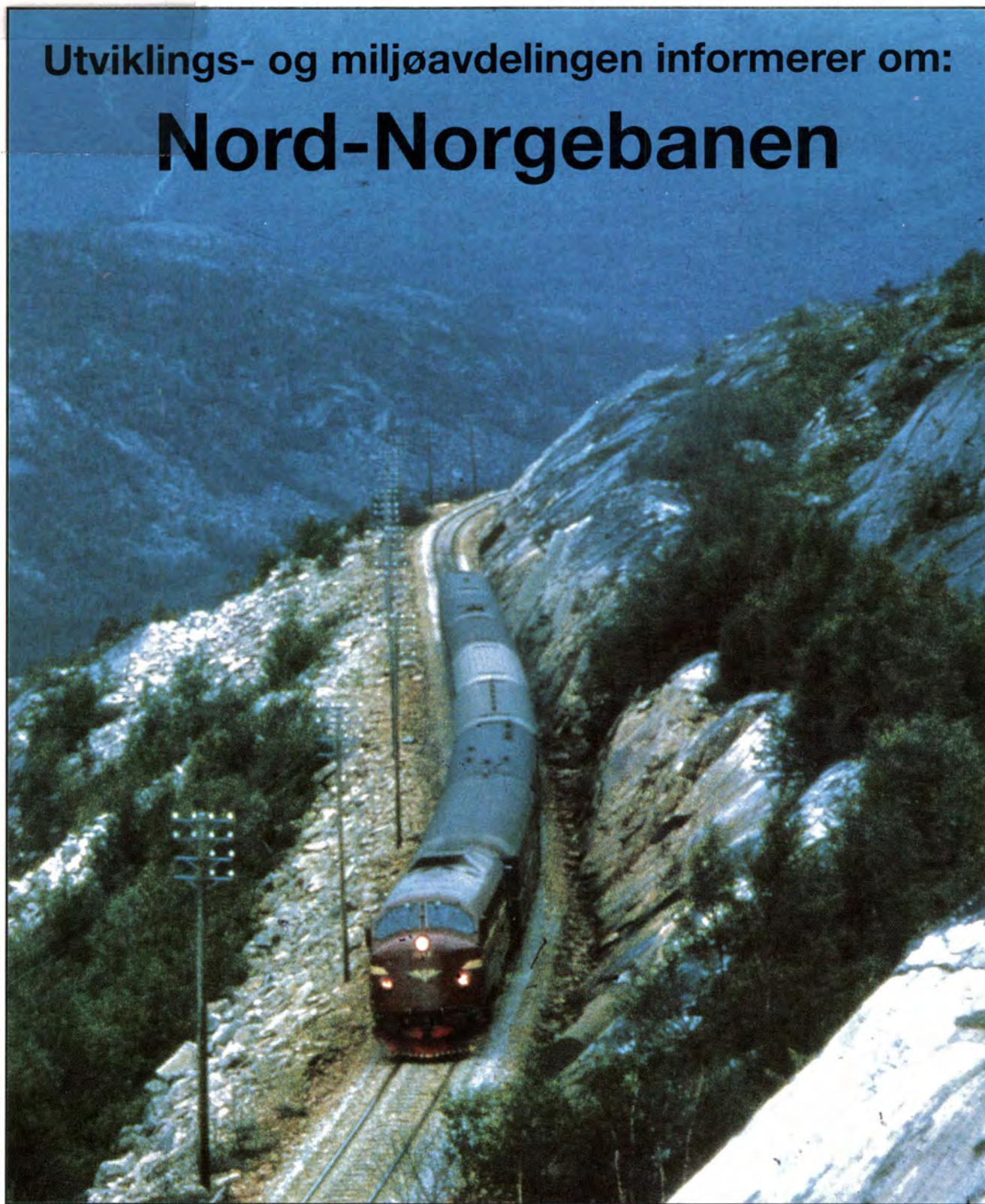


Utviklings- og miljøavdelingen informerer om:

# Nord-Norgebanen



**NSB**

Jernbaneverket  
Biblioteket

## Innledning

Spørsmålet om jernbaner i den nordlige landsdel har en lang historie bak seg. Krav, ønsker og utredninger utgjør sentrale elementer i denne historien, og ikke minst sett fra landsdelen selv: skuffelser, tilbakeslag - og nye håp.

Da Norge gikk inn i oljealderen, tentes ikke bare fakler på boretårn, men også nytt håp for Nord-Norgebanen. Hva skulle man vel bruke oljeinntektene til hvis ikke til investeringer i norsk infrastruktur som for eksempel jernbane?

