Reguleringsendring
Rombak kryssingsspor

PLANBESKRIVELSE

Dato: 12.06.14

Jernbaneverket

NARVIK KOMMUNE

INNHOLD

1 BAKGRUNN 4

1.1 Formålet med planarbeidet 4

1.2 Forslagstiller 4

1.3 Hovedplan for Rombak kryssingsspor 4

1.4 Avgrensing og omfang 4

1.5 Konsekvensutredning 4

2 OVERORDNEDE FØRINGER 5

2.1 Nasjonal transportplan og handlingsprogram 5

2.2 Kommuneplan 5

2.3 Gjeldende regulering 6

2.3.1 Reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell 6

2.3.2 Reguleringsendring Rombak stasjon – forlengelse av kryssingsspor 7

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET 8

3.1 Dagens situasjon 8

3.2 Landskap og vegetasjon 10

3.3 Kulturminner og kulturmiljø 10

3.4 Eiendomsforhold 11

4 PLANPROSESS 11

4.1 Medvirkning/merknader 12

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET 13

5.1 Reguleringsformål 13

5.2 Arealregnskap 13

5.3 Hovedtrekkene i planen 14

5.4 Jernbane og annen banegrunn 14

5.5 Konstruksjoner 16

5.6 VA – ledninger 17

5.7 Veger, midlertidig anleggsveg og parkering 17

5.8 Midlertidig anleggsområder 17

5.9 Landskap 18

5.10 Kulturminner og kulturmiljø 18

5.11 Flom 18

5.12 Universell utforming 19

5.13 Fellesbestemmelser 19

6 KONSEKVENSER AV FORSLAGET 19
6.1 Konsekvenser for miljø 19
6.1.1 Nærmiljø og friluftsliv 19
6.1.2 Landskap 20
6.1.3 Kulturminner og kulturmiljø 20
6.1.4 Naturmiljø 20
6.1.5 Natur- og ressursgrunnlag 21
6.1.6 Støy 21
6.1.7 Forurensning 21
6.2 Konsekvenser i anleggsfasen 22
6.2.1 Visuelt miljø 22
6.2.2 Friluftsliv 22
6.2.3 Avfall 22
6.2.4 Støy og vibrasjoner 22
6.2.5 Setninger og massestabilitet 22
6.2.6 Trafikk og transport 22
6.2.7 Helse og trivsel 23
7 RISIKO- OG SÅRBARHETSVURDERING 24
7.1 Sjekkliste risiko og sårbarhet 24

Vedlegg

1. Innkomne merknader ved oppstart
2. Varsel om oppstart av planarbeid, annonse
3. Varsel om oppstart, brev til naboer og myndigheter

1 BAKGRUNN

1.1 Formålet med planarbeidet

I forbindelse med innføring av lengre tog på Ofotbanen er det behov for å forlenge alle krysningsspor. Det er ønskelig å redusere togframføringsproblemene, oppnå økt kapasitet og fleksibilitet for lange gods- og malmtog på Ofotbanen, tilrettelegge for Jernbaneverkets drift og vedlikehold, samt etablere planfri kryssing ved stasjonen.

LKAB varsler økt trafikk i årene framover med 28 mill tonn i 2016 og 34 mill tonn i 2020. Gruveselskapet Northland Resources (AS) startet opp utskipning over Narvik i 2013, med full produksjon på 5 mill tonn pr. år fra 2015. Også annen godstrafikk er økende.

Forlengelse av kryssingsspor ved Rombak stasjon er prioritert og forankret i St.meld. nr 26 – Nasjonal Transportplan 2014-2023, og i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2023.

1.2 Forslagstiller

Forslagsstiller er Jernbaneverket.

1.3 Hovedplan for Rombak kryssingsspor

Reguleringsplanen er delvis utarbeidet med bakgrunn i Hovedplan for Rombak kryssingsspor. I etterkant av vedtatt hovedplanen ble det inngått avtale med LKAB om etablering av kryssingsspor på minimum 1000 meter, og dette er hensyntatt i det videre planarbeidet. Ny sporlengde er på 1120 meter.

1.4 Avgrensing og omfang

Planområdet strekker seg fra og med Rombak omformer i vest og ca. 2150 m østover til km 22.4 Planforslaget legger til rette for å etablere nytt kryssingsspor med tilhørende anlegg og konstruksjoner. Planens begrensning ivaretar nødvendig areal for skjæringer og fyllinger. Planforslaget ivaretar også behovet for areal til midlertidige anleggsområder og anleggsveg i anleggstiden.

1.5 Konsekvensutredning

Planforslaget er vurdert i henhold til Plan- og bygningslovens § 4-2 og Forskrift om konsekvensutredning FOR-2009-06-26-855. Tiltaket er vurdert etter § 3

"Tiltak som skal vurderes etter forskriften", samt § 4 "Kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø, naturressurser og samfunn"

Det er i samråd med Narvik kommune vurdert at tiltaket ikke faller inn under krav om konsekvensutredning i henhold til § 3 og 4 i forskrift om konsekvensutredning. Konsekvenser av tiltaket blir beskrevet og vurdert i planbeskrivelsen med tilhørende risiko og sårbarhetsvurdering.

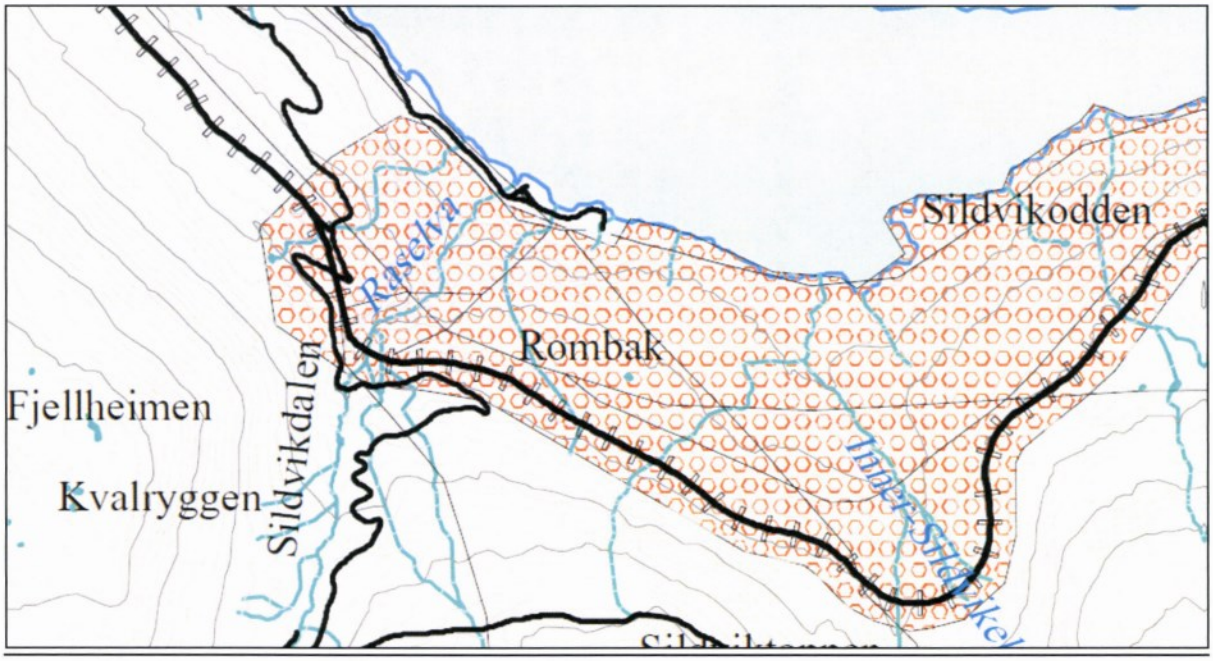
2 OVERORDNEDE FØRINGER

2.1 Nasjonal transportplan og handlingsprogram

I Handlingsprogrammet 2014-2023 ligger prosjektet inne med bygging i perioden 2014-2019.

