

HØRINGSUTTALELSER
TIL MELDING OM
PLANUTREDNING
NORD-NORGEBANEN



6



**Nord-Norgebanen
Planutredning**

NSB HOVEDKONTORET
AVDELING FOR STRATEGI OG MILJØ

24.01.1992

"Melding om planutredning - Nord-Norgebanen" ble i første omgang utsendt til følgende interessenter (senere ble meldingen etter anmodning også sendt til en del andre organisasjoner og institusjoner. Se til slutt i denne oppstillingen):

Departementer:

Fiskeridepartementet
Forsvarsdepartementet
Kommunal- og arbeidsdepartementet
Landbruksdepartementet
Miljøverndepartementet
Næringsdepartementet
Samferdselsdepartementet

Fylkeskommuner:

Finnmark Fylkeskommune
Troms Fylkeskommune
Nordland Fylkeskommune

Fylkesmenn:

Fylkesmannen i Finnmark
Fylkesmannen i Troms
Fylkesmannen i Nordland

Vegvesenet:

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet
Statens Vegvesen Finnmark
Statens Vegvesen Troms
Statens Vegvesen Nordland

Kommuner:

Ballangen Kommune
Balsfjord Kommune
Bardu Kommune
Evenes Kommune
Fauske Kommune
Gratangen Kommune
Hamarøy Kommune
Harstad Kommune
Lavangen Kommune
Lødingen Kommune
Målselv Kommune
Narvik Kommune
Salangen Kommune
Skånland Kommune
Sortland Kommune
Sørfold Kommune
Tjeldsund Kommune
Tromsø Kommune
Tysfjord Kommune

Andre:

Troms Fylke, Landbruksetaten
Nordland Fylke, Landbruksetaten
Direktoratet for naturforvaltning
Norges Naturvernforbund
Riksantikvaren

Statens Forurensningstilsyn
Tromsø Museum
Industriforbundet
NHO Troms
NHO Nordland
NHO Oslo
Ofoten interkommunale Plankontor
Fagrådet for Nord-Norgebaneprosjektet
Landsdelsutvalgets styringsgrupper for NN-banen

Konsulentfirmaer:

Forut, Tromsø
Harstadgruppen
Nordlandsforskning
Nord Norsk Plangruppe
NSB Engineering
Ofoten interkommunale Plangruppe
Terje Walnum, Tromsø
Trafikon, Trondheim

Stasjoner (til offentlig gjennomsyn):

Bodø
Fauske
Narvik
Mo i Rana
Mosjøen

Meldingen utsendt etter anmodning til:

Aktiv Nærings, Finnsnes
Deichmans Bibliotek, Oslo
Forsvarets Forum, Bardufoss
Framtid i Nord, Olderdalen
Fylkesbibliotekene i
- Aust Finnmark
- Troms
- Nordre Nordland
- Søndre Nordland
- N. Trøndelag
- S. Trøndelag
Harstad og omegn Industriforening
Luftfartsverket
Målselv Rotary Club
Narvik Ingeniørskole
NTBs Trøndelagskontor
Reindriftskontoret i Nordland
Reindriftskontoret i Troms
Troms Kristelig Folkeparti
Troms Senterungdom
Troms Sosialistisk Ungdom
Tromsø Høyre
Tromsø Håndverkerforening
TØI, Oslo

**MOTTATTE HØRINGSUTTALELSER TIL
"MELDING OM PLANUTREDNING NORD-NORGEBANEN"**

Det kongelige Fiskeridepartement
Det kongelige Forsvarsdepartement
Det kongelige Kommunaldepartement
Det kongelige Landbruksdepartement
Det kongelige Næringsdepartement

Direktoratet for Naturforvaltning
Kystdirektoratet

Fiskerisjefen i Troms
Fiskerisjefen i Nordland

Statens forurensningstilsyn

Luftfartsverket

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet
Statens Vegvesen Troms
Statens Vegvesen Nordland

Finnmark Fylkeskommune, Samferdselskontoret
Fylkesmannen i Troms, Miljøvernavdelingen

Troms Fylkeskommune, Plan- og næringsetaten
Fylkeslandbrukskontoret i Troms, Jordbruksetaten

Fylkesmannen i Nordland
Nordland Fylkeskommune, Samferdselsavdelingen
Fylkeslandbrukskontoret i Nordland, Skogbruksetaten

Ballangen Kommune
Bardu Kommune
Målselv Kommune
Ofotsamvirket (kommunene Tysfjord, Ballangen, Narvik,
Evenes, Tjeldsund og Lødingen)
Tromsø Kommune

Landsdelsutvalgets styringsgruppe for Nord-Norgebanen

Naturvernforbundet i Troms
Naturvernforbundet i Nordland

Tromskomiteen for jernbane
Nordland Kristelig Folkeparti
Johs H. Giæver Sr, Tromsø
Terje Karlsen, Tennevoll



DET KONGELIGE
FISKERIDEPARTEMENT

Saksbehandler, innvalgstelefon

Ivar Andreas Hesseberg 34 64 25

Vår dato

4. desember 1991

Vår referanse

91/2284 014

Deres dato

3. oktober 1991

Deres referanse

91/614;555.9

NSB Utvikling og Miljø,
Postboks 1162, Sentrum,
0107 Oslo

VEDRØRENDE PLANUTREDNING FOR NORD-NORGEBANEN, HØRING.

Fiskeridepartementet viser til brev av 3.10.91 og det vedlagte utkastet til utredning for Nord-Norgebanen.

Fiskeridepartementet har forelagt saken for Fiskeri- og Kystdirektoratet. Fiskeridirektoratet har på sin side innhentet uttalelser fra fiskerisjefene i Nordland og Troms. Kopi av disse uttalelsene følger vedlagt.

Fiskeridepartementet har ennå ikke ferdigbehandlet saken, men vil foreløpig gi enkelte merknader.

1 VIL UTBYGGING MEDFØRE ØKET EFFEKTIVITET OG
BEDRET KONKURRANSEEVNE I UTBYGGINGSOMRÅDET

Vi ser det som interessant hvorvidt en forlengelse av banen vil kunne øke landsdelens effektivitet og konkurransevne.

Fra Fiskeridepartementets hold er det særlig interessant hvorvidt utbygging av banen vil kunne føre til en bedret konkurransevne gjennom bedret transportmulighet for fiskeri- og havbruksnæringen. Vi tenker da eksempelvis på i hvilke grad en utbygging av banen vil medføre en mer effektiv transport til resten av landet og kontinentet. Det kan nevnes at eksport av fiskeprodukter til EF-området, i dag utgjør noe over 60 % av fiskeeksporten. I dag går storparten av denne transporten på hjul.

I denne forbindelse ser vi det som vesentlig at trasevalg og forbindelsen med det tilstøtende transportnettet også utredes, slik at planlegging og gjennomføres eventuelt kan skje på en slik måte at det fremmer en optimal integrering av det nåværende og fremtidige transportnettet i området.

Med dette mener vi at valg av trase for banen og geografisk plassering av stasjonene bør utredes nøye.

Overordnet vil det på dette grunnlag være interessant å få utredet hvorvidt en best mulig og hensiktsmessig organisering og utbygging vil kunne fremme landsdelens og næringenes konkurransevne med de bedre muligheter dette kan medføre.

2 HVILKE KONSEKVENSER VIL UTBYGGING AV NORD-NORGEBANEN FÅ FOR KYST- OG SJØFARTSINTERESSENE

Mye av bosetningen i området finnes langs kysten. I tråd med dette tilstrebes det i dag å opprettholde en forsvarlig og tilfredsstillende standard på både havnene og rutenettet langs kysten.

I tråd med dette, er det ønskelig, at det vurderes hvilke konsekvenser en eventuell overføring av transport til bane vil ha for å fortsatt kunne opprettholde hensiktsmessige havner og en effektiv sjøtransport. For at sjøtransport skal kunne framstå som et transportøkonomisk og effektivt transportsystem, er det vesentlig at sjø- og kysttrafikken fortsatt opprettholder et trafikkgrunnlag som gjør transporten lønnsom.

Det bør derfor utredes hvilke konsekvenser utbygging av banen vil ha for sjø- og kysttrafikken. Kan kysttransporten utvikles videre og framstå som en alternativ transportmåte, eventuelt hvilke oppgaver vil sjø- og kysttrafikken fremdeles best kunne ivareta etter en eventuell utbygging av banen ?

3 BYGNINGSTEKNISKE KONSEKVENSER VED EN UTBYGGING

Ulike traseer medfører kryssing av fjorder og sund, enten ved broer eller i tunneller. I den grad det er aktuelt å bygge broer er det ønskelig at konflikter med sjøtrafikk utredes.

Videre er det sannsynlig at traseen legges i en del strandsoner, eller det foretas fyllinger i sjøområder som vil kunne medføre konflikter med fiskeri- og havbruksinteresser. Her er det ønskelig at utbyggingsarbeider vurderes opp mot annen alternativ utnyttelse av disse arealene. Oppdrett av fisk vil i fremtiden alternativt kunne skje på land. I den grad det er aktuelt å legge traseer over områder som er egnet for slik virksomhet, bør det vurderes hvilke konflikter som kan oppstå, og hvilke tiltak som kan iverksettes for å redusere eller fjerne skadevirkningene.

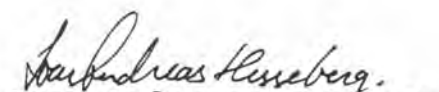
Videre fremgår det at inntil halvparten av traseene vil kunne bli lagt i tunnell. Det vil si at det vil bli

produsert store mengder fyllmasse i form av stein fra tunnelldrivingen. Det bør utredes hvordan disse fyllmasser kan anvendes til beste for lokalsamfunnet langs den valgte traseen. Der hvor traseene går nær kysten, kan de eksempelvis brukes i forbindelse med etablering av fiskerihavner, i samarbeid med kystverket.

