

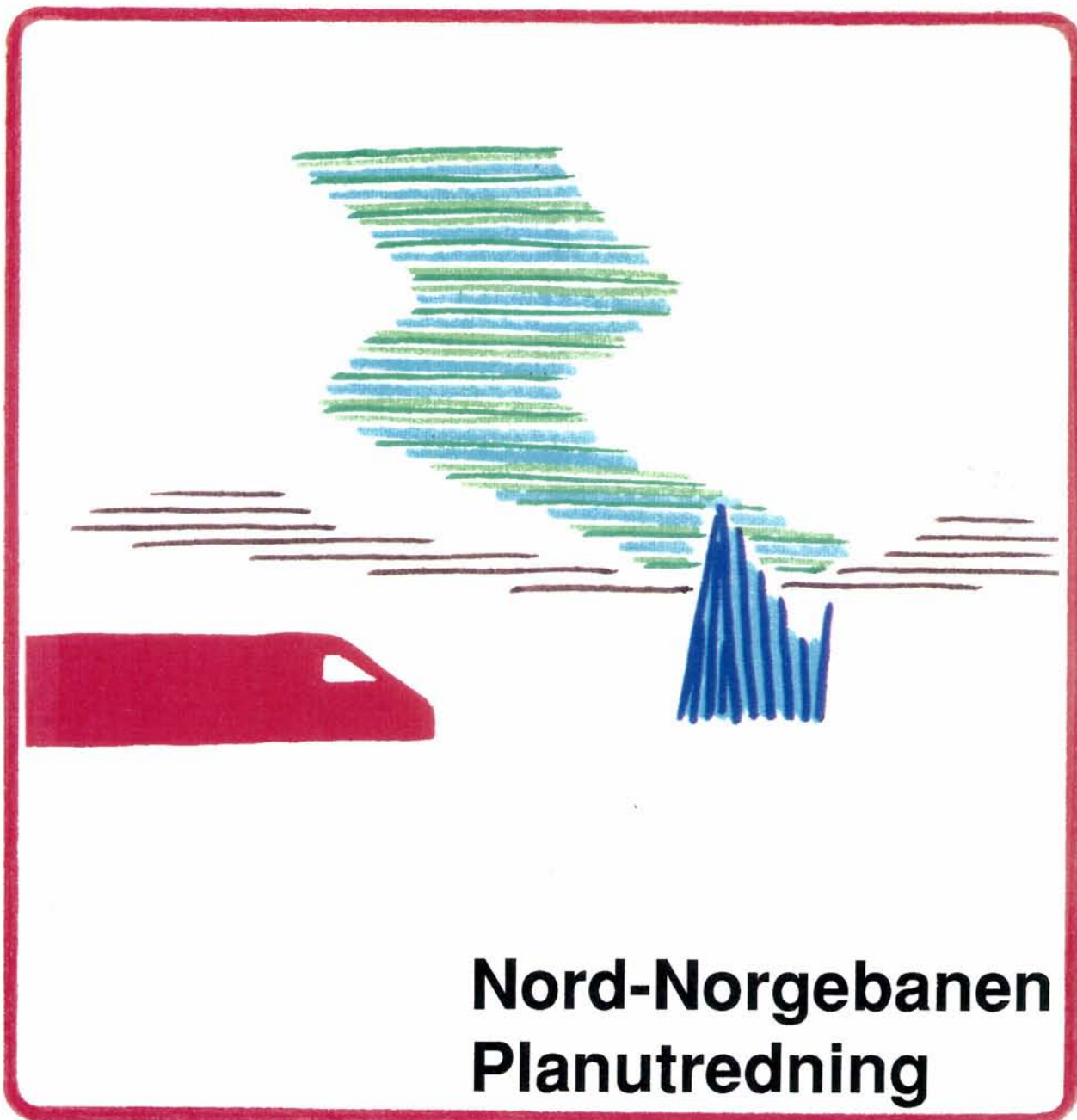


2



MELDING

UTKAST TIL PROGRAM FOR
KONSEKVENsutredning
AV MILJØ- OG SAMFUNNS-
MESSIGE VIRKNINGER



NSB, Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen

1.10.1991
BRUER

Eks. 1

9 625.111 (481) NSB Nor
Nord-Norgebanen

FORORD

NSB er av Stortinget pålagt å gjennomføre en konsekvensutredning om Nord-Norgebanen. Formålet med utredningen er å få fram 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. Stortinget bevilget midler til dette i juni 1991.

I NOU 1981:17 ble spørsmålet om realisering av Nord-Norgebanen sist utredet i bredde og tyngde. Denne utredningen drøftet regionale virkninger, samferdsels-systemet i landsdelen, trafikkprognoser og samfunnsøkonomiske virkninger av banen.

Selve hovedproblemstillingen er ikke endret siden den gang, men framgangsmåten i utredningen vil være annerledes enn i 1981.

Samfunnsutviklingen de siste årene og miljøpolitiske spørsmål må tillegges mer vekt. De nye bestemmelsene i Plan- og bygningsloven setter også større krav om lokal medvirkning i planfasen samtidig som et opplegg for konsekvensutredninger er vedtatt i forskriftsform. I tillegg har det funnet sted en utvikling innen samferdselssektoren som har ført til økt satsing på jernbane i Europa. Dette har resultert i krav om et kvalitativt bedre jernbanetilbud enn det som tidligere er lagt til grunn.

Utredningen av Nord-Norgebanens konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnsmessige forhold i berørte områder inngår som en del av det totale utredningsarbeidet.

Foreliggende melding med konsekvensutredning er utarbeidet i henhold til bestemmelsene i Plan- og bygningslovens kapittel VII-a.

INNHold

SAMMENDRAG

1. MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING

- 1.1 Formålet med meldingen
- 1.2 Behandling av meldingen

2. TILTAKET

- 2.1 Bakgrunn
- 2.2 Beskrivelse av utredningsarbeidet
- 2.3 Samordning med annen planlegging
- 2.4 Markedsvurdering
- 2.5 Oversikt over traséene/alternativene
 - 2.5.1 Tidligere traséer som skal oppjusteres
 - 2.5.2 Nye traséer som skal utredes
 - 2.5.3 Nordlandsbanen
 - 2.5.4 Tekniske forutsetninger
 - 2.5.5 Kjøretid
 - 2.5.6 Kostnader
- 2.6 Foreløpig vurdering av alternativene
 - 2.6.1 Arealbruk
 - 2.6.2 Konsekvenser for miljø og naturressurser
 - 2.6.3 Konsekvenser for samfunn

3. BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN

- 3.1 Plantyper og lovgrunnlaget
- 3.2 Forhold til annen planlegging
- 3.3 Organisering av planleggingen
- 3.4 Medvirkning og informasjon
- 3.5 Framdriftsplan for prosjektet

4. UTREDNINGSPROGRAM

- 4.1 Formålet med konsekvensutredningen
- 4.2 Faser i arbeidet
- 4.3 Hovedinnhold i konsekvensutredningen
- 4.4 Traséalternativer og arealbruk
- 4.5 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- 4.6 Markedsanalyser/driftsopplegg
- 4.7 Virkninger på natur og miljø
 - 4.7.1 Geofag, jord og skogressurser
 - 4.7.2 Landskap og miljø
 - 4.7.3 Luft, klima og støy
- 4.8 Virkninger på samfunn
 - 4.8.1 Næringsanalyser
 - 4.8.2 Sysselsetting
 - 4.8.3 Befolkningsutvikling og bosetting
 - 4.8.4 Kommunale og regionaløkonomiske vurderinger
 - 4.8.5 Sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser
 - 4.8.6 Forsvaret og beredskapsmessige hensyn
- 4.9 Sammenstillende analyser
- 4.10 Program for videre planlegging
- 4.11 Framdriftsplan for utredningen

SAMMENDRAG

Etter pålegg fra Stortinget er det av NSB igangsatt et utredningsarbeid om Nord-Norgebanen. Utredningen skal være et beslutningsgrunnlag for eventuell videre konkret planlegging av en Nord-Norgebane.

Nord-Norgebanen er et samfunnstiltak som skal styrke transportavviklingen i landsdelen. Dette betyr at en videre utbygging av jernbane nord for Fauske skal føre til at en får etablert et stabilt, hurtig, kostnadseffektivt, konkurransedyktig og attraktivt kommunikasjonsmiddel for transport av gods og personer internt i Nord-Norge, til andre landsdeler og til nabolandene.

Det er tre utbyggingsalternativer som skal utredes:

- Utbygging sør for Narvik (Fauske-Narvik)
- Utbygging nord for Narvik (Narvik-Tromsø)
- Utbygging av hele strekningen (Fauske-Tromsø)

For alternativene med utbygging nord for Narvik skal det også vurderes sidearm til Harstad.

Arbeidet omfatter også en mulig oppgradering av Nordlandsbanen.

Nord-Norgebanen skal gi et moderne og godt kollektivtilbud - og dimensjoneres for hastighet 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes.

Med disse hastighetsforutsetningene vil dette gi en total reisetid fra Trondheim til Tromsø på 7.1/2 timer.

Da planutredningen er forenklet i forhold til hovedplan vil en del samfunns- og miljøkonsekvenser få en foreløpig vurdering i planutredningsfasen.

Det legges først og fremst vekt på de samfunnsmessige ringvirkninger som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet.

Av miljøspørsmål vil luftforurensing, energiforbruk og ulykker bli vurdert fullt ut i planutredningen. Direkte konflikter langs traseene gis en foreløpig behandling i planutredningen, mens en mer omfattende konsekvensutredning gjennomføres i en eventuell hovedplan.

