

PLANINITIATIV


Søsterbekk kryssingsspor



Ofofbanen (Narvik havn) – Vassijaure,

SØSTERBEKK KRYSSINGSPOR

Planinitiativ

00E	Oppdatert planområde	24.10.2023	brosir			
00E	Oppdatert planområde	12.10.2023	brosir			
00E	Utarbeidelse av dokument	28.08.2023	brosir			
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Ofofbanen, Narvik havn - Vassijaure, Søsterbekk kryssingsspor, Planinitiativ		Ant. sider	Fritekst 1d			
		16	Fritekst 2d			
			Fritekst 3d			
			Produsent			
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Erstattet av						
Prosjekt: 60069310 Parsell: 00		Dokument nr. UOB-00-A-00005			Rev. 00E	
		Dokument nr.			Rev.	

1	Innledning	4
2	Bakgrunn for planinitiativet	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Formålet med planarbeidet	5
2.3	Foreslått formål	5
2.4	Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	6
2.5	Utbyggingsvolum og byggehøyder	6
2.6	Funksjonell og miljømessig kvalitet, tilpasning til landskap og omgivelser	6
2.7	Enkle ideskisser	6
3	Planområdet – dagens situasjon	7
3.1	Forslag til planavgrensning	7
3.2	Beskrivelse av området	7
3.3	Eksisterende kartlegginger av området	8
4	Forholdet til overordnede planer og retningslinjer	9
4.1	Beskrivelse av dagens situasjon	9
4.2	Vedtatte reguleringsplaner	9
4.3	Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer	10
5	Virkninger av planinitiativet	11
5.1	Landskap, omgivelser og strøkskarakter samt fjernvirkning	11
5.2	Økt trafikk og støy	11
5.3	Blågrønne strukturer og naturmangfold	11
5.4	Friluftsliv	11
5.5	Kulturverdier	11
5.6	Barn og unges interesser	12
5.7	Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket	12
6	Medvirkning	13
6.1	Hvem skal varsles om planoppstart	13
6.2	Prosess for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte	13
7	Samfunnssikkerhet og risiko	14
8	Vurdering av behov for konsekvensutredning	15
9	Vedlegg	16

1 Innledning

I samsvar med plan- og bygningslovens (PBL) § 12-8 ber Bane NOR om behandling av dette planinitiativet i Narvik kommune. Bane NOR ønsker å starte reguleringsplanarbeid for nytt kryssingsspor på Søsterbekk i forbindelse med kapasitetsøkende tiltak Ofotbanen. Tiltaket inngår i Effektpakke 13b i Nasjonal Transportplan (NTP).

Planinitiativet har som formål å kort beskrive tiltakene som grunnlag for oppstartsmøte for planarbeidet.

Bane NOR er forslagsstiller og NIRAS er konsulent for tiltaket, jf. krav i plan- og bygningslovens § 12-3 siste ledd.

2 Bakgrunn for planinitiativet

2.1 Bakgrunn

Ofofbanen er landets tyngste trafikkerte jernbane der malmtogene fra gruvene i Kiruna utgjør hoveddelen av trafikken. I tillegg er varetransport mellom Sør- og Nord-Norge en viktig del av banetrafikken. Prognostisert at fremtidig trafikk i 2040 vil være 66 tog per døgn mot dagens 46 tog per døgn. Det ble derfor gjort en utredning «Økt kapasitet på Ofofbanen» for å se på kapasitetstiltak som må til på strekningen for kunne tilfredsstillе prognostisert trafikk i 2040 mellom Narvik stasjon og Riksgrensen. I utredningen ble det anbefalt å gjennomføre tiltak på Søsterbekk, Horisontalen, Katterat og ny overbygning på hele strekningen for 32,5 tonn aksellast. Rapporten ble oversendt til Jernbanedirektoratet i februar 2023.

For Søsterbekk er anbefalingen at det bygges et kryssingsspor på ca. 1 km sør for eksisterende jernbanespor for 760 m lange godstog. Nytt kryssingsspor gjør det mulig med samtidig innkjør, det vil si at to tog kan passere hverandre uten å måtte stoppe.

