

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

Dato: 16.08.2024
Saksref: 202306259-13
Deres ref.: 201836351-46
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Mathea Nybakke
Telefon:
Mobil: +4741568551
E-post: mathea.nybakke@banenor.no

Sarpsborg kommune - Høring av søknad om konsesjon - Sarp 2 kraftverk - Bane NORs uttalelse

Det søkes konsesjon for etablering av nytt kraftverk i tilknytning til Sarpefossen i Sarpsborg. Tiltaket er i berøring med eksisterende jernbane mellom Sarpsborg stasjon og Halden, samt avgrening til Østfoldbanens Østre linje mot Rakkestad.

Området hvor det planlegges inntak og kraftstasjon er båndlagt for regulering av dobbeltsporet jernbanebru og vegbru over Glomma ved Sarpefossen. Kommunedelplanen ble vedtatt i 2021, og båndleggingen løper til 2025. Det foreligger per nå ikke planer for regulering av ny jernbane på strekningen. Østfold fylkeskommune har imidlertid igangsatt regulering av ny vegbru. Gjeldende kommuneplan tok utgangspunkt i at veg og bane skulle bygges samtidig, ettersom vegen nå må planlegges og bygges separat vil det medføre endringer i vegtraseen. Bane NOR har tett dialog med Østfold fylkeskommune om endringene og hvordan disse best kan tilpasses eksisterende jernbane. Begge prosjektene skal stedvis etableres tett på jernbanen og i et område med svært krevende grunnforhold. I tillegg har det vært avholdt flere møter med tiltakshaver om konsesjonssøknaden som nå er på høring.

Østfoldbanen har nasjonal betydning for person- og godtrafikk. Den utgjør en viktig forbindelse mellom store bo- og arbeidsmarkedsregioner i Østfold, Oslo og Akershus, samt en viktig utenlandsforbindelse spesielt for godtrafikk.

Bane NORs merknader

Den nye kraftstasjonen med inntakskanal planlegges inntil eksisterende jernbane, og vanntunnelen skal krysse under jernbanen. Dette innebærer at tiltaket uavhengig av konsesjon krever tillatelse etter jernbaneloven § 10 med teknisk godkjenning. I tillegg kreves det avtale med Bane NOR for inngrep i, og arbeid på vår eiendom.

Jernbanen er kritisk infrastruktur og sårbar selv for små endringer i grunnforhold. Stopp, forsinkelser og ulykker på jernbanen har store samfunnsmessige kostnader. På nåværende tidspunkt er det flere forhold knyttet til jernbanens sikkerhet og drift som er uklare. Det er helt avgjørende at tiltakshaver i den videre prosjekteringen klarer å sikre at både anleggs- og driftsfase kan skje uten risiko for jernbanens infrastruktur.

Det er utfordrende grunnforhold i området og stor fare for setninger på grunn av endring i grunnvannstand. Det kommer fram i konsesjonssøknaden og tilhørende rapporter at jernbanen kan få negative konsekvenser på grunn av setninger. Det må derfor vises ekstra varsomhet for å unngå dette.

Generelt må det utarbeides geotekniske fagrapporter som beskriver hvilke risikoer som fins for setninger/jernbanen på grunn av endringer i grunnvannstanden, hvilke tiltak som skal gjøres for å unngå dette og et detaljert måleprogram for å overvåke situasjon før, under og etter tiltaket. Poretrykksmålere må etableres i god tid før anleggsarbeidet starter for å sikre at man har gode måleserier som dokumenterer årstidsvariasjoner i grunnvannet.

Det er listet opp en del tiltak for å unngå setninger, ref. fagrapport geoteknikk datert 18.12.2023. En av tiltakene er etablering av infiltrasjonsbrønner for å opprettholde poretrykket. Omfanget av infiltrasjonsbrønner må være avklart i forbindelse med søknad om tillatelse, og infiltrasjonsbrønner må være ferdig etablert i god tid før oppstart.

Videre står det at «tiltaket vil ha noe negativ konsekvens på nærliggende infrastruktur». Foreløpige beregninger viser stor negativ påvirkning fra tunnel og byggegrop på jernbanen, og toglinjen kan få opptil 60 cm setninger. Det må gjøres supplerende grunnundersøkelser og løsningene må utredes i detalj. Det må gjøres en grundig vurdering av konsekvenser på banen og tiltakene i den videre prosjekteringen for å unngå dette.

