


OFOTBANEN, NARVIK HAVN - VASSIJAURE, SØSTERBEKK KRYSSINGSSPOR

PLANPROGRAM

01A	Oppretting av merknader	02.04.2024	PRJE	SORO	CHRN
00A	Førsteutgave	22.03.2024	PRJE	SORO	CHRN
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Ofofbanen, Narvik havn - Vassijaure Søsterbekk kryssingsspor Planprogram		Ant. sider	Fritekst 1d		
		31	Fritekst 2d		
			Fritekst 3d		
			Produsent	NIRAS Norge AS	
		Prod. dok. nr.			
Erstatning for					
Erstattet av					
Prosjektnummer: 60069310 Prosjekt: Søsterbekk kryssingsspor		Dokument nr.			Rev.
		UOB-00-A-10107			01A
		Dokument nr.			Rev.

PLANPROGRAM

Søsterbekk kryssingsspor



Innhold

Innhold 3

1	Bakgrunn, hensikt og mål med planarbeidet	5
1.1	Tiltakshaver og konsulent	5
1.2	Hensikten med planarbeidet	5
1.3	Krav om konsekvensutredning	6
1.4	Planprogram	6
2	Beskrivelse av planområdet	7
2.1	Beliggenhet	7
2.2	Avgrensning av planområdet	8
2.3	Dagens arealbruk	8
3	Overordnede planer og føringer	10
3.1	Statlige føringer og retningslinjer	10
3.2	Regionale føringer	10
3.3	Kommunale planer	11
3.4	Reguleringsplaner	12
3.5	Tidligere utredninger	12
4	Planlagte tiltak	14
4.1	Arealformål	14
5	Metodikk og alternativsvurdering	15
5.1	Metodikk	15
6	Alternativer	16
6.1	Referansealternativ (0-alternativet)	16
6.2	Alternativer som skal vurderes	16
7	Tema som skal konsekvensutredes	23
7.1	Friluftsliv	23
7.2	Naturressurser (reindrift)	23
8	Øvrige tema som behandles i reguleringsplanen	25
8.1	Naturmangfold	25
8.2	Vannmiljø	25
8.3	Landskap	25
8.4	Kulturminner og kulturmiljø	25
8.5	Grunnforhold og geoteknikk	25
8.6	Støy, vibrasjoner og støv	26
8.7	Lysforurensning	26
8.8	Universell utforming	26

8.9	Anleggsgjennomføring	26
8.10	Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS-analyse)	26
9	Oversikt over tema og utredninger	27
10	Medvirkning	28
10.1	Informasjon og medvirkning	28
11	Fremdriftsplan	30
12	Kilder	31

1 Bakgrunn, hensikt og mål med planarbeidet

1.1 Tiltakshaver og konsulent

Bane NOR er forslagsstiller:

Prosjektleder er Tor Gunnar Pedersen, e-post: tor.gunnar.pedersen@banenor.no

Prosjekteringsleder arealplan er Siri Hollup Broholm, e-post: siri.hollup.broholm@banenor.no

Niras er konsulent:

Plankonsulent er Preben Lyngaas Jensen, tlf.: +47 93493338, e-post: prje@niras.com

1.2 Hensikten med planarbeidet

1.2.1 Bakgrunn

Bane NOR ønsker å øke kapasiteten på Ofotbanen. Ofotbanen er 43 km lang og er per i dag Norges nordligste jernbanestrekning og strekker seg fra Narvik til Riksgrensen. All trafikk på Ofotbanen går via Sverige, se Figur 1-1. Ofotbanen er landets tyngste trafikkerte bane der malmtogene fra gruvene ved Kiruna i Sverige utgjør hoveddelen av trafikken. I tillegg er banen viktig for varetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Dagens jernbane er karakterisert som bratt og kurvete, og flere steder skjærer banen inn i bratte fjellskråninger noe som vanskeliggjør kurveutretting og sporomlegginger.



Figur 1 Geografisk plassering av Ofotbanen [1]

Jernbanedirektoratet gjennomførte en kapasitetsanalyse i 2020 hvor de så på kapasiteten på Ofotbanen med prognose for trafikk i 2040 med innspill fra Trafikverket og Bane NOR. Dette for å undersøke om kapasiteten er høy nok med dagens infrastruktur for å håndtere prognosen for trafikk i 2040. Resultatet fra analysen viser at det må utføres kapasitetstiltak på deler av strekningen, spesielt mellom Rombak og Riksgrensen [1].

NIRAS fikk i oppdrag fra Bane NOR i 2023 å utrede for kapasitetsøkende tiltak på strekningen Rombak til Riksgrensen. Fra denne utredningen ble flere tiltak anbefalt for å øke kapasiteten, et av disse tiltakene er et kryssingsspor på Søsterbekk [2]. Alle tiltakene på strekningen må bygges for å kunne hente ut effekten av tiltakene.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Det ble varslet oppstart for planarbeidet i perioden 27.10.- 29.11.2023. Det ble i oppstartsmøtet med kommunen avklart at tiltaket ikke utløste krav om konsekvensutredning (KU).

Etter innspill fra Statsforvalter og Narvik kommune i varslingsperioden, har man gjort en ny vurdering om kravet til konsekvensutredning og besluttet å gjennomføre konsekvensutredning. Tiltaket i planen er vurdert etter «Forskrift om konsekvensutredning». Ut fra Forskrift om konsekvensutredninger §10 b og d, og etter planbestemmelser i reguleringsplan for Rombaksbotn – Bjørnfjell vedtatt 25. april 1996 er det vurdert at planarbeidet skal gjennomføre konsekvensutredning for friluftsliv og reindrift.

1.3.1 Begrunnelse for krav til KU for reindrift

I Lov om Sametinget og andre samiske rettsforhold (Sameloven) §4-1 skal det for tiltak og beslutninger som planlegges iverksatt i tradisjonelle samiske områder, eller som kan få virkning på samisk materiell kulturutøvelse i tradisjonelle samiske områder av kommunen tilbys konsultasjon. Av de to norske siidaene ble det gjennomført konsultasjon med Gielas og Skjomen. Under konsultasjon kommer det fram at tiltaksområdet er veldig viktig for reinbeitedistriktene og er mye i bruk av de reinbeitedistriktene.

1.3.2 Begrunnelse for krav til KU for friluftsliv

Ved varsel om planoppstart kom det innspill fra Statsforvalteren hvor Statsforvalteren ba kommunen om å gjøre en ny vurdering av konsekvensutredningsplikten for temaet friluftsliv. I møte med representanter fra Statsforvalter, Bane NOR, Narvik kommune og NIRAS 09.02.2024 ble det tydelig at friluftslivet vil bli berørt av planarbeidet.

Friluftslivutøvelsen i området er vurdert til å være svært viktig og dermed vil en begrenset ferdsel kunne påvirke friluftslivsutøvelsen i området betydelig i anleggsperioden. Friluftslivet blir sikret i anleggsfasen gjennom egne planer.

1.4 Planprogram

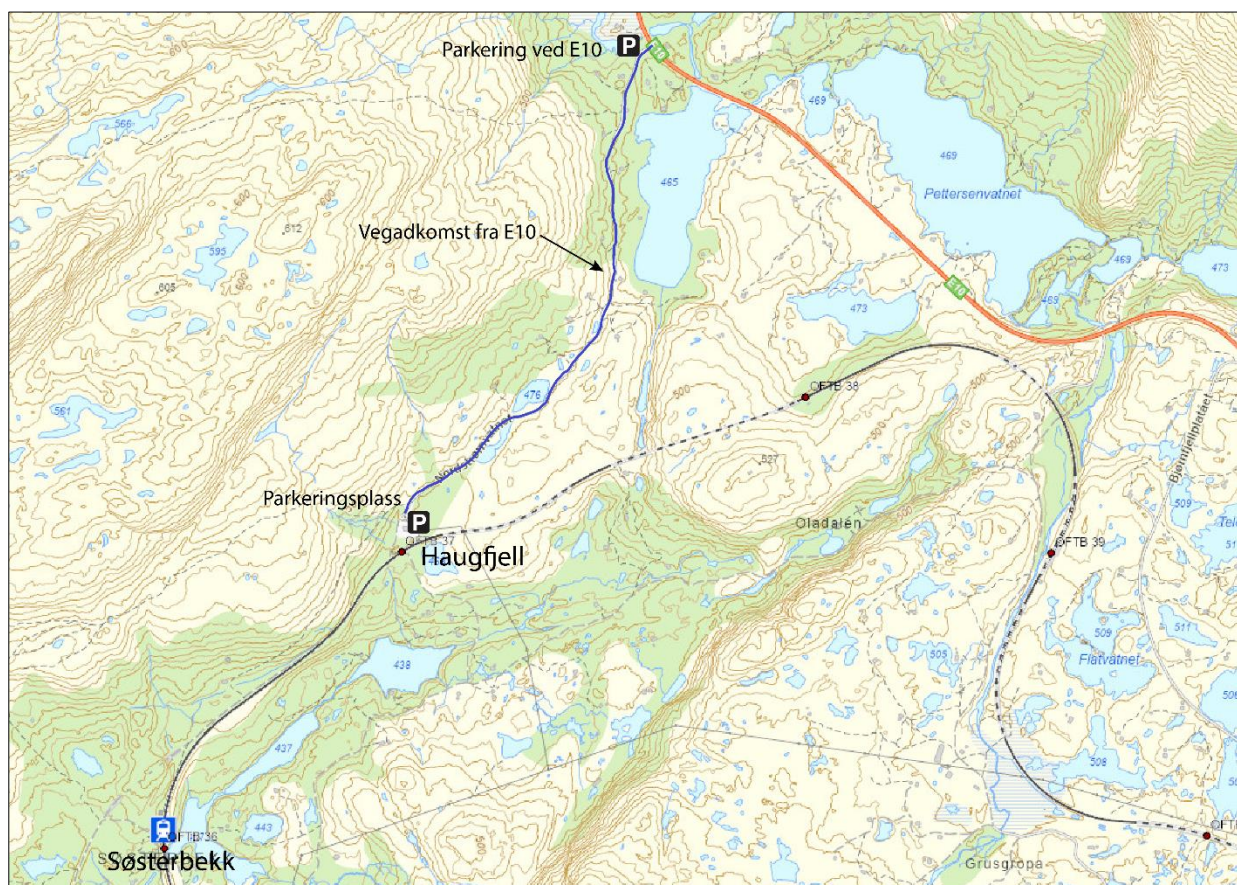
Planprogrammet skal gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning, og belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn. Planprogrammet legger føringer for konsekvensutredningen, og ved fastsettingen kan Narvik kommune gi nærmere retningslinjer for planarbeidet.