Det skal innføres nytt signalsystem (ERTMS) på hele jernbanen i Norge, og for Ofofbanen er det planlagt at ERTMS skal iverksettes innen utgangen av 2027. Det er ønskelig at byggingen av ERTMS skal samkjøres med byggingen av nytt kryssingsspor.

2.2 Formålet med planarbeidet

Hensikt er å etablere et nytt kryssingsspor på ca. 1 km mellom Rombak og Riksgrensen for å øke kapasiteten på Ofofbanen.

2.3 Foreslått formål

Følgende arealformål er aktuell for plankartet:

Bebyggelse og anlegg

- Fritidsbebyggelse
- Fritidsbebyggelse-frittliggende
- Uthus/naust/badehus

Samferdsel og infrastruktur

- Veg
- Kjøreveg
- Annen veggrunn
- Parkering
- Bane
- Trase for jernbane

Landbruks-, natur-, og friluftformål samt reindrift

- Friluftformål

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Hensynssoner

- Sikring

- Fare
- Angitt hensyn

2.4 Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det skal bygges et kryssingsspor på ca. 1 km parallelt med eksisterende jernbanespor som starter sør for eksisterende snøoverbygg og avsluttes før tunnelen. Det nye kryssingsporet er tenkte å bygges sør for eksisterende jernbanespor. For å få plass til kryssingsporet må det sprenges en del fjell og bygges ny bro parallelt med eksisterende bro over bekkedalen. For å etablere nytt kryssingsspor er det behov for ny nettstasjon og innføring av ERTMS gjør at det er behov for en signalcontainer. Det vil også være aktuelt med et nytt snøoverbygg ved fjellskjæring og et stikkspor for gule arbeidsmaskiner i den gamle jernbanetraseen. I tillegg er det mulig at det er behov for å gjøre endringer på plattform på stasjonen for å ivareta krav til sikkerhet.

Områdene som kreves permanent for å etablere tiltakene vil reguleres til baneformål og danne grunnlag for erverv av grunn hvor tiltaket går utenfor Bane NORs eiendom.

Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig anlegg og riggområde over. Dette gir Bane NOR rett til å benytte området i anleggsperioden og med krav i bestemmelsene om tilbakeføring til underliggende formål i den stand området hadde før anleggsperioden.

Planarbeidet kan avdekke behov for andre formål langs baneformålet som hensynssoner, bevaringssoner, grønnstruktursoner og lignende.

2.5 Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det skal bygges et nytt snøoverbygg som vil følge kravene til jernbanen for utforming og materialbruk. Nytt snøoverbygg vil bli likt som eksisterende snøoverbygg på strekningen.

Videre prosjektering vil kunne avdekke behovet for størrelse på nettstasjon og signalcontainer.