Med hilsen



Karl Rusten
underdirektør



Ivar Andreas Hesseberg
konsulent



DET KONGELIGE
FISKERIDEPARTEMENT

Vår dato 10. januar 1992 Vår referanse 91/2284 014
Deres dato 3. oktober 1991 Deres referanse 91/614;555.9

Saksbehandler, innvalgstelefon

Ivar Andreas Hesseberg 34 64 25

NSB Utvikling og Miljø,
Postboks 1162, Sentrum,
0107 Oslo

91/614 127
555.9

VEDRØRENDE PLANUTREDNING FOR NORD-NORGEBANEN, HØRING.


Fiskeridepartementet viser til Deres brev av 3.10.91 og vårt brev av 4. desember 1991. Departementets foreløpige merknader var der beskrevet, og her følger de avsluttende merknader.

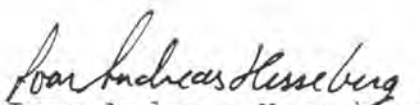
Som nevnt, i departementets svarbrev datert 4. desember 1991 punkt 2, mener departementet konsekvensene for sjøtransporten ved en utbygging av jernbanen, bør utredes.

Under dette punkt 2, vil departementet føye til at da jernbanetransport krever 3 til 4 ganger mer energi enn sjøtransport, vil sjøtransport sannsynligvis være konkurransedyktig innen områder hvor det er stor vekt/volum og kort transporttid ikke er viktig. Sjøtransport er mer tidkrevende.

Departementet ser det således som ønskelig at det i utredningen også utredes konkurranseforholdet jernbanetransport og sjøtransport. Slik at utredningen belyser de områder jernbanetransporten vil være fordelaktig, og de områder sjøtransporten fortsatt vil være fordelaktig, og dermed ha størst konkurransevne.

Med hilsen


Kari Rusten
underdirektør


Ivar Andreas Hesseberg
konsulent


Fiskerinæringen er en eksportnæring, og sterkt avhengig av gode transportmuligheter og transportbetingelser. Over 60 % av eksporten av fisk og fiskeprodukter går til EF-området. I all hovedsak går transporten landeveien. En stor del av fisken er ferskvarer. I fiskeri- og havbruksnæringen arbeides det meget bevist med å forbedre kvaliteten. Det medfører økte muligheter for eksport av ferske fiskevarer.

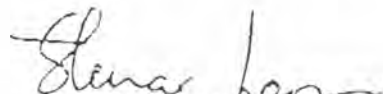
En hurtigere transport, som et tog med en fart av 200 km/t, vil være et viktig bidrag til bedre markedstilpasning. Ferske varer vil ved ankomst til markeder lengre sør i Europa ha opptil flere døgn lengre holdbarhetstid, enn de har ved alternativ transport landeveien.

I næringsanalysen bør det utredes hvilke muligheter som åpnes ved en hurtigtogsforbindelse til kontinentet og hvilke økonomiske konsekvenser dette kan få for fiskeri- og havbruksnæringen.

For at fiskerinæringen skal kunne utnytte de muligheter som Nord-Norgebanen gir blir organisering av internttransport i landsdelen, fra de ulike industristeder til de ulike jernbanestasjoner, av stor betydning. Det vil si at valg av trase for banen, og geografisk plassering av stasjoner, vil ha betydning for hvordan fiskerinæringen tilpasser seg til dette transporttilbudet.

Ved utredning av ulike traseer bør behov for organisering av internttransport utredes med målsetting å gi næringslivet, og da spesielt fiskerinæringen som er basisnæringen i landsdelen, muligheter for en optimal tilpasning.


Gunnar Trulssen


Steinar Larsen

DET KONGELIGE FORSVARSDEPARTEMENT

(Myntgata 1)
Postboks 8126 Dep
0032 OSLO 1
(02) 40 20 00
Telex 21605
Telefax (02) 40 23 23

NSB Hovedktr.		Kass.kode
D 2 DES. 1991		
Sak/Doknr.	92	
Arkivbet.		

Vår referanse

90/05968-32 /B/FD V 2/IK/--/850

Tidligere referanse

Dato

28 NOV. 1991

- a. 4.9.1991 NSB Hovedkontoret, 91/614/559.9
- b. 3.10.91, NSB Hovedkontoret, 91/614;559.9

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

Gjenpart
Samferdselsdepartementet
Forsvarets overkommando
Forsvarets bygningstjeneste

MELDING OG UTREDNING OM NORD-NORGE-BANEN - VIRKNINGER FOR FORSVARET

Forsvarsdepartementet viser til NSB's ekspedisjon av 4 september i år vedrørende utredning om Nord-Norge-banen og virkninger for Forsvaret, samt meldingen om tiltaket som ble oversendt til høring den 3 oktober s å.

Forsvarsdepartementet, som har forelagt meldingen for underlagte ledd til uttalelse, har på denne bakgrunn følgende merknader:

Forsvarsdepartementet forstår det slik at etter NSB's syn vil Forsvarets interesser i arealer som blir berørt av tiltaket og de beredskapsmessige virkninger av anleggelse av jernbanen, kreve en egen utredning. Det er imidlertid ikke satt av midler til å dekke en slik utredning.

Forsvarsdepartementet er imidlertid av den oppfatning at det i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger er NSB i egenskap av utbygger, som er ansvarlig for gjennomføringen av utredningsarbeidet, og som skal bære alle kostnadene i tilknytning til meldingen og utredningen.

Som virkningsmyndighet skal Forsvaret i høringsprosessen avgi merknader til meldingen og konsekvensutredningen. I denne prosessen skal Forsvaret bringe inn relevante problemstillinger som skal være med på å rette søkelyset mot tiltakets konsekvenser for Forsvaret.

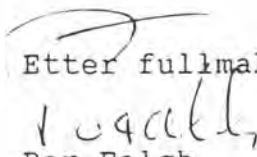
Departementet har forståelse for at NSB som tiltakshaver

Vedlegg

ønsker å bringe inn Forsvaret i utredningsarbeidet som relevant faginstans. Forsvaret vil i den utstrekning det er mulig bistå NSB med sin kompetanse på områder hvor tiltaket har virkninger for Forsvaret. Det forutsettes imidlertid at Forsvaret gis den nødvendige tid til å komme med sine bidrag til utredningsoppgaver som omfatter Forsvaret.

Forsvarsdepartementet har i annet dagsbrev av i dag bedt underlagte ledd bistå NSB i de utredningsoppgavene som omfatter Forsvaret.

Etter fullmakt


Per Falch
Byråsjef


Ingyerd Kroken
Førstekonsulent



DET KONGELIGE KOMMUNALDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP. 0032 OSLO 1
TELEFON (02) 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

TELEFAX (02) 34 95 45 - (02) 34 27 37 PLAN OG ADM AVD. - (02) 34 95 46 ARB MILJØ OG SIKKERHETSAVD. - (02) 34 95 47 DISTR UTB AVD
(02) 34 95 48 INNVANDRINGSAMD. - (02) 34 27 35 KOMM AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG OG BYGN AVD

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
U 5 DES. 1991	
Søk/Doknr.	105
Arkivbet.	

Deres ref	Var ref	Data
91/614; 555.9	91/5906 U GJO	03.12.1991

MELDING, NORD-NORGEBANEN

Vi viser til brev av 3.10.1991 med vedlagt melding for Nord-Norgebanen.

Kommunaldepartementet anser det som positivt at det legges opp til samarbeide med fylkeskommunene i det videre arbeidet.

Når det gjelder virkninger for samfunn av en utbygging, bør det i konsekvensutredningen også fremgå hvilke muligheter som foreligger for leveranser fra regionalt næringsliv i utbyggings- og driftsfasen.

Med hilsen

Harald Bergh
Harald Bergh e.f.
Avdelingsdirektør

Greta Johansen
Greta Johansen



LANDBRUKSAVDDELINGEN
TELEFAXNR. 34 95 56

DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42 - TLF. (02) 34 90 90 - TELEFAX (02) 34 95 55 - TELEX 72 969 LDEP N
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO 1

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato

91/614;555.9

8657/91 L MYd

23.12.91

Melding om Nord-Norgebanen. Uttalelse.

Landbruksdepartementet har mottatt melding om planutredning for Nord-Norgebanen.

Landbruksdepartementet har ingen merknader til skissert planprosess eller de tre utbyggingsalternativene. Når det gjelder trasealternativer, vil vi understreke viktigheten av at alle utredes parallelt inntil det foreligger et solid nok grunnlag for å velge mellom dem.

Forslag til konsekvensutredningsprogram er enda svært generelt og må detaljeres betraktelig. Bl.a. må tiltakets konsekvenser for landbrukets og reindriftens ressursgrunnlag og driftsforhold utredes. Dertil må aktuelle avbøtende tiltak også undersøkes.

Videre må konsekvensutredningsprogrammet detaljeres bedre med hensyn til ringvirkninger. Vi tenker spesielt på hvorvidt Nord-Norgebanen vil føre til forskyvninger i utbyggingsmønsteret og derved endret press på landbruksarealer.

Vi forutsetter at det videre utrednings- og planarbeidet gjøres i nært samarbeid med de berørte reindriftskontorene, landbruks- og fylkeslandbrukskontorene.

Med hilsen

Anton S. Bachke
Anton S. Bachke e.f.

Jostein Løvdal
Jostein Løvdal

Saksbehandler: Mette Ydersbond Tlf.: 02 - 34 92 33

Kopi:

Fylkeslandbrukskontoret i Nordland
Mørkvedgården, 8016 Mørkved.

Fylkeslandbrukskontoret i Troms
Postboks 1027, 9001 Tromsø.