Planforslag med konsekvensutredning skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram.

2 Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nordøst i Narvik kommune nært grensen til Sverige. For å komme seg dit kan man ta toget fra Narvik til Søsterbekk holdeplass. Det er ikke bilveg til holdeplassen. Hvis man skal kjøre må man om vinteren parkere ved parkeringsplass ved E10, mens man om sommeren kan ta av E10 på avkjørsel mot Haugfjell vokterbolig.



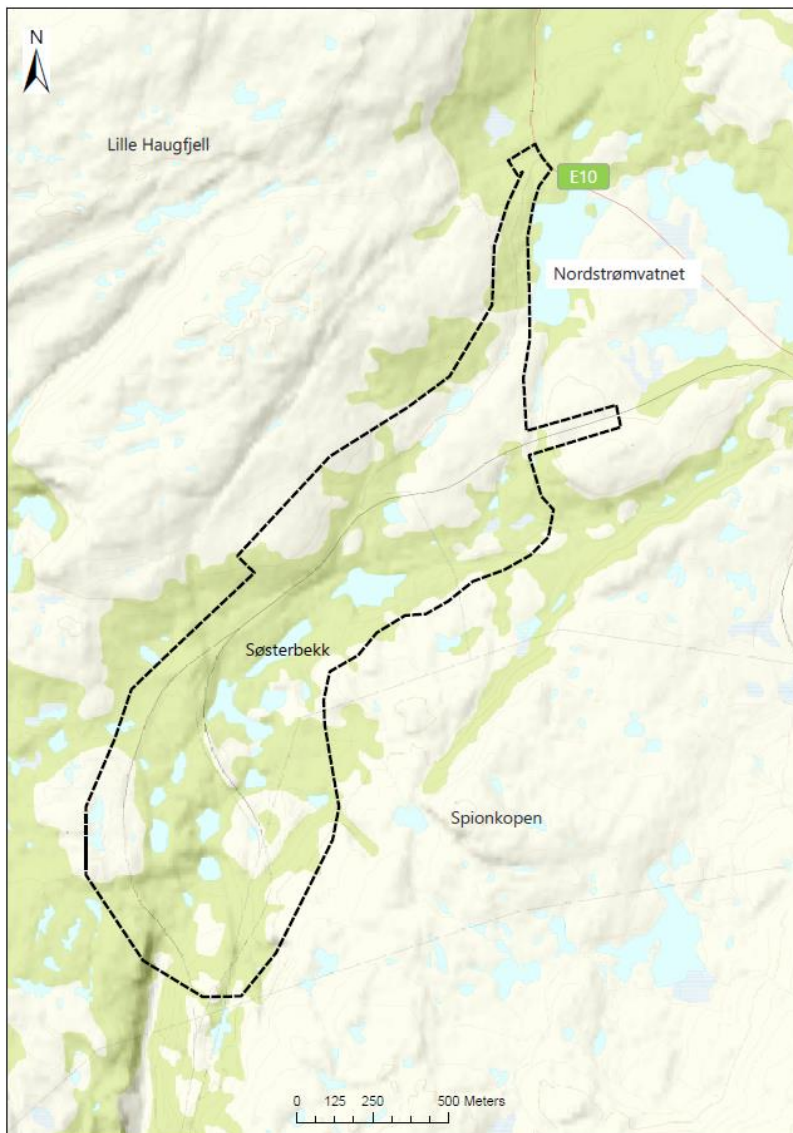
Figur 2 Oversiktskart over Søsterbekk. Kilde: <https://banekart.banenor.no/kart/>

Planområdet ligger i et småkupert høyfjellandskap med løvskog, bekker og små vann. Det er et populært hytteområde med et fint turterreng på både sommer og vinter. I tillegg blir det brukt av turgåere og skiløpere gjennom året. Det er flere vann, bekker og et omfattende stinettverk 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 Ofotbanen. Det er også flere ruiner etter bygninger som stammer fra samme periode. Det er trekkruter for rein som går på tvers av jernbanen.

Landskapstypen rundt Søsterbekk omfatter dallandskap der dalformen er relativt åpen, med høyfjellsnatur, dominert av mindre vann og vassdrag. Området har et tydelig preg av menneskelig påvirkning, med jernbane, kraftlinjer og hyttebebyggelse. Ofotbanen har siden 1902 preget landskapsbildet ved Søsterbekk. Det er ikke registrert områder med særlig landskapsverdi.

2.2 Avgrensning av planområdet

Varslet planområdet har et areal på ca. 1500 daa og strekker seg fra Spionkop-tunnelen ca.1 km sør for Søsterbekk holdeplass og til avkjøring fra E10.



Figur 3 Planavgrensning til varsel om oppstart (november 2023). Kilde: NIRAS/kartverket

2.3 Dagens arealbruk

Søsterbekk holdeplass ligger på Ofotbanens kilometer 36,048 og er plassert på strekningen mellom Katterat og Bjørnfjell stasjon. Holdeplassen ble opprinnelig åpnet i 1955 på den gamle linjen gjennom Norddalen. Broen over Norddalen, Nordalsbrua, måtte på 1980-tallet oppgraderes for å tåle økt last på togene dersom den fortsatt skulle vært i bruk. Det ble besluttet at det skulle bygges en ny jernbanelinje i 1988 mellom Sørtdalen og Bjørnfjell som erstatning for Nordalsbrua. Holdeplassen ble da flyttet til den nye linjen, langs Rallarveien mellom Bjørnfjell og Katterat.

Fra Søsterbekk holdeplass er det ca. 6,5 km til Katterat stasjon og ca. 4 km til Bjørnfjell stasjon. Sør for holdeplassen ligger Fagerlia blokkpost (et sted hvor det står et signal) på km 33.875. Traséen forbi

Søsterbekk er enkeltsporet med en maksimal aksellast på 31 tonn. Traséen har mange kurver og få korte rettlinjler. Sporet går i planområdet gjennom tunnel, over to bruer og gjennom snøoverbygg og ligger i et generelt sideskrått terreng.

Trafikken på jernbanen består i stor grad av malmtransport fra gruvene i Kiruna og omlastningsfasilitetene på Pitkåjärvi til Narvik havn. Utover malmtransporten er Ofotbanen også viktig for varetransport mellom Nord- og Sør-Norge gjennom Sverige. Store deler av dagligvareforsyningen til Nord-Norge går med tog via Narvik, mens betydelige mengder fersk fisk transporteres til Østlandet for videre transport til de ulike markedene. I dag kjøres 46 tog (23 togpar)/døgn på Ofotbanen.

Holdeplassen ligger 456 meter over havet. Ved stasjonsbygningen er det bod med skistativ og en verktøybod med plass til snøfreser.

3 Overordnede planer og føringer

3.1 Statlige føringer og retningslinjer

3.1.1 KVVU Nord-Norgebanen

I Samferdselsdepartementets supplerende tildelingsbrev nr. 2 til Statsbudsjettet 2022 datert 24. februar 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for Nord-Norgebanen. Arbeidet har foregått parallelt med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge som er regjeringens beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i regionen. KVVU-en utredet jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, som i ulik grad svarer på behov for gods- og persontransport. Utredningen identifiserte den mest aktuelle jernbaneløsningen for det transportbehovet jernbanen kan betjene i Nord-Norge, og hva en slik løsning innebærer av effekter, konsekvenser og kostnader.

Tiltaksområdet for KVVU Nord-Norgebanen er området mellom Fauske og Tromsø, og området mellom Narvik og Harstad. I tillegg vurderte KVVU-en kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen og Nordlandsbanen for å framføre trafikk til/fra Fauske og Tromsø.

Konseptvalgutredningen anslo at en full utbygging av Nord-Norgebanen vil koste om lag 280 milliarder kroner. Konsekvenser for blant annet klima og miljø, samenes rettigheter, sikkerhet og beredskap ble vurdert. Analyser viser at en utbygging av en Nord-Norgebane vil være en stor klimabelastning for samfunnet, og store negative konsekvenser for samenes rettigheter, og at nytteverdien er betraktelig lavere enn kostnadene ved å bygge banen. Jernbanedirektoratet anbefalte at både Nordlandsbanen og Ofotbanen skal utvikles og moderniseres for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge [3] fremfor å bygge Nord-Norgebanen.