Kostnadsoverslagene indikerer at trase syd for Narvik vil koste 6-9 mrd.kr., nord for Narvik 5-7 mrd.kr. og arm mot Harstad/Sortland 2-3.5 mrd.kr.

En komplett utbygging fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad vil derfor ligge mellom 13-20 mrd.kr.

I løpet av høsten 1992 kan Stortinget ha fattet vedtak om hvorvidt utredningen skal gå videre til hovedplan. Med stor politisk villighet til rask behandling kan anleggsarbeidet startes opp i 96/97, og med en anleggsperiode på minimum 5 år.

1. MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING

1.1. FORMÅLET MED MELDINGEN

Ut fra Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger er formålet:

- å informere offentlige myndigheter og andre berørte parter og interessenter om at NSB har igangsatt et utredningsarbeid.
- å gi myndigheter og berørte parter anledning til å påvirke innholdet i plan- og utredningsprogrammet.
- å meddele Samferdselsdepartementets forslag til hvilke alternativer som skal utredes og hvilke virkninger som skal utredes som grunnlag for beslutninger som skal tas senere.

1.2. BEHANDLING AV MELDINGEN

I henhold til lovens § 33-4 skal meldingen sendes på høring til berørte myndigheter og interessenter, og skal samtidig legges ut til offentlig ettersyn.

Behandlingens gang:

1. NSB sender meldingen på høring til berørte myndigheter og forvaltningsorgan, og til andre berørte interessenter og organisasjoner.
2. NSB legger meldingen ut til offentlig ettersyn i perioden

7. oktober - 2. desember 1991

3. Merknader til meldingens innhold kan innen høringsfristens utløp sendes til:

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
v/sjefsinspektør Per Overland
Tlf. 02-36 65 00

Adresse:
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

4. På grunnlag av meldingen og innkomne merknader bestemmer NSB i samråd med Miljøverndepartementet og fylkeskommunene eventuelle endringer i det videre utredningsarbeidet samt behandlingsprosedyre, for planmateriale og konsekvensutredninger.

2. TILTAKET

Utbygging av Nord-Norgebanen ventes å ha betydelige positive ringvirkninger for landsdelen, både i utbyggingsfasen og ved senere drift. Det vil gi et nytt, raskt og kostnadseffektivt transportmiddel for personer og gods både internt i landsdelen, mellom Nord-Norge og resten av landet og til utlandet. Nord-Norgebanen er derfor både et transporttiltak og et samfunnsmessig virkemiddel.

2.1. BAKGRUNN

Det har tidligere vært utført en omfattende utredning om en Nord-Norgebane som endte opp med NOU 1981:17. Utredningen førte ikke fram til noe vedtak om videre planlegging. Senere har det likevel vært gjort en del justeringer og suppleringer m.h.t. aktuelle traséer.

Samferdselsdepartementet har nå bedt NSB om å fremskaffe et beslutningsgrunnlag for eventuell videre konkret planlegging av en Nord-Norgebane.

Denne meldingen bygger i stor grad på den prosjektplanen som lå til grunn for Stortingets bevilgning av planleggingsmidler.

2.2. BESKRIVELSE AV UTREDNINGSARBEIDET

Det er 3 utbyggingsalternativer som skal utredes:

- Utbygging sør for Narvik (Fauske-Narvik)
- Utbygging nord for Narvik (Narvik-Tromsø)
- Utbygging av hele strekningen (Fauske-Tromsø)

For alternativene med utbygging nord for Narvik skal det vurderes sidearm til Harstad.

Utgangspunktet er tidligere foreslåtte traséer, men også nye korridorer kan vurderes.

Det er en forutsetning for planutredningens arbeidsopplegg at den eventuelt etterfølges av hovedplaner (kommunedelplaner) hvor traséene blir videre bearbeidet. De konsekvenser som er en direkte følge av traséene behandles derfor forenklet i planutredningen.

Planutredningen starter med å definere eventuelle nye korridorer og inndeling i delprosjekter. Innenfor hver korridor må en i denne fasen arbeide seg fram til alternative traséer som tilfredsstillende geometriske krav. Traseene fremstilles på kart i M=1:50000 og bearbeides grovt med hensyn på kostnader og konsekvenser. Dette sammenstilles med andre krav og mål/ønsker, og danner grunnlag for en silingsprosess. For de korridorene det er aktuelt å gå videre med, velges ett alternativ for videre bearbeiding.

Banen skal kunne gi et moderne og godt kollektivtilbud, og skal dimensjoneres for hastighet 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes.

En gjennomgang av eksisterende Nordlandsbane(Trondheim-Bodø) for oppgradering til hastighet på 200 km/t er også med i utredningsarbeidet.

Arbeidet er delt inn i 4 hovedtemaer:

- Prosjektorganisasjon
- Infrastruktur
- NSB's interne konsekvenser
- Samfunnskonsekvenser og miljø

Prosjektorganisasjon omfatter koordinering av de forskjellige delprosjekter, samordning med ulike statlige, fylkeskommunale og kommunale etater og organer, publisering av informasjon og kvalitetssikring.

Infrastrukturdelen omfatter først og fremst selve banestrekningene med stasjoner, samt inngrepskonsekvenser.

NSB's interne konsekvenser omfatter behov for rullende materiell, rutetilbud, bemanningsbehov og driftsøkonomiske forhold. Dette utredes i forhold til de trafikkprognoser som kommer fram under planutredningen.

Samfunns- og miljøkonsekvensene utredes delvis i planutredningsfasen og delvis i hovedplanen. Samfunnsmessige ringvirkninger som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet utredes fullt ut i denne planutredningen. Det samme er tilfellet med de miljøkonsekvensene som er av generell karakter. De miljøkonsekvensene som er en direkte følge av traséene behandles på en forenklet og foreløpig måte, og bearbeides videre i en eventuell hovedplanfase.

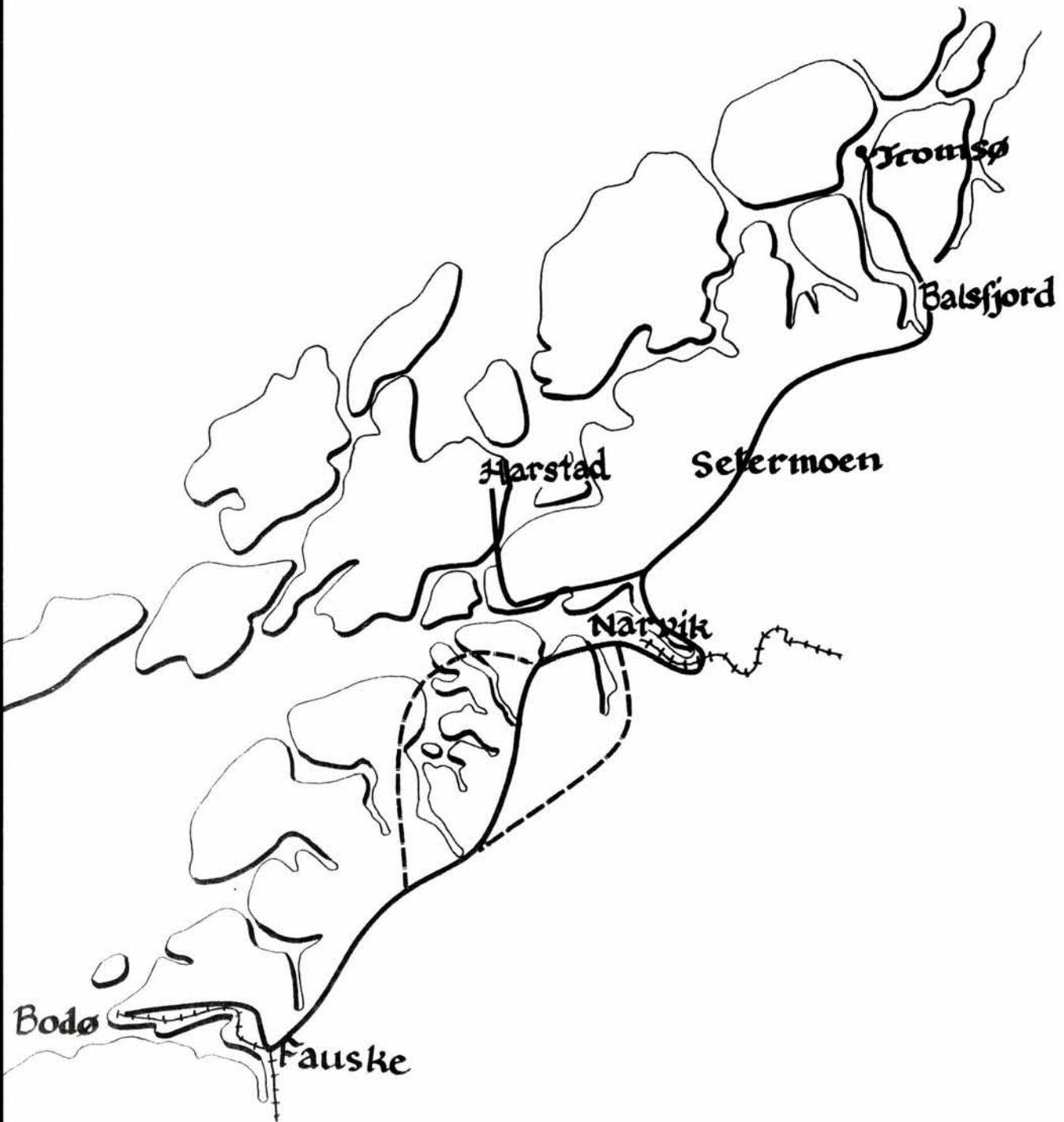


Fig. 1. Oversiktskart.