Reindriftskontoret i Nordland
8250 Rognan.

Reindriftskontoret i Troms
Boks 57, 9220 Moen.



DET KONGELIGE NÆRINGSDEPARTEMENT
KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 34 90 90 - TELEX 21428 NSBDP N
POSTADRESSE: POSTBOKS 8014 DEP., 0030 OSLO 1 - TELEFAX 34 95 25

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO 1

NSB Hovedktr. 05 DES. 1991	Kass.kode
Sak/Doknr. Arkivbet.	107

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato

ND 91/3385-2 P TI KLJ/TNK 03.12.1991

MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN

Vi viser til Deres oversendelsesbrev av 3.10.91.

Ved det videre arbeidet med planleggingen av Nord-Norgebanene etter Plan- og bygningsloven, bør de bedrifts- og samfunnsøkonomiske vurderingene etter vårt syn stå særlig sentralt. Alle utgifter ved en eventuell utbygging og drift av Nord-Norgebanen bør etter vår oppfatning inngå i analysene for å gi et korrekt inntrykk av prosjektet - også utgifter til rullende materiell og andre variable driftskostnader.

Når det gjelder beregningene av omfordelingen av trafikkarbeide fra veitrafikk, skipsfart og andre typer transport til jernbane, er det viktig å ha i mente at veisektorens andel av godstransporten har vært økende de senere år. Denne trenden bør derfor ligge til grunn for beregningene av omfordelingen av transport fra vei til jernbane. En betydelig del av transportene går i dag sjøveis. En overføring av deler av denne transporten til jernbanen vil kunne få konsekvenser for transporttilbudet i kystområdene hvor en har hovedtyngden av befolkningen. Konsekvensene av dette bør utredes.

Med hilsen

Christoffer Owe e.f.
ekspedisjonssjef

Arnt Egil Ursin
underdirektør

Saksbehandler:
Lise Jørstad
førstekonsulent
tlf: 02-34 67 36



NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO



NORD-NORGEBANEN

DN mener tiltaket må undergis konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven §33-4.

Tiltakshaver legger opp til to utredningsnivå i planprosessen. Dette ser vi på som hensiktsmessig i prosjekter av denne størrelsesorden.

Utredningsprogrammet omfatter samfunnsmessige konsekvenser av tiltaket, samt vurderinger av transportøkonomiske forhold, transportbehov og trafikkprognoser. DN mener at planutredningen bør inneholde et eget punkt hvor de samfunnsmessige konsekvensene ved "0-alternativet" vurderes.

Miljøkonsekvenser som luftforurensning, energiforbruk og ulykker utredes fullt ut i planutredningen. Det legges videre opp til en registrering av de ulike trasealternativenes konfliktsoner i forhold til viktige hovedområder.

DN foreslår et supplement til utredningsprogrammet. Dette inneholder en registrering av konfliktsoner p.g.a. tilhørende tiltak, en områdevis vurdering av naturverdier som vil bli berørt av de foreslåtte trasealternativene, samt en utredning av forholdene omkring deponering av overskuddsmasse. Muligheter for å senke hastighetsstandarden i sårbare naturområder bør også vurderes.

Tiltakshaver bør søke å samordne planleggingsarbeidet med aktuelle større vegprosjekter, og dette bør gjelde både fjordkryssninger og dagstrekninger.

INNLEDNING

DN viser til melding sendt på høring etter Plan- og bygningsloven §33-4 for Nord-Norgebanen. Vi viser også til miniseminaret i Tromsø 8. november hvor prosjektleder for NSB, E. Martens, Bruer I&E A/S, ledet arbeidet for planprosessen.

**GENERELT OM PLANPROSESSEN (hovedveilederen T-746)**

I større utbyggings tiltak hvor det skal fattes prinsippvedtak i Storting eller regjering, anbefales utvøder å foreta utredningsarbeidet i to runder med ulikt detaljeringsnivå. I første runde bør utvøder utarbeide en melding med forslag til utredningsprogram. Programmet skal legge opp til en grovmasket konsekvensutredning, som avklarer de forhold som vil være sentrale for Stortingets eller regjeringens prinsippvedtak.

Når et prinsippvedtak foreligger, utarbeides et mer detaljert utredningsprogram. Dette programmet skal ta sikte på en ytterligere avklaring av konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn, for en endelig beslutning om tiltaket blir gjort.

INNHALDET I MELDINGA**Beskrivelse av planprosessen**

Planprosessen er meget uklart beskrevet i meldinga. Etter møtet i Tromsø 8. nov. samt en rekke telefonsamtaler, har vi imidlertid fått klarlagt noen sentrale spørsmål i forbindelse med prosessen. I vår høringsuttalelse forsøker vi derfor å klarlegge enkelte begreper og uklare utredningsnivåer som er omtalt i meldinga.

DN ser på det som positivt at tiltaksnaver har rullet opp anbefalingene fra hovedveilederen T-746 om å foreta utredningsarbeidet på to detaljeringsnivå. Vi mener dette er nødvendig for at man i planprosessen skal kunne legge utredningsarbeidet på et detaljeringsnivå som er hensiktsmessig for de ulike stadier i planleggingen.

Dette stadium i planleggingen (planutredningsfasen) skal gi beslutningsgrunnlag for Stortingets prinsippvedtak om videre traseplanlegging (hovedplanfasen) skal gjennomføres.

Meldinga inneholder program for planutredningsfasen. I følge meldinga skal planutredningen legge grunnlag for en anbefaling om hvorvidt prosjektplanleggingen bør fortsette eller ikke, og eventuelt hvilket hovedalternativ som bør legges til grunn for den videre planleggingen.

Hva utvøder mener med hovedalternativ (utbyggingsalternativ eller trasealternativ), går ikke fram av meldinga. Etter samtale med prosjektleder B. Martins, Bruer IKB A/S, forstår vi imidlertid at det skal velges utbyggingsalternativ (neste side under Alternativer).

Tiltaksnaver antyder at det kan være aktuelt å samordne plan-



ledningen med aktuelle vedomlegningsprosjekter for spesielt å kombinere veg- og jernbanedru ved store flodkrvshinder. DN vil understreke viktigheten av en slik samordning, og vi mener man også bør samordne planene for gadtstrekninger der det er mulig å samlokalisere vei- og jernbanetrase innenfor samme korridor. Vi mener dette er viktig fordi det vil føre til en geografisk begrensning av området av inndrebene, og dermed redusere de negative konsekvensene som bygging av vei og jernbane kan ha på natur og miljø.

Beskrivelse av tiltaket

Prosjektet befinner seg på et svært overordnet nivå, og av denne grunn er beskrivelsen av tiltaket meget generell.

Tiltakets virkning på miljø, naturressurser og samfunn

Denne delen av meldinga er bygd opp etter spørsmålslista i hovedvedlegget 1-746. Alle spørsmålene er berørt, men de er behandlet meget generelt.

Alternativer

Tiltaksnavet har presentert 3 utbyggingsalternativer i meldinga:

- Fauske-Narvik
- Narvik-Tromsø
- Fauske-Tromsø

For begge alternativene nord for Narvik skal det vurderes sidebane til Harstad. I tillegg inndar en vurdering av eksisterende Nordlandsbane, og muligheter for oppgradering av denne. Nord-Nordbanen planlegges dimensjonert for 200km/t, og både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes.

Videre er det presentert en rekke trasealternativer (varianter av traseer under utbyggingsalternativene) for de forskjellige strekningene. Disse omfatter traseer som har vært vurdert tidligere, samt nye forslag som har kommet i løpet av konseptfasen.

Bakgrunnen for at man har valgt å dele strekningen Fauske-Tromsø i tre utbyggingsalternativer, og på hvilket nivå i prosessen valg av utbyggingsalternativ skal foretas, er ikke tilfredsstillende redegjort for i meldinga. Etter samtale med Cecilie Moe i Samferdselsdepartementet har vi imidlertid forstått det slik at det er strekningen Fauske-Tromsø med sidebane til Harstad som er det utbyggingsalternativet som man i utgangspunktet ønsker utredet. Inndelingen som er foretatt i meldinga kan betraktes som en naturlig inndeling av prosjektet både utredningsmessig og for prinsippvedtaket i Stortinget.



I løpet av planutredningsfasen, som man i følge meldingens tidsskjema allerede er kommet meget langt med, skal det sorteres ut hvilke trasealternativer som det **ikke** er aktuelt å gå videre med i planarbeidet. Denne utvelgelsen skal i hovedsak bygge på tekniske og økonomiske betraktninger.

Tidlig i planutredningsfasen skal det velges hvilke trasealternativer man skal legge til grunn for trafikkprognoser og lønnsomhetskalkyler. Denne utvelgelsen skal bygge på innspill fra fagmiljøer og interessenter. Utvelgelsen betraktes av tiltaksnavet som foreløpig, og alle aktuelle traseer vil bli tatt inn i hovedplanfasen igjen.

UTREDNINGSPROGRAMMET

I programmet for planutredningen legges hovedvekten på forhold som har størst betydning for Stortingets behandling av saken.

Samfunnsmessige konsekvenser

Det legges vekt på samfunnsmessige ringvirkninger som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet. Videre skal det utarbeides kostnadsoverslag, inntektsanslag, og trafikkprognoser for de forskjellige trasevariantene. Endringer i transportmiddel-fordeling skal belyses, og det skal foretas en vurdering av konsekvensene for eksisterende samferdselsnæring dersom prosjektet realiseres, samt markedsanalyser for å få fram det totale transportbehov i landsdelen.

DN mener at det materialet som legges fram for Stortinget bør inneholde et eget hovedpunkt hvor "0-alternativet" vurderes. Dette er særlig viktig for en vurdering av de samfunnsmessige konsekvensene både regionalt og nasjonalt dersom prosjektet ikke blir gjennomført. Vi viser til spørsmålslista i hovedveilederen T-746 for detaljer omkring hvilke samfunnsmessige konsekvenser som bør utredes.