2.6 Funksjonell og miljømessig kvalitet, tilpasning til landskap og omgivelser

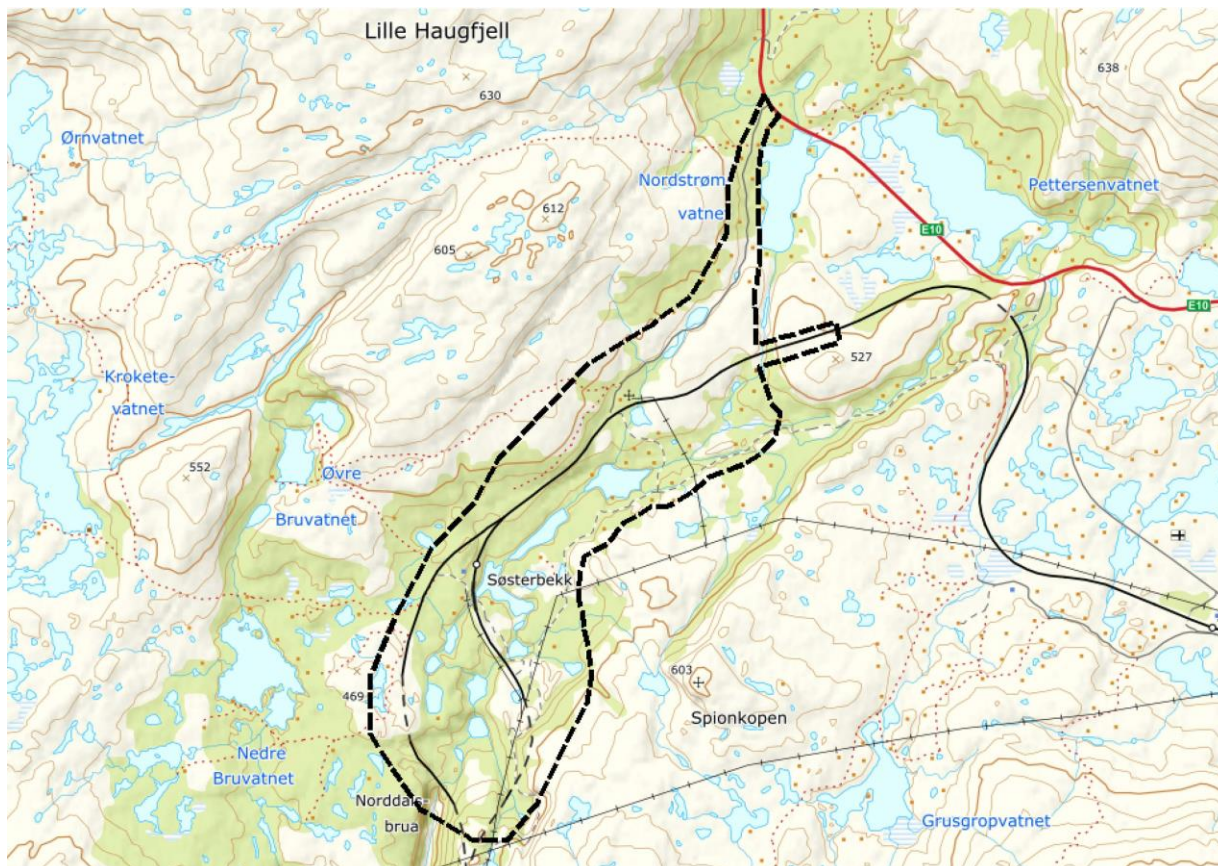
Jernbanen har strenge tekniske krav til utforming og materialbruk som må følges for å ivareta sikkerheten på jernbanen.

2.7 Enkle ideskisser

Se vedlagt C-tegning.

3 Planområdet – dagens situasjon

3.1 Forslag til planavgrensning



Figur 1: Forslag til planavgrensning. Kilde: NIRAS, oktober 2023

Det tas forbehold om detaljnivået på kartgrunnlaget og at det kan bli behov for å endre planområdet noe når konsulent er på plass.

3.2 Beskrivelse av området

Planområdet ligger på høyfjellet mellom Lille Haugfjell og Katterat.

Det er avkjøring fra E10 med parkeringsplass ved E10. Det går også en veg innover i fjellet, Nordstrømvatnet, som er åpen på sommerhalvåret. I enden av vegen er det en parkeringsplass. Langs vegen er det tett med hytter og mer spredt med hytter lengre innover fjellet. Det er flere vann, bekker og et omfattende stinettverket innenfor planområdet. Store deler av stiene er merkede ruter og er mye brukt til friluftsliv. Mange av stiene er godt opparbeidet da de ble brukt som anleggsveger under byggingen av Ofoibanen. Det er også flere ruiner etter bygninger som stammer fra samme periode.

Det er trekkruiter for rein som går på tvers av jernbanen.

Bane NOR eier arealene for jernbanespor, sikkerhetssoner og stasjonsområder. Omkringliggende arealer eies av Statskog.

3.3 Eksisterende kartlegginger av området

I Artskart er det registrert smålom og ørret i Nordstrømvatnet hvorav begge artene er vurdert til livskraftig i Artsdatabanken. Det er foreningen NOJFF som setter ut fisk i vannene.