3.2 Regionale føringer

3.2.1 Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025

Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen og klima og arealforvaltningen i Nordland.

Målet er at arealforvaltningen i Nord skal skje på grunnlag av overordnede arealplaner, for eksempel kommuneplanens arealdel, som gir forutsigbarhet og langsiktighet i bruk og vern.

Ressursgrunnlaget i Nordland skal benyttes og forvaltes med god balanse mellom bruk og vern.

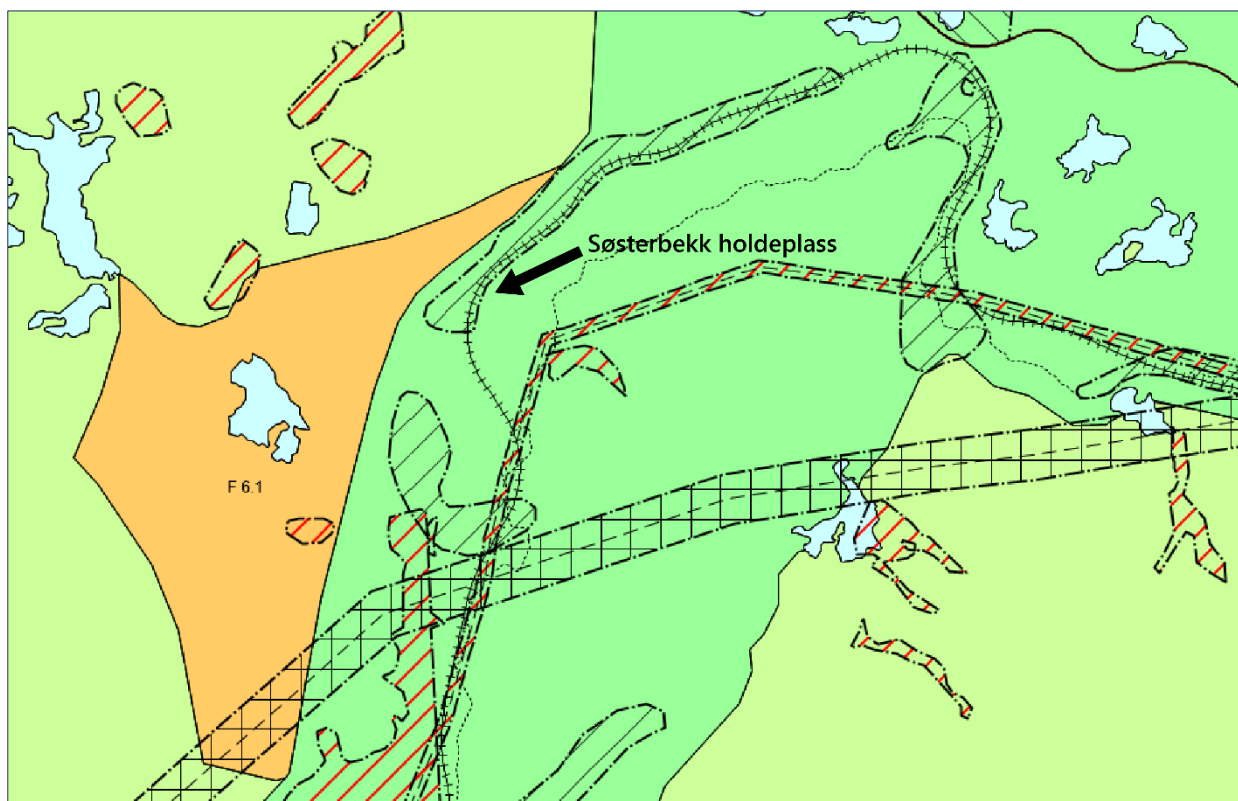
Punktene under skal ivaretas for framtidige generasjoner:

- Natur- og kulturmiljø
- Kulturminner
- Landskapskvaliteter
- Fornybare ressurser

Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur, og ha fokus på muligheter for vekst og verdiskaping på grunnlag av ressursgrunnlaget i fylket. Det skal innarbeides tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og styrke tilpasningsevnen til et endret klima.

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommuneplanens arealdel Narvik kommune (vedtatt 02.02.2017)

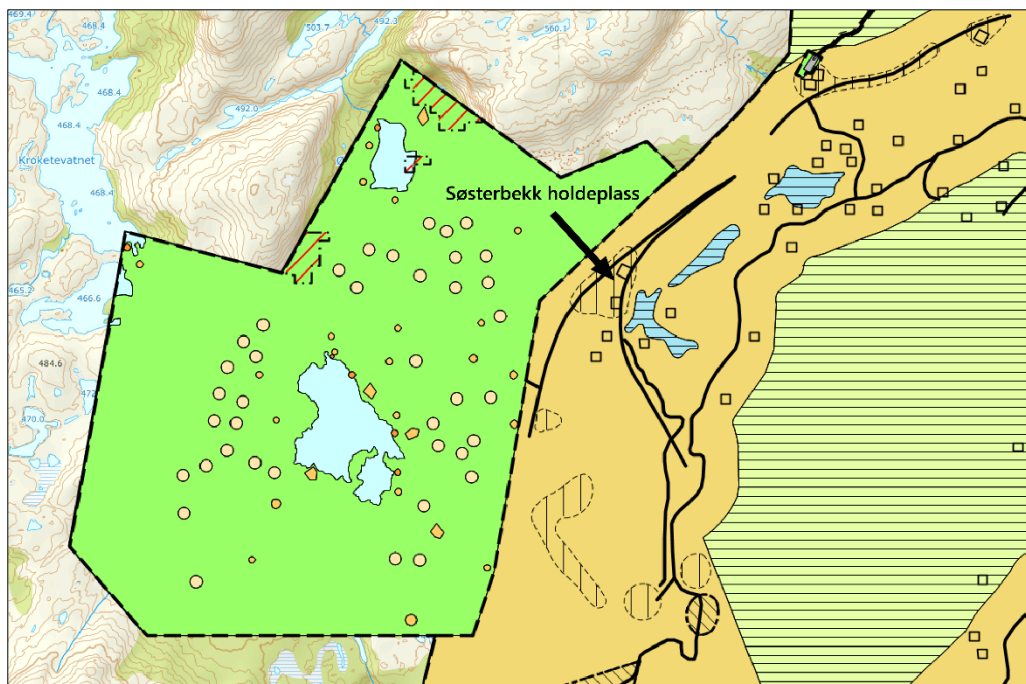


Figur 4 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Kilde: www.narvik.kommune.no

I kommuneplanens arealdel er planområdet i dag satt av til grønstruktur naturområde, turdrag/friluft/friområde/ formål og trasé for jernbane, og berører følgende hensynssoner:

- H_570 Kulturminner og kulturmiljø Pkt. 6 i KPA
- H_520 Reindrift – flyttlei og influensområde
- H_370 Høyspentanlegg

3.4 Reguleringsplaner



Figur 5 Utsnitt fra Geolnnsyn, Narvik kommunes publikumskart som viser gjeldende reguleringsplaner i området.

3.4.1 Detaljregulering for Sømsterbekk hytteområde datert 17.06.2021

Området markert i grønn i Figur 5 er detaljregulering for Sømsterbekk hytteområde vedtatt 17.06.2021. Reguleringsplanen legger opp til en foretting av eksisterende hytteområde med 46 nye hytter. Denne reguleringsplanen blir berørt ved at deler av rigg- og anleggsområde vil ligge innenfor samme område som denne planen, og spesielt vegen Nordstrømvatnet som skal brukes som anleggsveg.

3.4.2 Reguleringsplan for Rombaksbotn – Bjørnfjell vedtatt 25.04.1996

Markert med oransje i Figur 5 er reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell vedtatt 25.04.1996. Denne har som formål å verne om kulturminnene knyttet til bygging og drift av Ofotbanen og omkringliggende landskap, og sikre adkomst til området. Planområdet til Sømsterbekk kryssingsspor ligger i stor grad innenfor gjeldende reguleringsplan.

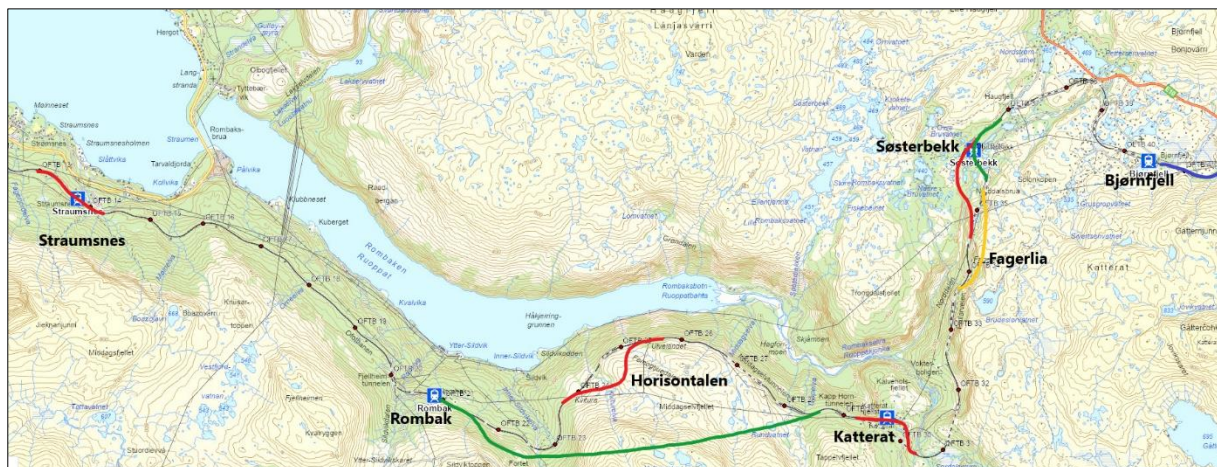
3.5 Tidligere utredninger

3.5.1 Utredning av økt kapasitet på Ofotbanen

Det ble gjennomført en utredning om økt kapasitet på Ofotbanen høsten 2022 – vinter 2023. Resultatene og anbefalinger er redegjort for i en utredningsrapport [2] utarbeidet av NIRAS for Bane NOR.