Konsekvenser for miljø og naturressurser

Miljøkonsekvensene som er av generell karakter og som betraktes som direkte konsekvenser av om det blir jernbane eller ikke, utredes fullt ut i planutredningsfasen. Dette omfatter en vurdering av luftforurensning, energiforbruk og utvikkler. I tillegg vil rene inngrepskonsekvenser og konfliktområder bli angitt. Det fokuseres spesielt på å beskrive konfliktsoner i forhold til vernede og verneverdige områder, plante- og dyreliv, natur og kulturlandskap, kulturminner og friluftslivsområder. Detaljerte utredninger og kvantifisering av konsekvensene vil bli gjennomført i hovedplanfasen. Her vil også traseene bli videre bearbejdet, og avdotende tiltak vil bli grundig vurdert.



DN foreslår et supplement til utredningsprogrammet. Dette omfatter følgende 4 momenter:

1. Konsekvenser av **tilhørende virksomheter** må tas inn i utredningsprogrammet. Dette gjelder spesielt behovet for bygging av eventuelle tilførselveier der linja legges utenom tettstedene. DN foreslår derfor at det på samme måte som for traséalternativene, blir vurdert eventuelle tilførselveiers konfliktpotensiale i forhold til viktige hovedområder.

2. Vi mener det er vesentlig å få bedre fram at det skal skje en områdevis vurdering av traséene i forhold til landskap og miljø. Vi ber derfor om at følgende formulering blir tatt inn innledningsvis under punkt 4.7.2.:

"Det skal gjøres vurderinger av traséalternativene i forhold til **naturverdier**, områdevis og regionvis. GVS, i forhold til f.eks. dalføre, fjellområde, fiordlandskap, øv- og kvstområde, vassdrag osv. En slik vurdering vil kunne sikre at hensynet til viktige naturområder og naturtyper blir ivarettatt."

Vurderinger av enkeltområder, objekter og arter, bl.a. verneområder, truede arter o.s.v., må settes inn i en slik områdevurdering.

3. Store deler av jernbanetraseen, uansett trasevalg, vil gå i tunnel. Forhold omkring **deponering av overskuddsmasse** må tas inn i utredningsprogrammet.

4. Nord-Norgebanen planlegges dimensjonert for 200 km/t. Dette medfører en meget rigid linjestruktur, og derfor liten fleksibilitet når det gjelder traseendringer i sårbare naturtyper. DN mener man må vurdere mulighetene for å **senke hastighetsstandarden** i sårbare områder. Dette vil bidra til redusere miljøkonsekvensene ved at det tillates større kurvatur og dermed økte muligheter til å legge linja utenom særlig følsomme områder. Dersom tiltaksnavet mener spørsmålet om senket hastighet er av prinsipiell karakter, bør spørsmålet tas opp i planutredningsfasen. Hvilke trasealternativer dette kan være aktuelt for, samt mere detaljerte utredninger om miljøkonsekvenser og transportmessige forhold som følge av hastighetsreduksjoner, bør tas inn i hovedplanfasen.

**KONKLUSJON**

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter §33-4 i Plan- og bygningsloven.

Meldinga er bygd opp etter spørsmålslista i hovedveilederen T-746, og omtaler tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn meget generelt.

Tiltakshaver har lagt opp til en todelt planprosess som vi mener er hensiktsmessig i et prosjekt av denne størrelsesorden. Planutredningen skal danne grunnlag for prinsippvedtak i Stortinget om en eventuell videreføring av prosjektet.

Meldinga inneholder ingen begrunnelse for hvorfor strekningen Fauske-Tromsø er delt inn i tre utbyggingsalternativ. Den gir heller ikke svar på når i prosessen valg av utbyggingsalternativ skal foretas. DN har imidlertid forstått det slik at det er strekningen Fauske-Tromsø med sidearm til Harstad som man i utgangspunktet ønsker utredet, og at inndelingen i flere utbyggingsalternativer betraktes som fordelaktig i forhold til prosessen.

DN mener det er viktig at tiltakshaver søker å samordne planleggingsarbeidet med aktuelle større vegprosjekter. I tillegg til store fjordkryssninger, bør dette også gjøres for ågstrekninger der samordning er mulig.

I utredningsprogrammet legges hovedvekten på samfunnsmessige konsekvenser. DN mener at planutredningen bør inneholde en vurdering av de samfunnsmessige konsekvensene dersom prosjektet ikke gjennomføres, dvs. "0-alternativet".

Miljøkonsekvenser som luftforurensning, energiforbruk og ulvkker utredes fullt ut i planutredningen. Det legges videre opp til en registrering av de ulike trasevariantenes konfliktsoner i forhold til viktige hovedområder som verne- og verneverdige områder, plante- og dyreliv, natur og kulturlandskap, kulturminner og friluftslivsområder.

DN har foreslått et supplement til utredningsprogrammet. Dette omfatter følgende momenter:

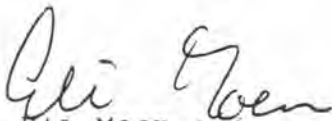
- en vurdering av eventuelle tilførselvelers konfliktpotensiale i forhold til viktige hovedområder.
- en områdevis vurdering av trasealternativene i forhold til regionale naturverdier, dvs. calfører, fjellområder, fjordlandskap, øy- og kystlandskap, vassdrag o.s.v.
- forhold omkring deponering av overskuddsmasse.
- dersom tiltakshaver mener spørsmålet om senket hastighet i



spesielt sårbare naturtyper er av prinsipiell karakter, bør spørsmålet tas opp i planutredningsfasen.

DN mener utredningsprogrammet, med de tillegg som vi har foreslått, er et tilfredsstillende utgangspunkt for å utarbeide tilstrekkelige og relevante opplysninger for Stortingets prinsippvedtak.

Med hilsen


Eli Moen e.f.
Underdirektør


Reidar Dani

Kopi til:

Plan- og utredningsseksjonen i SD
MD. NK-avd.
MD. Planavd.
MD. LI-avd.
MD. Vannavd.
Fylkesmannen i Troms
Fylkesmannen i Nordland
RA
SFT



KYSTVERKET
KYSTDIREKTORATET

1AH

FISKERIDEPARTEMENTET
POSTBOKS 8118 DEP

0032 OSLO 1

FISKEIDEPARTEMENTET	
27. NOV. 1991	
SAKSNR.	91/2284-7
ARKIV	014

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar) Dato

3493/91 THK/AMH
012

25. november 1991

MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN

Melding om planutredning for Nord-Norgebanen er oversendt Kystdirektoratet fra Fiskeridepartementet med brev av 31. oktober 1991.

Fiskeridepartementet ber om Kystdirektoratets vurderinger og uttalelse innen 20. november 1991.

Planutredning for Nord-Norgebanen kommer inn under Plan- og bygningslovens bestemmelser om meldeplikt og oversendelsen innebærer slik melding.

Utredningen skal etter planen foreligge til offentlig høring sommeren 1992.

Oversendelsen fra Fiskeridepartementet innebærer således at man på det nåværende tidspunkt kan gi tilbakemeldinger som det vil kunne bli tatt hensyn til i planarbeidet frem til planen foreligger til offentlig høring.

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

Spørsmålet om realisering av Nord-Norgebanen ble sist utredet i NOU 1981:17, hvor regionale virkninger, samferdselssystemet i landsdelen, trafikkprognoser og samfunnsøkonomiske virkninger av banen ble drøftet.

Saksbehandler: Prosjektleder Tore Holm-Karlsen

Adresse:
Postboks 8118 Dep
Oslo 1

Besøksadresse:
Dronningens gt 6
Oslo 1

Teletjenester:
Telefon (02) 11 40 90
Telegramadr Kystdirektoratet, Oslo
Teleks 21555 KDIR N
Teletax (02) 42 48 35

Postgiro 0803 5036008
Bankgiro 0629 05 75549



KYSTVERKET

KYSTDIREKTORATET

Kystdirektoratets uttalelse til NOU 1981:17 ble oversendt Samferdselsdepartementet med brev av 19. oktober 1981. Gjenpart av uttalen ble oversendt Fiskeridepartementet samme dato, og det vises til dette.

Hovedproblemstillingene er ikke endret siden den gang, men fremgangsmåten i utredningen vil nå være annerledes enn i 1981.

De nye bestemmelsene i Plan- og bygningsloven setter nå større krav om lokal medvirkning i planfasen samtidig som et opplegg for konsekvensutredningen er vedtatt i forskriftsform.

Ut fra Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger er formålet med å sende melding om utredningsarbeidet bl.a. å gi myndigheter og berørte parter anledning til å påvirke innholdet i plan- og utredningsarbeidet.

Utredning av Nord-Norgebanens konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnsmessige forhold i berørte områder inngår som en del av det totale utredningsarbeidet, og det gis uttrykk for at utredningen først og fremst vil legge vekt på de samfunnsmessige ringvirkninger som betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet.

Kystdirektoratet vil derfor legge stor vekt på at utredningsarbeidet vektlegger mulighetene for en totalt sett stabil, hurtig, kostnads-effektiv, konkurransedyktig og attraktiv transport av gods og personer internt i Nord-Norge, til andre landsdeler og i utenriks-sammenheng.

Det må derfor legges stor vekt på å få utredet de samfunnsmessige ringvirkningene som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet fullt ut allerede i denne planutredningen, slik at disse forhold er avklart før hovedplanarbeidet eventuelt startes.

Det vil i første omgang bety en avklaring gjennom en vurdering av prosjektets levedyktighet.

