



Narvik kommune Plan og byggesak
8512 NARVIK

Henvendelse til: Anja Hennie Halmøy Fredriksen
Tlf.: +47 41605289
Faks:
E-post: Anja.Hennie.Halmoy.Fredriksen@jbv.no

Dato: 28.10.2016
Saksref.: 201607140-21
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Jernbaneverkets tilbakemelding på endelig forslag til planbestemmelse for detaljreguleringsplanen Kongens gate Narvik og E6 Narviktunellen

Etter Jernbaneverkets brev av 25.10.2016, har det vært korrespondanse per e-post med Statens vegvesen om den gjenstående innsigelsen. Partene er kommet til enighet om følgende formulering av planbestemmelsen:

- *Kontaktledningsanlegget under nye bruer må prosjekteres som en integrert del av brukonstruksjonene. Detaljprosjekteringen av brukonstruksjoner i byggeplanfasen må gjøres i samarbeid med Jernbaneverket (Bane NOR SF).*
- *Detaljprosjekteringen skal ta utgangspunkt i et tverrsnitt («frihøyde») mellom skinneoverkant (SOK) og underkant bruplate på 6,30 m. Frihøyder under 6,30 m skal godkjennes av Jernbaneverket (Bane NOR SF). Dersom det foreslås prosjekteringsløsninger som ikke tilfredsstiller krav i Jernbaneverkets tekniske regelverk, må det søkes om dispensasjon. Taraldsvik bru skal forberedes for innfesting av hengemaster. Prosjektert løsning skal godkjennes av Jernbaneverket (Bane NOR SF).*

Jernbaneverkets gjenværende innsigelse anses som løst ved at overnevnte planbestemmelse innarbeides i detaljreguleringsplanen. Innsigelser til øvrige forhold ble løst i dialogmøte av 04.10.2016, jf. referat fra møtet. Jernbaneverket ønsker å motta plankart og bestemmelser for kvalitetssikring før de sendes over til kommunal behandling.

Med hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Plan og teknikk, forvaltning og samfunnskontakt

Anja Hennie Halmøy Fredriksen
overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi til: Statens vegvesen Region nord
Fylkesmannen i Nordland

Narvik kommune
Postmottak
8512 Narvik

Saksb.: Cathrine Hoff Mikalsen
e-post: fmnocmi@fylkesmannen.no
Tlf: 75531622
Vår ref: 2016/4932
Deres ref:
Vår dato: 19.09.2016
Deres dato:
Arkivkode: 421.4

Samordnet uttalelse med innsigelse - reguleringsplan - E6 Narviktunnelen - kongens gate -Narvik

Vi viser til oversendelse av 29.06.2016, hvor reguleringsplan – E6 – Narviktunnelen – Kongensgate ble lagt ut på høring/offentlig ettersyn.

Fylkesmannen har i forbindelse med Forsøk om samordning av innsigelser ansvar for å samordne uttalelser og innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker.

Det foreligger uttalelse fra Avinor, Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Jernbaneverket og Fylkesmannen i Nordland. Uttalelsen fra Jernbaneverket er en uttalelse med innsigelser. NVE opprettholder innspill gitt ved oppstart, ettersom disse ikke er nevnt i planbeskrivelsen kap 12 – *sammendrag av innspill*. Kopi av deres innspill legges også ved dette brev.

Uttalelsen bygger på mal beskrevet i [Rutinebeskrivelse for effektive avklaringer i arealplanleggingen](#), og inndelt i *Innsigelser, Planfaglige mangler og Planfaglige råd*. Det foreligger ikke noe samordningsbehov i denne saken og det vises derfor til fagetatenes uttalelser. Delene av uttalelsene som utgjør innsigelser, mangler eller råd gjengis også her.

Fylkesmannens samordning

Fylkesmannen har ved behandling av denne sak blitt gjort kjent med at det har vært gjennomført omfattende dialog mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket, vedrørende forhold i Jernbaneverkets uttalelse. Deriblant et møte 30. 08.2016.

På bakgrunn av referat fra sistnevnte møte, oversendt fra Statens vegvesen i e-post av 14.09.2016, kan det også se ut til at det er oppnådd enighet/delvis enighet om noen av punktene uten at dette fremgår tydelig av Jernbaneverkets uttalelse. Slik Fylkesmannen ser det danner imidlertid ikke dette grunnlag for avskjæring av innsigelser fra vår side, da det som utgangspunkt er etaten selv som må ta stilling til hvorvidt de anser innsigelsen imøtekommet, eller ikke. En slik bekreftelse fra Jernbaneverket foreligger ikke i denne sak.

Fylkesmannen anbefaler derfor at konfliktene søkes løst gjennom dialog direkte mellom Jernbaneverket og kommunen/statens vegvesen, og at allerede omforente løsninger legges til grunn/bygges videre på i denne prosessen.

INNSIGELSER FRA STATLIGE MYNDIGHETER

1. Jernbaneverket fremmer innsigelse til lave frihøyder under Taraldsvik bru og Demag bru, siden dette vil medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under bruene

Nærmere begrunnelse:

Taraldsvik bru - rundkjøringslokk

I rapporten «*Forprosjekt Taraldsvik og Demag bru*» er det opplyst at ny Taraldsvik bru vil ha en frihøyde på 5,65 meter fra skinneoverkant opp til underkant vegbru. Den foreslåtte frihøyden vil medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under brua. Også nærhet til plattform på Narvik stasjon skaper utfordringer. På grunn av den nye broens bredde på om lag 60 m i jernbanens lengderetning blir avstanden til plattform svært kort. Av sikkerhetsmessige årsaker skal høyden fra plattform opp til kontaktledningsanlegg være minimum 4,5 meter. Det blir derfor vanskelig å få tilfredsstillende høyde på kontaktledningen ved stasjonen. For øvrig har spor 1-2 en sporveksel under planlagt brokonstruksjon som innebærer at kontaktledningen må løftes 50 centimeter. I tillegg må det også legges til grunn en fremtidig heving av plattformene på Narvik stasjon til standardhøyde 76 centimeter. Disse forholdene må hensyntas ved beregning av bruhøyde og prosjektering av kontaktledningsanlegg.