I utredningen ble fem ulike alternativer for kryssingsspor på strekningen Rombak – Riksgrensen vurdert, med 13 ulike varianter for løsning. På kartet under vises de ulike områdene hvor det var vurdert kryssingsspor:

1. Sømsterbekk/Fagerlia, 2 Horisontalen, 3 Bjørnfjell, 4 Katterat og 5 Straumsnes.



Figur 6 Plassering av alle kryssingssporalternativer langs Ofotbanen. Kilde [1]: <https://banekart.banenor.no/kart/>

Det er nødvendig å etablere kryssingsspor to steder. Innledningsvis er det gjort en grovsiling, hvor man gikk videre med fem alternativer – tre ulike alternativer for nye kryssingsspor på Søsterbekk/Fagerlia (1A, 1D og 3C) og to alternativer på Horizontalen (2a og 2B). Kapasitetsberegningene viste det var på disse stedene at togene blir stående i kø.

Alternativene ble vurdert ut fra:

- Grad av måloppnåelse (økt kapasitet på Ofotbanen)
- Jernbaneteknisk funksjonalitet og RAMS
- Anleggsgjennomføring og gjennomførbarhet
- Kostnadsnivå
- Hydrologi og flom
- Ytre miljø/miljøkonsekvenser
 - Naturmangfold
 - kulturmiljø og kulturarv
 - friluftsliv og by- og bygdeliv
 - naturressurser (landbruk, reindrift, utmarksnæring, fiskeri, vann og mineralressurser)
 - landskapsbilde

Utredningen anbefalte å gå videre med alternativ 1A på Søsterbekk og 2A på Horizontalen, hvor Søsterbekk foreslås å bygges først.

4 Planlagte tiltak

Formålet med planarbeidet på Søsterbekk er å tilrettelegge for nytt kryssingsspor. Kryssingssporet på ca. 1 km skal bygges parallelt med eksisterende jernbanespor.

For å etablere nytt kryssingsspor er det behov for ny nettstasjon. Innføring av ERTMS (nytt signalsystem for tog som skal brukes i hele Norge) 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 holdeplassen for å ivareta krav til sikkerhet og universell utforming av plattformen.

Det skal også etableres en driftsveg for Bane NOR fra Haugfjell til Søsterbekk holdeplass. Driftsvegen skal kunne brukes for gående og syklende.

Vegen fra E10 i nord og til Haugfjell må utbedres som en del av prosjektet for å kunne tåle anleggstrafikken som må til for å gjennomføre prosjektet på Søsterbekk. Vegen er i dag smal og ikke egnet for anleggstrafikk som må inn i perioden når tiltaket bygges. Vegen er derfor vurdert å måtte oppgraderes etter kravene for Veiklasse 3 – Landbruksbilvei [4] i Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse. Det skal også bygges flere møteplasser langs veien.

Det må bygges en planskilt kryssing for rein og mennesker i nærheten av Haugfjell.

4.1 Arealformål

Områdene som kreves permanent for å etablere tiltakene vil reguleres til baneformål.

Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig anlegg og riggområde over.

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

5 Metodikk og alternativsvurdering

5.1 Metodikk

Etter Forskrift om konsekvensutredninger § 17 skal utredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutningene som skal bli tatt. For hvert fagtema skal det gis en nærmere beskrivelse av grunnlag og anerkjent metodikk. Utredningene vil i hovedsak baseres på Statens vegvesens håndbok «V712 Konsekvensanalyser for ikke prissatte konsekvenser» (2021).

Temaene friluftsliv og reindrift skal konsekvensutredes. For reindrift skal utredningen også oppfylle kapittel 4 og 5 i Landbruks- og matdepartementets veileder Reindrift og plan- og bygningsloven, utgitt 2022 (M-0758 B).

I konsekvensutredningen vil det sees på influensområdet for de ulike temaene. Influensområdet kan være større enn planområdet som er varslet.