2.2 Kommuneplan

Det aktuelle området er i kommuneplanens arealdel avsatt til *Jernbane, Veg, Landskaps-, kulturminne- og friluftsområde (LKF) og Landskaps-, natur- og friluftsområde (LNF).*



Figur 1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel (Kilde: Narvik kommune)

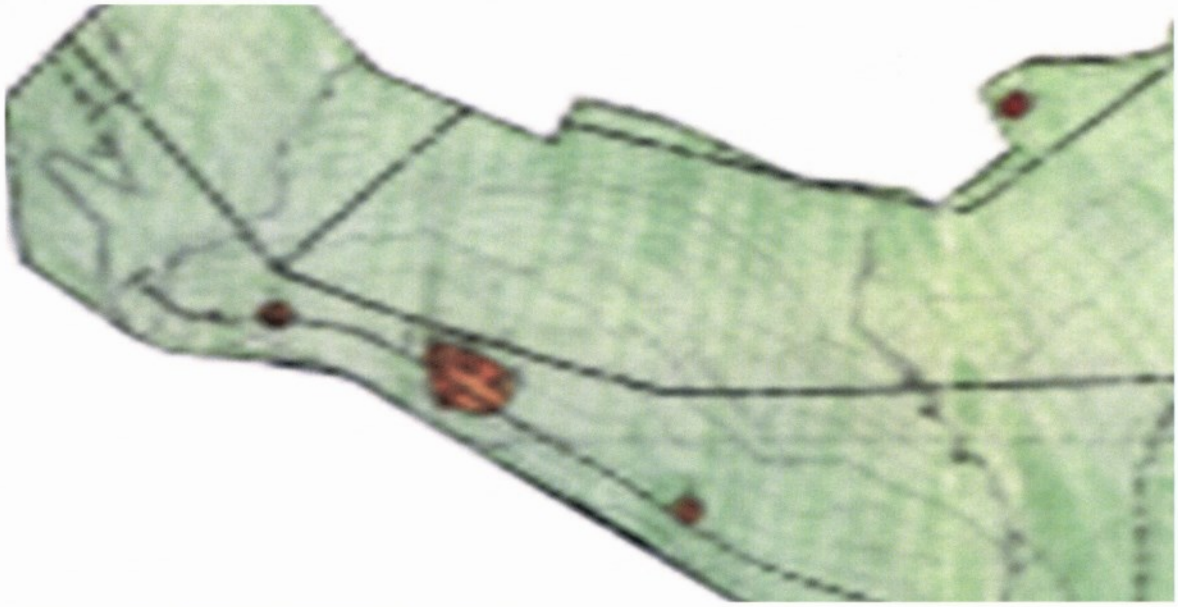
2.3 Gjeldende regulering

Planforslaget berører to gjeldende reguleringsplaner i området:

- Reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell, vedtatt 31.10.1995
- Reguleringsendring for Rombak stasjon – forlengelse av kryssingsspor, vedtatt 19.08.2004.

2.3.1 Reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell

Det aktuelle området er avsatt til *Jernbane, Veg, Blandet formål trafikkområde, Bevaringsverdig bebyggelse, og Blandet formål landskaps-, kulturminnevern og friluft (LKF).*



Figur 2: Utsnitt av reguleringsplan Bjørnfjell (Kilde; Narvik kommune)

Formålet *Spesialområde LKF* skal verne om kulturminner knyttet til bygging og drift av Ofotbanen, og ta vare på landskapet de ligger i, samt å sikre områdets verdi som friluftsområde.

Formålet *Bevaringsverdig bebyggelse og anlegg* skal sikre at bygninger eller byggverk og deres tilgrensende omgivelser så langt som mulig bevares på grunn av kulturhistorisk verdi. Dette gjelder i tillegg til bygninger også alle typer konstruksjoner som snøoverbygg, rasbygg, snøskjermer, rasvarslingsgjerder, mastekonstruksjoner og lignende knyttet til Ofotbanens virksomhet.

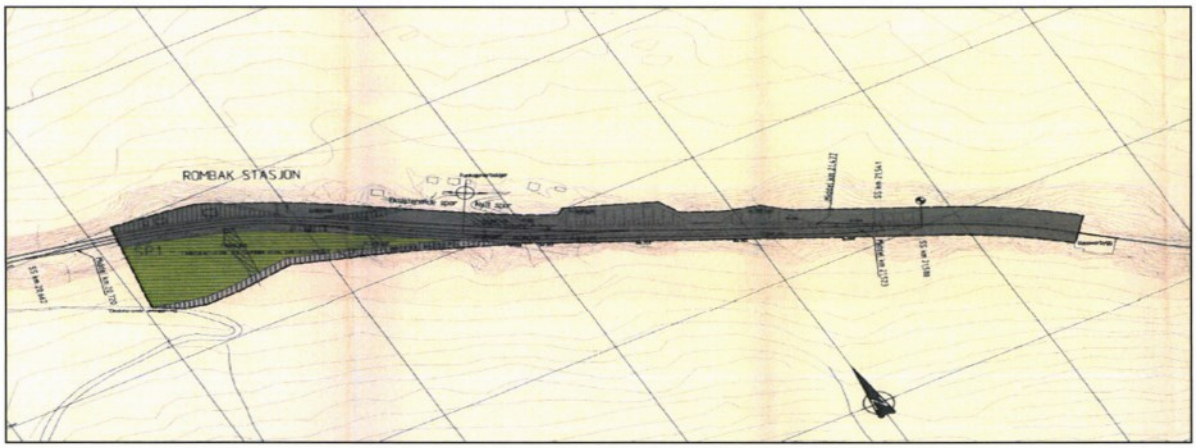
Planbestemmelsene legger føringer for at tekniske inngrep som varig endrer landskapets art eller karakter som massetak, graving, fylling, veibygging og fjerning av særpreget vegetasjon ikke er tillatt.

Synlige og merkede kulturminner fra anleggstiden for Ofotbanen og fra unionsoppløsningen med Sverige, er vernet og må ikke utsettes for annen ytre påvirkning enn nødvendig restaurering og synliggjøring. Ved istandsetting av anleggsveien skal den lengst mulig tilbakeføres til opprinnelig stand.

Planbestemmelsen åpner imidlertid opp for at byggverk og konstruksjoner knyttet til jernbanedriften, som ikke er av tilfredsstillende standard i forhold til nåtidens tekniske krav, kan tillates ombygd helt eller delvis om nødvendig. Ved ombygging skal det tas estetiske hensyn og synlige deler skal mest mulig utføres i samsvar med tradisjonell stedegen byggeskikk.

2.3.2 Reguleringsendring Rombak stasjon – forlengelse av kryssingsspor

Del av planområdet er i reguleringsplan for Rombak stasjon –forlengelse av kryssingsspor avsatt til *Offentlig trafikkområde, Fareområde og Spesialområder (bevaringsverdig bebyggelse og anlegg, Landskapsvern, kulturminnevern og friluftsområde (LKF), samt anleggsveg.*