Demag bru

I samme rapport som nevnt over er det opplyst at Demag bro vil ha en permanent frihøyde på 5,65 meter fra skinne, mens midlertidig frihøyde blir 4,90 meter. Brohøyden det er lagt opp til er for lav, og i strid med Jernbaneverkets tekniske regelverk. Også her vil en for lav bruhøyde medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under brua. Frihøyden må som en konsekvens av dette økes. Optimalisering og nye beregninger av frihøyde må gjøres i tett dialog med Jernbaneverket.

I denne sammenheng vises det til deres tekniske regelverk (underbygning bok 520, overgangsbru bok 525), samt forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 2005-12-20., jf. kgl. res. 12. juni 2009. Videre vises det til rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KS1-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse*».

Jernbaneverkets forslag til løsning

Det må gjøres nye beregninger på bruhøydene slik at deres tekniske regelverk og krav til sikkerhet for elektriske forsyningsanlegg blir overholdt

2. Jernbaneverket fremmer innsigelse til formålene Formålene fortau o_SF10, park o_GP7 og turveg o_GT2 ettersom disse kommer i konflikt med fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon

Nærmere begrunnelse

Ved Taraldsvik bru er deler av Jernbaneverkets eiendom regulert til fortau o_SF10, park, o_GP7 og turveg, o_GT2. Jernbaneverket ber om at disse formålene blir trukket lenger bort fra sporområdet, da det vil komme i konflikt med fremtidig sporutvidelse.

Jernbaneverkets forslag til løsning

En bedre avgrensning utarbeides i dialog med Jernbaneverket.

3. Jernbaneverket fremmer innsigelse til manglende bestemmelse som sikrer Jernbaneverkets bruk av g/s-vei o_SGS7 og o_SGS13 til driftsvei. Videre må Jernbaneverkets adkomst til spor fra g/s-vei/driftsvei vises i plankartet

Nærmere begrunnelse:

På plankart 2 for Narviktunellen er det vist en g/s-vei, o_SGS13 som fortsetter som o_SGS7 på plankart 4 for Kongens gate Narvik. Denne gang- og sykkelveien må også kunne benyttes av Jernbaneverket for å utføre nødvendig vedlikehold. Dette er uteglemt både i plankart og bestemmelser. For at kombinasjonsbruken g/s-vei og driftsvei skal kunne fremgå av planen, og aksepteres av Jernbaneverket, må det tas inn en bestemmelse som sikrer Jernbaneverkets adgang til veien.

Jernbaneverkets forslag til løsning

Jernbaneverket foreslår at bestemmelsen får følgende ordlyd: «Gang- og sykkelvegene o_SGS7 og o_SGS13 kan benyttes som driftsveg for Jernbaneverket (Bane NOR SF).» Det må videre reguleres inn adkomst fra g/s-vei til nordre del av jernbanestasjonen. Arealer langs g/s-vei som er avsatt til annen veigrunn mot jernbanen må justeres eller reguleres til annen banegrunn, dette for at det skal være plass til snøopplag og nødvendig vedlikehold langs spor.

4. Jernbaneverket fremmer innsigelse til at areal ved gravlund/tunnelpåhugg nord kommer 3 meter fra midtlinje til fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon.

Nærmere begrunnelse:

På plankart 2 for E6 Narviktunellen tunnellpåhugg nord vil et mindre areal avsatt til gravlund og midlertidig riggområde komme i konflikt med fremtidig sporutvidelse slik det er vist i Jernbaneverkets hovedplan for Narvik stasjon.

Areal ved gravlund/tunnelpåhugg nord kommer svært nær fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon. Formåls grensen må justeres eller deler av arealet må endres til baneformål. Avgrensning skjer i samråd med Jernbaneverket.

PLANFAGLIGE MANGLER¹

Fylkesmannen:

I forslag til bestemmelser § 5.5 Støy, Innendørs støy fremkommer at «*Støynivåene innendørs skal tilfredsstillende kravene i teknisk forskrift/ NS8175 klasse C, eventuelt klasse D der kost-nytte forhold gjør det urimelig å gjennomføre klasse C.*» Formuleringen **urimelig** er etter vår vurdering upresis, og det er usikkert hvilke vurderinger som skal legges til grunn.

Tilsvarende gjelder formuleringen når det gjelder utendørs støy uheldig; «*Dersom støyfaglig dokumentasjon viser at kostnadene ved støytiltak er **uforholdsmessig høye**, kan de anbefalte grenseverdiene for utendørs støy fravikes.*». Hva som er uforholdsmessig fremstår som uklart og det vil være problematisk for berørte beboere å sikre sine interesser.

Dersom formuleringene i praksis viser til Ambisjonsnivåmetoden – rapport nr. 2007/12 fra Statens vegvesen burde dette vært klargjort i plandokumentasjonen.

PLANFAGLIGE RÅD²

Etter Fylkesmannens syn faller deler av uttalelsen fra Jernbaneverket inn i denne kategori. Deler av Fylkesmannens uttalelse gjengis også her.

Jernbaneverket:

Jernbanens arealbehov - svillelagertomten

Jernbaneverket har et arealbehov på eiendommen Gnr. 40 Bnr. 1207. I planen er det avsatt industriformål helt inntil vår eiendom, og det er heller ikke vist byggegrense mot jernbanen, jf. jernbaneloven § 10. Det gjøres med dette oppmerksom på at det da er 30 meters byggegrense som gjøres gjeldende. Det aktuelle området ligger inneklemt der hvor sporene deler seg mot Sleggesvingen, også kalt svillelagertomten. Med elektrifisert jernbane på begge sider av denne tomten, skaper det restriksjoner på bruken av tomten og hvordan den kan utnyttes. Avgrensning av formål skjer i samråd med Jernbaneverket.

