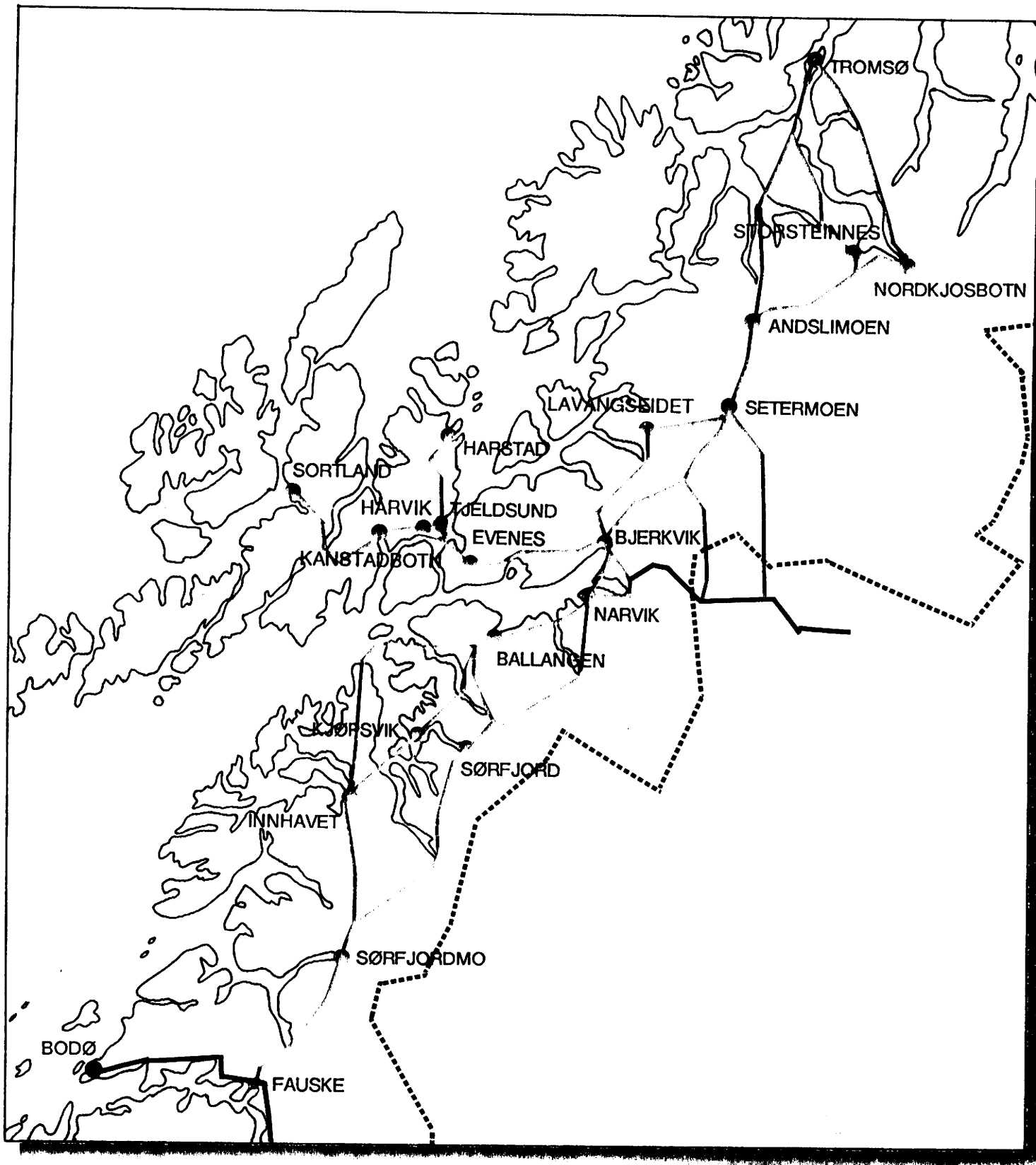


# NSB NORD-NORGEBANEN

## PLANUTREDNING

### STASJONER

FEBRUAR 1992



# **1**      **INNHold**

---

## **0.0**    **GENERELL DEL**

### **0.1**    **PROSJEKTETS FORMÅL OG ORGANISERING**

#### **0.1.1**   **BAKGRUNN**

#### **0.1.2**   **FORMÅL**

## **2**      **0.1.3 ORGANISERING OG PROSJEKTGRUPPE**

### **0.1.3**   **STASJONER SOM INNGÅR I PROSJEKTET**

#### **0.1.5**   **ARBEIDSOPPLEGG OG METODE**

#### **0.1.6**   **TYPESTASJONER**

#### **0.2**    **REFERANSER**

#### **0.3**    **SAMMENDRAG**

---

## **3**      **0.4**    **OVERSIKTSKART**

---

### **1.0**    **STASJONER FAUSKE - NARVIK**

#### **1.1**    **FAUSKE STASJON**

#### **1.2**    **SØRFJORDMO STASJON**

#### **1.3**    **INNHAVET STASJON**

## **4**      **1.4**    **SØRFJORD STASJON**

#### **1.5**    **KJØPSVIK STASJON**

#### **1.6**    **BALLANGEN STASJON**

---

### **2.0**    **STASJONER NARVIK - TROMSØ**

#### **2.1**    **NARVIK STASJON**

#### **2.2**    **BJERKVIK STASJON**

#### **2.3**    **LAVANGSEIDET STASJON**

## **5**      **2.4**    **SETERMOEN STASJON**

#### **2.5**    **ANDSLIMOEN STASJON**

#### **2.6**    **NORDKJOSBOTN STASJON**

#### **2.7**    **STORSTEINNES STASJON**

#### **2.8**    **TROMSØ STASJON**

---

### **3.0**    **STASJONER**

#### **BJERKVIK - HARSTAD / SORTLAND**

#### **3.1**    **EVENES STASJON**

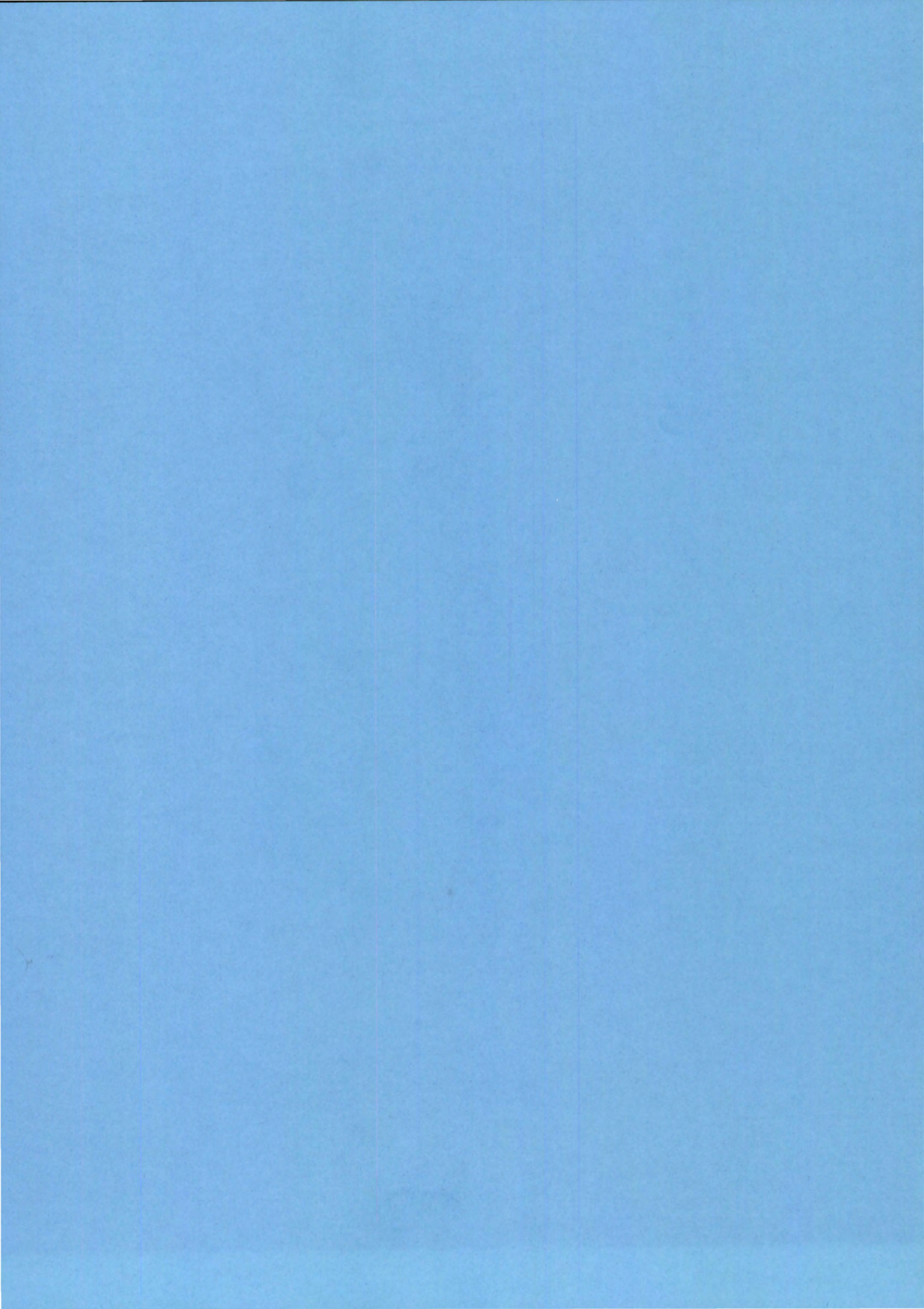
#### **3.2**    **TJELDSUND STASJON**

## **6**      **3.3**    **HARSTAD STASJON**

#### **3.4**    **HÅRVIK STASJON**

#### **3.5**    **KANSTADBOTN STASJON**

#### **3.6**    **SORTLAND STASJON**



## INNHold

0.0	<b>GENERELL DEL</b>	Side	0.1.1
0.1	<b>PROSJEKTETS FORMÅL OG ORGANISERING</b>	Side	0.1.1
0.1.1	<b>BAKGRUNN</b>	Side	0.1.1
0.1.2	<b>FORMÅL</b>	Side	0.1.1
0.1.3	<b>ORGANISERING OG PROSJEKTGRUPPE</b>	Side	0.1.1
0.1.4	<b>STASJONER SOM INNGÅR I PROSJEKTET</b>	Side	0.1.2
0.1.5	<b>ARBEIDSOPPLEGG OG METODE</b>	Side	0.1.2
0.1.6	<b>TYPESTASJONER</b>	Side	0.1.10
0.2	<b>REFERANSER</b>	Side	0.2.1
0.3	<b>SAMMENDRAG</b>	Side	0.3.1
0.4	<b>OVERSIKTSKART</b>		
1.0	<b>STASJONER FAUSKE - NARVIK</b>		
1.1	<b>FAUSKE STASJON</b>	Side	1.1.1
1.2	<b>SØRFJORDMO STASJON</b>	Side	1.2.1
1.3	<b>INNHAVET STASJON</b>	Side	1.3.1
1.4	<b>SØRFJORD STASJON</b>	Side	1.4.1
1.5	<b>KJØPSVIK STASJON</b>	Side	1.5.1
1.6	<b>BALLANGEN STASJON</b>	Side	1.6.1
2.0	<b>STASJONER NARVIK - TROMSØ</b>		
2.1	<b>NARVIK STASJON</b>	Side	2.1.1
2.2	<b>BJERKVIK STASJON</b>	Side	2.2.1
2.3	<b>LAVANGSEIDET STASJON</b>	Side	2.3.1
2.4	<b>SETERMOEN STASJON</b>	Side	2.4.1
2.5	<b>ANDSLIMOEN STASJON</b>	Side	2.5.1
2.6	<b>NORDKJOSBOTN STASJON</b>	Side	2.6.1
2.7	<b>STORSTEINNES STASJON</b>	Side	2.7.1
2.8	<b>TROMSØ STASJON</b>	Side	2.8.1
3.0	<b>STASJONER BJERKVIK - HARSTAD / SORTLAND</b>		
3.1	<b>EVENES STASJON</b>	Side	3.1.1
3.2	<b>TJELDSUND STASJON</b>	Side	3.2.1
3.3	<b>HARSTAD STASJON</b>	Side	3.3.1
3.4	<b>HÅRVIK STASJON</b>	Side	3.4.1
3.5	<b>KANSTADBOTN STASJON</b>	Side	3.5.1
3.6	<b>SORTLAND STASJON</b>	Side	3.6.1



## 0.0 GENERELL DEL

### 0.1 PROSJEKTETS FORMÅL OG ORGANISERING

#### 0.1.1 BAKGRUNN

Arbeidet med utredning av Nord-Norgebanen fra Fauske og videre nordover har pågått lenge. Forprosjektet vedr. trasé og stasjonsplassering ble framlagt i 1976, i 1982-84 ble dette revidert og supplert med en analyse av Nord-Norgebanens innpassing i tettsteder, samt en foreløpig analyse av fysiske miljøkonsekvenser av Nord-Norgebanen. Utredningene nevnt foran gjelder strekningen fra Fauske til Tromsø, med sidespor til Harstad.

I 1990 ble det besluttet å utrede et alternativ til linjeføring på parsellen Sørfold - Ballangen mellom Fauske og Narvik, den såkalte "Vestre linje".

Utredningen skal bl.a. omfatte en konsekvensutredning i tråd med bestemmelsene i Plan- og bygningsloven, og skal være et sentralt grunnlagsdokument for Regjeringens anbefaling til Stortinget vedrørende Nord-Norgebanen.

#### 0.1.2 FORMÅL

Formålet med denne utredningen er en gjennomgang av tidligere angitte stasjoner på tidligere planlagte traséer, samt evt. nye stasjoner på tidligere og nye traséer.

Arbeidet med hver stasjon omfatter følgende:

- Lokaliseringsvurdering
- Utarbeiding av enkel situasjonsplan
- Kostnadsberegning

Det vesentligste formålet er å få fram **KOSTNADER** for hver stasjon.

Utredningen omfatter kun stasjoner for persontrafikk.

Utredningen omfatter ikke driftsbanegårder.

#### 0.1.3 ORGANISERING OG PROSJEKTGRUPPE

Utredningen er utført av Nord-Norsk Plangruppe a.s. og Arkitektstudio a.s., med Nord-Norsk Plangruppe som hovedkonsulent og kontraktsansvarlig.

Følgende personer og firmaer har deltatt i prosjektet:

Sjefinspektør	Per Overland	NSB Hovedkontoret Avdeling for strategi og miljø
Sivilingeniør	Bjørn Martens	BRUER IKB A.S.
Sivilarkitekt	Ole-Bernt Skarstein	Nord-Norsk Plangruppe a.s.
Sivilingeniør	Jan H. Henriksen	"
Sivilarkitekt	Sigbjørn Solheim	Arkitektstudio a.s.

#### 0.1.4 STASJONER SOM INNGÅR I PROSJEKTET

For tidligere traséer, dvs. traséer vurdert før denne utredningen, er følgende stasjonsområder vurdert:

Fauske	Fauske kommune
Sørfjordmo	Sørfold kommune
Innhavet	Hamarøy kommune
Sørfjord	Tysfjord kommune
Ballangen	Ballangen kommune
Narvik	Narvik kommune
Bjerkvik	Bjerkvik kommune
Setermoen	Bardu kommune
Andslimoen	Målselv kommune
Nordkjosbotn	Balsfjord kommune
Tromsø	Tromsø kommune
Evenes	Evenes kommune
Tjeldsund	Harstad kommune
Harstad	Harstad kommune

For nye traséer, dvs. traséer som ikke har vært vurdert tidligere er følgende stasjoner vurdert:

Kjøpsvik	Tysfjord kommune
Lavangseidet	Lavangen kommune / Salangen kommune
Storsteinnes	Balsfjord kommune
Hårvik	Tjeldsund kommune
Kanstadbotn	Lødingen kommune
Sortland	Sortland kommune

#### 0.1.5 ARBEIDSOPPLEGG OG METODE

For alle stasjonsalternativer er det gjennomført en lokaliseringsvurdering, uttegning av situasjonsplan i målestokk 1:5000, Fauske og Narvik stasjoner i målestokk 1:2000, forminsket til 1:4000 i rapporten, samt kostnadsberegning:

##### 1. BESKRIVELSE AV TETTSTED

Kort beskrivelse av tilhørende tettsted og kommunen som grunnlag for etterfølgende lokaliseringsvurdering.

##### 2. LOKALISERINGSVURDERING

Vurdering av lokalisering med hensyn til etterfølgende momenter. Der det under en overskrift er satt "-", betyr det at det ikke har vært momenter av betydning å anføre.

## 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Under dette punktet er det gjort en grov analyse av influensområde for hver stasjon. Folketall i influensområde er angitt ut fra statistikk fra SSB.

Hensikten med analysen har ikke vært å gjennomføre en vurdering av trafikkgrunnlaget for hver stasjon, men antatt influensområde og tilhørende befolkningsmengde har vært en del av grunnlagsmaterialet for utforming av stasjonsområdet.

## 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Beskrivelse av alternativer for stasjonsplassering og vurdering av disse i forhold til lokal arealbruk.

- Vurdering av lokalisering i forhold til eksisterende og planlagt arealbruk beskrevet i kommuneplan eller kommunedelplan.
- Vurdering av lokalisering i forhold til eksisterende tettsted, evt. industriområder osv. Det er ønskelig at stasjoner for persontrafikk blir nært tilknyttet eksisterende tettsted, dvs. helst innenfor akseptabel gangavstand. Da vil tettstedet kunne gi grunnlag for flere servicefunksjoner tilknyttet stasjonen, og stasjonen vil kunne forsterke sentrumsfunksjonene i tettstedet, som mange steder er svake.

### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Lokaliseringsvurdering i forhold til eksisterende veinett og andre kommunikasjoner der det er relevant.

### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Beskrivelse av evt. konflikter med eksisterende bebyggelse.

### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Beskrivelse av eiendomsforhold som utgangspunkt for kostnadsberegning av eiendomserverv.

Eiendomsforhold er ikke tillagt vekt ved lokalisering av de enkelte stasjoner.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

Beskrivelse av evt. konflikter med militære områder.

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Beskrivelse av topografi og grunnforhold i hht. økonomisk kartverk.

For en del stasjoner er grunnforholdene drøftet med kommunale myndigheter.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Beskrivelse av miljø, natur og fornminner, og evt. konflikter knyttet til dette, topografi og landskap.

Som grunnlagsmateriale er brukt økonomisk kartverk, kommuneplaner og kommunedelplaner, samt **"NSB NORD-NORGEBANEN PLANUTREDNING Registrering av konflikter mellom Nord-Norgebanen og naturvern/friluftsliv/kulturminner."**

## 2.6 HOVEDTRASÉ

For en del stasjoner er det gitt data om hovedtrasé gjennom og nær stasjonsområdet.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Vurdering av hvor egnet tomten/terrenget er mht. å få en god stasjonsutforming med evt. utvidelsesmuligheter.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

Beskrivelse av evt. andre konflikter eller spesielle forhold av betydning for lokaliseringsevner eller utforming av stasjonsområde.

## 2.9 KONKLUSJON

Samlet vurdering av alle punkter beskrevet foran, samt valg av evt. alternativ for uttegning av situasjonsplan og kostnadsberegning.

## 3. SITUASJONSPLAN

For alle stasjoner er det uttegnet en enkel situasjonsplan av stasjonsområdet, med spor, plattformer, stasjonsbygning, parkering mv. Som grunnlag er det benyttet spesifikasjoner utarbeidet av NSB Engineering, nærmere beskrevet under punkt 0.1.6., Typestasjoner.

Fauske, Narvik, Harstad og Tromsø er definert som store stasjoner, øvrige stasjoner er definert som små stasjoner.

Pga. sporomlegging mv. er Fauske og Narvik stasjon tegnet ut i målestokk 1:2000, øvrige stasjoner er tegnet ut i målestokk 1:5000.



#### 4. KOSTNADSBEREGNING

Kostnadsberegningen er utført på grunnlag av situasjonsplaner beskrevet i foregående punkt.

For summering av kostnader er det benyttet trinnvis kalkulasjon. For hvert kostnadselement er det beregnet summert middelvei og summert standardavvik, som framkommer som hhv. middelvei og standardavvik for hver enhetspris multiplisert med mengde for hvert kostnadselement.

Sum av alle summerte middelveier og summerte standardavvik framkommer under pkt. 4.11 som Direkte kostnader. Summeringsformler er de samme som beskrevet i kostnadsmodell utarbeidet av Berdal Strømme a.s./NSB Engineering.

Under pkt. 4.0 for hver stasjon framgår det hvilke kostnadselement som er tatt med, hvilke mengder som er beregnet, og hvilke enhetspriser som er benyttet.

De enkelte kostnadselementer mv. er nærmere beskrevet i de følgende punkter.

##### 4.1 TOMTEERVERV

Arealbehov for stasjon er målt fra situasjonsplan.

Enhetspriser dels satt etter drøfting med kommunene, og dels ut fra NNP a.s. sine egne erfaringstall fra sammenlignbare prosjekter.

##### 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

###### 4.2.1 PLANERING

Kostnadsberegning for planeringsarbeider er for alle stasjoner unntatt Fauske, Sørfjord, Kjøpsvik, Narvik og Evenes gjort ved masseberegning ut fra situasjonsplan på kart i målestokk 1:5000, og linjepålegg gitt fra konsulenter for trasé.

Løsmassemektighet, grunnforhold mv. er antatt dels på grunnlag av økonomisk kartverk og kvartærgeologiske kart, og dels etter drøftinger med teknisk etet i kommunene.

Enhetskostnader er fastsatt ved omregning fra figur 3.2 i kostnadsmodellen fra Berdal Strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, fra kr./lm til kr/m<sup>3</sup>. Enhetskostnad for matjordavtaking er satt på grunnlag av NNP a.s. sine egne erfaringstall fra veiprojekt.

For stasjonene Fauske, Sørfjord, Kjøpsvik, Narvik og Evenes er beregningsmodellen fra Berdal Strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, benyttet. Enhetskostnad er justert for endret planeringsbredde i forhold til det modellen benytter. Det er benyttet samme klassifisering mht. vanskelighetsgrad som det konsulenter for trasé har benyttet.

###### 4.2.2 TUNNELER

Kostnadsmodellen fra Berdal Strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, er benyttet. Enhetskostnad (kr./lm) er endret lineært for økt planeringsbredde, dvs. økt tverrsnitt.

#### 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

##### Bruer.

Bruareal er beregnet ut fra lengde, gitt fra konsulenter for trasé, og situasjonsplanens angivelse av antall spor.

Enhetspris (kr./m<sup>2</sup>) for bruer er beregnet ut fra kostnadsmodellens enhetspris (kr./lm), og nødvendig bredde for gjennomgående spor lik 7 meter.

##### Jernbanekulverter.

Kostnadsmodellen fra Berdal strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, er benyttet for jernbanekulvert. Enhetskostnad (kr./lm) er endret lineært for økt planeringsbredde, dvs. økt tverrsnitt.

##### Kulverter for bekker/elver.

Kostnadsmodellen fra Berdal strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, er benyttet.

##### Forstøtningsmurer.

Areal på forstøtningsmurer er beregnet ut fra karakteristiske profiler.

Enhetskostnad (kr./m<sup>2</sup>) er satt ut fra NNP a.s. sine egne beregninger.

#### 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Det er her beskrevet kostnader for sporoverbygning/styringssystemer/sikringssystemer mv., sporvekslere, samt kostnader for riving av eksisterende spor ved Fauske og Narvik stasjoner.

Enhetspris for sporoverbygning mv., basert på dieseldrift, er hentet fra kostnadsmodell utarbeidet av Berdal Strømme a.s./NSB Engineering, øvrige enhetspriser er framskaffet av NSB Engineering.

Kostnad for riving av eksisterende spor er satt til ca. 25% av kostnad for ny sporoverbygning.

#### 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Mengde er målt som løpemeter (lm) på situasjonsplan.

Enhetskostnad (kr./lm) er dels tatt fra kostnadsmodellen fra Berdal strømme a.s./NSB Engineering, datert 14.10.91, og del satt fra NNP a.s. sine egne erfaringsdata (kvalitet og terreng vurdert).

For veibruer, kulverter for veier, og kulverter for bekker/elver under vei er kostnadsmodellen fra Berdal Strømme a.s./NSB Engineering benyttet.

#### 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER OG PLASSER PÅ STASJONSOMRÅDE

Mengder er beregnet ved måling på situasjonsplan forstørret til målestokk 1:1000, og ved målinger på typetegninger for stasjoner.

Enhetskostnader er satt ut fra NNP a.s. sine egne erfaringstall.

For beplantning og belysning er satt lik rund sum (RS) for alle stasjoner.

#### 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Det er her beskrevet kostnader for riving/erstatning av bolighus og uthus, med enhetspriser fra Berdal Strømme a.s./NSB Engineering's kostnadsmodell, samt omlegging av kraftledninger med samme enhetspris som Harstadgruppen benytter, kr. 100000,- pr. omlegging.

#### 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Det er her beskrevet kostnader for plattformer, plattformoverbygg, stasjonsbygning, evt. tilfluktsrom, rampe til plattform, samt rivings- og ombyggingskostnader i tilknytning til dette for Fauske og Narvik stasjoner.

For plattformer er det benyttet enhetspris fra NSB Engineering , 5000,- kr./meter omkrets som forventet enhetspris, med asfaltbelegg. Omregnet til pris/m2 med tillegg for steinbelegning gir dette en forventet pris på 1250,- kr./m2.

For plattformoverbygg er det benyttet enhetspris basert på erfaringsdata fra tidligere prosjekter, forventet pris 1900,- kr./m2.

For stasjonsbygninger er det benyttet enhetspris basert på erfaringsdata fra tidligere prosjekter. Høgskolesentret i Nordland, som er under bygging, har en huskostnad på ca. 7700,- kr/m2. Med tillegg av 800,- kr./m2 i inventar, gir dette en forventet enhetspris på 8500,- kr/m2 i huskostnad inkl. inventar.

Evt. krav til tilfluktsrom er drøftet med Fylkesmannen i Nordland, Beredskapsavdelingen.

Forventede enhetspriser er framkommet ved å benytte Sivilforsvarets satser for frikjøp av tilfluktsromsplasser, kr. 6820,-, kr. 6010,- og kr. 3210,- pr. plass, avhengig av tilfluktsromsklasse, med tillegg av ca. 4000,- kr./m2 for bygging av kjeller.

Dette gir forventede enhetspriser ved bygging av tilfluktsrom på 10800,- kr./m2, 10000,- kr./m2 og 7200,- kr./m2, avhengig av tilfluktsromsklasse.

Dimensjonering av tilfluktsrom er utført etter "**Forskrifter mv. om tilfluktsrom**".

I hht. forskriftene vil det for mellomstore stasjoner, dvs. for Fauske, Narvik, Tromsø og Harstad stasjoner, kreves 100 tilfluktsromsplasser pr. stasjon, tilsv. 90 m2 netto tilfluktsromsareal. Med tillegg for vegger, trappeadkomst mv. har vi regnet 130 m2 pr. tilfluktsrom.

For øvrige stasjoner kreves det i hht. forskriftene 60 plasser pr. stasjon, tilsvarende 54 m2 netto tilfluktsromsareal. Med tillegg for vegger, trappeadkomst mv. har vi regnet 90 m2 pr. tilfluktsrom.

Krav til tilfluktsromsklasse for hver stasjon framkommer i kostnadsberegningen.

For rampe til plattform med tilhørende trapper, har vi gjort en kalkyle etter elementmetoden. Med flis i rampe, trapper mv. ga dette en forventet pris på kr. 2600000,- pr. stasjon.

For ombygging av stasjonsbygning, som er aktuelt på Fauske stasjon, har vi benyttet 50% av kostnad pr. kvadratmeter for nybygg.

For riving av eksisterende plattformer på Fauske og Narvik stasjoner, er det benyttet en forventet enhetspris på 400,- kr./m<sup>2</sup>, mens riving av eksisterende stasjonsbygning i Narvik er beregnet til ca. kr. 300000,-.

#### 4.8 V/A TILKNYTNING

Opplysninger om muligheter for tilknytning til vann- og avløpsanlegg er innhentet fra teknisk etat i kommunene.

Mengder er angitt som:

- Løpemeter (lm) ledningsgrøft målt på situasjonsplan.
- Antall nødvendige pumpeanlegg.
- Antall nødvendige renseanlegg.

Enhetskostnader for ledningsgrøfter er fra NNP a.s. sine egne erfaringstall. Det er benyttet to sett enhetspriser avhengig av en eller to ledninger i grøfta.

Kostnader for pumpeanlegg og rensetiltak er dels fra egne erfaringstall, og del etter drøftinger med teknisk etat i kommunene.

#### 4.9 MILJØTILTAK

Her er det medtatt kostnader til støyskjerming ved en del stasjoner. Forventet enhetspris 2500,- kr./m er basert på erfaringsdata fra tidligere prosjekter.

#### 4.10 DIVERSE

#### 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Summerte middelveier for alle forannevnte kostnadselementer, samt summerte standardavvik.

I forannevnte kostnadselementer inngår kostnader for gjennomgående spor, som fratrekkes her for å få fram kostnad for stasjon ekskl. kostnader for gjennomgående spor.

Kostnadsberegningene for gjennomgående spor er utført av Harstadgruppen ved Bruer IKB a.s. og Berdal Strømme a.s. i Harstad, samt Ofoten Plangruppe ved Ofoten Interkommunale Plankontor i Ballangen.

For Fauske og Narvik stasjoner er det ikke regnet fradrag for gjennomgående spor.



Resterende del av kostnadsberegningen følger kostnadsmodell utarbeidet av Berdal Strømme a.s./NSB Engineering. Vi anser det derfor ikke som nødvendig å kommentere denne delen ytterligere.

0.1.6 **TYPESTASJONER**

Utforming av stasjoner er gjort i hht. notat utarbeidet av NSB Engineering v/ Ove Skovdahl. I hht. notatet samt retningslinjer gitt i "**NSB Persontrafikk Stasjonsutvikling**" vil stasjonene på Nord-Norgebanen bli klassifisert som **Mellomstor regionstasjon** og **Liten regionstasjon**, med Fauske, Narvik, Tromsø og Harstad som mellomstor regionstasjon, og øvrige stasjoner som liten regionstasjon.

Sporplan, plattformer, rampe til plattform, samt enkelte elementer på "bysiden" av stasjonen, er lik for både mellomstor stasjon og liten stasjon, mens stasjonsbygning, plattformoverbygg, parkeringsareal og antall bussoppstillingsplasser er forskjellig for mellomstor og liten stasjon.

De enkelte elementer er nærmere beskrevet i etterfølgende beskrivelse samt på tegning av **TYPESTASJONER**.

**Liten regionstasjon:**

Bysiden:

Bussoppstilling	2 plasser	Nærmest stasjonsbygningen. "Kiss and ride"
Taxi-holdeplass	5 - 10 plasser	
Korttidsparkering	12 plasser	
Langtidsparkering	25 plasser	
Parkering for funksj.hemmede	2 - 3 plasser	

Stasjonsbygningen:

Stasjonsbygning	10 x 30 m.	Bto. 600 m <sup>2</sup> . Dimensjonert i hht. Sivilforsvarets regler, med tillegg for vegger og trappeadkomst.
Tilfluktsrom	90 m <sup>2</sup> .	

Togsiden:

Spor 1	Lengde 1100 m.	Gjennomgående spor, nærmest stasjonsbygning.
Spor 2	Lengde 1100 m.	
Spor 3	Lengde 700 m.	
Sideplattform	300 x 5 m.	Plattformbredde kan reduseres til 5 meter i endene.
Midtplattform	300 x 10 m.	
Plattformoverbygg	50 meter lengde.	
Rampe til plattform	3 meter bredde. Stigning 1:12.	

**Mellomstor regionstasjon:**

## Bysiden:

Bussoppstilling	3 plasser	Nærmest stasjonsbygningen. "Kiss and ride"
Taxi-holdeplass	5 - 10 plasser	
Korttidsparkering	12 plasser	
Langtidsparkering	50 plasser	
Parkering for funksj.hemmede	2 - 3 plasser	

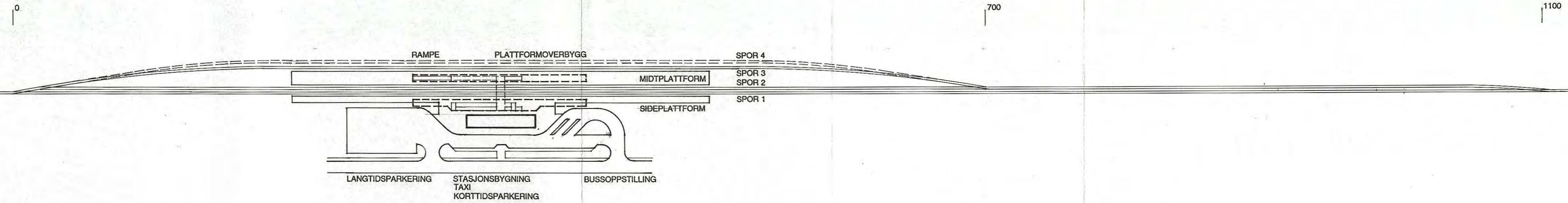
## Stasjonsbygningen:

Stasjonsbygning	10 x 50 m.	Bto. 1000 m <sup>2</sup> . Dimensjonert i hht. Sivilforsvarets regler, med tillegg for vegger og trappeadkomst.
Tilfluktsrom	130 m <sup>2</sup> .	

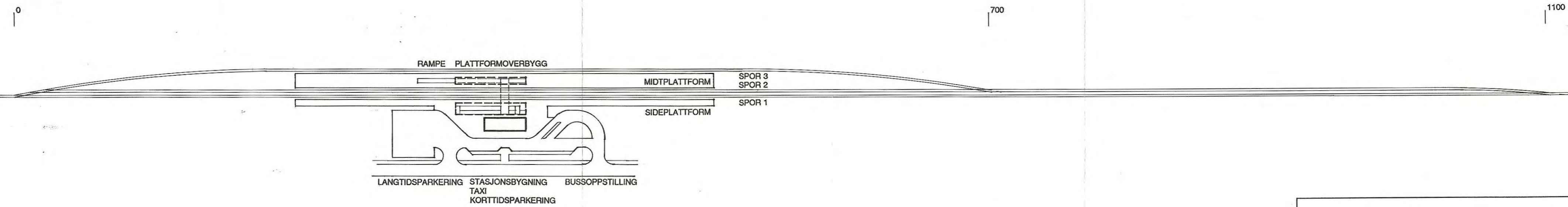
## Togsiden:

Spor 1	Lengde 1100 m.	Gjennomgående spor, nærmest stasjonsbygning.
Spor 2	Lengde 1100 m.	
Spor 3	Lengde 700 m.	Mellomstore stasjoner skal ha plass for utvidelse med spor 4.
Spor 4	Lengde 700 m.	
Sideplattform	300 x 5 m.	Plattformbredde kan reduseres til 5 meter i endene.
Midtplattform	300 x 10 m.	
Plattformoverbygg	125 meter lengde.	
Rampe til plattform	3 meter bredde. Stigning 1:12.	

MELLOMSTOR REGIONSTASJON



LITEN REGIONSTASJON



NSB NORD-NORGEBANEN  
 PLANUTREDNING STASJONER

TYPESTASJONER

SITUASJONSPLAN 1:2000

nnp nord-norsk plangruppe as  
 arkitektstudio as 17.02.92



**0.2 REFERANSER**

- NSB TETTSTEDSANALYSE NORD-NORGEBANEN  
RAPPORT NR. 1  
REGISTRERING AV KONFLIKT- OG PROBLEMOMRÅDER  
  
Hålogaland Plankontor a.s.  
15.11.83
  
- NSB-TETTSTEDSANALYSE NORD-NORGEBANEN  
RAPPORT NR. 2  
STASJONSOMRÅDE I TROMSØ  
FASE III  
  
Hålogaland Plankontor a.s.  
29.03.84
  
- NSB-TETTSTEDSANALYSE NORD-NORGEBANEN  
RAPPORT NR. 3  
STASJONSOMRÅDE I HARSTAD  
FASE III  
  
Hålogaland Plankontor a.s.  
29.03.84
  
- NORD-NORGEBANEN  
ATTRAKTIVITETS- OG MILJØUNDERSØKELSE AV  
ALTERNATIVE LINJER SØRFOLD - BALLANGEN.  
EN UTREDNING FOR NSB ENGINEERING  
  
Nord-Norsk Plangruppe a.s.  
Juli 1991
  
- NSB Persontrafikk  
Stasjonsutvikling  
  
NSB Persontrafikkdivisjonen  
1991
  
- NSB NORD-NORGEBANEN VESTRE LINJE  
UTREDNING AV TRASÉ, KOSTNADER OG BYGGETID  
RAPPORT 1991  
  
Berdal Strømme a.s. / NSB Engineering

- FORPROSJEKTER  
PLANUTREDNING NORD-NORGEBANEN  
  
Ofoten Interkommunale Plankontor  
  
18.10.91
  
- NORD-NORGEBANEN  
PLANUTREDNING  
Trasé Evenes - Vesterålen  
Forprosjekt  
  
Harstadgruppen  
18.10.91
  
- NORD-NORGEBANEN  
PLANUTREDNING  
Trasé Andselv - Tromsø  
Forprosjekt  
  
Harstadgruppen  
18.10.91
  
- NSB NORD-NORGEBANEN  
PLANUTREDNING  
Registrering av konflikter mellom Nord-Norgebanen og naturvern/friluftsliv/kulturminner.  
  
Nord-Norsk Plangruppe a.s.  
November 1991
  
- NSB NORD-NORGEBANEN  
PLANUTREDNING  
KOSTNADSMODELL  
  
Berdal Strømme a.s. / NSB Engineering  
14.10.91

I tillegg til ovennevnte utredninger har kommuneplaner/kommunedelplaner evt. generalplaner/soneplaner vært et viktig grunnlagsmateriale for utarbeidelsen av denne rapporten.

NSB Engineering v/Ove Skovdahl har utarbeidet nødvendige planforutsetninger for uttegning av situasjonsplaner, og fremskaffet nødvendige kostnadstall for sporoverbygning, plattformer mv.

Hovedtraséens linjeføring ved stasjonsområdene, og samspill mellom hovedtraséen og alternative stasjonsområder har vært drøftet med konsulenter for planutredninger vedr. traséer, hhv. Ofoten Plangruppe og Harstadgruppen.

I tillegg har ansatte i berørte kommuner og ved Fauske og Narvik stasjon bidratt med nødvendige opplysninger.

## 0.3 SAMMENDRAG

### 0.3.1 GENERELT

- Arbeidet med utredning av Nord-Norgebanen fra Fauske og videre nordover har pågått lenge. Forprosjektet vedr. trasé og stasjonsplassering ble framlagt i 1976, i 1982-84 ble dette revidert og supplert med en analyse av Nord-Norgebanens innpassing i tettsteder, samt en foreløpig analyse av fysiske miljøkonsekvenser av Nord-Norgebanen. Utredningene nevnt foran gjelder strekningen fra Fauske til Tromsø, med sidespor til Harstad.

I 1990 ble det besluttet å utrede et alternativ til linjeføring på parsellen Sørfold - Ballangen mellom Fauske og Narvik, den såkalte "Vestre linje".

Mens dette arbeidet pågikk ble det bestemt at det skulle gjennomføres en mer omfattende og oppdatert utredning om Nord-Norgebanen.

Utredningen skal bl.a. omfatte en konsekvensutredning i tråd med bestemmelsene i Plan- og bygningsloven, og skal være et sentralt grunnlagsdokument for Regjeringens anbefaling til Stortinget vedrørende Nord-Norgebanen.

- Formålet med denne utredningen er en gjennomgang av tidligere angitte stasjoner på tidligere planlagte traséer, samt evt. nye stasjoner på tidligere og nye traséer.
- Det vesentligste formålet er å få fram **KOSTNADER** for hver stasjon.

Utredningen omfatter kun stasjoner for persontrafikk.

Utredningen omfatter ikke driftsbanegårder.

### 0.3.2 ARBEIDSOPPLEGG OG METODE

- For alle stasjonsalternativer er det gjennomført en lokaliseringsevurdering, uttegning av situasjonsplan i målestokk 1:5000, Fauske og Narvik stasjoner i målestokk 1:2000, forminskert til 1:4000 i rapporten, samt kostnadsberegning.
- Lokaliseringsevurderingen for hver stasjon omfatter følgende:
  - Beskrivelse av tilhørende kommune og tettsted som grunnlag for lokaliseringsevurdering.
  - Influensområde med tilhørende folketall.
  - Lokal arealbruk, vurdering av lokalisering i forhold til eksisterende og planlagt arealbruk.
  - Veier / kommunikasjonstilknytning.
  - Eksisterende bebyggelse.
  - Eiendomsforhold.
  - Militære områder.
  - Topografi og grunnforhold.
  - Miljø / natur / fornminner.
  - Hovedtrasé.
  - Mulig stasjonsutforming / plassbehov.
  - Andre konflikter / spesielle forhold.
- Konklusjon

- Situasjonsplaner / stasjonsutforming er utført i hht. retningslinjer utarbeidet av NSB Engineering.
- Stasjonene på Nord-Norgebanen vil bli klassifisert som **Mellomstor regionstasjon** og **Liten regionstasjon**, med Fauske, Narvik, Tromsø og Harstad som mellomstore regionstasjoner, og øvrige stasjoner som liten regionstasjon.
- Kostnadsberegningen er utført på grunnlag av situasjonsplaner beskrevet foran.

Kostnadsmodellen for stasjoner bygger på kostnadsmodell for trasé utarbeidet av Berdal Strømme a.s./NSB Engineering, utvidet med flere kostnadselementer. For summering av kostnader er det benyttet trinnvis kalkulasjon.

Kostnadene for hver stasjon er kalkulert inkl. kostnader for gjennomgående spor, som så blir trukket fra for å få fram kostnad for stasjonsområdet ekskl. gjennomgående spor.

Kostnadsberegningene for gjennomgående spor er utført av Harstadgruppen og Ofoten Plangruppe.

For Fauske og Narvik stasjoner er det ikke regnet fradrag for gjennomgående spor.