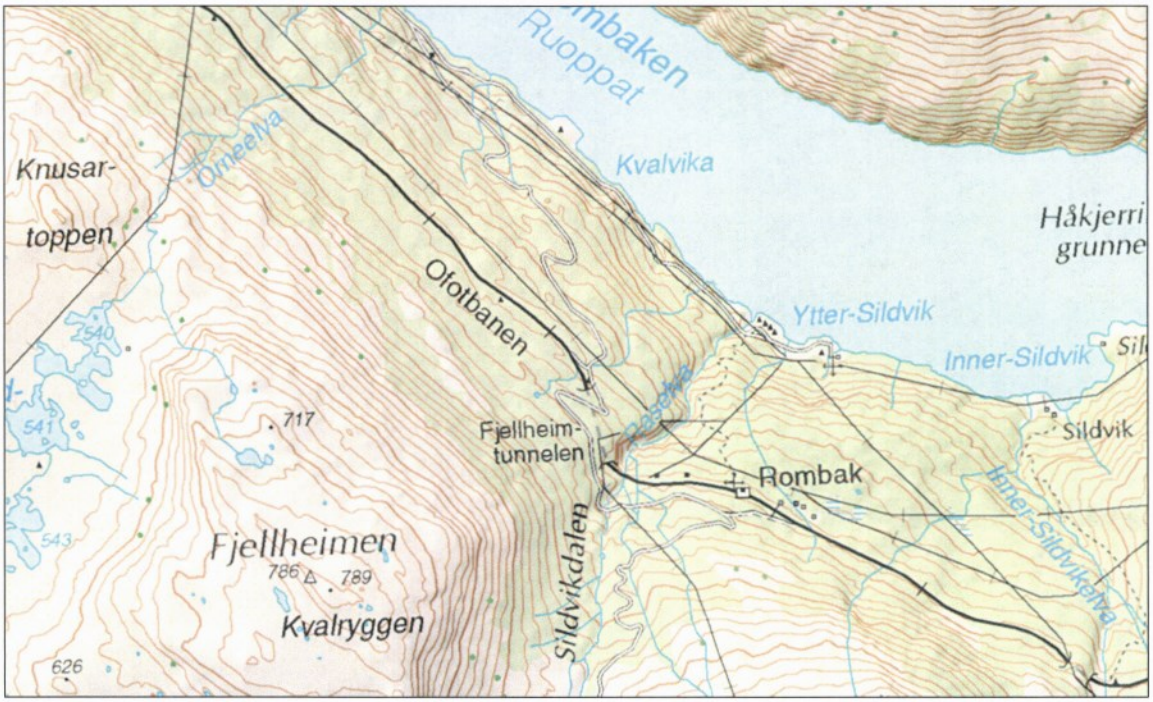


Figur 3: Utsnitt reguleringsendring Rombak stasjon – forlengelse av kryssingsspor (Kilde; Narvik kommune)

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

3.1 Dagens situasjon

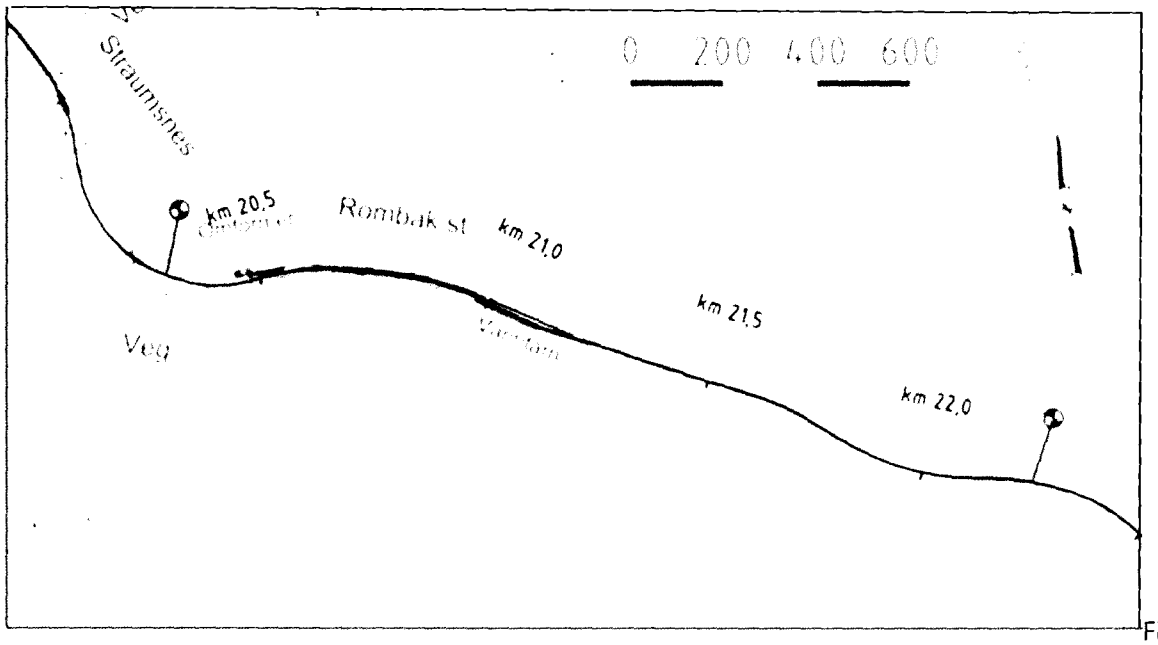
Rombak stasjon er den midterste av de 5 stasjonene på Ofotbanen mellom Narvik og riksgrensen mot Sverige. Stasjonen ligger på km 20,8 målt fra Narvikterminalen, og ca. 21,1 km fra riksgrensen. Stasjonen har vegforbindelse på sommerstid via en 3 km lang anleggsvei (ikke åpen for allmenn ferdsel) fra Sildvik. Nabostasjoner er Straumsnes i vest og Katterat i øst. Stasjonen ligger i fjellsiden på sørsiden av Rombaksfjorden ca. 260 moh.



Figur 4: Rombak stasjon med atkomst fra vegen til Sildvik (Kilde: Narvik kommune)

Stasjonen har tre relativt korte kryssingsspor og ett sidespor. Veksel i vest ligger inne i et snøoverbygg ved Rombak omformer. Det er persontrafikkplattform foran stasjonsbygningen mot spor 1. Anleggsvegen fra Sildvik ender på sørsiden av sporet. Stasjonsbygningene og 4-5 private hytter ligger på nordsiden av sporene. Turgåere og skiløpere krysser sporet mellom stasjonsområdet, hyttene og anleggsvegen.

Rombak stasjon er utsatt for relativt hardt vinterklima i form av lave temperaturer, mye snø og noe rasfare fra fjellskjæringene i sør.



Figur 5: Dagens situasjon på Rombak stasjon

Bilde 1: Rombak stasjon sett fra nordøst med stasjonsbygningen til høyre i bildet.

3.2 Landskap og vegetasjon

Rombak stasjon ligger i fjellsiden på ei utplanert hylle i landskapet på sørsiden av Rombaksfjorden. Selve stasjonsområdet ligger på ei langstrakt fylling.

Det er frodig løvskog i området med noe steinur og fjell i dagen. Skogbunnen er for det meste kledd av frodig lyng med et tynt vegetasjonslag på fjell. Det er flere bekker som renner nedover fjellsiden. Disse kan ha kraftig vannføring i vårflommen.

Forholdet mellom bane og landskap er preget av dramatikk. På tross av at banen er preget av inngrep i naturlandskapet kan en ikke si at banen er sterkt skjemmende i forhold til omgivelsene. Samspillet og kontrasten mellom banen og landskapet er både spennende og betagende.

Landskapet er en skogkledd fjellside med noe steinur og fjell i dagen.

3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Rombak stasjon ligger innenfor området som er sikret et vern i medhold av "Reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell, vedtatt 1996. Vernet er videreført i reguleringsendring for Rombak stasjon – forlengelse av kryssingsspor, vedtatt 19.08.04. Formålet med vernet er å verne om kulturminner knyttet til bygging og drift av Ofotbanen, og ta vare på landskapet de ligger i, samt å sikre områdets verdi som friluftsområde.

Nasjonal verneplan for kulturminner i Jernbanen, Ofotbanen, Narvik havn – Riksgrensen, banenr .2400 (Jernbaneverket, Region Nord 1998) definerer Rombak stasjon med høy vernekategori. Det er deler av bygningsmiljøet og uteanlegget som har høy verneverdi.

Innenfor planområdet finner vi et vanntårn som er vedtaksfredet i henhold til § 15 i Kulturminneloven. Fredningen gjelder eksteriør og interiør.

Bilde 2: Rombak stasjon sett fra øst med vanntårnet til venstre i bildet.

3.4 Eiendomsforhold

Jernbaneverket er hjemmelshaver for eksisterende jernbanetrase, mens LKAB Norge AS er hjemmelshaver på alt areal utenfor jernbanetraseen der det planlegges utført tiltak. LKAB Norge er også hjemmelshaver på veg fra Sildvik på gnr/bnr 33/1. Nordkraft AS har bruksrett på vegen. Jernbaneverket har igangsatt en prosess for å få bruksrett.

Langs jernbanetraseen øst for Rombak stasjon er det noen private hytter. Disse er berørt som naboer til tiltaket.

4 PLANPROSESS

Planarbeidet med å tilrettelegge for en sporlengde på 900 meter ble igangsatt i 2011. Planbeskrivelse, bestemmelser og reguleringskart ble ferdigstilt, og lagt ut til offentlig ettersyn 03.07.12. Etter at det ble inngått avtale med LKAB om lengre sporlengde ble videre behandling av reguleringsforslaget satt på vent av kommunen etter anmodning fra Jernbaneverket, i påvente av utredning for nye sporalternativer.