Planområdet inngår i område som er forvaltningsområde for jerv og gaupe. Det er i Artskart merket av for funn av død gaupe innenfor planområdet.

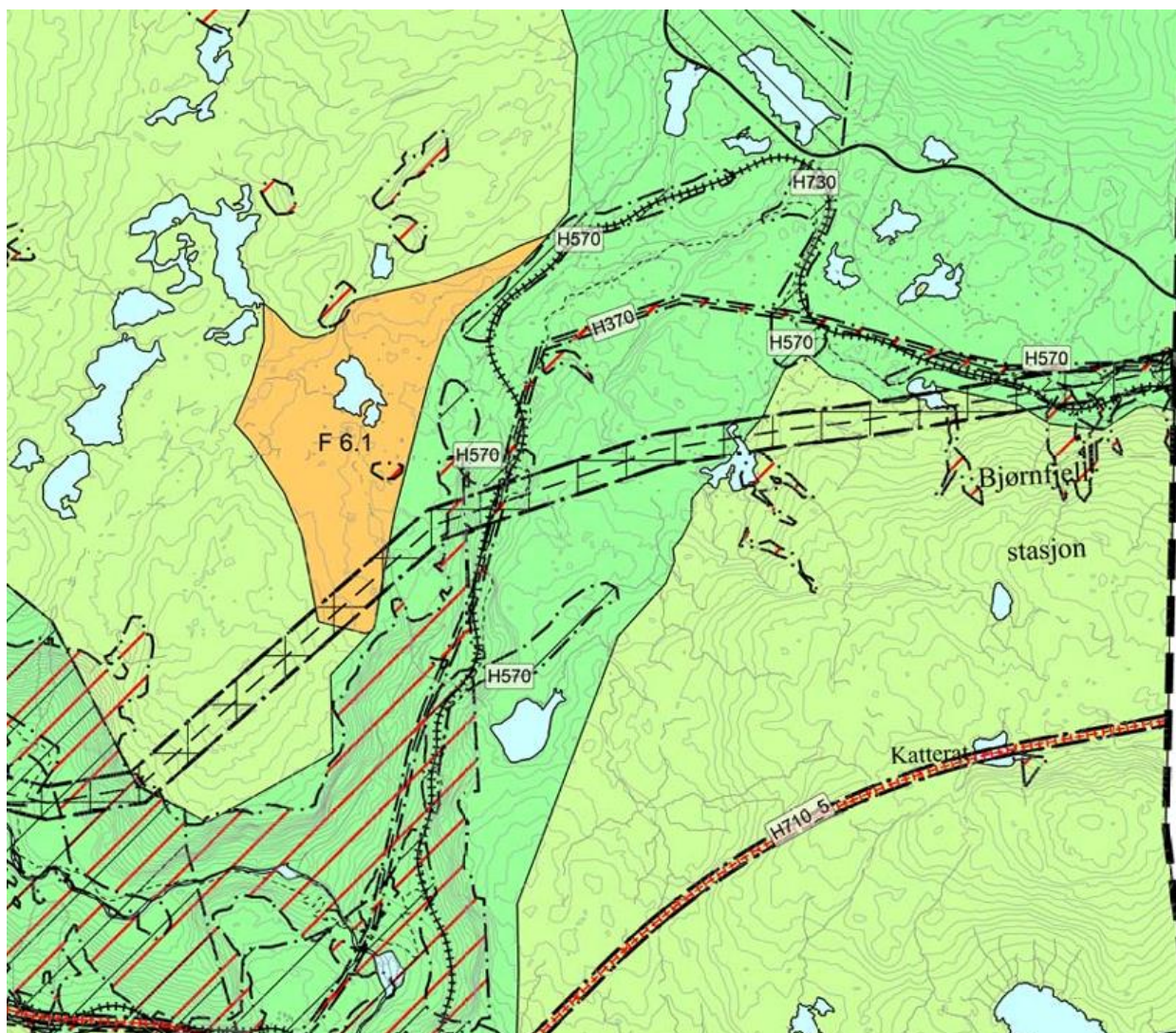
I Norges energi og vassdragsdirektorat (NVE) sitt kart, NVE Atlas, er det merket med lokale flomsone langs med bekker/elver og vann i planområdet. Det er også registrert tilfeller av steinsprang og ett snøskred innenfor planområdet, men ingen andre kjente skredhendelser eller andre farehendelser.