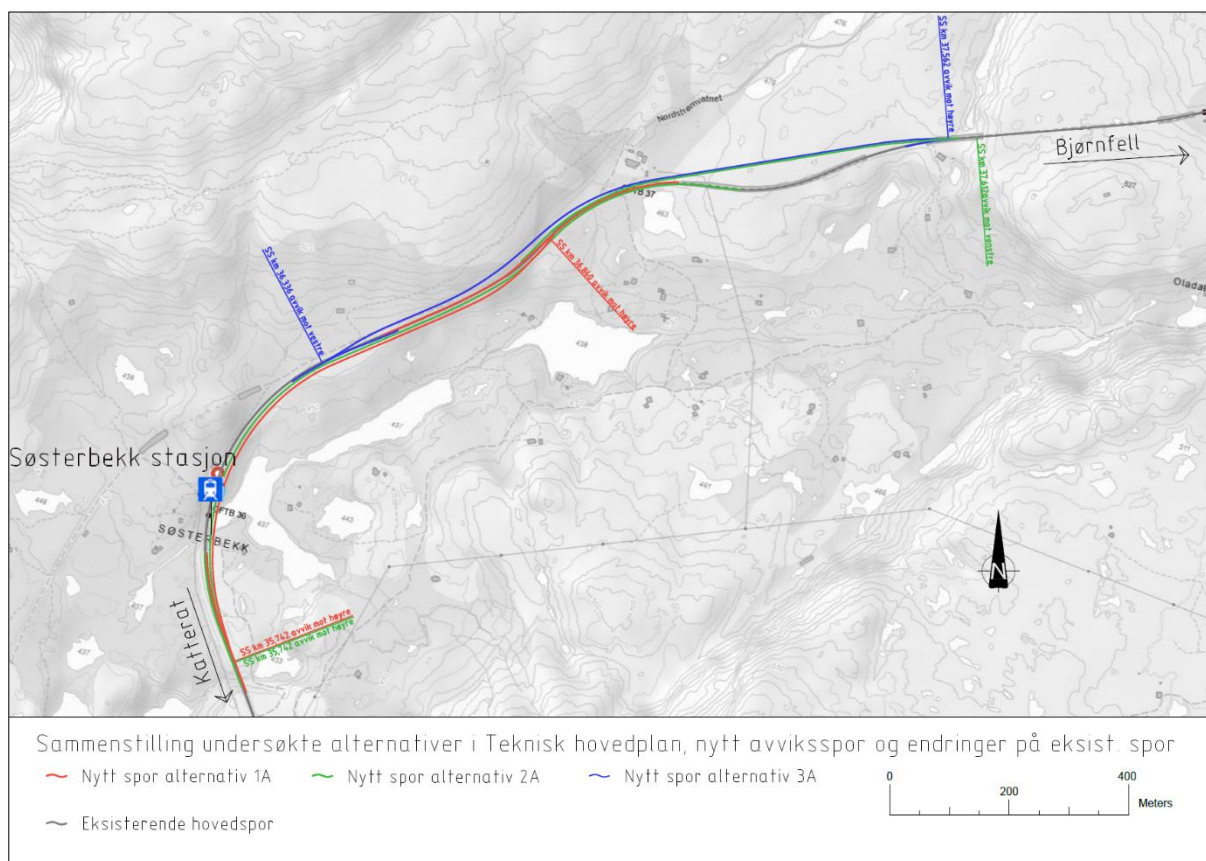
6 Alternativer

6.1 Referansealternativ (0-alternativet)

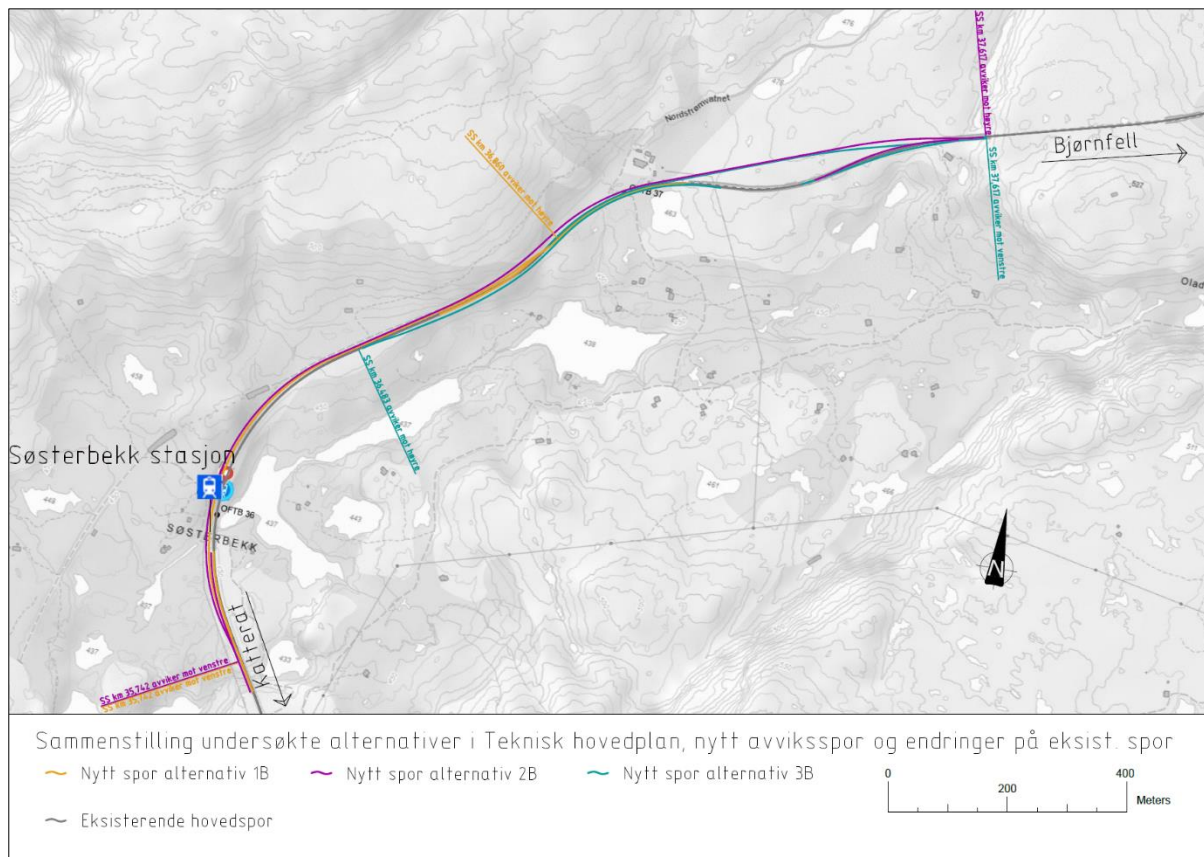
Referansealternativet (0-alternativet) er definert som en videreføring av dagens situasjon og arealbruk i området. Referansealternativet brukes til sammenligning med planlagt tiltak i konsekvensutredningen.

6.2 Alternativer som skal vurderes

Det skal gjøres en vurdering av 6 alternativer. Figur 7 og 8 nedenfor gir en oversikt over de 6 alternativene 1A, 1B, 2A, 2B, 3A og 3B



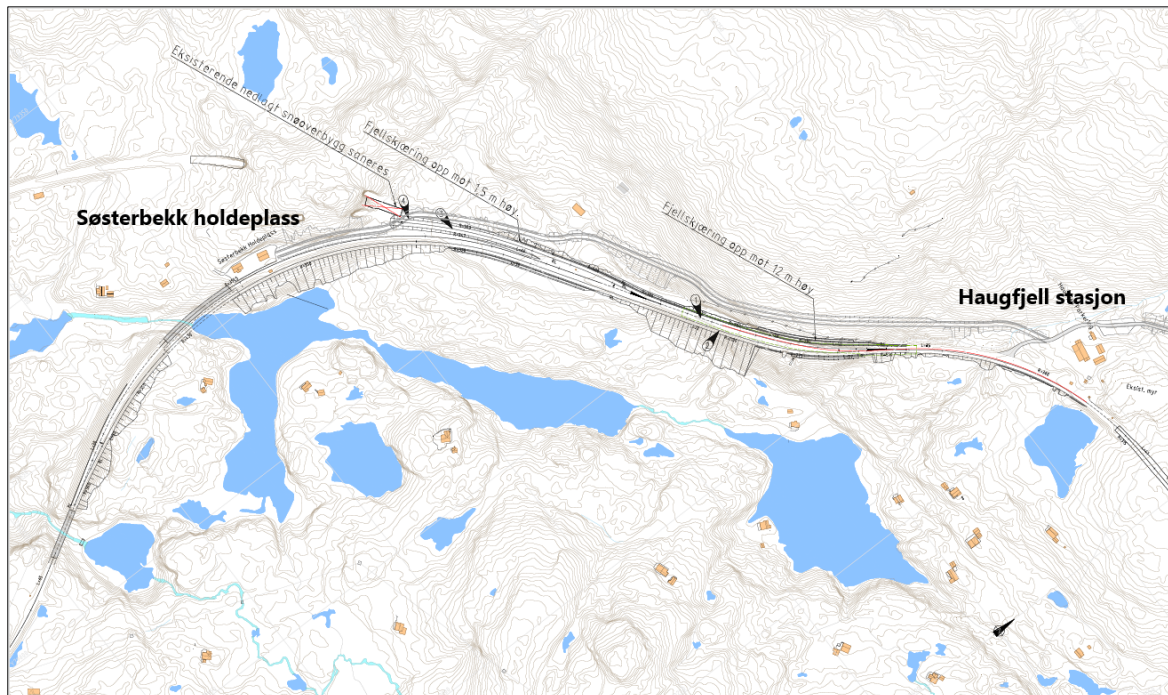
Figur 7 Viser alternativ 1A, 2A og 3A



Figur 8 Viser alternativ 1B, 2B og 3B

6.2.1 Alternativ 1A

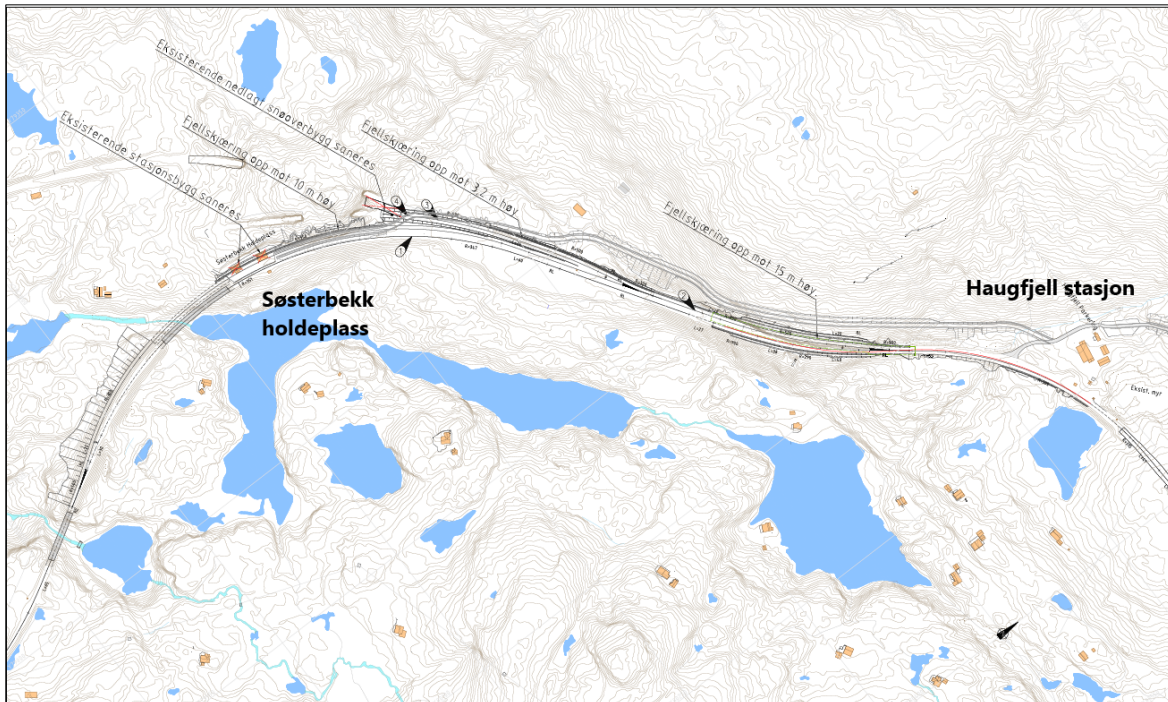
- Ble i utredningen anbefalt som beste alternativ
- Alternativ 1A er et nytt kryssingsspor på Søsterbekk som er ca. 5,5 km fra Katterat og ca. 3,5 km fra Bjørnfjell
- 1 nytt kryssingsspor på 1012 meter
- I dette alternativet er det behov for ny bru sør for Søsterbekk holdeplass
- Kryssingsporet ligger på høyre side av dagens spor
- Dette alternativet gjør ikke endringer på eksisterende snøoverbygg
- Krever en god del sideflytting av dagens spor
- Behov for nytt snøoverbygg over sporveksel for å unngå snøoppsamling