Siste gangen Nord-Norgebanen ble gjenstand for en stor, offentlig utredning, var i 1981 da det såkalte "Ribu-utvalget" la fram sin utredning om "Nord-Norgebanen". Dette utvalgets arbeid bygde i stor utstrekning på teoretiske beregninger som var utført så vidt langt tilbake som i 1976.

Siden den gang har vi fått en ny Plan- og bygningslov som stiller større krav til konsekvensutredninger og informasjon om store utbyggingstiltak. Dette har sammen med stadig stor interesse for utbyggingstiltaket gjort at Nord-Norgebanen på nytt er satt på den politiske dagsordenen.

## Melding om konsekvensutredning

NSB er av Stortinget pålagt å gjennomføre en såkalt konsekvensutredning om Nord-Norgebanen med hjemmel i og retningslinjer i Plan- og bygningsloven av 1990. Formålet med dette arbeidet er å få fram et beslutningsunderlag innen utgangen av 1992 som er godt nok til at Stortinget skal kunne avgjøre om planleggingen av Nord-Norgebanen skal videreføres på et mer detaljert nivå gjennom såkalte kommunedelplaner.

Plan- og bygningsloven fra 1990 krever at det utarbeides melding om utredningsarbeidene ved større investeringsprosjekter. Dette skal bl.a. sikre at berørte fylker, kommuner og andre som har interesser i planene og konsekvensene, får informasjon om prosjektene på et tidlig tidspunkt.

Selve meldingen er i dette tilfellet et dokument på om lag 40 sider som er sendt til kommuner, fylkeskommuner, andre berørte forvaltningsorgan, organisasjoner og interesser i hele Nord-Norge. Samtidig legges meldingen ut til offentlig ettersyn. Fristen for merknader er 2. desember i år.

Denne brosjyren omtaler kort de viktigste punkter i den offentlige meldingen.

Meldingen kan fås ved henvendelse til

**NSB Hovedkontoret**  
Utviklings- og miljøavdelingen  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo

## Alternativer

Det er tre utbyggingsalternativer som skal utredes:

Utbygging sør for Narvik  
(Fauske - Narvik)

Utbygging nord for Narvik  
(Narvik - Tromsø)

Utbygging av hele strekningen  
(Fauske - Tromsø)

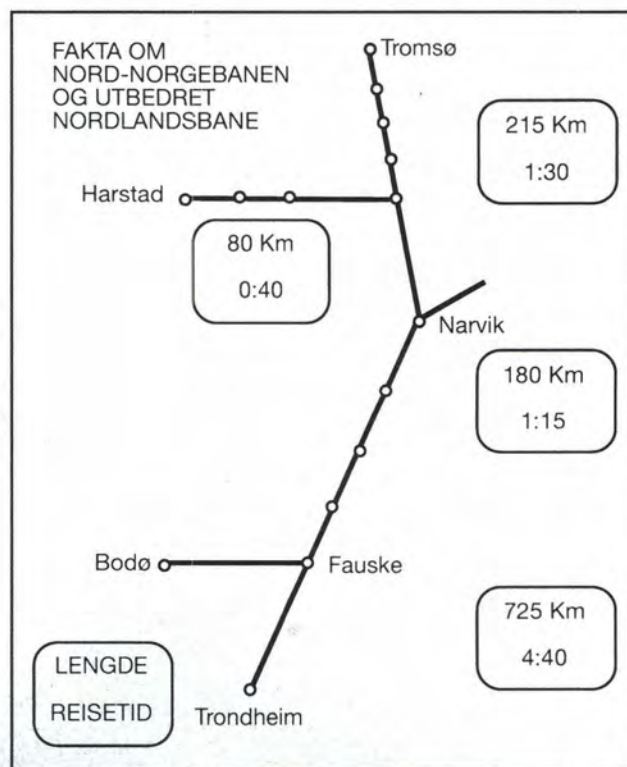
Under de to siste skal også sidearm til Harstad vurderes, og med i alle alternativer er en oppgradering av Nordlandsbanen.

Utgangspunktet for arbeidet innen rammen av en planutredning er nokså grove korridorer for fremføring av jernbane. Til grunn for disse ligger de traséer som er foreslått tidligere, men det vil også bli vurdert nye korridorer på deler av strekningen.

Nord-Norgebanen skal i planleggingen dimensjoneres for en hastighetsstandard på 200 km/t. Det samme gjelder for en oppgradert Nordlandsbane mellom Trondheim og Fauske. Videre skal både elektrisk drift og dieseldrift vurderes.