Haugfjellet er friluftsområde som er kartlagt og verdisatt.

4 Forholdet til overordnede planer og retningslinjer

4.1 Beskrivelse av dagens situasjon

Kommuneplanens arealdel



4.2 Vedtatte reguleringsplaner

Reguleringsplanen Rombaksbotn – Bjørnfjell, vedtatt 25.04.1996, har som hovedformål å verne om kulturminnene knyttet til bygging og drift av Ofofbanen og omkringliggende landskap, og sikre adkomst til området. Planområdet til Søsterbekk kryssingsspor i stor grad innenfor gjeldende reguleringsplan.

Reguleringsplanen Søsterbekk hytteområde, vedtatt 17.06.2021, berøres ved at deler av rigg- og anleggsområde vil ligge innenfor samme område som denne planen, og spesielt vegen Nordstrømvatnet fra E10 og inn mot parkeringsplassen ved enden av vegen, hvor det i reguleringsplanen tillates opparbeidelse av møteplasser på strekningen.

4.3 Aktuelle overordnede retningslinjer og føringer

Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Godstransportsektoren står overfor store utfordringer de nærmeste tiårene med å møte behov for effektivisering og omstilling, og samtidig ivareta hensynet til miljø og transportsikkerhet. Kapasitetsøkende tiltak som bygging av kryssingsspor omtales som et viktig tiltak for å møte behovene for godstransporten.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO₂ i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

5 Virkninger av planinitiativet

5.1 Landskap, omgivelser og strøkskarakter samt fjernvirkning

Tiltaket medfører at eksisterende skjæring øst for Søsterbekk vil bli høyere og at det kan komme et snøoverbygg langs skjæringen. I utarbeidelse av reguleringsplanen vil det bli sett på eventuelle avbøtende tiltak for å gjøre skjæringen mindre synlig i landskapet.

Når det gjelder utforming og materialbruk av snøoverbygg så er det fra Bane NOR strenge krav til hvordan disse utformes, både når det gjelder sikkerhet og kulturhistorisk verdi. Det vil sees på om det er mulig med lokale tilpasninger for utvendig materialbruk på nettstasjon og signalcontainer.

Det er usikkert om og hvordan ny bro over bekkedal kommer til å påvirke bekkedalen på nåværende stadium. Her er det flere forhold som spiller inn, blant annet valg av konstruksjonstype og eventuelle tilpassinger til reindriften. Det vil bli sett på eventuelle avbøtende tiltak i det videre arbeidet.

5.2 Økt trafikk og støy

Hele hensikten med tiltaket er å utvide kapasiteten til jernbanen noe som på sikt vil føre til økende togtrafikk på strekningen. Det vil bli lagd en støyrapport som vil vise eventuelle endringer i støynivå og mulig behov for støytiltak som følger av økt togtrafikk.

5.3 Blågrønne strukturer og naturmangfold

For det ferdige tiltaket vil det være bekken i bekkedalen hvor det skal bygges ny bro og eventuelle små bekker langs vegen Nordstrømvatnet som det eventuelt vil være permanent omlegging av for å plass til ny bro og møteplasser langs vegen. Utover det vil det være lik som i dagen situasjon. En eventuell omlegging av bekker vil gjøres i samråd med fagpersoner, kommunen, NVE og fylkeskommunen.

Det vil være størst påvirkning på bekker og vann innenfor planområdet om det skulle skje et uhell med forurensing i anleggsperioden. Dette vil håndteres i tråd med gjeldende regelverk.

5.4 Friluftsliv

I byggeperioden kan det i perioder være vanskelig å opprettholde enkelte deler av stinettet.