Figur 9 Oversiktstegning alternativ 1A

6.2.2 Alternativ 1B

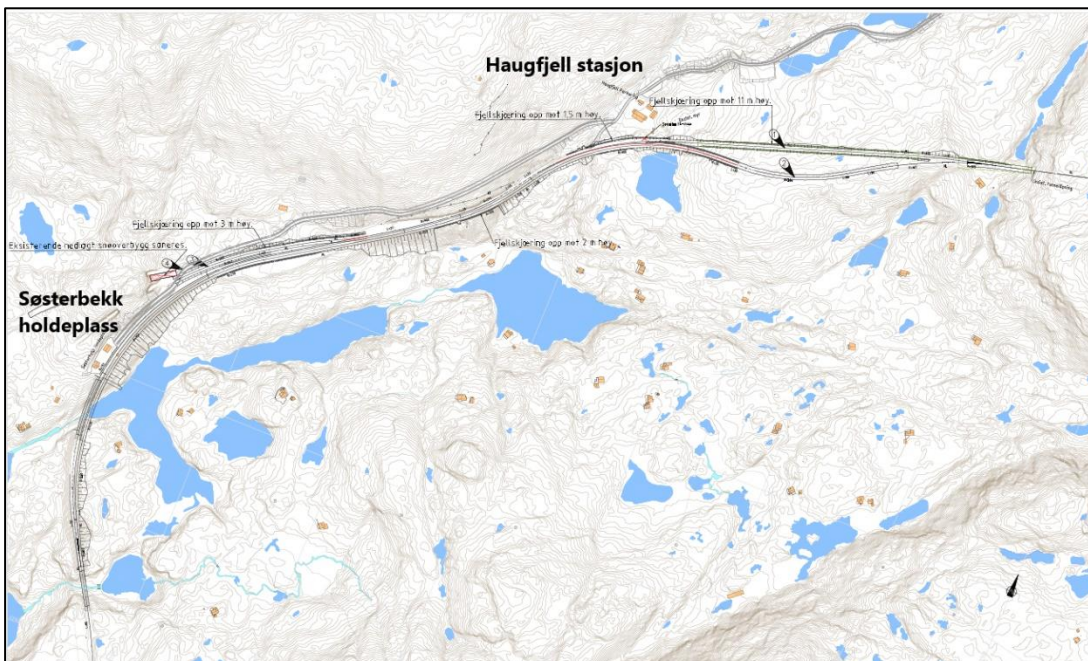
- Nytt alternativ i silingsfasen, laget med utgangspunkt i 1A
- Kryssingsporet ligger på venstre side av dagens spor
- Unngår å bygge nytt spor på stor fylling
- I dette alternativet er det behov for ny bru sør for Søsterbekk holdeplass
- Nytt avviksspor kommer i konflikt med stasjonsbygningen på Søsterbekk, som må rives eller flyttes
- Driftsveg til jernbanen vil kreve større terrenginngrep



Figur 10 Oversiktstegning alternativ 1B

6.2.3 Alternativ 2A

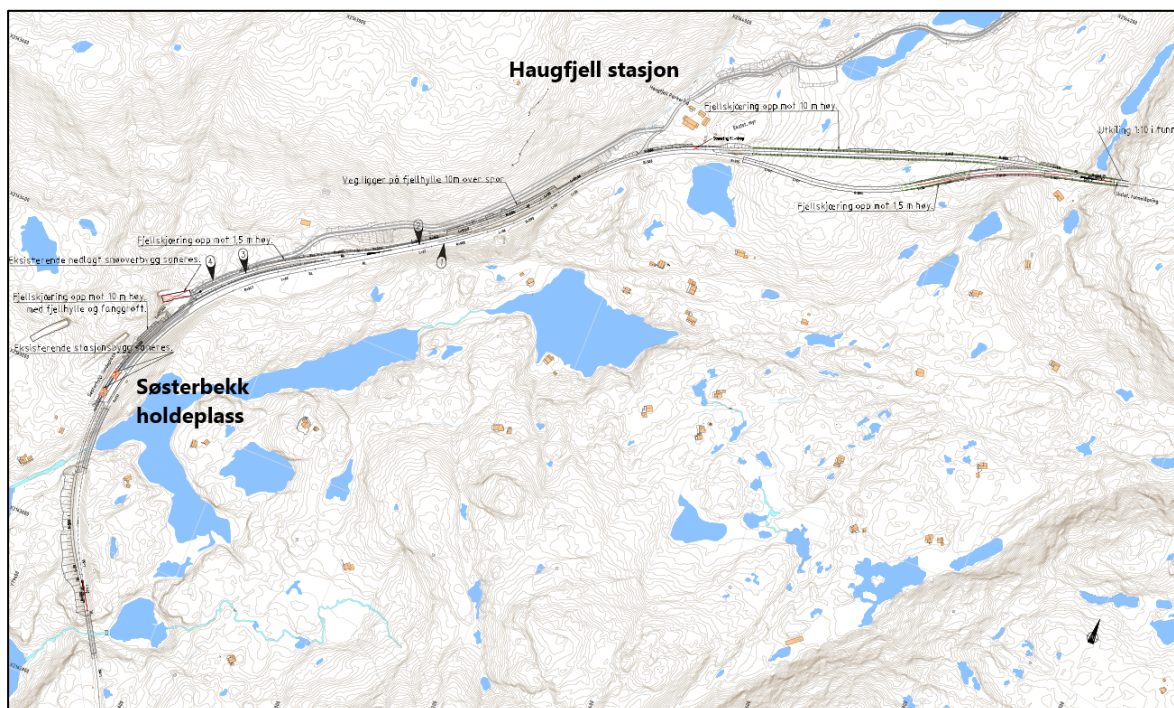
- Dette alternativet er en forlengelse av alternativ 1A
- Det nye sporet ligger på høyre side av dagens spor
- Det er behov for nytt snøoverbygg, og dagens snøoverbygg må erstattes, da sporet må sideforflyttes
- I dette alternativet er det behov for ny bru som alternativ 1A



Figur 11 Oversiktstegning alternativ 2A

6.2.4 Alternativ 2B

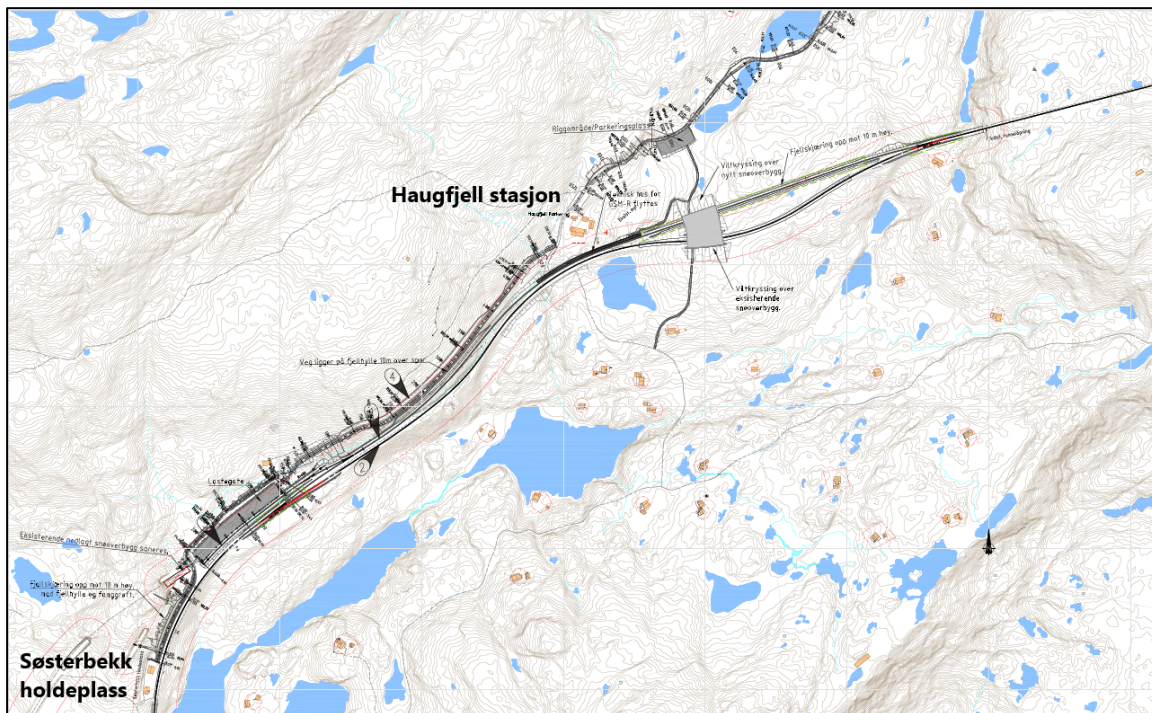
- Dette alternativet er en forlengelse av alternativ 1B
- Nytt spor ligger til venstre for dagens spor
- Dagens stasjonsbygg må i dette alternativet flyttes eller rives
- Det er behov for nytt snøoverbygg, og dagens snøoverbygg må erstattes, da sporet må sideforflyttes
- I dette alternativet er det behov for ny bru som alternativ 1B