Det ble gjennomført nytt oppstartsmøte med kommunen 09.12.13 for å diskutere veien videre i forhold til justering av sporlengde og behovet for å utvide formålsgrensene. Tilbakemeldingen fra kommunen i etterkant av møtet var at planarbeidene måtte varsles på nytt.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til berørte grunneiere, offentlige etater og interesseorganisasjoner 04.02.14. Kunngjøring om oppstart av reguleringsplanarbeidet ble annonsert 08.02.14 i dagspressen Fremover og lagt ut digitalt på www.narvik.kommune.no.

4.1 Medvirkning/merknader

Det ble avholdt informasjonsmøte med naboer 27.02.14 for å informere om tiltakene som skal gjennomføres.

Det har kommet inn fire merknader fra offentlige etater og interesseorganisasjoner.

Vedlegg	Dato	Fra	Tema	Jernbaneverkets kommentar
1-1	24.02.14	Vei og park	Innenfor planområdet er det ingen kommunale vei og parker. Vi forutsetter at dette videreføres, og har ingen merknader til varsel om planoppstart.	Det vil ikke bli regulert inn offentlige veger eller parker.
1-2	08.02.14	Naturvernforbundet	Naturvernforbundet i Narvik har ingen merknader til varsel om planstart.	Tas til orientering
1-3	03.03.14	Norges vassdrags- og energidirektorat	Det renner flere elver gjennom planområdet. Disse elvene vil bli berørt/forlenget når nytt kryssingsspor etableres. Det gjøres oppmerksom på at det er viktig at nye kulverter dimensjoneres tilstrekkelig i forhold til flom. Ved forlenging av eksisterende kulverter må det legges vekt på at flomforhold, erosjon, vanngjennomstrømning og eventuell oppstuving og isgang blir vurdert. Det bør stilles krav til bygge- og anleggsperioden slik at uønsket forurensning og avrenning til vassdragene blir minst mulig.	Nye og eksisterende kulverter og deres funksjon ivaretas i prosjekteringen. Krav til entreprenøren i anleggsperioden er ivaretatt i konkurransegrunnlaget.
1-4	03.03.14	Statens Vegvesen	Statens Vegvesen har ingen merknader til saken.	Tas til etterretning.
1-5	10.03.14	Sametinget	Sametinget har ingen merknader. Skulle det framkomme gjenstander eller andre strukturer/spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget. Det forutsettes at dette pålegg formidles til de som skal utføres arbeid i marken.	Tas til etterretning.
1-6	31.03.14	Nordland Fylkeskommune	Det bes om at målene i fylkesplanen for arealpolitikk i Nordland hensyntas i planarbeider. Det bør tas hensyn til fremtidige	Tas til etterretning. Nevnte punkter er vurdert i forbindelse med planarbeidet.

			klimaendringer. Eventuell ny bebyggelse og rom mellom bebyggelse må vise hensyn til de estetiske forhold jfr PBL. Planprosessen må legge opp til medvirkning. Det vises til naturmangfoldloven. Kommunen bes om å legge opp til en arealforvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjø, elver grunnvann og kystvann. Det bes om at tiltak visualiseres og beskrives på en god måte.	Det er utarbeidet 3D-modell for alle tiltak, og bilder fra modellen er medtatt i planbeskrivelsen.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Reguleringsformål

I henholdt til plan- og bygningsloven § 12 er området regulert til følgende formål, hensynssoner og bestemmelsesområder med feltangivelse som vist i plankartet.

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr.2)
- Landbruks-, natur- og frilutsområde samt reindrift (§ 12-5 nr. 5)
- Hensynssoner (§ 12-6)

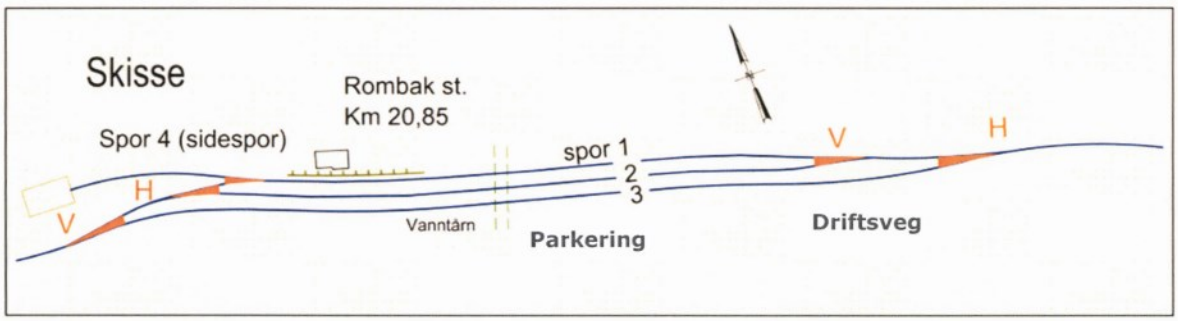
5.2 Arealregnskap

Arealtabell	
§ 12-5 Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
Annen banegrunn- tekniske anlegg	38,008
Trase for jernbane	152,964
Veg	15,611
Sum areal denne kategorien	**206,582**
§ 12-5 Nr. 5 - Landbruks, natur- og friluftsliv samt reindrift	Areal (daa)
LNRF	75,205
Sum areal denne kategorien	**75,205**
Totalt alle kategorier	**281,787**

5.3 Hovedtrekkene i planen

Reguleringsendringen legger til rette for en forlengelse av eksisterende kryssingsspor, utvidelse av formålsgrensene, forlengelse av eksisterende plattform, etablering av planfri kryssing, samt etablering av rigg/redningsplass og parkeringsplass. Det legges til rette for å etablere en stasjon med tre spor, samt ett driftsspor. Planforslaget ivaretar også Jernbaneverkets behov for områder til drift og vedlikehold.

Planforslaget hensyntar forholdet til områdets viktighet for landskap, kulturminner og friluftsliv. Alle bygg og konstruksjoner forutsettes utført i henhold til gjeldende reguleringsplan og Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen. Nye konstruksjoner skal avspeile det gamle kulturmiljøet og videreføre banens særpreg.



Figur 6. Illustrasjon av fremtidig kryssingsspor på Rombak

5.4 Jernbane og annen banegrunn

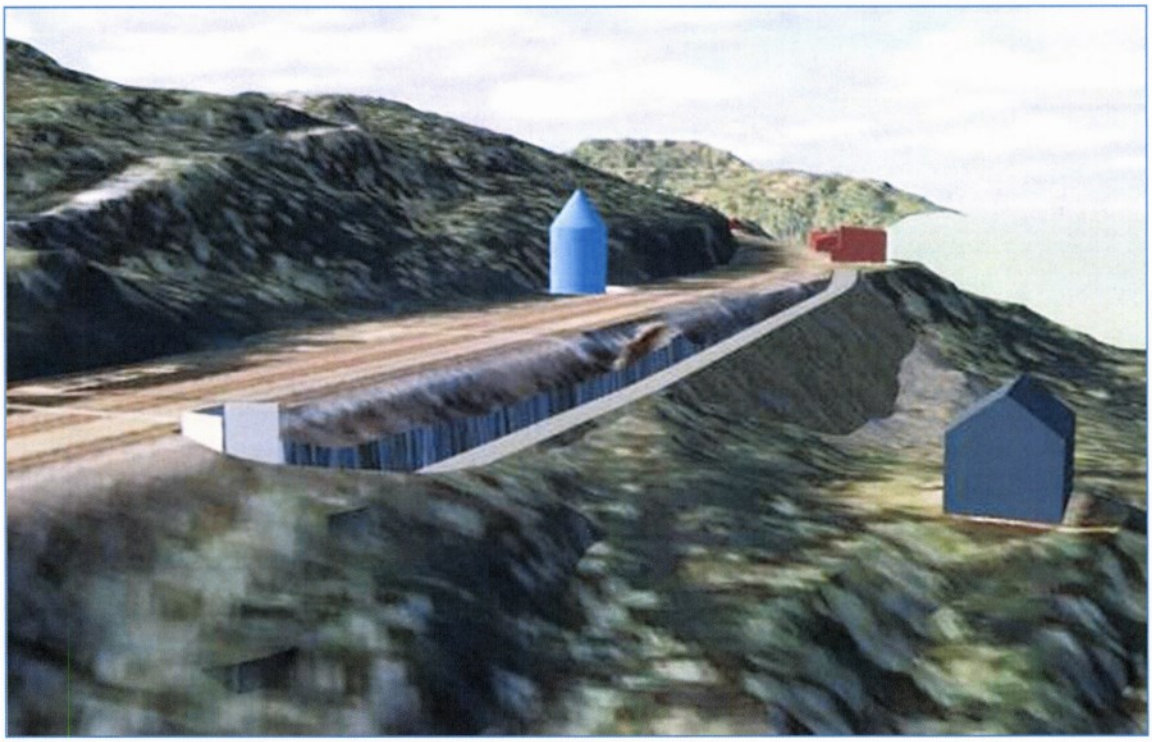
I området som er regulert til trase for *Jernbane* og *Annen banegrunn* kan det bygges kryssingsspor og sidespor med tilhørende bygg, konstruksjoner, installasjoner, nødvendige parkeringsplasser og driftsveger. Det stilles krav i bestemmelsene om at nye bygg og konstruksjoner skal så langt det er mulig ligge tett opp til det opprinnelige formspråket til det kulturhistoriske miljøet langs jernbanetraseen. Det stilles også krav om at stasjonsområdet og plattform som skal benyttes av offentligheten skal ha universell utfomring. Gangveg ut av stasjonsområdet skal så langt det er mulig skal ha universell utforming.

