fravik fra vegnormal, jf. vedtak fra Vegdirektoratet av 15.10.2018 – arkivsak 18/108252-6.*

Kommentar:

1. Plankartet er oppdatert. Deler av området som allerede omfattes av reguleringsplan er tatt ut av plankartet.
2. Sikt ut av tunnel er stoppsikt. Det vil si avstanden fra tunnelportal og til nærmeste kryss langs linjen. Stoppsikten fra tunnel til første kryss er vurdert som god ved fartsgrense 30 km/t. Det vises til vedlagt notat *Vurdering av sikt fra Furumotunnelen*.
3. Plankartet er oppdatert. Deler av området som allerede omfattes av reguleringsplan er tatt ut av plankartet.
4. Det er etablert en rekkefølgebestemmelse som ivaretar dette, § 6.3 f).

Statkraft

Statkraft har planer om å sette opp en garasje/carport for ca. 5 kjøretøyer på vår eiendom gnr/bnr 38/47. Dette i tilknytning til vårt regionskontor i Stasjonsveien 60 (gnr/bnr 38/43). Vi ser imidlertid at den mest aktuelle tomten til dette formålet er foreslått regulert som: BOP2 - hvor det ikke tillates etablert ny bebyggelse. Vi ønsker ikke at det legges en slik begrensning på etablering av ny bebyggelse på denne parsellen.

Kommentar:

Bestemmelsen er endret jf. merknad.

Statnett

1. Anleggene skal innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11 8 d) / § 12-6). Planlegger har valgt å bruke Sosi-kode H370, Statnett godtar dette.
2. Planlegger har valgt å legge bestemmelsene til to forskjellige hensynssoner. Statnett godtar dette så lenge hensynssone for byggeforbudsbeltet er minimum 16 meter til hver side for ledningen.
3. Statnett mener ROS-analysen ikke er god nok. ROS-analysen må også vurdere risiko for skade på transmisjonsnettledningen, da med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur (eks. geologi, rystelser, adkomst, støvproblematikk mv.). Analysen må behandle reguleringsplanen og påfølgende tiltak og arbeider både med tanke på gjennomføring og ferdig bygget anlegg.
4. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.
5. Arbeid nært spenningssatt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.
6. Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.
7. Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside; <https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/> samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der. Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningssatt.
8. Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

Kommentar:

1. Tas til orientering.
2. Tas til orientering.
3. Tas delvis til følge. Vi mener at tiltaket ikke vil skape risiko for linjen og at linjen er tilstrekkelig ivarettatt med hensynssoner og tilhørende bestemmelser. Jf. merknad 8 fra Nordland fylkeskommune er det etablert en bestemmelse om at det må utarbeides en overordnet plan for bygge- og anleggsfasen, § 6.2 f). Eventuelle faktorer som kan påvirke linjen tas eventuelt tas inn i en slik plan.

4. Tas til orientering.
5. Tas til orientering.
6. Tas til orientering.
7. Tas til orientering.
8. Statnett er høringspart.