Industriformål vest for Taraldsvik bru

Det er vist et felt avsatt til industriformål inntil Taraldsvik bru. Vi er klar over at dette er avsatt til industri i gjeldende kommunedelplan. Med bakgrunn i nasjonale jernbaneinteresser forutsettes dette arealet regulert til jernbaneformål. Alle sporene under brua og sørover til avgrensingspunktet ved Narvik brannstasjon, samt Fagerneslinja og «Trekanten» langs Bolagsgata og Havnegata er en del av det nasjonale jernbanenettet. Området må reguleres til jernbaneformål. Sporene sørvest for brannstasjonen eies av LKAB og kan reguleres til industriformål.

¹ Med planfaglige mangler tenker vi på feil og mangler knyttet til lov og forskriftskrav – typisk tekniske krav og formelle krav f eks knyttet til manglende dokumentasjon/utredning. Dette er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

² Planfaglige råd er informasjon om de interesser og hensyn som fagorganet skal ivareta/sikre i planleggingen, og anbefalingeri forhold til løsninger. Det vil være kommunen som er nærmest til å foreta de endelige valgene.

ROS-analyse

I vår uttalelse til varsel om oppstart, i brev datert 11.06.2014, ba vi om at det utarbeides en ROS-analyse med relevant omtale av sikkerhet knyttet til jernbanen. Når planen omfatter utbygging i tilknytning til jernbaneanlegg er det flere sikkerhetsforhold som må vurderes, deriblant hydrologi, setningsproblematikk, el-sikkerhet og faren for linjebrudd etc. Vår oppfatning er at ROS-analysen på dette punktet er mangelfull. I ROS-analysen er det blant annet opplyst at flom og overvann ikke regnes som et problem. Vi savner imidlertid vurderinger og dokumentasjon på dette.

Det ble i møte 25.08.2016 opplyst at det skal gjøres en ytre miljø analyse og at sikkerheten til jernbanen vil bli omtalt her. Vi ber om at det i ytre miljøanalyse lages en ny ROS-analyse med vurdering av sikkerheten til jernbanen. Gjennomføringen av dette må sikres gjennom planbestemmelsene.

Anleggsgjennomføring og anleggsstart

Våre anlegg er særlig sårbare for setninger og vibrasjoner. Toleransen for slike hendelser er svært lav og kan i verste fall føre til driftsforstyrrelse og brudd på linjen. Vi ønsker derfor tilsendt en beskrivelse på anleggsgjennomføring ved alle de punktene der det er nærføring til jernbanen. Det må også presiseres bedre i planbestemmelsene at denne dokumentasjonen må være tilsendt Jernbaneverket for gjennomgang og aksept før anleggsstart. Der hvor tunellpåhugg nord krysser under jernbanen er det fare for grunnvannssenkning, dette kan igjen føre til setninger på jernbanen. Dette er et eksempel på forhold som er nødvendig å omtale i en beskrivelse av anleggsgjennomføring.

Overvannshåndtering

I det mottatte planforslaget er det manglende opplysninger om hvordan overflatevannet tenkes håndtert. Vår bekymring er at overvann fra utbyggingsområdet kan påføre våre stikkrenner og jernbanens konstruksjon skader når det blir store nedbørsmengder. Siden jernbanen ligger nedstrøms Kongens gate er det særdeles viktig at gjennomføring av nye veiltak ikke forverrer jernbanens stikkrennekapasitet eller fører til endrede dreinsveier i terrenget rundt jernbanen. Dette gjelder både under anleggsfasen og permanent. Det forutsettes at tiltaket dimensjoneres for 200-årsflom samt klimapåslag på 20 %. Jernbaneverket må få tilsendt dokumentasjon på at nye anlegg ikke forverrer dreneringssituasjonen og stabiliteten for jernbanen. Hvis beregningene viser forverring gjennom økt avrenning eller endrede dreinsforhold mot jernbanen vil Jernbaneverket kreve at det utføres risikoreduserende tiltak. Eventuelle risikoreduserende tiltak kan medføre et arealbehov det er derfor uheldig at dette ikke er vurdert i planforslaget som nå er på høring. Det vises i denne sammenhengen til jernbaneloven § 10, vedrørende arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg, samt plan- og bygningsloven § 28-1 (ROSanalyse) og TEK10 kap. 7 om naturfarer.

VN1 under g/s-vei ved Demag bru

Under g/s-broen nord for Demag bru mangler regulert vertikalnivå 1(VN1). Selv om arealbehovet ikke blir utvidet som følge av endret bruk av bru, ber vi om at vertikalnivået VN1 blir vist også her.

Fylkesmannens miljøvern faglige råd:

Fylkesmannen er tilfreds med at veganleggets utforming i liten grad berører leke og rekreasjonsområdet i Elvedalen og parkområdet ved Fredskapellet. Ved riktig utforming av gang- og sykkelveg, og eventuelle fyllinger dette tiltaket fordrer, vil konsekvensene for

Elvedalen bli moderate. Når det gjelder Taraldsvikelva, legger planen opp til inngrep på en relativt begrenset strekning. Forslag til planbestemmelse § 9.1 vil bidra til at inngrepene i og langs vassdraget her gjøres mest mulig skånsomt.

Vi er videre fornøyd med oppstillingen av rekkefølgebestemmelse hva gjelder støy- og støvreduserende tiltak slik foreslått i § 5.1 kulepunkt ni, og at det i plankartet synes å være avsatt tilstrekkelige arealer (o_SVG) hvor støy- og støvdempende tiltak kan gjennomføres. Det er også fornuftig at støyintensive tiltak i anleggsperioden foreslås begrenset til perioden mellom kl. 0700 og kl. 19.00, jf. § 5.3 tredje kulepunkt.