Følgende elementer er ivaretatt i planforslaget:

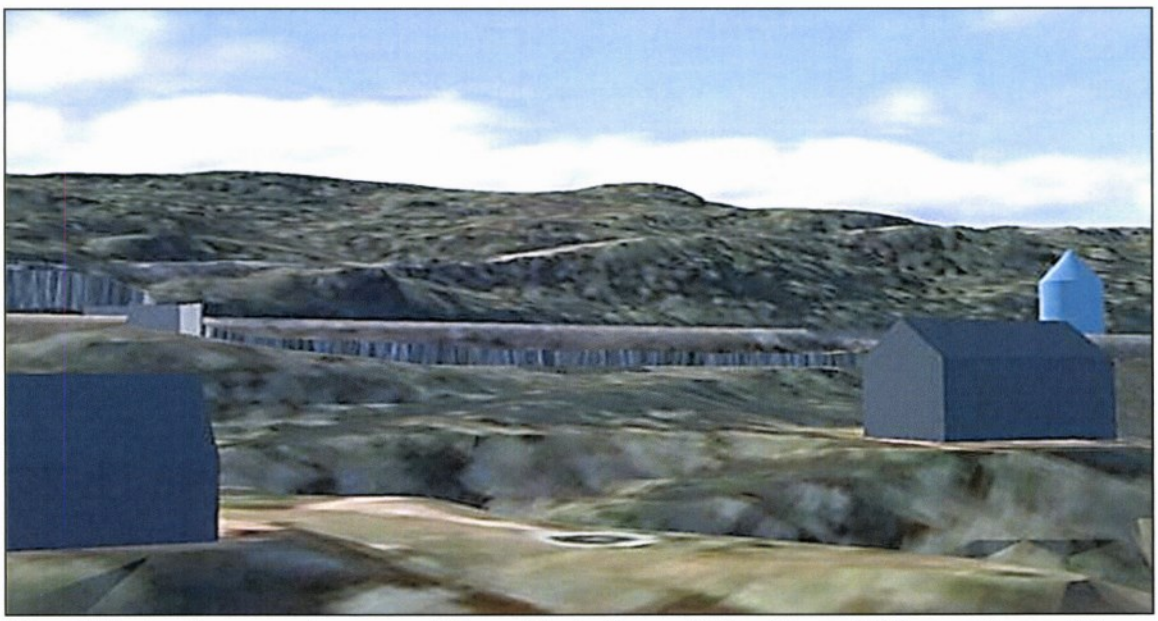
- Stasjon med 3 spor, samt et driftsspor (spor 4) med lengde 100 meter inn til Rombak omformer.
- Hovedspor i spor 3.
- Planfri kryssing (undergang) for turgåere og skiløpere øst for Rombak stasjon.
- Driftsveg langs sørsiden av sporene fra Rombak omformer i vest til ny sporveksel i øst.
- Riving av eksisterende plattform på 45 m, samt etablering av ny plattform. Iht. "Plattformprosjektet" skal det etableres en plattform med lengde 220 meter. På bakgrunn av trafikkmengdegreunnlaget søkes det å bygge plattform som er kortere tilsvarende 125 meter. Reguleringsforslaget legger til rette for begge lengder.

- Riving av snøoverbygg i vest ved km 20.4, samt rasoverbygg i øst ved km 21.74.

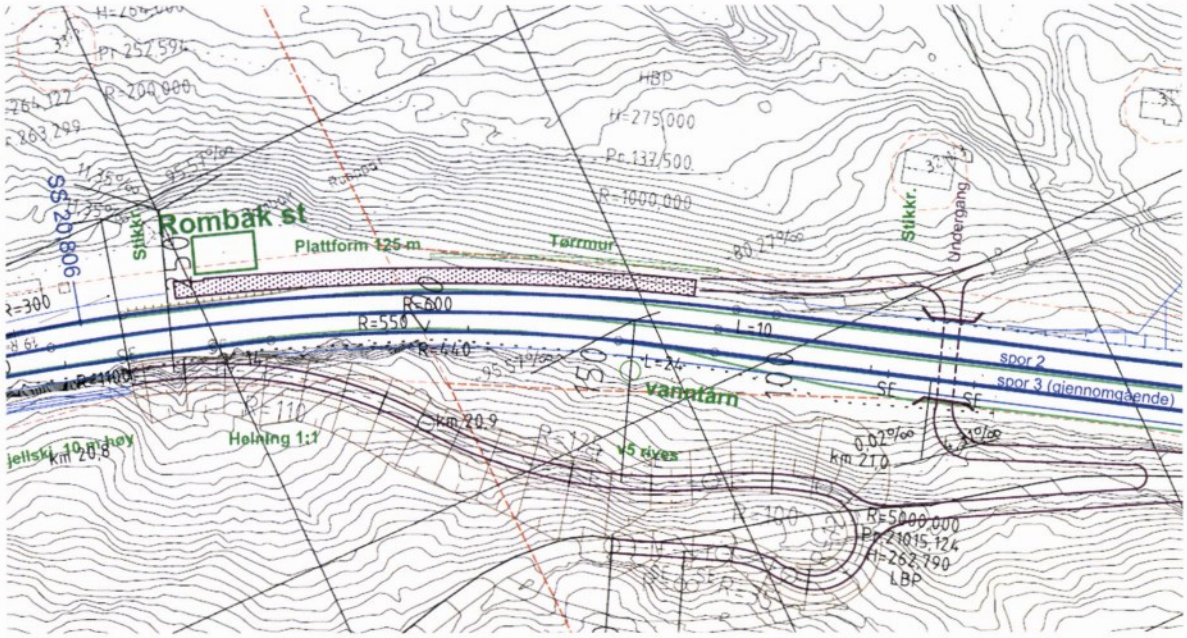
Ved km 21.0 ca 150 meter øst for stasjonsbygningen er det lagt til rette for å etablere en planfri kryssing for turgåere.