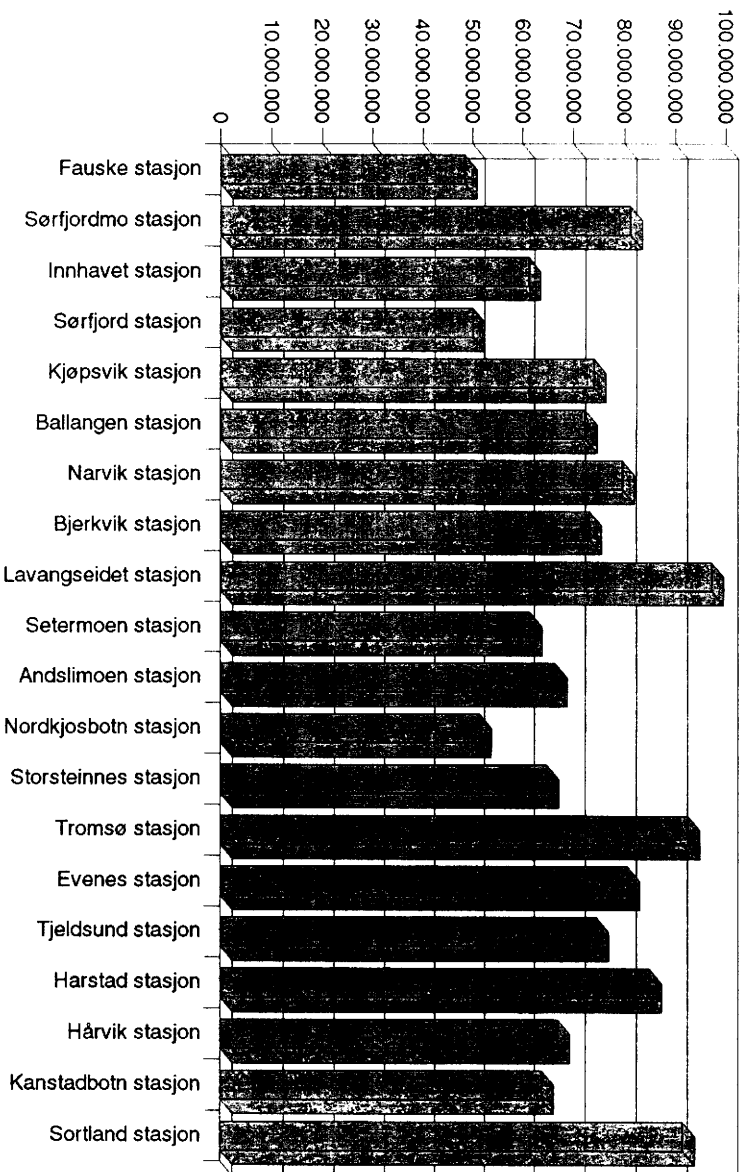
## 0.3.3

**KOSTNADSSAMMENSTILLING**

<b>DELSTREKNING</b>	<b>SUM PR. STASJON</b>	<b>ALTERNATIVE TRASÉER</b>		
<b>Fauske - Narvik:</b>				
		<b>Fauske - Innhavet - Narvik</b>	<b>Fauske - Kjøpsvik - Narvik</b>	<b>Fauske - Sørfjord - Narvik</b>
Fauske stasjon	48.406.934	48.406.934	48.406.934	48.406.934
Sørfjordmo stasjon	81.119.873	81.119.873	81.119.873	81.119.873
Innhavet stasjon	61.171.314	61.171.314	61.171.314	
Sørfjord stasjon	50.031.362			50.031.362
Kjøpsvik stasjon	74.063.876		74.063.876	
Ballangen stasjon	72.234.570	72.234.570	72.234.570	72.234.570
Sum delstrekning		262.932.691	336.996.567	251.792.740
<b>Narvik - Tromsø:</b>				
		<b>Narvik - Setermoen - Tromsø</b>	<b>Narvik - Setermoen - Storsteinnes - Tromsø</b>	<b>Narvik - Setermoen - Nordkjosbotn - Tromsø</b>
Narvik stasjon	79.613.921	79.613.921	70.613.921	79.613.921
Bjerkvik stasjon	73.114.572	73.114.572	73.114.572	73.114.572
Lavangseidet stasjon	97.291.345			
Setermoen stasjon	61.450.368	61.450.368	61.450.368	61.450.368
Andslimoen stasjon	66.371.790	66.371.790	66.371.790	66.371.790
Nordkjosbotn stasjon	51.416.815			51.416.815
Storsteinnes stasjon	64.736.090		64.736.090	
Tromsø stasjon	92.601.320	92.601.320	92.601.320	92.601.320
Sum delstrekning		373.151.971	437.888.061	424.568.786
		<b>Narvik - Lavangseidet - Setermoen - Tromsø</b>	<b>Narvik - Lavangseidet - Setermoen - Storsteinnes - Tromsø</b>	<b>Narvik - Lavangseidet - Setermoen - Nordkjosbotn Tromsø</b>
Narvik stasjon	79.613.921	79.613.921	70.613.921	79.613.921
Bjerkvik stasjon	73.114.572	73.114.572	73.114.572	73.114.572
Lavangseidet stasjon	97.291.345	97.291.345	97.291.345	97.291.345
Setermoen stasjon	61.450.368	61.450.368	61.450.368	61.450.368
Andslimoen stasjon	66.371.790	66.371.790	66.371.790	66.371.790
Nordkjosbotn stasjon	51.416.815			51.416.815
Storsteinnes stasjon	64.736.090		64.736.090	
Tromsø stasjon	92.601.320	92.601.320	92.601.320	92.601.320
Sum delstrekning		470.443.316	535.179.406	521.860.131

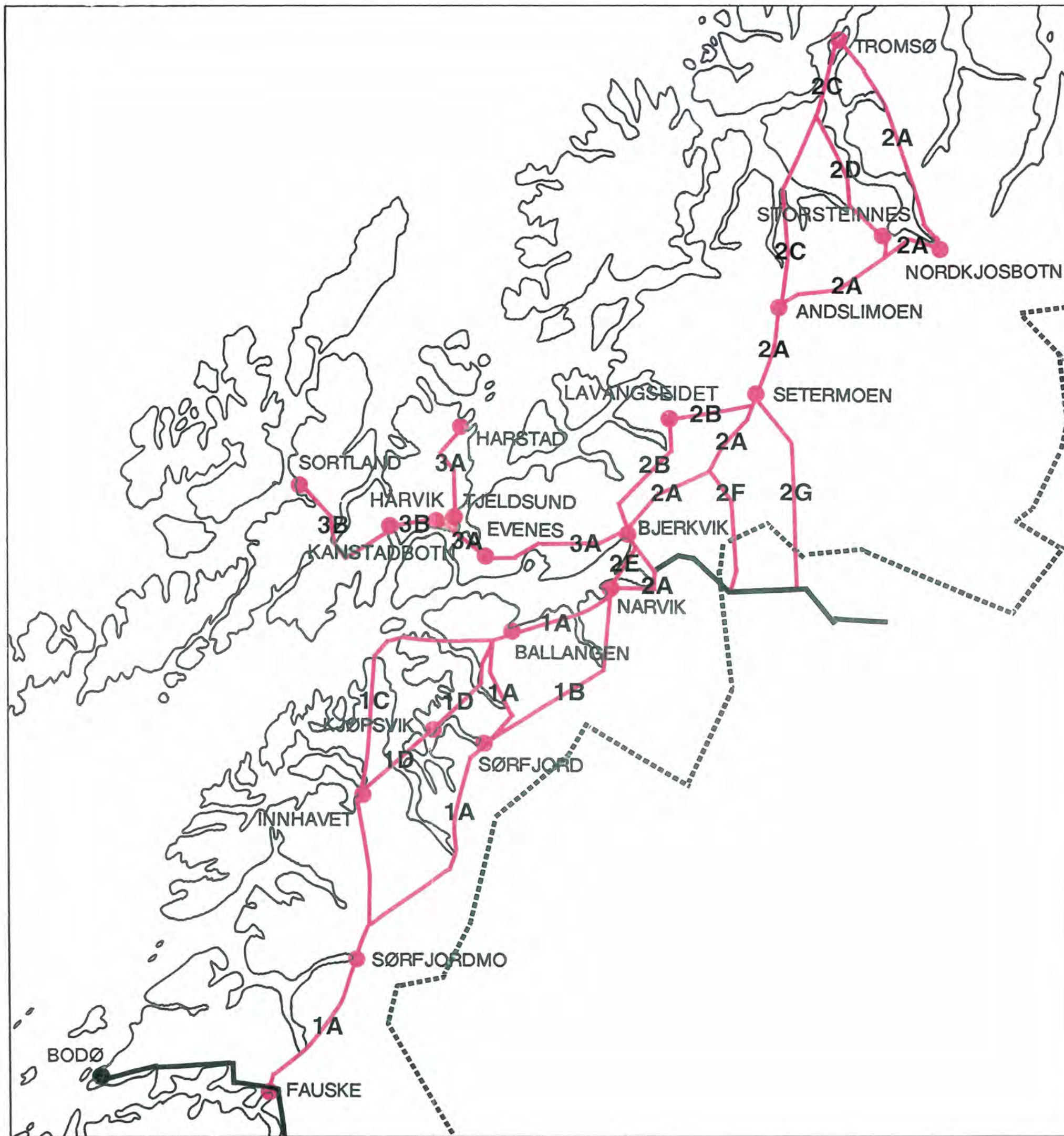
		<b>Narvik - Ofotbanen - Setermoen - Tromsø</b>	<b>Narvik - Ofotbanen - Setermoen - Storsteinnes - Tromsø</b>	<b>Narvik - Ofotbanen - Setermoen - Nordkjosbotn - Tromsø</b>
Narvik stasjon	79.613.921	79.613.921	70.613.921	79.613.921
Bjerkvik stasjon	73.114.572			
Lavangseidet stasjon	97.291.345			
Setermoen stasjon	61.450.368	61.450.368	61.450.368	61.450.368
Andslimoen stasjon	66.371.790	66.371.790	66.371.790	66.371.790
Nordkjosbotn stasjon	51.416.815			51.416.815
Storsteinnes stasjon	64.736.090		64.736.090	
Tromsø stasjon	92.601.320	92.601.320	92.601.320	92.601.320
Sum delstrekning		300.037.399	364.773.489	351.454.214
<b>Bjerkvik - Harstad:</b>				
		<b>Bjerkvik - Harstad</b>	<b>Bjerkvik - Sortland</b>	
Evenes stasjon	80.705.522	80.705.522	80.705.522	
Tjeldsund stasjon	74.524.986	74.524.986		
Harstad stasjon	84.903.978	84.903.978		
Hårvik stasjon	66.900.805		66.900.805	
Kanstadbotn stasjon	63.731.870		63.731.870	
Sortland stasjon	91.491.715		91.491.715	
Sum delstrekning		240.134.486	302.289.912	

### GRAFISK SAMMENSTILLING AV KOSTNADER FOR ALLE STASJONER









**TRASÉER:**

- 1A Fauske - Sørkjoldmo - Sørkjold - Ballangen - Narvik  
Indre linje øst for Tysfjord
- 1B Sørkjold - Narvik  
Indre linje via Skjombotn
- 1C Kobbvatnet - Innhavet - Ballangen  
Ytre linje under Tysfjorden ("Vestre linje")
- 1D Innhavet - Kjøpsvik - Ballangen  
Brukryssing av Tysfjorden
- 2A Narvik - Bjerkvik - Setermoen - Andslimoen - Nordkjosbotn - Tromsø  
Øst for Rombaken og Balsfjorden
- 2B Bjerkvik - Lavangseidet - Setermoen
- 2C Andslimoen - Målsnes - Tromsø
- 2D Storsteinnes - Kobbvågen  
Vest for Balsfjorden
- 2E Narvik - Øyjord  
Brukryssing av Rombaken
- 2F Narvik - Bjørnefjell - Bones via Ofotbanen
- 2G Narvik - Bjørkliden - Setermoen via Ofotbanen
- 3A Bjerkvik - Evenes - Tjeldsund - Harstad
- 3B Hårvik - Kanstadbotn - Sortland

**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER

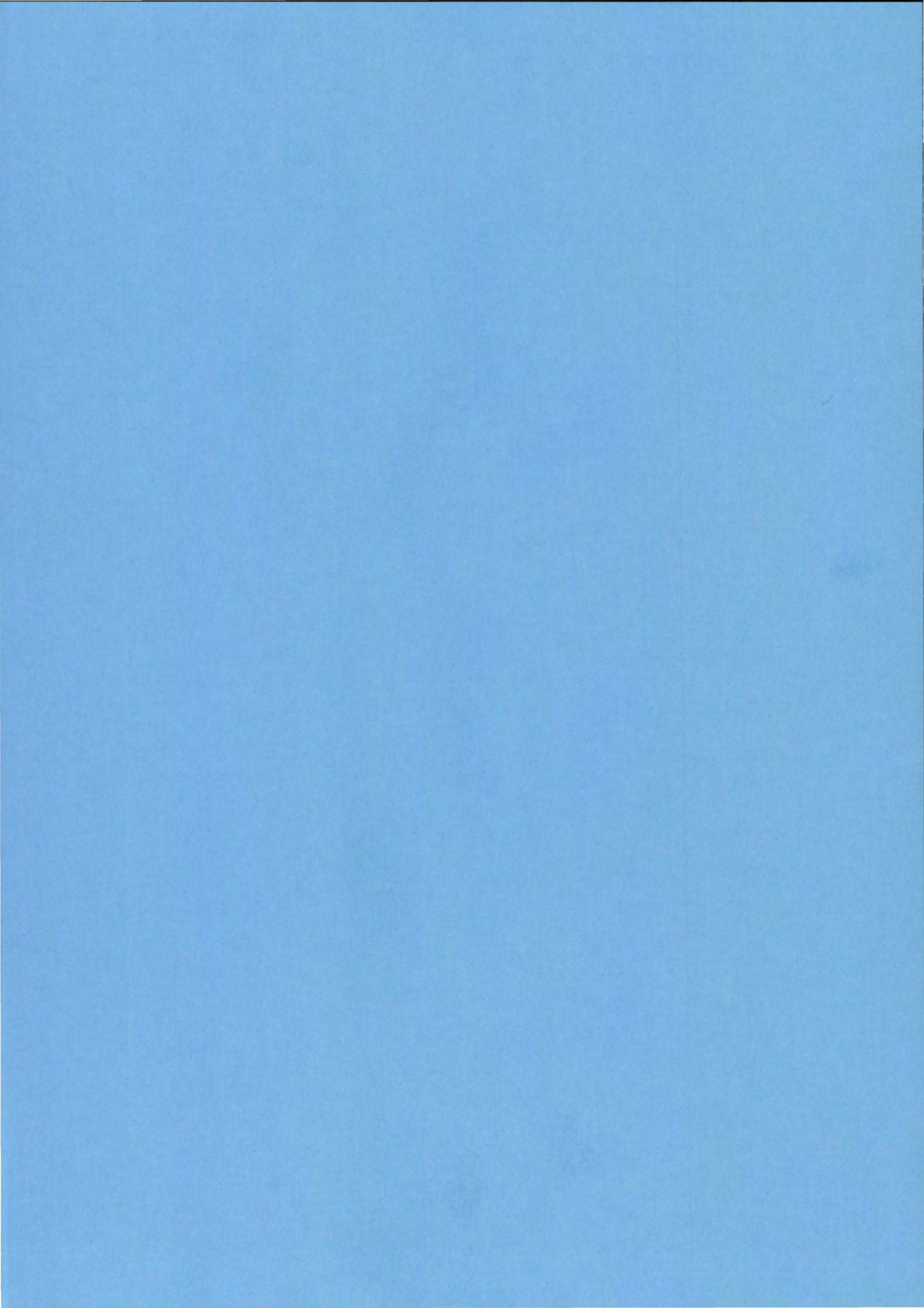
**OVERSIKTSKART TRASÉER**

1:1000000

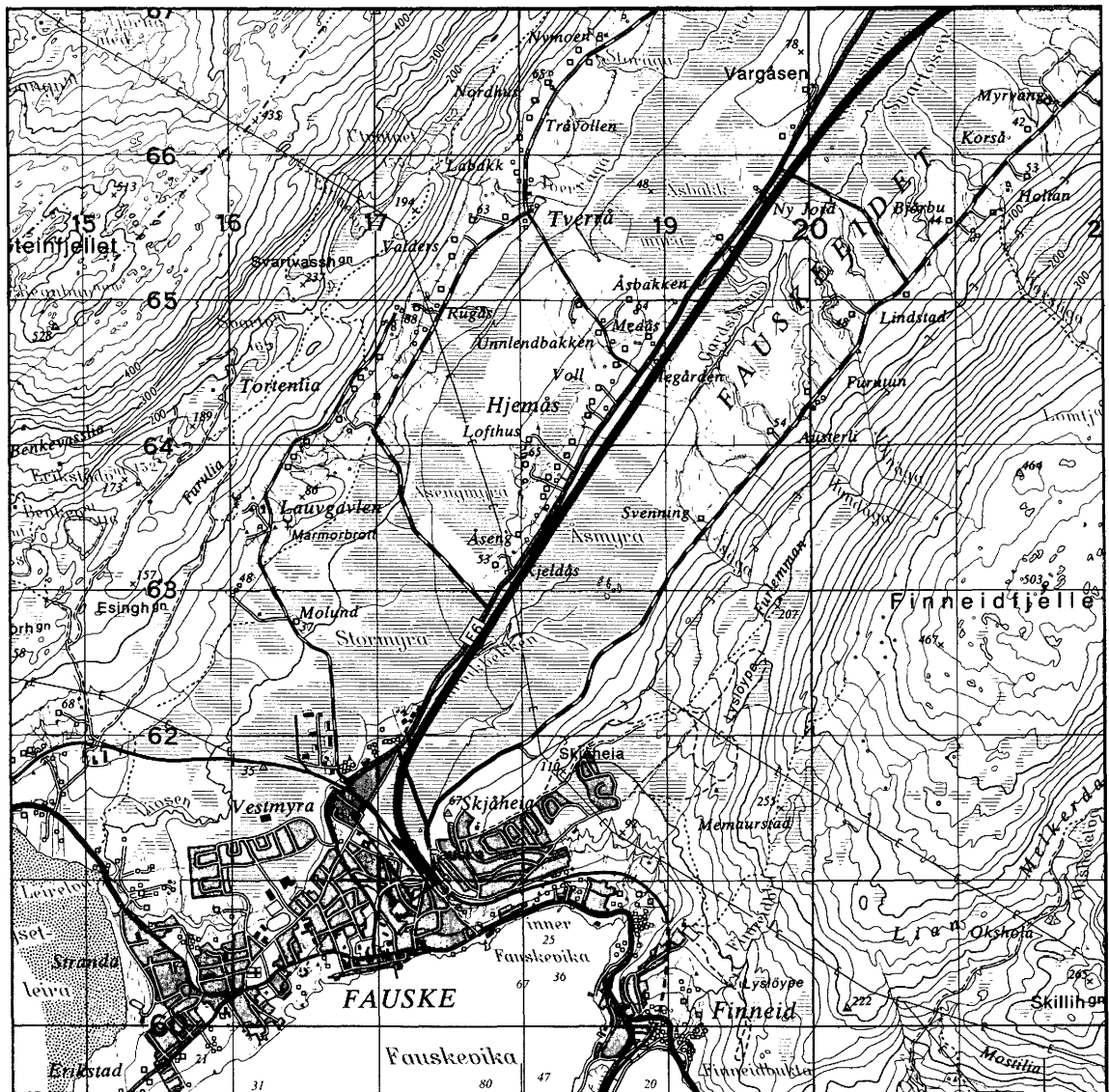
nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92





# FAUSKE STASJON



## 1. FAUSKE

Fauske er administrasjonssenter for Fauske kommune med ca. 10 000 innbyggere. Fauske er kommunikasjonsknutepunkt i Indre Salten, med omstigning/omlastning av passasjerer/gods fra jernbane til biltransport videre nordover. Nordlandsbanen går i dag gjennom Fauske, til endestasjonen i Bodø.

Fauske er også senter for handel, utdanning og tjenesteyting i Indre Salten, men har også mange sysselsatte i industrivirksomheter.

Vekstarealer for industri og utvidede terminalfunksjoner er lagt til Fauskemyra/Krokaldsmyra mellom Fauske stasjon og ny trasé for E-6.

Ved videreføring av jernbanen nordover fra Fauske, vil Fauskes funksjon som kommunikasjonsknutepunkt endres. Fauske vil miste sin betydning som omstignings-/omlastningsstasjon for personer og gods som skal videre nordover, samtidig som person- og godstrafikk til Bodø sannsynligvis vil skje med gjennomgående vogner uten omstigning/omlastning på Fauske.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet for Fauske stasjon vil være Fauske kommune samt sørlige deler av Sørfold kommune. Folketallet i influensområdet er ca. 12000 personer.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Fauske stasjon ligger ca. 500 meter fra Fauske sentrum. Stasjonsområdet er i gjeldende kommunale planer regulert til service-/jernbaneformål. Videreføring av jernbanen nordover vil ikke medføre arealbehov utover det som i dag er avsatt til jernbaneformål, slik at man ikke vil få konflikt med tiliggende arealer.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Som trafikk-knutepunkt med omstigning/omlastning av personer og gods mellom jernbane og bil er Fauske stasjon godt tilknyttet veinettet, med hovedadkomst fra Follaveien/E-6 nordover fra Fauske. E-6 vil i framtiden trolig bli lagt utenfor Fauske sentrum, og passere ca. 500 meter nord for jernbanestasjonen. Dagens veitilknytning til Follaveien vil allikevel kunne opprettholdes. Videreføring av jernbanen vil ta bort trafikkgrunnlaget for mye av biltrafikken nordover fra stasjonen, slik at dagens veitilknytning vil være tilstrekkelig også i framtiden. Parkeringsplasser/biloppstillingsplasser ved stasjonen bør utformes bedre.

#### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Utbygging av Fauske stasjon får ingen konsekvenser for eksisterende bebyggelse.



#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Utbygging av Fauske stasjon medfører ikke behov for større tomteareal, og derfor heller ikke kostnader til tomteerverv.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Topografi og grunnforhold innenfor stasjonsområdet er uproblematisk.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

-

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

-

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Eksisterende stasjonsområde har tilstrekkelig areal for framtidens behov. Adkomst, parkering mv. kan innenfor det areal som disponeres utformes mer hensiktsmessig enn dagens situasjon.

For godstrafikk og terminalfunksjoner er utvidelsesmulighetene gode!

Eksisterende plattformer og sporplan er endret slik at også Fauske stasjon blir utformet i hht. konsept utarbeidet av NSB Engineering.

Kostnader ved omlegging er medtatt i kostnadsberegningen sammen med kostnader for ombygging av eksisterende stasjonsbygning.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEILLE FORHOLD

-

#### 2.9 KONKLUSJON

Fauske stasjon er som eksisterende stasjon integrert i lokale arealplaner og infrastruktur. Den ombygging som er nødvendig i forbindelse med bygging av Nord-Norgebanen skaper ingen konflikter av betydning for lokaliseringsspørsmålet.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv		daa				0	0
-------------	--	-----	--	--	--	---	---

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Planering vanskelig	600	m	6000	8000	12500	5100	780
						0	0
						0	0
						0	0
						0	0

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygning/Styring/Sikring etc.	1800	m	2400	2700	3400	5004	360
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere	1350	m	600	700	850	959	68

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt		m				0	0
Bruer	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke		m2				0	0
Kantstein		m	300	350	450	0	0
Jordpåfylling/Tilsåing av plen		m2	50	65	80	0	0
Beplantning		rs	150000	200000	250000	0	0
Belysning		rs	150000	200000	250000	0	0

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	1420	m2	1800	1900	2600	2868	227
Stasjonsbygning		m2	8000	8500	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2875000	3250000	3500000	3225	125
Riving av eksist. plattform	1320	m2	350	400	500	541	40
Ombygging av stasjonsbygning	1100	m2	4000	4250	6000	5005	440

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger		m	700	1100	1500	0	0
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØILTAK**

Støyskjermer	250	m	2000	2500	3500	650	75
						0	0

4.10 **DIVERSE**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						31977	1083
--	--	--	--	--	--	-------	------

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						31977	1083
Fradrag for gjennomgående spor							
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						31977	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasi.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						5436	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

--	--	--	--	--	--	--	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						5238	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						42651	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

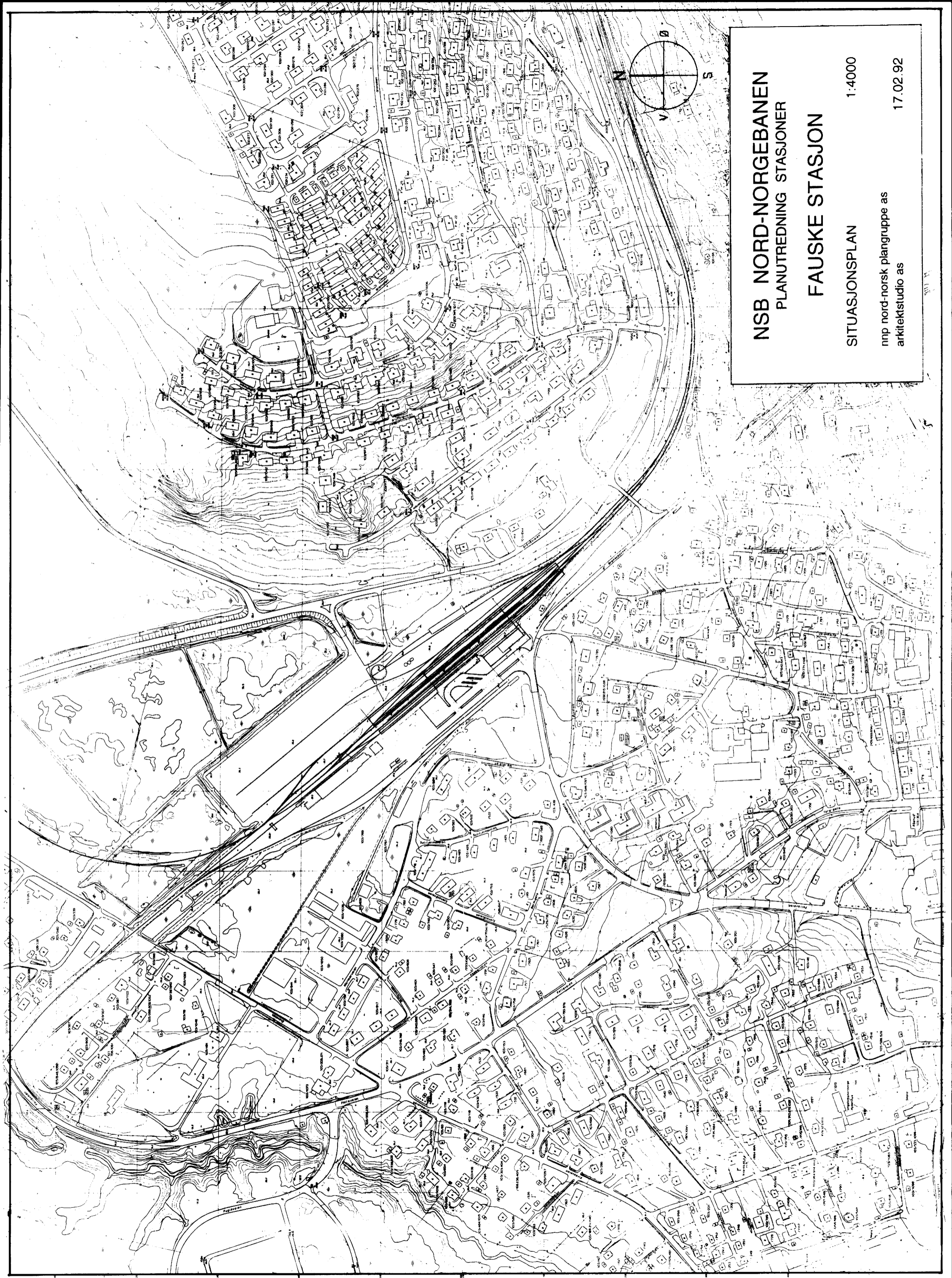
8% påslag på på direkte kostnader						2558	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						3198	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						48407	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

**FAUSKE STASJON**

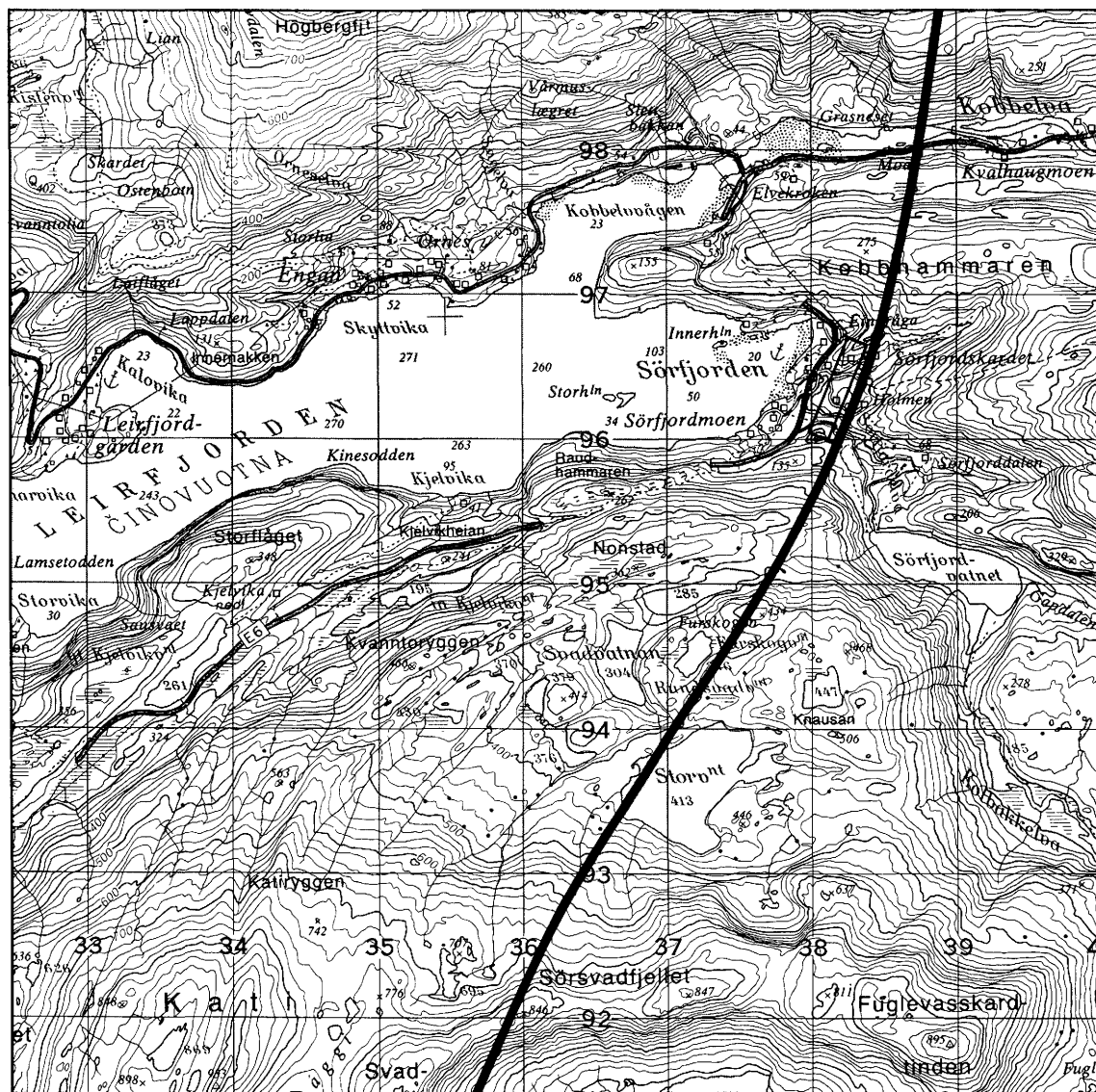
SITUASJONSPLAN

1:4000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# SØRFJORDMO STASJON



## 1. SØRFJORDMO

Sørfjordmo ligger innerst i Leirfjorden i Sørfold kommune. Kommunen har ca. 2 800 innbyggere. Kommunesenteret Straumen ligger ca. 40 km sør for Sørfjordmo, bare 12 km nord for Fauske. Størstedelen av befolkningen i kommunen bor i området Kvarv - Straumen - Røsvik. I forbindelse med bygging av ny E-6 og kraftutbygging av Kobbelv-vassdraget, som ble avsluttet i 1990, fikk området Sørfjordmo - Kroken et oppsving midt på 80-tallet. Det ble etablert et mindre industriområde i Elvkroken, ca. 2 km fra foreslått stasjonsområde og det ble bygget nytt vertshus/forsamlingslokale, samt etablert et mindre boligområde. Stedet kan imidlertid etter vanlig terminologi ikke kalles tettsted.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet for Sørfjordmo stasjon avhenger av hvilken trasé som blir valgt videre nordover.

Flesteparten av innbyggerne i kommunen, området Kvarv - Straumen - Røsvik, vil pga. lokale kommunikasjoner og avstand være i influensområdet til Fauske stasjon.

Dersom indre linje over Tysfjord blir valgt, vil deler av området sør for Tysfjorden, dvs. deler av Steigen, Hamarøy og Tysfjord, samt nordre del av Sørfold kommune, inngå i influensområdet til Sørfjordmo stasjon. Folketallet i influensområdet vil være ca. 5000 personer. Mange av disse vil ha lang avstand til stasjon.

Dersom ytre linje over Tysfjorden blir valgt, med stasjon i området Innhavet - Drag, vil trafikkgrunnlaget for Sørfjordmo bli redusert til under 1 000 personer.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Jernbanetraséen gjennom kommunen er inntegnet på forslag til kommuneplanens arealdel. Stasjonsområdet i Sørfjordmo ligger innenfor grensene for kommunedelplan for Sørfjordmo, denne er imidlertid ikke utarbeidet ennå.

Tidligere foreslått stasjonsområde ligger like øst for ny E-6 der den krysser Sørfjordelva, mellom bygningene på gården Holmen og elva. Arealet er i dag i hht. økonomisk kartverk dyrka mark av varierende kvalitet.

Både hovedspor og sidespor vil måtte krysse Sørfjordelva på bro. Sør for stasjonsområdet vil hovedspor gå i kulvert under E-6 før det går inn i tunnel.

Jernbanetrasé og stasjonsområde er medtatt i soneplan for Indre Leirfjord.

## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Veitilknytning til E-6 vil omtrent følge dagens trasé for gårdsveien til Holmen gård, adkomstveien vil sammen med avkjørselen til Kobbelv Vertshus utgjøre et forskjøvet X-kryss med E-6.

Forutsatt at stasjonsområdet blir samlet på nord-vestsiden av linjen vil det ikke bli behov for kryssing av jernbanelinjen pga. jernbanens behov.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet vil ikke komme i direkte konflikt med eksisterende bebyggelse, men nærmeste hus på gårdsbruket Holmen vil bli liggende ca. 30 m fra linjen.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet berører dyrka mark tilhørende flere bruk.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger på et forholdsvis flatt område, på ca. kote 26,0, i et ellers kupert landskap, med utsikt over Sørfjorden.

I hht. økonomisk kartverk består arealet i dag av dyrka mark av varierende kvalitet.

Grunnforholdene antas å være gode, og området er lett å bygge ut, bortsett fra at hovedspor og sidespor begge må krysse Sørfjordelva på bru.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet ligger i vakker og storslått natur, like ved Sørfjordelva.

Området der E-6 krysser Sørfjordelva, ved Kobbelv Vertshus, er også et populært stoppested for turister. Det foreslåtte stasjonsområdet vil bli et markert element i landskapet, og kan ødelegge mange av de landskapskvaliteter området har i dag, dersom ikke utformingen blir gjort med omhu.

Nærheten til Sørfjordelva gjør det også viktig å unngå forurensende utslipp fra stasjonsområdet.

Fra Kobbelv Vertshus til riksgrensen mot Sverige går det en nymerket turløype. Kryssing av stasjonsområde og hovedspor må sikres også i framtiden.

Forutsatt at stasjonsområdet blir lagt på nordvestsiden av hovedtraséen, vil stasjonsområdet få god kontakt med nærmiljøet, og vil kanskje kunne inneholde servicefunksjoner som stedet i dag mangler.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 27,0.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Sørfjordmo stasjon ligger på en kort åpen strekning mellom to tunneler. Pga. Sørfjordelva er lengden på stasjonsområdet begrenset til ca. 300 meter. Lokal topografi gjør det nødvendig å føre både hovedspor og sidespor på bru over Sørfjordelva, samt at sidespor i begge ender av stasjonen må legges i tunnel. I forhold til trafikkgrunnlag må størrelsen på stasjonsområdet anses som tilfredsstillende. Området kan også utvides på sør-vestsiden av linjen, men vil da legges beslag på ytterligere dyrket mark.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESIELLE FORHOLD

Stasjonsområdet og hovedtraséer vil avskjære adkomsten til gårdsbrukene Svenskmoen, Holmen og Kveldmoen. Disse må skaffes ny adkomst i form av over- eller undergang.

## 2.9 KONKLUSJON

Sørfjordmo som stasjonsområde medfører enkelte konflikter som nevnt foran.

Dersom man til tross for svakt trafikkgrunnlag aksepterer at det skal ligge en stasjon i Sørfold, synes valget å stå mellom Sørfjordmo, Kvalhaugmoen, eller Vesterbotn/Kobbskardmoen ved Kobbvatnet lenger nord. Alle steder ligger nær E-6, og har samme trafikkgrunnlag og adkomstmuligheter.

Kvalhaugmoen synes enda vanskeligere enn Sørfjordmo mht. terreng, da jernbanen her må krysse dalen på fylling eller bru.

Sørfjordmo er mere utviklet enn Vesterbotn/Kobbskardmoen mht. fellesfunksjoner, som en jernbanestasjon vil være med på å styrke, og kommuneplanen legger også opp til en styrking av dette området.

Vi velger derfor å beholde Sørfjordmo som stasjonsområde, til tross for de utfordringer som natur og miljø skaper på dette stedet. Da stasjonen ligger på en 400-500 meter lang åpen strekning mellom to tunneler, er mulighetene til endringer små, men i forhold til tidligere plassering er hovedtraséen trukket 20-30 meter østover for å få større avstand til Sørfjordelva.



