

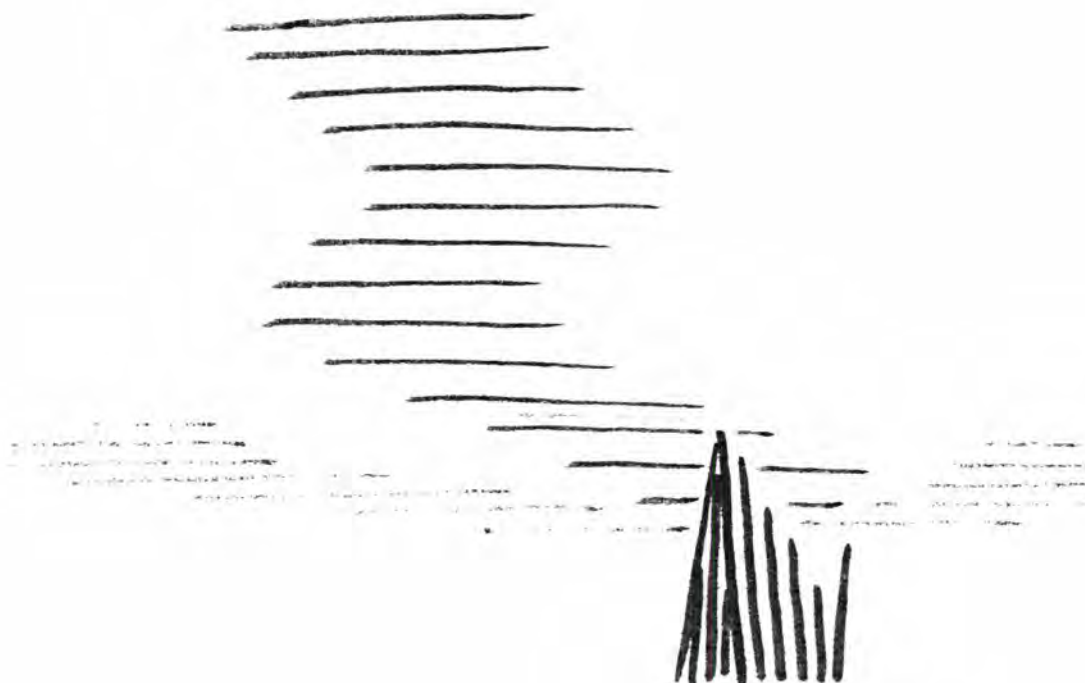
15

Stortrykk 381 NSB

1.1-1.4

TRASEVURDERING

FORPROSJEKT NYE TRASEER
OPPSUMMERING.
BESLUTNING OM VIDREFØRING



Nord-Norgebanen Planutredning

NSB, Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen

29.11.1991
BRUER 

FORORD

NSB er av Stortinget pålagt å gjennomføre en planutredning om Nord-Norgebanen. Formålet er å få frem et beslutningsgrunnlag innen utgangen av 1992, som er godt nok til at Stortinget skal kunne avgjøre om planleggingen av Nord-Norgebanen skal videreføres med en hovedplanfase.

Prosjektet styres av avdeling for strategi og miljø i NSB, med Per Overland som prosjektleder. Firmaet BRUER IKB A/S er engasjert som koordinerende hovedkonsulent, med Bjørn Martens som sin prosjektleder. I tillegg er det engasjert en rekke konsulenter for gjennomføring av de forskjellige delprosjektene.

Denne rapporten oppsummerer forprosjektene for nye traséforslag som er kommet frem tidlig i prosjektet, først og fremst på idéseminaret i Harstad 14. og 15. juni 1991. Utarbeidelse av forprosjekt har vært delt mellom to konsulentgrupper, Harstadgruppen og Ofoten plangruppe, hvor h.h.v. Jann-Olav Bordevich fra Hålogaland plankontor og Bjørn Bostad fra Ofoten Interkommunale plankontor har vært prosjektledere. Det er utarbeidet mer detaljerte arbeidsrapporter for de enkelte strekninger.