## Kjøretid

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



## Kostnader

Det understrekes at alle kostnadsvurderinger er meget foreløpige og beheftet med stor usikkerhet. De foreløpige anslag antyder likevel investeringer i størrelsen 6 - 9 milliarder kroner sør for Narvik; 5 - 7 milliarder kroner nord for Narvik; og en pris på 2 - 3,5 milliarder kroner for sidearmen mot Harstad. En komplett utbygging fra Fauske til Narvik og Tromsø med sidearm til Harstad vil derfor koste noe mellom 13 og 20 milliarder kroner.

Variasjonen skriver seg fra ulike korridorvalg og valget mellom elektrisk drift eller diesel-drift.

Kostnader til rullende materiell er ikke med i disse overslagene.

## Hvem blir berørt?

Nord-Norgebanen vil ha verdi for utviklingen i hele landsdelen. Størst betydning vil jernbanebygging og -drift ha for de kommuner og tettsteder som berøres av traséen. De regionale virkningene vil imidlertid bli betydelige over store områder, og hele Nord-Norge nord for Saltfjellet er derfor definert som influensområde.

Samlet utgjør alle trasé-alternativene som blir utredet, nærmere 1100 km jernbane hvorav halvparten ligger i tunnel.



## Konsekvenser

En vesentlig side av en planutredning er konsekvensutredning. Alle konsekvenser av en jernbanebygging nord for Fauske vil bli grovt vurdert i den planutredning som nå settes i gang. I forbindelse med eventuelt seinere arbeid med kommunedelplaner vil det bli laget konsekvensutredninger på et mer detaljert nivå.

I sum vil konsekvensutredningene iallfall måtte komme inn på følgende forhold:

### Konsekvenser for miljø

- luftforurensning
- utslipp til jord og vann
- klima
- støy
- vibrasjoner
- verdifulle naturområder, dyre- og planteliv
- natur- og kulturlandskap
- kulturminner

### Konsekvenser for naturressursene

- forbruk av energi
- arealbruk
- jord- og skogressurser
- vann/grunnvann; marine ressurser, mineraler og masse

### Konsekvenser for samfunnet

- trafikkulykker
- næringsliv og sysselsetting
- utbyggingsmønster og boligbygging
- sosiale og velferdsmessige forhold
- friluftsliv og rekreasjon
- barriereeffekter (=fysiske eller psykiske hindere)



## Videre framdrift

Det er NSB som har fått ansvaret for organiseringen av arbeidet med planutredningen om Nord-Norgebanen. Til hjelp i dette arbeidet er det trukket inn en rekke ulike konsulentfirmaer, fortrinnsvis fra de nordlige landsdeler. Flere vil bli trukket med senere i denne fasen som skal være avsluttet innen 1. juli 1992.

Stortinget skal behandle spørsmålet om Nord-Norgebanen så snart som råd og senest i forbindelse med behandlingen av Norsk Jernbaneplan 1994 - 1997 som Stortinget skal behandle i 1993.

Planutredningen som nå settes i gang, skal gi grunnlag for et vedtak om hvorvidt prosjektet bør føres videre eller innstilles. Dersom Stortinget vedtar å fortsette planleggingen, vil den gå over i en fase med kommunedelplaner.

Det vil da være hensiktsmessig å dele prosjektet opp i parseller i den videre planlegging. Tidsforbruket vil variere sterkt fra parsell til parsell etter strekningenes lengde og vanskelighetsgrad. Med normalt tidsforbruk i den offentlige behandling vil en eventuell anleggsstart kunne skje i 1999. Ved en forsert fremdriftsplan vil man kunne begynne arbeidet to år tidligere.

Minimum anleggstid vil være fem år.



## Mer enn transport

Nord-Norgebanen er både et transporttiltak og et samfunnstiltak.

En videre utbygging av jernbanen nord for Fauske vil naturligvis styrke transportavviklingen i landsdelen. Det betyr konkret at Nord-Norgebanen vil føre til at en får et stabilt, hurtig, kostnadseffektivt, konkurransedyktig og attraktivt kommunikasjonsmiddel for transport av personer og gods internt i Nord-Norge, til andre landsdeler og til nabolandene.