Figur 7: Illustrasjon av undergang sett fra nordøst. (Kilde; 3D-modell Sweco Norge AS)



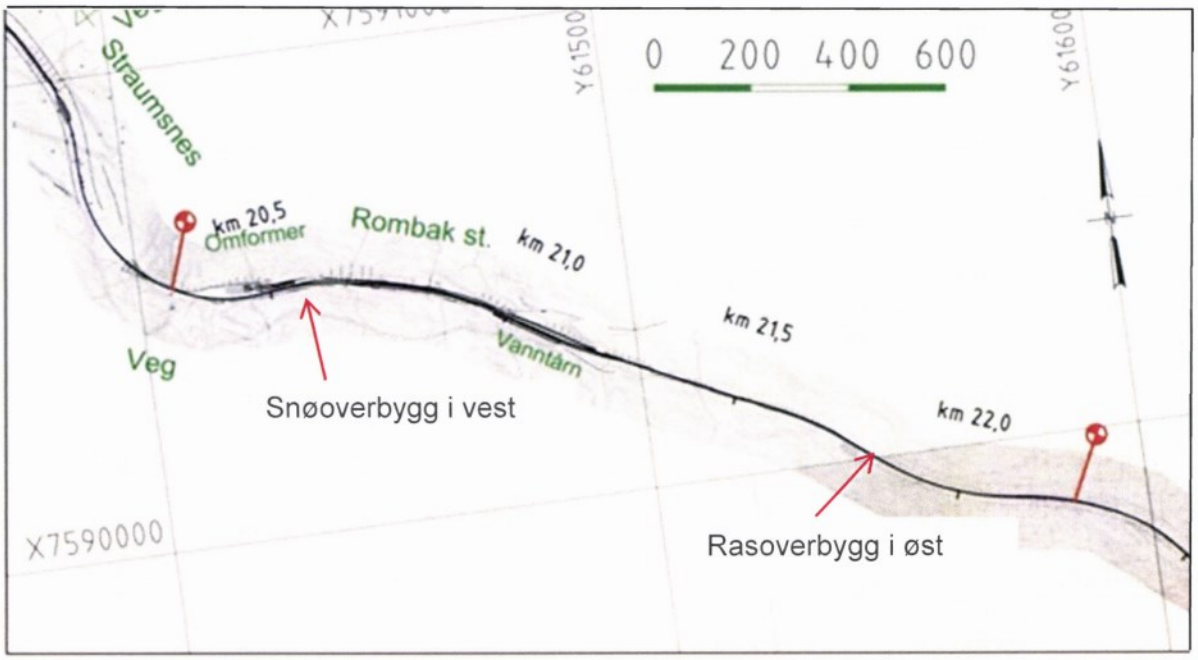
Figur 8: Illustrasjon av undergang sett fra vokterboligene.(Kilde; 3D-modell Sweco Norge AS)



Figur 9. Illustrasjon ny plattform med lengde 220 meter.

5.5 Konstruksjoner

Eksisterende rasoverbygg i øst og deler av snøoverbygg vest rives på grunn av sporgeometri.



Figur 10: Rasoverbygg i øst og snøoverbygg i vest.

5.6 VA – ledninger

Det ligger en vannledning fra bassenget ovenfor stasjonen, ned til vanntårnet og videre til boliger og stasjonsbygning. Denne må påvises og ivaretas godt i anleggsperioden. Dersom nødvendig må denne omlegges i forbindelse med arbeidene.

Den nye turveg-undergangen øst for stasjonsområdet dreneres slik at vannet renner til bekken nord for banen.

Eksisterende stikkrenner og bekkekulverter forlenges der det anlegges nye fyllinger og skjæringer.

5.7 Veger, midlertidig anleggsveg og parkering

Eksisterende atkomst til Rombak stasjon fra Sildvik opprettholdes. Dette er en en-felts veg med møteplasser og grusdekke. Vegen er ikke åpen for allmenn ferdsel. Total lengde på vegen er 4 km. Entreprenøren vil bli pålagt å holde vegen i forsvarlig stand under anleggsperioden og at vegen holder forsvarlig stand ved overlevering av arbeidet. Etter endt anleggsdrift får arealene permanente formål som angitt. Entreprenøren vil bli pålagt å foreta all nødvendig lagring og parkering på eget riggområde. Det vil ikke bli anledning til å parkere på møteplasser. I den grad det er nødvendig kan det eventuelt opparbeides supplerende møteplasser for å holde vegen åpen.

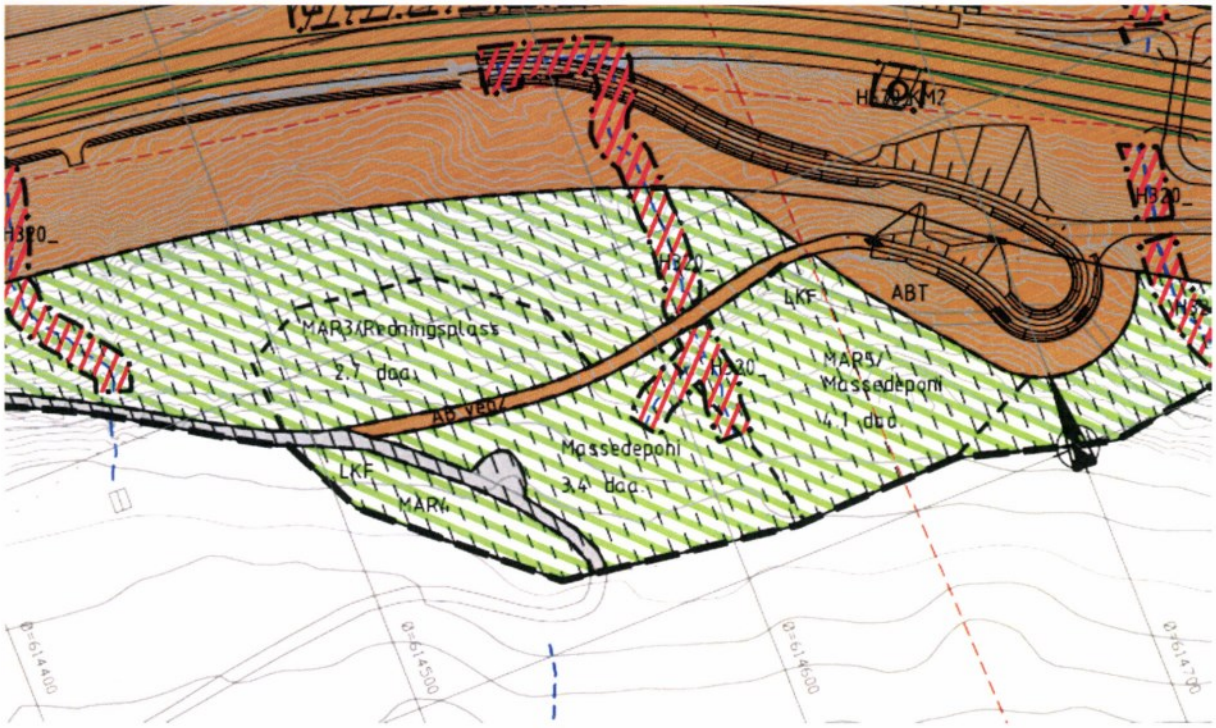
Vegen er merket f_veg_1/MAV1 i plankartet.

F_veg_2 er atkomstveg for eksisterende hytter på nordsiden av sporet. Stikkvegene inn mot linja er merket AB_veg1 og AB_veg_2. Det etableres en mindre parkeringsplass på sørsiden av sporet ved kulverten.

5.8 Midlertidig anleggsområder

Det er regulert inn midlertidige anleggsområder MAR1-MAR10. Områdene kan brukes til anleggs- og riggområde, midlertidig massedeponi, kjøreareal og annet som er nødvendig for gjennomføring av anlegget.

MAR3/redningsplass er etter byggeperioden tenkt inngjerdet og benyttet til redningsplass.



Figur 11. Illustrasjon av MAR3/redningsplass og MAR5/massedeponi.

5.9 Landskap

Planforslaget har videreført formålet fra gjeldende plan i området som ikke berøres direkte av jernbanetiltaket. Områdene avsatt til *Landskapsvern, kulturminnevern og friluftsområde* er merket *LKF* i plankartet. Formålet er å sikre kulturminnene knyttet til bygging og drift av Ofotbanen og ta vare på landskapet det ligger i, samt sikre områdets verdi som friluftsområde.

5.10 Kulturminner og kulturmiljø

Området er vist med skravur i plankartet og merket H570 KM. Området som er avsatt til bevaring av kulturmiljø i planforslaget er plattformen med bygg på nordsiden av jernbanesporet. Planforslaget tillater at plattformen heves og utvides for å være i henhold til Jernbaneverkets krav til plattformer. Det stilles imidlertid krav om at ombyggingen skal ligge så tett opp til det opprinnelige formspråket som mulig.

Det er ikke tillatt å gjøre tiltak som får konsekvenser for vanntårnet på Rombak.