2.3 SAMORDNING MED ANNEN PLANLEGGING

I denne omgang er det først og fremst en vurdering av prosjektets levedyktighet som avklares. Det vil bli tatt hensyn til eksisterende planer som grenser opp til traséen ved valg av alternativ, mens en grundigere samordning først kommer inn i en eventuell hovedplanfase.

2.4. MARKEDSVURDERINGER



Det legges til grunn trafikkberegninger for både persontrafikk og godsfrakt. Overført trafikk må også tas med i vurderingen. Det forutsettes at høyhastighetsprinsippet for øvrige baner kan legges til grunn.

2.5 OVERSIKT OVER TRASÉENE/ALTERNATIVENE

Det vesentligste ved trasévurderingene er å få frem kostnadsoverslag, samt geometri som grunnlag for lengde- og reisetidsberegninger. Bearbeiding av traséene, og dermed også den detaljerte vurderingen av inngrepskonsekvensene blir gjennomført i en eventuell hovedplanfase, hvis Stortinget vedtar å gå videre med prosjektet etter denne planutredningen.

2.5.1 TIDLIGERE TRASÉER SOM SKAL OPPJUSTERES






De traséer som er vurdert tidligere er listet opp i tabellen på neste side. Disse traséer skal oppjusteres slik at de tilfredsstillir kravene for 200 km/t.

	TRASÉ	KOMMENTARER
	a) Fauske - Narvik via Ballangen, ytre linje øst for Tysfjord 179 km	
	b) Fauske - Narvik via Bones, ytre linje vest for Tysfjord 196 km	Kryssing av Tysfjorden og E fjorden, komb. med veg- tunnel.
	c) Fauske - Narvik via Skjombotn, 177 km	
	d) Bjerkvik - Evenes- Harstad 81 km	Kryssing av Tjeldsundet
	e) Narvik - Tromsø 212 km	Kryssing av Rombaken

2.5.2 NYE TRASÉER SOM SKAL UTREDES

Det har i løpet av konseptfasen blitt foreslått en del nye traséer. Disse er vist i tabellen nedenfor.

For disse skal det utføres et forprosjekt før det tas stilling til om de skal utredes på samme måte som de tidligere traséene.

	TRASÉ	KOMMENTARER
	a) Innhavet-Kjøpsvik-Ballangen 60 km	Kryssing av Tysfjorden over til Hulløya, kryssing av sundet mellom Hulløya og Kjøpsvik og kryssing av Etfjorden. Det bør være mulig å ha stasjoner i nærheten av Drag, Kjøpsvik og Ballangen
	b) Bognes-Lødingen - Evenes 70 km	Det forutsettes undersjøisk tunnel under Vestfjorden til Lødingen. Det blir også kryssing av Tjeldsundet og evt. Ramsund. Kryssingene kan kombineres hvis traséen krysser Tjeldsundet nord-øst for Tjeldøya. Det bør være mulig med stasjon i området Drag-Bognes, på Hinnøya og Evenes.
	c) Ballangen - Evenes 30 km	Kryssing av Ofotfjorden. Stasjon bør være mulig i Ballangen og Evenes.
	d) Narvik - Øyjord 10 km	Strekningen er bare noen få kilometer og er en innkorting av Narvik - Tromsø som krysser Rombaken lenger øst. Traséen skal tilpasses den opprinnelige traséen i begge ender. Det er aktuelt med bro over Rombaken i kombinasjon med vegtrafikk.
	e) Evenes - Vesterålen 65 km	Det blir kryssing av Tjeldsundet og eventuelt Gullsfjorden.
	f) Setermoen - Bardu - Bjørkliden 50 km	
	g) Setermoen - Bønes - Bjørnefjell 55 km	
	h) Andselv - Tromsø 80 km	Avhengig av trasévalg kan det her være aktuelt med kryssing av Nordfjorden, Rystraumen og Kvaløysundet. Det er nødvendig med stasjon i Andselv og Tromsø, og ev. 1-2 i mellom - avhengig av korridorvalg. Terreng er relativt lett.

2.5.3 NORDLANDSBANEN

Dette omfatter hele strekningen fra Trondheim til Fauske. Hensikten er å få fram et kostnadsnivå, samt grunnlag for reisetidsberegninger. Traséen i seg selv er ikke tema for planleggingen.

Oppgradert bane antas å få ca. 2/3 i dagsone og 1/3 i tunnel.

2.5.4 TEKNISKE FORUTSETNINGER

De viktigste forutsetningene er krav til geometri og energikilde.

Geometrikrav er i stor grad resultat av hastighetsstandard. Denne påvirker horison-talkurvatur, stigning, tunneltverrsnitt og setter krav til skinner, signalutstyr etc. 200 km/t legges til grunn for planlegging av nye linjer.

Videre må det av hensyn til noen av miljøkonsekvensene avklares om man skal forutsette dieseldrift eller elektrifisering, eller ha disse mulighetene som alternativer.

2.5.5 KJØRETID

Dersom det totale linjenettet fra Trondheim og nordover oppgraderes til en kjørehastighet på 200 km/t vil kjøretid for de enkelte strekningene bli som angitt i figuren nedenfor.

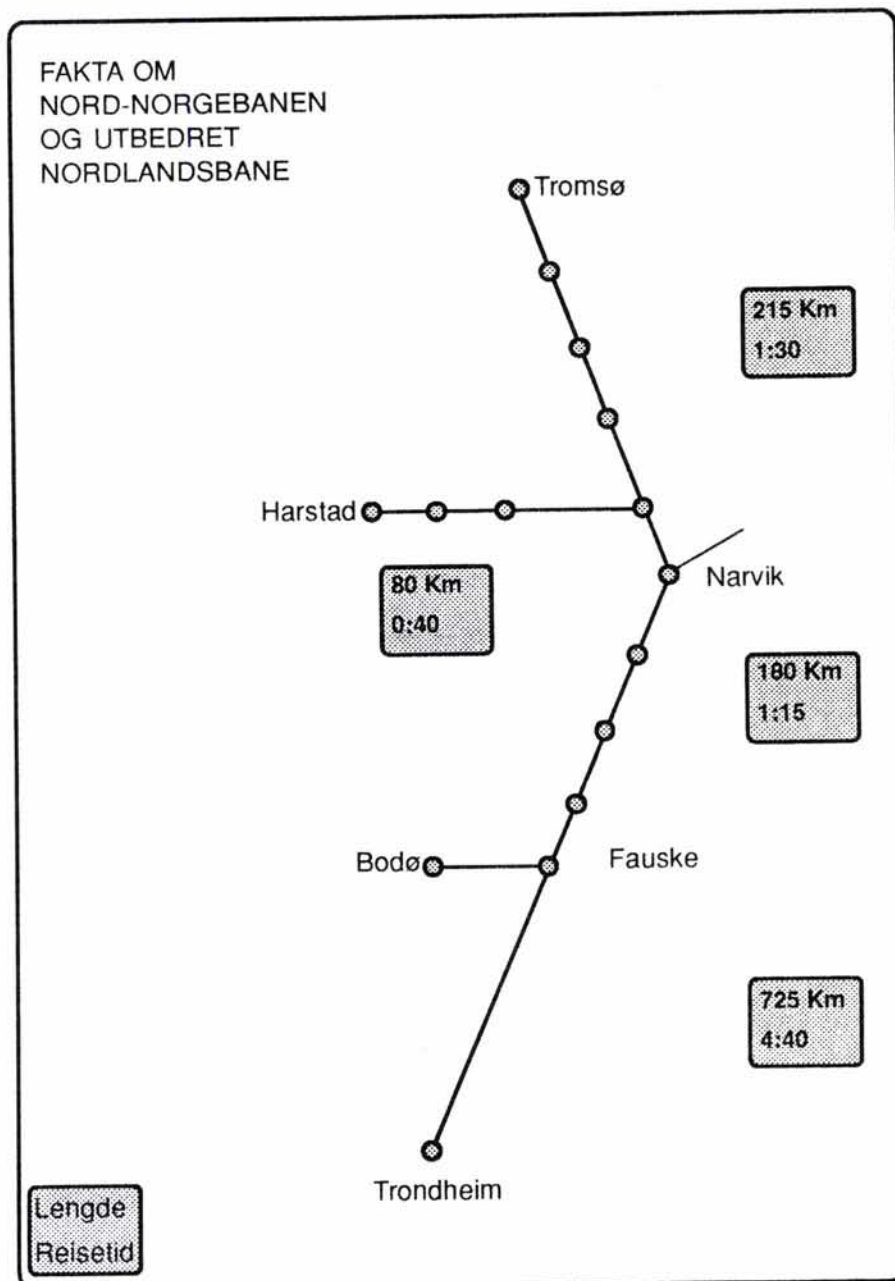


Fig. 2 Kjøretid inklusiv stasjonsopphold.

2.5.6 KOSTNADER

For de deloppgaver som skal utføres fram til planutredningens avslutning har NSB beregnet kostnadsomfanget til 16.2 mill.kr. I kostnadene er alle deloppgaver inkludert, inklusive prosjektadministrasjon. Deloppgavene dekker alle spørsmål som er nødvendig for å planlegge drift av jernbane på dette nivået, og de oppgaver som er tillagt NSB som tiltakshaver med hensyn til konsekvensutredninger og medvirkning.