VIDERE SAKSGANG

Innsigelsen fra Jernbaneverket medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret. Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til rundskriv H-2/14 *Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven* for videre behandling.

De planfaglige mangler er mangler knyttet til lov og forskriftskrav, som er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Hill-Marta Solberg

Cathrine Hoff Mikalsen
rådgiver

Kopi til:

Avinor AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	Oslo
Direktoratet for mineralforvaltning	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM



Fylkesmannen i Nordland
Statens hus, Moloveien 10
8002 BODØ

Henvendelse til: Anja Hennie Halmøy Fredriksen
Tlf.: +47 41605289
Faks:
E-post: Anja.Hennie.Halmoy.Fredriksen@jbv.no

Dato: 07.09.2016
Saksref.: 201607140-2
Deres ref.: 15/486
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Jernbaneverkets høringsuttalelse med innsigelse - detaljreguleringsplan for Kongens gate Narvik og E6 Narviktunellen.

Vi viser til brev datert 29.06.2016 vedrørende offentlig ettersyn av overnevnte planforslag. Tidligere var planforslaget fremmet som to separate planer, men de er nå fremstilt som én plan med felles planbeskrivelse og bestemmelser.

Sammendrag:

Vilkår for egengodkjenning/innsigelse

- 1. Det er lagt opp til for lave frihøyder under Taraldsvik bru og Demag bru. Dette vil medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under bruene. Det må gjøres nye beregninger på bru høydene slik at vårt tekniske regelverk og krav til sikkerhet for elektriske forsyningsanlegg blir overholdt.**
- 2. Formålene fortau o_SF10, park o_GP7 og turveg o_GT2 kommer i konflikt med fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon og plassering av disse formålene må endres i samråd med Jernbaneverket.**
- 3. Det må tas inn en bestemmelse som sikrer Jernbaneverkets bruk av g/s-vei o_SGS7 og o_SGS13 til driftsvei. Videre må Jernbaneverkets adkomst til spor fra g/s-vei/driftsvei vises i plankartet. Arealer langs g/s-vei som er avsatt til annen veigrunn mot jernbanen må justeres eller reguleres til annen banegrunn, etter avklaring med Jernbaneverket.**
- 4. Areal ved gravlund/tunnelpåhugg nord kommer 3 meter fra midtlinje til fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon. Formåls grensen må justeres eller deler av arealet må endres til baneformål. Avgrensning skjer i samråd med Jernbaneverket.**

Planfaglige råd

1. En del av arealet regulert til industriformål på svillelagertomten forutsettes endret til jernbaneformål. Med elektrifisert jernbane på begge sider av denne tomten, skaper det restriksjoner på bruken av tomten og hvordan den kan utnyttes.
2. Eiendom og spor vest for Taraldsvik bru som eies av Jernbaneverket, er foreslått regulert til industriformål. Planformålet forutsettes tatt ut eller endres til jernbaneformål.
3. ROS-analysen må oppdateres, og inngå i ytre miljøanalyse, slik at den også inneholder relevant omtale av jernbanen.
4. Jernbaneverket forutsetter at vi får tilsendt en beskrivelse av anleggsgjennomføring ved de punktene der det er nærføring til jernbanen. Det må også presiseres bedre i bestemmelsene at denne dokumentasjonen må være tilsendt Jernbaneverket for gjennomgang og aksept før anleggsstart.
5. Overvannshåndtering må utredes og beskrives, med avbøtende tiltak, dette må tas inn i planbeskrivelsen og rekkefølgebestemmelsene
6. Planen bør reguleres i flere nivåer der hvor dette ikke er gjort, f.eks. VN1 under g/-s-vei ved Demag bru.

Jernbaneverkets rolle og fremtidig utvikling av Ofotbanen

Ofofbanen er en del av Malmbanen som går mellom Luleå og Narvik, og Norges tyngst trafikkerte bane der malmtogene fra gruvene ved Kiruna utgjør hoveddelen av trafikken. Store verdier fraktes over Ofotbanen hver dag. Den er en nasjonalt viktig transportåre, men også internasjonalt viktig - og av stor betydning for landene i Barentsregionen.

Jernbaneverkets sektoransvar er å ivareta nasjonal jernbaneinfrastruktur gjennom å sikre gode vilkår for drift og vedlikehold, samt videre utvikling av jernbanen. Som en konsekvens av økt malm- og varetransport, er Jernbaneverket i gang med å øke kapasiteten på Ofotbanen. Kapasitetsøkningen er gjort gjennom etablering av kryssingsspor. I tillegg skal det igangsettes tiltak både på Narvik stasjon og Narvikterminalen. Jernbaneverket har i sin høringsuttalelse 17.02.2016 til Kommuneplanens arealdel Narvik lagt vekt på at godsterminalen på Fagernes er viktig, og vil opprettholdes. Med tanke på fremtidig kapasitetsøkning og vekst ved terminalen kan det også bli nødvendig å utvide Fagerneslinja til dobbeltspor.

Det foreligger også en bred dokumentasjon av behovet for dobbeltspor på Ofotbanen gjennom samarbeid med Trafikverket, lokale og regionale myndigheter i begge land over flere år. I 2013 ferdigstilte Jernbaneverket en dobbeltsporutredning for Ofotbanen, på bakgrunn av denne ble løsningsalternativ 2b besluttet i 2015. Jernbaneverket har nå startet opp arbeidet med en tiltaksutredning som nærmere detaljerer tiltaket. Deretter vil det i samarbeid med kommunen utarbeides en arealplan for hele strekningen med tilhørende konsekvensutredning.