5.11 Flom

Bekkene i området ved Rombak stasjon er merket med flomfare, H320_Flom.
I bestemmelsene stilles det krav om at flombekker må ivaretas og dimensjoneres for flom.

Det er 10 stikkrenner på strekningen fra km 20,460 til km 22,054. Alle er av type "steinkiste". Stikkrenne nr 1, 2 og 4 har dimensjon 80 x 120 cm. De øvrige stikkrennene har dimensjon 60 x 60 cm. Det er planlagt at alle eksisterende stikkrenner og bekkekulverter forlenges der det anlegges nye fyllinger og skjæringer.

5.12 Universell utforming

Nye konstruksjoner og eventuelt nye byggverk som skal benyttes av offentligheten, skal i størst mulig grad ha universell utforming.

5.13 Fellesbestemmelser

I planforslagets bestemmelser er det tatt med fellesbestemmelser som gjelder for hele planområdet. Fellesbestemmelsen er med på å sikre at det kulturhistoriske miljøet må ivaretas i den videre detaljplanleggingen av nytt kryssingsspor på Rombak stasjon. Fellesbestemmelsene stiller også krav om at nødvendige inngrep skal gjøres så skånsomt som mulig og at overgangen mellom nytt og eksisterende terreng skal bearbeides og skråninger og andre tiltak skal tilsåes der det er naturlig. Områdene skal tilsåes eller revegeteres etter prinsipp om naturlig revegetering.

Etter at anlegget er ferdigstilt, og senest ett år etter at nytt kryssingsspor er åpnet for trafikk, skal områdene være satt i stand og tilbakeført til det langsiktige arealbruksformålet.

6 KONSEKVENSER AV FORSLAGET

6.1 Konsekvenser for miljø

6.1.1 Nærmiljø og friluftsliv

Den planlagte utbyggingen av langt kryssingsspor på Rombak stasjon vil bli bygget i et område som allerede er preget av jernbanens infrastruktur, med store eksisterende barrierer. Det vil derfor i liten grad være etablerte friluftsinteresser i området som blir påvirket negativt av tiltaket. Det er 4-5 hytter i tilknytning til stasjonsområdet, og det genererer ferdsel av turgåere og skiløpere. Tiltaket representerer likevel ikke en vesentlig påvirkning på nærmiljøet i form av nye barrierer eller trafikk til og fra området. Den planlagte utbyggingen vil likevel medføre flere togbevegelser og generelt noe mer aktivitet inne på området. Støy og konsekvenser i anleggsperioden er behandlet i eget kapittel.

For turgåere og hyttefolk vil en undergang gjøre kryssingen sikrere både sommer og vinter.

6.1.2 Landskap

Det nye kryssingssporet vil i hovedsak ta i bruk arealer som allerede har vært i bruk som stasjonsområde/jernbaneformål og infrastruktur. Tiltaket vil medføre at eksisterende skjæringer og fyllinger i området utvides. Nye fyllinger/ skjæringer vil i hovedsak være aktuelt der det allerede i dag er fyllinger/ skjæringer, så visuelt vil det ikke medføre at fyllingene/ skjæringene føles nye eller dominerende i landskapet. Forslaget innebærer derfor ingen vesentlig endring av landskapet.

I området foreslås det etablert en planfri overgang i form av en kulvert. Bakgrunnen for at det anbefales en kulvert i stedet for en overgangsbru er at en overgangsbru vil påvirke stasjonsmiljøet mer enn en kulvert. En bru vil medføre en stor og svært synlig konstruksjon, men ikke store terrenginngrep. Undergangen på sin side gir ikke synlige konstruksjoner, men relativt store terrenginngrep. Undergangen vurderes å ville fungere best i samspillet mellom atkomst til stasjonen, hyttene og turterrenget overfor stasjonen.

6.1.3 Kulturminner og kulturmiljø

Som nevnt i kapittel 3.3 er det et vanntårn innenfor planområdet som er vedtaksfredet i henhold til § 15 i Kulturminneloven. Tiltaket vil ikke berøre vanntårnet og fredningen er ivaretatt i gjeldene reguleringsplan og vil også bli ivaretatt i reguleringsendringen.

I Nasjonal verneplan for kulturminner i Jernbanen, Ofotbanen er det angitt at forlengelse av kryssingssporet ved Rombak er lite problematisk i forhold til et strekningsvern.

Planforslaget vil ikke direkte berøre bygningsmiljøet på Rombak stasjon, og vil heller ikke i vesentlig grad endre dagens struktur på området benyttet til jernbaneformål. Et nytt langt kryssingsspor representerer ingen betydelige endring i forhold til kulturminner og kulturmiljøer.

Det vil bli gjennomført tilstandsvurdering med påfølgende rapport på alle bygg, hytter, vanntårn og vanntunneler/stikkrenner før sprengning starter.

6.1.4 Naturmiljø

Utvidelsen av krysningssporet vil skje i samme type landskap som eksisterende spor. Inngrepet vurderes til ikke å gi vesentlige konsekvenser for økologi eller dyreliv i området. Eksisterende elver vil bli ivaretatt, gjennom forlengelse av stikkledninger og kulverter.

Planområdet er sjekket opp mot tilgjengelige informasjonsbaser. Det er ikke registrert noen verdifulle arter i området med verdifull status eller registrerte forekomster av biologisk mangfold. Utbyggingen skjer i et område hvor det ikke er kjente registreringer, og ut fra konkrete vurderinger av terreng i dagen også er det lite som tilsier at det vil være funn. På bakgrunn av denne informasjonen er det ikke gjort noen videre undersøkelser for å øke kunnskapsnivået for planområdet, eller vurdert tiltak i forhold til føre-var-prinsippet jamfør naturmangfoldloven §§ 8 og 9. Etter vår mening vi ikke utbyggingen påføre nye eller fremtidige belastninger på eksisterende naturmangfold. Vurderinger i henhold til

naturmangfoldloven §§ 10,11 og 12 er av den grunn ikke tatt ytterligere stilling til. Planens virkninger for naturmangfoldloven vurderes i sum som små.

Ved revegetering skal det brukes stedegne arter. Eventuelle jordsmonn som tas bort skal benyttes ved revegetering.

6.1.5 Natur- og ressursgrunnlag

Området ved Rombak stasjon består av løvskog og lyng på et tynt vegetasjonsdekke over fast fjell. Det beiter rein i området, men de planlagte tiltak beslaglegger ikke beiteområdene i større grad enn det som er godkjent gjennom gjeldende arealdel og reguleringsplaner i området.

Tiltaket vil ikke redusere muligheten for jakt og fiske i området.

6.1.6 Støy

Det er ikke stilt krav om støyberegninger i reguleringsplanarbeidet, dette vil bli gjort i den videre planleggingen. Det blir flere togbevegelser i området enn det er i dag. Med utgangspunkt i type tog, togbevegelser og type aktiviteter, er det ikke forventet at støyen vil overskride grenseverdiene i Miljøverndepartementets retningslinje (veileder T-1442) for behandling av støy i arealplanleggingen. I anleggsperioden skal man forholde seg til retningslinjer for begrensning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet, jfr. T-1442.

6.1.7 Forurensning

Det er foretatt prøvegravinger og analyser for grunnundersøkelser og miljøprøver i ballast og forsterkningslag ned til 0,5 og 1,0 m dybde.

Undersøkelsene viser følgende:

- Det er påvist moderat forurensede masser i ballasten og forsterkningslaget. På en skala fra 1 til 5 er massene definert som tilstandsklasse 3 "Moderat" eller 2 "God". Tilstanden moderat skyldes arsen-nivået i massene. I veilederen for forurenset grunn TA-2553/2009 står det at for topp jord (dvs. <1m) kan det aksepteres tilstandsklasse 3 "Moderat" for arealbruk *sentrumsområder, kontor og forretning* og for *industri og trafikkarea*". Jernbane kommer under kategorien trafikkareal. Det er derfor ikke påkrevd med tiltak på grunn av forurensning.
- Siktprøvene viser at ballasten og forsterkningslaget er mye nedknust og inneholder mye finstoff.

6.2 Konsekvenser i anleggsfasen

6.2.1 Visuelt miljø

Anleggsperioden vil påvirke det visuelle miljøet i liten grad. Aktiviteten vil skje inne på et område som også i dag er preget av jernbanevirksomhet.