## 4.0 KOSTNADBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv	35	daa	8000	10000	15000	371	49
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	58902	m3	75	85	110	5183	412
Løsmasseskjæringer	3000	m3	38	45	71	146	20
Masseutskifting		m3	90	125	175	0	0
Fylling	4100	m3	30	50	100	230	57

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg	1	stk	1480000	2960000	7400000	3552	1184
Sprenging/sikring enkle fjellforhold	170	m	30800	35000	40600	5998	333
Sprenging/sikring middels fjellforhold	410	m	20790	23625	27405	9764	542
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jernbanebru	600	m2	4300	5700	9300	3684	600
Jernbanekulvert	80	m	39250	54950	94200	4773	879
Regulering av Sørfjordelva	1	stk	1500000	2000000	4000000	2300	500
Forstøtningmurer		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	470	m	2000	3500	4500	1598	235
Bruer	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2500	m2	50	65	80	163	15
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	330	m	700	1000	1500	343	53
Kryssing av elv og E-6	1	rs	200000	300000	400000	300	40
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer	200	m	2000	2500	3500	520	60
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						69067	2077
Fradrag for gjennomgående spor						15480	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						53587	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						9110	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPEIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						8778	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						71474	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

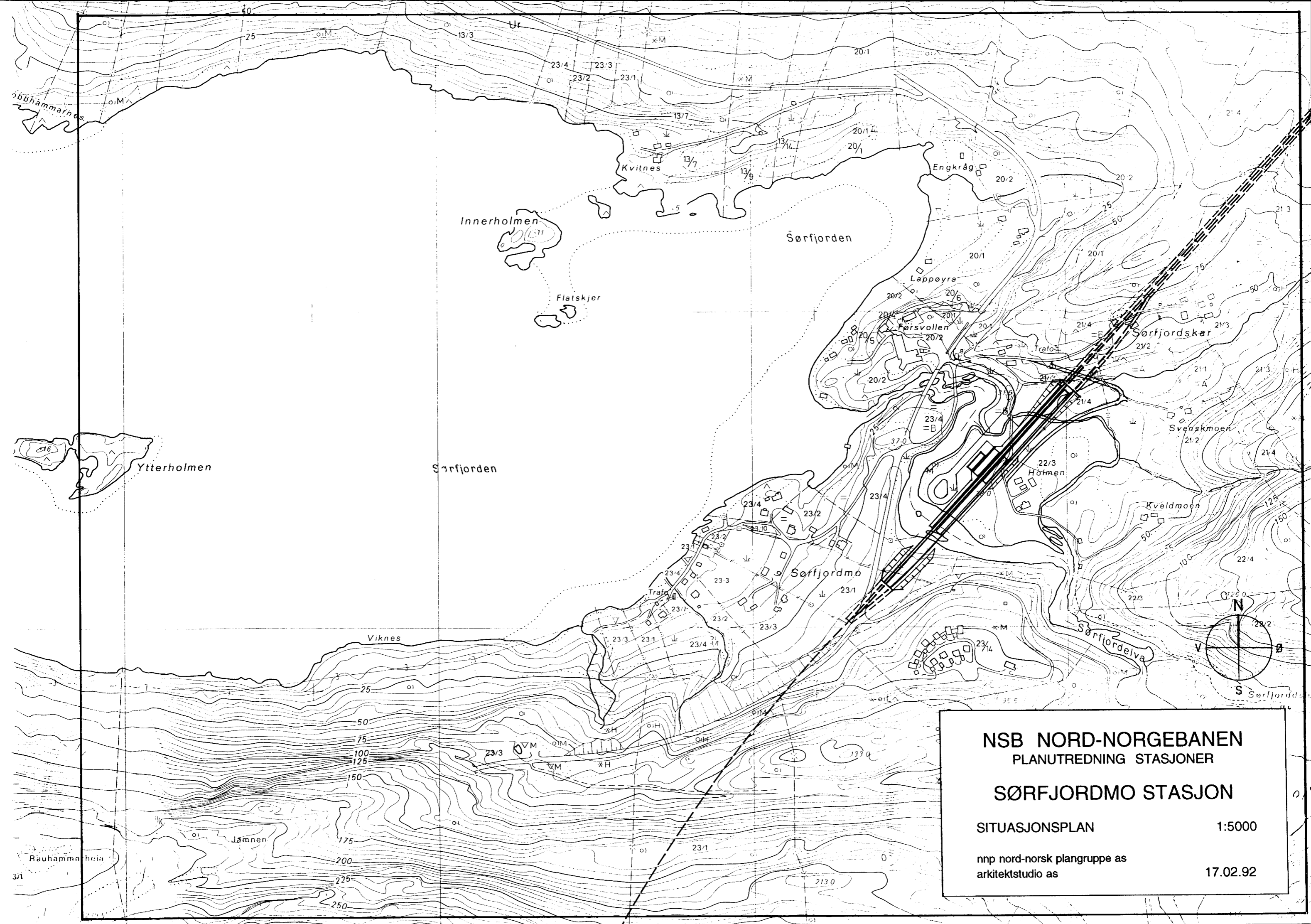
8% påslag på på direkte kostnader						4287	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						5359	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						81120	
--	--	--	--	--	--	-------	--



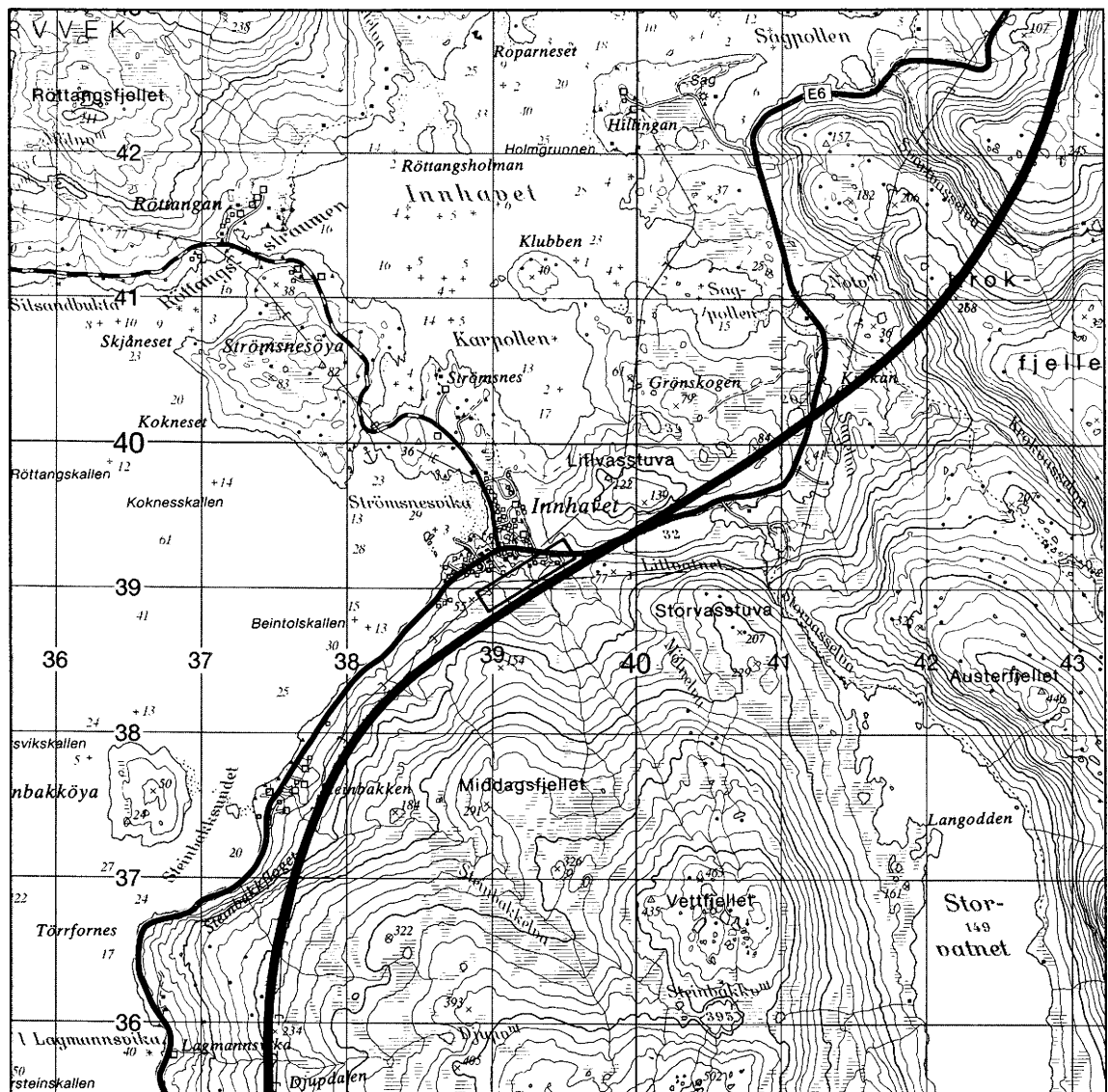
**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

**SØRFJORDMO STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as 17.02.92  
arkitektstudio as

# INNHAVET STASJON



## 1. **INNHAVET**

Innhavet er et mindre tettsted ved Sagfjorden i Hamarøy kommune. Kommunen har ca. 2300 innbyggere.

### 1.2 **INFLUENSOMRÅDE**

Ved valg av ytre trasé over Tysfjorden, synes Innhavet å være en god plassering av en stasjon som vil betjene kommunene Steigen og Hamarøy og den delen av Tysfjord kommune som ligger sør for Tysfjorden.

Avhengig av valg for framtidig fergefri E-6 forbi Tysfjorden, kan også Kjøpsvik komme inn i influensområdet til Innhavet stasjon.

Etter at Steigens fastlandsforbindelse ble ferdig i 1990, med tilknytning til E-6 ca. 10 km sør for Innhavet, vil en stasjon på Innhavet pga. kortere avstand i større grad enn Sørfjordmo stasjon kunne regne hele Steigen kommune med i influensområdet.

Befolkning i influensområdet vil være i størrelsesorden 6000-8000 personer, avhengig av utviklingen av lokale kommunikasjoner.

Som nevnt under Sørfjordmo stasjon vil en stasjon på Innhavet vesentlig redusere trafikkgrunnet for en stasjon på Sørfjordmo.

## 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Tidligere foreslått stasjonsområde ligger på et forholdsvis flatt område ca. 400 meter sørøst for Innhavet sentrum. Området ligger delvis innenfor grensene for kommunedelplan for Innhavet, alt. 3. Arealet er i kommunedelplan regulert som landbruks-, natur- og friluftsområde, og tenkt brukt for lokalisering av idrettsplass og alpinanlegg. Området er ikke utbygd.

Lokaliseringen i forhold til eksisterende tettsted er god, stasjonsområdet vil kunne bli en integrert del av dette.

### 2.2.2 **VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING**

Veitilknytning er etablert ved en ca. 300 meter lang tilknytningsvei til E-6.

Adkomst kan også knyttes til eksisterende adkomstveier dersom disse kan oppgraderes til nødvendig standard.

Av trafiksikkerhetsmessige årsaker vil vi anta at en egen adkomstvei fra E-6 vil være best.

### 2.2.3 **EKSISTERENDE BEBYGGELSE**

Stasjonsområdets nordøstre del ligger 50-100 meter fra nærmeste bebyggelse. Forøvrig vil verken stasjonsområde eller adkomstvei komme i konflikt med bebyggelse.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområde og adkomstvei berører myrområder og områder bevokst med blandingsskog av lav bonitet tilhørende flere bruk. Ervervskostnader for området vil være små.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger på en ca. 700 meter lang åpen strekning mellom to tunneller.

Terrenget faller her forholdsvis slakt mot nordøst.

I hht. økonomisk kartverk består grunnen delvis av myr, delvis av fjell i dagen. Området er bevokst med blandingsskog.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet ligger høyt med utsikt over Innhavet. Store fyllinger vil gjøre den til et dominerende trekk i landskapet, noe som setter krav til utformingen.

Forøvrig representerer ikke stasjonsplasseringen noen problemer i forhold til omkringliggende miljø.

#### 2.6 HOVEDTRASE

-

#### 2.7 MULIG STASJONSLAYOUT/PLASSBEHOV

Foreslått plassering gir god plass for stasjonsområdet med nødvendige utvidelsesarealer.

Spor 2 må legges i tunnel i en lengde av ca. 400 meter.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

En høyspentlinje krysser hovedtraséen og nordre del av stasjonsområdet. Pga. terrenginngrep i form av skjæring og fylling kan en mindre omlegging av linjen bli nødvendig.

#### 2.9 KONKLUSJON

Innhavet stasjon medfører ingen vesentlige konflikter. Plassering i forhold til eksisterende tettsted er god, stasjonen kan bli et positivt tilskudd til eksisterende sentrumsfunksjoner.

Pga. lokal topografi vil det bli nødvendig med store skjæringer og fyllinger, som vil gjøre stasjonsområdet til et dominerende element i landskapet.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING**

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	72	daa	8000	10000	15000	763	101
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	25000	m3	75	85	110	2200	175
Løsmasseskjæringer	8690	m3	38	45	71	424	57
Masseutskifting	8530	m3	90	125	175	1092	145
Fylling	47650	m3	30	50	100	2668	667

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg	2	stk	571000	1142000	2857000	2742	914
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold	400	m	20790	23625	27405	9526	529
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	2	stk	1000000	1500000	2500000	3200	600
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygning/Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	450	m	2000	3500	4500	1530	225
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2500	m2	50	65	80	163	15
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	380	m	700	1000	1500	395	61
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjerner	350	m	2000	2500	3500	910	105
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						55189	1712
Fradrag for gjennomgående spor						14780	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						40409	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						6870	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						6619	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						53898	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

8% påslag på på direkte kostnader						3233	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

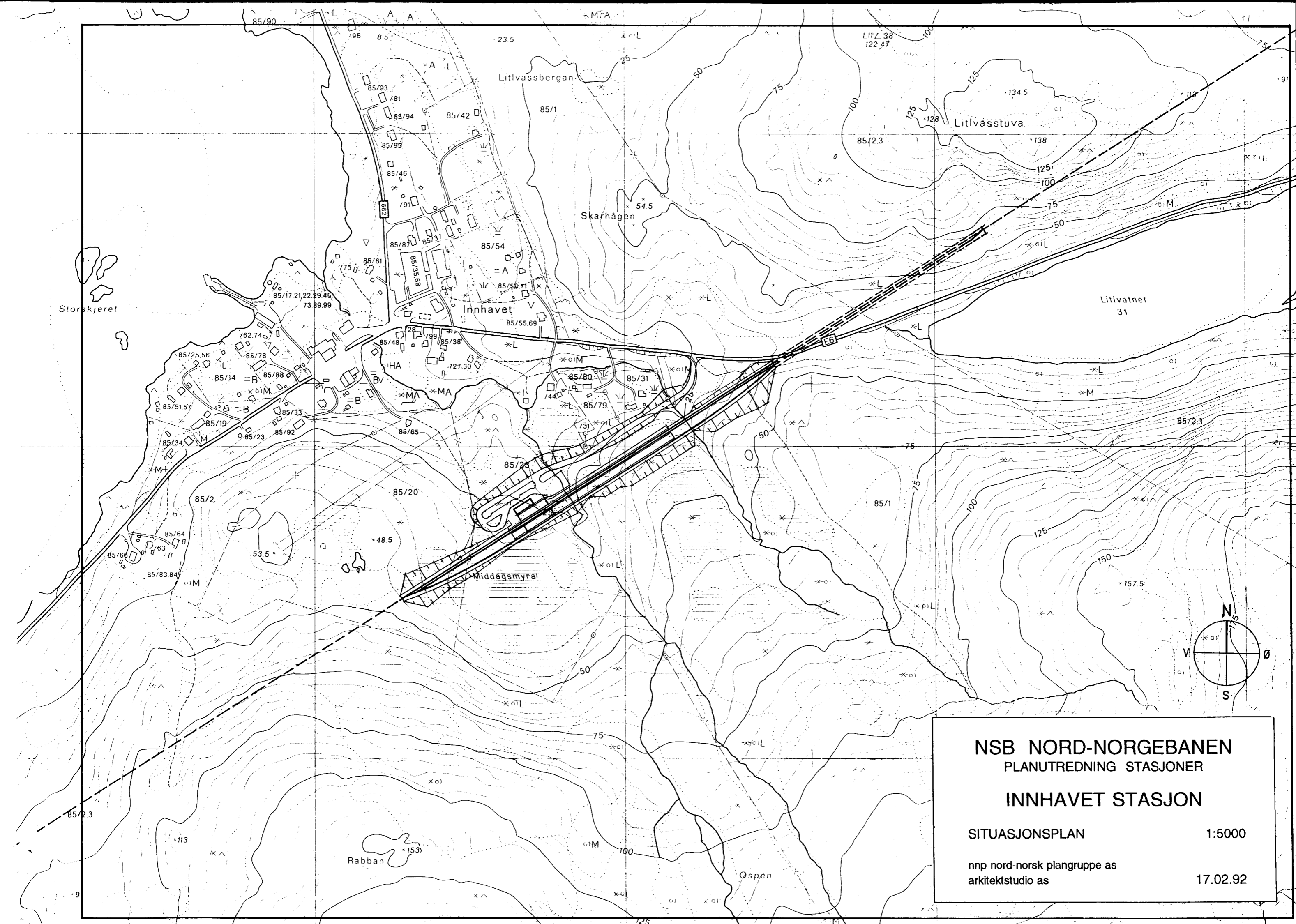
4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4041	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						61171	
--	--	--	--	--	--	-------	--





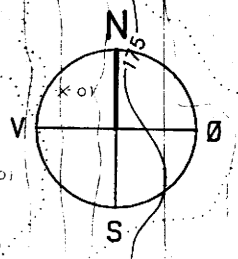
**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER

**INNHAVET STASJON**

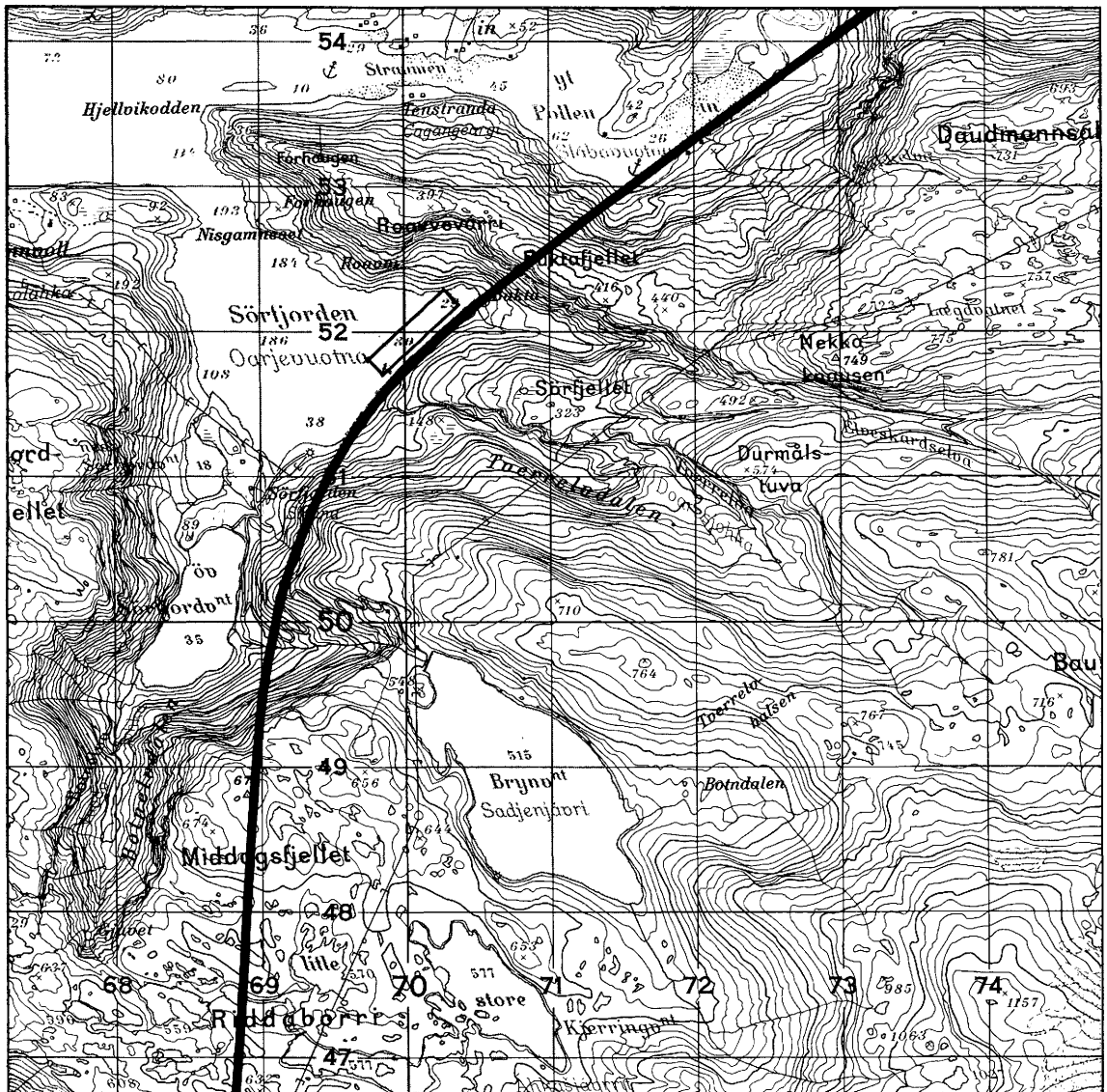
SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92



# SØRFJORD STASJON



## 1. TYSFJORD

Sørfjord stasjon ligger i bunnen av Sørfjorden, en liten fjordarm innerst i Tysfjorden i Tysfjord kommune.

Kommunen har ca. 2 600 innbyggere.

Viktigste næringsvei er Norcems sementfabrikk i kommunesenteret Kjøpsvik.

Sørfjord stasjon ligger i uveisomt terreng ca. 13 km i luftlinje fra nærmeste tettsted som er Kjøpsvik.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

En forutsetning for å etablere en stasjon i Sørfjord er at det blir bygget vei til Kjøpsvik, evt. etablert annen hensiktsmessig tilbringertjeneste.

Selv om dette blir gjort vil ikke influensområdet omfatte mer enn Kjøpsvik og mindre bosettinger langs Tysfjorden, med totalt ca. 1 400 innbyggere. I forhold til kostnadene ved å bygge vei fra Kjøpsvik til Sørfjord, ca. 20 km i meget vanskelig terreng, evt. etablere og drive annen tilbringertjeneste, synes behovet for en stasjon i Sørfjord å være begrenset, spesielt etter at Kjøpsviks veiforbindelse til E-6 er ferdig i 1992.

Med de lokale kommunikasjoner som etableres fra 1992, vil Kjøpsvik mer sannsynlig ligge i influensområdet til Ballangen stasjon enn til Sørfjord stasjon.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Kommuneplan mv. legger ikke opp til større utbygging av området innerst i Sørfjorden.

I Tysfjords kommuneplan fra 08.01.87, ligger stasjonsområdet i landbruks-, natur- og friluftsområde, sone III, der utbygging tillates såfremt det ikke kommer i konflikt med viktige landsbruks- og reindriftsområder.

Lokaliseringen kommer ikke i konflikt med slike områder.

Stasjonsområdet forutsettes lagt på en depot for overskuddsmasser i strandsonen.

Det foreligger ikke mer detaljert kart over indre deler av Tysfjord enn 1:50 000, slik at en mer detaljert vurdering av arealbruk er vanskelig å gjennomføre innen rammene av denne utredningen.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Som nevnt under punkt 2.1 må man enten bygge vei fra Kjøpsvik til stasjonsområdet, ca. 20 km i vanskelig terreng, eller etablere og drive annen tilbringertjeneste, f.eks. med hurtigbåt.

Med stasjonsområdet lagt på depot for overskuddsmasser i strandsonen, kunne det ligget til rette for sistnevnte løsning, men gjenfrysing av fjorden om vinteren, samt store driftskostnader ved en slik tilbringertjeneste, gjør at dette ikke er noe realistisk alternativ.

### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Foreliggende kartverk gjør det vanskelig å vurdere evt. konflikter med eksisterende bebyggelse, men det synes sannsynlig at det vil bli konflikter med eksisterende bebyggelse i nordenden av stasjonsområdet.

I kostnadsberegning er det medtatt kostnader for riving av 1 bolighus.

### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

-

### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Dersom grunnforholdene tillater bygging av depot for tunnelmasse, som foreslått av trasékonsulent, vil grunnarbeidene for stasjonsområdet være meget enkle.

### 2.5 MLIJØ/NATUR/FORNMINNER

Foreslått depot for overskuddsmasser som stasjonsområdet tenkes lagt på, vil bli et stort inngrep i eksisterende miljø og natur, noe avhengig av hvor høy fyllingen blir. Hovedtrasé og stasjonsområde vil også bli en barriere mellom sjøen og bakenforliggende terreng.

### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedspor gjennom stasjonsområdet ligger på ca. kt. 10,0.

### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Foreslått tipp for tunnelmasser vil gi god plan for stasjonsområde.

### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPEIELLE FORHOLD

-

## 2.9

**KONKLUSJON**

Det største problemet ved Sørfjord stasjon er naturlig nok lokaliseringen langt fra nærmeste tettsted, innerst i en fjordarm uten veitilknytning, og omgitt av en natur som gjør veitilknytning meget kostbar.

Sammen med lite trafikkgrunnlag gjør ovennevnte forhold Sørfjord stasjon til et lite realistisk stasjonsalternativ.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv		daa				0	0
-------------	--	-----	--	--	--	---	---

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Planering enkel	400	m	3460	5190	8650	2214	415
Planering enkel	280	m	5000	7500	12500	2240	420
Planering enkel	420	m	7140	10710	17850	4798	900
						0	0
						0	0

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbyggn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	100	m	2000	3500	4500	340	50
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	5200	m2	350	500	700	2652	364
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2500	m2	50	65	80	163	15
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus	1	stk	400000	800000	1200000	800	160
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger		m	700	1000	1500	0	0
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Vann fra eget anlegg	1	rs	400000	600000	800000	600	80
Rensetiltak for kloakk	1	rs	400000	500000	700000	520	60

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						39628	1412
Fradrag for gjennomgående spor						6578	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						33050	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						5619	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPEIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						5414	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						44082	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

8% påslag på på direkte kostnader						2644	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

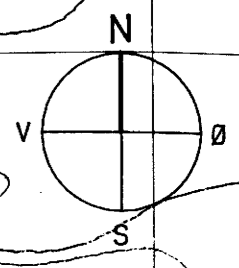
10% påslag på direkte kostnader						3305	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

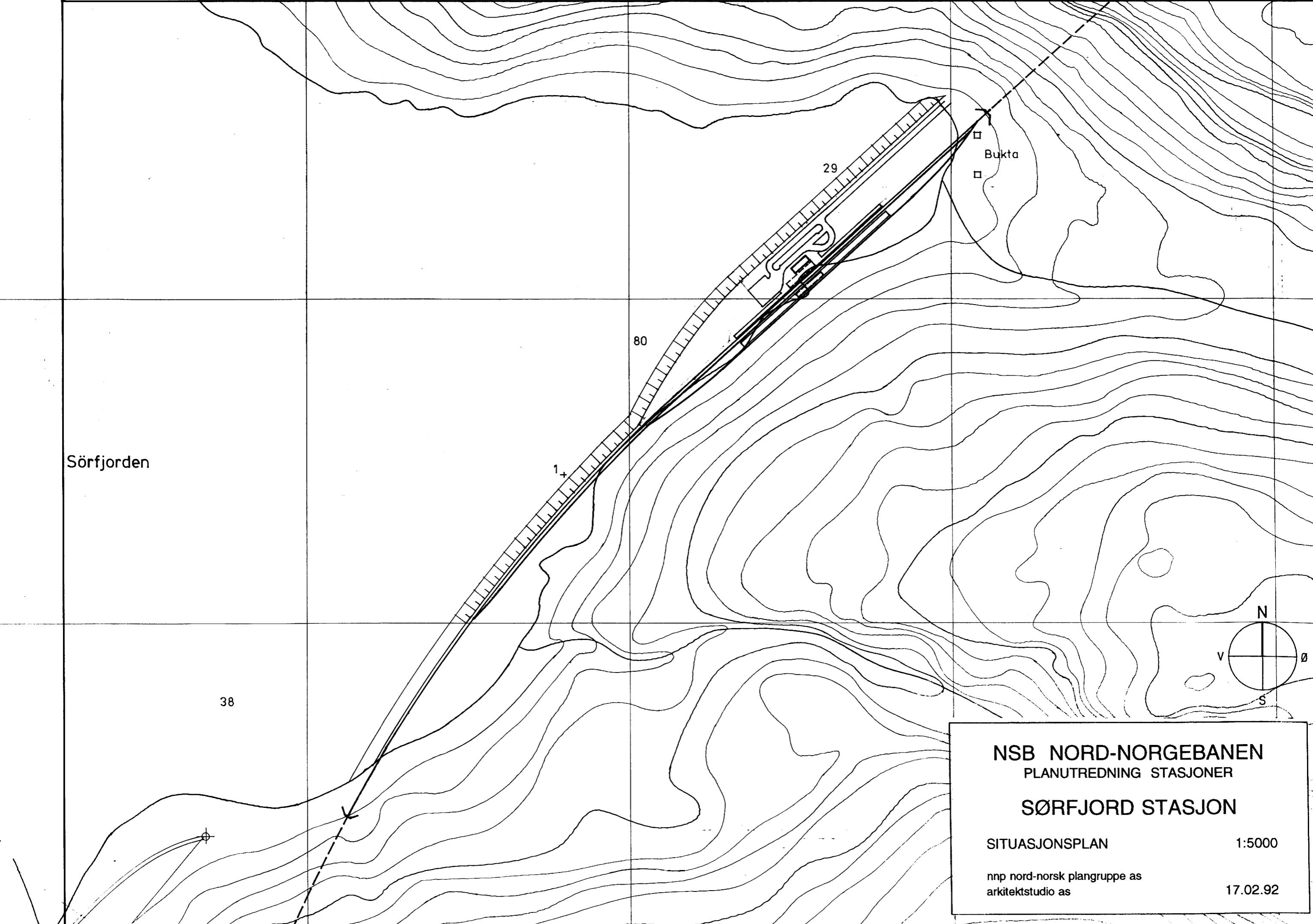
						50031	
--	--	--	--	--	--	-------	--

Sørfjorden

Bukta

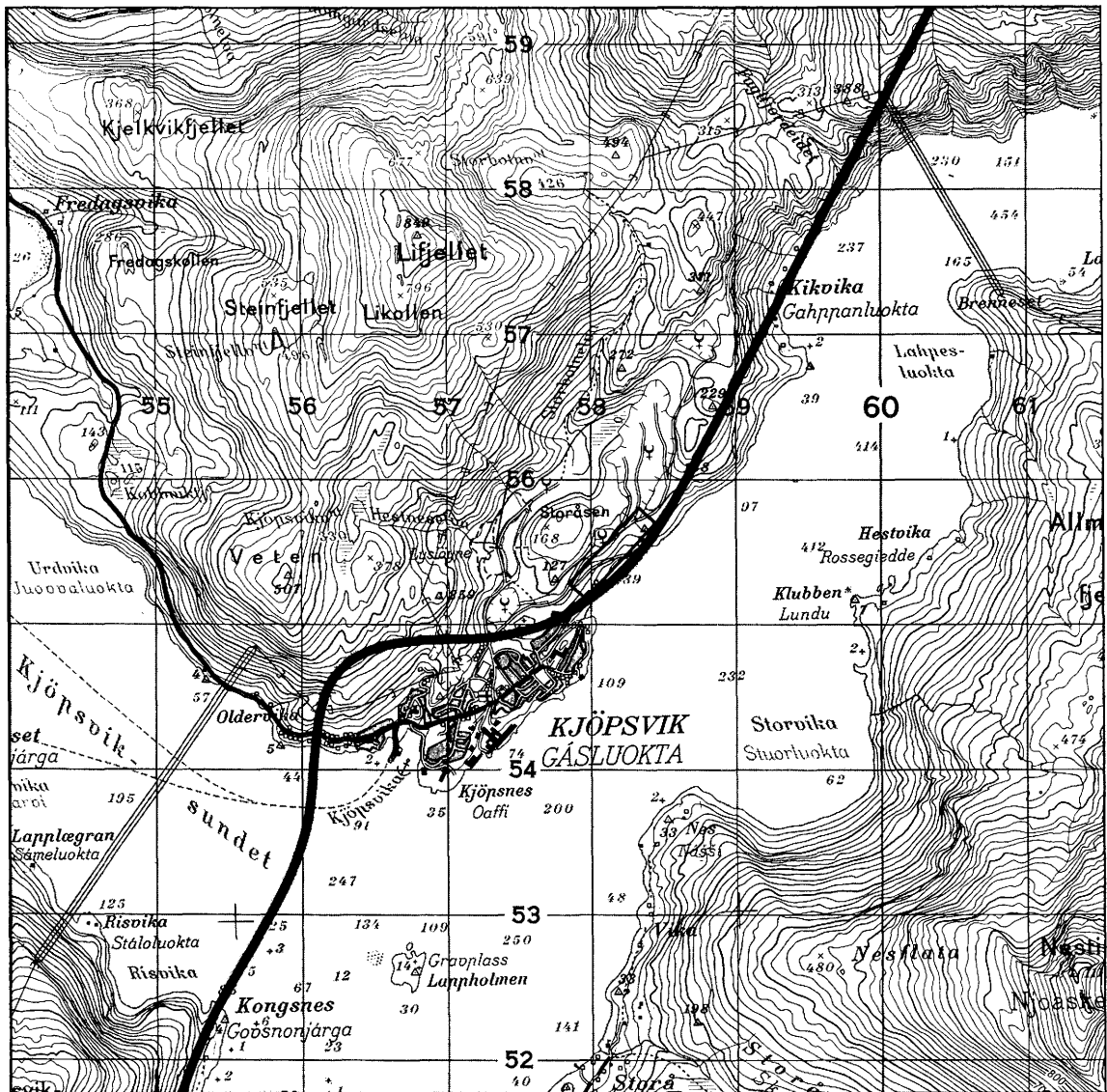


**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER  
**SØRFJORD STASJON**  
SITUASJONSPLAN 1:5000  
nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as 17.02.92





# KJØPSVIK STASJON



## 1. **KJØPSVIK**

Kjøpsvik stasjon ligger ca. 1 km fra sentrum i Kjøpsvik, kommunesenter i Tysfjord kommune. Kommunen har ca. 2 500 innbyggere. Viktigste næringsveier er industri, med Norcems sementfabrikk i Kjøpsvik, og tjenesteytende næringer.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Kjøpsvik er aktuell som lokalisering for stasjon ved en brokryssing av Tysfjorden for hovedtraséen. Ved dette traséalternativet vil det også være aktuelt med stasjon på Innhavet og i Ballangen, slik at influensområdet i hovedsak vil utgjøres av Tysfjord kommune på nordsiden av Tysfjorden, med ca. 1400 innbyggere i Kjøpsvik. Områdene på sørsiden av Tysfjorden ligger i dag innen influensområdet for en eventuell stasjon på Innhavet, men dersom ny E-6 over Tysfjorden blir lagt via Kjøpsvik, kan også området Drag/Helland inngå i influensområdet for Kjøpsvik stasjon.

Transport fra Norcems sementfabrikk går i dag i hovedsak med båt, både bulk- og pallelaster. Dersom sidespor kan knyttes til lasteanlegg, må det antas å være aktuelt å føre en del av frakten over til bane.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Kjøpsvik stasjon er foreslått plassert på utfylling i sjøen nordøst for Kjøpsvik. Berørt landområde er i kommunedelplan for Kjøpsvik, datert 08.01.87, angitt som planlagt friområde, samt et mindre industriområde. Industriområdet er innregulert for å gi plass for påhugg til tverrslag til tunnel fra grovknuseverk til sementfabrikken, og må opprettholdes også i framtiden. Adkomstvei kan legges slik at dette vil være mulig. Det er i dag bygget molo for ny småbåthavn i området, der det planlegges utlagt flytebrygger for 50 båtplasser.

#### 2.2.2 **VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING**

Adkomstvei følger trasé for eksisterende adkomstvei til industriområdet angitt i kommunedelplan.

#### 2.2.3 **EKSISTERENDE BEBYGGELSE**

Stasjonsområdet skaper ingen direkte konflikter med eksisterende bebyggelse, men eksisterende naustbebyggelse vil miste kontakten til sjøen. Stasjonsområdet vil komme i konflikt med evt. bebyggelse i forbindelse med pågående utbygging av småbåthavn. Adkomstvei følger trasé for eksisterende vei forutsatt opprettholdt i kommunedelplan, og skaper derfor ingen direkte konflikter med eksisterende bebyggelse.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

-

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Dersom grunnforhold og dybder tillater etablering av en så stor fylling i sjøen som det er nødvendig for å få plass til stasjonsområdet, vil grunnarbeidene for stasjonen være meget enkle.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Hovedtrase og stasjonsområde vil bli en barriere mellom sjøen og bakenforliggende terreng, men med en foreslått oppfyllingshøyde på ca. 6,0 meter vil stasjonsområdet passe godt inn i landskapet på dette stedet.

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 6,0.  
Teknisk sjef i Tysfjord kommune uttaler at den foreslåtte stasjonsplassering synes å være den eneste mulige dersom stasjonsområdet skal legges i dagen.

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PASSBEHOV

Området gir muligheter for en god stasjonsutforming. Pga. lokal topografi må ca. 400 meter av spor 2 legges i tunnel.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

#### 2.9 KONKLUSJON

Den foreslåtte stasjonsplassering vil i stor grad gå utover friområde angitt i kommunedelplan og småbåthavn under utbygging, samtidig som hovedtrasé og stasjonsområde vil avskjære kontakten mellom sjøen og bakenforliggende terreng og bebyggelse.  
Forøvrig skaper ikke foreslått lokalisering av stasjonsområde spesielle konflikter av betydning, og synes å være den eneste mulige dersom stasjonsområde i Kjøpsvik skal legges i dagen.

**4.0 KOSTNADSBEREGNING**

Alle summer i 1000 kr.

Menge	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

**4.1 TOMTERVERV**

Tomteerverv	0	daa				0	0
-------------	---	-----	--	--	--	---	---

**4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.****4.2.1 PLANERING**

Planering middels-pr. 114.950-115.050	100	m	5495	7850	11775	816	126
Planering vanskelig-pr. 115.050-115.100	50	m	17160	22880	35750	1216	186
Planering vanskelig-pr. 115.100-115.500	400	m	21420	28560	44625	12138	1856
Planering vanskelig-pr. 115.500-115.650	150	m	15000	20000	31250	3188	488
						0	0

**4.2.2 TUNNELER**

Påhugg	1	stk	571000	1142000	2857000	1371	457
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold	400	m	15620	17730	20570	7150	396
Sprenging/sikring vansk. fiellforhold		m				0	0

**4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jernbanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jernbanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Forstøtningsmur		m2				0	0

**4.3 OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygning/Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

**4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	950	m	2000	3500	4500	3230	475
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300

**4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2500	m2	50	65	80	163	15
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

**4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
Erstatning for småbåthavn mv.	1	rs	1000000	1000000	1000000	1000	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	700	m	700	1000	1500	728	112
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak for kloakk	1	rs	400000	500000	700000	520	60

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer	600	m	2000	2500	3500	1560	180
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						64156	2312
Fradrag for gjennomgående spor						15230	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						48926	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						8317	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						8014	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						65257	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

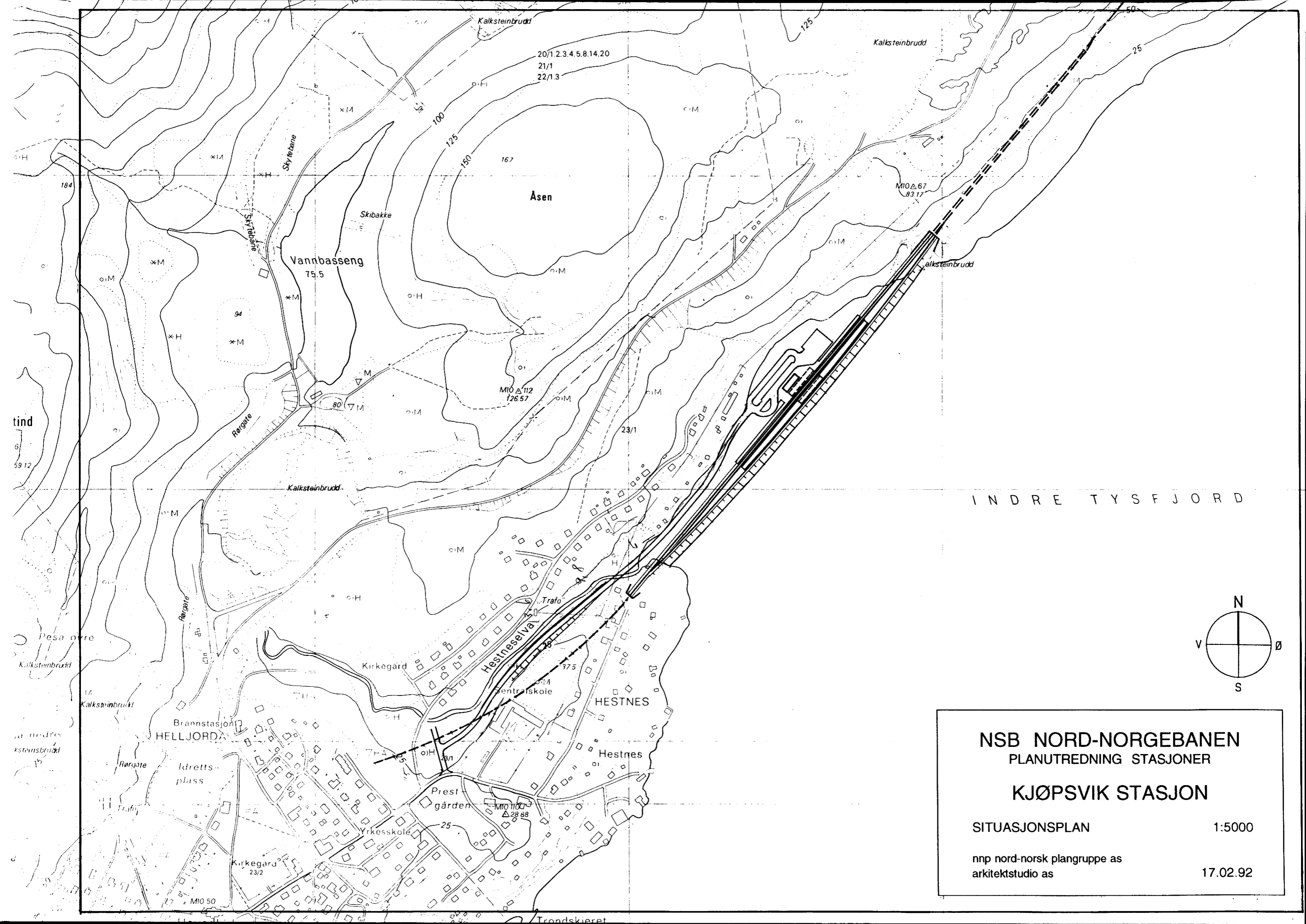
8% påslag på på direkte kostnader						3914	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

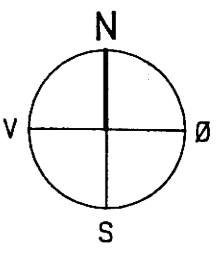
10% påslag på direkte kostnader						4893	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						74064	
--	--	--	--	--	--	-------	--



INDRE TYSFJORD

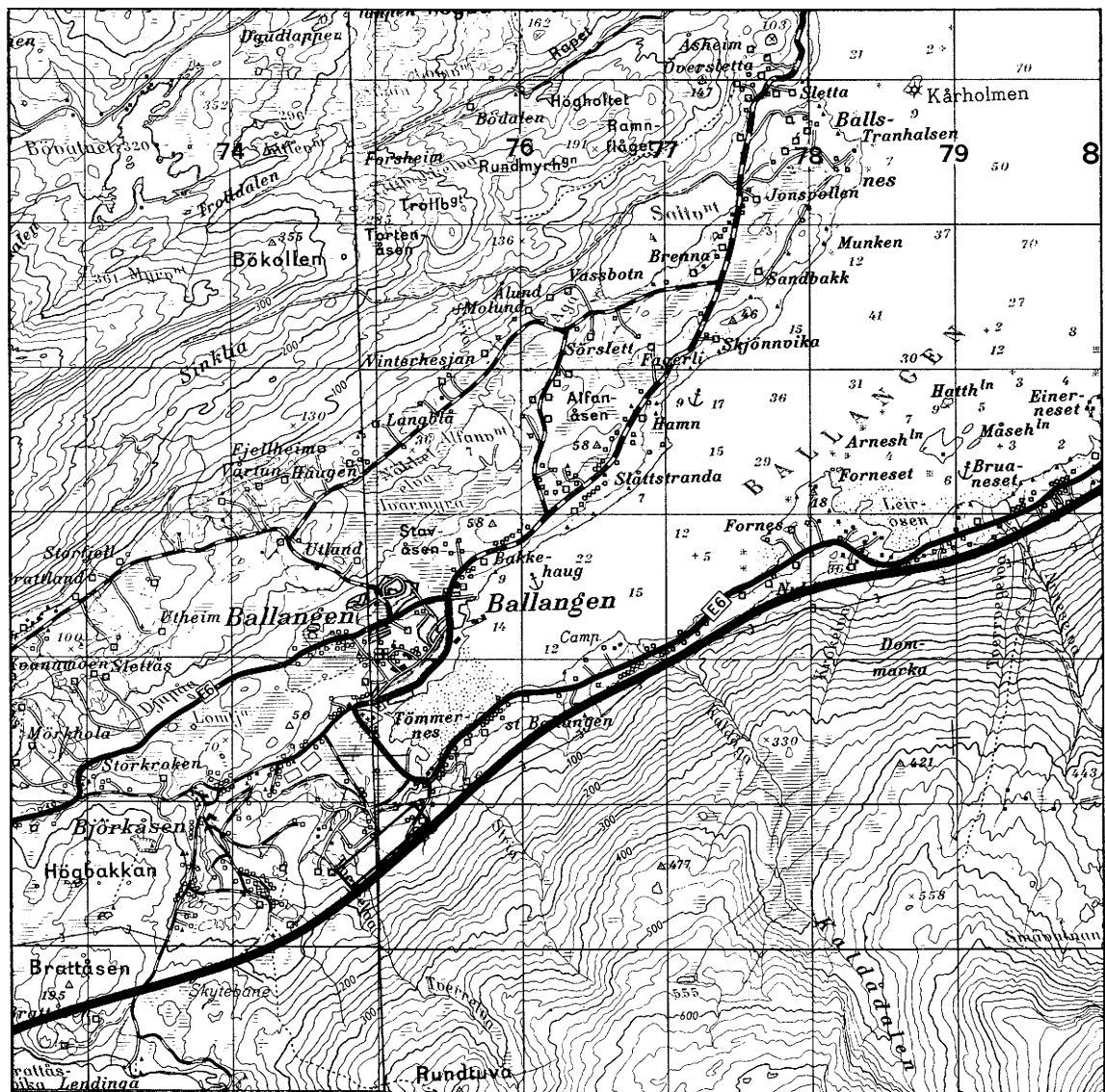


**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**  
**KJØPSVIK STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as 17.02.92

# BALLANGEN STASJON



## 1. BALLANGEN

Ballangen stasjon ligger ca. 3 km fra sentrum i Ballangen, kommunesenter i Ballangen kommune. Kommunen har ca. 3 100 innbyggere. Viktigste næringsveier i dag er småindustri, tjenesteyting og bergverk.