I forbindelse med etablering av inntakstunnel og kraftstasjon skal det etableres spuntvegg eller sekantpelvegg mot jernbanen. Etableringen av byggegropa med denne veggen helt inntil jernbaneeiendommen begrenser Bane NORs mulighet til å gjøre fornyelser nord for dagens spor kraftig. På grunn av de dårlige grunnforholdene i området er det svært viktig at spunt-/sekantpelveggen prosjekteres slik at den ikke bare tåler dagens belastning på grunnen over, men også ivaretar behovet for vedlikehold, reparasjon og fornyelse av jernbanen. Bane NOR kan ikke akseptere at kraftverksutbyggingen begrenser mulighetene for fremtidig jernbanedrift. Sekantpelveggen må derfor prosjekteres for å tåle full fornyelse av jernbanen i området. Dette innebærer for eksempel utskifting av under- og overbygning, kontaktledningsanlegg, drenering og føringsvei. Anleggsaktivitet på jernbanen innebærer blant annet bruk av tungt maskineri og må kunne skje uten fare for infrastruktur, drift, materiell og personale.

Det fremgår at tiltakshaver søker anleggskonsesjon for å eie og drifte generator, generatortransformator og nødvendig høyspenningsanlegg. Videre fremgår det at Elvia, som skal eie øvrige nettanlegg, er i gang med å utrede nytt og mer robust regionalnett for alle kraftverkene og storindustrien i området. Det skal søkes egen anleggskonsesjon for dette. Vedlegg en viser foreslått trasévalg for ny kabelforbindelse. Ny kraftstasjon ligger mellom denne og jernbanelinjen. Selve stasjonen vil imidlertid ligge svært nær jernbanens infrastruktur med kontaktledningsanlegg.

Videre må det utarbeides risikoanalyser dersom det skal gjøres endringer som kan påvirke elektromagnetisk kompatibilitet ved våre anlegg. Nødvendig avbøtende tiltak må sikres i videre prosjektering. Dette må dokumenteres i forbindelse med søknad etter jernbaneloven § 10.

Før det kan gis tillatelse etter jernbaneloven og arbeid igangsettes, må tiltakshaver vise at kraftverket kan etableres uten skade på jernbanen, og gjøre nødvendige sikringstiltak. Det må videre være helt tydelig om anleggsarbeidet har betydning for togfremføringen, for eksempel behov for saktekjøring.

Anleggsarbeider som berører jernbanen, vil måtte tilpasses kun korte opphold i togtrafikken. Dersom det imidlertid skulle vise seg at arbeidene betinger periode(r) med stopp i togtrafikken, må

arbeidet legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Det er uaktuelt for Bane NOR å stenge en strekning utelukkende pga. eksterne behov. Infrastrukturtiltak som betinger endringer i fastlagt ruteplan må derfor ses i en sammenheng og samkjøres, slik at vi på den måten unngår å få flere totalbrudd av kortere varighet. Forøvrig minner vi om at prosjektet må forholde seg til gjeldende forholdsregler for arbeid som kan påvirke togtrafikk.

Det fremgår av konsesjonssøknaden at det kan være aktuelt med inngrep i jernbaneeiendommen. Det kommer imidlertid ikke klart frem hva dette vil innebære. Bane NOR er innforstått med at det planlegges tunnel under banen. Vi forventer imidlertid at kraftverket og sekantpel- /spuntvegg ikke plasseres på jernbaneeiendommen.

Det er viktig at det i en innstilling om konsesjon kommer tydelig frem for avgjørelsesmyndigheten at det at det fortsatt gjenstår en del detaljavklaringer mot jernbanen, og at det er avgjørende at det gjennom detaljprosjektering prosjekteres en løsning som ikke medfører risiko og /eller ulemper for jernbanen i anleggsfasen og permanent situasjon. Vi har forståelse for at det er viktig å starte opp dette arbeidet før arbeidet med ny vegtrasé over Glomma skal i gang, men vi understreker at prosjektet bærer en risiko ved at alle detaljer ikke er avklart.

Bane NOR som eier og forvalter av jernbanespor står i en særstilling som grunneier og har spesielle behov som statlig jernbaneinfrastrukturforvalter. Forhåndstiltredelse til jernbanens arealer kan derfor ikke gis etter samme prosess som for areal tilhørende andre grunneiere. Hensikten bak jernbaneloven § 10 må ivaretas ved et eventuelt erverv av grunn eller rettigheter, og de vilkår som er nødvendige vil bli satt i utøvelse av myndighet etter jernbaneloven.

Vi anmoder om at det ved videre detaljprosjektering opprettholdes en tett dialog.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Mathea Nybakke
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Kopi:

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Uttalelse NVE