

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 05.07.2024
Saksref: 202403937-14
Deres ref.: 202403937
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Knut Runningen
Telefon:
Mobil: +4791105459
E-post: knut.runningen@banenor.no

Varsel om utvidet planområde - Detaljreguleringsplan for Sukkertoppen/Semka kryssingsspor

Den 19.03.24, varslet Bane NOR oppstart av arbeid med reguleringsplan for kryssingsspor ved Sukkertoppen på Saltfjellet i Saltdal kommune, i henhold til plan- og bygningsloven (PBL) §§ 12-3 og 12-8. Vår ref. 202403937-1, varslingsdokumentene finnes på <https://www.banenor.no/sukkertoppen>.

Sukkertoppen ble opprinnelig utpekt som lokasjon for kryssingssporet da det er svært egnet i forhold til framtidig ruteplan (plassering), geometri og snøforhold, men dette var ikke dokumentert i det opprinnelige oppstartsvarselet. Etter varsel om oppstart mottok Bane NOR 9 innspill (vedlegg 1). Nordland fylkeskommune, Saltfjellet reinbeitedistrikt og Statskog SF ytret et ønske om at Bane NOR vurderer en annen lokalisering av kryssingssporet. For å imøtekomme dette har Bane NOR gjennomført et søk etter alternativer til Sukkertoppen, og konkludert med at Semka, som ligger ca. 7 km. nord for Sukkertoppen, også kan vurderes som lokalitet for et nytt kryssingsspor.

Bane NOR varsler i henhold til PBL §§ 12-3 og 12-8, utvidelse av opprinnelig varslet planområde slik at det også omfatter Semka. Planområdet og alternativene innenfor Semka vises på vedlagt kart (vedlegg 2). For kart og planavgrensning over Sukkertoppen henvises det til opprinnelig oppstartsvarsel.

Bane NOR har inngått en avtale om rådgivertjenester fra Multiconsult, som skal blant annet bistå med prosjektering og utarbeidelse av arealplan. Bane NOR vil selv lede den offentlige planprosessen. Bane NOR legger ut planforslaget på høring og offentlig ettersyn på vegne av Saltdal kommune.

Bakgrunn for prosjektet

I henhold til Nasjonal transportplan 2025-2036 skal kapasiteten for kombigods på jernbane mellom Trondheim og Bodø bedres ved at det etableres flere kryssingsspor på Nordlandsbanen. Et nytt kryssingsspor på Saltfjellet er ett av flere nødvendige tiltak for å oppnå dette.

Hensikten

Hensikten med prosjektet er å etablere et kryssingsspor på Saltfjellet, for å øke kapasiteten på Nordlandsbanen. I tillegg til kryssingssporet må det gjennom reguleringsplanen avklares blant annet permanent tilkomst fra E6 og midlertidige arealer for gjennomføring av anleggsperioden.

Områdene som kreves for å etablere tiltaket vil reguleres til jernbaneformål og danner grunnlag for erverv av grunn hvor tiltaket går utenfor Bane NORs eiendom. Områder som kun skal benyttes i anleggsperioden vil reguleres til midlertidig rigg- og anleggsområde for den tiden anleggsarbeidet vil pågå.

Søk etter alternativer

Det er gjennomført kapasitetsanalyse, som sier noe om hvor kryssingssporet kan plasseres og likevel ivareta en fullverdig funksjonalitet i henhold til framtidig tilbudskonsept. Flere lokaliteter over Saltfjellet ble vurdert, samt utvidelse av Bolna stasjon og Lønsdal stasjon. Kapasitetsanalysen viser at nytt kryssingsspor må plasseres på Saltfjellet, mellom Sukkertoppen og Sørrelva. Videre er det gjort en vurdering av egnethet med tanke på geometri. Kryssingssporet må ligge tilnærmet flatt og sporveksler må plasseres på rettstrekke, dette er spesielt viktig på Saltfjellet hvor det kan være svært vanskelige forhold om vinteren. Krav til vertikalgeometri tilsier at kryssingssporet må ligge mellom Stødi og Semska. Det er også gjort en vurdering av andre faktorer, som blant annet erfaring med snøforhold, kompleksitet, nærhet til Lønselva og E6, og naturverdier.

Det konkluderes med at Semska kan vurderes som et alternativ til Sukkertoppen. Det er utpekt 3 mulige alternativer innenfor Semska. Alternativ 1 og 2 er Bane NORs utpekte alternativer, i tillegg utredes Reinshågen som et 3. alternativ etter innspill fra Saltfjellet reinbeitedistrikt. Dette vil innebære en tunnel gjennom Reinshågen, sør for Semska.