Kostnader som vil påløpe for andre offentlige etater som følge av merbelastning ved planlegging av jernbane i Nord-Norge er ikke inkludert i dette overslaget, og heller ikke med i det beløp Stortinget hittil har bevilget.

En eventuell hovedplanfase er foreløpig stipulert til å koste 50-80 millioner kroner.

Kostnadsoverslagene indikerer at trasé syd for Narvik vil koste 6.0 - 9.0 mrd kroner, nord for Narvik 5.0 - 7.0 mrd kroner, og arm mot Harstad/Sortland 2.0 - 3.5 mrd kroner. En komplett utbygging fra Fauske til Narvik og videre til Tromsø med sidearm til Harstad/Sortland vil derfor ligge mellom 13.0 - 20.0 mrd kroner. Variasjon skyldes valg mellom ulike korridorer og om banen elektrifiseres eller ikke.

2.6 FORELØPIG VURDERING AV ALTERNATIVER

Nord-Norgebanen vil ha verdi for utviklingen i hele landsdelen. Størst betydning vil jernbanebygging ha å si for de kommuner og tettsteder som berøres av traséen. De regionale virkninger kan imidlertid ikke begrenses bare til områdene langs traséene. Hele Nord-Norge nord for Saltfjellet er derfor definert som influensområdet, og næringsanalyser og andre virkningsanalyser omfatter hele influensområdet.

Det ble i konseptfasen vurdert å utvide studieområdet ytterligere, men dette ble vurdert som uaktuelt.

2.6.1 AREALBRUK

Samlet utgjør alle traséene nærmere 1100 km jernbane hvorav halvparten ligger i tunnel.

2 av alternativene, Setermoen-Bardu-Bjørkliden og Setermoen-Bones-Bjørnefjell er rene dagsoner hvor det meste av traséen er lagt til jord og skogsarealer i dalførene. Felles for begge er at de kommer i berøring med Forsvarets arealer ved Setermoen og går via svensk område til Ofotbanen. Disse traséene er mest aktuelle for utbygging bare nord for Narvik, og uten sidearm til Harstad.

Sørfjordbotn-Narvik, Bognes-Lødingen-Evenes og Ballangen-Evenes er nesten rene tunneltraséer, deriblant en undersjøisk tunnel og en rørtunnel.

De resterende traséene består av vekselvis dagsoner i jord- og skogsarealer og tunneller. "Kobbevatnet-Bognes-Ballangen", "Narvik-Tromsø" og "Bjerkvik-Evenes-Harstad" følger vegnettets hovedkorridor, mens de resterende fem i større grad ligger i uberørt terreng. Dette gjelder : "Fauske-Ballangen-Narvik", "Innhavet-Kjøpsvik-Ballangen", "Narvik-Øyjord", "Evenes-Vesterålen" og "Andselv-Tromsø".

Kystlandskapet i området krever en del større bro-prosjekt på alle disse traséene. Forsvarets arealer vil ved mange alternativ være utsatt for berøring.

2.6.2 KONSEKVENSER FOR MILJØ OG NATURRESSURSER

Nord-Norgebanen kan ta en større andel av transportarbeidet både i landsdelen og landet totalt. Dette delmålet vil være i tråd med de miljøpolitiske utfordringer.

Luftforurensing: De indirekte konsekvensene har betydelig omfang pga. overført trafikk fra veg, luft og eventuelt sjø. Dette er transportformer med større forurensing enn togtransporten.

Dette vurderes både for elektriske tog og dieseltog.

Støy: Utbygging av jernbane vil gi støy langs traséen. Hvor mange som vil bli berørt av dette er ikke undersøkt, heller ikke effekten av overført fra andre transportmidler.

Vann: Det er ikke ventet at prosjektet vil medføre forurensing av vann av betydning.

Klima: Globalt sett vil virkningene være positive mht. reduserte klimagassutslipp (først og fremst CO₂).

Plante- og dyreliv: Kartlegging av spesielle biotoper, vilt-trekk, beiteområder og kalveplasser er ikke foretatt. Det må imidlertid regnes med konflikter i traséenes dagsoner.

Natur- og kulturlandskap:	Verneverdige/høyverdige områder blir registrert som en del av planutredningen. En må regne med at det kan bli konflikter.
Kulturminner:	Kulturminner vil bli registrert. Også her må en regne med at det kan være konflikter.
Naturressurser:	Naturressurser som jord, skog, vann, mineraler og marine ressurser er foreløpig ikke vurdert.

2.6.3 KONSEKVENSER FOR SAMFUNN

Nord-Norgebanen er et samfunnstiltak som skal styrke transportavviklingen i landsdelen. Dette betyr at en videre utbygging av jernbanen nord for Fauske skal føre til at en får etablert et stabilt, hurtig, kostnadseffektivt, konkurransedyktig og attraktivt kommunikasjonsmiddel for transport av gods og personer internt i Nord-Norge, til andre landsdeler og til nabolandene.

Trafikkulykker:	Det vil bli overført trafikk fra andre transportmidler til tog. Togtransport har lavere ulykkesfrekvens, slik at antall ulykker vil bli redusert.
Utbyggingsmønster, befolkning og bosetting:	Stasjonenes lokalisering vil ha stor betydning for utbyggingsmønsteret. Ringvirkninger fra næringsliv/sysselsetting vil medføre økt bosetting (ev. redusere fraflytting).
Næringsliv og sysselsetting:	Tidligere undersøkelser viser at en bygging av Nord-Norgebanen vil gi en økning i antall arbeidsplasser.

**Regionaløkonomisk
virkning:**

Jernbanen vil normalt redusere transportkostnadene, og det kan regnes med økt omsetning i nord-norsk næringsliv.

Mulighetene for turistnæringen kan bli bedre, da tiltaket vil åpne for kombinasjonsturer og tilrettelegge forholdene for nye turistgrupper.

Tidligere undersøkelser indikerer at Nord-Norgebanen kan være i driftsøkonomisk balanse.

Virkninger for dagens transporttilbud skal undersøkes nærmere. Det vil bli overført trafikk til tog.

Positive ringvirkninger vil midlertid gi nyskapt trafikk, og det kan bli en del tilbringertrafikk til stasjonene.

**Friluftsliv og
rekreasjon:**

Rundt halve strekningen ligger i dagsoner, og det må regnes med at det noen steder kan oppstå konflikt med friluftssinteressene.

Barriereeffekt:

På grunn av landskapets utforming, er dette et problem som vil dukke opp spesielt i overgangen fjell - hav. Mange av dagsonene ligger i relativt smale kystbelter.

3. BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN

3.1 PLANTYPER OG LOVGRUNNLAGET

Planleggingsarbeidet vil i utredningsfasen bli gjennomført etter Plan- og bygningslovens § 19.

I henhold § 33 skal det, i de tilfeller dette anses som nødvendig, fastsettes et utredningsprogram for konsekvensanalyse.

På grunnlag av fastsatt program skal konsekvensutredningen i nødvendig utstrekning belyse tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn.

Det skal også gjøres rede for aktuelle alternativer og for tiltak som kan avbøte skader og ulemper.

Siden denne planutredningen kan betraktes som et forprosjekt for en mulig senere hovedplanfase, vil en del av konsekvensene få en foreløpig utredning i denne fasen, og den egentlige konsekvensutredningen, slik den er definert i Plan og bygningsloven § 33 vil bli gjennomført i hovedplanfasen.

Planutredningen vil ende opp med anbefaling av om prosjektplanleggingen bør fortsette eller ikke, og eventuelt hvilket hovedalternativ som bør legges til grunn for den videre planleggingen. Dersom Stortinget vedtar å gå videre med planleggingen vil det utarbeides hovedplan etter Plan- og bygningslovens § 20. Vedtatt plan danner igjen grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan etter kap. VII, og deretter konkrete byggeplaner.

3.2 FORHOLD TIL ANNEN PLANLEGGING

Prosjektet har betydning for kommune- og fylkesplanlegging i Nordland og Troms. Så langt som mulig vil utredningen koordineres med dette planarbeidet. I første omgang er det spesielt viktig å innhente opplysninger hos kommunene.

Det kan være aktuelt å samordne planleggingen med Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP) for å kombinere veg- og jernbanebru ved store fjordkrysninger.

Beregninger av overført trafikk vil avgjøre om det er aktuelt å samordne planutredningen med Norsk Luftfartsplan.

3.3 ORGANISERING AV PLANLEGGINGEN

NSB som tiltakshaver/utbygger påtar seg ansvaret for utarbeidelsen av nødvendige planer og konsekvensutredninger for Nord-Norgebanen. I planutredningsfasen vil dette arbeidet bli utført i regi av NSB Hovedkontoret ved Utviklings- og miljøavdelingen i samarbeid med de fylkeskommunale etater. Nødvendig kontakt med kommunene vil bli ivaretatt gjennom fylkeskommunen.

Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Namdalen har nedsatt et utvalg for Nord-Norgebanen. Det er etablert et samarbeid mellom dette og NSB's prosjektledelse, og mye av kontakten mot offentlige etater skjer gjennom dette.

Se organisasjonsplan neste side.