Kongens gate Narvik og E6 Narviktunnelen

Jernbaneverket har vurdert planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane. Jernbaneverket finner at forslaget slik det foreligger er vesentlig i strid med nasjonale jernbaneinteresser og har derfor **innsigelse** til planforslaget på følgende punkter:

1. Minste avstand til bruer eller lignende over elektrifisert jernbane

Planforslaget viser etablering av tre nye bruer i plankartene som tilhører planen E6 Kongens gate. Taraldsvik bru og Demag bru etableres som lokk over jernbanen, mens Verkstedbakken bru etableres som ny jernbanebro og erstatter dagens kulvert i Verkstedbakken.

Taraldsvik bru - rundkjøringslokk

I rapporten «*Forprosjekt Taraldsvik og Demag bru*» er det opplyst at ny Taraldsvik bru vil ha en frihøyde på 5,65 meter fra skinneoverkant opp til underkant vegbru. Jernbaneverket har **innsigelse** til dette.

Den foreslåtte frihøyden vil medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under brua. Også nærhet til plattform på Narvik stasjon skaper utfordringer. På grunn av den nye broens bredde på omlag 60 m i jernbanens lengderetning blir avstanden til plattform svært kort. Av sikkerhetsmessige årsaker skal høyden fra plattform opp til kontaktledningsanlegg være minimum 4,5 meter. Det blir derfor vanskelig å få tilfredsstillende høyde på kontaktledningen ved stasjonen. For øvrig har spor 1-2 en sporveksel under planlagt brokonstruksjon som innebærer at kontaktledningen må løftes 50 centimeter. I tillegg må det også legges til grunn en fremtidig heving av plattformene på Narvik stasjon til standardhøyde 76 centimeter. Disse forholdene må hensyntas ved beregning av bruhøyde og prosjektering av kontaktledningsanlegg.

Demag bru

I samme rapport som nevnt over er det opplyst at Demag bro vil ha en permanent frihøyde på 5,65 meter fra skinne, mens midlertidig frihøyde blir 4,90 meter. Jernbaneverket har **innsigelse** til dette. Brohøyden det er lagt opp til er for lav, og i strid med vårt tekniske regelverk. Også her vil en for lav bruhøyde medføre store utfordringer og merkostnader for Jernbaneverket ved eventuelle endringer av sporarrangement og vedlikehold under brua. Frihøyden må som en konsekvens av dette økes. Optimalisering og nye beregninger av frihøyde må gjøres i tett dialog med Jernbaneverket.

I denne sammenheng vises det til vårt tekniske regelverk (underbygning bok 520, overgangsbru bok 525), samt forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 2005-12-20., jf. kgl. res. 12. juni 2009. Videre vises det til rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: «*Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KSI-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse*».

2. Fortau, park og turvei

Ved Taraldsvik bru er deler av Jernbaneverkets eiendom regulert til fortau o_SF10, park, o_GP7 og turveg, o_GT2. Jernbaneverket har **innsigelse** til dette. Vi ber om at disse formålene blir trukket lenger bort fra sporområdet, da det vil komme i konflikt med fremtidig sporutvidelse. En bedre avgrensing utarbeides i dialog med Jernbaneverket.

3. Kombinert gang/sykkelvei med driftsvei for jernbanen

På plankart 2 for Narviktunellen er det vist en g/s-vei, o_SGS13 som fortsetter som o_SGS7 på plankart 4 for Kongens gate Narvik. Denne gang- og sykkelveien må også kunne benyttes av Jernbaneverket for å utføre nødvendig vedlikehold. Dette er uteglemt både i plankart og bestemmelser. Jernbaneverket har **innsigelse** til dette.

For at kombinasjonsbruken g/s-vei og driftsvei skal kunne fremgå av planen, og aksepteres av Jernbaneverket, må det tas inn en bestemmelse som sikrer Jernbaneverkets adgang til veien. Vi foreslår følgende reguleringsbestemmelse: «*Gang- og sykkelvegene o_SGS7 og o_SGS13 kan benyttes som driftsveg for Jernbaneverket (Bane NOR SF)*.» Det må videre reguleres inn adkomst fra g/s-vei til nordre del av jernbanestasjonen. Arealer langs g/s-vei som er avsatt til annen veigrunn mot jernbanen må justeres eller reguleres til annen banegrunn, dette for at det skal være plass til snøopplag og nødvendig vedlikehold langs spor.

4. Arealbehov ved gravlund

På plankart 2 for E6 Narviktunellen tunellpåkutt nord vil et mindre areal avsatt til gravlund og midlertidig riggområde komme i konflikt med fremtidig sporutvidelse slik det er vist i vår hovedplan for Narvik stasjon. Jernbaneløst har **innsigelse** til en del av gravlundsutvidelsen. Areal ved gravlund/tunellpåkutt nord kommer svært nær fremtidig sporutvidelse ved Narvik stasjon. Formålsgrensen må justeres eller deler av arealet må endres til baneformål. Avgrensning skjer i samråd med Jernbaneløst.

Planfaglige råd til Kongens gate Narvik og E6 Narviktunellen

1. Jernbanens arealbehov - svilledagertomten

Jernbaneløst har et arealbehov på eiendommen Gnr. 40 Bnr. 1207. I planen er det avsatt industriformål helt inntil vår eiendom, og det er heller ikke vist byggegrense mot jernbanen, jf. jernbaneløst § 10. Det gjøres med dette oppmerksom på at det da er 30 meters byggegrense som gjøres gjeldende. Det aktuelle området ligger inneklemt der hvor sporene deler seg mot Sleggesvingen, også kalt svilledagertomten. Med elektrifisert jernbane på begge sider av denne tomten, skaper det restriksjoner på bruken av tomten og hvordan den kan utnyttes. Avgrensning av formål skjer i samråd med Jernbaneløst.