Utgangspunktet for vurderingen av konsekvenser for banens transportarbeid må ses i lys av mulighetene til å etablere et helhetlig og sammenhengende transportsystem for landsdelen, når det gjelder fordeling av trafikk mellom transportmåter.

Utsetningene om overføring av trafikk til bane fra veg- luft- og sjøtransport vil måtte vurderes nøkternt. Det bør dessuten vurderes hvilke konsekvenser en eventuell overføring av trafikk til bane vil kunne ha for mulighetene til å opprettholde effektive havner og en effektiv sjøverts gods- og persontransport.

er:	Besøksadresse:	Teletjenester:	
58 Dep	Dronningens gt. 6	Telefon (02) 11 40 90	Postgiro 0603 5036009
1)	Oslo 1	Telegramadr. Kystdirektoratet Oslo	Bankgiro 0629 05 75549
		Teleks 21555 KDIR N	
		Telefax (02) 42 46 35	

adressert til Kystdirektoratet, ikke til avdeling eller enkeltperson



KYSTVERKET

KYSTDIREKTORATET

Kystdirektoratet skaffet i 1980 tilveie oversikt over sysselsetting som knyttet seg til havnevirksomheten i Nord-Norge, og oversendte dette med brev av 5.1.1981 til Samferdselsdepartementet.

Det antas at det nå er lagt inn i budsjett for utredningen midler til slike undersøkelser.

Kystdirektoratet vil fremholde, på samme måte som vi ga uttrykk for i 1981, at befolkningskonsentrasjonen langs kysten skaper grunnlag for effektiv sjøverts transporter både for personer og gods, og at dette transporttilbudet vil måtte kreve et trafikkgrunnlag som gjør at det kan opprettholdes som et transportøkonomisk effektivt transportsystem.

Vi vil gå ut fra at en konsekvensanalyse vil belyse disse forholdene fullt ut og på en nøktern måte.

Med hilsen


Ole Vatnan
Kystdirektør


Tore Holm-Karlsen

Dep
Besøksadresse:
Dronningens gt. 6
Oslo 1
Teletjenester:
Telefon (02) 11 40 90
Telegramadr. Kystdirektoratet, Oslo
Teleks 21555 KDIR N
Telefax (02) 42 48 35

Postgiro 0803 5036009
Bankgiro 0629 05 75549

essert til Kystdirektoratet, ikke til avdeling eller enkeltperson



FISKERISJEFEN
I TROMS

Jnr 10021/91
18.11.91

Fiskeridirektoratet
Postboks 185
5002 Bergen

Strandgt. 5/7B
Boks 80, 8001 Tromsø
Telefon 1933, 80 91 940

fortull 1335

TELEFAX

Nytt tlf.nr. 083 - 55 622
Nytt postboks nr. 940

Att.Kontoret for rettleddning og informasjon.

Deres ref

J.nr. 3091/91 Arkiv.nr.
gt/sl

Dato 15.11.91.

HØRINGSUTTALELSE - MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGE BANEN.

Viser til melding av 01.10.91 og Deres brev av 04.11.91.

Den foreliggende melding er et utkast til program for konsekvensutredning av miljø- og samfunnsmessige virkninger. Utredningsprogrammet skal føre fram til et beslutningsgrunnlag for å avgjøre om planleggingen av Nord Norge banen skal videreføres.

Vi vil her ikke kommentere trasevalg og tekniske forhold knyttet til legging av jernbane i landskapet, men avgrense våre kommentarer til forhold som vil berøre eller påvirke mulighetene for næringsvirksomhet, og eventuelle praktiske komplikasjoner for nåværende og potensielle næringsvirksomheter.

Ulike traseer medfører kryssing av fjorder og sund, enten ved broer eller i tunneller. I den grad det er aktuelt å bygge broer må konflikter med sjøverts trafikk utredes.

Der hvor traseen legges i strandsonen eller på fyllinger i sjø må konflikter med fiskeri- og havbruksinteresser utredes. Her bør det også vurderes mot alternative anvendelser av disse arealer. Her tenkes spesielt på at oppdrett av marine fisk som steinbit, kveite og annen flatfisk i framtida med stor sannsynlighet vil foregå på land. I den grad det er aktuelt å legge traseer over områder som er egnet for slik virksomhet bør det vurderes hvilke konflikter som kan oppstå, og hvilke tiltak som kan iverksettes for å redusere eller fjerne skadevirkninger.

Inntil halvparten av traseene vil ligge i tunnell. Det vil si at det blir produsert store mengder fyllmasser i form av stein fra tunneldrivingen. Det bør utredes hvordan disse fyllmasser kan anvendes til beste for lokalsamfunn langs traseen. Der hvor traseene går nær kysten kan de for eksempel brukes i forbindelse med etablering av fiskerihavner, i samarbeid med lystverket.



TROMS FYLKESKOMMUNE

PLAN- OG NÆRINGSETATEN

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr. 0 2 DES. 1991	Kass.kode
Sak/Doknr. 01 Arkivbet.	au

Saksbehandler: Toril Finnestrand

Deres ref.	Vår ref.	Telefax	Dato
	Jnr. 6174/91	(083) 10 110	25.11.91
	Ark. 822.2	Tlf. dir.innvalg	
	LB5	(083) 23 258	

UTTALELSE VEDRØRENDE MELDING OM FORLENGELSE AV NORD-NORGEBANEN

Plan- og næringsutvalget i Troms har i møte den 20.11.91 gjort følgende enstemmig vedtak i sak nr. 105/91:

" Plan- og næringsutvalget slutter seg i hovedsak til administrasjonens uttalelse til meldingen vedrørende Nord-Norge-banen. "

Med hilsen

Kurt Myrland
Kurt Myrland
planleder

Frank Rindahl

Toril Finnestrand
Toril Finnestrand

Dato: 08.11.91
(rev. 28.11.91)
Saksbeh: TFI

UTTALELSE TIL MELDING VEDRØRENDE FORLENGELSE AV NORD-NORGE- BANEN.

Det vises til NSBs brev av 3. oktober d.å. der det bes om merknader til meldingen vedrørende Nord-Norgebanen. I det følgende presenteres først Troms fylkeskommunens generelle kommentarer til tilnærming og metode i utredningsarbeidet. Deretter gis det enkelte kommentarer til de ulike utredningstema.

I. Generelle kommentarer til tilnærming og metode.

Fylkeskommunen har forståelse for at det legges opp til generelle utredninger i denne fasen av planarbeidet, og at mer detaljerte utredninger skal gjennomføres i en eventuell hovedplanfase.

Et alternativ til slike generelle utredninger som meldingen legger opp til, er å skissere ulike scenarier; f.eks. utviklingen i Nord-Norge med og uten forlengelsen av Nord-Norgebanen. Dette kan være et like godt egnet beslutningsgrunnlag for politikerne som den skisserte konsekvensutredning vil være.

Meldingen presiserer i liten grad hvordan de generelle utredningene i denne fasen skal gjennomføres, og hvem som skal gjøre arbeidet. Dette vanskeliggjør arbeidet med å gi merknader.

Vårt inntrykk er imidlertid at de fleste aktuelle utredningstema blir godt dekket i meldingen. Det er imidlertid viktig å understreke at valg av utredningsmetode kan ha stor betydning for de konklusjoner som kan trekkes.

II. Kommentarer til de ulike utredningstema.

1. Virksomheter på samfunn:

1.1 Næringsanalysen

Det er uklart hva som egentlig skal analyseres i næringsanalysen, hva formålet med analysen er, og hvordan den skal gjennomføres.

2. Virkninger på natur og miljø.

Kulturetaten i Troms fylkeskommune har gitt NSB opplysninger om registrerte kulturminner i traseene for en evt. Nord-Norgebane gjennom Troms. P.g.a. begrensninger i kartmaterialet har etaten kun arbeidet med disse to traseene:

- Nordland grense - Tromsø
- Sandtorg/Tjeldsund - Harstad

For disse to traseene foreligger det kart i størrelse 1:50 000. Det øvrige kartmateriale, som viser alternativer og sidebaner, foreligger i en målestokk som umuliggjør selv grove vurderinger av kulturminner knyttet til disse traseene.

En endelig uttalelse i forbindelse med en konsekvensanalyse, kan derfor kun gis etter grundig befaring i terrenget. Nødvendigheten av slike befaringer understrekes sterkt.

3. Sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser.

I forhold til sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser, opererer meldingen kun med hovedoverskrifter. Begrepene velferd og levekår er i liten grad definert og operasjonalisert. Det gjør det vanskelig å få oversikt over hva som skal utredes og hvordan utredningene skal gjennomføres, og det er derfor ikke mulig å gi ytterligere merknader til dette punktet slik det nå framstår.

Avslutningsvis ønsker Troms fylkeskommune å understreke viktigheten av at nord-norsk kompetanse brukes i utredningsarbeidet vedrørende forlengelsen av Nord-Norgebanen. Det er positivt at nord-norske kompetansemiljøer allerede deltar i arbeidet, men det er også viktig at dette følges opp i en eventuell hovedplanfase.

FYLKESLANDBRUKSKONTORET I TROMS

Jordbruksetaten

POSTBOKS 1027 - SKIPPERGT. 7 A - 9001 TROMSØ - TLF.083/57 411 - TELEFAX 083/10376

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Koss.kode
0 2 DES. 1991	
Sak/Doknr.	CI
Arkivbet.	

DERES REF.
91/614;555.9

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)
199991 10095 BYG
AAH/-

DATO
29.11.91

MELDING VEDR. NORD-NORGEBANEN.

Vi viser til Deres brev av 03.10.91.

Fylkeslandbrukskontoret i Troms har følgende merknader til melding vedr. Nord-Norgebanen:

1. Samordning med annen planlegging.

Vi vil fremheve betydningen av samordning med annen planlegging. De ulike traséalternativ som er framlagt, og konsekvenser knyttet til disse, må ses i sammenheng med bl.a. vegplanleggingen i fylket. Vi finner her spesielt grunn til å nevne strekningen Tømmernes - Nordkjosbotn - Laksvatn i Balsfjord kommune. Framføring av både veg og jernbane i dette området vil være problematisk og svært konfliktskyt.