Figur 12 Oversiktstegning alternativ 2B

6.2.5 Alternativ 3A

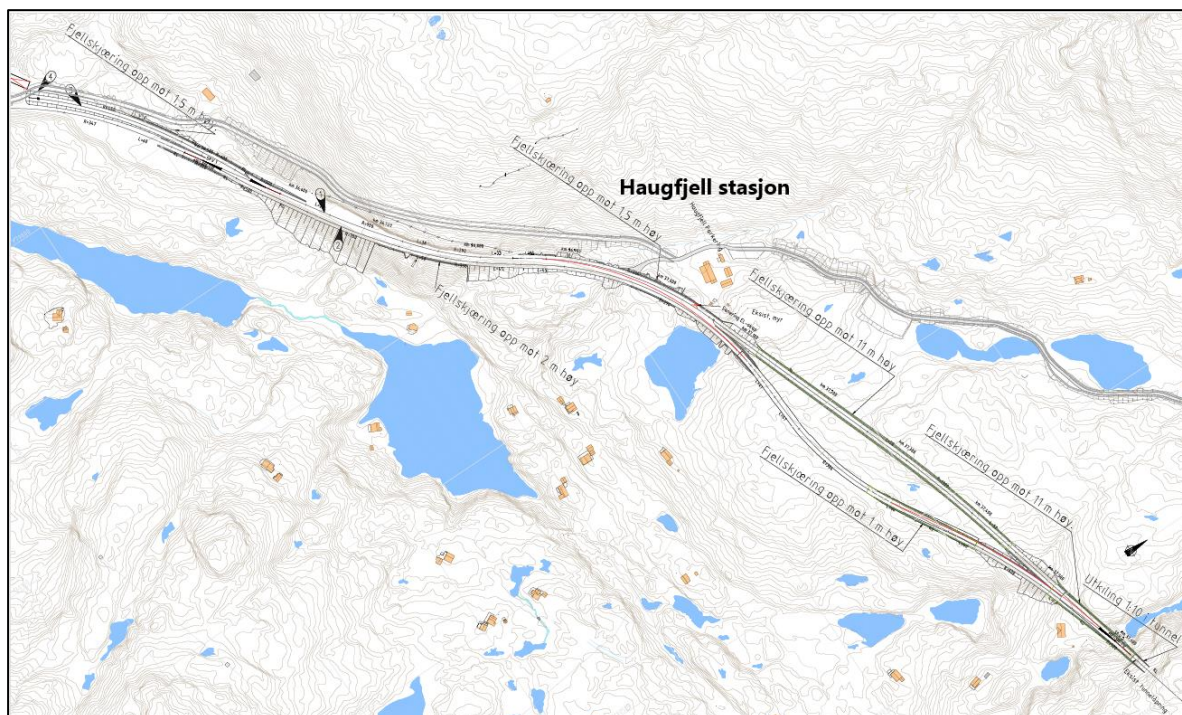
- Nytt kryssingsspor ca. 6 km fra Katterat og ca. 3 km fra Bjørnfjell
- For dette alternativet er det prosjektert et nytt hovedspor
- Det nye sporet ligger på venstre side av dagens spor
- Dette alternativet har behov for et nytt snøoverbygg



Figur 13 Oversiktstegning alternativ 3A

6.2.6 Alternativ 3B

- Nytt kryssingsspor ca. 6 km fra Katterat og ca. 3 km fra Bjørnfjell
- For dette alternativet flyttes hovedsporet til ny trasé
- Eksisterende spor gjenbrukes til nytt avviksspor
- Det er behov for nytt snøoverbygg, og dagens snøoverbygg må erstattes, da sporet må sideforflyttes



Figur 14 Oversiktstegning alternativ 3B

7 Tema som skal konsekvensutredes

7.1 Friluftsliv

Friluftsliv er et tema som belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv, både i nærmiljøet og i naturen ellers.

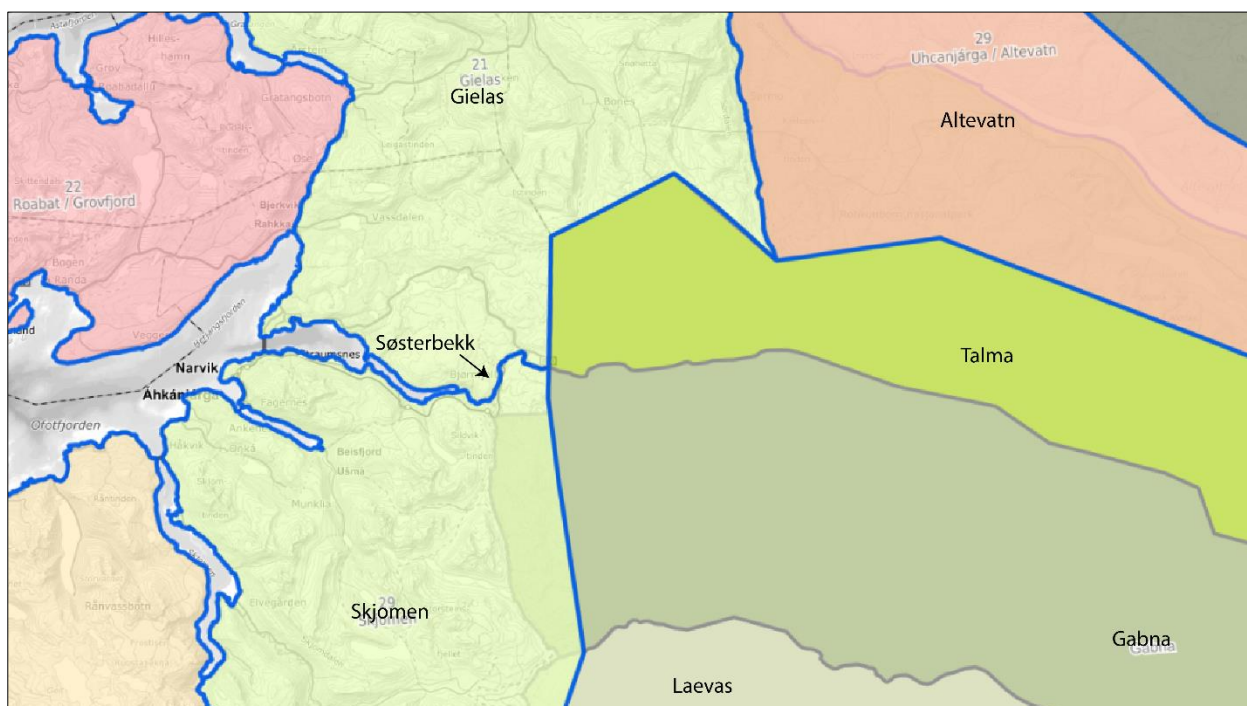
Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet er sentralt for temaet friluftsliv [5].

Lov om friluftslivet (friluftsloven, lov-2021-05-07-34, 1.6.2021) har til formål: «å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre almenhetens rett til ferdse, opphold m.v i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes».

7.2 Naturressurser (reindrift)

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georesurser (berggrunn og mineraler). Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv.

Samisk reindrift utøves i dag i fjell- og utmarksområder i Finnmark, Troms, Nordland og Nord-Trøndelag, samt deler av Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Hedmark. Reindriften har stor betydning i samisk og lokal sammenheng, og er en viktig del av det materielle grunnlaget for samisk kultur.



Figur 15 Reinbeitedistrikt i området. Kilde: nordlandsatlas.no

Reindriften er regulert gjennom Lov om reindrift (reindriftsloven) av 15. juni 2007 nr. 40. Loven skal legge til rette for en økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindrift med basis i samisk kultur, tradisjon og sedvane som skal gagne reindrifts befolkningen selv og samfunnet for øvrig. Reindriften skal bevares

som et viktig grunnlag for samisk kultur og samfunnsliv. Reindriften i det samiske reinbeiteområdet utøves på grunnlag av rettigheter ervervet gjennom alderstidsbruk, og har beskyttelse i reindriftsloven og øvrige lovregler. Reglene skal ses ut fra Grunnloven § 110 a og Norges folkerettslige forpliktelser gjennom ILO-konvensjon nr. 169 og artikkel 27 i FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter. Meld. St. 32 (2016-2017) Reindrift – lang tradisjon – unike muligheter, gir de nyeste føringene for reindriftpolitikken.

8 Øvrige tema som behandles i reguleringsplanen

8.1 Naturmangfold

Naturmangfold er definert i Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 3. Planforslagets virkninger for naturmangfoldet vil bli gjort rede for i planbeskrivelsen.

Fagreferanser som offentlige databaser og publikasjoner har blitt sjekket for vurdering av kunnskapsgrunnlaget på naturmangfold i planområdet. Det skal gjøres supplerende naturtypekartlegging i juni/juli 2024, for å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til konsekvensutredningen.

Prinsippene i naturmangfoldlovens §8-12 legges til grunn for vurdering av konsekvenser for naturmiljø og biologisk mangfold. Forslagsstillers vurdering av planforslaget etter naturmangfoldlovens kap. II vil framgå av planbeskrivelsen.

Temaet naturmangfold må ha fokus gjennom hele planprosessen, prosjekteringen og i anleggsfasen. Aktuelle avbøtende tiltak vil bli vurdert. I den grad det er aktuelt vil avbøtende tiltak bli inkludert i reguleringsbestemmelsene. Tiltak som gjelder miljøoppfølging i anleggsfasen innarbeides i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

8.2 Vannmiljø

Det må gjøres en vurdering etter § 12 i vannforskriften om man risikerer at tiltaket kan, eller vil redusere miljøtilstanden. Det skal foretas en konkret vurdering som følger av tiltaket.

8.3 Landskap

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltakene. Planområdet befares, og det vil i tillegg bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, aktuelle overordna planer og føringer, og temaplaner.

I planbeskrivelsen skal det gjøres rede for hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes. Tiltaket skal visualiseres for å vise nær-/fjernvirkning på landskapsbildet.

8.4 Kulturminner og kulturmiljø

Opplysninger hentes inn fra Riksantikvaren: Askeladden; Database for kulturminner. Ut fra dagens informasjon, ser planområdet ikke ut til å være i direkte konflikt med registrerte eller kjente kulturminner.

Kulturmiljøenes verdi vurderes, begrunnes, beskrives og kartfestes. Det vil også redegjøres for kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.).

Det skal i vurderingen skilles mellom nyere tids kulturminner og automatisk fredede kulturminner, med ulik grad av vern og verneverdi.

Det skal redegjøres for hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke kulturminner og kulturmiljø i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

8.5 Grunnforhold og geoteknikk

Det er gjort en rekke grunnundersøkelser i og i nærheten av planområdet tidligere. Innledningsvis i prosjektoppstarten har geoteknikere i prosjekteringsgruppen gjennomgått disse og det gjennomført

supplerende grunnundersøkelser i området vinteren 2023/2024, for å få tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for videre planlegging og prosjektering.

Det er tatt miljøprøver i utvalgte punkt, der man har hatt mistanke om grunnforurensning.