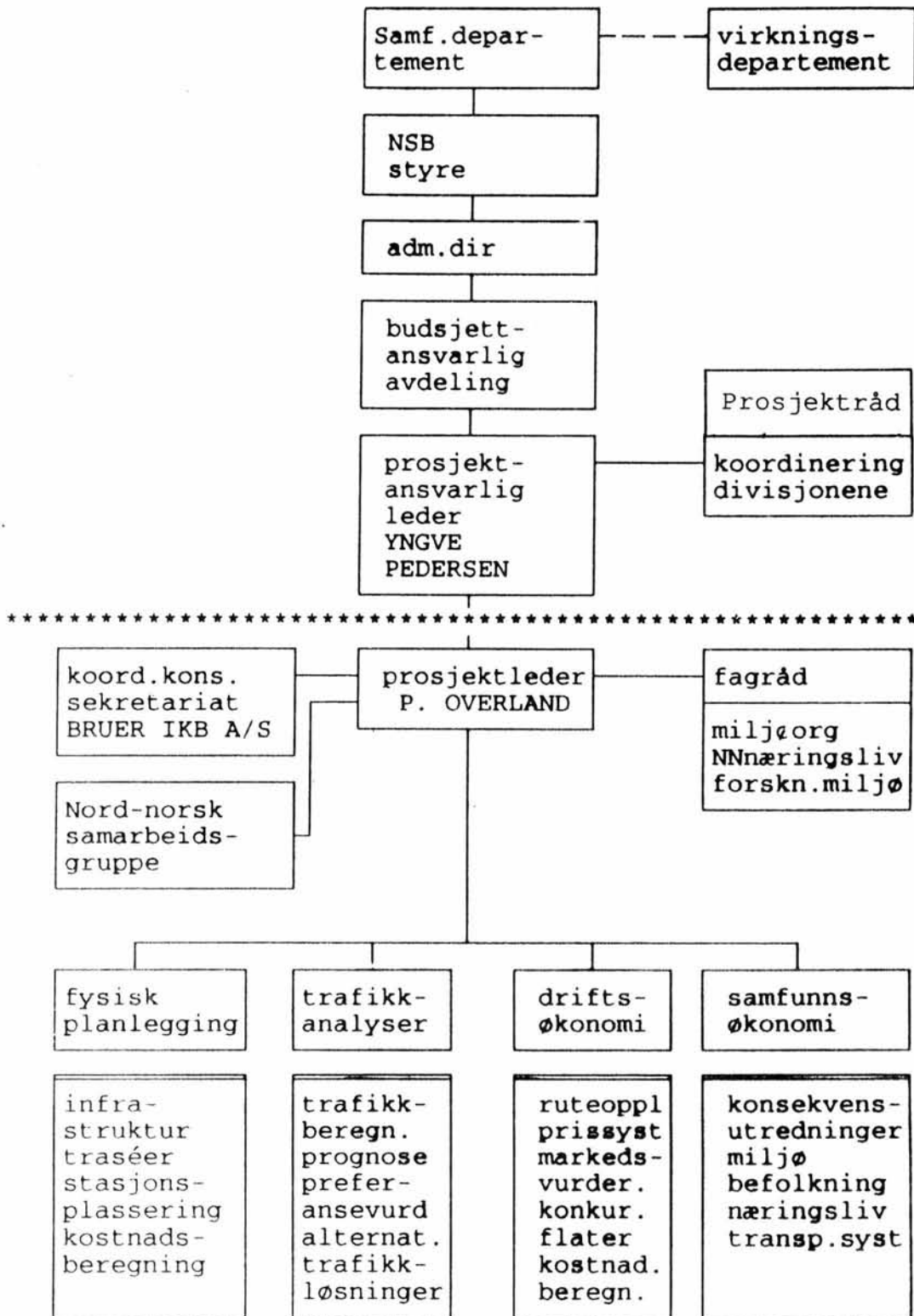


Fig. 3 Prosjektorganisering fram til og med utredningsfasen.

3.4 MEDVIRKNING OG INFORMASJON

Medvirkning i planprosessen er i hovedsak hjemlet i Plan- og bygningslovens kap. III: "Samråd, offentlighet og informasjon". Dette innebærer at det som en integrert del av plan- og utredningsarbeidene, vil bli drevet en aktiv opplysningsvirksomhet overfor myndigheter og etater i fylket og staten, samt til berørte parter og interesser i arbeidet. Dette gjøres ved annonsering, informasjonsbrosjyrer, pressemeldinger, informasjonsmøter og løpende informasjon til presse og radio/TV.

3.5 FREMDRIFTSPLAN FOR PROSJEKTET

Fremdriftsplanen er noe usikker. Normalt vil det være lang behandlingstid for et infrastrukturprosjekt av denne størrelsen. På den annen side er det et uttrykt ønske om å kunne se prosjektet også som et tiltak mot arbeidsledigheten på kort sikt.

På neste side er det vist to ulike tidsplaner, som angir mulig fremdrift fra planleggingsstart til ferdig anlegg.

Den første, figur 4, er basert på en relativ stram offentlig behandling, foruten at avsatt tid til planlegging/prosjektering også er stram. Oppstarting av planlegging av neste fase er forutsatt når forrige fase er ferdigbehandlet. Denne fremdriftsplanen er avhengig av stor politisk villighet til rask behandling.

Den andre, figur 5, viser absolutt raskest mulig anleggsstart, dersom det er ønskelig å starte opp Nord-Norgebanen som et sysselsettingsprosjekt. Det forutsetter at neste fase av planleggingen starter opp så fort som mulig etter den forrige, uten å vente på at den offentlige behandlingen blir fullført. Det krever klare politiske signaler tidlig i den offentlige behandlingen, og man kan risikere å enten planlegge parallelt på flere alternativer, eller risikere å legge ned planleggingsressurser i et alternativ som forkastes i den offentlige behandlingen. Denne fremdriftsplanen krever også at det stilles planleggingsmidler til disposisjon for hovedplanfasen tidlig høsten 1992.

For begge fremdriftsplaner er det aktuelt å dele opp prosjektet i parseller. Planlegging av disse kan enten forskyves i tid eller foregå parallelt.

Anleggsperiodens lengde er først og fremst avhengig av bevilgningstakt. En teknisk minimumstid vil være fra 5 år og oppover. Bevilgning på 1 milliard per år gir ca. 15 års anleggsperiode.

Det er foreløpig ikke fattet vedtak om å gå videre med planleggingen etter utredningsfasen. Fremdriftsplanene skal derfor ikke oppfattes som ett valgt utbyggingprogram, men en illustrasjon av mulig fremdrift. Tidligere erfaringer fra store infrastrukturprosjekter indikerer lengre behandlingstid enn det som er angitt her.

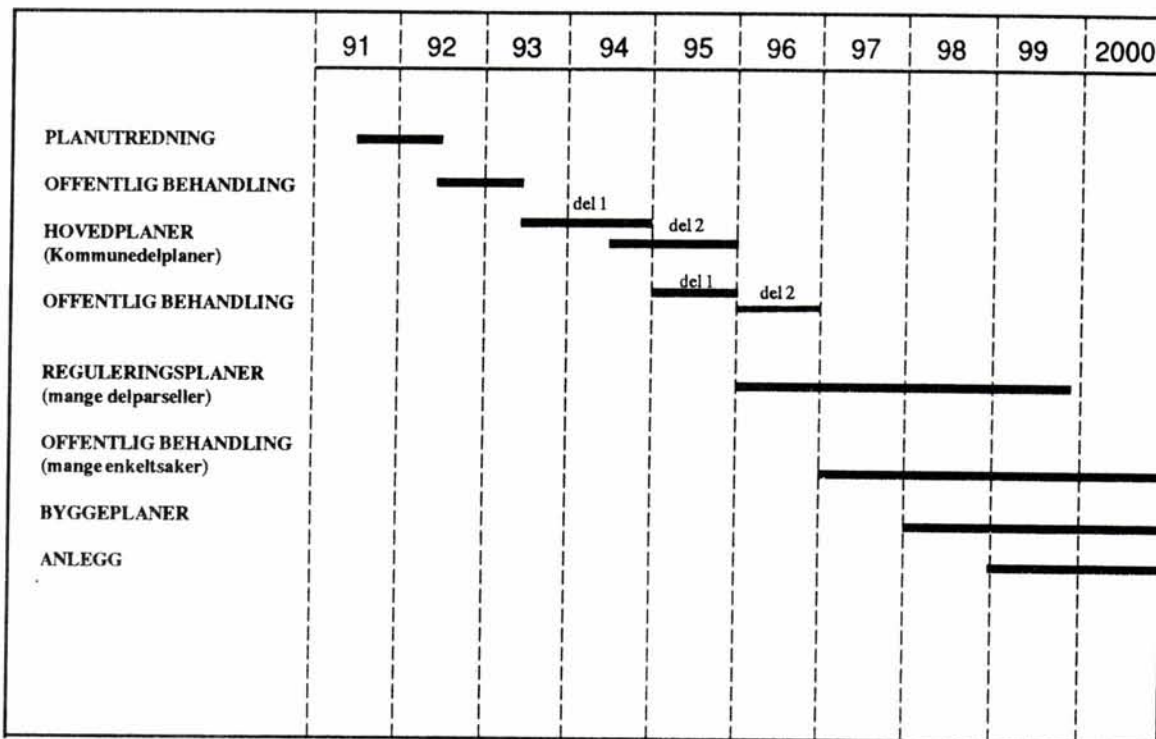


Fig.4 Framdriftsplan fram til og med anlegg, normalt stramt opplegg.