2. Kulturlandskap

Kulturlandskapsvern er et tverrsektorielt tema som krever samordning av de ulike interesser og instanser lokalt. Miljøvern, kulturvern, landskapsvern og aktivt landbruk er viktig for ivaretagelse av verdifulle kulturlandskap.

Det er opprettet ei samarbeidsgruppe for kulturlandskap i fylket som består av representanter fra følgende instanser:

- * Fylkesmannens miljøvernavdeling
- * Troms fylkeskommune, kulturvern avdelingen
- * Fylkeslandbrukskontoret i Troms, jordbruksetaten
- * Fylkeslandbrukskontoret i Troms, skogbruksetaten

Vi ser det som svært viktig at kulturlandskapshensyn og konfliktområder blir utredet og prioritert i arbeidet med konsekvensutredningen. Ovvennevnte gruppe er med sin kompetanse en naturlig samarbeidspart.

3. Konsekvenser for jord- og skogbruk

I tilknytning til de ulike traséalternativ må konsekvenser for jord- og skogbruk utredes. Dette gjelder både med hensyn til beslaglegging av produktiv mark, barrierevirkning, forringelse av kulturlandskap m.v.

Jordskifte som avbøtende tiltak bør vurderes i visse områder.

Barriereeffekten vil være særlig stor i fjordbygdene, der landskapets utforming gjør at fremføring av jernbane vil bli særlig konfliktfylt. Strandsona er oftest smal og relativt bratt og ressursene er fordelt på mange eiendommer. Det er vanskelig å komme med forslag til avbøtende tiltak i denne sona, og konsekvensene for jordbruk, skogbruk og kulturlandskap vil bli betydelige.

4. Nytte av banen

Stasjonenes lokalisering i fylket er viktig for den betydning en jernbane vil ha for bl.a. transport av virke. Også antallet stasjoner vil ha betydning for den nytte lokalbefolkning og næringsliv vil kunne få av jernbanen. Rundt og i tilknytning til slike stasjoner vil det imidlertid bli et økt utbyggingspress. Det er derfor viktig at konsekvenser og ringvirkninger knyttet til stasjonenes lokalisering blir tilstrekkelig utredet.

5. Videre arbeid

Brevet sendes i samråd med Fylkeslandbrukskontoret, skogbruksetaten. Vi ber om å bli løpende orientert i den videre planleggings- og utredningsfasen, slik at vi har mulighet til å komme med informasjon og annen tilbakemelding. Vi vil samtidig be om at nye dokumenter i saken blir sendt både jord- og skogbruksetaten.

Vi ser det som naturlig at representanter fra jord- og skogbruksetaten blir representert i ei lokal plangruppe, dersom videreføring av Nord-Norge banen blir en realitet.

Vi viser ellers til vårt notat om særlige konfliktområder. Notatet er sendt Nord-Norsk plangruppe ved Ole B. Skarstein den 14.11.91.

Med hilsen

Unni Skjønnsfjell
Unni Skjønnsfjell

Astrid A. Haug
Astrid A. Haug

Vedlegg.

Gjenpart: - Fylkeslandbrukskontoret i Troms, skogbruksetaten, Boks 1013 Andselv, 9201 BARDUFOSS.
- Landbruksdepartementet, Arealkontoret v/Mette Ydersbond, Postboks 8007 Dep, 0030 OSLO 1.

1

FYLKESLANDBRUKSKONTORET I TROMS
Jordbruksetaten

POSTBOKS 1027 - SKIPPERGT. 7 A - 9001 TROMSØ - TLF.083/57 411 - TELEFAX 083/10376

Nord-Norsk Plangruppe As
Postboks 6044
8016 MØRKVED

DERES REF.
OBS

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)
AAH/-

DATO
14.11.91

NORD-NORGEBANEN - KONFLIKTSONER I FORHOLD TIL LANDBRUK.

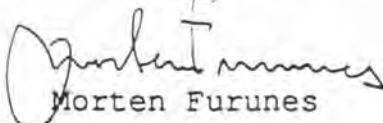
Vi viser til møte i Tromsø fredag 8. november, der det bes om ytterligere innspill til planutredningen mht. konfliktsoner, problemområder og landbruksinteresser. Når det gjelder tidligere foreslåtte trasèer viser vi til de opplysninger som er gitt ved forrige planbehandling. Vedlagte kommentarer knytter seg først og fremst til strekningen Andslimoen - Tromsø, samt videreføring av trasè fra Setermoen til Bjørkliden og Bjørnefjell.

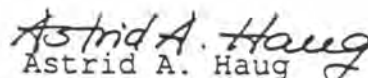
Brevet sendes i overenstemmelse med Fylkeslandbrukskontoret, skogbruksetaten. Kommentarer og registreringer er bl.a. kommet frem gjennom et felles arbeidsmøte med jord- og skogbruksetaten i kommunene Balsfjord og Målselv. Fylkeslandbrukskontoret vil fremheve at vedlagte opplysninger og kommentarer er av administrativ karakter. Tilrådinge og uttalelser kan på ingen måte binde opp de politiske organ (landbruksnemnd og fylkeslandbruksstyre) i en eventuell offentlig høringsrunde.

Fylkeslandbrukskontoret, jordbruksetaten vil i likhet med skogbruksetaten be om å bli representert i ei plangruppe dersom videreføring av Nord-Norge banen blir en realitet.

Det vedlegges to kart. Et oversiktskart over produksjonsgrunnlaget for landbruket i Troms (M 1: 250 000), der særlige konfliktområder er skissert. I tillegg oversendes bonitetskart for Meistervikområdet, et område som fra landbrukshold anses som særlig problemfylt.

Med hilsen


Morten Furunes


Astrid A. Haug

Vedlegg.

Gjenpart: Fylkeslandbrukskontoret i Troms, skogbruksetaten,
Boks 1013 Andselv, 9201 Bardufoss.

VIDEREFØRING AV NORD-NORGEKANEN. LANDBRUKSINTERESSER OG
KONFLIKTOMRÅDER KNYTTA TIL DE ULIKE TRASEER SOM SKAL UTREDES.

ANDSLIMOEN - EIDKJOSEN.

Alternativ 1(a og b): Andslimoen - Malanqseidet.

Alternativet følger samme trasè som alt. 3 i ca. 6,5 km før trasèene svinger nord-østover over Olsborgmoen. Her går trasèen i dagen ca. 4 km før tunnelpåhugg. Trasèen berører et større sammenhengende område med furuskog.

I området Storjord - Aursfjord går trasèen i dagen i en lengde av ca. 6 km. Dette er et vanskelig område med viktige jord- og skogbruksinteresser og mange dyr på beite. Slik trasèen er skissert vil den dele bygda i to. Muligheten for å legge trasèen i tunnell gjennom Mårfjellet bør utredes, særlig av hensyn til beitedyra. Alternativt bør muligheten for å legge traseen inn til lifoten (fra Skarelva) undersøkes. Dette vil i en viss grad avhjelpe konfliktene med landbruksinteressene i området.

Fra Storjord til Aursfjord går trasèen over vekslende mark. Det meste er skogsmark og noe av høg bonitet. Store areal på denne strekningen er dyrkbare.

Den skisserte trasèen går i dagen i en strekning av ca. 2 km ved Aursfjord. Linjeføringen er ikke uproblematisk, men mulig å gjennomføre uten de helt store konflikter. Alternativ 1 a) eventuelt 1 b) over Vakkeråsen/Svartheia medfører ingen betydelige konflikter med landbruksinteresser. I Meistervikområdet krysser trasèen et aktivt landbruksområde, med betydelige areal lettbrukt dyrka jord. Andre linjeføringer og justeringer i dette området bør utredes for å unngå betydelige konflikter med landbruk. Området rundt Meistervik er konfliktfylt uavhengig av trasèalternativ. Føring av en trasè gjennom dette området krever nærmere utredning for samtlige trasèer.

Alternativ 2: Andslimoen - Eidkjosen St.

Alternativet følger trase 1 frem til Aursfjord. Herfra trase 1 a) til Marimyra.

Meistervikområdet er som tidligere nevnt konfliktfylt. I forhold til denne linjeføringa vil det bli store konflikter på strekningen fra ilandføring ved Brennvika til Nordbyelva. Området fra Stabben til Fjellelva er også problematisk. Området øst for Sandsvatnet omfatter store sammenhengende areal med fulldyrka lettbrukt jord. Fra Meistervik bør trasèen derfor vurderes lagt lenger opp i lia mot foten av Kvannfjellet. Det vil også her være konflikt med beiteinteressene, men man unngår konflikter i forhold til dyrkamark og gårdsbebyggelse.

Traseen går i bru over Ryøya. Videre går linjeføringen et stykke oppe i lia på strekningen Slettnes - Tisnes - Marislett - Håkøybotn. Dette er et aktivt og godt jord- og skogbruksområde. Strekning Slåttnes - Marislett må fremheves som et aktivt landbruksområde. Området er også verdifullt i kulturlandskapssammenheng. I forhold til landbruksinteressene bør ei linjeføring gå lengst mulig opp i lia.

Alternativ 3: Andslimoen - Målsnes - Vikran.

Strekningen fra Andslimoen til Nedremoene (ca. 2 mil) er konfliktfylt. Hele denne strekningen er et aktivt jord- og skogbruksområde og traséen/korridoren berører store skogareal/dyrkbar mark. Det oppnås ingen store fordeler landbruksmessig sett ved justering av traséen, da hele området er konfliktfylt. Det er positivt at traséen er skissert nært fjellfoten. Flytting av traséen lenger vekk fra fjellfoten vil føre til større konflikter med landbruksinteressene. Det er ønskelig fra et skogbruksmessig synspunkt å vurdere traseføring lagt på vestsida av vegen forbi Buktamoene.