Avstand langs E-6 til Narvik er ca. 40 km.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet for Ballangen stasjon vil være Ballangen kommune, samt Tysfjord kommune nord for Tysfjorden. Folketall i influensområdet vil være ca. 5000 personer.

Dersom E-6 legges i tunnel under Tysfjorden, vil også den del av Tysfjord kommune som ligger sør for Tysfjorden, samt deler av Hamarøy kommune komme inn i influensområdet til Ballangen stasjon. Folketallet i influensområdet vil da bli ca. 8000 personer, forutsatt trasé etter Indre linje.

Minimum influensområde vil være Ballangen kommune, med folketall ca. 3100 personer.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Jernbanetrasé er tatt med i kommuneplan og kommunedelplan for Ballangen sentrum.

Tidligere foreslått stasjonsområde lå i fjellsiden sør for Ballangen på ca. kt. 80.

Pga. endrede krav til jernbanens horisontal- og vertikalkurvatur har vi i samråd med konsulent for hovedtrasé flyttet stasjonsområdet til lia ovenfor Soppmoen, med hovedtrasé gjennom stasjonsområdet på ca. kt. 55,0. I hht. økonomisk kartverk er området bevokst med skog av varierende bonitet. Stasjonen vil kreve en lang adkomstvei som delvis vil komme i konflikt med dyrket mark.

Kommuneplanen legger opp til etablering av industriområde ved oppfylling av Ballangsvika, i tillegg til at det er etablert et industriområde på Fornesodden.

Pga. det foreslåtte stasjonsområdets plassering, og at hovedtraséen legges så høyt i lia, vil evt. sidespor til ovennevnte industriområder bli meget lange, men ikke skape vesentlige konflikter i forhold til arealbruk.

Det største problemet ved det foreslåtte stasjonsområdet vil være avstanden mellom etablerte sentrumsområder/foreslått industriområde og stasjonsområdet, også mht. høydeforskjellen.

Stasjonsområdet vil i meget liten grad bli en integrert del av eksisterende tettsted, samtidig som evt. sidespor til Ballangen industriområde vil bli kostbart.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Veitilknytning til E-6 er forutsatt etablert ved en ny vei fra Skogvegen til stasjonsområdet, med bru over Kiselva.

Det er også nødvendig å øke standarden på Skogvegen og dens tilknytning til E-6.



### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet ligger ca. 60 m fra nærmeste bebyggelse, men skaper ingen direkte konflikter. Adkomstvei kommer nærmere eksisterende bebyggelse, men skaper heller ikke direkte konflikter.

### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområde og adkomstvei berører dyrket mark og skogbevokst areal tilhørende flere eiendommer.

### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i en nordvestvendt skråning med utsikt over Ballangen sentrum. I hht. økonomisk kartverk er området i hovedsak bevokst med skog av varierende bonitet. Grunnforholdene antas å være gode, men omfattende planeringsarbeider vil være nødvendig.

### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet med adkomstvei vil bli et markert element i landskapet, og stille store krav til terrengtilpasning.

### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 55,0.

### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Området gir muligheter for en god stasjonsutforming. Pga. lokal topografi må ca. 200 meter av spor 2 legges i tunnel.

### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPEIELLE FORHOLD

-

## 2.9

**KONKLUSJON**

Den foreslåtte stasjonsplassering lager ingen konflikter av betydning.

Fysisk og funksjonell avstand til sentrum, samt lange sidespor til industriområder er et problem.

Det har tidligere (Hålogaland Plankontor 1983) vært foreslått å vurdere en flytting av stasjonen til Ballangen industriområde. Dette vil gi god kontakt med etablerte sentrumsfunksjoner og også gi enkel jernbanetilknytning for industriområdet.

En flytting av stasjonsområdet betinger imidlertid omlegging også av hovedtraséen.

**4.0 KOSTNADSBEREGNING**

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

**4.1 TOMTERVERV**

Tomteerverv	68	daa	8000	10000	15000	721	95
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

**4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.****4.2.1 PLANERING**

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	35450	m3	75	85	110	3120	248
Løsmasseskjæringer	2050	m3	38	45	71	100	14
Masseutskifting	9500	m3	90	125	175	1216	162
Fylling	201350	m3	30	50	100	11276	2819

**4.2.2 TUNNELER**

Påhugg	2	stk	571000	1142000	2851000	2739	912
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold	160	m	20790	23625	27405	3810	212
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

**4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	2	stk	1000000	1500000	2500000	3200	600
Forstøtningsmur		m2				0	0

**4.3 OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

**4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	900	m	2000	3500	4500	3060	450
Bruer	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

**4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	5020	m2	350	500	700	2560	351
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2500	m2	50	65	80	163	15
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

**4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	400	m	700	1000	1500	416	64
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						59947	3220
Fradrag for gjennomgående spor						12230	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						47717	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						8112	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						7816	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						63645	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

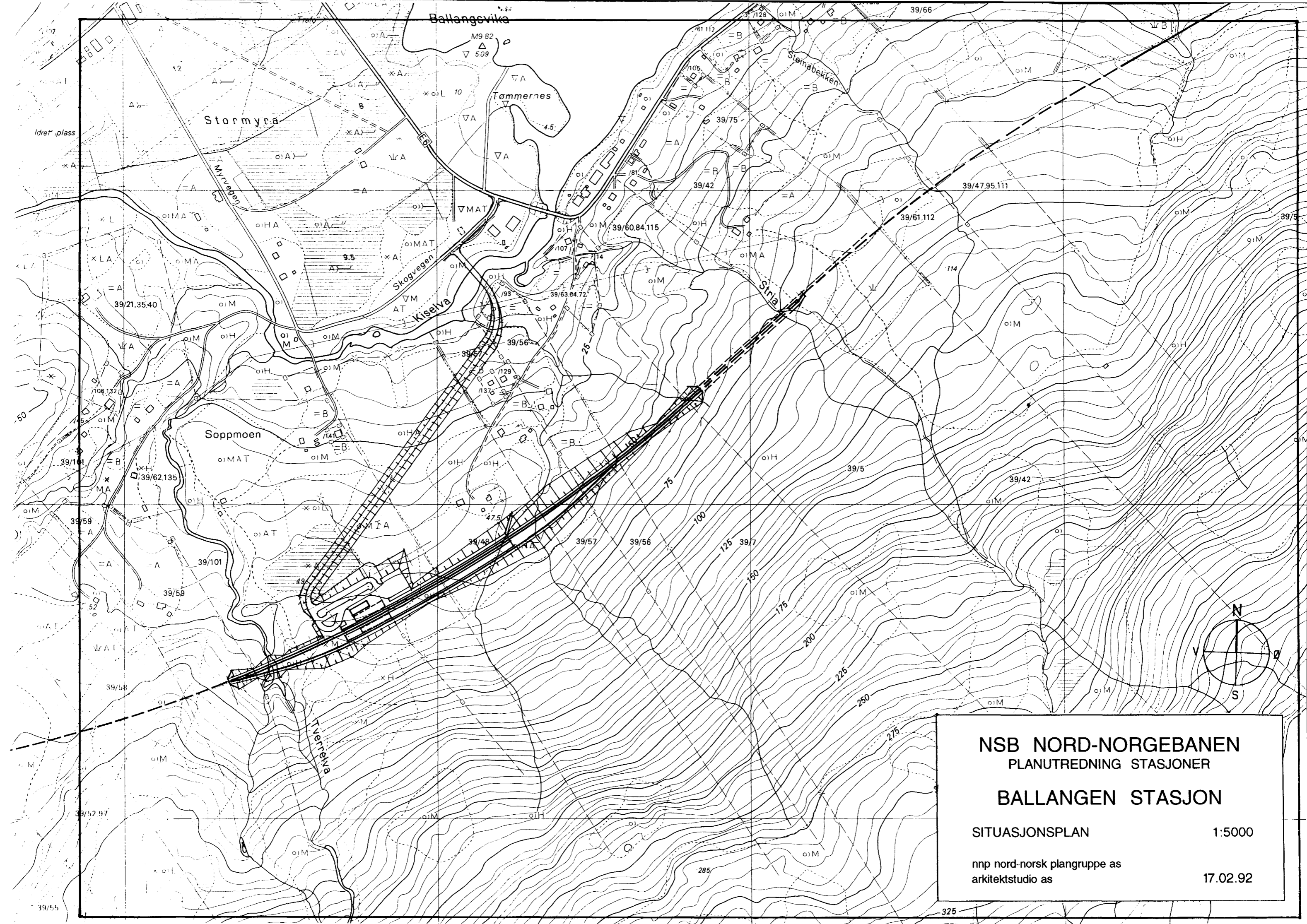
8% påslag på på direkte kostnader						3817	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4772	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						72235	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

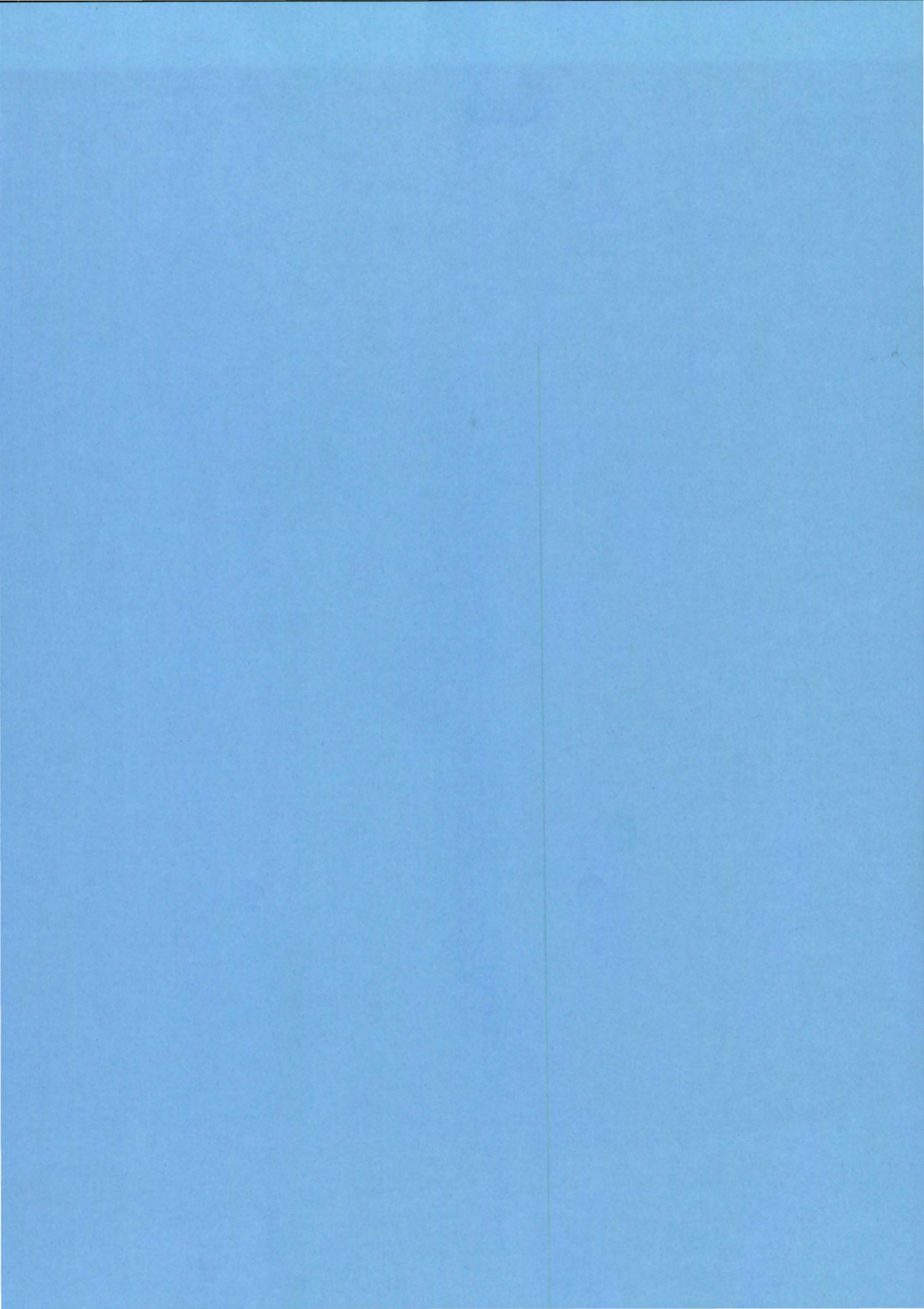
**BALLANGEN STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

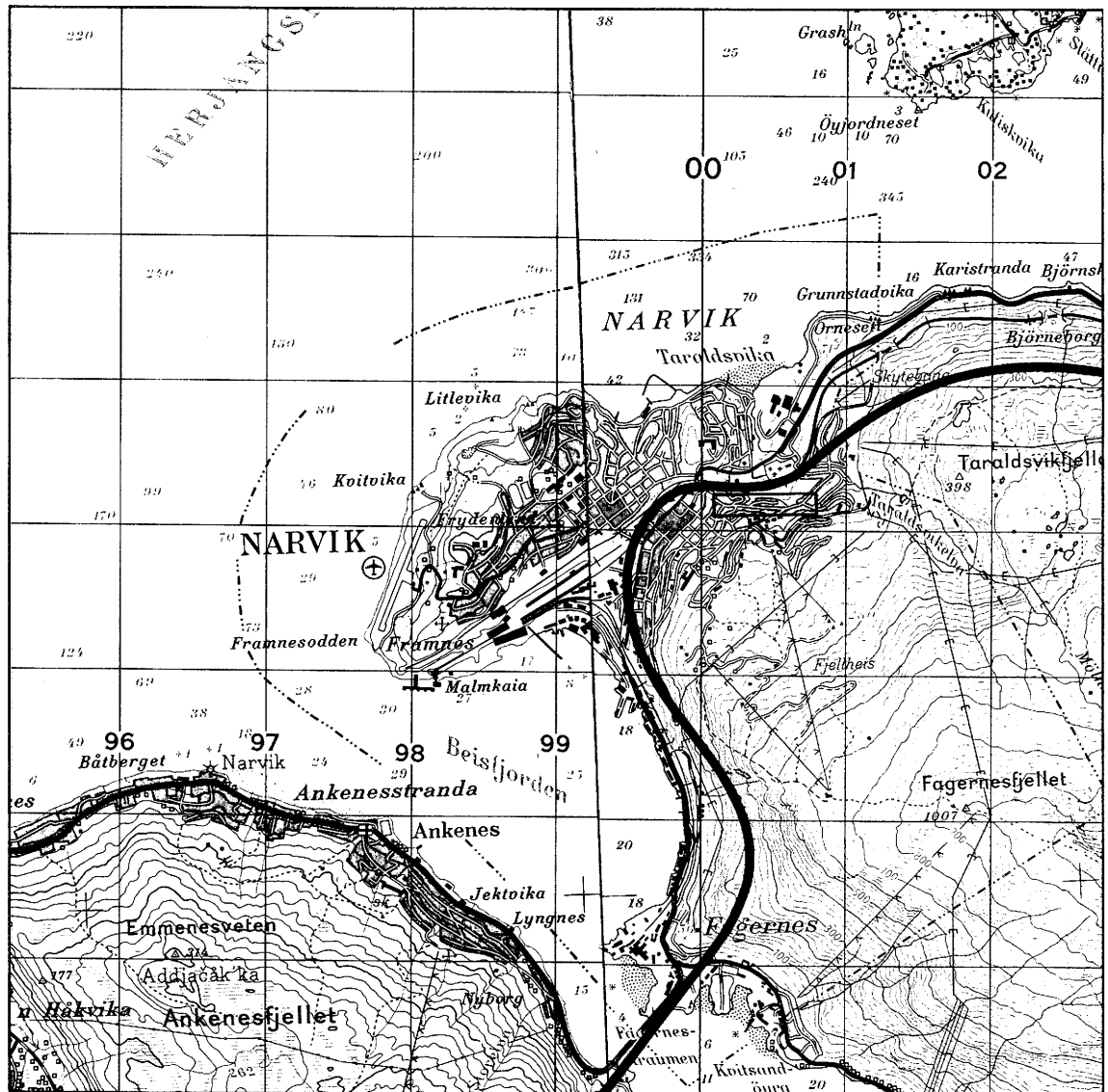
nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92





# NARVIK STASJON





## 1. **NARVIK**

Narvik er regionsenter i Ofoten. Byens grunnleggelse og vekst er basert på malmtransport fra LKAB's gruver i Kiruna i Sverige til isfri havn i Narvik.

Byen har også annen industri og et etablert teknisk-industrielt miljø omkring Narvik Ingeniørhøgskole og Sivilingeniørutdanningen i Narvik.

Narvik er et viktig turistmål, og mange turister besøker byen med jernbane fra Sverige.

Byen er tilknyttet E-6, den har hurtigbåtforbindelse til Lofoten og Vesterålen, kortbaneflyplass med rutetrafikk, og er tilknyttet stamflyrutenettet via Evenes Lufthavn, 73 km fra Narvik.

Byen har også et godt tilbud mht. offentlig og privat tjenesteyting, og et variert skoletilbud.

Narvik kommune har ca. 18 600 innbyggere.

Ved utbygging av Nord-Norgebanen vil Narvik kunne bli et viktig knutepunkt for jernbanetrafikk til Sverige, og utgangspunkt for lokaltog til Evenes og Harstad og evt. videre til Vesterålen. Nåværende jernbanestasjon vil sannsynligvis bli for liten og vil måtte utvides.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Ved etablering av stasjoner i Ballangen, og Bjerkvik i Narvik kommune, vil lokalt influensområde for Narvik stasjon begrenses til deler av Narvik kommune, med en befolkning på ca. 15 000 personer. Narvik stasjon vil i tillegg få funksjon som transferstasjon.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

Narvik kommune har ikke utarbeidet kommuneplan eller kommunedelplaner. I kommunens generalplan datert 06.09.77 er aktuelle traséer inntegnet.

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Narviks passasjerstasjon ligger sentralt i Narvik sentrum, like ved E-6 nordover fra byen. I tillegg har Narvik et omfattende nett av sidespor til LKAB's anlegg, til havna, og til industriområdene sørover mot Fagernes.

Stasjonsområdene er i soneplan for Narvik/Fagernes datert 09.09.76 angitt som trafikkområder.

I stasjonsområdets østre ende og mot nord, vil omlegging av eksisterende spor og nye spor for Nord-Norgebanen medføre mindre inngrep i omkringliggende arealer i form av skjæringer/fyllinger og forstøtningsmurer.

## 2.2.2. VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Ved sin plassering like ved E-6 er Narvik passasjerstasjon godt tilknyttet eksisterende veinett. Den ligger også bare 200 meter fra rutebilstasjonen, noe som muliggjør lett omstigning til rutebusser.

Forbindelse mellom Narvik jernbanestasjon og buss-stasjonen kan på tross av den korte avstanden være en barriere. En mulig løsning kan være å bygge en gangtunnel mellom de to terminalene. Dette vil være en kostbar løsning, og alternative muligheter for samdrift av de to terminalene bør eventuelt utredes.

Godstransporten skjer fra sidespor i havneområdet og langs sjøen mot Fagernes. Adkomst til disse områdene er god.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

-

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Behov for eiendomsverv vil være lite, og relativt ukontroversielt.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

I og med at nye anlegg holdes innenfor de arealer som er utbygget, antas det at grunnforholdene er akseptable.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

-

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Nord-Norgebanen og Ofotbanen kommer inn i felles planeringsområde 500 meter fra plattformer. Sporveksling mellom banene skjer på stasjonsområdet, kfr. pkt. 2.7.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Eksisterende plattformer og sporplan er endret, slik at også Narvik stasjon blir utformet i hht. konsept fra NSB Engineering.

I tillegg til 3 plattformspor for Nord-Norgebanen er det lagt inn 2 gjennomgående spor for Ofotbanen gjennom stasjonsområdet.

Forslag til ny utforming av Narvik stasjon har vært forelagt NSB Narvik stasjon v/ banesjef Bjørn Kanstad, som uttaler følgende:

- Gjennomgående trafikk bør legges til et 4. spor utenom plattformer. Dette sporet kan også brukes av Ofotbanen, evt. kan man ha bare 1 gjennomgående spor for Ofotbanen.
- Eksisterende stasjonsbygning er for liten i dag, og må utvides ved bygging av Nord-Norgebanen.
- Pga. lokal topografi mv. er forholdene for fotgjengertrafikk mellom jernbanestasjon og bussstasjon vanskelige, slik at det bør bygges gangtunnel mellom dem, evt. med rullefortau e.l.

Vi har valgt å beholde gjennomgående hovedspor for Nord-Norgebanen nærmest stasjonsbygningen, da dette er i hht. det konsept som er benyttet for denne utredningen. Kostnadmessig vil det også være liten forskjell mht. hvilket spor som regnes som gjennomgående.

Eksisterende stasjonsbygning foreslås revet og erstattet med ny, i stedet for å utvide eksisterende bygning, da dette synes nødvendig for å få bedre plassforhold på stasjonsområdet.

Parkeringsmulighetene ved en framtidig utbygging synes begrenset til ca. 50 biler. Evt. større parkeringsbehov må løses ved parkeringshus i fjell, evt. kombinert med gangtunnel til rutebilstasjonen.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Narvik stasjon er som etablert stasjon godt integrert i lokal infrastruktur og kommunale planer. Den utbygging som er nødvendig i forbindelse med bygging av Nord-Norgebanen skaper ingen konflikter av betydning for lokaliseringsspørsmålet.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv		daa				0	0
-------------	--	-----	--	--	--	---	---

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Planering enkel	250	m	2000	3000	5000	800	150
Fjellskjæringer	500	m	3500	5000	7500	2600	400
							0
							0
							0

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg	1	stk	400000	800000	2000000	960	320
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jembanebru	200	m2	4300	5700	9300	1228	200
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Riving eksist. bru	1	rs	75000	100000	125000	100	10

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	5300	m	2400	2700	3400	14734	1060
Sporvekslere	5	stk	350000	350000	350000	1750	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere	4050	m	600	700	850	2876	203

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	100	m	1500	2500	3500	250	40
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke	3200	m2	200	300	500	1024	192
Kantstein	370	m	300	350	450	133	11
Jordpåfylling/Tilsåing av plen		m2	50	65	80	0	0
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	3900	m2	1100	1250	1400	4875	234
Plattformoverbygg	1420	m2	1800	1900	2600	2868	227
Stasjonsbygning	1000	m2	8000	8500	12000	9100	800
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	130	m2	9800	10800	12800	1430	78
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av eks. stasjonsbygn. og plattform	1	rs	290000	400000	630000	424	68
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger		m	700	1000	1500	0	0
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer	1100	m	2000	2500	3500	2860	330
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						52592	1580
Fradrag for gjennomgående spor							
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						52592	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						8941	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						8615	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						70147	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

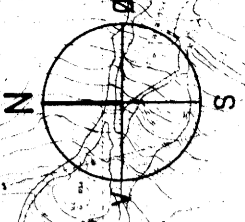
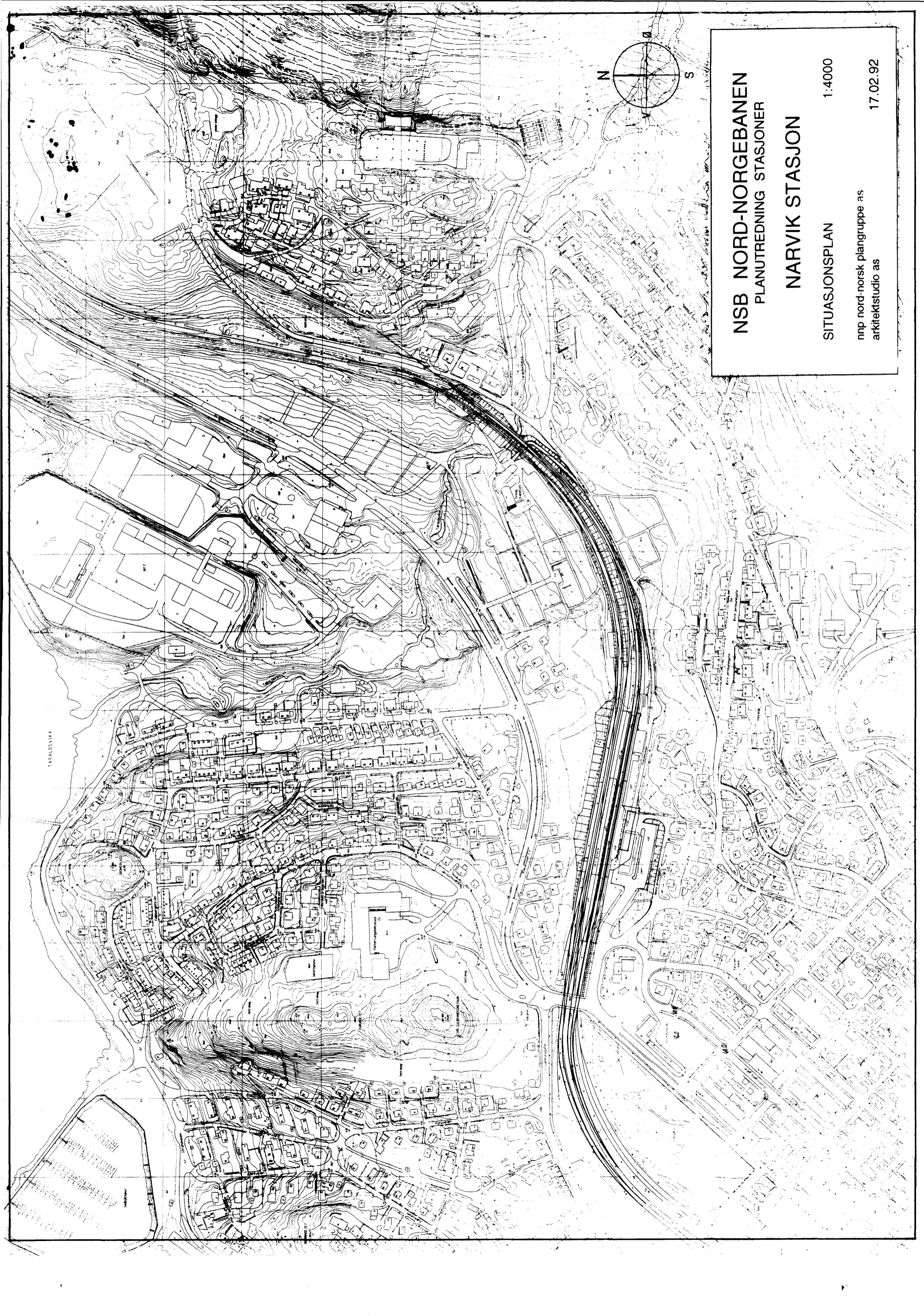
8% påslag på på direkte kostnader						4207	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						5259	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						79614	
--	--	--	--	--	--	-------	--



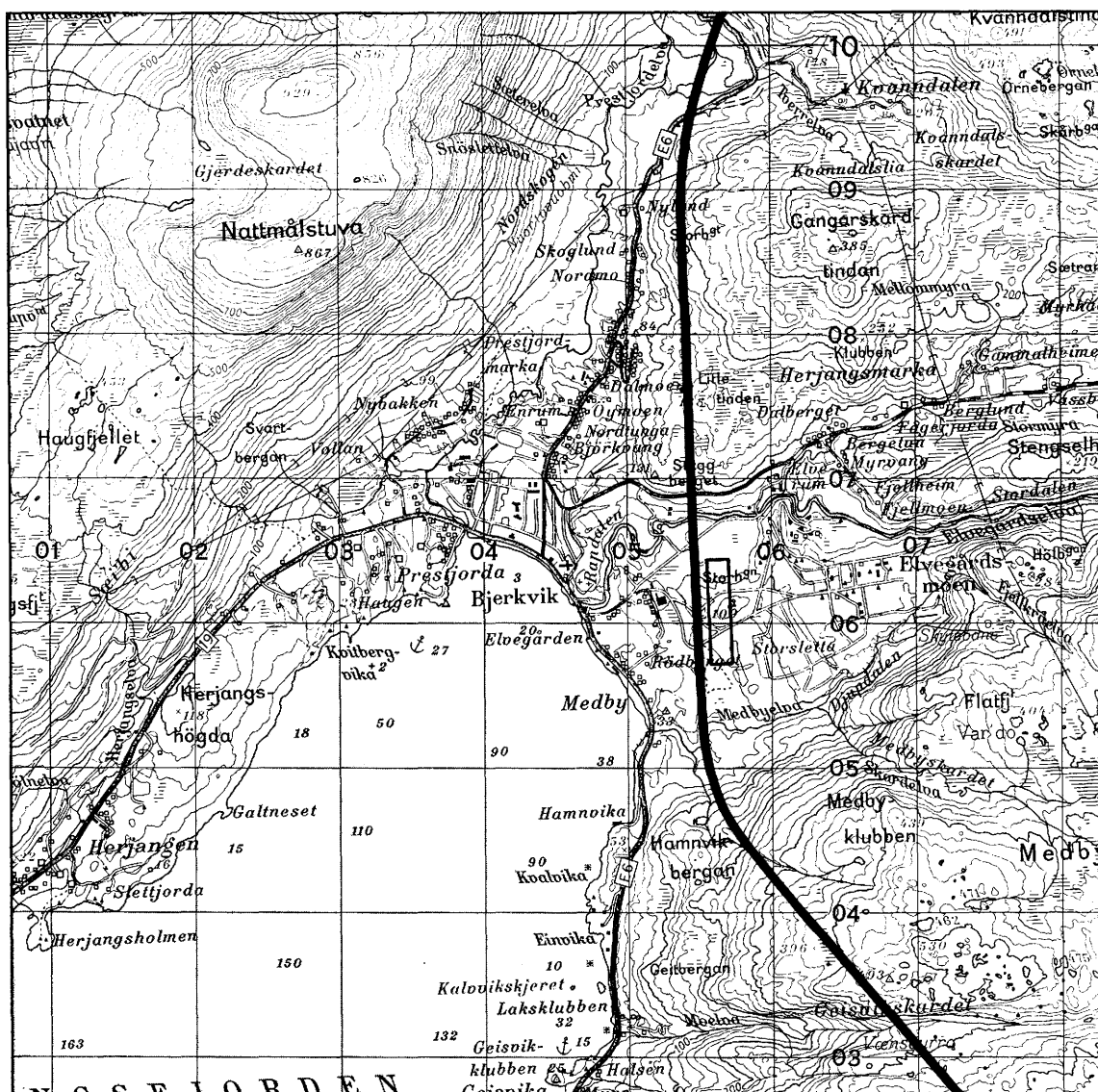
**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**  
**NARVIK STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:4000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# BJERKVIK STASJON





## 1. **BJERKVIK**

Bjerkvik er et tettsted i Narvik kommune. Stedet har ca. 1 400 innbyggere. Bjerkvik er i dag et viktig stamveg-knutepunkt, med E-6 nord-sør og RV19 vestover til Vesterålen og Lofoten. Viktige næringsveier er handels- og servicevirksomhet rettet mot vegfarende, Forsvarets arsenal og verksted, samt kraftproduksjon. Sentrumsfunksjonene er lokalisert langs E-6 og RV19.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Influensområdet for Bjerkvik stasjon vil være området rundt Bjerkvik samt Gratangen og deler av Lavangen kommune, totalt folketall ca. 4500 personer. Forsvarets anlegg på Elvegårdsmoen vil kunne gi persontrafikk over Bjerkvik stasjon.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Narvik kommune har ikke utarbeidet kommuneplan eller kommunedelplaner. I kommunens generalplan datert 06.09.77 er aktuelle traséer inntegnet.

Tidligere foreslått plassering av stasjonsområde i Bjerkvik (Hålogaland Plankontor 1983) var på utfylling i strandsonen foran eksisterende tettsted. Pga. endrede krav til hovedtraséens horisontal- og vertikalkurvatur har konsulenten for trasé funnet det nødvendig å legge om denne, med tilhørende flytting av stasjonsområde.

Stasjonsområdet er nå plassert mellom Elvegården og Elvegårdsmoen, ca. 1,5 km. fra Bjerkvik sentrum. I soneplan for Bjerkvik datert 07.09.76 er arealet angitt som spesialområde for Forsvaret.

I hht. økonomisk kartverk er området delvis fylldyrka mark av god kvalitet eller bevokst med lauvskog av god bonitet.

#### 2.2.2 **VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING**

Veitilknytning er ordnet ved opprusting av eksisterende vei til Elvegårdsmoen. Pga. høydeforhold er det også nødvendig å legge om veien slik at den går i kulvert under sporene og videre til Elvegårdsmoen.

#### 2.2.3 **EKSISTERENDE BEBYGGELSE**

Stasjonsområdet skaper ingen konflikter i forhold til eksisterende bebyggelse.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonen berører et stort antall eiendommer.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

Stasjonsområdet ligger i helhet på areal som i soneplan for Bjerkvik er angitt som spesialområde for Forsvaret.

Forsvaret arbeider med planer for videre utbygging av Elvegårdsmoen. Det er sannsynlig at trasé og stasjonsområde kommer i konflikt med Forsvarets interesser. Dette kan gjøre det aktuelt å vurdere annen trasé for å unngå slik konflikt.

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i hovedsak i et slakt vestvendt terreng. Eksisterende terrenghøyde langs traséen varierer fra ca. kt. 25,0 til kt. 65,0.

Hovedtraséens vertikalkrav samt plassering av plattformer gir en høyde på hovedtrasé på ca. kt. 44,0, som medfører store planeringsarbeider, både som fyllinger og skjæringer, i stasjonsområdet.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Store fyllinger og skjæringer er et stort inngrep i landskapet. Fyllingene kan også medføre lokal oppdemming av kaldluft øst for traséen. Dette kan unngås ved å legge traséen på viadukt i stedet for på fylling.

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 44,0.

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokalisering av stasjonsområdet gir nødvendig plass for en godt utformet stasjon. Utvidelse til flere spor vil medføre store planeringsarbeider.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

2.9

**KONKLUSJON**

Lokaliseringen av Bjerkvik stasjon medfører store terrenginngrep i form av skjæringer og fyllinger, med tilhørende fare for oppdemming av kaldluft.

Trasé og stasjonsområde vil sannsynligvis også komme i konflikt med Forsvarets interesser. Stasjonsområdet ligger langt fra eksisterende tettsted.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	95	daa	8000	10000	15000	1007	133
-------------	----	-----	------	-------	-------	------	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking	16000	m3	25	35	45	560	64
Fjellskjæringer	135000	m3	75	85	110	11880	945
Løsmasseskjæringer	19000	m3	38	45	71	927	125
Masseutskifting		m3	90	125	175	0	0
Fylling	116000	m3	30	50	100	6496	1624

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jernbanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jernbanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	710	m	1500	4500	10000	3550	1207
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5950	m2	200	600	1300	3927	1309
Kantstein	550	m	300	350	450	198	17
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	4000	m2	50	65	80	260	24
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlagging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	90	m2	9800	10800	12800	990	54
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	900	m	700	1000	1500	936	144
Ledningsgrøfter og ledninger	550	m	650	850	1350	501	77
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						59474	2759
Fradrag for gjennomgående spor						11175	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						48299	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						8211	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						7911	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						64421	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

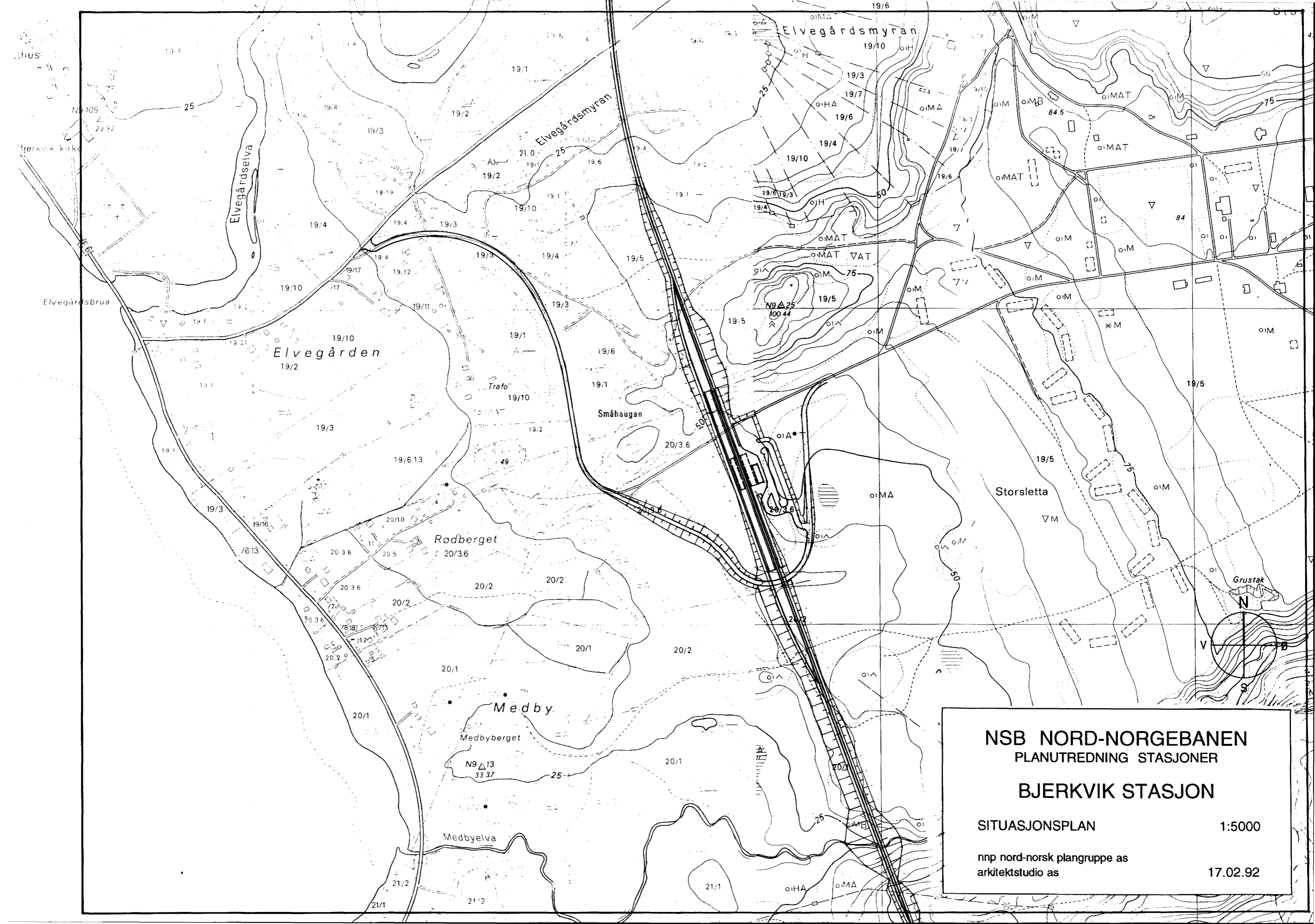
8% påslag på på direkte kostnader						3864	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4830	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						73115	
--	--	--	--	--	--	-------	--



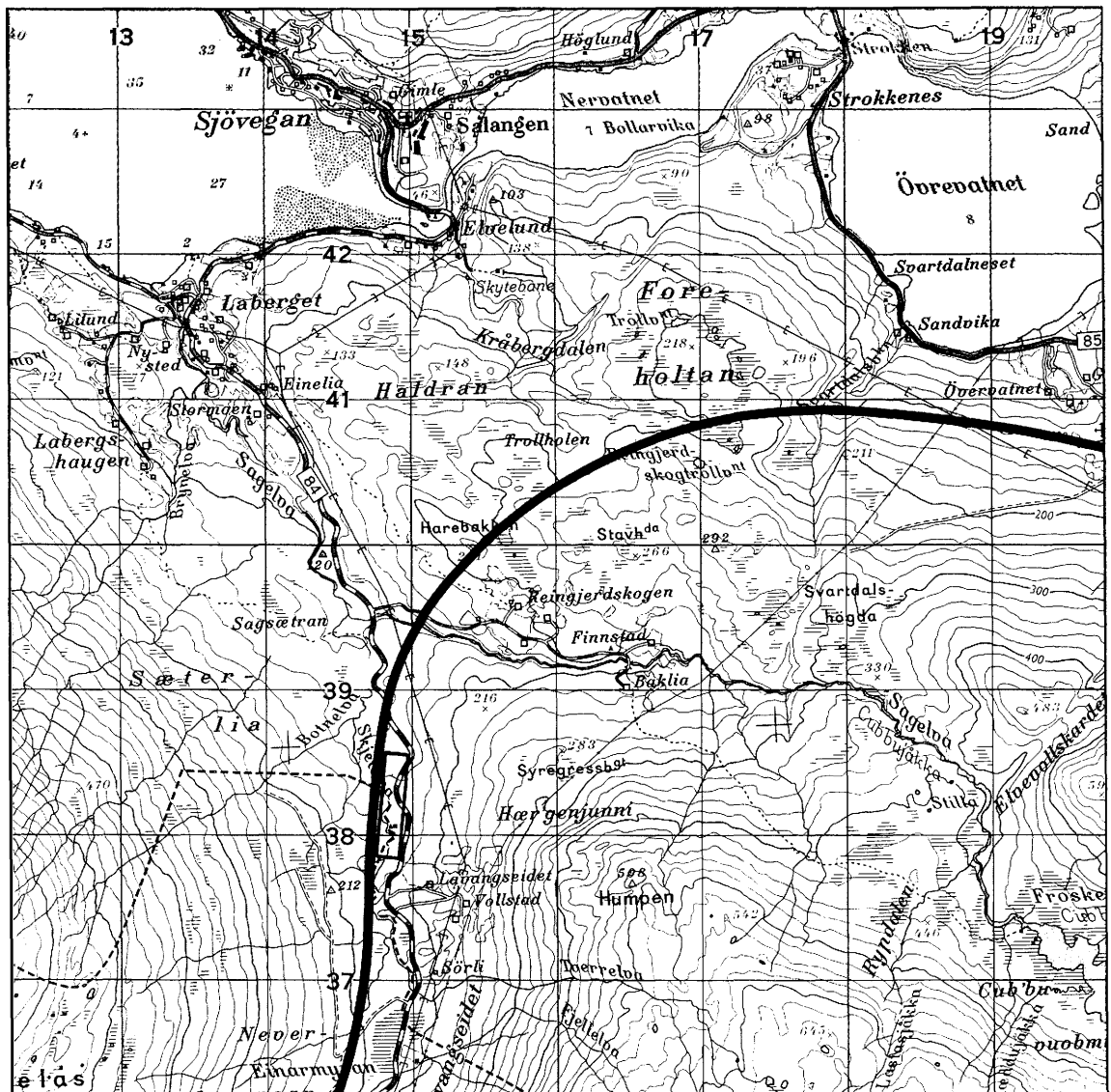
**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

**BJERKVIK STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as 17.02.92

# LAVANGSEIDET STASJON





## 1. LAVANGEN/SALANGEN

Lavangseidet stasjon er lokalisert på Lavangseidet, på kommunegrensen mellom Lavangen og Salangen kommuner, omtrent midt mellom kommunesentrene Tennevoll og Sjøvegan.