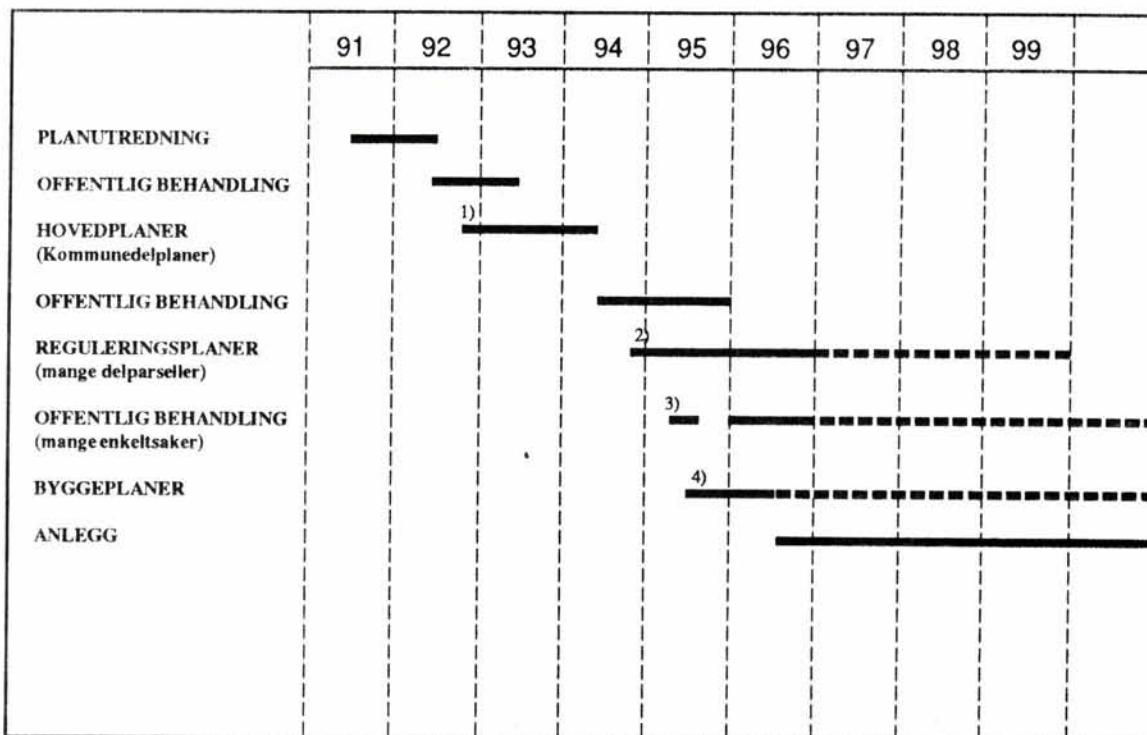


Fig.5 Framdriftsplan, fremskyndet, spesielle forutsetninger på side 23.

Fotnoter til fremskyndet framdriftsplan

- 1) Hovedplanarbeidet settes i gang før godkjent utredning, dvs at Stortinget bevilger midler til hovedplan tidlig høsten 1992.
- 2) Reguleringsplanarbeidet settes i gang før godkjent hovedplan med den minst konfliktfylte del, f.eks. dagsone i hver ende av en lang tunnel.
- 3) Offentlig behandling av reguleringsplanen starter så fort første delparsell er ferdig utarbeidet.
- 4) Byggeplanarbeidet starter med en gang første delparsell er godkjent.

4. UTREDNINGSPROGRAM

4.1 FORMÅLET MED KONSEKVENsutREDNINGEN

Som ett av de største utbyggingstiltak i fastlands-Norge, vil Nord-Norgebanen være underlagt Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Formålet med et utredningsprogram er å gi en samlet og oversiktlig framstilling av problemstillinger knyttet til miljø, naturressurser og samfunn som følge av utbygging av Nord-Norgebanen.

I programmet redegjøres det for de problemområder som vil bli prioritert i arbeidet med konsekvensutredningen, og de felles forutsetningene som legges til grunn for dette arbeidet.

Gjennom høring av utkastet til utredningsprogram vil berørte myndigheter sentralt og på kommunalt og fylkeskommunalt nivå, samt berørte lokalsamfunn og interessegrupper, få anledning til å gi sine kommentarer til de utredninger NSB har planlagt å gjennomføre for å belyse virkningen av Nord-Norgebanen.

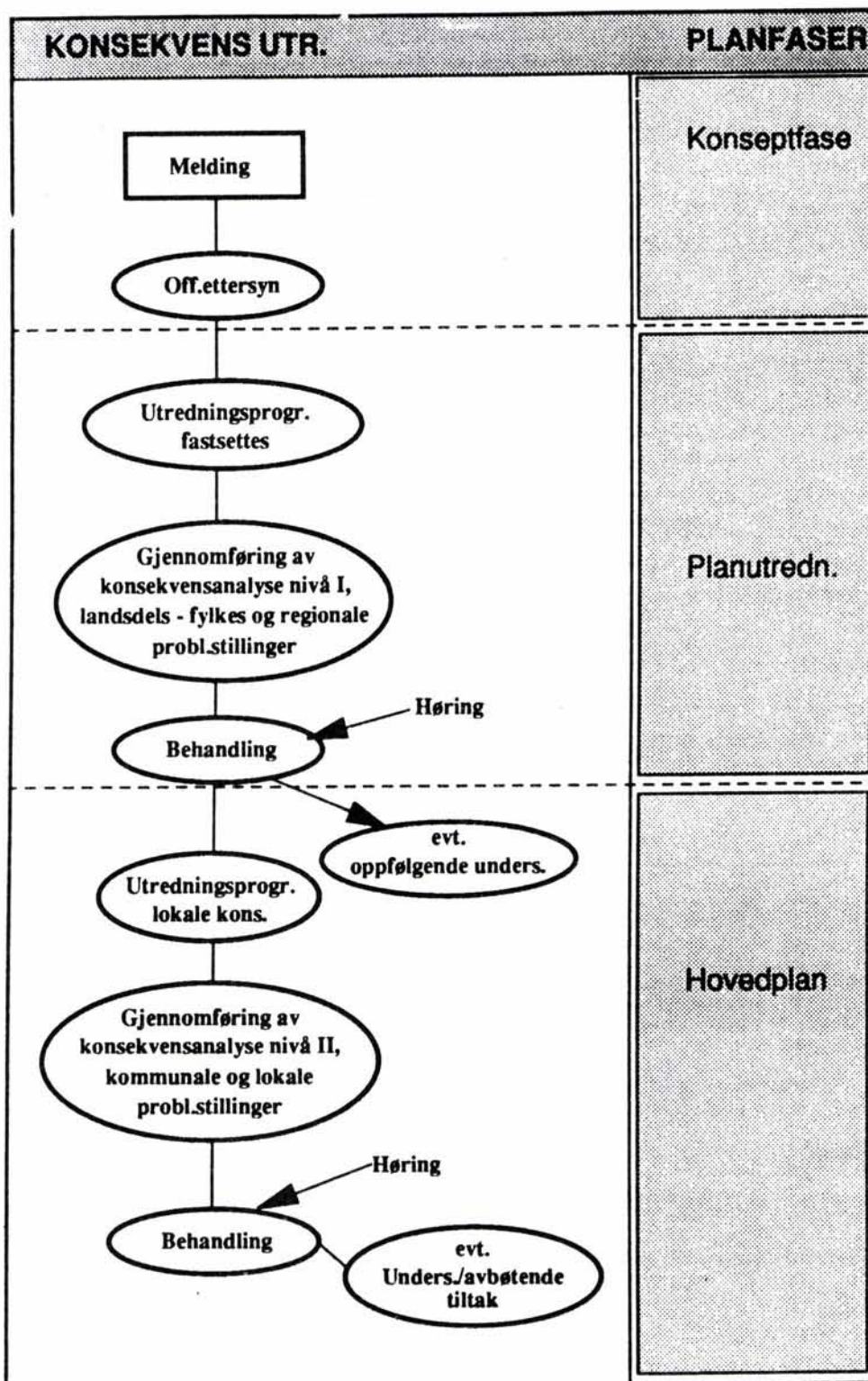
Etter høringen vil det bli foretatt en vurdering av de innkomne kommentarer, før det endelige utredningsprogrammet blir fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Dersom det gjennom arbeidet avdekkes forhold som er vesentlige, og som vanskelig kunne forutsettes på et tidlig tidspunkt, kan det være aktuelt å endre utredningsarbeidet utover det som er beskrevet i løpet av planutredningen.

4.2 FASER I ARBEIDET

En eventuell utbygging av Nord-Norgebanen er et så kostnadstungt og omfattende prosjekt at analysene som gjøres i forbindelse med planleggingen må være mer omfangsrige både i bredde og dybde enn det loven setter som minimumskrav. De enkelte temaer som skal belyses, vil imidlertid kunne fordeles mellom de ulike fasene i planprosjektet. Detaljerte vurderinger av lokale virkninger for miljø og naturressurser kan utstå til hovedplanfasen. Virkninger for bosetting, næringsliv og øvrig transportvirksomhet i Nord-Norge er derimot spørsmål som må avklares i planutredningsfasen.

Se fig.6 neste side.



Figur 6 Planfaser sammenholdt med konsekvenser

4.3 HOVEDINNHold I KONSEKVENsutredningen

Da planutredningen er forenklet i f.h.t hovedplan vil en del samfunns- og miljøkonsekvenser få en foreløpig vurdering i planutredningsfasen.

Det legges her vekt på de samfunnsmessige ringvirkninger som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet. For traséene skal det utarbeides kostnadsoverslag, inntektsanslag og trafikkprognoser. Endringer i transportmiddelfordelingen skal belyses.