Semska

Alternativ 1 Semska nord: Her var det opprinnelig stasjon/holdeplass (Semska stasjon/Semskfjell) fra 1947 til 1971. Kryssingssporet plasseres på vestsiden langs eksisterende bane.

Kryssingssporet starter nord for Svartbekken, krysser bekken på ny bru, og følger eksisterende bane ca. 1000 meter sørover, og avsluttes på nord for Namnlauselva. Det skal utredes behov for snøoverbygg over begge sporvekslene.

Alternativ 2 Semska sør: Kryssingssporet plasseres på vestsiden langs eksisterende bane.

Kryssingssporet starter sør for parkeringsplassen på Semska, krysser Namnlauselva på en ny bru og følger eksisterende bane ca. 1000 meter sørover, og avsluttes ved Reinshågen. Her kan det være flere varianter hvor kryssingssporet forskyves noe nordover eller sørover langs eksisterende bane. Det skal utredes behov for snøoverbygg over begge sporvekslene.

Alternativ 3 Reinshågen: Hovedspor legges om, og legges side om side med nytt kryssingsspor gjennom Reinshågen. Nytt hovedspor og kryssingsspor starter sør for Namnlauselva, går gjennom Reinshågen delvis i skjæring med spor i dagen med snøoverbygg, delvis i tunnel, og koples på gammelt hovedspor sør for Reinshågen. Det antas at Reinshågen består av morenemasser, og at tunnel kan etableres ved at man fjerner masse, etablerer en betongkonstruksjon og fyller på igjen med masser over, en såkalt cut-and-cover tunnel. Tunnelens funksjon vil i hovedsak være et planfritt kryssingspunkt for reindrift, vilt og friluftsliv. Plassering, lengde på spor og ulike løsninger for tunnel og snøoverbygg er usikkert på nåværende tidspunkt, men vil utredes gjennom grunnundersøkelser og silingsprosessen.

Planavgrensning: På grunn at det er stor spredning på alternativene, usikkerhet rundt plassering av spor og behov for midlertidige arealer ved anleggsgjennomføring og eventuelle avbøtende tiltak, meldes det oppstart for et stort område. I vest avgrenses planområdet mot E6, i øst avgrenses planområdet mot Lønselva. Det er stor usikkerhet knyttet til alternativ 3 Reinshågen, planavgrensning er derfor satt ca. 500 meter sør for Reinshågen. I nord er planavgrensning satt slik det kan være mulig med tilkomst til jernbanen fra E6 på nordsiden for Svartbekken. Det er 3 fritidsboliger innenfor planområdet.

Sukkertoppen

Alternativ 1 og 2 på Sukkertoppen er tilnærmet like, det som i hovedsak skiller alternativene er plassering i forhold til banens lengderetning. Kryssingssporet skal følge dagens bane. Dagens bane ligger på en høy fylling gjennom hele planområdet, et nytt kryssingsspor må ha samme høyde og blir derfor også liggende på fylling. På grunn av krevende vinterforhold skal det utredes om det er behov for å etablere snøoverbygg over sporvekslene. Det må etableres strømtilførsel til området, det antas at det er mulig å legge kabel langs E6.

For beskrivelse av planavgrensning og kulturminner innenfor planområdet henvises det til opprinnelig oppstartsvarsel.

Silingsprosess

Det er utpekt 2 alternativer for plassering av kryssingssporet på Sukkertoppen, og 3 alternativer på Semska og Reinshågen. Alternativene skal vurderes opp mot hverandre i en silingsprosess. Silingsprosessen skal anbefale ett eller to alternativ(er) som behandles videre i hovedplan og reguleringsplan. For å skaffe tilstrekkelig med informasjon til å foreta en siling av alternativer ønskes det tilbakemelding fra berørte/interessenter og forvaltningsmyndigheter, det utføres grunnundersøkelser, og det gjennomføres dialog med blant annet Saltdal kommune og Saltfjellet reinbeitedistrikt.

Spesielle hensyn

Vern: Planområdet på Sukkertoppen grenser til Semska-Stødi naturreservat. Formålet med naturreservatet er å ta vare på et våtmarksområde som har særlig betydning for biologisk mangfold ved at det er levested for en rekke arter. Området skal også bevare geologiske forekomster i form av et særegent landskap av glasiale løsmasseavsetninger. Det vil gjennom planprosessen avklares hvordan Bane NOR kan ivareta Semska-Stødi naturreservat på en god måte i anleggsperioden og når anlegget er satt i drift. Saltfjellet landskapsvernområde omfatter store deler av Saltfjellet, med unntak av en korridor langs E6 og Jernbanen. Landskapsvernområdet berøres ikke direkte, men eventuelle fjernvirkninger av tiltaket vil bli vurdert i planarbeidet.