Tennevoll er kommunesenter i Lavangen kommune. Kommunen har ca. 1 100 innbyggere. Viktige næringsveier er tjenesteytende næringer, industri og primærnæringene.

Sjøvegan er kommunesenter i Salangen kommune, og regionsenter for Indre Sør-Troms. Kommunen har ca. 2500 innbyggere. Viktige næringsveier er tjenesteytende næringer, industri og primærnæringene.

Sjøvegan er dessuten det viktigste skolesenter for videregående skoler i Indre Sør-Troms.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Lavangseidet stasjon er aktuell som stasjon ved bygging av "ytre linje" mellom Bjerkvik og Setermoen.

Influensområdet vil omfatte kommunene Lavangen, Salangen og Ibestad, med et folketall på ca. 5900 personer.

Lavangseidet stasjon vil også være alternativ til Andslimoen stasjon for trafikk til/fra Dyrøy. Dette vil i stor grad påvirkes av hvordan lokalt transporttilbud legges opp.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Ingen av kommunene har ferdigbehandlede kommuneplaner, men i foreliggende forslag til kommuneplanenes arealdeler er areal som berøres av stasjonsområdet regulert som landbruks-, natur- og friluftsområder, sone 3, der det kan tillates spredt bolig-, ervervs- og fritidsbebyggelse.

Stasjonsområdet vil også komme i konflikt med eksisterende RV 84, noe som betinger en mindre veiomlegging, samt bygging av bru for kryssing av RV 84 under stasjonsområdet.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonen vil bli liggende bare 50 meter fra omlagt RV 84, slik at tilknytning til veinettet blir meget god. Avstanden til nærmeste tettsteder er imidlertid stor, ca. 10 km. til Tennevoll og 8 km. til Sjøvegan.

#### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Lavangseidet stasjon ligger i et ubebygget område, og medfører derfor ikke konflikter i forhold til eksisterende bebyggelse.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Utbygging vil berøre ca. 10 private eiendommer.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i lett kupert fjellterreng midt på Lavangseidet. Topografien medfører store fyllinger i nordre halvdel av stasjonsområdet.

I hht. økonomisk kartverk er området bevokst med lauvskog, samt en del barskog av middels bonitet.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Lokal topografi medfører store fyllinger i nordre del av stasjonsområdet, slik at foreslått lokalisering og utforming av stasjonsområdet er et stort inngrep i naturen.

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 165,0.

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Tilgjengelig areal muliggjør bygging av stasjonsområde med tilstrekkelig størrelse. Fra plattformenes nordre ende og sørover kan utvidelse skje uten store terrenginngrep.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

I kostnadsberegning er det forutsatt framføring av vann fra nærmeste kommunale vannverk, dvs. 4,3 km. overføringsledning. Vannforsyning fra eget grunnvannsanlegg i området kan være mulig og rimeligere.

#### 2.9 KONKLUSJON

Lavangseidet medfører ingen større konflikter, men lokal topografi medfører store terrenginngrep i form av fyllinger.

Stasjonen ligger langt fra nærmeste tettsteder, og trafikkgrunlaget vil være lite.

**4.0 KOSTNADSBEREGNING**

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

**4.1 TOMTERVERV**

Tomteerverv	95	daa	8000	10000	15000	1007	133
-------------	----	-----	------	-------	-------	------	-----

**4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.****4.2.1 PLANERING**

Matiordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	500	m3	75	85	110	44	4
Løsmasseskjæringer	16780	m3	38	45	71	819	111
Masseutskifting	15840	m3	90	125	175	2028	269
Fylling	435322	m3	30	50	100	24378	6095

**4.2.2 TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

**4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jernbanebru	900	m2	4300	5700	9300	5526	900
Jernbanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	2	stk	1000000	1500000	2500000	3200	600
Forstøtningmurer		m2				0	0

**4.3 OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbyggn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

**4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	360	m	4000	5000	8000	1944	288
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

**4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	4500	m2	50	65	80	293	27
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

**4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.	90	m2	9000	10000	12000	918	54
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	4300	m	700	1000	1500	4472	688
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak for kloakk	1	rs	400000	500000	700000	520	60

4.9 **MILJØILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						73025	6306
Fradrag for gjennomgående spor						8755	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						64270	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						10926	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						10527	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						85723	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

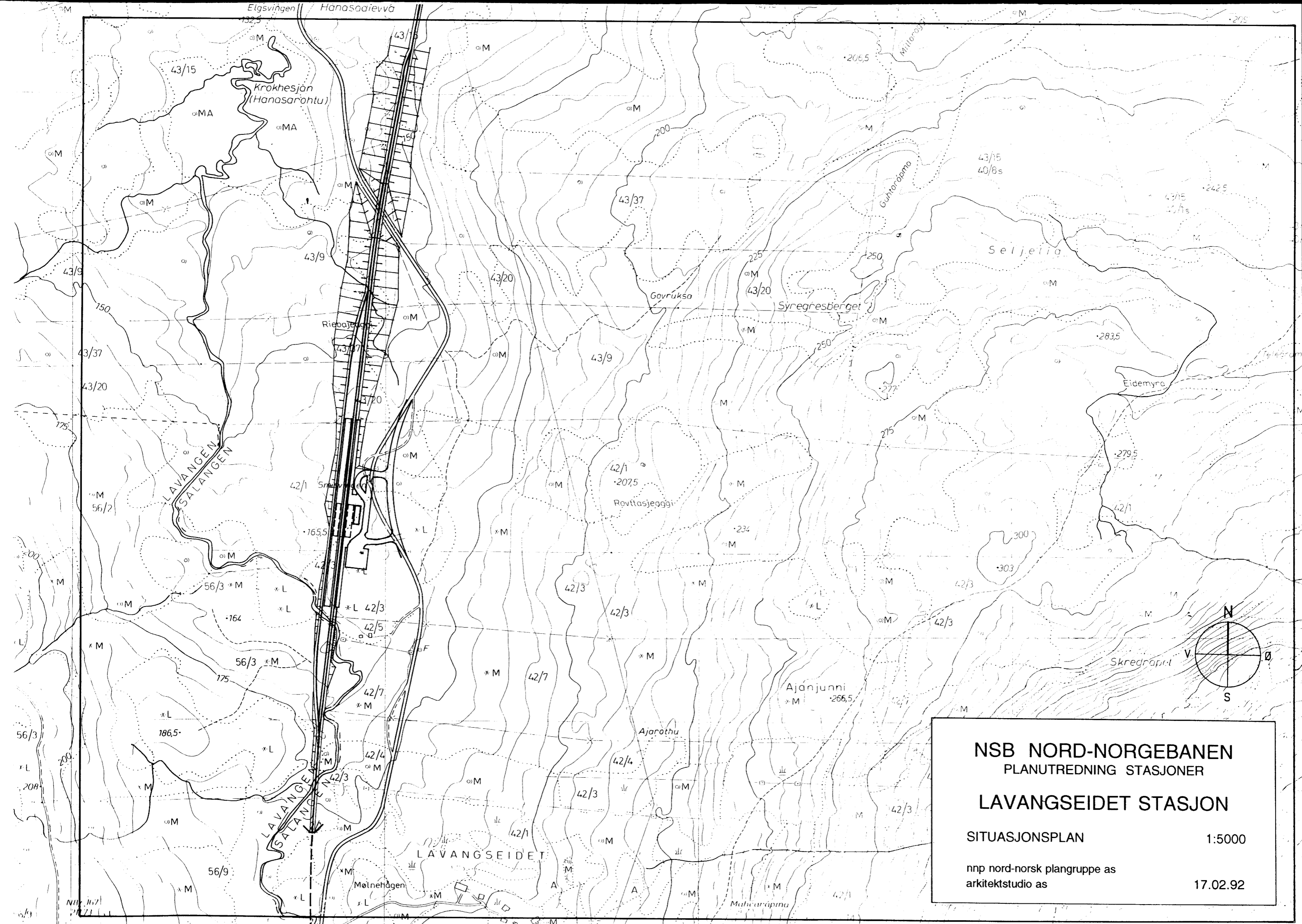
8% påslag på på direkte kostnader						5142	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						6427	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						97291	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER

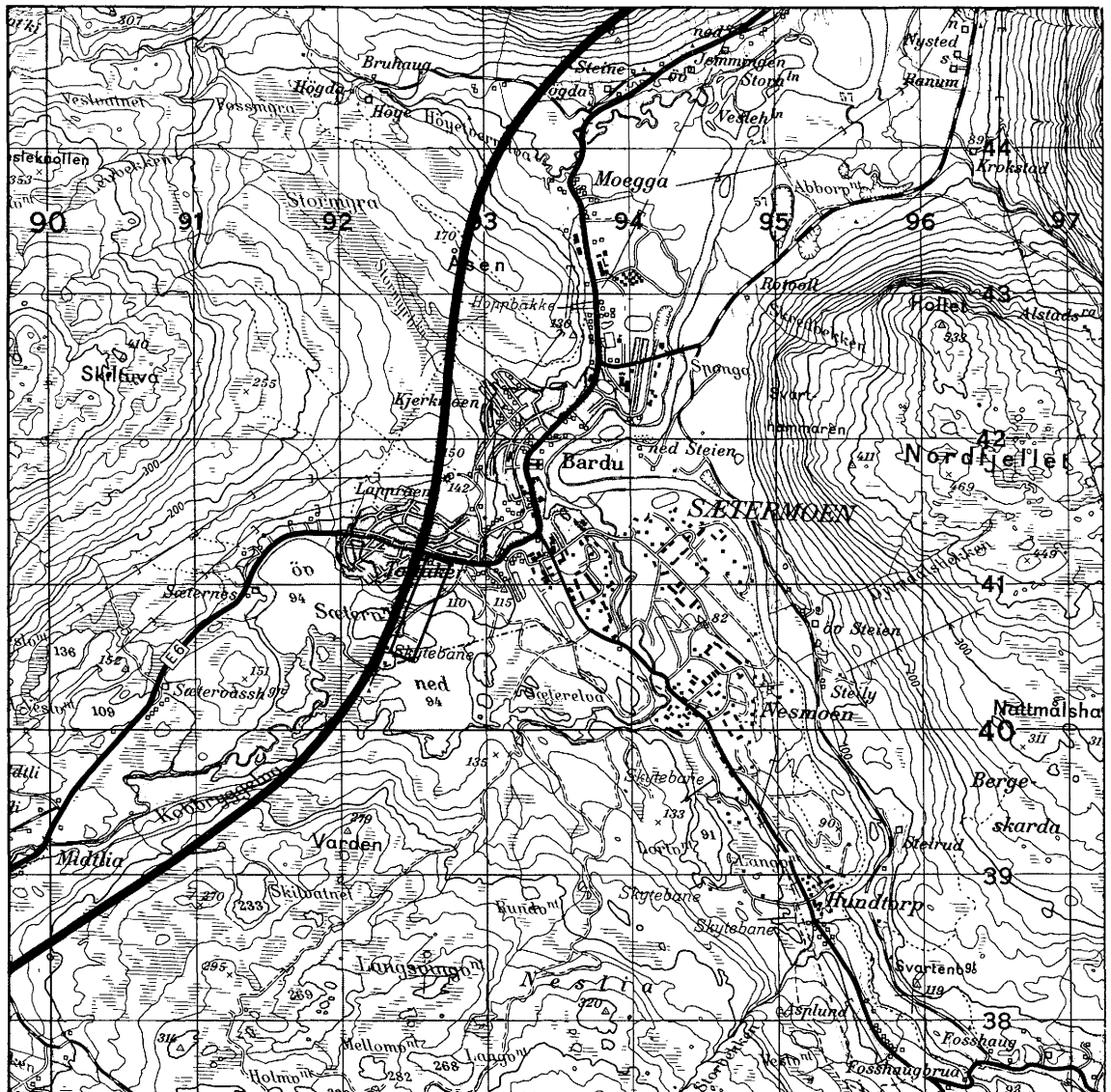
**LAVANGSEIDET STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# SETERMOEN STASJON



## 1. SETERMOEN

Setermoen er kommunesenter i Bardu kommune. Kommunen har ca. 3 800 innbyggere. Setermoen er handels- og servicesenter for et stort distrikt innen primærnæringene, og for Forsvarets mange anlegg i området.

Forsvarets virksomhet har vært av stor betydning for kommunens utvikling hittil. Forsvaret vil også i framtiden ha en sentral plass i Bardu kommune, med betydelige mannskaper stasjonert der.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet for Setermoen stasjon vil variere, avhengig av om Lavangseidet stasjon blir bygget eller ikke:

- Dersom Lavangseidet stasjon ikke blir bygget vil influensområdet for Setermoen stasjon omfatte Salangen kommune og det meste av Bardu kommune.

Avhengig av lokale kommunikasjoner vil Setermoen stasjon også betjene Lavangen kommune og lbestad kommune. En må regne med at Bjerkvik stasjon virker inn i Lavangen kommune, og Harstad stasjon i lbestad kommune.

Samlet folketall i Salangen og Bardu er ca. 6400 personer, og folketallet i Lavangen og lbestad er henholdsvis 1100 og 2200 personer.

Forsvaret har betydelige stående styrker på Setermoen, ca. 1300-1400 soldater til en hver tid. I tillegg er øvingsaktivitet med gjestende avdelinger betydelig. Trafikk knyttet til Forsvarets virksomhet vil utgjøre en betydelig del av grunnlaget for Setermoen stasjon.

- Dersom Lavangseidet stasjon blir bygget, vil følgende bli forskjellig i forhold til det som er beskrevet for Setermoen stasjon:

Kommunene Salangen, Lavangen og lbestad vil komme i influensområdet til Lavangseidet stasjon.

Influensområdet for Setermoen stasjon vil dermed være begrenset til Bardu kommune.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Bardu kommune har i kommuneplan og kommunedelplan for Setermoen lagt inn hovedtrasé og stasjonsområde.

I forhold til tidligere prosjekter er stasjonsområdet utvidet i lengden, slik at det berører areal som i kommunedelplan er angitt som landbruks-, natur- og friluftsområde. Dette antas å ikke skape spesielle konflikter.

Stasjonsområdet er lokalisert mellom Toftakervatnet og eksisterende tettsted, ca. 1 km fra krysset mellom E-6 og RV 847.



Hovedtraséen går inn i tunnel før den krysser E-6.  
Det foreligger ikke reguleringsplan for stasjonsområdet.

Stasjonsområdets lokalisering inntil eksisterende tettsted er god, stasjonsområdet vil bli en integrert del av eksisterende tettsted.

Stasjonsområdets lokalisering er den samme som i tidligere utredninger om Nord.Norgebanen, men hovedtraséen er trukket ca. 50 meter østover for å unngå konflikt med eksisterende boligfelt. Søndre del av spor 1 og 2 berører et militært skyte- og øvingsfelt, angitt i kommunedelplan for Setermoen.

## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

E-6 vil i framtiden bli lagt om og gå vest for eksisterende tettsted. Eksisterende E-6 vil da fungere som lokalvei gjennom tettstedet. Adkomst fra denne til stasjonsområdet er uproblematisk.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Justering av traséen som beskrevet under pkt. 2.2.1 gjør at man unngår direkte konflikt med eksisterende bebyggelse, men støyskjerming av boligfelt vest for stasjonsområdet vil være nødvendig.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Området eies av staten.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

Som nevnt under pkt. 2.2.1 vil sørlige del av spor 1 og 2 berøre militært skyte- og øvingsfelt.

Ca. 100 meter øst for stasjonsområdets sørlige del ligger en eksisterende skytebane. I kommunedelplanen er arealet her angitt som landbruks-, natur- og friluftsområde. Skytebanen antas derfor å ikke representere noen konflikt i forhold til evt. framtidig jernbaneutbygging.

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Setermoen stasjon ligger på et forholdsvis flatt område på ca. kt. 100,0, mellom Toftakervatnet og Sætervatnet som begge ligger på kt. 95. Nord for stasjonsområdet stiger terrenget fra der traséen går inn i tunnel under E-6. Topografien medfører ingen problemer for utbygging av stasjonsområdet.

Stasjonsområdet ligger på morenemateriale av varierende mektighet, dels med torv/myr

over morenen. Området har blandingsskog av varierende bonitet. Pga. hovedtraséens krav til vertikalkurvatur vil stasjonsområdet bli liggende lavere enn eksisterende terreng, stasjonsområdet på ca. kt. 100,0, eksisterende terreng mellom kt. 100,0 og 105,0. Omfattende drenering og masseutskifting vil sannsynligvis bli nødvendig.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Foreslått stasjonsområde er i kommuneplanen definert som viktig viltområde/spesielt viktig viltområde. Dette innebærer følgende:

- Viktig viltområde.

Viltnemda er høringsinstans under planlegging av arealinngrep.

- Spesielt viktig viltområde.

Nøkkelområder for viltet. Planlegges arealinngrep skal viltnemda og fylkesmannens miljøvernavdeling være høringsinstans. I slike områder kan fylkesmannen vurdere å bruke sin innsigelsesrett.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Som nevnt under pkt. 2.2.1. er hovedtrasé flyttet ca. 50 m østover for å unngå direkte arealkonflikter med eksisterende boligfelt.

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet ligger på ca. kt. 100,0.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Topografi og tilgjengelig areal gjør det enkelt å utforme stasjonsområde med tilstrekkelig størrelse og utvidelsesmuligheter.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESIELLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Stasjonsområdet har en god lokalisering i forhold til eksisterende tettsted. Ved at hovedtraséen er flyttet ca. 50 meter østover kan direkte konflikt med eksisterende boligfelt unngås, men støyskjerming av boligfeltet vil være nødvendig.

Stasjonsområde og hovedtrasé representerer også en konflikt i forhold til viktige viltområder. Annen lokalisering av stasjonsområdet synes ikke mulig uten samtidig omlegging av hovedtrasé, med de nye konflikter det vil kunne medføre.

På bakgrunn av dette synes foreslått lokalisering med hovedtraséen flyttet østover som en god lokalisering av Setermoen stasjon.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv	65	daa	2000	5000	10000	351	104
-------------	----	-----	------	------	-------	-----	-----

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	1625	m3	75	85	110	143	11
Løsmasseskjæringer	104165	m3	38	45	71	5083	687
Masseutskifting	70660	m3	90	125	175	9044	1201
Fylling	30545	m3	30	50	100	1711	428

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Forstøtningmurer		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	680	m	1500	2000	3000	1428	204
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2100	m2	50	65	80	137	13
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlagging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	90	m2	9800	10800	12800	990	54
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	250	m	700	1000	1500	260	40
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg for kloakk	1	rs	250000	300000	350000	300	20
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØILTAK**

Støyskjermer	350	m	2000	2500	3500	910	105
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						49833	1746
Fradrag for gjennomgående spor						9240	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						40593	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						6901	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						6649	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						54144	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

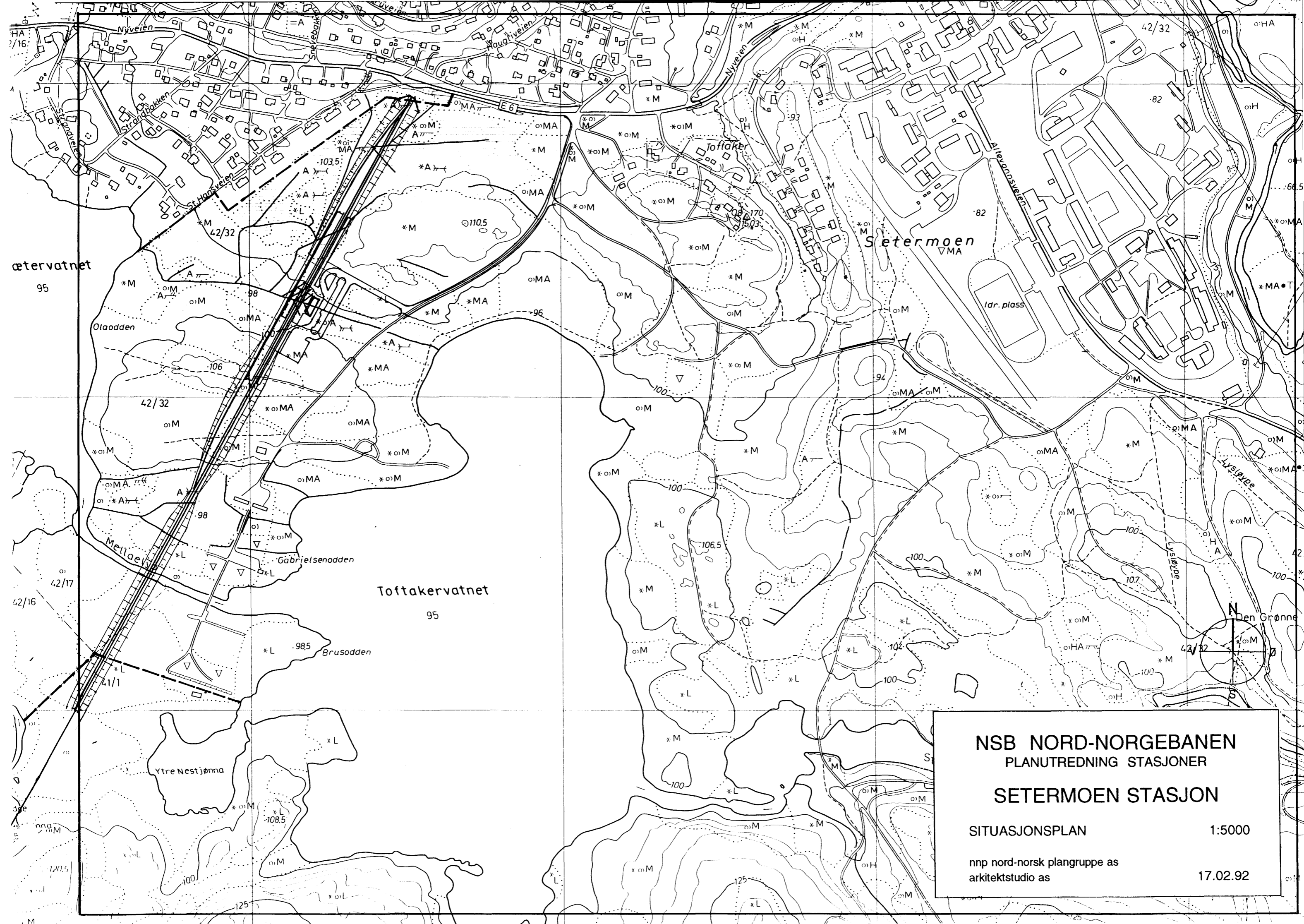
8% påslag på på direkte kostnader						3247	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4059	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						61450	
--	--	--	--	--	--	-------	--

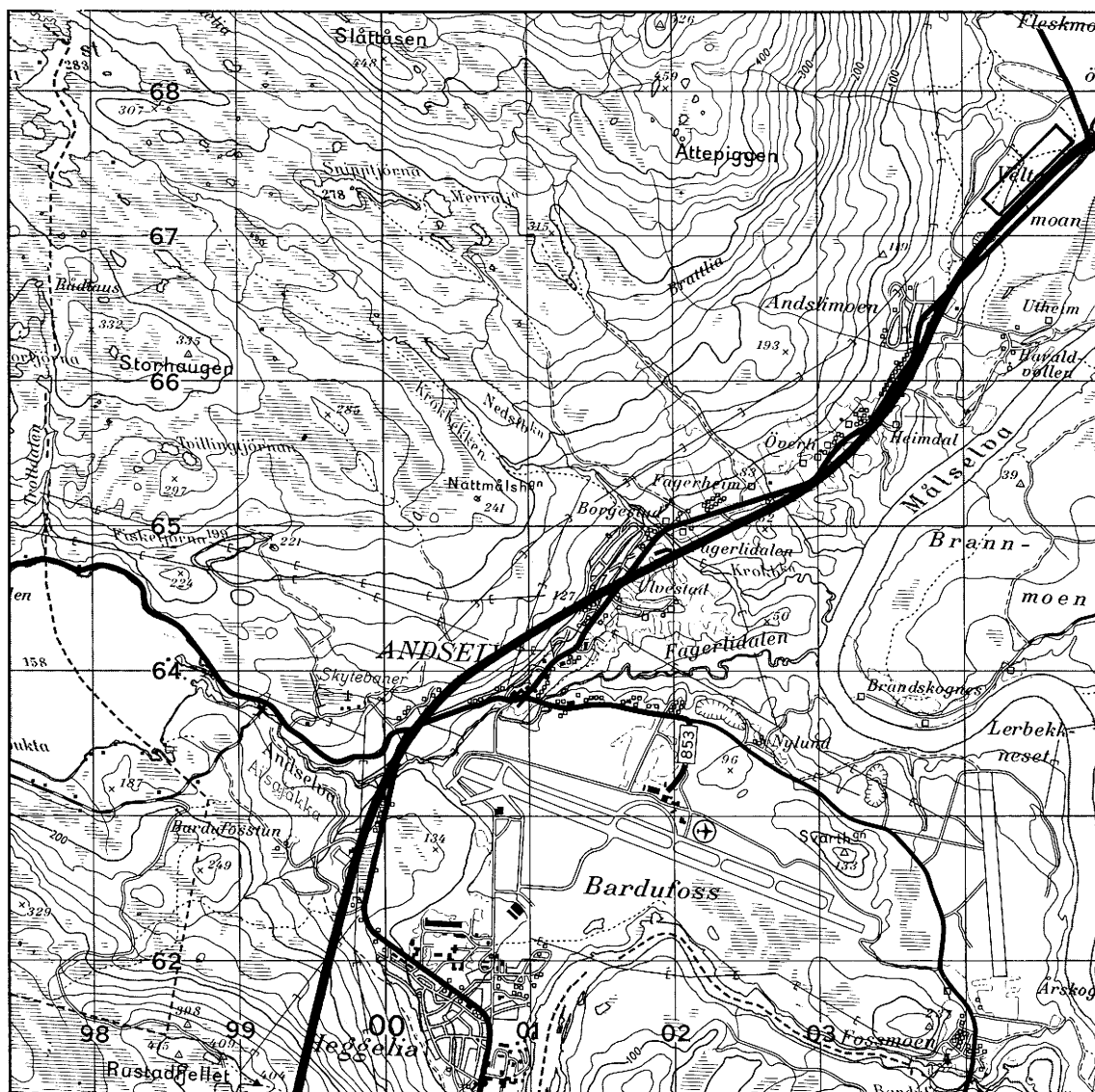


**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**  
**SETERMOEN STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as 17.02.92

# ANDSLIMOEN STASJON



## 1. HEGGELIA, ANDSELV, ANDSLIMOEN

Heggelia og Andselv/Andslimoen er mindre tettsteder ved E-6 i Målselv kommune. Kommunesenteret Moen ligger ved E-6 12 km lenger nord. Målselv kommune har ca. 7 400 innbyggere.

Som for Bardu kommune har også Målselvs utvikling vært nært knyttet til Forsvarets virksomhet i området, og vil være det også i framtiden.

Utenom primærnæringene er viktigste næringsveier industri, handel og tjenesteyting, delvis knyttet til Forsvarets virksomhet.

Heggelia er sterkt preget av militære etableringer og militær bosetting, mens Andselv er handelssentrum.

Kommunale planer ligger til rette for videre utbygging i området Andselv - Andslimoen, der en ny senterdannelse vil kunne oppstå rundt Andslimoen.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet for Andslimoen stasjon vil omfatte kommunene Målselv, Sørreisa og Dyrøy. Det meste av Lenvik kommune vil sannsynligvis sogne til Andslimoen stasjon, men en må anta at en del av trafikken til/fra Lenvik vil gå over Harstad og Tromsø stasjoner.

Samlet folketall i Målselv, Sørreisa og Dyrøy er ca. 12400 personer. Lenvik kommune har ca. 11000 innbyggere.

Hvorvidt også kommunene Tranøy, Torsken og Berg vil være i influensområde for Andslimoen stasjon vil avhenge av lokale kommunikasjoner. Det er sannsynlig at det meste av trafikken til/fra disse kommunene vil gå over Harstad og Tromsø.

Kommunene Tranøy, Torsken og Berg har samlet ca. 4400 innbyggere. Eventuell trafikk over Andslimoen stasjon til/fra disse kommunene vil være marginal.

Forsvaret har store stående styrker i Målselv, ca. 2200 soldater til en hver tid. I tillegg er det øvingsaktivitet med gjestende avdelinger.

Trafikk tilknyttet Forsvarets virksomhet vil utgjøre en betydelig del av grunnlaget for Andslimoen stasjon.

Dersom det ikke anlegges stasjon mellom Andslimoen og Tromsø, må en regne med at en betydelig del av trafikk til/fra Balsfjord vil gå over Andslimoen stasjon. Balsfjord kommune har 6300 innbyggere.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR



### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Stasjonsområdet på Andslimoen var i forprosjektet fra 1976 plassert øst for E-6 på Veltamoen, i et delvis utbygget industriområde. I hht. Hålogaland Plankontors tettstedsanalyse fra 1983 medførte denne plasseringen en rekke konflikter. Hålogaland Plankontor foreslo derfor stasjonsområdet flyttet lenger øst, mellom regulert industriområde og Måselva.

Hovedtrasé i hht. ovennevnte lokalisering av stasjonsområde er tatt med i kommunedelplan for Andslimoen.

I samarbeid med Måselv kommune og konsulenter for trasé, Harstadgruppen, er stasjonsområdet nå flyttet til andre siden av E-6. Arealet er i kommunedelplanen angitt som forretnings-/industriområde, men er ikke utbygget.

I stasjonsområdets sørvestre ende vil spor 1 og 2 også berøre areal som i kommunedelplan er angitt som område for bensinstasjon. Heller ikke dette arealet er utbygget.

Lokalisering i forhold til eksisterende tettsted er god.

### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonen får biladkomst fra planlagt kommunal vei gjennom Forretnings-/Industriområde. Pga. hovedspor og lengste sidespor vil det sannsynligvis bli nødvendig å flytte eksisterende avkjørsel fra E-6 i stasjonsområdets sørvestre ende.

Det kan også bli nødvendig å heve E-6 noe der hovedtraséen krysser E-6 i kulvert i stasjonsområdets begge ender.

Statens Vegvesen arbeider med planer for 2-plans vegkryss i området. Hvilke konsekvenser dette vil ha er ikke kjent.

### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet skaper ingen konflikter i forhold til eksisterende bebyggelse.

### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Størstedelen av stasjonsområdet ligger innenfor regulert forretnings- og industriområde.

Tomteerverv vil være enkelt.

Sørvestre del av stasjonsområdet berører tomt for bensinstasjon.

### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFØLHOLD

Stasjonsområdet ligger på et tilnærmet flatt område, på ca. kt. 36,0.

I hht. opplysninger fra Måselv kommune er grunnforholdene gode.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Jernbanen og stasjonsområdet føres helt inn i eksisterende tettsted. Dette kan medføre støyproblemer, spesielt i forhold til helseinstitusjon i områdets sørvestre del.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé ved plattformen legges på ca. kt. 36,0, og krysser E-6 planskilt både nord og sør for stasjonsområdet.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområde og evt. utvidelser.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEILLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Andslimoen stasjon har en god lokaliseing i forhold til eksisterende tettsted mv., og skaper få konflikter.

Størst utfordring er knyttet til framføring av hovedspor til stasjonsområdet, med kryssing av E-6 på 2 steder.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	105	daa	8000	10000	15000	1113	147
-------------	-----	-----	------	-------	-------	------	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking	8018	m3	25	35	45	281	32
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer	129466	m3	38	45	71	6318	854
Masseutskifting	78615	m3	90	125	175	10063	1336
Fylling		m3	30	50	100	0	0

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygning/Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	1030	m	2000	3500	4500	3502	515
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	4600	m2	50	65	80	299	28
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	90	m2	9800	10800	12800	990	54
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger		m	700	1000	1500	0	0
Ledningsgrøfter og ledninger	750	m	650	850	1350	683	105
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						51124	1900
Fradrag for gjennomgående spor						7280	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						43844	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						7454	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						7182	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						58480	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

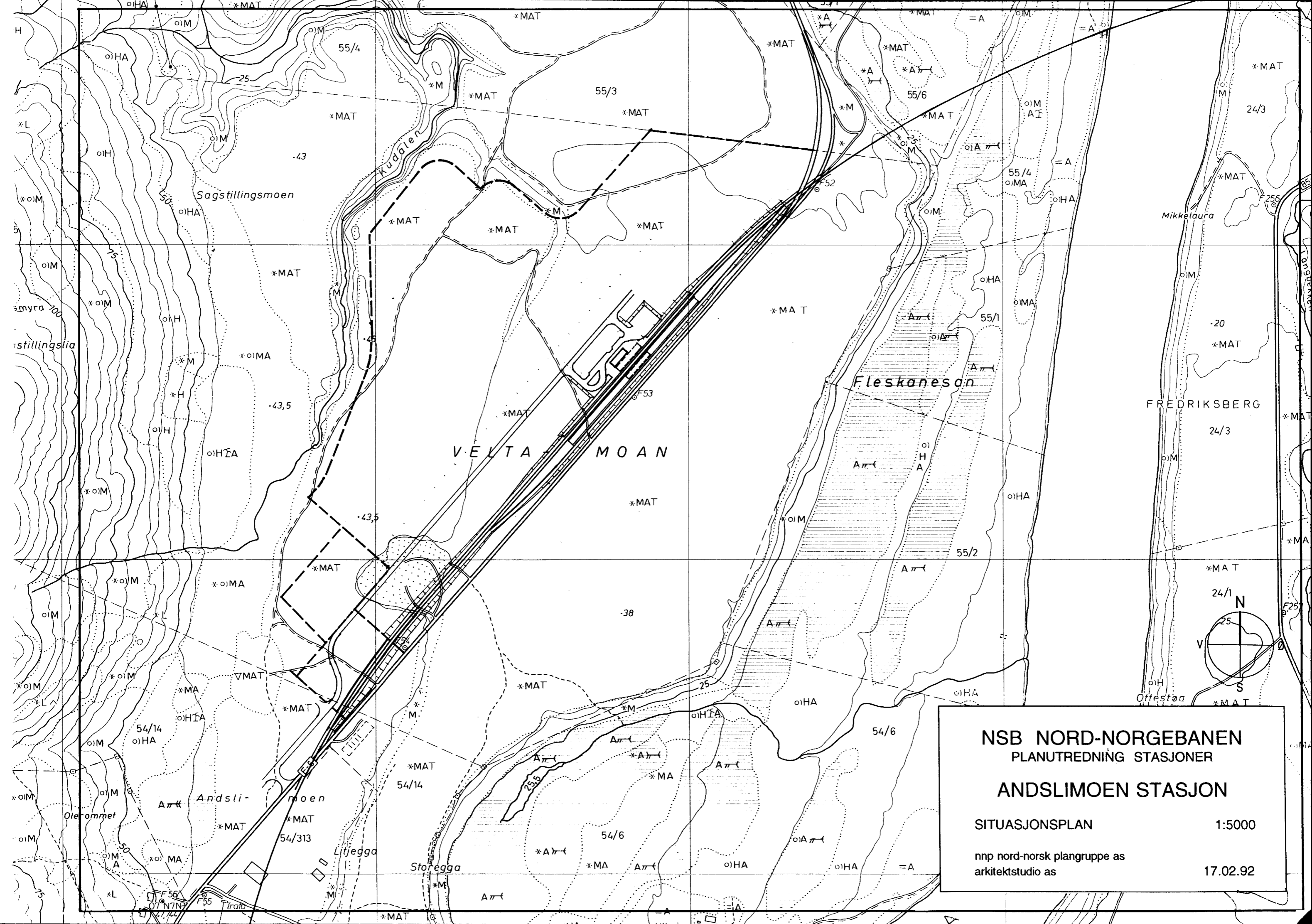
8% påslag på på direkte kostnader						3508	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4384	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

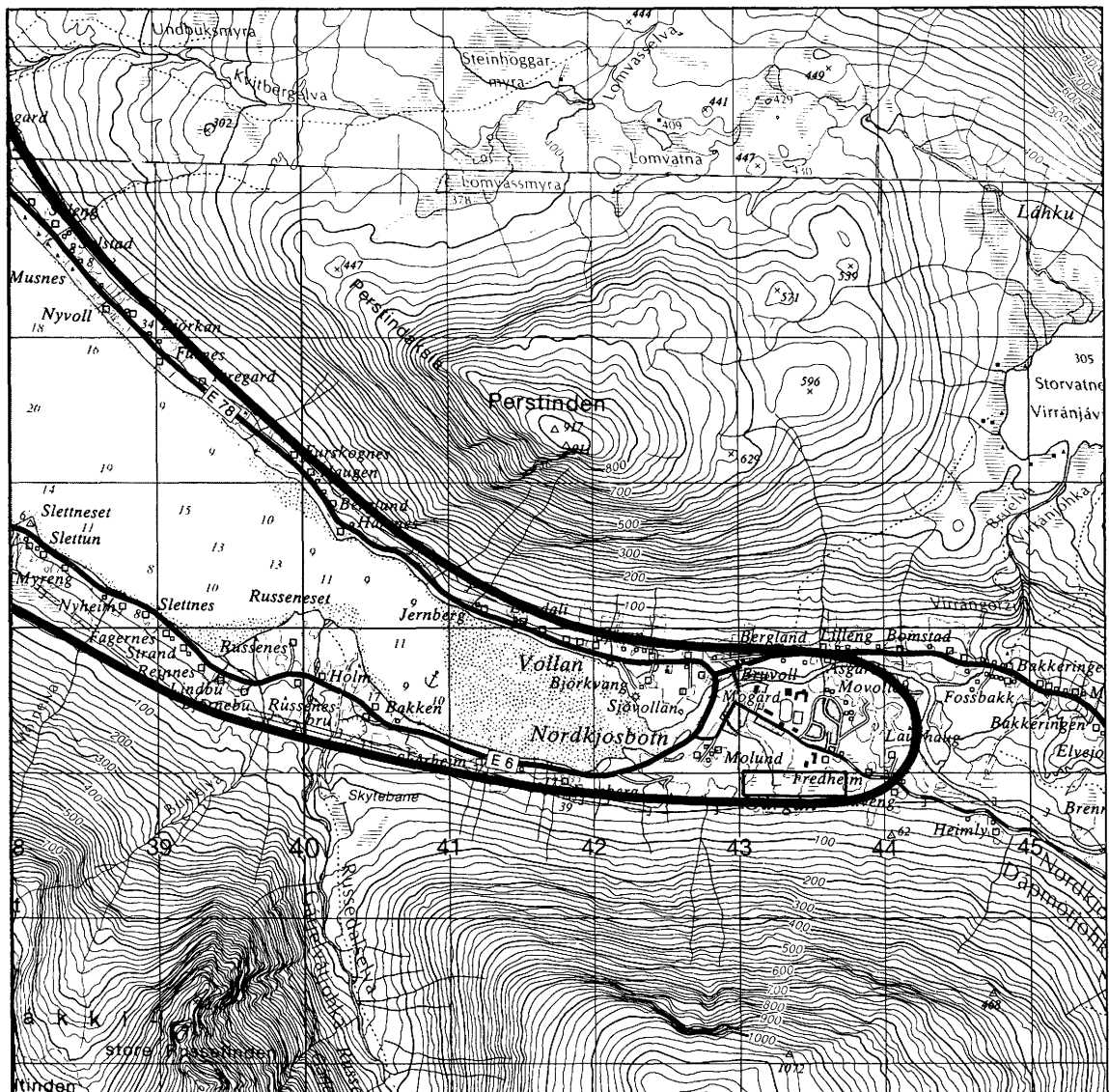
4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						66372	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
 PLANUTREDNING STASJONER  
**ANDSLIMOEN STASJON**  
 SITUASJONSPLAN 1:5000  
 nnp nord-norsk plangruppe as  
 arkitektstudio as 17.02.92

# NORDKJOSBOTN STASJON



## 1. **NORDKJOSBOTN**

Nordkjosbotn er et mindre tettsted i Balsfjord kommune. Kommunesenteret Storsteinnes ligger ved Balsfjorden 17 km lenger vest.