2. Industriformål vest for Taraldsvik bru

Det er vist et felt avsatt til industriformål inntil Taraldsvik bru. Vi er klar over at dette er avsatt til industri i gjeldende kommunedelplan. Med bakgrunn i nasjonale jernbaneinteresser forutsettes dette arealet regulert til jernbaneformål. Alle sporene under brua og sørover til avgrensingspunktet ved Narvik brannstasjon, samt Fagerneslinja og «Trekanten» langs Bolagsgata og Havnegata er en del av det nasjonale jernbaneløstet. Området må reguleres til jernbaneformål. Sporene sørvest for brannstasjonen eies av LKAB og kan reguleres til industriformål.

3. ROS-analyse

I vår uttalelse til varsel om oppstart, i brev datert 11.06.2014, ba vi om at det utarbeides en ROS-analyse med relevant omtale av sikkerhet knyttet til jernbanen. Når planen omfatter utbygging i tilknytning til jernbaneløst er det flere sikkerhetsforhold som må vurderes, deriblant hydrologi, setningsproblematikk, el-sikkerhet og faren for linjebrydd etc. Vår oppfatning er at ROS-analysen på dette punktet er mangelfull. I ROS-analysen er det blant annet opplyst at flom og overvann ikke regnes som et problem. Vi savner imidlertid vurderinger og dokumentasjon på dette.

Det ble i møte 25.08.2016 opplyst at det skal gjøres en ytre miljø analyse og at sikkerheten til jernbanen vil bli omtalt her. Vi ber om at det i ytre miljøanalyse lages en ny ROS-analyse med vurdering av sikkerheten til jernbanen. Gjennomføringen av dette må sikres gjennom planbestemmelsene.

4. Anleggsgjennomføring og anleggsstart

Våre anlegg er særlig sårbare for setninger og vibrasjoner. Toleransen for slike hendelser er svært lav og kan i verste fall føre til driftsforstyrrelse og brydd på linjen. Vi ønsker derfor tilsendt en beskrivelse på anleggsgjennomføring ved alle de punktene der det er nærføring til jernbanen. Det må også presiseres bedre i planbestemmelsene at denne dokumentasjonen må være tilsendt Jernbaneløst for gjennomgang og aksept før anleggsstart.

Der hvor tunellpåhugg nord krysser under jernbanen er det fare for grunnvannssenkning, dette kan igjen føre til setninger på jernbanen. Dette er et eksempel på forhold som er nødvendig å omtale i en beskrivelse av anleggsgjennomføring.

5. Overvannshåndtering

I det mottatte planforslaget er det manglende opplysninger om hvordan overflatevannet tenkes håndtert. Vår bekymring er at overvann fra utbyggingsområdet kan påføre våre stikkrenner og jernbanens konstruksjon skader når det blir store nedbørsmengder. Siden jernbanen ligger nedstrøms Kongens gate er det særdeles viktig at gjennomføring av nye veiltak ikke forverrer jernbanens stikkrennekapasitet eller fører til endrede dreinsveier i terrenget rundt jernbanen. Dette gjelder både under anleggsfasen og permanent. Det forutsettes at tiltaket dimensjoneres for 200-årsflom samt klimapåslag på 20 %.

Jernbaneverket må få tilsendt dokumentasjon på at nye anlegg ikke forverrer dreneringssituasjonen og stabiliteten for jernbanen. Hvis beregningene viser forverring gjennom økt avrenning eller endrede dreinsforhold mot jernbanen vil Jernbaneverket kreve at det utføres risikoreduserende tiltak. Eventuelle risikoreduserende tiltak kan medføre et arealbehov det er derfor uheldig at dette ikke er vurdert i planforslaget som nå er på høring.

Det vises i denne sammenhengen til jernbaneloven § 10, vedrørende arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg, samt plan- og bygningsloven § 28-1 (ROS-analyse) og TEK10 kap. 7 om naturfarer.

6. VNI under g/s-vei ved Demag bru

Under g/s-broen nord for Demag bru mangler regulert vertikalnivå 1(VN1). Selv om arealbehovet ikke blir utvidet som følge av endret bruk av bru, ber vi om at vertikalnivået VN1 blir vist også her.

Øvrige kommentarer

Jernbaneverket har tidligere uttalt seg til varsel om oppstart og revidert varsel om oppstart for begge planene. Vi registrerer at vår anmodning om å få planene på forhåndshøring før offentlig ettersyn ikke ble imøtekommet. Jernbaneverket ba derfor om et møte med Statens Vegvesen etter at planforslaget ble lagt ut på høring. Den 25.08.2016 ble det avholdt et avklaringsmøte med Statens Vegvesen i Narvik, hvor utfordringene med planforslaget ble diskutert.

Gjennomføringsavtaler

I overnevnte møtet med Statens vegvesen ble det enighet om at det må inngås gjennomføringsavtaler for sambruk av g/s- vei og driftsvei for jernbane. Det samme gjelder for Verkstedbakken bru og midlertidig støttemur ved tunellpåhugg nord.

Aksellast

Vi vil for øvrig gjøre oppmerksom på at det er beregnet med feil aksellast i geoteknisk rapport. Riktig aksellast for Ofofbanen er 32,5 tonn. Dette er det tallet som må legges til grunn for den videre prosjekteringen. Dette er særlig viktig med tanke på de beregningens som er gjort på profiltegning for skråningen fra jernbanen til overnevnte g/s-vei, o_SGS13 og o_SGS7.

Konklusjon

Slik planforslaget foreligger er det i strid med nasjonale jernbaneinteresser og vil i sin ytterste konsekvens medføre store merkostnader for Jernbaneverket, samt legge begrensinger i den fremtidige utviklingen av Ofotbanen med konsekvenser for malm- og varetransporten

Det er planfaglige mangler vedrørende den delen av planforslaget som omhandler Kongens gate Narvik. Planforslaget må revideres og sendes over til Jernbaneverket til ny vurdering. Det er ønskelig med flere samrådsmøter fremover for å få til en god løsning både på arealbruk og tekniske utfordringer som både Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Narvik kommune kan akseptere.