Kryssing av Målselva vil være problemfylt. Her er flere bruk i drift og fulldyrka mark bør i størst mulig grad unngås. Strekingen fra kryssing av Målselva til tunnelinnslaget ved Nedremoene berører et viktig beiteområde. Konflikt med beiteområder kan her unngås ved å legge traséen i tunnel fra Søreng. Fra Nedremoene til Kobbevangen går traséen i tunnell. Spørsmål om hvor man skal deponere massene vil imidlertid påvirke holdningen til denne traséen. Dette gjelder også de andre traséene hvor lengre tunneller er planlagt.

Alt. 3 a). Fra Kobbevangen til Vikran går traséen gjennom beiteområder av middels kvalitet. Ingen betydelige konflikter ut over dette, på denne strekningen. Området består for det meste av impediment, myr og grunnlendt mark.

Alternativ 4: Andslimoen - Storsteinnes - Eidkjosen.

Berører et produktivt skogområde ved Fleskmoen. Tunnelføring frem til Takelvdalen. I Takelvdalen berører traséen noe bebyggelse, produktiv skogmark og et par gårdsbruk i drift. Linjeføring på denne sida av dalen er klart en fordel framfor linjeføring på motsatt side. Traséen er lagt slik at man unngår store konflikter med landbruk og bebyggelse på denne strekningen.

Ingen store konflikter på strekningen Takvatnet - Kjosvatnet. Fra Strupen etter Takvatnet til Kjosvatnet går traséen gjennom et område med vekslende skogmark. Området er av betydning, men ingen vesentlige konflikter vil oppstå.

Nærmere Storsteinnes, fra Kjosvatnet og nordover, berøres mer produktiv mark. Fra Stormoen til Sagelva går traséen langs lia og berører betydelig areal skogmark av middels bonitet, samt beitemark (gjødsla beite) og fulldyrka jord. Traséen bør vurderes flyttet inn på brinken, eventuelt så langt vest som til Torsteinsmoen/Rislamoene. Traséen bør vurderes lagt om Rislamoene gjennom Balsåken til Josefvatn. Ved Josefvatn kommer traséen i sterk konflikt med eksisterende bebyggelse og landbruk. Med ei omlegging som skissert vil dette kunne unngås.

Fra Litjvatnet til Meistervik berøres en del skogmark av middels bonitet. Området er også brukt til beite, men ikke så konsentrert som i områdene lenger øst mot Tindheia og Grønåshumpen.

Kobling fra trasè 4 til trasè 2 om Meistervik bør vurderes. Fra Meistervik til Malangseidet er det vekslende skogmark, det meste lavproduktivt. På Malangseidet er det myrlendt og svak mark, og ingen store konflikter med jord- og skogbruk.

Traséen fra Hestnes til Sletta vil dele eiendommene i to på ei strekning der stranflata er smal og eiendomsstrukturen konfliktfylt. I dette området er det kalkgrunn med god mark.

Fra Langstranda forbi Sletta til Hansmoen går trasèen for det meste over fulldyrka lettbrukt ord. I dette området er det vanskelig å unngå at betydelige areal dyrka jord går med. En traséføring lenger oppe i lia bør vurderes, eventuelt videreføring i tunnell. Banen bør legges i utmarka og hindre at dyrka og dyrkbar mark går tapt. Ressursene i dette området er begrensa. Banen vil i tillegg føre til konflikt med beiteinteressene. Dette kan avhjelpes med gjerding og tilstrekkelig antall underganger på strekningen. Området er i aktivt drift, med en særlig positiv tendens de senere åra.

Litt nord for kommunegrensa til Tromsø skifter boniteten og blir dårligere. Her er potensielt gode beiter, men de er ikke intensivt utnytta i dag. Fra Sletta til Vikran vil de største konfliktene oppstå i strandsona, i beltet med dyrka mark og produktiv skogsmark. Deling av utmark og beiteområder vil også her være konfliktfylt. Mindre konflikter i nord og i vest.

Spesielle konfliktområder og særlige hensyn.

- 1). Området ved Meistervik må særlig fremheves som et konfliktområde, både av hensyn til landbruksinteressene (næring- og ressursforvaltning), bebyggelsen og kulturlandskapet. Området har særlige kvaliteter i kulturlandskapssammenheng. Dette krever ei grundig vurdering og analyse av området rundt Meistervik. Dersom en trasè først skal gå gjennom Meistervik må det fremheves at det er positivt at det foreslås en stasjon i dette området (Olderbakken). En stasjon på denne strekningen er av betydning for bruken og nytten av jernbane i Balsfjord. Jernbanen vil i såfall være til nytte for transport av virke m.m.
- 2). Strekningen Nordkjosbotn - Laksvatn må også fremheves som konfliktfylt. Vurdering av trasè alternativ på denne strekningen må ses i sammenheng med planlegging av ny vegtrasè på samme strekning. Det er et aktivt landbruk på strekningen og eiendomsstrukturen er som ellers preget av relativt smale teiger fra sjøen til fjells. Husa ligg på ei rekke langs eksisterende veg og sommarfjøsa et stykke oppe i lia, i overgangen mellom inn- og utmark. Det er særlig grunn til å fremheve landbruk og kulturlandskap på strekningen Seljelvnes - Slettmo - Ytre Tomasjord.
- 3). Strekningen Larseng - Marislett på Kvaløya er i landskapsplan for Tromsø kommune, fremhevet som et særlig verdifullt kulturlandskapsområde. Dette er et sammenhengende jord- og skogbruksområde med god arrondering; flate jorder, slake lier og eiendommer og teiger av en viss størrelse.
- 4). Følgende områder må i tillegg fremheves som konfliktfylte:
 - * Området Hestnes - Sletta - Sandbakken (alt. 1,4)
 - * Kjosvatnet - Sagelva - Josefvatn (alt. 4)
 - * Området Stabben - Nordeng (alt. 2)
 - * Området Storjord (alt. 1,2)
 - * Området rundt nedre del av Målselva (alt. 3)

SETERMOEN - BJØRKLIDEN/BJØRNEFJELL.

Trasèen fra Setermoen til Bjørkliden via Sør dalen vil berøre store sammenhengende jord- og skogbruksareal. Det er et aktivt og godt landbruk i området. Trasèen går vekselvis gjennom fulldyrka mark av god kvalitet og bar- og lauvskog av høg og middels bonitet. De beste skogarealene finnes på strekningen Setermoen - Sør dalen. I Sør dalen er det et særlig aktivt jordbruk med sammenhengende områder av dyrka mark i dalbunnen. All fulldyrka jord er i drift. En trasèføring gjennom Sør dalen vil komme i stor konflikt med landbruksinteressene i området. Det er vanskelig å se for seg alternative trasèføringer her (som unngår de nevnte konflikter) uten å måtte gå i tunnell det meste av strekningen.

Trasèen fra Setermoen via Salangsdalen til Bones er like problemfylt og berører sammenhengende jord- og skogbruksareal av god kvalitet. Det er aktiv drift i hele området til og med Bonnes i Stordalen. Bonnesbygda må fremheves som ei særlig aktiv og god landbruksbygd.

KYSTALTERNATIVET: GRATANGEN - SALANGEN.

Dette alternativet er nærmest kastet fram på bordet i all hast og vi har ikke noe kartmateriale å forholde oss til vedrørende trasèføring. Det vi generelt kan si om en linjeføring fra Gratangen til Salangen, er at den først og fremst vil bli problemfylt i Salangen, fra Sjøvegan opp Salangsdalen til Brandvoll. Dette er et sammenhengende og godt landbruksområde, med aktiv drift i dag. Her er store arealer fulldyrka mark av god kvalitet og skogsmark av høg bonitet. Her finnes en god del naturlig furuskog og det er foretatt en del treslagsskifte. Salangsdalen er en åpen og vid dal med relativt uproblematiske driftsforhold.



FYLKESMANNEN I NORDLAND
8000 BODØ

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162
Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
12 DES. 1991	
Sak/Doknr.	112
Arkivbet.	

DERES REF.

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)

DATO

Jnr. 4492/91/SES
Ark.nr. 424.7

9. desember 1991

Melding vedr. Nord-Norgebanen: Uttalelse

Det vises til oversendelse av 03.10.91 samt samtale med Overland 02.12.91.

Fylkesmannen vil i utgangspunktet peke på det uheldige ved at meldingen sendes på høring etter at utredningsprosessen er satt i gang. Dette innebærer en klar svekkelse av muligheten for å ta hensyn til de merknadene til utredningsprogrammet som kommer inn i denne sammenhengen.

Meldingen burde ha definert klart hva som menes med traséer, korridorer, alternativer og parseller. Den er videre uklar når det gjelder ambisjonsnivået for hvor langt beslutningen på grunnlag av utredningen skal gå når det gjelder å fastlegge dette. Det legges imidlertid til grunn som en forutsetning at det her ikke fattes noen beslutninger ut over å skille ut ev. alternativer, korridorer eller parseller som av en eller annen grunn er klart uaktuelle. Dette ble også klart gitt tilkjenne fra NSB's representant på miniseminaret i Bodø 15.11.91. Her ble det også nærmere gjort rede for planprosessen og klargjort viktige forutsetninger for det videre arbeidet.

KOMMENTARER TIL DE ULIKE DELENE AV MELDINGA

2.2 Beskrivelse av utredningsarbeidet

Det angis her 3 "utbyggingsalternativer". Det antas at alternativene med utbygging h.h.v. nord og sør for Narvik er aktuelle "parseller" som det er aktuelt å dele prosjektet inn i, jfr kap. 3.5 om framdriftsplan og det som er sagt innledningsvis.