6.2.2 Friluftsliv

Under anleggsperioden må kryssing av jernbanen for turgåere og hyttefolk ivaretas på en sikker måte.

6.2.3 Avfall

Det skal som en del av tiltaket, gjennomføres rivearbeider av snøoverbygg, sviller og skinner. Plan- og bygningsloven regulerer håndtering og disponering av miljøfarlige stoffer, og krav om miljøkartlegging i forbindelse med rivning av bygg og konstruksjoner.

Det må utarbeides plan for avfallshåndtering.

6.2.4 Støy og vibrasjoner

Under anleggsfasen vil det bli noe støy fra anleggsarbeidene. Dette vil komme både fra sprengningsarbeid, rivningsarbeidene, anleggstrafikk, maskinstøy m.m. I detaljplan og byggeplan vil det bli stilt krav til at entreprenøren skal forholde seg til retningslinjer for begrensning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet, jfr. T-1442. Det stilles også krav om måling av rystelser ved spregning. Målingene omfatter også vanntårnet.

6.2.5 Setninger og massestabilitet

Grunnen i planområdet består av et tynt løsmasselag på fast fjell med noe steinur og fjell i dagen. Sporene ligger i dag på jernbanefylling. Dette er normalt en stabil byggegrunn, og det er ikke skråninger innenfor planområdet som er spesielt utsatt for ras. Ingen spesielle risikofylte forhold knyttet til setninger og massestabilitet er avdekket i planområdet.

6.2.6 Trafikk og transport

Trafikk inn og ut av anlegget vil skje på eksisterende privat veg og på anleggsvegen fra Sildvik til Rombak stasjon. Adkomsten til hyttene ved stasjonsområdet vil bli berørt.

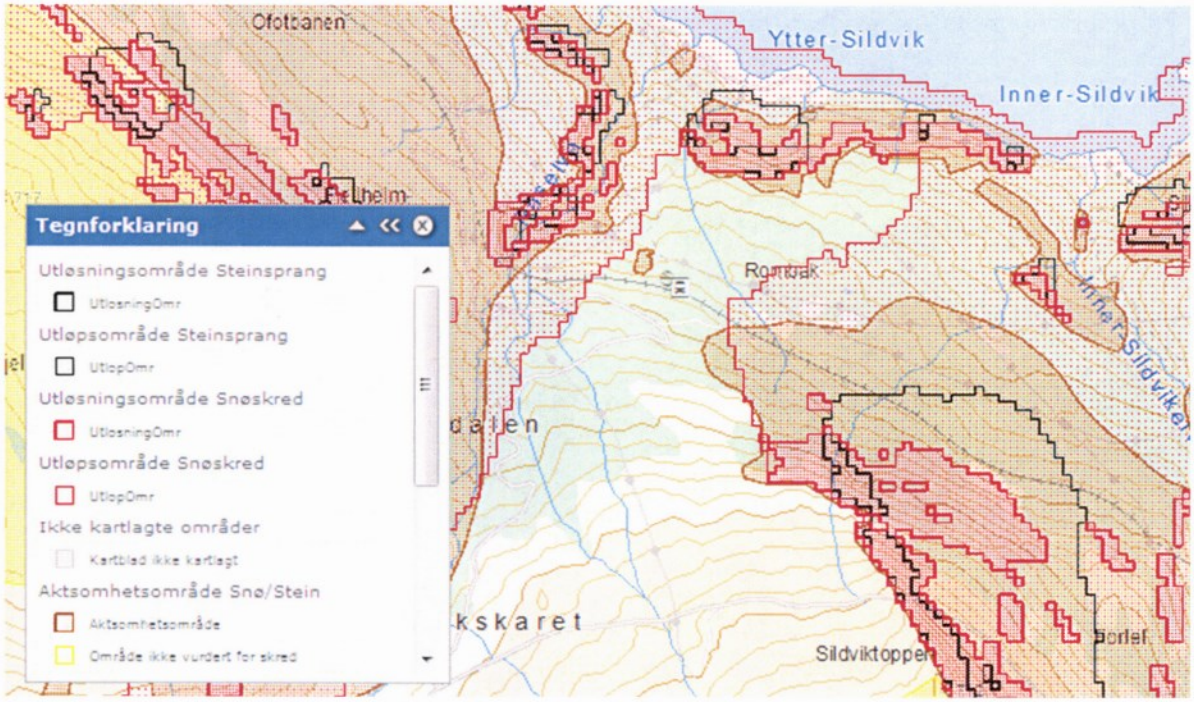
6.2.7 Helse og trivsel

I anleggsperioden vil utbyggingen medføre ulemper og redusert trivsel for hyttenaboer og andre berørte brukere av Rombak stasjon. Den ferdige løsningen med lengre og bedre plattform, undergang og driftsveg forventes å medføre økt brukervennlighet og trivsel.

7 RISIKO- OG SÅRBARHETSVURDERING

7.1 Sjekkliste risiko og sårbarhet

Deler av planområdet er på www.skrednett.no angitt som utløsningsområde for snøskred og steinsprang, samt aktsomhetsområde for snø/stein.



Figur 12: Illustrasjon på aktsomhetsområder i planområdet (Kilde: Skrednett)

For øvrig synes ikke arealet å være utsatt for andre farer, og Fylkesmannen i Nordland sin sjekkliste vurderes som tilstrekkelig for vurdering av risiko og sårbarhet.

Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Jord-/leire-/løsmasseskred	Nei	
Kvikkleire, ustadige grunnforhold	Nei	
Steinras, steinsprang	Ja	
Is-/snøskred	Ja	Det kan dannes is i skjæringer. Jernbaneverket har rutiner for sikring og overvåkning. Ivaretas ved detaljprosjektering av anlegget.
Kjente historiske skred, utbredelse	Nei	
Flomfare	Ja	Ivaretas ved dimensjonering av stikkledninger.
Springflo	Nei	
Flomsonekart, historiske flomnivå	Nei	
Sterkt vindutsatt, storm/orkan etc.	Ja	Ivaretas ved detaljprosjektering av anlegget.
Mye nedbør	Nei	
Store snømengder	Ja	Ivaretas ved detaljprosjektering av anlegget.
Radon	Nei	
Utbyggingsplaner (boliger, fritidsbebyggelse, næring/industri, infrastruktur etc.) i nærheten av: - drikkevannskilder, nedbørsfelt, grunnvann - landbruksareal - oppdrettsanlegg m.m. → vurdere nødv. tiltak, båndlegging etc.	Nei	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Nei	
Kjemikalieutslipp o.a. forurensning	Nei	
Olje-/gassanlegg	Nei	
Lagringsplass for farlige stoffer f.eks. industrianlegg, havner, bensinstasjoner, radioaktiv lagring	Nei	
Høyspentledninger	Ja	Kontaktledning til jernbanen og høyspenningsanlegg (Rombak omformer). Ivaretas gjennom Jernbaneverkets prosedyrer.
Anlegg for deponering og destruksjon av farlig avfall	Nei	
Strålingsfare fra div. installasjoner	Nei	
Gamle fyllplasser	Nei	

Forurenset grunn og sjøsedimenter, endret bruk av gamle industritomter	Nei	
Militære og sivile skytefelt	Nei	
Dumpeområder i sjø	Nei	
Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området? - hendelser på veg - hendelser på jernbane - hendelser på sjø/vann - hendelser i luften	 Nei Ja Nei Nei	 Jernbane: Jernbaneverket har prosedyrer som følges ved uønskede hendelser.
Veger med mye transport av farlig gods	Nei	
Ulykkesbelastede veger	Nei	
Støysoner ved infrastruktur	Ja	Det stilles krav i bestemmelsene jfr § 2.5
Sykehus/helseinstitusjon	Nei	
Sykehjem/omsorgsinstitusjon	Nei	
Skole/barnehage	Nei	
Flyplass	Nei	
Viktig vei/jernbane	Ja	Jernbane: Viser til Jernbaneverkets prosedyrer.
Jernbanestasjon/bussterminal	Ja	Jernbane: Viser til Jernbaneverkets prosedyrer.
Havn	Nei	
Vannverk/kraftverk	Nei	
Undervannsledninger/kabler	Nei	
Bru/Demning	Nei	