Jernbaneverket anser at Narvik kommune kan egengodkjenne den delen av planforslaget som gjelder ny E6 Narviktunellen under forutsetning av at våre planfaglige krav vedrørende gangsykkelvei og utvidelse av gravlund blir oppfulgt.

Med bakgrunn i det overnevnt vises det til rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov: *«Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KSI-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse»*. Det vises videre til jernbaneloven § 10 og vårt tekniske regelverk (underbygning bok 520, overgangsbru bok 525), samt forskrift om elektriske forsyningsanlegg, 2005-12-20

Med hilsen

Anne Skolmli
Regional direktør
Strategi og samfunn, nord og
midt

Anne Cecilie Underthun Marstein
Direktør Plan og teknikk

Dokumentet er godkjent elektronisk

Statens vegvesen Region nord
Narvik kommune Plan og byggesak

Fylkesmannen i Nordland
Moloveien 10
8002 BODØ

Vår ref.
11/00633-35

Vår dato:
30.08.2016

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Narvik kommune - Offentlig ettersyn - Forslag til detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Narvik kommune, datert 29.06.2016 (15/486-25/INSPED), vedrørende offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate i Narvik kommune.

1. Innledning

Etter det vi kan se er ikke Avinor varslet i forbindelse med oppstart av planarbeidet.

Planområdet ligger ca. 1,2 – 2,3 km øst for landingsterskel til bane 19 (nordfra) ved Narvik lufthavn Framnes.

2. Restriksjonsplan for Narvik lufthavn Framnes

Planområdet ligger innenfor den horisontal flaten som er en høyderestriksjonsflate i restriksjonsplanen (Avinors tegning ENNK-P-10) for lufthavnen i medhold av *kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 06.07.2006*.

Den horisontale flaten ligger på kote 73,9 moh, dvs. 45 meter over rullebanen.

Etter det vi kan se vil ikke overnevnte detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate komme i konflikt med restriksjonsplanen for lufthavnen.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Flynavigasjonsanleggene på lufthavnen er plassert vest av Framneslia slik at det ikke er fri sikt østover mot planområdet. Det medfører at det i praksis ikke legges byggerestriksjoner for tiltak innenfor planområdet, jf. § 6 i *Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011*.

4. Flystøysoner

Til orientering er planområdet ikke berørt av flystøysoner.



5. Avsluttende merknad

Til orientering vil Narvik lufthavn Framnes være i drift til og med 31.03.2017.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Narvik kommune



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Fylkesmannen i Nordland
Postboks 1405
8002 BODØ

Dato: 25.08.2016
Vår ref: 16/01155-2
Deres ref:

Mottatt FM-NO

30 AUG. 2016

Uttalelse til offentlig ettersyn - forslag til detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate i Narvik kommune

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST mail@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG,NR, NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 29. juni 2016.

På bakgrunn av forsøksordningen for samordning av statlige høringsuttalelser / innsigelser, oversender DMF sin uttalelse til detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate til Fylkesmannen i Nordland.

Om planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny E6 trasé gjennom byen.

Innspill fra DMF

Etter en gjennomgang av Norges geologiske undersøkelse (NGU) sine kartdatabaser og planforslaget, kan vi ikke se at tiltaket kommer i konflikt med mineralressurser av regional eller nasjonal verdi. DMF har ingen merknader til detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate.

Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen
seksjonsleder

Ida Egge Johnsen
overingeniør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Ida Egge Johnsen



Mottakere:

Fylkesmannen i Nordland

Postboks 1405

8002 BODØ

Kopi til:

Sweco Norge AS

Postboks 714

8509 NARVIK

Narvik kommune

Postboks 64

8501 NARVIK

Direktoratet for mineralforvaltning
Postboks 3021 Lade
7441 Trondheim

17

Fylkesmannen i Nordland
Postboks 1405
8002 BODØ

Vedr. Saknr. 16-01155 Dokumentnr. 16-01155-2

Vedlagt følger digital post fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard har startet å sende ut posten digitalt. Dette er i tråd med regjeringens digitaliseringsprogram om digital kommunikasjon som førstevalg i samhandlingen mellom det offentlige og innbygger og næringsliv.

Posten vil bli distribuert til mottakerens meldingsboks i Altinn, etter hvert også til valgte postkasse hos Digipost eller eBoks.

Dokument som ikke er åpnet i Altinn innen 2 virkedager etter at det er tilgjengelig i meldingsboksen, blir skrevet ut og sendt via Posten.

Med hilsen
Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard.

140#651.d41c02af-aa46-450e-87e1-837ed38c3aa6:1

Fylkesmannen i Nordland
Statens Hus
8002 BODØ

Vår dato: 06.09.2016
Vår ref.: 201402639-6
Arkiv: 323
Deres dato: 29.06.2016
Deres ref.: 15/486-25/INSPED

Saksbehandler:
Anita Andreassen
22959612/anan@nve.no

Uttalelse til offentlig ettersyn - detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate - Narvik kommune

Vi viser offentlig ettersyn datert 29.06.2016 og vårt innspill til planoppstart datert 13.11.2015. Nordland fylke er med i forsøk om samordning av statlige innsigelser, derfor sendes høringsuttalelsen til Fylkesmannen med kopi til Narvik kommune.

NVE skal som høringspart bidra til at hensynet til vassdrag, flom-, erosjon- og skredfare samt energianlegg blir innarbeidet i arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Vi kan ikke se at NVEs innspill til planoppstart datert 13.11.2015 er nevnt i planbeskrivelsen kap 12 *Sammendrag av innspill*, vi har derfor lagt innspillet som vedlegg til dette brevet.

I vårt innspill til planoppstart ba vi om at det må foretas nærmere undersøkelser vedrørende grunnforhold og flomfare før reguleringsplanen kan vedtas. Vi synes det er positivt at flom- og skredfare (herunder grunnforhold), samt overvann er vurdert i plandokumentene. Vi mener dette er tilfredsstillende vurdert/utredet og har ikke ytterligere merknader til offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate.