Dokumentasjon av tilstrekkelig sikkerhet mot skred skal foreligge som en del av planforslaget.

8.6 Støy ,vibrasjoner og støv

Støy- og luftkvalitetsgrenser angitt i Retningslinje for behandling av støy (T-1442/2021), og luftkvalitet (T-1520), skal legges til grunn ved utarbeidelse av planforslaget, og sikres gjennom plankart og bestemmelsene.

Det må sikres at støy og støv blir ivarettatt i anleggsfasen, og innarbeides krav som gjelder dette i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

8.7 Lysforurensning

Bane NOR må følge sikkerhetskravene i Bane NORs teknisk regelverk til belysning. I plan- og prosjekteringsarbeidet skal det ses på hvordan lysforurensning kan minimeres for å ta hensyn til mennesker og naturmangfold.

8.8 Universell utforming

Planforslaget skal ta høyde for at prinsippene om universell utforming på plattform og kravene i Bane NORs tekniske regelverk, blir fulgt opp så langt det lar seg gjøre.

8.9 Anleggsgjennomføring

Det må gjøres en vurdering av virkninger som følge av anleggsgjennomføringen. Konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak vil gjøres rede for i planbeskrivelsen. I plankartet vil det bli satt av arealer for midlertidige bygge- og anleggsområder med tilhørende bestemmelser.

8.10 Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS-analyse)

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller krav til utredning av risiko og sårbarhet i reguleringsplaner som legger til rette for utbyggingsformål. Hensikten med ROS-analyser er å bidra til den enkeltes trygghet for liv, helse og eiendom, og å bidra til å ivareta samfunnets evne til å fungere teknisk, økonomisk og institusjonelt, og hindre en utvikling som truer viktige forutsetninger for dette (DSB 2017).

Mer konkret er formålet med ROS-analyse til reguleringsplaner:

- å identifisere risiko og sårbarhetsforhold ved planområdet
- å identifisere hvilke endringer i risikobildet utbyggingen medfører
- å avklare om planområdet er egnet for utbyggingsformålet

Ved identifisering av forhold med uakseptabel risiko vil det være vesentlig å utarbeide forebyggende tiltak. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko for flom og skred vil inngå i vurderingene.

ROS-analysen vil være basert på den systematikk som blant annet er beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko og sårbarhetsanalyse i planleggingen" fra 2017.

9 Oversikt over tema og utredninger

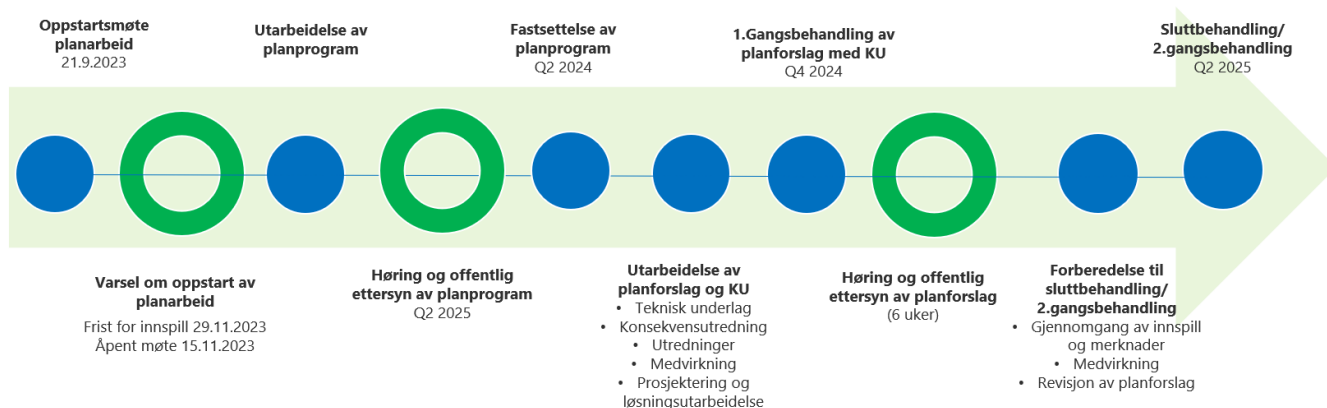
Tabell 1 Oversikt over tema og utredninger

Tema	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning
Friluftsliv	Ja	Ja	Statens vegvesens håndbok V712
Naturressurser - reindrift	Ja	Ja	Statens vegvesens håndbok V712. Utredningen skal oppfylle kapitel 4 og 5 i Landbruks- og matdepartementets veileder "Reindrift og plan- og bygningsloven" utgitt 2022 (M-0758 B)
Naturmangfold	Nei	Ja	
Vannmiljø	Nei	Ja	
Landskap	Nei	Ja	
Kulturminner og kulturmiljø	Nei	Ja	
Grunnforhold og geoteknikk	Nei	Ja	
Støy, vibrasjoner og støv	Nei	Ja	
Lysforurensning	Nei	Ja	
Universell utforming	Nei	Ja	
Anleggsgjennomføring	Nei	Ja	
Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS)	Nei	Ja	

10 Medvirkning

10.1 Informasjon og medvirkning

Plan- og bygningslovens § 5-1 gir klare føringer til medvirkning i planprosesser. Alle som fremmer planer etter plan- og bygningsloven har ansvar for at berørte og andre interesserte får anledning til å medvirke i utformingen av planer. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.



Figur 16 Flyttdiagram som viser planprosessen

Det vurderes at hytteeiere, reindriftsnæringen og friluftsjakter tett på jernbanen vil kunne bli mest påvirket av utbyggingstiltaket. Det er av den grunn lagt opp til tett dialog med grunneiere, hytteeiere og reindriftsnæringen i planarbeidet.

10.1.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte for planarbeid med Narvik kommune ble avholdt 21.9.2023.

10.1.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt ut høsten 2023 med frist for å gi innspill 29.11.2023. Grunn-/hytteeiere, reinbeitedistriktene, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken ble varslet gjennom brev.

I tillegg ble planarbeidet annonsert på Bane NORs og kommunens nettsider. Det kom inn 22 innspill til varsel om oppstart.

10.1.3 Åpent møte i varslingsperioden

Bane NOR inviterte til åpent møte i Narvik 15. november 2023. Mellom 30 og 40 engasjerte naboer og andre interesserte møtte opp. Der ble planarbeidet presentert, og det var mulighet for å gi innspill og stille spørsmål til arbeidet.

10.1.4 Arbeidsmøte

Med bakgrunn i konkrete innspill som kom til varsel om oppstart inviterte Bane NOR til et arbeidsmøte med enkelte hytteeiere på Søsterbekk. Dette møtet ble holdt 27.02.2024.

10.1.5 Møte med hytteeiere på Haugfjell

Bane NOR inviterte til møte med hytteeiere på Haugfjell og Nordstrømbrakka 27.02.2024. Dette møtet ble holdt for å informere om tiltaket og hvordan grunneierne kan bli påvirket i og etter anleggsperioden.

10.1.6 Medvirkning fremover

Det vil holdes løpende dialog med grunneier Statskog og reinbeitedistriktene. For øvrige berørt vil de bli informert og involvert ved behov i den videre prosjekteringen.

Myndigheter og andre aktuelle offentlige instanser vil få anledning til å delta i ROS-møte.

Det er aktuelt med åpent møte når planen skal på offentlig ettersyn og høring.

11 Fremdriftsplan

Det tas sikte på å få fastsatt planprogrammet før sommeren 2024. I sommer og høsten 2024 vil det videre gjøres kartlegginger i felt og arbeid med planforslaget og konsekvensutredning, med mål om leveranse til kommunen for 1. gangsbehandling før jul 2024.

I prosjektets fremdriftsplan legges det opp til 2. gangsbehandling/sluttbehandling av reguleringsplanen før sommeren 2025.

Tabell nedenfor viser hovedmilepælene i forslag til fremdriftsplan for planarbeidet (aktiviteter i *kursiv* er gjennomført):

Tabell 2 Hovedmilepæler

Planprosess/Aktivitet	Tidsrom
<i>Oppstartsmøte planarbeid med Narvik kommune</i>	21.9.2023
<i>Varsel om oppstart av planarbeid</i>	27.10 – 29.11.2023
Planprogram på høring og offentlig ettersyn	26.3 – 7.5.2024
Fastsettelse av planprogram	Q2 2024
1.gangsbehandling av planforslag med konsekvensutredning	Q4 2024
Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning	Q4 2024
2.gangsbehandling/sluttbehandling	Q2 2025

12 Kilder

- [1] «Kapasitetsanalyse Ofotbanen, Evaluering av trafikkapasitet Narvik - Vassijaure,» Jernbanedirektoratet, 2020.
- [2] NIRAS Norge AS, MIP-00-A-05388 Økt kapasitet Ofotbanen, Bane NOR, 2023.
- [3] Jernbanedirektoratet, «KVU Nord-Norgebanen,» Multiconsult, 2024.
- [4] Landbruks- og matdepartementet, «Veiklasse 3 - Landbruksbilvei,» Landbruksdirektoratet, Oslo, 2016.
- [5] Statens vegvesen, «Konsekvensanalyser Håndbok V712,» Statens vegvesen, februar 2021. [Internett]. Available: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>. [Funnet 13. 03. 2024].
- [6] Statens vegvesen, «store.vegnorm.vegvesen.no,» oktober 2023. [Internett]. Available: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859984/nb>. [Funnet 12. 03. 2024].