INNLEDNING

Det er tidligere utarbeidet trasévurderinger for Nord-Norgebanen, med 3 varianter syd for Narvik, én trasé fra Narvik til Tromsø og en fra Bjerkvik til Harstad. Hovedprosjektet er dokumentert i rapporter utarbeidet av Berdal A/S og Kummeneje A/S i 1983, mens ytre (vestre) linje syd for Narvik er beskrevet i rapport fra høsten 1991. Hele dette arbeidet er utført i samarbeid med NSB Engineering.

Ved oppstartning av planutredningen i juni 1991 ble det arrangert et idéseminar i Harstad, 14. og 15. juni 1991, med deltakere fra en rekke etater i Nordland og Troms fylker. Det kom frem en del idéer om nye traséer og varianter. Av disse ble det definert 8 korridorer som skulle gjennomgå av konsulenten, først som forprosjekt med eventuell videre bearbeiding, dersom det ble bestemt å gå videre med dem. Senere er en korridor kommet til.

Denne rapporten oppsummerer resultatet fra forprosjektene, og redegjør for de beslutninger prosjektsekretariatet har tatt med hensyn til videreføring eller ikke. Det er lagt vekt på teknisk gjennomførbarhet, kostnader, lengde og reisetid, stasjonsmuligheter og markedspotensiale.

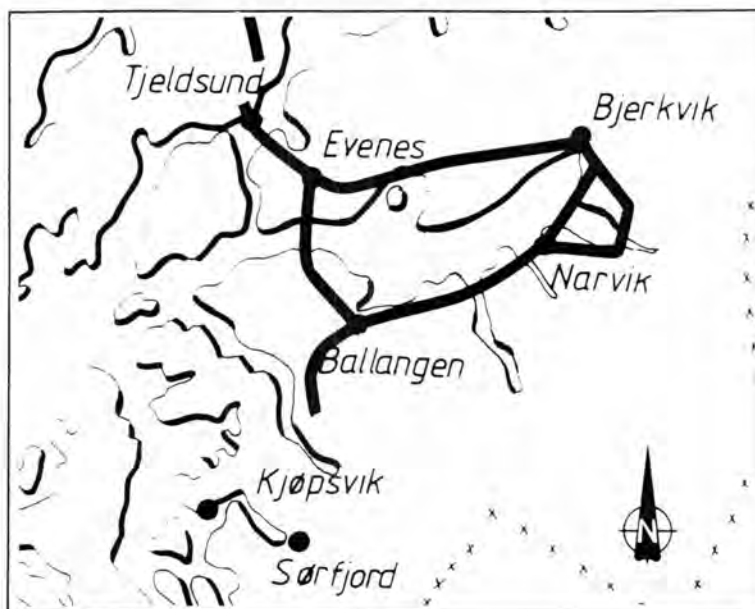
Det er en forutsetning at senere trafikkberegninger vil avklare hvilke alternativ som kan siles ut før de avsluttende lønnsomhetsberegninger.

Ballangen - Evenes

Det er sett på to varianter, én med rørbro og én med fjelltunnel. For å komme under Ofotfjorden var banen lagt i spiral på begge sider av fjorden, og traséen ble svært lang.

I begge tilfeller ble alternativet dyrt, hhv. 5,4 milliarder og 3,6 milliarder kroner for rørbro/fjell-tunnel. Begge løsninger, spesielt rørbro, er dessuten teknologisk vanskelige.

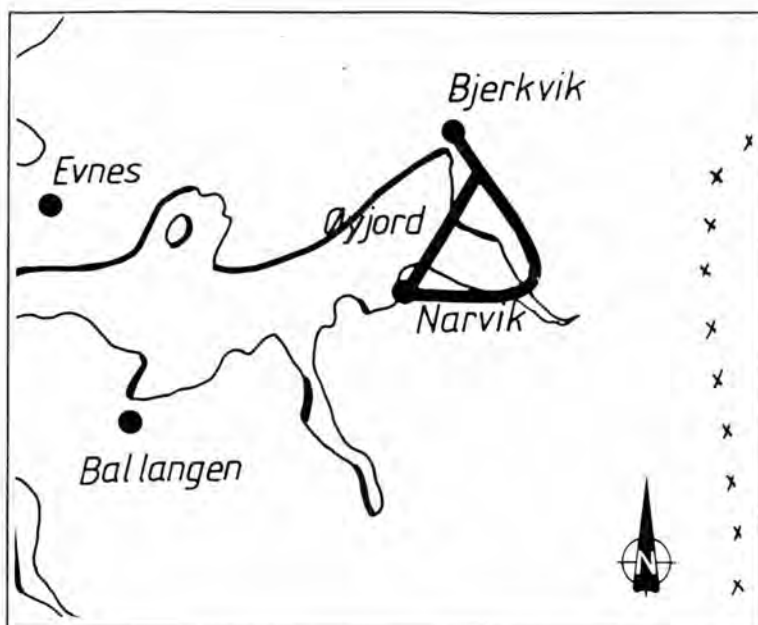
Det er derfor besluttet å ikke be-arbeide dette alternativet videre.