Kommunen har ca. 6 700 innbyggere, viktigste næringsveier er primærnæringene, industri og tjenesteytende næringer med service og handel.

Nordkjosbotn er et viktig knutepunkt for veitrafikken, her møtes E-6 i nord-sør retning og E-78 vestover til Tromsø.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Lokalt influensområde vil omfatte kommunene Balsfjord, Storfjord og Lyngen, med et folketall på ca. 12 000 innbyggere.

Nordkjosbotn vil være et naturlig knutepunkt for jernbane / Nord-Norgebussen. Avstand langs E-6 fra Nordkjosbotn til Alta er ca. 340 km. Bussforbindelse på denne strekningen vil gi god dekning for kommunene Kåfjord, Nordreisa og Kvæningen.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Hovedtrasé og stasjonsområde er ikke tatt med i kommunale arealplaner.

Stasjonsområdet var tidligere foreslått lokalisert på Russenes, ca. 2,5 km utenfor sentrum.

Ifølge Hålogaland Plankontors tettstedsanalyse fra 1983 ville ovenfornevnte lokalisering av stasjonsområde og traséforslag fra 1982 medført flere konflikter:

- Avstanden mellom sentrum og stasjonsområdet var så stor at stasjonen ville blitt dårlig integrert i tettstedet.
- Hovedtraséens kryssing av indre fjordbasseng på fylling ville dannet en barriere og visuell hindring mellom tettsted og fjord, med mulig brakkvannsdam og oppsamling av kald luft på innsiden av fyllingen.
- Problem med hovedtraséens kryssing av E-6 på begge sider av fjordbunnen.

Hålogaland Plankontor foreslo flere alternative løsninger på konfliktene som er nevnt ovenfor:

- Dersom traséforslag fra 1982 opprettholdes, bør en større del av strekningen over fjordbunnen bygges som bru. Dette vil gi god vannutveksling og drenering av kaldluften ut fjorden. Dette traséforslaget gir kort linjeføring, men hovedproblemet er stor avstand mellom tettsted og jernbanestasjon.



- Traséen flyttes nærmere sentrum og ny E-6, til omtrent samme trasé som i forslag fra 1976. Stasjonsområdet vil da bli liggende på Bakken, ca. 1 km nærmere sentrum. Traséen kan da bygges på fylling og området innenfor fylles opp, men traséen vil krysse et område som i kommunedelplanen er foreslått vernet og også berøre et campingområde og to mindre industriområder.
- Stasjonsområdet flyttes så det ligger sør for eksisterende tettsted. Stasjonsområdet ligger innenfor kommunedelplan for Nordkjosbotn, og er angitt som areal som må reserveres for landbruksformål. Også hovedtraséen krysser arealer som må reserveres for jordbruksformål. Stasjonsområdet vil her kunne bli en integrert del av sentrumsfunksjonene. Traséen mot Tromsø føres videre mot øst, innover dalens sørside, og krysser dalen i stor bue parallelt med eksisterende elfeforbygging, til nordsiden av dalen på oversiden av randbebyggelsen. Dette alternativet gir økt lengde på hovedtraséen, men stasjonsområdet får en god plassering nær sentrum.

Sistnevnte alternativ er nå valgt som lokalisering av stasjonsområde.

Stasjonsområdet ligger innenfor kommunedelplan for Nordkjosbotn, og er angitt som areal som skal reserveres for jordbruksformål.

Tilliggende bebygd område er i kommunedelplan angitt som industriområde.

## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonsområdet ligger rett ved planlagt kommunal vei fra E-6, angitt i kommunedelplanen. I kostnadsoverslaget er bygging av denne vegen fram til E-6 tatt med.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet skaper ingen konflikter i forhold til eksisterende bebyggelse.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet berører dyrket og dyrkbar mark tilhørende flere bruk.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger ved foten av en nordvendt fjellskråning, på ca. kt. 12,0, stasjonsområde og hovedtrasé passer godt inn i lokal topografi.

I hht. økonomisk kartverk består området i hovedsak av lettbrukt jord, delvis fulldyrka og delvis bevokst med lauvskog av middels og høy bonitet.

En del av stasjonsområdet berører grunn myr. Grunnforholdene antas å være gode.

Konsulent for trasé, Harstadgruppen, har orientert NNP a.s. om at det pga. skredfare kan være aktuelt å flytte traséen lenger ut fra lifoten. Slik forskyving vil øke konflikten i forhold til bruk av dyrka mark.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet skaper ingen spesielle konflikter i forhold til omkringliggende miljø. Stasjonsområdet er godt lokalisert i forhold til Nordkjosbotn sentrum, og vil kunne bli en integrert del av sentrumsfunksjonene.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtraséen ligger på ca. kt. 12,0.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområdet. Evt. utvidelser eller lokalisering av godsstasjon bør pga. lokal topografi skje nord for hovedsporet.

Utvidelse vil måtte skje på fulldyrka mark.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESIELLE FORHOLD

I hht. økonomisk kartverk vil stasjonen berøre en eksisterende skytebane. I hht. kommunedelplan er denne ikke forutsatt opprettholdt.

## 2.9 KONKLUSJON

Nordkjosbotn stasjon har en god lokalisering i forhold til eksisterende tettsted, og skaper ikke store konflikter.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv	70	daa	8000	10000	15000	742	98
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Matjordavtaking	20645	m3	25	35	45	723	83
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer	16125	m3	38	45	71	787	106
Masseutskifting	27980	m3	90	125	175	3581	476
Fylling	57180	m3	30	50	100	3202	801

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jernbanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jernbanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	780	m	2000	3500	4500	2652	390
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	3700	m2	50	65	80	241	22
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	130	m	700	1000	1500	135	21
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						40605	1357
Fradrag for gjennomgående spor						6640	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						33965	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						5774	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						5564	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						45303	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

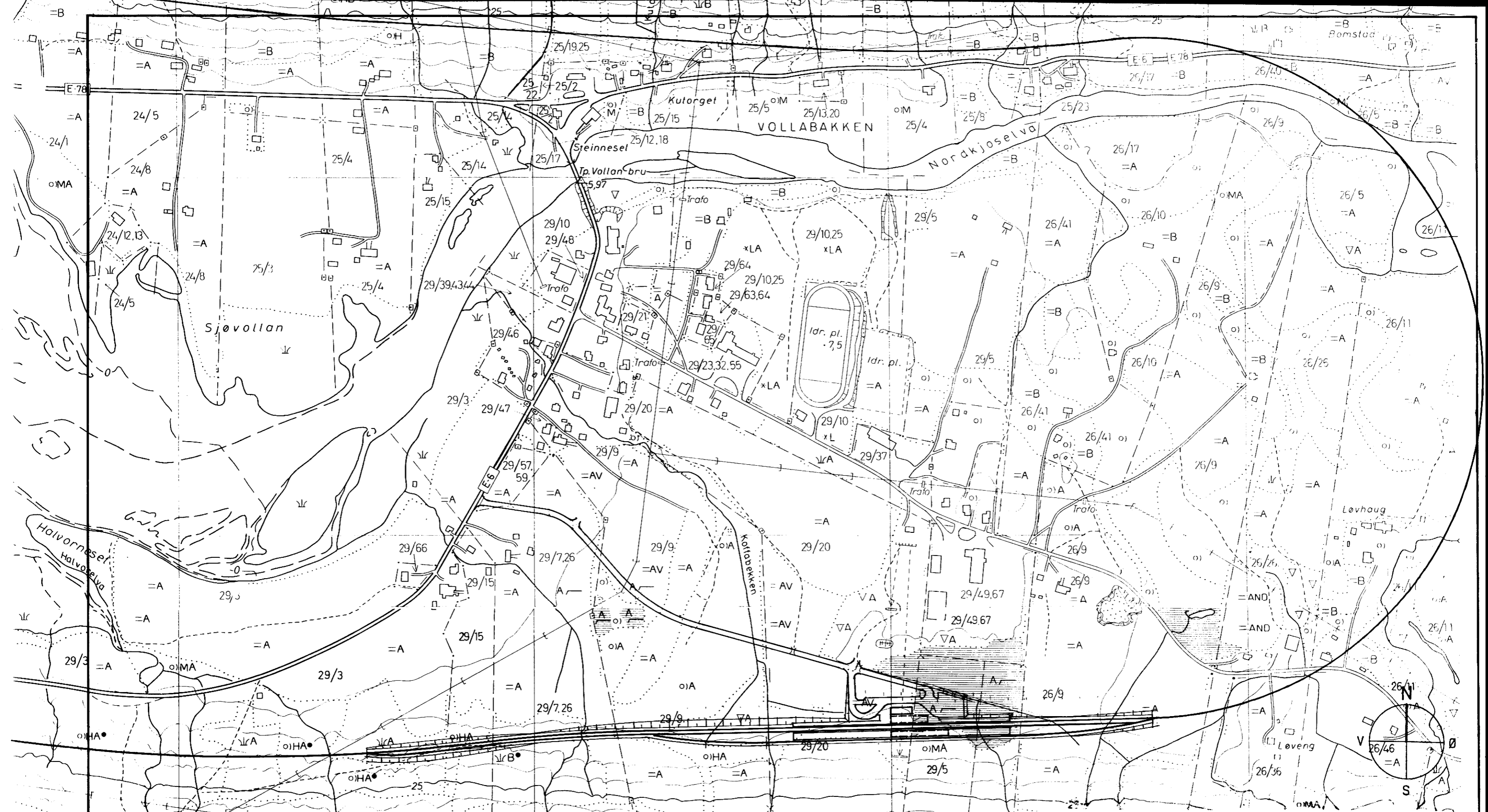
8% påslag på på direkte kostnader						2717	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						3397	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						51417	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

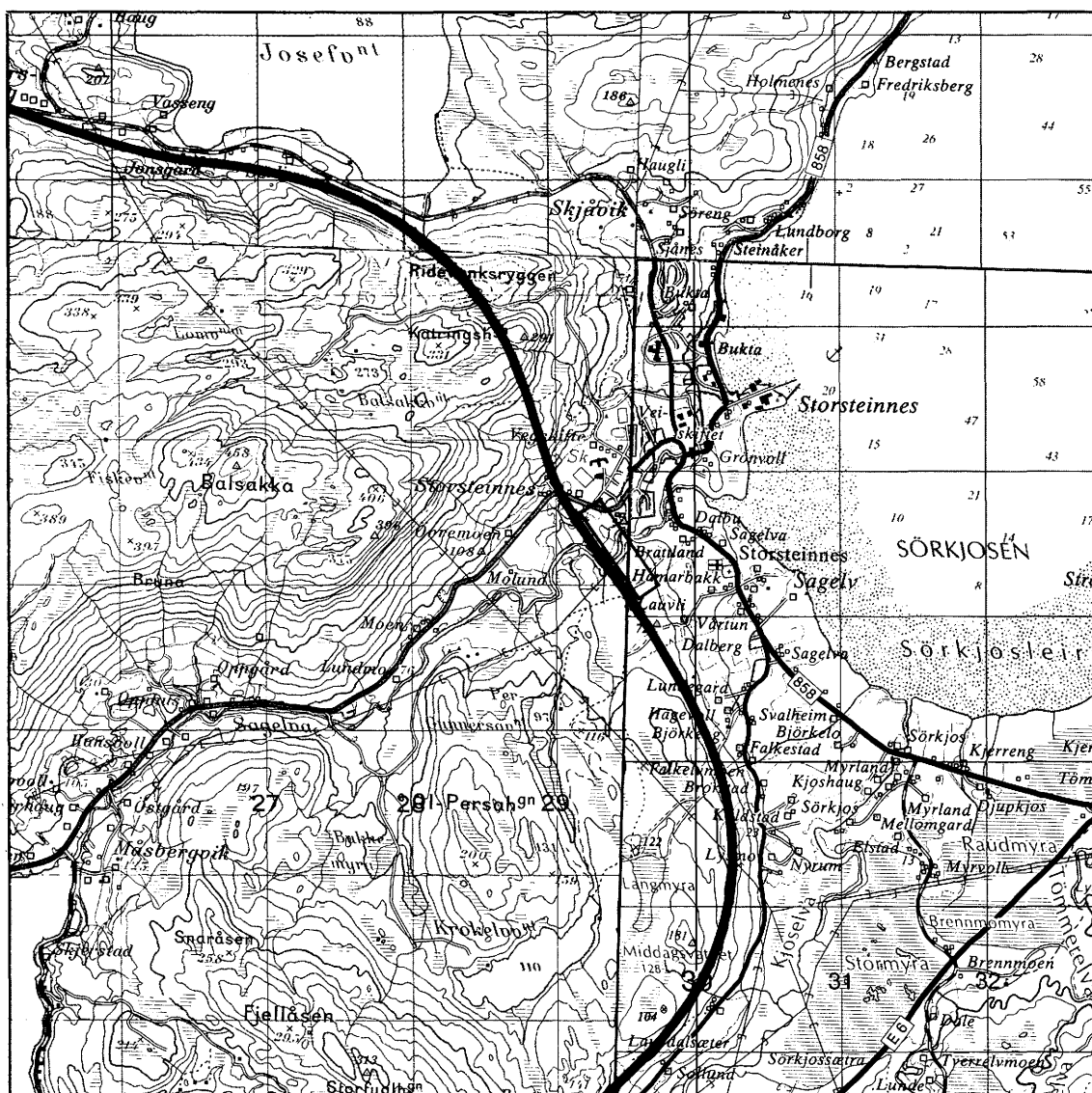
**NORDKJOSBOTN STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
 arkitektstudio as

17.02.92

# STORSTEINNES STASJON



## 1. **STORSTEINNES**

Storsteinnes er kommunesenter i Balsfjord kommune.

Kommunen har ca. 6 300 innbyggere, viktigste næringsveier er primærnæringene, industri og tjenesteytende næringer med service og handel.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Storsteinnes stasjon vil erstatte Nordkjosbotn stasjon dersom traséen mellom Andslimoen og Tromsø blir lagt på vestsiden av Balsfjorden.

Lokalt influensområde antas å omfatte kommunene Balsfjord, Storfjord og Lyngen, med et folketall på ca. 12000 innbyggere.

Storsteinnes vil være et naturlig knutepunkt for jernbane / Nord-Norgebussen.

Avstand langs E-6 fra Storsteinnes til Alta er ca 350 km. Bussforbindelse på denne strekningen vil gi god dekning for kommunene Kåfjord, Nordreisa og Kvænangen.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Stasjonsområdet er foreslått lokalisert ca. 800 meter fra Storsteinnes sentrum, og har en god lokalisering i forhold til eksisterende tettsted.

Stasjonsområdet ligger innenfor kommunedelplan for Storsteinnes. Berørte arealer er i kommunedelplan angitt som område for park, lek og sport, med opparbeidet hoppbakke, skiskytterarena mv., landbruks-, natur- og friluftsområde, samt at et gravsted også berøres. I tillegg krysser alle spor eksisterende E-6.

Direkte konflikt med gravstedet, som er en opparbeidet kirkegård, kan unngås ved å trekke stasjonen noe nordover samt endre horisontalkurvaturen for hovedtraséen, men gravstedet vil fortsatt bli liggende meget nær stasjonsområdet. Stasjonen vil derved skape forstyrrelser for gravstedet, som på sin side vil kunne begrense evt. utvidelser av stasjonsområdet. E-6 må legges i kulvert under jernbanen.

#### 2.2.2 **VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING**

Stasjonen ligger bare 100 meter fra E-6. Tilknytning til veinettet blir meget god.

#### 2.2.3 **EKSISTERENDE BEBYGGELSE**

I nordenden av stasjonsområdet vil flere hus måtte rives, i tillegg vil flere hus bli liggende så nær sporene at de kanskje vil måtte innløses, evt. skjermes med støyskjermer.

I kostnadsberegningen er det regnet med riving/erstatning av 4 bolighus og 6 uthus. Dersom konfliktene her skal unngås, krever det en større omlegging av hovedtraséen.



#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet berører delvis bebyggd, delvis fulldyrket areal tilhørende flere eiendommer.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i et forholdsvis flatt område som gjennomskjæres av Sagelva som skjærer seg markert ned i landskapet. Det må bygges en større bro over Sagelva for alle spor, forøvrig passer både stasjonsområde og hovedtrasé godt inn i lokal topografi.

I hht. økonomisk kartverk består området i hovedsak av lettbrukt fulldyrka areal samt en del lauvskog. Grunnforholdene antas å være gode.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Som nevnt foran kommer stasjonsområdet i konflikt med et gravsted som angitt i kommunedelplan, samt en del eksisterende bebyggelse.

Stasjonsområdet er godt lokalisert i forhold til Storsteinnes sentrum, og kan bli en integrert del av sentrumsfunksjonene.

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet er lagt i 12,9 % stigning. Spor ved plattform ligger på ca. kt. 74 - kt. 77.

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Det forannevnte gravstedet kan hindre bygging av flere sidespor, forøvrig vil utvidelse med flere spor betinge store fyllingsarbeider og må skje nord for brua over Sagelva.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

#### 2.9 KONKLUSJON

De største konflikter er knyttet til forannevnte gravsted, som sannsynligvis vil medføre omlegging av traséen. I tillegg vil flere hus måtte rives eller innløses. Lokalisering i forhold til veitilknytning og eksisterende tettsted er god.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv	72	daa	8000	10000	15000	763	101
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	-----

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Matjordavtaking	13695	m3	25	35	45	479	55
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer	325	m3	38	45	71	16	2
Masseutskifting	2980	m3	90	125	175	381	51
Fylling	170915	m3	30	50	100	9571	2393

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fiellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jembanebru	2600	m2	4300	5700	9300	15964	2600
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	180	m	2000	3500	4500	612	90
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	2	stk	2000000	3000000	5000000	6400	1200
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	3000	m2	50	65	80	195	18
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus	4	stk	400000	800000	1200000	3200	640
Riving/erstatning av uthus	6	stk	25000	50000	100000	330	90
Omlegging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

17.02.92

nsb nord-norgebanen planutredning stasjoner

						64736	
--	--	--	--	--	--	-------	--

17.02.92

nsb nord-norgebanen planutredning stasjoner

## 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

## 4.8 V / A TILKNYTNING

Ledningsgrøfter og ledninger	230	m	700	1000	1500	239	37
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

## 4.9 MILJØILTAK

Støyskjermer	500	m	2000	2500	3500	1300	150
						0	0

## 4.10 DIVERSE

						0	0
						0	0

## 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						68094	3897
Fradrag for gjennomgående spor						25330	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						42764	

## 4.12 INDIREKTE KOSTNADER

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						7270	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.13 SPESIELLE KOSTNADER

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

## 4.14 AVGIFTER

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						7005	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.15 ENTREPRISEKOSTNAD

						57039	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.16 FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON

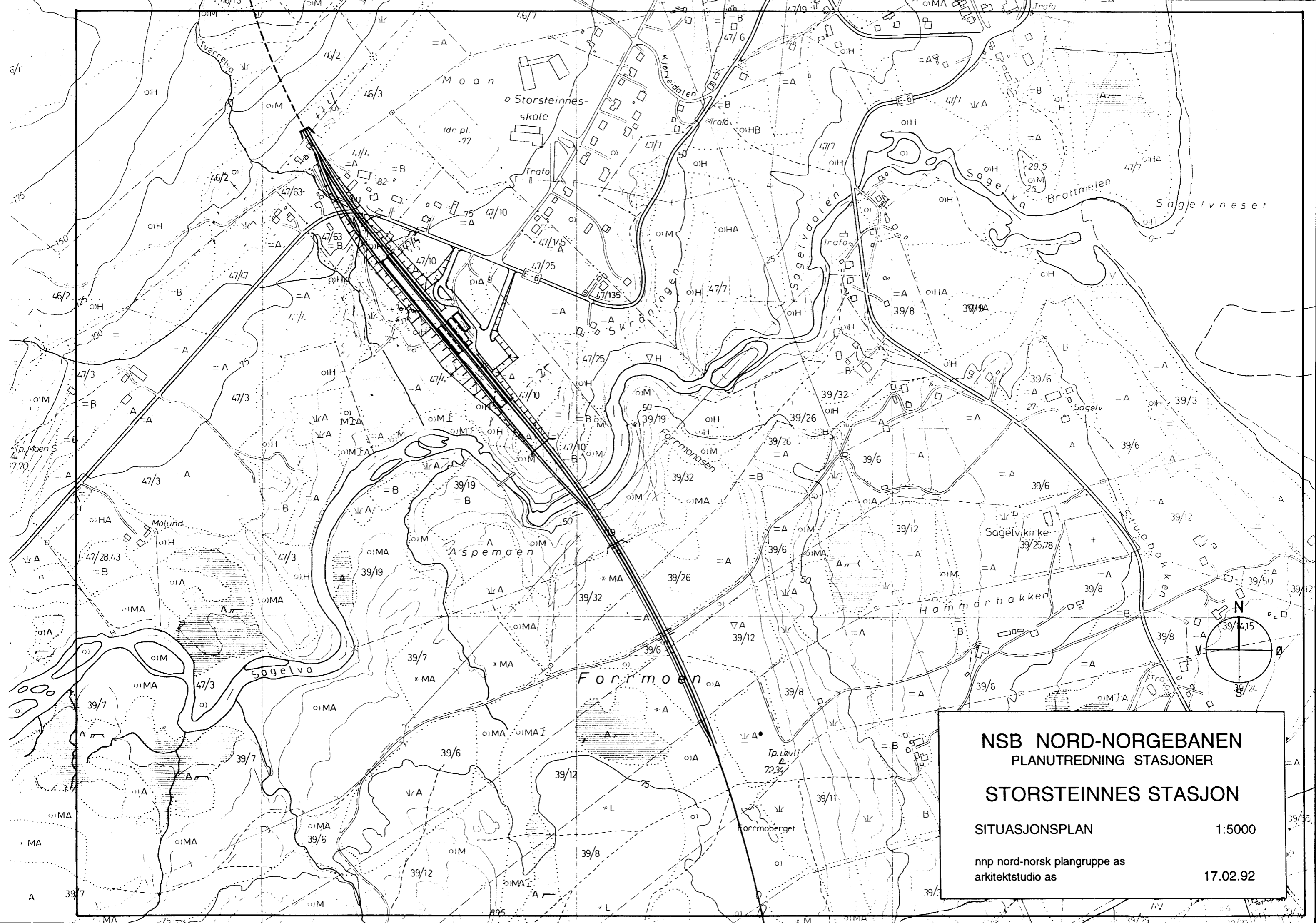
8% påslag på på direkte kostnader						3421	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.17 DIVERSE OG UFORUTSETT

10% påslag på direkte kostnader						4276	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.18 TOTAL BYGGEKOSTNAD

						64736	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

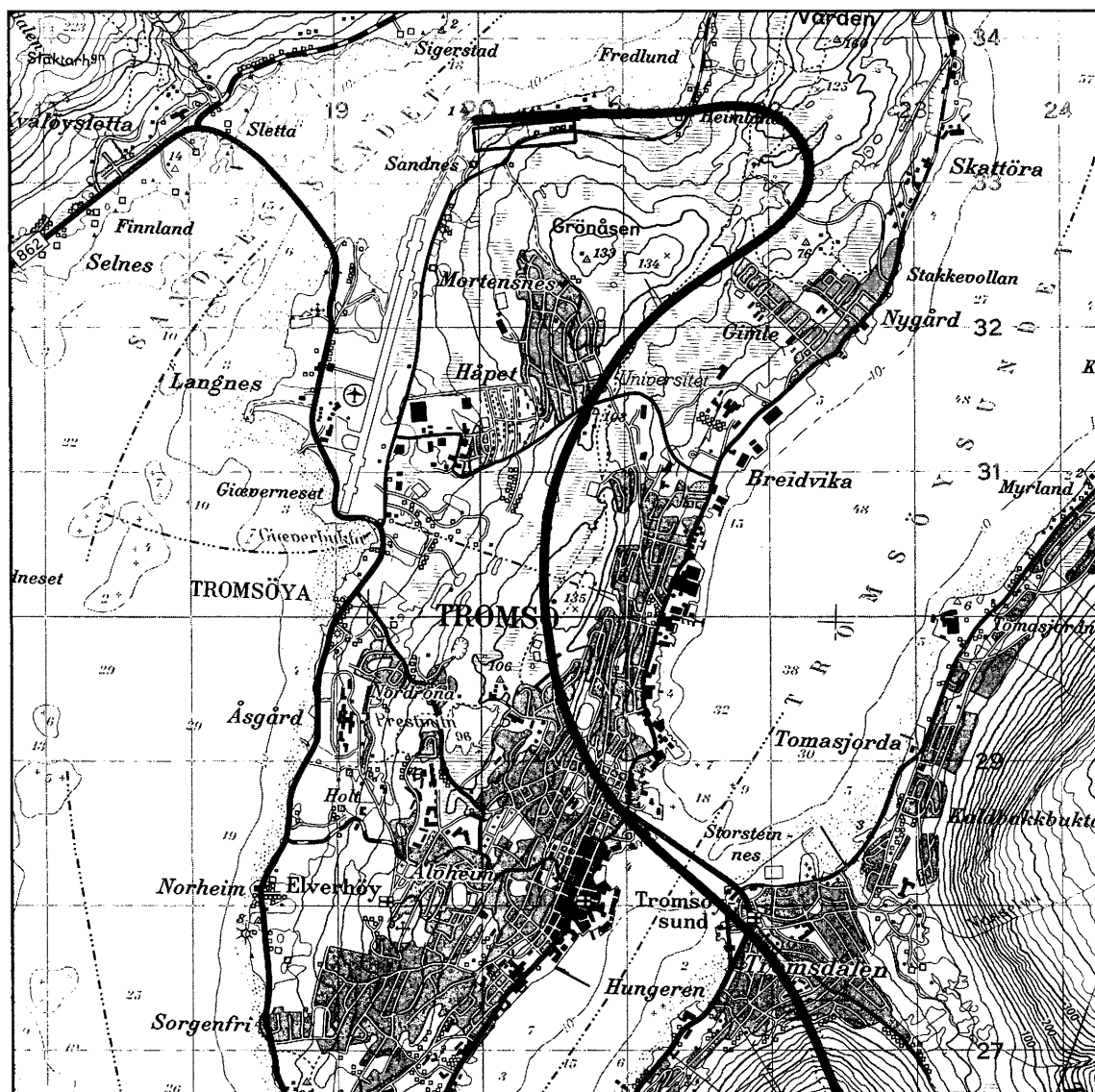
**STORSTEINNES STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# TROMSØ STASJON



## 1. TROMSØ

Tromsø er Nord-Norges største by, og administrasjonssentrum i Tromsø kommune. Kommunen har ca. 50 000 innbyggere.

Tromsø kommune er stor i utstrekning og omfatter i tillegg til byområdet både øyer med fiskevær, jordbruksbygder og reindriftsområder.

Tromsø er også administrasjonssted for Troms fylkeskommune.

Tromsø er et viktig handels- og servicesenter for et stort distrikt, byen har regionsykehus og en allsidig industri. Tromsø er også en viktig skoleby med flere videregående skoler og universitet.

Bysentrum ligger på Tromsøya og nærmeste deler av fastlandet og Kvaløya, med bro over Sandnessundet til Kvaløya utenfor og bro over Tromsøsundet til Tromsdalen på fastlandet.

Tromsø er tilknyttet stamflyrutenettet via Tromsø lufthavn ca. 3,5 km. fra sentrum.

I hht. kommuneplanen vil utbyggingen i de nærmeste 10 år hovedsaklig skje innenfor, eller i tilknytning til disse områdene.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Lokalt influensområde omfatter kommunene Tromsø og Karlsøy med tilsammen ca. 53 000 innbyggere.

Tromsø stasjon vil også betjene kystområdene både nord og sør for kommunen, både via lokalt og regionalt kommunikasjonsnett.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Arealdelen av Tromsøs kommuneplan ble godkjent 26.06.91. I tekstdelen til denne heter det om Nord-Norgebanen:

*Tromsø formannskap har seinst i mai 1988 gitt sin tilslutning til arbeid med videreføring av jernbanenettet til Tromsø.*

*Det finnes ikke kommunale vedtak om lokalisering av stasjon eller trasé for en eventuell jernbane, og det er heller ikke gjort arbeid fra administrasjonens side for å belyse spørsmålet. I oktober 1990 egengodkjente kommunestyret reguleringsplan for industriområde på fyllingsområdet nord for Tromsdalselva. Dette området - som tidligere har vært mest framme i diskusjonen - er dermed uaktuelt som stasjonsområde. Alle alternativer som ellers har vært presentert, vil komme i konflikt med etablert bebyggelse.*

*Om man skal båndlegge sentrale arealer av det omfanget en jernbanestasjon krever, vil det medføre betydelige økonomiske konsekvenser for kommunen. Siden gjennomføringen av jernbaneprosjektet også er svært usikker, er lokaliseringsspørsmålet ikke tatt opp i arealdelen.*

I tillegg foreligger det et forprosjekt for "**Samordna transportplan for Tromsø**", fra mai 1991. Denne omhandler i hovedsak veitrafikken innen kommunen og interesser knyttet til denne, og nevner ikke Nord-Norgebanen.

Tromsø stasjon var i forprosjekt av 1976, med revideringer i 1982, foreslått lagt nederst i Tromsdalen, på utfylling i sjøen.

En utfyllende lokaliseringsevurdering ble gjort i "**Tettstedsanalyse Nord-Norgebanen/Rapport nr. 3**" fra 1984, der 3 alternative stasjonsløsninger i Tromsdalen ble vurdert:

- A. Personstasjon på sørsida av Tromsdalselva, godsstasjon på nordsida.
- B. Person- og godsstasjon på nordsida av Tromsdalselva, med hovedspor fra sør.
- C. Person- og godsstasjon på nordsida av Tromsdalelva, der hovedspor via tunnel kommer inn på stasjonsområdet fra nord.

Rapporten gjorde ikke noe valg mellom alternativene.

I forbindelse med de pågående utredninger ble det besluttet at traséen skulle føres fram i undersjøisk tunnel til stasjon på Tromsøya.

Store deler av Tromsøya er allerede utbygd, men i samarbeid med konsulent for traséen, Harstadgruppen, har man funnet fram til en stasjonslokalisering ved Sandnessundet mellom Hamna og flyplassen. Topografi og ledig areal syntes her å muliggjøre plassering av et tilstrekkelig stort stasjonsområde, i tillegg til at hovedtrasé kunne føres fram med dens krav til horisontal- og vertikalkurvatur.

Situasjonsplanen viser 2 mulige hovedtraséer ut fra stasjonsområdet. Hvilken av dem som blir valgt har ikke konsekvenser for stasjonsområdet.

Arealet der stasjonsområdet nå er plassert, er i kommuneplan for Tromsø, indre område, datert 26.06.91, regulert som spesialområde pga. flyplassen, boligområde og offentlig friområde. Boligområdet er allerede regulert, og delvis under utbygging. Østre del av stasjonsområdet og hovedtraséen vil også kunne komme i konflikt med en planlagt omlegging av Ringveien ved Hamna.

Stasjonsområdet ligger innenfor nåværende flystøysone III-IV, med stasjonsbygning og plattformer innenfor sone IV. Stasjonsområdet ligger innenfor framtidig flystøysone II. Lokalisering av stasjonsområdet har ikke vært nærmere drøftet med Tromsø kommune, men i hht. konsulent for traséen, Harstadgruppen, har Tromsø kommune gitt uttrykk for at konfliktene kanskje kan løses ved å trekke stasjonsområdet lenger sørvestover mot flyplassen.

Ved en evt. videreføring av arbeidet med Nord-Norgebanen må lokaliseringen av Tromsø stasjon vurderes nærmere i samarbeid med kommunale myndigheter.

For denne utredningen har vi valgt å beholde lokaliseringen som vist på situasjonsplan, som et grunnlag for kostnadsberegningen.



## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonsområdet får veitilknytning via en 600 meter lang adkomstvei til eksisterende Ringvei. Stasjonen har derfor god tilknytning til veinettet. Ulempene ligger i lang avstand til Tromsø sentrum. Avstanden i luftlinje er ca. 5 km., kjøreavstand langs eksisterende veinett ca. 6,5 km.

Kjøreavstand til Tromsø lufthavn er ca. 3,5 km,

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Som nevnt under pkt. 2.2.1 kommer stasjonsområdet i konflikt med regulerte boligområder under utbygging.

Planlagt stasjonsområde er ikke kontrollert mot reguleringsplaner, slik at eksakte konsekvenser for eksisterende bebyggelse utover det som er vist på økonomisk kartverk ikke er kjent.

I hht. økonomisk kartverk vil flere bolighus og uthus bli direkte berørt, i tillegg til at flere hus blir liggende så nær linjen at det sannsynligvis blir nødvendig med erstatninger.

I kostnadsoverslaget er det tatt med erstatning for 10 bolighus og 10 uthus.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Mange private eiendommer boligeiendommer, samt offentlige veier mv. berøres. Tomteervert vil være komplisert.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger ved sjøen ved foten av et nordvendt skrånende terreng.

I hht. økonomisk kartverk er området i hovedsak bevokst med lauvskog av varierende bonitet.

Grunnforholdene antas å være gode, og området vil være lett å bygge ut.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet skaper store konflikter i forhold til omkringliggende boligmiljøer mv.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet begynner på kt. 10,0 i vestre ende, og stiger deretter videre østover.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområdet. Evt. større framtidige utvidelser kan pga. lokal topografi kreve forholdsvis store terrenginngrep.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Det er ikke lett å finne areal til en jernbanestasjon på Tromsøya, uten at det krever store investeringer eller skaper store konflikter.

Foreslått stasjonslokalisering kommer i konflikt med regulert arealbruk i kommuneplan og gjeldende reguleringsplaner, samt igangværende utbygging etter disse planer.

I tillegg ligger stasjonen lenger fra sentrum enn ønskelig.

Ved en evt. videreføring av arbeidet med Nord-Norgebanen bør det vurderes å bygge Tromsø stasjon i fjell, da plassering av en stasjon i dagen på Tromsøya synes å kunne bli konfliktfylt uansett hvor den legges. Ved å legge stasjonen i fjell vil det også være mulig å lokalisere stasjonen nær sentrum.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	75	daa	80000	100000	150000	7950	1050
-------------	----	-----	-------	--------	--------	------	------

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking	14520	m3	25	35	45	508	58
Fjellskjæringer	11642	m3	75	85	110	1024	81
Løsmasseskjæringer	27090	m3	38	45	71	1322	179
Masseutskifting	58450	m3	90	125	175	7482	994
Fylling	81933	m3	30	50	100	4588	1147

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningmurer	790	m2	1500	2000	3000	1659	237

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbyggn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	2	stk	350000	350000	350000	700	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	820	m	2000	3500	4500	2788	410
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	3	stk	1000000	1500000	2500000	4800	900
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PLASSE PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	6500	m2	350	500	700	3315	455
Kantstein	900	m	300	350	450	324	27
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	3500	m2	50	65	80	228	21
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus	10	stk	400000	800000	1200000	8000	1600
Riving/erstatning av uthus	10	stk	25000	50000	100000	550	150
Omlegging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	1420	m2	1800	1900	2600	2868	227
Stasjonsbygning	1000	m2	8000	8500	12000	9100	800
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	130	m2	9800	10800	12800	1430	78
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	200	m	700	1000	1500	208	32
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg for kloakk	1	rs	250000	300000	350000	300	20
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØILTAK**

Støyskjermer	1000	m	2000	2500	3500	2600	300
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei							
inkl. gjennomgående spor						78511	2912
Frdrag for gjennomgående spor						17340	
Sum stasjonsområde og adkomstvei							
ekskl. gjennomgående spor						61171	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og							
adk.vei ekskl. gjennomgående spor						10399	

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader,							
indir. kostnader og spes. kostnader						10020	

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						81590	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

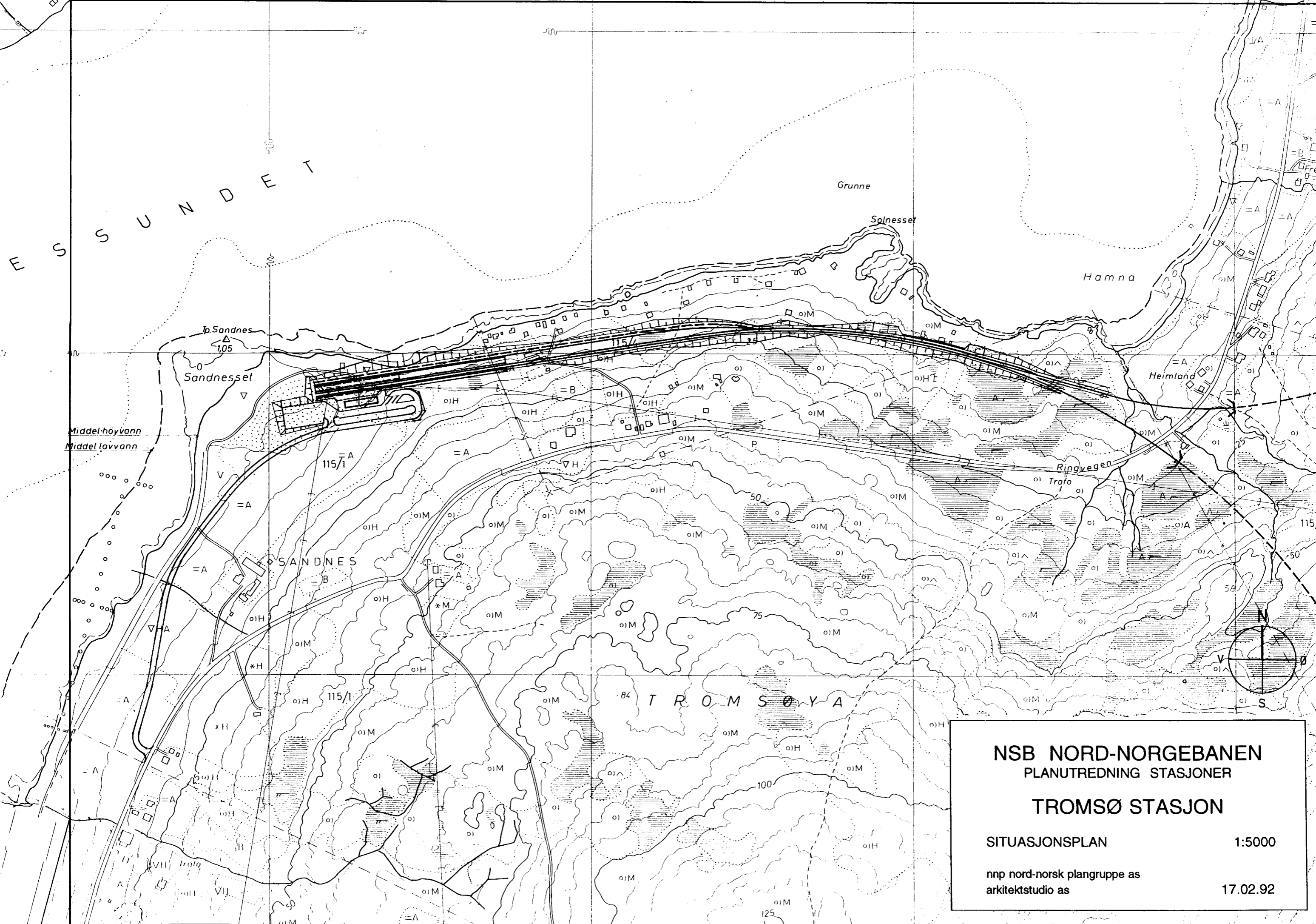
8% påslag på på direkte kostnader						4894	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						6117	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						92601	
--	--	--	--	--	--	-------	--



E S S U N D E T

T R O M S Ø Y A

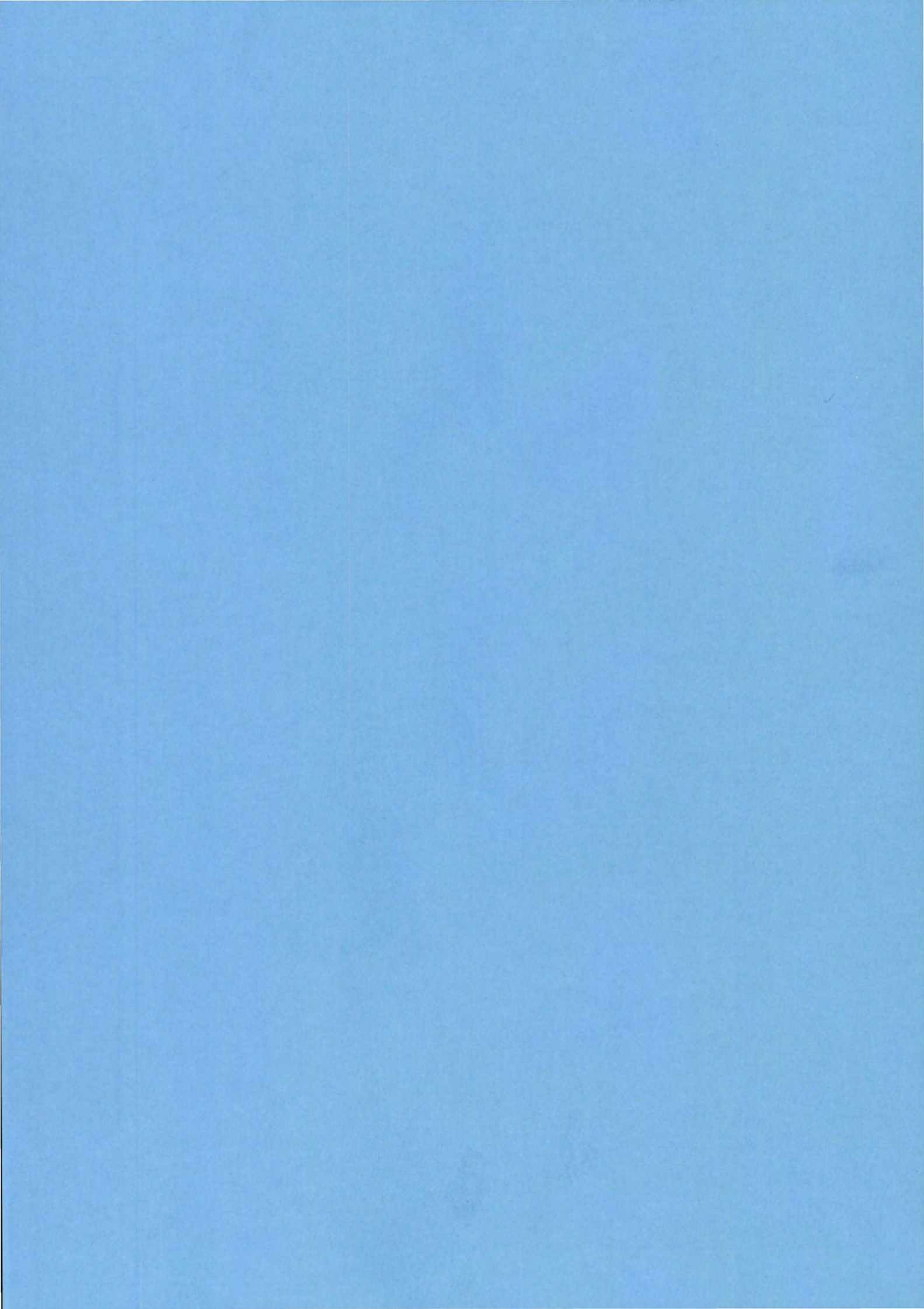
**NSB NORD-NORGEBANEN**  
 PLANUTREDNING STASJONER