Miljøkonsekvensene som er av generell karakter utredes i sin helhet, mens miljøkonsekvenser som er en direkte følge av traséene behandles på en forenklet og foreløpig måte.

Dvs. at de miljøspørsmål som er en følge av om det blir en jernbane eller ikke, så som luftforurensing, energiforbruk og ulykker vil bli vurdert fullt ut i denne planutredningen. De rene inngrepskonsekvensene vil bli beskrevet og konfliktområder angitt, mens selve kvantifiseringen vil bli gjennomført i hovedplanfasen. Da vil også traséene bli videre bearbeidet, noe som innebærer at avbøtende tiltak også vil bli grundigere vurdert i hovedplanfasen.

4.4 TRASÉALTERNATIV OG AREALBRUK

Med utgangspunkt i de foran nevnte prinsippene for traséalternativer bearbeides hvert enkelt alternativ nærmere. Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk 1:50.000. Det utarbeides arealbrukskart i tilknytning til hvert av de fysiske alternativene, med redegjørelse for arealinngrepenes omfang fordelt på ulike arealtyper.

4.5 ANLEGGSKOSTNADER/VEDLIKEHOLDSKOSTNADER

Kostnadsberegningene legges opp etter et nøyaktighetsnivå på +/- 30%, etter NSB's retningslinjer for prosjektgjennomføring.(REP)

4.6 MARKEDSANALYSER/DRIFTSOPPLEGG

Det gjennomføres markedsanalyser for å få fram totalmarkedet for transportbehov, både overført og nyskapt trafikk.

På grunnlag av markedsanalysene vurderes alternative driftsopplegg. Konsekvenser for eksisterende transportselskap utredes.

4.7 VIRKNINGER PÅ NATUR OG MILJØ

Miljømessige konsekvenser som utredes i planutredningsfasen vil ha behov for samordning med andre utredninger vedrørende bygging av jernbane.

Det er viktig at de tekniske vurderingene vedrørende linjetraséer og miljøkonsekvensene samordnes.

Utredningen av miljøkonsekvenser som vist nedenfor, tilfredsstiller de krav som settes for å ta beslutning om linjetraséer og/eller hvilke områder som krever særskilte analyser og tiltak i senere fase.

For alle analysetemaer innen natur- og miljøsidene må det vurderes hvilke avbøtende tiltak som kan bli aktuelle å sette i verk og hvilke kostnader dette vil medføre. Selv om deler av miljøtemaene og avbøtende tiltak skal bearbeides videre i hovedplanen, er det viktig at forventede kostnader kommer med allerede i planutredningsfasen. Grovt sett kan en si at det i planutredningen gjennomføres en korridoranalyse, med løpemeterbetraktninger, mens det i hovedplanfasen gjennomføres en traséanalyse med kvantifisering i m², da, etc.

4.7.1 GEOFAG, JORD OG SKOGRESSURSER

- **Geofag**

Trasélinjenes geologiske og geotekniske forhold analyseres. Analysen utføres på basis av tilgjengelige registreringer i kart og flybilder, samt tidligere utførte undersøkelser. Områder med særskilte forekomster, vanskelige berggrunner, mineraler, grus og sand angis og beskrives.

- **Jord og skogressurser, reindrift**

Forbruk av dyrket og dyrkbar mark angis langs trasévalg og stasjoner. Det gis en lm-angivelse og et sannsynlig arealforbruk ut fra gjennomsnittsbredden. Jordbrukspolitisk arealvurdering (JAV) basert på bonitet, klima og terrengforhold vurderes for sammenhengende større jordbruksarealer.

Jordbrukspolitiske arealvurderinger legges også til grunn i vurderingen av regional utbyggingspolitikk. Styrking av jernbanens trafikkgrunnlag med utbygging nær opp til stasjonsområdene, reiser spørsmål om det er behov for en differensiert jordvernpolitikk.

Konsekvenser for reindrift og annen utmarksnæring krever en særskilt analyse med tanke på konfliktområder. Det angis antall km dagsone hvor det kan være konflikt, og det angis type og grad av konflikten.

Detaljeringen i analysen føres så langt at det er mulig å få fastslått konfliktenes omfang, vurdere om traséen er gjennomførbar eller om andre mulige alternative traséløsninger må vurderes i planutredningsfasen eller kan vente til hovedplanfasen.

4.7.2 LANDSKAP OG MILJØ

- **Natur og kulturlandskap**

Vurderinger av jernbanens tilpassing til landskapet og omgivelsene analyseres. Vern av natur og kulturlandskapet inngår også i regionale vurderinger for jernbanens ringvirkninger.

Det må utarbeides illustrasjoner som viser fjernvirkninger av jernbanens traséføringer gjennom særskilte landskapspartier s.s kryssing av daler og fjorder. Jernbanens samspill med kulturlandskap og tettstedmiljø, og vurderinger av nye tettstedmiljøer opp til jernbanen, vurderes.

Det skal også foretas analyser av reiseopplevelser for passasjerene med tanke på vurdering av togreisens kvalitet.

Detaljeringsgraden tilpasses det bearbeidingsnivå traseene har i planutredningen.

- **Kulturminner**

Kulturminner registreres og analyseres langs traséer og aktuelle tettstedmiljøer. Det angis konfliktsoner, graden av konflikt og eventuelt avbøtende tiltak.

- **Friluftsliv og rekreasjon**

Friluftsliv og rekreasjonsområder vurderes for traséene. Sammenhengende friluftsområder og friluftsområder nær tettstedmiljøene skal stedfestes og vurderes. Eventuelle konfliktsoner og barrierevirkninger analyseres.

- **Ulykkesrisiko - sikkerhet**

For hele linjetraséen vurderes ulykkesrisiko. Reduserte ulykker pga overført trafikk fra vegnettet, vil bli angitt.

- **Ferskvann og grunnvann**

Vann, vassdrag og grunnvannsressurser som blir berørt av traséene vurderes. Ferskvannsbiologiske forhold i vann og vassdrag beskrives, herunder virkninger for sportsfiskeartene. Vannforsyningssituasjonen for utbyggingsområder langs jernbanen grovvurderes på regionalt nivå.

- **Dyreliv**

Data om vilt og fugleliv sammenstilles og beskrives for traséområder og aktuelle utbyggingsområder. Konfliktsoner mellom jernbane og kryssende vilt kartlegges.

- **Planteliv**

Registrering av områder der traséen vil berøre vernede og verneverdige områder s.s våtmarksområder, myrer, skogpartier o.a. Konflikter mellom vern og jernbaneutbygging beskrives. Aktuelle utbyggingsområder inngår i vurderingen.

- **Marine ressurser**

Konsekvenser for marint miljø vurderes ved kryssing av fjorder og linjeføring langs sjøkanten. Gyteplasser og fiskevandring er undersøkes særskilt.

4.7.3 LUFT, KLIMA OG STØY

Disse beregningene vil også gjelde overordnede forhold s.s. antall mennesker berørt av trafikkstøy fra veg og lufttrafikk i dag, forventet reduksjon og antallet som i framtiden berøres av jernbanestøy. For luft og klima er det tilsvarende viktig å vurdere utslippsgevinster ved overføring av trafikk til jernbane, og konsekvenser av eventuell elektrifisering eller dieseldrift.

- **Luft/klima**

Forurensing til luft beregnes, herunder utslippsgevinster som en følge av forventet overgang fra transportmidler basert på fossil energi til jernbane. Det er en gevinst også for dieseldrift, selv om den er mindre enn ved elektrisk drift.

- **Støy**

Kartlegging og omtale av støyutsatte boligmiljøer foretas. Vurdering av utbyggingsbegrensninger opptil linjene drøftes. Gevinster i form av færre personer utsatt for annen trafikkstøy ved forventet overgang til jernbane, vurderes og omtales.

4.8 VIRKNINGER PÅ SAMFUNN

4.8.1 NÆRINGSANALYSER

Det foretas en to-delning, der samferdselssektoren utskilles som en egen analyseenhet, og gjøres til gjenstand for egne beregninger og vurderinger.

Næringsanalysen følger standard for næringsinndeling:

- Primærnæringer
- Oljevirkosomhet og bergverk
- Industri
- Kraft- og vannforsyning
- Bygge- og anleggsvirkosomhet
- Varehandel og hotellvirkosomhet
- Bank o.a. forretningsmessig tjenesteyting
- Off. sosial og privat tjenesteyting.

En mer finmasket vurdering velges for de næringer som har stor betydning for Nord-Norge, s.s. fiskeri, næringsmiddelindustri, annen vareproduserende industri, anleggsvirkosomhet, hotellnæring m.v.

Sammen med analysen av konsekvenser for den eksisterende samferdselsnæringen, vil denne næringsanalysen gi verdifulle opplysninger for estimering av markedet for togtransport.

Næringsanalysen skal munne ut i en samordnet næringsstrategi for nyetableringer og vekstnæringer. Den skal også være grunnlag for å beregne sysselsettingseffekten av Nord-Norgebanen, og derved også gi grunnlag for å angi befolkningsprognoser med og uten Nord-Norgebanen.