Reindrift: Det er samiske rettigheter knyttet til reindrift i over hele Saltfjellet. Bane NOR har gjennomført 3 møter med Saltfjellet reinbeitedistrikt for å sikre tidlig involvering og for å få innspill til arbeidet. Det vektlegges dialog med reindriften for å finne gode løsninger og eventuelle avbøtende tiltak som eksempelvis viltkryssing og gjerder. Det planlegges en befarings sammen med reinbeitedistriktet i august.

Samfunnsikkerhet: E6 og jernbanen over Saltfjellet er eneste fergefrie forbindelse mellom Nord- og Sør-Norge. Et nytt kryssingsspor vil bidra til å gjøre jernbaneforbindelsen mer robust og mindre utsatt for stenging.

Generelt

Tiltaket i planen er vurdert etter «Forskrift om konsekvensutredning». Bane NOR og Saltdal kommune har vurdert at det ikke utløser krav om planprogram eller konsekvensutredning. Etter ønske fra Saltfjellet reinbeitedistrikt om at reindriftstemaet konsekvensutredes er det bestemt at tiltakets konsekvenser for reindrift utredes spesielt. For øvrige temaer vil konsekvenser komme frem i fagnotater og planbeskrivelsen som følger planforslaget.

Prosjektet skal gjennomgå en BREEAM sertifisering. Dette er en sertifiseringsordning for infrastrukturprosjekter som har som mål å bidra til mer bærekraftige prosjekter og sikre objektivitet gjennom at prosjektenes bærekraftsytelse sertifiseres av tredjepart. BREEAM dekker alle tre deler av bærekraftbegrepet: miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Det betyr at prosjektet skal strekke seg lengre enn å oppfylle kravene i lovverket når det gjelder bærekraft.

Prosess og framdrift

Bane NOR og Multiconsult, vil gjennom planprosessen gjennomføre møter med spesielt berørte interessenter og Saltdal kommune, samt ha dialog med lokale, regionale og nasjonale myndigheter gjennom regionalt planforum.

Når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn vil det bli gjennomført åpne møter i Saltdal/Rognan, og egne møter med spesielt berørte interessenter.

Bane NOR har som mål å oversende forslag til reguleringsplan til Saltdal kommune til 1. gangs behandling Q1 2025, offentlig ettersyn Q2 2025 og vedtak av reguleringsplanen i Q3 2025.

Se [prosjektsiden på Bane NORs hjemmeside](#) for mer informasjon, opprinnelig oppstartsvarsel, og nedlasting av digital planavgrensning.

Merknader til varsel

Innspill til arbeidet kan sendes til
Bane NOR SF, Postboks 4350, 2308 Hamar
eller på e-post: postmottak@banenor.no

Alle innspill merkes med saksnummer: 202403937

Frist for innspill: tirsdag 27.08.2024

Eventuelle spørsmål til planarbeidet kan rettes
til prosjektleder Knut Runningen
Mobil: 911 05 459
E-post: knut.runningen@banenor.no

Med vennlig hilsen

Knut Runningen
Prosjektleder
Plan Vest/Midt,
Utbyggingsdivisjonen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Salten friluftsråd, Annette Digermul Hals
Saltdal JFF, Frode Tjønn
Jernbaneforum Nord, Stian Jensen
Semisjaur-Njarg, Anders Erling Fjällås
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)
DIREKTORATET FOR MINERALFORVALTNING MED BERGMESTEREN FOR SVALBARD,
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)
NORDLAND FYLKESKOMMUNE
RIKSANTIKVAREN
SALTDAL KOMMUNE, Frode Tjønn
STATSFORVALTEREN I NORDLAND
MATTILSYNET
STATSKOG SF
SAMEDIGGI / SAMETINGET
MILJØDIREKTORATET
STATENS VEGVESEN
NORDLAND POLITIDISTRIKT
NYE VEIER AS
Per Nils Nilsson Kuhmunen
FORSVARET
SALTFJELLET REINBEITEDISTRIKT
ARVA AS
FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV I NORDLAND
SALTEN BRANN IKS
UNIVERSITETET I TROMSØ - NORGES ARKTISKE UNIVERSITET
Marianne Fredriksen
Jarle Normann Løvland
Alv Oddvar Bikset
Rolf Arent Greve
Hans Marius Støre Mastermo
Sture Johan Pettersen

Vedlegg:

Vedlegg 1 Innkomne innspill
Vedlegg 2 Kart planavgrensning