Narvik - Øyjord

Det er sett på to traséer som alternativ til kryssning lenger inne i Rombaken (ved E6). Her er det dessuten aktuelt å sam-ordne planene med Statens vegvesen for en innkorting av E6.

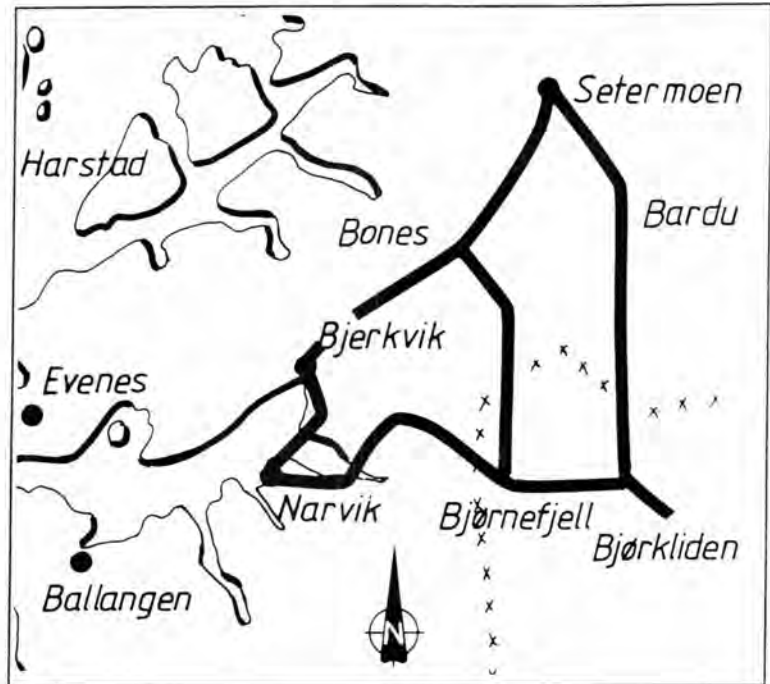
Alle tre alternativene er kostnads-beregnet til det samme, ca. 900 mill. kroner. Det blir en vesentlig innkorting, slik at Narvik - Bjerkvik blir 14 km mot 27 km. Av de to nye traséene går vi videre med den ytre. Den gir klart best innkorting av E6.



Setermoen - Bones - Bjørnefjell

Denne traséen har på mange måter samme ulemper og fordeler som alternativet ovenfor. Miljøulempene er noe bedre, spesielt på norsk side. I forhold til tidligere trasé, blir Tomsø - Narvik 27 km lenger, og Tromsø - Kiruna 49 km kortere. Kostnadene er beregnet til 1,2 milliarder kroner.

Det er vanskelig å vurdere hvilken av disse traséene som er best på forprosjektstadiet. Det er derfor besluttet å bearbeide også dette alternativet videre.



Andselv - Tromsø

Det er tidligere vurdert et alternativ via Nordkjosbotn og videre på østsiden av Balsfjord frem til Tromsdalen. Det er nå sett på flere alternativer på vestsiden.

Selv det lengste alternativet på vestsiden (via Storsteinnes) er kortere enn det på østsiden. Kostnadene er omtrent de samme eller litt lavere.

Det er derfor besluttet å bearbeide dette alternativet videre, med to varianter. Det ene, alt. 3, går strakeste vei til Tromsø, bl.a. med undersjøisk tunnel under Mallangen. Alt. 4 går via Storsteinnes og har et bedre markedsgrunnlag. Begge vil ha undersjøisk tunnel under Sandnessundet og stasjon i nærheten av Langnes på Tromsøya. Kostnadene er anslått til ca. 1,8 milliarder kroner.