Den omtalte konsekvensanalysen for eksisterende samferdselsnæring utarbeides dels for å bestemme transportomfanget i landsdelen i dag som grunnlag for bedømmelse av jernbanens marked, og dels for å vurdere hvilke konsekvenser jernbanen har for

- busstransport
- landbasert godstrafikk
- sjøverts gods- og persontransport

- havner
- lufttransport
- personbilrelatert næringsvirksomhet

4.8.2 SYSSELSETTING

I planutredningsfasen vil det være behov for å anslå arbeidskraftbehovet i utbyggingssfasen. Konsekvensutredningen på dette området skal besvare hvorvidt utbygging av Nord-Norge-banen bidrar til å skape balanse mellom etterspørsel og tilbud på arbeidsmarkedet i landsdelen.

Det må også tas utgangspunkt i at de høye ledighetstallene for de nord-norske fylker skal reduseres vesentlig som en følge av utbyggingen av jernbanen.

Følgende 3 problemstillinger vil være sentrale i arbeidskraftprognosen:

- Omfanget av arbeidskraftbehovet.
- Kvalifikasjonskrav.
- Vurdering av hvilke arbeidsmarkedstiltak som må gjennomføres for å kvalifisere ledig arbeidskraft i landsdelen til jernbaneutbygging og de ringvirkninger utbygging fører med seg.

Det skal vurderes konsekvenser for baneutbyggingen mhp. arbeidskrafttilgangen for andre næringer, og ev. hvilke organisatoriske tiltak som må gjennomføres for at firmaer som får oppdrag i utbyggingssfasen ansetter nord-norsk personell.

Driftsfasen vil ha en langt mindre virkning for arbeidskraftbehovet. Fremtidig yrkesetterspørsel som en følge av jernbanedrift, vil mest komme som ringvirkninger. Konsekvenser på dette området må derfor ses i sammenheng med samordnet strategi for næringsutvikling og utbygging.

4.8.3 BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOSETTING

Utgangspunkt tas i dagens befolkningssammensetning fordelt på kjønn, alder og yrkesdelaktelse. Dagens befolkningssammensetning og bosettingsmønster danner basis for persontransportmarkedet.

Det er angitt en sone- og regioninndeling som skal anvendes i planutredningen. Med utgangspunkt i denne, utarbeides det prognoser. SSBs befolkningsprognoser danner grunnlaget for beregningene, som varieres i flere alternativer for regioner med og uten jernbane. Horisonter vil være tidspunkt for banens ferdigstilling og en rimelig tid etter at banen har vært i drift (f.eks. 25 - 30 år).

Det er viktig å få fram den mulige forsterkende urbaniseringstendens som jernbaneutbygging vil ha i landsdelen. Det må derfor foreligge et spenn i forutsetningene for flyttetall for de ulike befolkningsprognosene.

4.8.4 KOMMUNALE OG REGIONALØKONOMISKE VURDERINGER

Jernbane i Nord-Norge vil forsterke enkelte knutepunkter og skape nye. Hvorledes dagens kommunikasjonsnett skal knyttes til framtidig jernbane, vil være en oppgave å vurdere.

Gitt at jernbanen vil føre til en annen bosettingsstruktur, vil også utbyggingsoppgavene for kommunene og regionene bli ulikt fordelt.

4.8.5 SOSIALE, KULTURELLE OG VELFERDSMESSIGE KONSEKVENSER

Med levkår som et stadig viktigere element i den regionale og kommunale planlegging, vil det være av betydning å få vurdert sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser.

Muligheter for sysselsetting som en direkte eller indirekte følge av jernbaneutbyggingen anses dekket gjennom andre analysetemaer. Denne vil videreføres gjennom en studie av nye pendlingsområder.

Reisemuligheter og tilgjengelighet til regionsentra og andre områder har også betydning for folks velferd og trivsel.

På et grovmasket nivå foretas det en gjennomgang av endringer av levkårene i landsdelen som en følge av jernbaneutbygging i planutredningsfasen.

De levkårsorienterte studier handler også om hvordan fritidssektoren - og derigjennom de frivillige organisasjoner - skal forholde seg til virkninger av jernbaneutbygging. Medvirkning i planleggingen gjennom representanter fra lokalsamfunnene kan dermed støtte opp under de positive virkninger av jernbaneutbygging og ev. motvirke de skadevirkninger som måtte følge av hurtige samfunnsmessige virkninger. Denne delen vil hovedsaklig bli gjennomført i hovedplanfasen.

4.8.6 FORSVARET OG BEREDSKAPSMESSIGE HENSYN

Forsvarets interesser i arealer som blir berørt og de beredskapsmessige virkninger av anleggelse av jernbane i Nord-Norge, vil kreve en egen utredning. Denne gjennomføres parallelt med planutredningen forøvrig, og integreres i denne.

4.9 SAMMENSTILLENDEN ANALYSER

Det vil bli gjennomført egne sammenstillende analyser som deles i to hovedkapitler:

Bedriftsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som

- rammebetingelser
- tekniske forhold
- markedsvurderinger
- driftsopplegg
- bedriftsøkonomi.

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Herunder:

- Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- Regionaløkonomiske vurderinger
- Nasjonaløkonomiske vurderinger.

4.10 PROGRAM FOR VIDERE PLANLEGGING

Til sist i utredningen redegjøres for videre planlegging etter Plan- og bygningsloven.

4.11 FRAMDRIFTSPLAN FOR UTREDNINGEN

Som det framgår av figuren, har man på meldingstidspunktet allerede startet med selve utredningene. Meldingens innhold er imidlertid tilpasset de opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet. Etter høringsfristens utløp vil det bli vurdert om det er behov for å endre innhold og framdrift i selve utredningsfasen.

Det er imidlertid en klar målsetting, og i henhold til Stortingets vedtak at planutredningen skal være avsluttet 1.juli 1992.

1991 1992

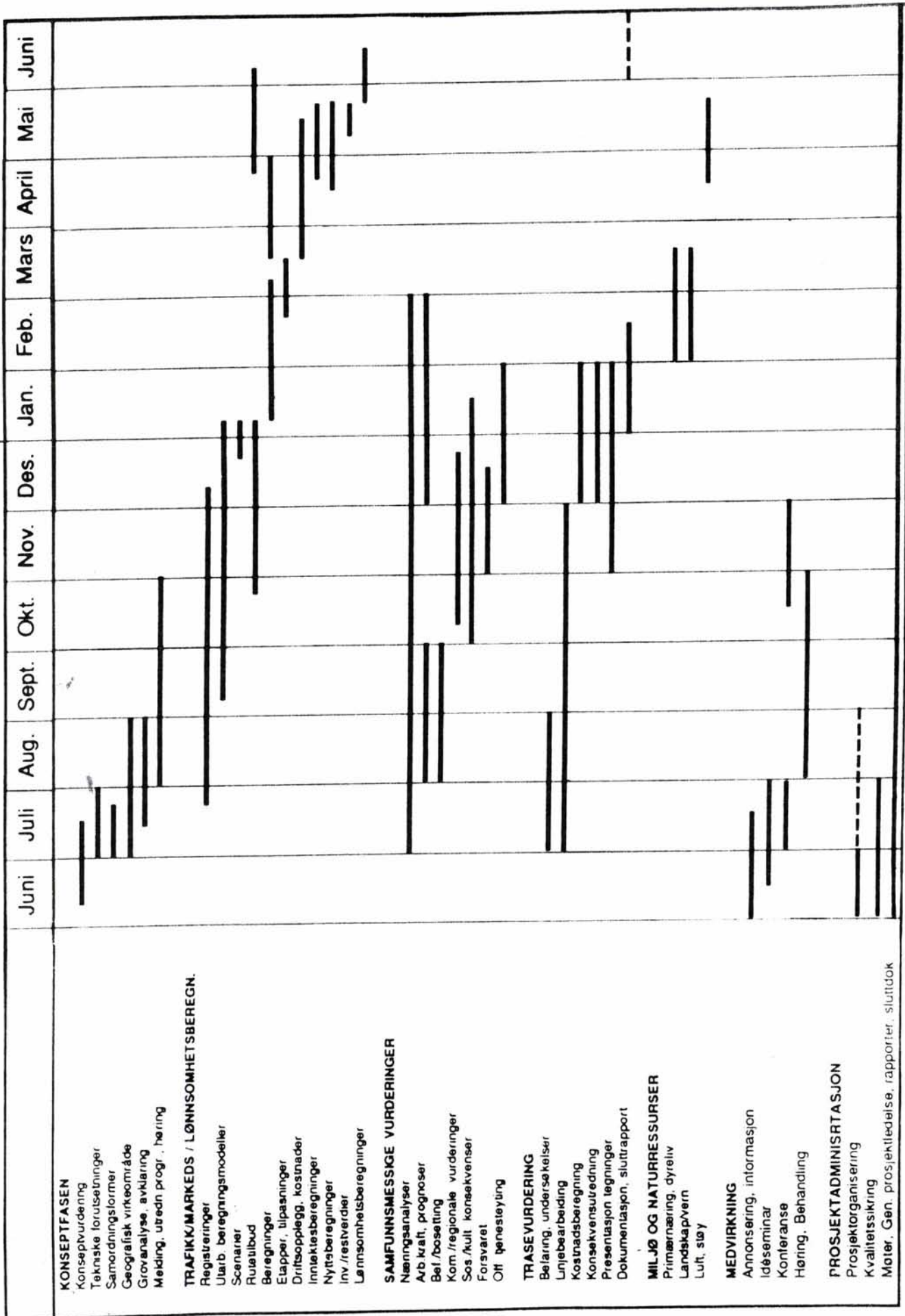


Fig. 6. Framdriftsplan for planutredningen



-3. DES. 1991

MIKROMARC

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU03859
200000021445

BRUER 

RÅDGIVERE | SAMFUNNSPLANLEGGING