**TROMSØ STASJON**

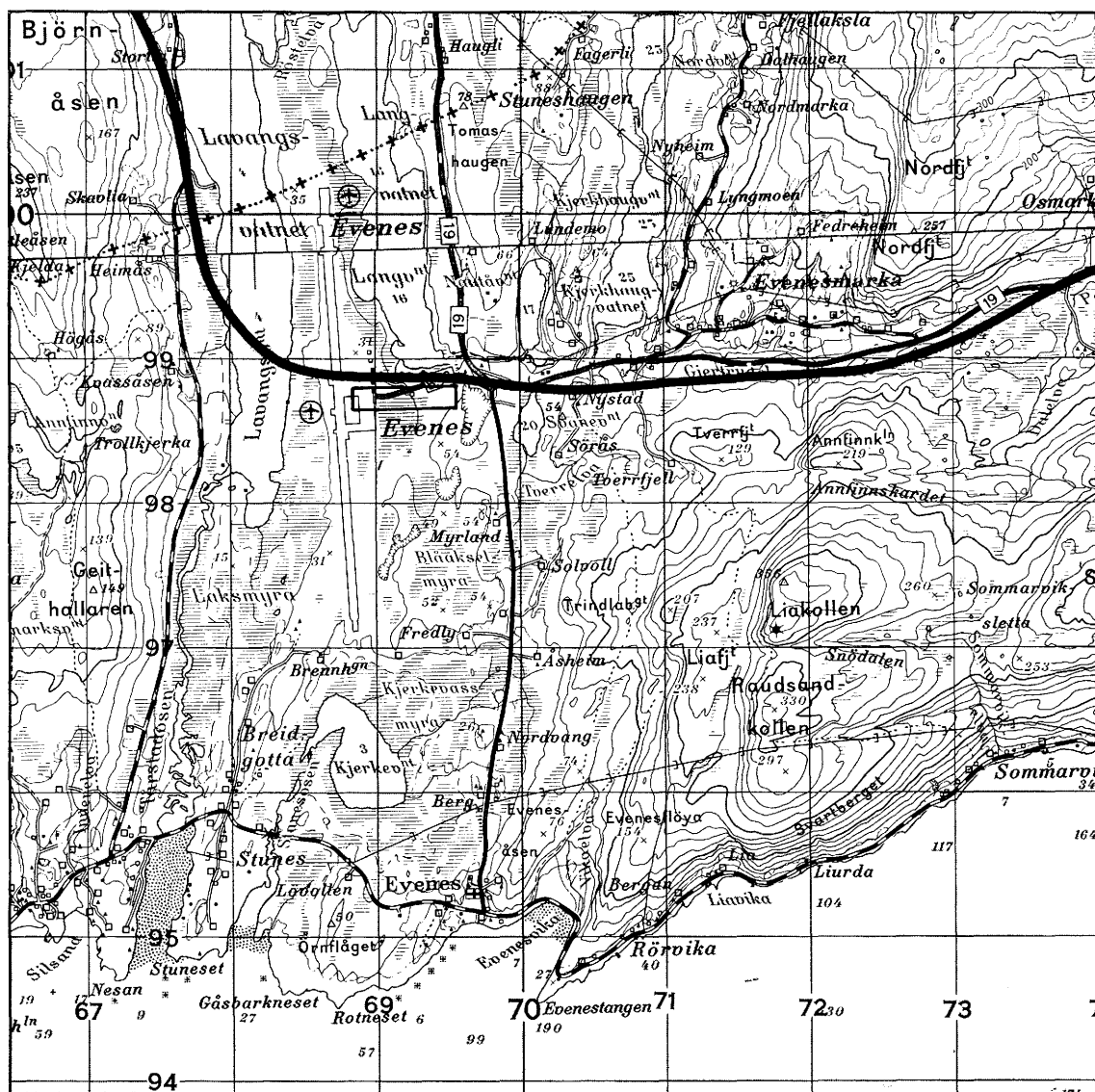
SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
 arkitektstudio as 17.02.92





# EVENES STASJON



## 1. EVENES

Evenesområdet var opprinnelig et utmarks- og naturområde med enkelte små bruk. På begynnelsen av 1970-tallet ble Evenes flyplass bygd her, åpnet 1973, for å knytte Ofoten og Vesterålen til stamflyrutenettet. Stedet er i dag et trafikk-knutepunkt med flyterminal og RV19, og mindre servicevirksomheter knyttet til dette, men har ikke utviklet seg til tettsted. Evenes flyplass er også etter hvert blitt utbygget for militære formål. Evenes kommune har ca. 1 800 innbyggere.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Lokalt influensområde, forutsatt at banen føres fram til Harstad, vil være Evenes kommune med Evenes lufthavn, del av Tjeldsund kommune sør for Tjeldsundet, og sannsynligvis det meste av Skånland kommune. Folketall i dette området er vel 6000 personer.

Dersom banen ikke føres fram til Harstad, vil også kommunene Harstad og Kvæfjord komme inn i influensområdet. Samlet er folketall i disse to kommunene ca. 26000 personer.

Dersom banen ikke føres fram til Sortland, vil Vesterålen, med kommunene Hadsel, Bø, Øksnes og Andøy, og Lødingen kommune komme i influensområdet til Evenes stasjon. Det forutsettes her at Evenes stasjon vil være mer attraktiv enn Tjeldsund stasjon pga. muligheter for bedre tilbud i tilbringertjenesten, og fordi Evenes stasjon sammen med Evenes lufthavn vil gi et bedre terminaltilbud enn Tjeldsund stasjon. Samlet folketall i Vesterålskommunene og Lødingen er vel 34000 personer.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

For samordning av tilbringertjeneste, overganger fly/tog, og muligheter for felles terminalanlegg bør Evenes stasjon bygges i tilknytning til passasjerterminalen på Evenes lufthavn.

Stasjonsområdet er i hovedsak plassert fra eksisterende terminalbygninger og østover, med stasjonsområde senket så hovedtrasé kan krysse flyplassen i kulvert, med mulig kulvertforbindelse til ny terminalbygning.

Evenes kommune har ingen detaljplaner for området. Eksisterende detaljplaner for området er utført av Luftfartsverket og er nedfelt i "**Evenes Lufthavn/Flystasjon. Lufthavnplan 1990**". Stasjonsområde og hovedtrasé i kulvert under flyplassen vil berøre flyplassens område og bygninger, samt eksisterende adkomstvei fra RV19 til flyplassen.



## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Plasseringen like ved Evenes flyplass og RV19 gir god tilknytning til eksisterende veinett og flyplassen. Eksisterende adkomstvei til flyplassen vil også være adkomstvei til jernbanestasjonen. Slik den går i dag vil den komme i konflikt med hovedtrasé og sidespor, slik at en omlegging av adkomstvei og bygging av bru over spor 1 og 2 vil være nødvendig. Jernbanestasjon og flyplass bør også kunne ha felles parkeringsanlegg, bussterminal mv.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Foreslått stasjonsplassering medfører ingen direkte konflikter med eksisterende bebyggelse som gjør at denne må rives e.l., men evt. kulvertforbindelse mellom jernbanestasjon og flyterminal, samt kryssing av terminalområde og rullebane i kulvert, vil medføre store konflikter i anleggsperioden.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Området eies av Staten.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

Hovedtrasé, sidespor og omlegging av adkomstvei berører ytterkanten av den militære del av Evenes flyplass. Skjæringskant for omlagt adkomstvei kommer ca. 30 meter innenfor dagens gjerde.

På det sted der dette skjer vil vi anta at dette ikke har konsekvenser av betydning for den militære aktivitet, men det må bygges nytt gjerde i ca. 200 meters lengde. Vei nordover langs taksebanen må omlegges noe.

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Terrenget ved Evenes flyplass består av flate myrområder omgitt av lave koller.

Stasjonsområdet ligger på ca. kt. 20,0.

Grunnforholdene består delvis av grunn myr, samme grunnforhold som eksisterende terminalbygninger er bygd på, så vi vil anta at dette ikke skaper spesielle problemer ved en utbygging.

## 2.5 MILJØ/NATUR FORNMINNER

Områdene rundt Evenes flyplass er meget viktige naturområder, særlig mht. verneverdige innsjøer med rikt fugleliv. Deler av vassdraget rundt Evenes flyplass inngår i

*"Utkast til verneplan for våtmarksområder i Nordland fylke" fra 1985.*

Stasjonsområdet vil ikke komme i direkte konflikt med verneforslaget, klassifisert (NNP November 1991) som konfliktklasse I.

Traséen vil komme i direkte konflikt med verneforslaget i begge ender av stasjonsområdet.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtraséen krysser Lavangsvatnet på ca. kt. 7,0, og stiger deretter østover med 13 ‰, slik at traséen ved plattformen ligger på kt. 16,5 - 17,5, dvs. stigning 3 ‰ gjennom stasjonsområdet.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Stasjonsarealet har tilstrekkelig størrelse, men utvidelsesmulighetene er sterkt begrenset. Utvidelser vil bli svært kostbare.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Samlokalisering av lufthavn og jernbanestasjon vil kunne gi gevinster i form av felles tilbringer-tjeneste og felles terminalfunksjoner.

Stasjonsområde og hovedtrasé skaper flere konflikter. De viktigste er konflikter med verneforslaget for våtmarksområdet inkl. Langvatnet, samt utfordringene knyttet til jernbanens kulvertkryssing under terminalområde og rullebane.

**4.0 KOSTNADSBEREGNING**

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

**4.1 TOMTERVERV**

Tomteerverv	63	daa	8000	10000	15000	668	88
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

**4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.****4.2.1 PLANERING**

Planering enkel-pr. 39.74-39.80	60	m	2300	4000	7500	262	62
Planering enkel-pr. 39.80-40.18	380	m	4000	6000	10000	2432	456
Planering enkel-pr. 40.18-40.34	160	m	4900	7400	12300	1261	237
Planering enkel-pr. 40.34-40.36	100	m	7400	11100	18500	1184	222
						0	0

**4.2.2 TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

**4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert-pr. 40.36-40.65	290	m	46250	64750	111000	20387	3756
Jembanekulvert-pr. 40.65-40.86	210	stk	66700	93400	160000	21290	3919
Forstøtningmurer		m2				0	0

**4.3 OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

**4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	1190	m	4000	5000	8000	6426	952
Bruer	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

**4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	3500	m2	50	65	80	228	21
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

**4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlagging kraftledninger		stk	100000	100000	100000	0	0
Riving/erstatning av gjerde	200	m	900	1000	1400	212	20

## 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	90	m2	9800	10800	12800	990	54
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

## 4.8 V / A TILKNYTNING

Ledningsgrøfter og ledninger	580	m	1000	1500	2500	928	174
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg for kloakk	1	rs	300000	500000	700000	500	80
Rensetiltak		rs				0	0

## 4.9 MILJØTILTAK

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

## 4.10 DIVERSE

						0	0
						0	0

## 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						86243	5622
Fradrag for gjennomgående spor						32930	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						53313	

## 4.12 INDIREKTE KOSTNADER

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						9063	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.13 SPESIELLE KOSTNADER

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

## 4.14 AVGIFTER

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						8733	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.15 ENTREPRISEKOSTNAD

						71109	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.16 FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON

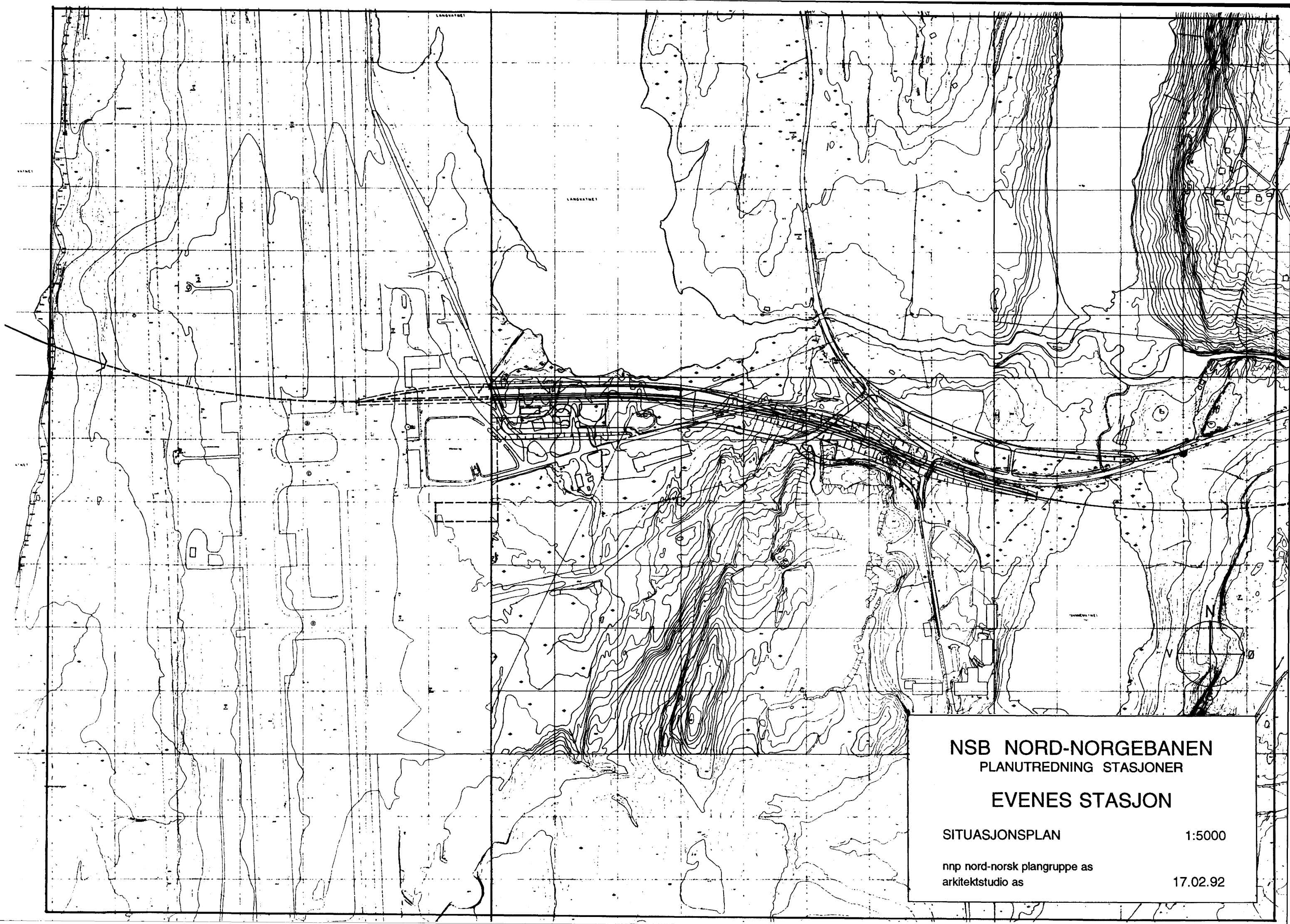
8% påslag på på direkte kostnader						4265	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.17 DIVERSE OG UFORUTSETT

10% påslag på direkte kostnader						5331	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.18 TOTAL BYGGEKOSTNAD

						80706	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER

**EVENES STASJON**

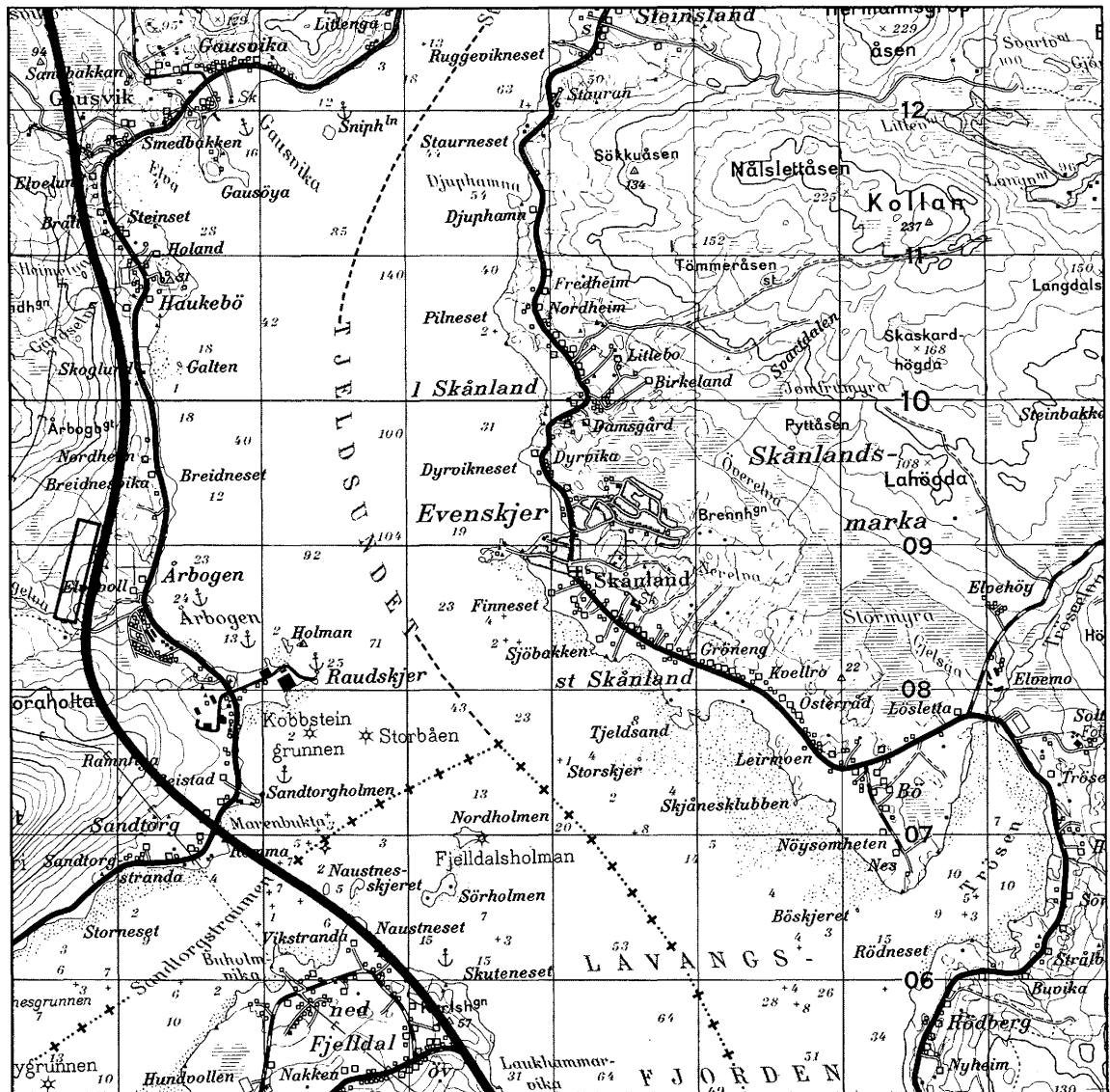
SITUASJONSPLAN

1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# TJELDSUND STASJON



## 1. **ÅRBOGEN - GAUSVIK**

Området Årbogen - Gausvik ligger ved Tjeldsundet lengst sør i Harstad kommune, ca. 30 km fra Harstad sentrum.

Området består hovedsaklig av mindre gårdsbruk med spredt bebyggelse, men et industriområde med SIVA-anlegg er etablert på Rødskjær og et boligområde i Årbogen er også utbygd.

I tillegg ligger sentrumsfunksjoner som skole, post og butikk i Gausvik.

Ingen av områdene kan defineres som tettsted, Gausvik skolekrets har en befolkning på ca. 600 personer.

## 2. **LOKALISERINGSVURDERING**

### 2.1 **INFLUENSOMRÅDE**

Influensområdet til Tjeldsund stasjon vil være begrenset til nærområdet til stasjonen. Folketallet i dette området er ca. 600 personer.

Vesterålen og Lødingen forutsettes å ligge i influensområdet til Evenes stasjon dersom banen ikke føres fram til Sortland.

Det vises til mer utfyllende kommentarer under Evenes stasjon.

### 2.2 **LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR**

#### 2.2.1 **LOKAL AREALBRUK**

Hovedtrasé for jernbanen fram til Harstad er lagt inn i kommuneplanens arealdel og aktuelle kommunedelplaner.

Rødskjær er sammen med Stangnes Syd ved Harstad det høyest prioriterte område for næringsutvikling.

Arealene langs hovedtraséen i Årbogen - Gausvik området er i kommuneplan for Harstad definert som område for spredt bebyggelse, der ervervsbebyggelse som ikke er tilknyttet stedbunden næring kan oppføres på nærmere bestemte vilkår.

#### 2.2.2 **VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING**

Stasjonsområdet ligger ca. 400 meter fra RV 19, og vil få god tilknytning til eksisterende veinett. Adkomstvei til stasjonen knyttes til eksisterende adkomstvei til boligområdet i Årbogen.

### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet vil komme i konflikt med uthus på bruk 28/1. Stasjonsområdets søndre del samt hovedtraséen sørover vil medføre direkte konflikt med eksisterende idrettsanlegg bestående av 2 fotballbaner, lysløyper og garderobe/klubbhus.

I tillegg vil hovedtraséen ut av stasjonsområdet sørover bli liggende ca. 40 meter fra et bolighus, og avskjære adkomstveien til dette.

Ved evt. videreføring av arbeidet med Nord-Norgebanen bør en forsøke å unngå direkte konflikt med idrettsanlegget ved å flytte traséen mot vest.

### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Flere eiendommer berøres. Dels er disse bebygget, dels opparbeidet som idrettsanlegg, og dels er det fulldyrka mark og skogsterreng.

### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i en slak østvendt skråning med utsikt over Tjeldsundet, med eksisterende terreng på ca. kt. 20.0.

Pga. hovedtraséens krav til vertikalkurvatur vil stasjonsområdets laveste del bli liggende på ca. kt. 26,0, noe som vil innebære forholdsvis store fyllinger. For ikke å få større fyllinger enn nødvendig, er stasjonsbygning, biloppstillingsplasser mv. lagt på oversiden av hovedsporet.

I hht. økonomisk kartverk vil området delvis berøre fulldyrka mark av god kvalitet, delvis lauvskog av middels til lav bonitet.

Grunnforholdene antas å være gode.

### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet vil få en god og naturlig plass i landskapet.

For et bolighus ved traséen sør for selve stasjonsområdet må det iverksettes tiltak for støyskjerming.



## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé ved plattformer ligger på kt. 27 - 28.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområde og evt. utvidelser. Utvidelser vil kreve relativt store planeringsarbeider.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

Stasjonsområde og hovedtrasé vil dele flere bruk.

## 2.9 KONKLUSJON

Tjeldsund stasjon og hovedtraséen ut av stasjonen sørover vil medføre direkte konflikt med eksisterende idrettsanlegg, samt medføre behov for støyskjerming av eksisterende bolighus. Forøvrig medfører ikke stasjonen store konflikter.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	83	daa	8000	10000	15000	880	116
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer		m3	38	45	71	0	0
Masseutskifting		m3	90	125	175	0	0
Fylling	362159	m3	30	50	100	20281	5070

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m				0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbyggn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	1100	m	2000	3500	4500	3740	550
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	3000	m2	50	65	80	195	18
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus	2	stk	25000	50000	100000	110	30
Omlagging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
Erstatning idrettsanlegg	1	rs	3000000	3000000	3000000	3000	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	1050	m	700	1000	1500	1092	168
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer	150	m	2000	2500	3500	390	45
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						63130	5207
Fradrag for gjennomgående spor						13900	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						49230	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						8369	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						8064	
---	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						65664	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

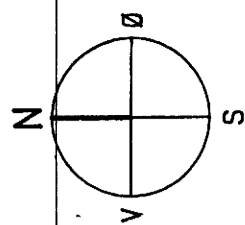
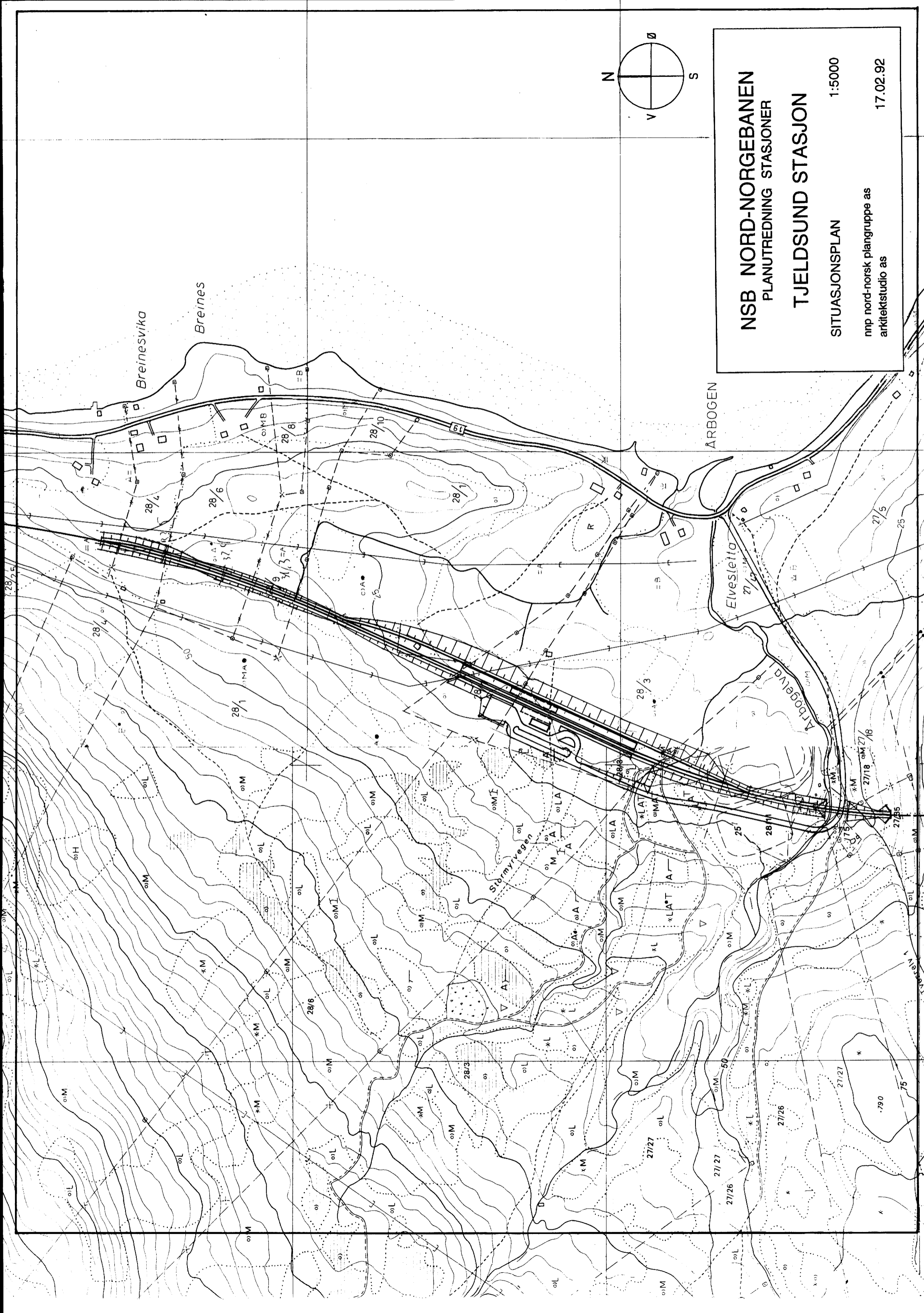
8% påslag på på direkte kostnader						3938	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4923	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						74525	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
PLANUTREDNING STASJONER

**TJELDSUND STASJON**

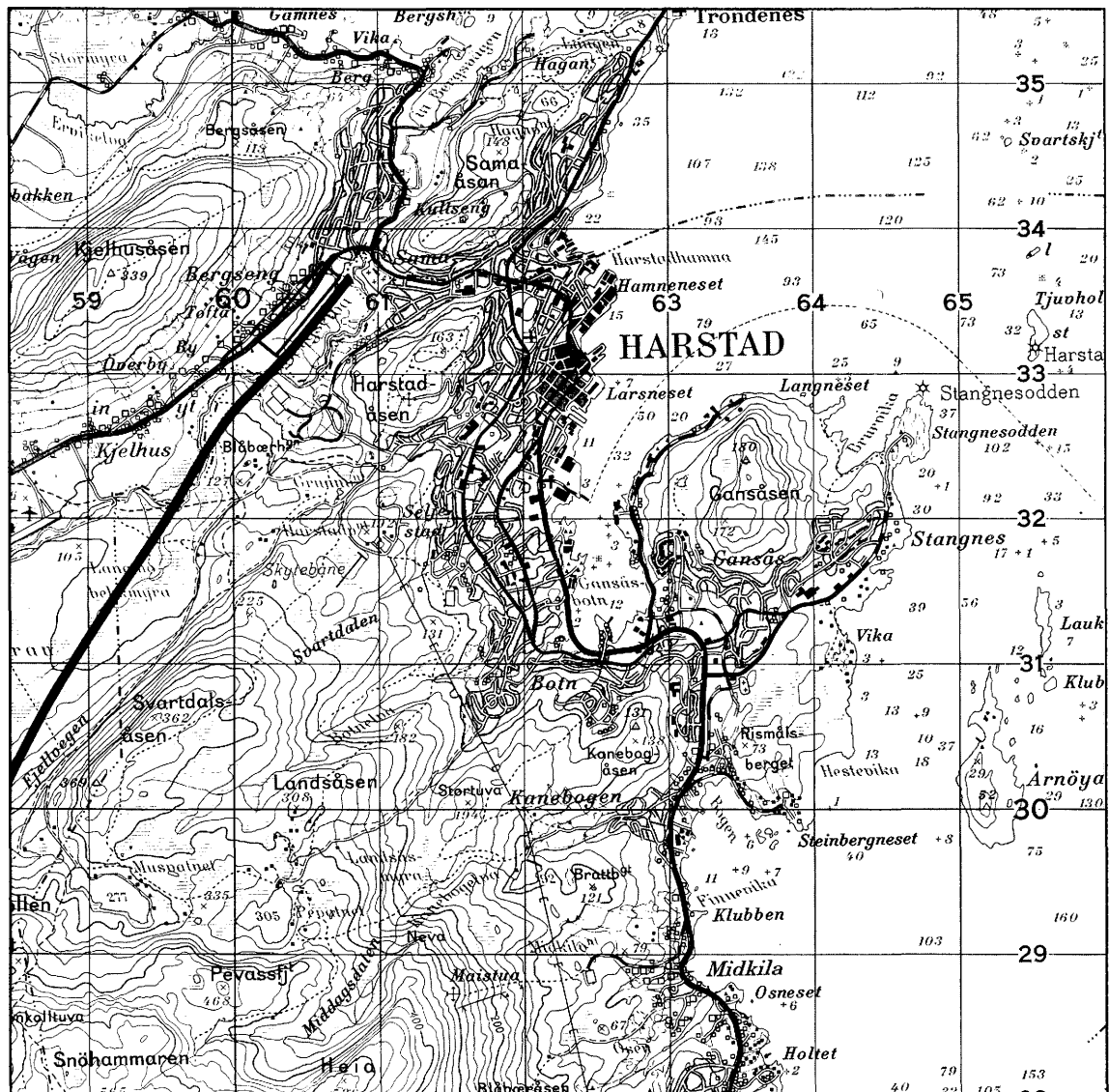
SITUASJONSPLAN

1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# HARSTAD STASJON



## 1. HARSTAD

Harstad er kommunesenter for Harstad kommune, med ca. 22 400 innbyggere, og et viktig handels- og servicesenter for omkringliggende kommuner.

Viktigste næringsveier er handel, industri, servicenæringer og forsvaret.

Flest sysselsatte innen industrien finner man i næringsmiddelindustrien og verkstedindustrien. Harstad har godt utbygget havn med ny godsterminal ved industriområdet på Stangnes Syd, det viktigste industriutbyggingsområdet i kommunen.

Harstad har hurtigruteanløp og er utgangspunkt for lokale hurtigbåtruter. Harstad er tilknyttet stamflyrutenettet via Evenes Lufthavn ca. 46 km fra Harstad.

## 2. LOKALISERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Harstad stasjon vil dekke et geografisk stort og kommunikasjonsmessig oppstykket område. Naturlig influensområde omfatter kommunene Harstad, Kvæfjord, Bjarkøy, i noen grad også lbestad. Samlet er folketallet i disse kommunene ca. 29000 personer.

Avhengig av lokale kommunikasjoner kan også kommunene Tranøy, Torsken, Berg og Lenvik komme i influensområdet til Harstad stasjon, men disse vil også påvirkes fra stasjoner på strekningen Narvik - Tromsø. Folketallet i disse kommunene er ca. 15000 personer.

Forsvaret har ca. 1000 rekrutter og elever ved befalsskolen stasjonert i Harstad.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Harstad stasjon var i forprosjekt av 1976 med revideringer i 1982 foreslått lagt til Samaområdet ved Skogvegen nordvest for Harstadåsen.

Her ble det senere bygd ut et boligområde, som vil komme i betydelig konflikt med et stasjonsområde. Hålogaland Plankontor konkluderte derfor i sin **"Tettstedsanalyse Nord-Norgebanen/Rapport nr. 1 Registrering av konflikt- og problemområder"** fra 1983 med at det burde utredes andre alternativer for stasjonsplassering.

Dette ble gjort i **"Tettstedsanalyse Nord-Norgebanen/Rapport nr. 3 Stasjonsområde i Harstad"** fra 1984, der 3 alternative stasjonsplasseringer i Harstad ble vurdert:

- A. Person- og godsstasjon på Langmoa.
- B. Person- og godsstasjon på Tofta.
- C. Personstasjon i fjell i sentrum, godsstasjon på Langmoa.

Rapporten konkluderte med at ingen av alternativene framsto som entydig riktig lokaliseringssted for stasjonsområde, og at alle alternativene burde vurderes videre sammen med trasé og stasjonsområde i utbyggingsområdene sør for Harstad sentrum.

I samråd med konsulent for traséen, Harstadgruppen, har vi gått videre med ovennevnte alternativ B, med personstasjon på Tofta.

Hovedtrasé for jernbane fram til Harstad er lagt inn i kommuneplanens arealdel og i aktuelle kommunedelplaner.

Arealet der stasjonsområdet nå er plassert er i kommunedelplan for Byområdet, Kilbotn - Ervik avsatt for jordbruksformål. I tillegg berører stasjonsområdet vestre del av boligområdet "Blåbærhaugen Vest", avsatt for boligformål i kommunedelplanen. I følge Harstad kommune foreligger det ingen konkrete planer om utbygging av dette området.

Størsteparten av arealet for Harstad stasjon er også regulert, til jordbruksformål, i reguleringsplan av 13.09.79.

Hålogaland Plankontor vurderte området slik i 1984:

- Området er idag regulert til jordbruksformål og denne bruk kan finne sted inntil området tas i bruk i forbindelse med jernbane. Derved beslaglegges ikke ressursarealene i mellomtiden.
- Området får en sentral beliggenhet i forhold til framtidig vegnett.
- Når området tas ibrug til jernbanestasjonen gir det også plass for framvekst av andre tilhørende byfunksjoner i nærheten. Disse kan da etableres ut fra jernbanen som en sikker lokaliseringfaktor (jfr. skisse neste side).
- Gode utvidelsesmuligheter.
- Relativt nær beliggenhet til sentrum og god kontakt med øvrige byelementer.

I forhold til Hålogaland Plankontors plan fra 1984, har vi lagt stasjonsbygning, parkering mv. mellom hovedspor og Kilhusvegen. Dette medfører minst inngrep i jordbruksarealet, og passer også best i forhold til lokal topografi og nåværende krav til vertikalkurvatur for hovedsporet.

## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Harstad stasjon ligger like ved, og har veitilknytning til Kilhusvegen, riksvei 850 fra Harstad til Vesterålen. Stasjonen ligger også like ved framtidig vei gjennom Harstadåsen til sentrum.

Stasjonen har derfor god tilknytning til veinettet, ulempene ligger i lang avstand, ca. 2,5 km til rutebilstasjon, hurtigbåter mv.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Utbyggingen innebærer riving av et bolighus og to mindre bygg. Ingen av dem er regulert til byggeformål.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet berører dyrket areal tilhørende flere bruk.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i et slakt skrånende, sørøstvendt terreng.

Pga. hovedtraséens krav til verikalkurvatur vil stasjonsområdets østre ende bli liggende på ca. kt. 57,0, noe som vil innebære forholdsvis store fyllinger.

I hht. økonomisk kartverk består området i hovedsak av lettbrukt fulldyrka jord.

Grunnforholdene antas å være gode, og området vil være lett å bygge ut, bortsett fra forholdsvis store fyllingshøyder.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet ligger i et vakkert jordbrukslandskap, men bortsett fra konfliktene knyttet til dette skaper ikke selve stasjonsområdet problemer i forhold til omgivelsene.

Stasjonsområdet ligger ca. 2,5 km fra Harstad sentrum, og vil ikke kunne bli direkte integrert i Harstads sentrumsfunksjoner.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtraséens avslutning ligger på ca. kt. 57,0.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområdet. Evt. utvidelser eller lokalisering av godsstasjon bør pga. lokal topografi skje mellom hovedspor og Kilhusvegen.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEILLE FORHOLD

Stasjonsområdet vil krysse en nord-sørgående høyspentlinje, samt adkomsten til jordbruksarealene mellom stasjonsområdet og Bergselva.

## 2.9 KONKLUSJON

Det er ikke enkelt å finne areal til en jernbanestasjon nær sentrum i Harstad, uten at det krever store investeringer eller skaper store konflikter. Derfor synes lokaliseringen på Tofta som et fornuftig kompromiss. Problemene knyttet til lokaliseringen her er i hovedsak konflikt med jordbruksformål, samt lenger avstand til sentrum enn ønskelig.