Med hilsen

Knut Aune Hoseth
fungerende regionsjef

Anita Andreassen
overingeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg: NVEs innspill til planoppstart, datert 13.11.2015
Kopi til:

Narvik kommune
Sweco Norge AS - Narvik v/Eirik Djupvik

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Statens vegvesen - region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Thore Jensen

Vår dato: 13.11.2015
Vår ref.: 201402639-4
Arkiv: 323
Deres dato: 20.10.2015
Deres ref.: 15/202179-1

Saksbehandler:
Anita Andreassen
22959612/anana@nve.no

Innspill til revidert varsel om oppstart av planarbeid for E6 Kongens gate og E6 Sjømannskirka-Ornes - Narvik kommune

Vi viser til varsel om planoppstart datert 20.10.2015 og brev vedrørende utsatt høringsfrist datert 12.11.2015 (for øvrig samme høringsfrist 14.12.2015 i begge brevene).

NVE skal som høringspart bidra til at hensynet til vassdrag, flom-, erosjon- og skredfare samt energianlegg blir innarbeidet i arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Vassdragsmiljø

Taraldsvikelva og en bekk med tilløp til denne fra Skistuaområdet renner gjennom planområdet i vest. Elveparken i Taraldsvik, som så vidt grenser inntil planområdet, er et område som er opparbeidet og tilrettelagt for allmenn bruk, og det er viktig å påse at den allmenne ferdsel i området ikke forringes i vesentlig grad. Bekken fra Skistuaområdet har samløp med Taraldsvikelva i elveparken.

Eventuelle inngrep og tiltak i kantsonen og i selve vannstrengen må beskrives nærmere, som grunnlag for en eventuell vurdering etter vannressursloven. Vi vil da vurdere om tiltaket er konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Hvis reguleringsplanen ivaretar de hensyn og interesser som er relevant kan NVE avgjøre at reguleringsplanen erstatter behandling etter vannressursloven, jfr. § 20 i vannressursloven.

Flom, erosjon og skred langs vassdrag

Flom, erosjon og skred langs vassdrag er naturlige prosesser, men disse forholdene kan også forsterkes av inngrep. Planlegging og utbygging må ta hensyn til faren for skader som følge av disse prosessene. NVE har utarbeidet retningslinjene *Flaum- og skredfare i arealplanar (2/2011, revidert 22. mai 2014)*. Retningslinjene ligger på våre internettsider www.nve.no og viser hvordan flom- og skredfare bør utredes i planprosessen.

Planområdet berører som nevnt øvre deler av Elveparken med Taraldsvikelva samt deler av strekningen til bekken som kommer fra Skistuaområdet. Det har vært flere skader av flom, erosjon og mindre skred både langs denne del av Taraldsvikelva og langs bekken. Det har også nå i senere tid vært mindre skred/utglidninger i bekken fra Skistua like nedstrøms E6, og det er ikke gjennomført sikringstiltak eller opprydding etter disse hendelsene. Vi vurderer at forholdene her kan forverres over tid om ikke utbedrende tiltak gjennomføres. Det er også viktig å unngå nye inngrep som kan forverre forholdene.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVE har tidligere vært involvert i oppfølging av flomskader langs denne bekken både oppstrøms E6 og i samløpsområdet med Taraldsvikelva. Vi har også vært involvert i sikringstiltak langs Taraldsvikelva fra elveparken og ned til utløpet i sjøen. Både Taraldsvikelva og bekken fra Fossestua og Skistuaområdet har stort fall oppstrøms Elveparken. Elvene eroderer i elvebreddene like nedenfor E6 og det har i forbindelse med stor flomvannføring flere ganger bygd seg opp betydelige mengder med masse i Elveparken. Elvene har som følge av dette og stor flomvannføring gått ut over sine opprinnelige løp og forårsaket skade. NVE har ikke oversikt over hvilke vannstander som har vært i disse situasjonene.

Den siste storflommen i vassdraget var i august måned 2005, og skader fra denne flommen er i ettertid utbedret av NVE. Flommen i 2005 ble målt til å ha en flomstørrelse med ca 10-års gjentaksintervall, mens ny utbygging skal sikres i hht en 200-årsflom, jfr. TEK 10 (byggeteknisk forskrift) og NVEs retningslinjer *Flaum- og skredfare i arealplanar*. Elveparken ligger i et naturlig sedimentasjonsområde og det må forventes at elva ved storflommer også i fremtiden kan forårsake betydelig skade.

Grunnforhold

På strekningen fra E6 og ned mot sjøen eroderer Taraldsvikelva mot løsmasseterasser og i marine avsetninger. Det har tidligere gått mindre leirskred langs elva, og NVE har foretatt sikring av skredskråningen i ettertid. Vi erfarte at stabiliteten var dårlig under utførelsen av sikringstiltaket, men vi foretok ikke geotekniske undersøkelser. Vi har dermed ikke kjennskap til utbredelsen av leirholdige masser (evt kvikkleire) i området. NVE forutsetter at grunnforholdene i området utredes nærmere i forbindelse med planarbeidet.

Deponering av masser

Vi kan ikke se at det i oppstartvarselet er nevnt noe om deponering av tunnelmasser. NVE forutsetter at dette ivaretas i det videre planarbeidet, både midlertidige og permanente deponiområder.

Oppsummering

Det må foretas nærmere undersøkelser vedrørende grunnforhold og flomfare før reguleringsplanen vedtas.

NVE bistår gjerne med ytterligere informasjon eller veiledning ved behov og ber om å få tilsendt planen i forbindelse med offentlig ettersyn.

Med hilsen

Knut Aune Hoseth
sjefingeniør

Anita Andreassen
overingeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

Fylkesmannen i Nordland
Narvik kommune