Når tiltaket er ferdig bygd vil være lettere for bilister å komme til parkeringsplassen ved enden av Nordstrømvatnet siden vegen er forbedret ved at det etableres møteplasser på strekningen fra E10 og inn til parkeringsplassen.

Det er en del stier som går langs med sporet i dag og man ser at det foregår villkryssing i og over sporet. Prosjektet vil se på alternativer til stier langs spor da det av sikkerhetsmessige årsaker ikke er ønskelig at personer beveger eller oppholder seg i jernbanesporet og i sikkerhetssonen til jernbanesporet.

Det vil også sees på muligheter for kryssing av spor som oppfyller jernbanens krav til sikkerhet.

5.5 Kulturverdier

Det er ingen registrerte automatiske kulturminner som blir berørt av tiltaket. Selve stasjonsbygningen på Søsterbekk er vedtaksfredet. Det er uklart om tiltaket vil berøre stasjonsbygningen på nåværende tidspunkt.

Ellers er det kun kjente kulturminner knyttet til utbyggingen av jernbanen som ligger nært inntil eller blir direkte berørt av tiltaket. Bane NOR ønsker selv at disse skal vernes og vil gjøre en vurdering internt på eventuelle tiltak som må gjøres i anleggsperioden, samt rådføre seg med kommunen og fylkeskommunen.

5.6 Barn og unges interesser

Det vurderes at tiltaket vil ikke berøre barn og unges interesser utover det som allerede er beskrevet under friluftsliv, kap. 5.4.

5.7 Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket

Det skal sees på løsninger for å ivareta trekkrutene til reien på tvers av jernbanen sammen med næringen for å minimere konsekvensene for reindriften,

6 Medvirkning

6.1 Hvem skal varsles om planoppstart

Viktige interessenter i planarbeidet vil være:

- Narvik kommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Statens vegvesen
- Sametinget
- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune
- Berørte grunneiere

I tillegg varsles tilgrensende eiendommer, lokale foreninger og organisasjoner etter Plan- og bygningsloven og etter liste fra Narvik kommune.

6.2 Prosess for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det vil bli laget en egen medvirkningsplan for tiltaket som delvis er basert på innspillene som kommer ved varsel om oppstart av planarbeidet. Det er også et ønske fra prosjektet at det skal være en tett dialog spesielt med grunneiere, kommunen og berørte fagmyndigheter under utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen.

Behovet for åpne møter og antall vil bli vurdert og diskutert i oppstartsmøtet med kommunen.

Før det varsles oppstart av reguleringsplanarbeid vil direkte berørte grunneiere bli kontaktet av Bane NOR.

7 Samfunnssikkerhet og risiko

Basert på innhentet kartinformasjon er følgende tema aktuelle i ORS-analysen:

Naturbaserte/naturgitte forhold

- Grunnforhold
- Vind og lokalklima

Samferdsel

- Veg
- Bane

Næringsvirksomhet

- Reindrift
- Hytteutbygging

Kulturelle verdier, natur og miljø

- Kulturminner
- Naturmangfold

Store ulykker

- Bane

Forhold ved utbyggingsformålet

- Akutt forurensing
- Støy

Det vil bli utarbeidet av ROS-analyse etter metodikk angitt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging».

8 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Omfang og tiltak i planene er vurdert etter forskrift om Konsekvensutredning.

Reguleringsplanene er ikke så omfattende at forskriftens vedlegg I som lister opp tiltak som alltid skal konsekvensutredes er gjeldende.

I vedlegg II omfattes planene av punkt 10 infrastrukturprosjekter og bokstav c – Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer. For tiltak i denne kategorien skal behov for konsekvensutredning av planarbeidet vurderes ut ifra kriteriene i § 10 om de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Tiltak i vedlegg II skal i henhold til forskriftens § 8 ikke ha planprogram eller melding.

Det vurderes at reguleringsplanen vil ikke ha krav til planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av planen vil bli godt belyst i planbeskrivelsen.

9 Vedlegg

Skisse av foreløpig planområde