4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	74	daa	15000	20000	40000	1702	370
-------------	----	-----	-------	-------	-------	------	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking	21925	m3	25	35	45	767	88
Fjellskjæringer	7660	m3	75	85	110	674	54
Løsmasseskjæringer	9475	m3	38	45	71	462	63
Masseutskifting	4000	m3	90	125	175	512	68
Fylling	407645	m3	30	50	100	22828	5707

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	2	stk	350000	350000	350000	700	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt (Inkl. Kilhusvn)	770	m	2000	3500	4500	2618	385
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	3	stk	1000000	1500000	2500000	4800	900
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	6400	m2	50	65	80	416	38
Bepantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus	1	stk	400000	800000	1200000	800	160
Riving/erstatning av uthus	2	stk	25000	50000	100000	110	30
Omlegging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

## 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	1420	m2	1800	1900	2600	2868	227
Stasjonsbygning	1000	m2	8000	8500	12000	9100	800
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.	130	m2	9800	10800	12800	1430	78
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.		m2	6200	7200	9200	0	0
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

## 4.8 V / A TILKNYTNING

Ledningsgrøfter og ledninger		m	700	1000	1500	0	0
Ledningsgrøfter og ledninger	260	m	650	850	1350	237	36
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

## 4.9 MILJØTILTAK

Støyskjerner		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

## 4.10 DIVERSE

						0	0
						0	0

## 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						71227	5920
Fradrag for gjennomgående spor						15140	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						56087	

## 4.12 INDIREKTE KOSTNADER

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						9535	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.13 SPESIELLE KOSTNADER

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

## 4.14 AVGIFTER

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						9187	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.15 ENTREPRISEKOSTNAD

						74808	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.16 FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON

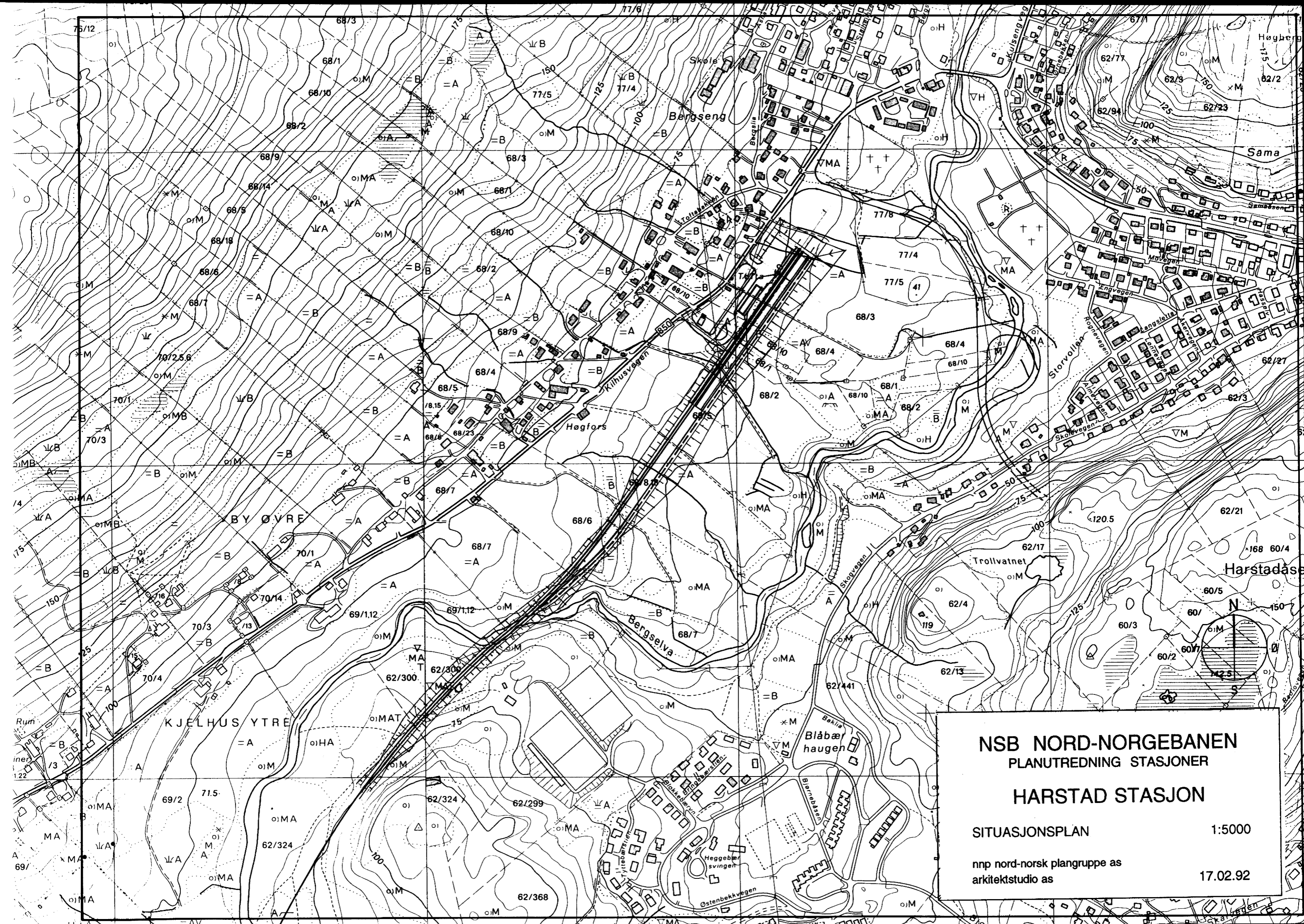
8% påslag på på direkte kostnader						4487	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.17 DIVERSE OG UFORUTSETT

10% påslag på direkte kostnader						5609	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.18 TOTAL BYGGEKOSTNAD

						84904	
--	--	--	--	--	--	-------	--



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

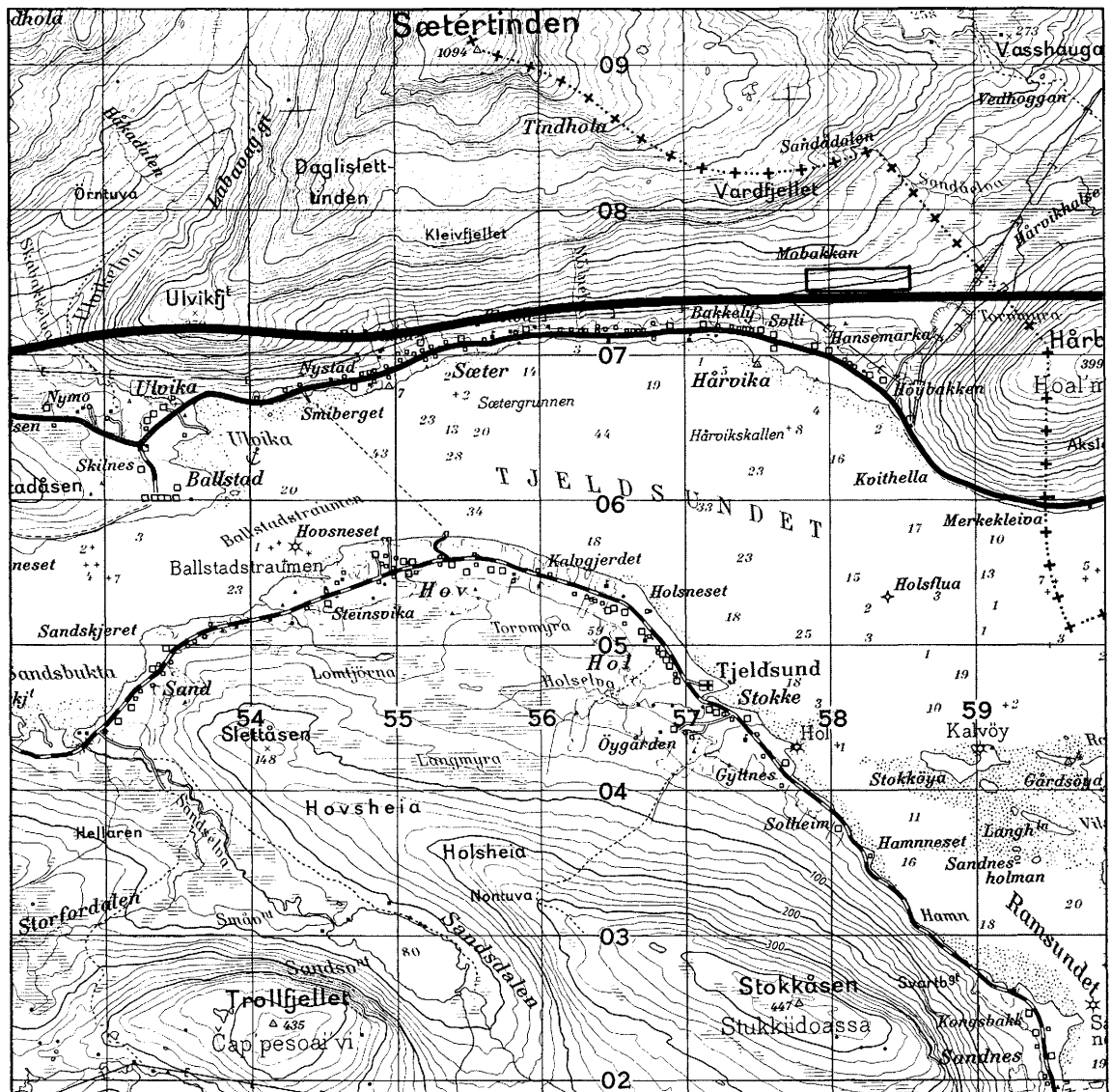
**HARSTAD STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as

17.02.92

# HÅRVIK STASJON



## HÅRVIK

Hårvik ligger på nordsiden av Tjeldsundet i Tjeldsund kommune. Området består hovedsaklig av mindre gårdsbruk med spredt bebyggelse, og kan ikke defineres som tettsted. Kommunen har ca. 1700 innbyggere, med kommunesenteret Hol liggende på sørsiden av Tjeldsundet.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Influensområdet til Hårvik stasjon vil være begrenset til nærområdet til stasjonen, dvs. mindre enn 1000 personer.

Harstad med omland må forutsettes å ligge i influensområdet til Evenes stasjon dersom banen ikke føres fram til Harstad.

Det vises til mer utfyllende kommentarer under Evenes stasjon.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

I forslag til kommuneplan for Tjeldsund kommune, er arealet for stasjonsområdet angitt som landbruks-, natur- og friluftsområde sone II og III, der det i hht. kommuneplanens bestemmelser kan tillates spredt utbygging av bolig-, ervervs- og fritidsbebyggelse på nærmere angitte vilkår.

Mellom stasjonsområdet og riksveien ligger et mindre, eksisterende boligområde.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonsområdet ligger ca. 400 meter fra RV 19, og vil derfor få god tilknytning til eksisterende veinett via egen adkomstvei.

#### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområde og adkomstvei kommer ikke i konflikt med eksisterende bebyggelse.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområde og adkomstvei berører utmark og dyrket areal tilhørende flere bruk.

### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i en sørvendt skråning med utsikt over Tjeldsundet, på ca. kt. 56,0. For ikke å få større fyllinger enn nødvendig, er stasjonsbygning, biloppstillingsplasser mv. lagt på oversiden av hovedsporet.

I hht. økonomiske kartverk er området bevokst med lauvskog av middels bonitet. Grunnforholdene antas å være gode.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet vil få en god og naturlig plass i landskapet.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé ved plattformene ligger på kt. 61 - 63.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområde og evt. utvidelser. Utvidelser må skje ved relativt store planeringsarbeider.

## 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESIELLE FORHOLD

-

## 2.9 KONKLUSJON

Lokaliseringen av Hårvik stasjon medfører ingen store konflikter. Stasjonen får en god og naturlig plass i landskapet.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enh- het	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	82	daa	8000	10000	15000	869	115
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	-----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer	2310	m3	75	85	110	203	16
Løsmasseskjæringer	2590	m3	38	45	71	126	17
Masseutskifting	2100	m3	90	125	175	269	36
Fylling	290055	m3	30	50	100	16243	4061

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru		m2	4300	5700	9300	0	0
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur		m2				0	0

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbyggn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	1430	m	2000	3500	4500	4862	715
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2100	m2	50	65	80	137	13
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlagging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

## 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

## 4.8 V / A TILKNYTNING

Ledningsgrøfter og ledninger	1150	m	700	1000	1500	1196	184
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Pumpeanlegg	1	rs	130000	160000	220000	166	18
Rensetiltak	1	rs	400000	500000	700000	520	60

## 4.9 MILJØTILTAK

Støyskjerm		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

## 4.10 DIVERSE

						0	0
						0	0

## 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						54834	4235
Fradrag for gjennomgående spor						10640	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						44194	

## 4.12 INDIREKTE KOSTNADER

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						7513	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.13 SPESIELLE KOSTNADER

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

## 4.14 AVGIFTER

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						7239	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.15 ENTREPRISEKOSTNAD

						58946	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.16 FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON

8% påslag på på direkte kostnader						3536	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.17 DIVERSE OG UFORUTSETT

10% påslag på direkte kostnader						4419	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

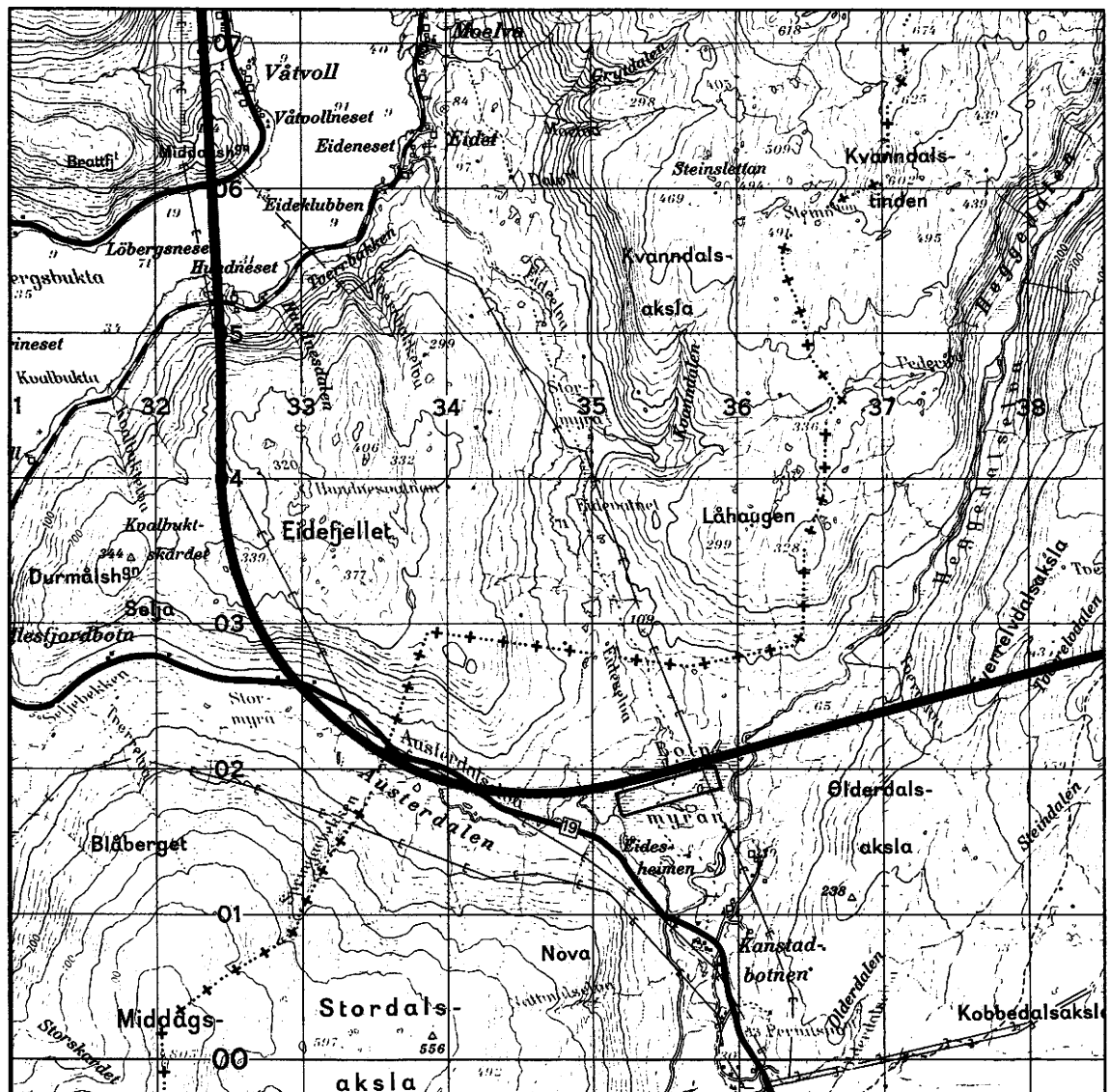
## 4.18 TOTAL BYGGEKOSTNAD

						66901	
--	--	--	--	--	--	-------	--





# KANSTADBOTN STASJON



## 1. LØDINGEN

Kanstadbotn stasjon ligger like ved fylkesgrensen mellom Nordland og Troms, i Lødingen kommune. Kommunen har ca. 2800 innbyggere. Kommunesenteret Lødingen ligger ved Ofotfjorden, ca. 17 km fra foreslått stasjonslokalisering. Viktigste næringsvei i Lødingen kommune er tjenesteytende næringer med bl.a. Televerkets distriktsadministrasjon for Nord-Norge.

Forsvaret står også for en betydelig del av arbeidsplassene i Lødingen.

Stasjonsområdet ligger i ubebodd terreng, ca. 7 km. fra nærmeste sted, Kanstadbotn.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Lokalt influensområde for Kanstadbotn stasjon vil være Lødingen kommune og søndre del av Gullsfjord i Kvæfjord kommune.

Folketall i området vil være ca. 3000 personer.

Hvorvidt Kanstadbotn stasjon kan få influensområde ut over dette er meget usikkert.

Usikkerheten ligger spesielt i framtidig utvikling av øvrige kommunikasjoner til/fra Lofoten.

Dette gjelder både fergefri fastlandsforbindelse til Lofoten ( RV 19 ), og utvikling av båtforbindelsene, spesielt hurtigbåt, mellom Lofoten og Nord-Salten - Bodø, og på strekningen Lofoten - Sortland - Harstad - Tromsø.

Vi tar utgangspunkt i at lokalt transportsystem til stasjon også bør dekke flest mulig andre reisehensikter. Dette for at en skal ha et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for drift av systemet. Det er da sannsynlig at Sortland stasjon, Innhavet stasjon og Bodø stasjon samlet vil ha et vesentlig bedre tilbud mht. tiltransport for de fleste reisende til/fra Lofoten enn Kanstadbotn stasjon.

Det vil ut fra dette være sannsynlig at influensområdet til Kanstadbotn stasjon vil være begrenset til det som ovenfor er beskrevet som lokalt influensområde.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Lødingen kommune har ikke utarbeidet kommuneplan, men i kommunens generalplan fra 1980-1989 ligger stasjonsområdet innenfor areal som er angitt som område av spesiell verdi for friluftslivet og naturvernet. Det er også knyttet sterke jordvernensyn til deler av området.

Stasjonsområdet ligger i flatt myrlendt terreng på ca. kt. 40,0.

I hht. økonomisk kartverk er arealet klassifisert som lettbrukt dyrkingsjord og myr, delvis bevokst med lauvskog.

## 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Det må bygges ca. 650 meter adkomstvei fra RV 19. Stasjonen vil ved det få god tilknytning til eksisterende veinett.

## 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Området er ubebygget, stasjonsområdet vil derfor ikke komme i konflikt med eksisterende bebyggelse.

## 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i myrlendt skogsterrang tilhørende flere eiendommer.

## 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

## 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger i flatt myrlendt terreng på ca. kt. 40,0.  
I hht. økonomisk kartverk er arealet klassifisert som lettbrukt dyrkingsjord og myr.

## 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet ligger i vakker natur, og som nevnt under punkt 2.2.1 er arealbruken i generalplanen for 1980-1989 angitt som område av spesiell verdi for friluftslivet og naturvernet. Det er også knyttet sterke jordvern hensyn til deler av området.

## 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé gjennom stasjonsområdet legges på ca. kt. 40,0.

## 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Topografi og tilgjengelig areal gjør det lett å utforme stasjonsområdet med tilstrekkelig størrelse og utvidelsesmuligheter.

## 2.8 **ANDRE KONFLIKTER/SPESIELLE FORHOLD**

-

## 2.9 **KONKLUSJON**

Foreslått lokalisering av Kanstadbotn stasjon medfører konflikter i forhold til friluftsliv, naturvern og jordvernhensyn, som nevnt foran. Stasjonen ligger langt fra bebygde områder, og 17 km. fra Lødingen som nærmeste større tettsted.

I tillegg er det sannsynlig at stasjonens influensområde vil være meget begrenset.

## 4.0 KOSTNADSBEREGNING

Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhet	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
		Min.	Forventet	Maks.		

## 4.1 TOMTERVERV

Tomteerverv	70	daa	8000	10000	15000	742	98
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

## 4.2 PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.

## 4.2.1 PLANERING

Matjordavtaking		m3	25	35	45	0	0
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer		m3	38	45	71	0	0
Masseutskifting	54660	m3	90	125	175	6996	929
Fylling	100418	m3	30	50	100	5623	1406

## 4.2.2 TUNNELER

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

## 4.2.3 BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER

Jembanebru	1000	m2	4300	5700	9300	6140	1000
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver	3	stk	1000000	1500000	2500000	4800	900
Forstøtningsmur		m2				0	0

## 4.3 OVERBYGNING SPOR MV.

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	4	stk	350000	350000	350000	1400	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

## 4.4 ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER

Planering/bærelag/asfalt	740	m	2000	3500	4500	2516	370
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei		stk				0	0
Kulverter for bekker/elver	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300

## 4.5 UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / Plasser på stasjonsområde

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	350	500	700	2576	354
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	4000	m2	50	65	80	260	24
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

## 4.6 RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger	1	stk	100000	100000	100000	100	0
						0	0

4.7 **BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.**

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

4.8 **V / A TILKNYTNING**

Ledningsgrøfter og ledninger	250	m	700	1000	1500	260	40
Ledningsgrøfter og ledninger		m	650	850	1350	0	0
Vann fra eget anlegg	1	rs	400000	600000	800000	600	80
Rensetiltak for kloakk	1	rs	400000	500000	700000	520	60

4.9 **MILJØTILTAK**

Støyskjermer		m	2000	2500	3500	0	0
						0	0

4.10 **DIVERSE**

						0	0
						0	0

4.11 **DIREKTE KOSTNADER**

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						58701	2386
Fradrag for gjennomgående spor						16600	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						42101	

4.12 **INDIREKTE KOSTNADER**

17% påslag på sum stasi.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						7157	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.13 **SPESIELLE KOSTNADER**

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

4.14 **AVGIFTER**

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						6896	
--	--	--	--	--	--	------	--

4.15 **ENTREPRISEKOSTNAD**

						56154	
--	--	--	--	--	--	-------	--

4.16 **FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON**

8% påslag på på direkte kostnader						3368	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

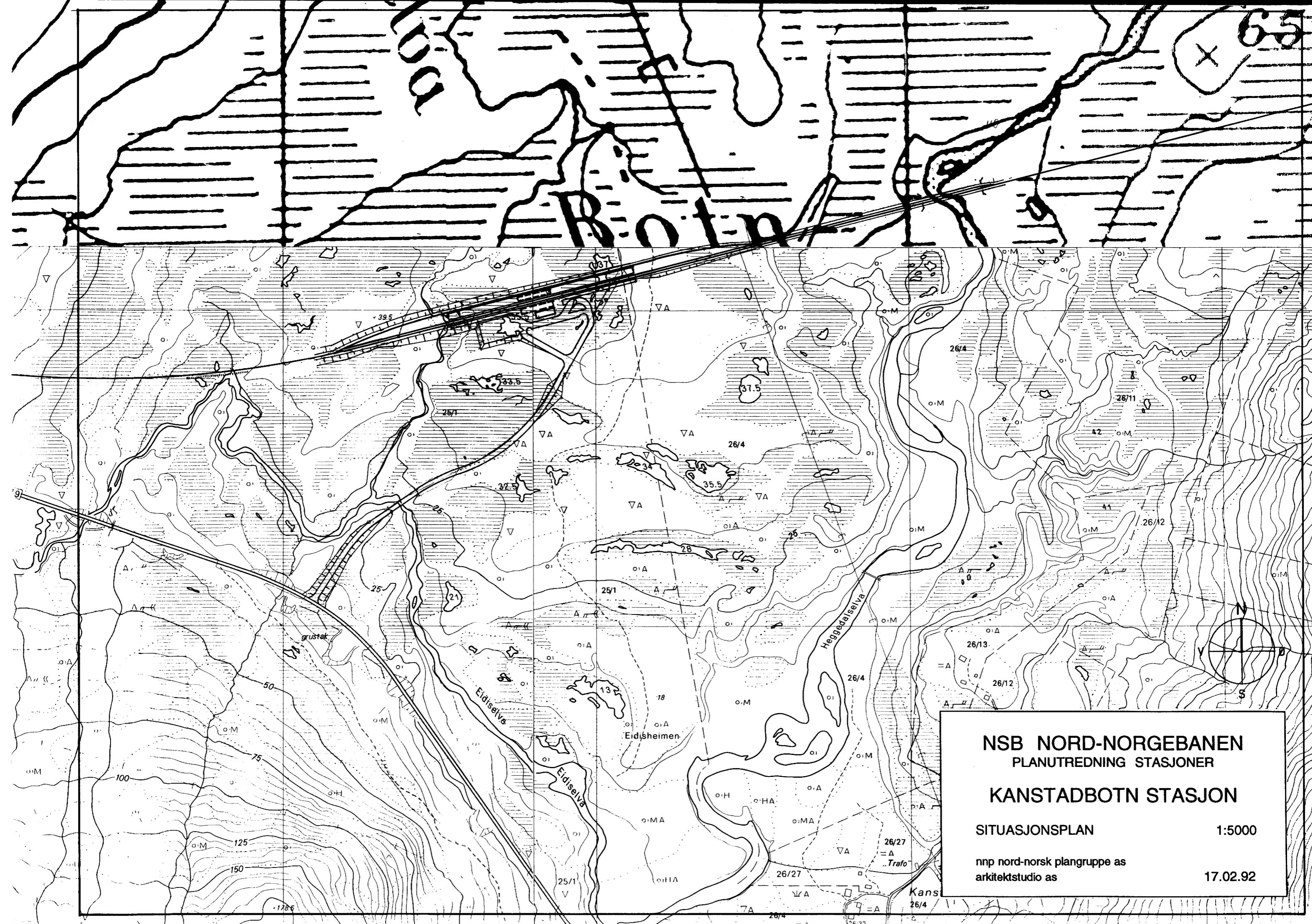
4.17 **DIVERSE OG UFORUTSETT**

10% påslag på direkte kostnader						4210	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

4.18 **TOTAL BYGGEKOSTNAD**

						63732	
--	--	--	--	--	--	-------	--

# Botn



**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**

**KANSTADBOTN STASJON**

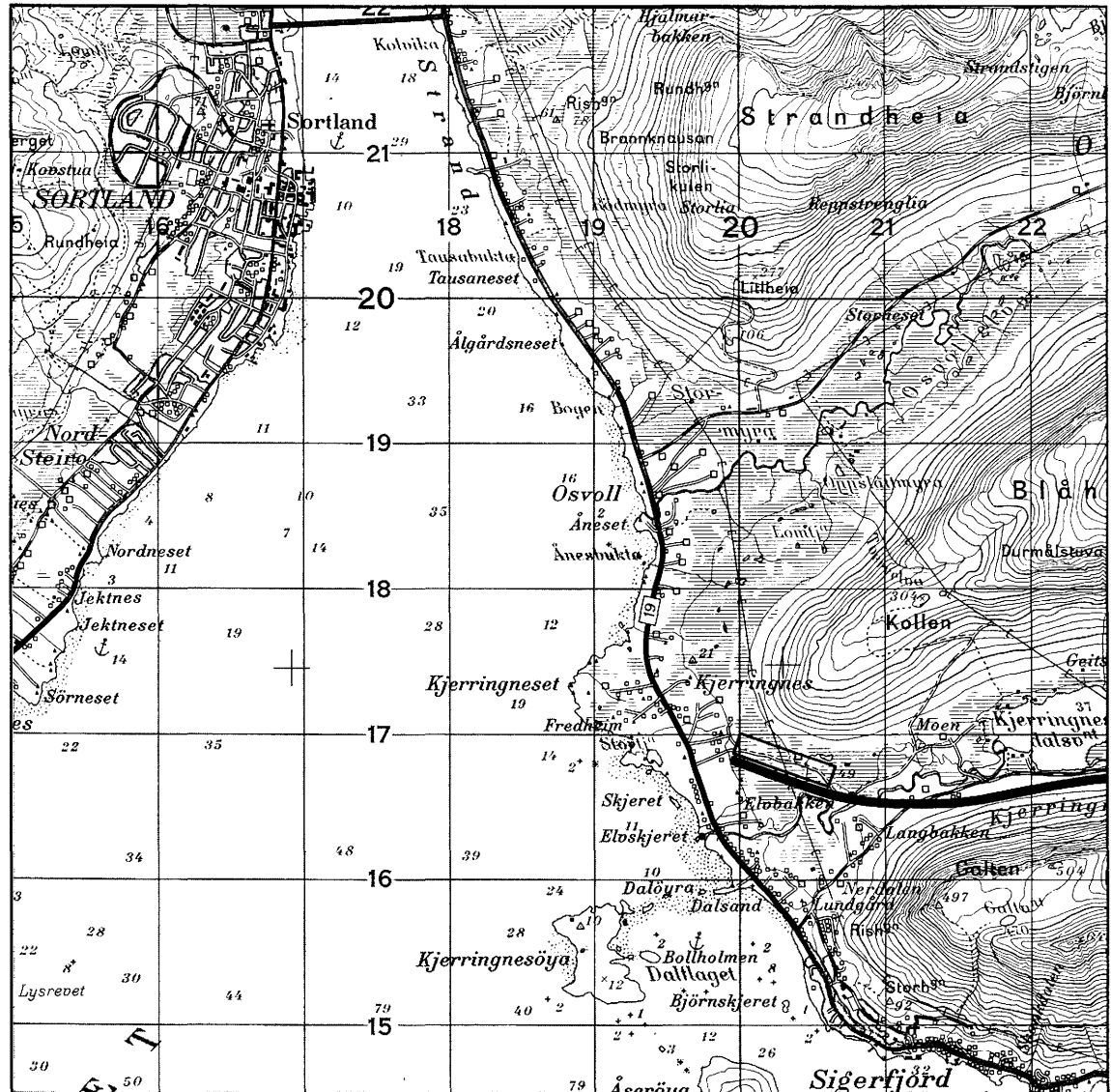
SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
 arkitektstudio as

17.02.92



# SORTLAND STASJON



## 1. SORTLAND

Sortland er kommunesenter for Sortland kommune, med ca. 8300 innbyggere, og kommunikasjonscenter for Vesterålen og er i dag det viktigste vegknutepunkt i Vesterålen. Viktigste næringsveier er privat og offentlig tjenesteyting samt industri. Sortland er tilknyttet kortbaneflynettet via Skagen lufthavn, ca. 20 km. sør for Sortland.

## 2. LOKALISERINGSVURDERING

### 2.1 INFLUENSOMRÅDE

Sortland stasjons influensområde vil omfatte kommunene Sortland, Hadsel, Øksnes, Bø og Andøy, med et totalt innbyggertall på ca. 32 000 innbyggere.

### 2.2 LOKAL AREALBRUK OG INFRASTRUKTUR

#### 2.2.1 LOKAL AREALBRUK

Utkast til kommuneplanens arealdel er utarbeidet i 1990, unntatt for kommunedelplan-områdene, der soneplaner fra 1982 fremdeles gjelder. Framføring av sidespor til Nord-Norgebanen til Sortland har tidligere ikke vært vurdert, trasé eller stasjonsområde er derfor ikke tatt med i kommunale planer.

Under de pågående utredninger har man kommet fram til at jernbanen ikke skal føres over Sortlandssundet til Sortland, som ligger på Langøya, men at jernbanen skal slutte på Hinnøysiden av Sortlandssundet. Stasjonsområdet er nå lokalisert til Sigerfjord, på østsiden av Sortlandssundet.

Stasjonsområdet ligger innenfor grensene for soneplan for Sigerfjord, datert 15.10.82., og berører areal som i soneplanen er regulert som landbruks- og naturområder, samt et framtidig boligområde. Utbyggingen av dette området er ennå ikke startet. Flere alternative riksveitraséer er i hht. soneplan også berørt, men i hht. kommuneplanen er ingen av disse lenger aktuelle.

#### 2.2.2 VEIER/KOMMUNIKASJONSTILKNYTNING

Stasjonsområdet ligger ca. 400 meter fra riksvei 19, og får veitilknytning ved bygging av adkomstvei til eksisterende lokalvei, som opprustes til krysset med riksvei 19. Stasjonen har derfor god tilknytning til veinettet, ulempene ligger i lang avstand til Sortland sentrum, med kjøreavstand langs eksisterende veinett på ca. 8 km.

#### 2.2.3 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Stasjonsområdet kommer ikke i direkte konflikt med eksisterende bebyggelse, det er heller ikke eksisterende bebyggelse som blir liggende så nær stasjonen at det kreves støyskjerming eller innløsing.

#### 2.2.4 EIENDOMSFORHOLD

Stasjonsområdet berører i hovedsak grunne myrrealer, samt i mindre grad fulldyrka areal tilhørende flere bruk.

#### 2.3 MILITÆRE OMRÅDER

-

#### 2.4 TOPOGRAFI OG GRUNNFORHOLD

Stasjonsområdet ligger på et forholdsvis flatt, vestvendt areal i bunnen av Kjerringnesdalen. Pga. hovedtraséens krav til vertikalkurvatur vil stasjonsområdets vestre ende bli liggende på ca. kt. 25,0, noe som vil medføre en del fyllinger. I tillegg vil lokale topografivariasjoner medføre en del fyllinger og skjæringer, spesielt langs Kjerringneselva.

I hht. Økonomisk kartverk består området i hovedsak av grunn myr, delvis bevokst med lauvskog. På østsida av Kjerringneselva berøres også fulldyrka arealer.

Grunnforholdene antas å være gode, og området vil være lett å bygge ut, bortsett fra bro over og forstøtningsmur langs Kjerringneselva. Omlegging av elva vil være et aktuelt alternativ til kostbare forstøtningsmurer.

#### 2.5 MILJØ/NATUR/FORNMINNER

Stasjonsområdet ligger i et vakkert myr- og jordbrukslandskap. Den største konflikten er knyttet til nærheten til Kjerringneselva, som betinger bygging av ca. 180 meter lang og 7-8 meter høy forstøtningsmur.

#### 2.6 HOVEDTRASÉ

Hovedtrasé begynner på ca. kt. 25,0 i enden av stasjonsområdet og stiger deretter østover.

#### 2.7 MULIG STASJONSUTFORMING/PLASSBEHOV

Lokaliseringen gir god plass for stasjonsområdet og evt. senere utvidelser.

#### 2.8 ANDRE KONFLIKTER/SPESEIELLE FORHOLD

To større kraftledninger krysser stasjonsområdet i enden av plattformene. Omlegging av disse vil bli nødvendig.

## 2.9 KONKLUSJON

Lokal topografi er godt egnet for lokalisering av av jernbanestasjon, men nærheten til Kjerringneselva skaper miljømessige konflikter. Det bør derfor ved evt. videreføring av arbeidet med Nord-Norgebanen vurderes å legge om hovedtraséen noe slik at stasjonsområdet kommer lenger fra elva.

8 km. avstand til Sortland sentrum er også lenger enn ønskelig.

4.0 **KOSTNADSBEREGNING** Alle summer i 1000 kr.

Mengde	Enhetspriser			Midd. verdi	Std. avvik
	Min.	Forventet	Maks.		

4.1 **TOMTERVERV**

Tomteerverv	70	daa	8000	10000	15000	742	98
-------------	----	-----	------	-------	-------	-----	----

4.2 **PLANERING STASJONSOMRÅDE MV.**4.2.1 **PLANERING**

Matjordavtaking	3965	m3	25	35	45	139	16
Fjellskjæringer		m3	75	85	110	0	0
Løsmasseskjæringer		m3	38	45	71	0	0
Masseutskifting	93299	m3	90	125	175	11942	1586
Fylling	227316	m3	30	50	100	12730	3182

4.2.2 **TUNNELER**

Påhugg		stk				0	0
Sprenging/sikring enkle fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring middels fjellforhold		m				0	0
Sprenging/sikring vansk. fjellforhold		m				0	0

4.2.3 **BRUER, KULVERTER OG FORSTØTNINGSMURER**

Jembanebru	400	m2	4300	5700	9300	2456	400
Jembanekulvert		m				0	0
Kulvert for bekker/elver		stk	1000000	1500000	2500000	0	0
Forstøtningsmur	4827	m2	1500	2000	3000	10137	1448

4.3 **OVERBYGNING SPOR MV.**

Sporoverbygn./Styring/Sikring etc.	2900	m	2400	2700	3400	8062	580
Sporvekslere	2	stk	350000	350000	350000	700	0
Riving eks. spor inkl. sporvekslere		m	600	700	850	0	0

4.4 **ADKOMSTVEI / VEIOMLEGGINGER**

Planering/bærelag/asfalt	590	m	2000	3500	4500	2006	295
Bruer		m				0	0
Kulverter for vei	1	stk	1000000	1500000	2500000	1600	300
Kulverter for bekker/elver		stk				0	0

4.5 **UTOMHUSARBEIDER OG OPPARBEIDING AV VEIER / PASSER PÅ STASJONSOMRÅDE**

Overbygning/Bærelag/dekke	5050	m2	500	800	1200	4141	707
Kantstein	720	m	300	350	450	259	22
Jordpåfylling/Tilsåing av plen	2900	m2	50	65	80	189	17
Beplantning	1	rs	150000	200000	250000	200	20
Belysning	1	rs	150000	200000	250000	200	20

4.6 **RIVING, ERSTATNING OG OMLEGGING AV EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG**

Riving/erstatning av bolighus		stk	400000	800000	1200000	0	0
Riving/erstatning av uthus		stk	25000	50000	100000	0	0
Omlegging kraftledninger	2	stk	100000	100000	100000	200	0
						0	0

## 4.7 BYGNINGSMESSIGE ARBEIDER ETC.

Plattformer	4500	m2	1100	1250	1400	5625	270
Plattformoverbygg	750	m2	1800	1900	2600	1515	120
Stasjonsbygning	600	m2	8000	8500	12000	5460	480
Tilfluktsrom kl. A inkl. trapp mv.		m2	9800	10800	12800	0	0
Tilfluktsrom kl. B inkl. trapp mv.		m2	9000	10000	12000	0	0
Tilfluktsrom kl. C inkl. trapp mv.	90	m2	6200	7200	9200	666	54
Rampe til plattform	1	rs	2300000	2600000	2800000	2580	100
Riving av bygn.messige anlegg		rs				0	0
Ombygging av stasjonsbygning		m2	4000	4250	6000	0	0

## 4.8 V / A TILKNYTNING

Ledningsgrøfter og ledninger	270	m	700	1000	1500	281	43
Ledningsgrøfter og ledninger	450	m	650	850	1350	410	63
Pumpeanlegg		rs				0	0
Rensetiltak		rs				0	0

## 4.9 MILJØTILTAK

Støyskjermer	350	m	2000	2500	3500	910	105
						0	0

## 4.10 DIVERSE

						0	0
						0	0

## 4.11 DIREKTE KOSTNADER

Sum stasjonsområde og adkomstvei inkl. gjennomgående spor						73148	4034
Fradrag for gjennomgående spor						12710	
Sum stasjonsområde og adkomstvei ekskl. gjennomgående spor						60438	

## 4.12 INDIREKTE KOSTNADER

17% påslag på sum stasj.område og adk.vei ekskl. gjennomgående spor						10275	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.13 SPESIELLE KOSTNADER

						0	
--	--	--	--	--	--	---	--

## 4.14 AVGIFTER

14% påslag på sum dir. kostnader, indir. kostnader og spes. kostnader						9900	
--	--	--	--	--	--	------	--

## 4.15 ENTREPRISEKOSTNAD

						80613	
--	--	--	--	--	--	-------	--

## 4.16 FORUNDERSØKELSER, PROSJEKTERING, BYGGELEDELSE OG ADMINISTRASJON

8% påslag på på direkte kostnader						4835	
-----------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

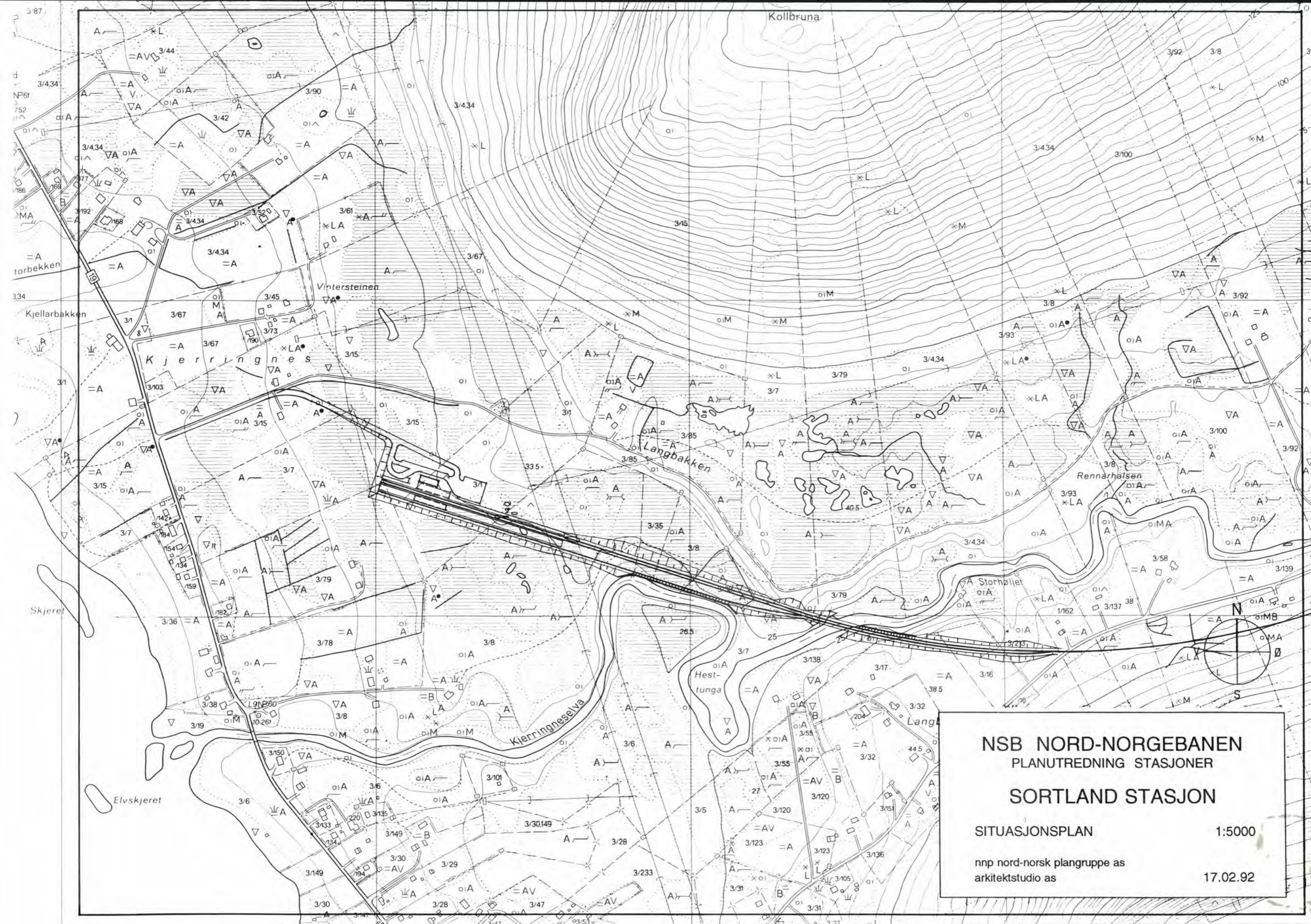
## 4.17 DIVERSE OG UFORUTSETT

10% påslag på direkte kostnader						6044	
---------------------------------	--	--	--	--	--	------	--

## 4.18 TOTAL BYGGEKOSTNAD

						91492	
--	--	--	--	--	--	-------	--





**NSB NORD-NORGEBANEN**  
**PLANUTREDNING STASJONER**  
**SORTLAND STASJON**

SITUASJONSPLAN 1:5000

nnp nord-norsk plangruppe as  
arkitektstudio as 17.02.92