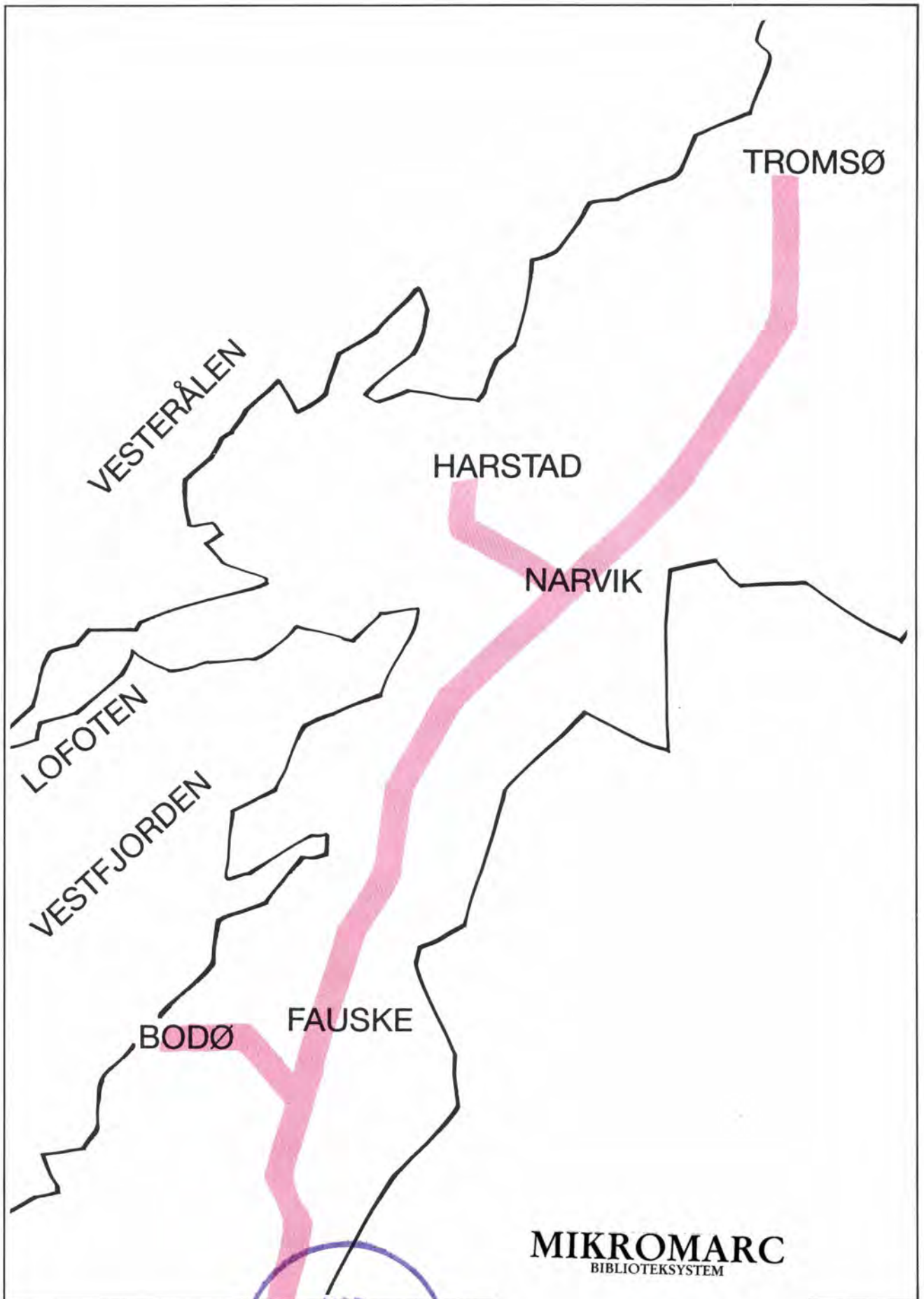
Som samfunnstiltak regnes det med at en utbygging av Nord-Norgebanen vil få betydelige ringvirkninger både i utbyggingsfasen og ved seinere drift. Disse vil bl.a. få konsekvenser for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet. Alle disse konsekvensene vil bli fullt utredet i den fase som nå er innledet.

Nord-Norgebanen vil også få konsekvenser for miljøet i meget vid betydning. Uansett valg av driftsform mellom elektrisk drift eller dieselbasert drift vil togets ry som miljøvennlig og energieffektivt transportmiddel bli et pluss i miljøregnskapet. Det samme gjelder ubestridelige miljøkvaliteter som ligger i trafikksikkerhet og beskjedne arealkrav.

Men Nord-Norgebanen vil som alle andre inngrep også ha sine skadelige miljøvirkninger.

De miljøkonsekvenser som er av generell art, vil bli utredet ferdig i denne omgang. Miljøkonsekvenser som følger av detaljerte trasévalg f.eks., må imidlertid bearbeides videre i en eventuell fase med kommunedelplaner.





TROMSØ

VESTERÅLEN

HARSTAD

NARVIK

LOFOTEN

VESTFJORDEN

BODØ

FAUSKE

**MIKROMARC**  
BIBLIOTEKSYSTEM



20. NOV. 1991

KRONE TRYKK AS  
SOLVINGEN 19