Det tilkjennegis også at Nordlandsbanen mellom Fauske og Bodø skal oppgraderes, og av kap. 2.5.3 går det fram at utredningen for denne parsellen kun skal gi grunnlag for å beregne kostnadsnivå og reisetid. Dersom det er forutsetningen at også denne delen skal oppgraderes til 200 km/t må dette

nødvendigvis innebære til dels omfattende traséjusteringer, og at banen på enkelte strekninger legges et godt stykke utenfor eksisterende trasé. Det forutsettes at alle aktuelle traséalternativ belyses i en egen melding for denne strekningen, og at det også her gis tilstrekkelig rom for feltarbeid før ev. videreføring i en hovedplanfase (jfr under pkt 3.5 nedenfor). Som grunnlag for vurdering av utredningsprogram og behovet for feltarbeid må konflikter i forhold til eksisterende kunnskap gå fram av meldingen, jfr § 3 i forskriftene om konsekvensutredning.

På miniseminaret 15.11.91 ble det fra NSB's side gjort klart at alle aktuelle traséalternativ blir tatt med for de korridorene som blir videreført i hovedplanfasen. Som angitt innledningsvis legges dette derfor til grunn som en forutsetning, og at det er en feil når meldingen setter som mål for planutredningen at den skal danne grunnlag for valg av trasé i de enkelte korridorene.

2.6 Foreløpig vurdering av alternativer

I følge rundskriv T-746 skal meldingen bl.a. inneholde en

"beskrivelse av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn på grunnlag av opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet"

Selv om det her dreier seg om oppstart av utredning på et overordnet nivå burde det vært gjort forsøk på å konkretisere dette noe bedre. Det burde her i større grad vært synliggjort hvilke begrensninger som ligger i dagens kunnskap, og følgelig hva som vil ligge til grunn for utredningen og hva slags kunnskaps-hull som fortsatt vil være til stede. Det foreligger f.eks. ikke systematiske registreringer av kulturlandskap og ikke noe oppdatert innspill vedrørende grotter og karstformasjoner. For de naturvitenskapelige fagområdene må det dessuten i større eller mindre grad utføres feltarbeid før den endelige konfliktgraden kan fastslås (jfr nedenfor).

3. Beskrivelse av planprosessen

Det legges til grunn at en ev. anbefaling av valg av "hovedalternativ" på grunnlag av denne planutredningen gjelder prioritering mellom de ulike parsellene angitt under kap 2.2 (jfr ovenfor). En anbefaling ut over dette vil være i strid med forutsetningene nevnt innledningsvis.

Det kan stort sett legges til grunn som en forutsetning at samordning mellom ulike inngrep reduserer konflikten i forhold til miljøverninteressene. Samfunnsøkonomisk og transportøkonomisk vil det også kunne være gevinster ved å samordne veg og jernbane, og felles bruk vil kunne forsvare tekniske løsninger som ikke ville være aktuelle for veg eller jernbane isolert. Det må derfor, både ut fra naturvern hensyn og samfunnsmessige hensyn, være en klar forutsetning at planleggingen samordnes med Norsk Veg- og Vegtrafikkplan. Det er her grunn til spesielt å framheve betydningen av at veg og jernbane vurderes samlet i forhold til bruk av flytebro for kryssing av Tysfjorden ved Hulløya og Kjøpsvik. I denne sammenhengen må også de reduserte konsekvensene ved at det ikke legges ny E6 langs nordre trasé via nord- eller sørsiden av Efjorden synliggjøres. Det er herfra bedt om at Statens Vegvesen utreder konfliktene for miljøverninteressene ved fergefri kryssing med E6 av Tysfjorden langs nordre trasé sammenlignet med et tunnellalternativ til Kjøpsvik over Hulløya. Statens

Vegvesen vil i denne sammenhengen derfor også ha et eget ansvar for å synliggjøre hva en slik samordning vil innebære i forhold til miljøverninteressene.

3.5 Framdriftsplan for prosjektet

M.h.t. tidspunktet for meldinga i forhold til utredningen den omhandler vises til omtalen innledningsvis.

Det er grunn til å advare mot at planleggingsprosessen for et prosjekt av denne størrelsen, med store langsiktige miljømessige og samfunnsmessige konsekvenser, forseres på en uforsvarlig måte. Formålet med forskrifter om konsekvensutredning er i følge § 1 å

"klargjøre virkningene av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn",

og

"sikre at disse virkningene blir tatt i betraktning under planleggingen av tiltaket og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket kan gjennomføres."

En framdrift med oppstart på underliggende nivå før overordnet nivå er avklart, som angitt i fig. 5, ville være svært uheldig sett i forhold til dette. Det bør kunne være en forutsetning at det gis rom for helhetlig vurdering før prosjektet bindes opp ved at planarbeid og tiltak iverksettes, og at f.eks. reguleringsplanarbeid ikke settes i gang før hovedplan er ferdig behandlet.

For å kunne ta stilling til ulike alternativ i hovedplanarbeidet vil det bl.a. være en forutsetning at det i større eller mindre grad er utført feltundersøkelser for de naturvitenskapelige fagområdene, jfr nedenfor. For fullt ut å kunne ivareta de ornitologiske interessene bør det foretas registreringer over 4 år, d.v.s. gjennom en smånagersyklus. I denne sammenhengen anses dette for urealistisk. Sesongen for slike registreringer strekker seg imidlertid over en periode fra og med mars til og med oktober. For fullt ut ev. å kunne dra nytte av årssyklusen i 1993 vil det derfor være vesentlig at det foreligger et konsekvensutredningsprogram for hovedplanfasen ved årsskiftet 1992/-93. Dette kan f.eks. gjennomføres ved at høringen av planutredningen kombineres med melding for hovedplanfasen og gjennomføres i løpet av høsten 1992. Dette vil være opp til NSB å fastlegge, bl.a. ut fra tempoplanen på dette tidspunktet og om ev. oppfølgende undersøkelser på planutredningsnivå må avventes. Ut fra hensynet til de ulike naturforvaltningsinteressene vil det vesentlige her være at det gis tilstrekkelig rom for planlegging og utføring av feltarbeid, og at eksisterende kunnskap på dette tidspunktet synliggjøres i eller i forbindelse med meldingen som grunnlag for å fastsette utredningsprogrammet for hovedplanfasen.

4.7 Virkninger på natur og miljø

De registreringene herfra som ligger til grunn for planutredningen har store variasjoner når det gjelder omfang og kvalitet, og det er derfor grunn til å understreke at det i større eller mindre grad vil være behov for ytterligere registreringer for hovedplanfasen. I materialet herfra er det f.eks. ikke gitt noen opplysninger om kulturlandskap og bare overfladiske opplysninger om forekomster av grotter og karstlandskap. Dette er av vesentlig betydning m.h.t. omfanget av beslutningen som skal fattes på dette grunnlaget, jfr innledningsvis.

I det foreslåtte utredningsprogrammet er det kun konsekvensene av de enkelte traséalternativene som berøres. På enkelte strekninger vil det imidlertid bli behov for å deponere store mengder med tunnellmasse, og det er grunn til å anta at dette i enkelte områder kan innebære vesentlige konflikter i forhold til bl.a. miljøverninteressene. Dette vil særlig gjøre seg gjeldende hvor lange tunnellstrekninger avløses av korte dagstrekninger. På strekninger hvor jernbanen går utenom tettbebygde strøk kan det videre være behov for bygging av tilførselsveier. Disse vegene vil, på samme måte som jernbanetraséen, representere konfliktmuligheter i forhold til naturforvaltningsinteressene. Det vil også være behov for etablering av riggområder med visse mellomrom. Også disse vil i større eller mindre grad kunne medføre direkte og/eller indirekte konflikt i forhold til disse interessene. Betydningen av dette vil avhenge av riggområdenes beliggenhet og eksisterende bruk og verdi av områdene rundt.

FORESLÅTT TILLEGG TIL UTREDNINGSPROGRAMMET

Fylkesmannen anmoder, ut fra kommentarene ovenfor til kap. 4.7, om at utredningen belyser følgende forhold i tillegg til det som omfattes av det foreslåtte utredningsprogrammet:

- Deponering og bruk av tunnellmasse. Områder hvor det er behov for deponi på land bør markeres spesielt. For sjødeponering må det avklares om det vil oppstå fare for terskeeffekter eller andre vesentlige endringer i strømforholdene.
- Aktuelle tilførselsveier bør angis og konfliktene i forhold til ulike interesser beskrives på samme måte som for de ulike traséalternativene.
- Behovet for og omfanget av riggområdene bør beskrives. Det bør videre beskrives hvordan disse områdene ev. skal re-etableres etter bruk. Eventuelle potensielle konsekvenser i forhold til naturvern- og friluftinteressene i omkringliggende områder bør også belyses. Eventuelle riggområder som ligger i naturområder uten tilknytning til eksisterende menneskelig virksomhet bør markeres spesielt.

AVSLUTNING

Fylkesmannen er innforstått med at utredningen i denne omgang skal være grunnlag for et prinsippvedtak om videre planlegging, og at innsatsen som skal gjøres i denne sammenhengen nødvendigvis må stå i forhold til dette. Det bes imidlertid om at anmodningen ovenfor om tillegg til foreslått utredningsprogram etterkommes i den utstrekning det er relevant i forhold til behovet for beslutningsgrunnlag på dette nivået.

Som angitt innledningsvis legges det til grunn som en forutsetning at alle reelle alternativ bringes videre til hovedplanstadiet, bl.a. fordi det for en rekke fagområder vil være nødvendig med nærmere undersøkelser. I denne sammenhengen vil det også være av stor betydning å få belyst nærmere konsekvensene av tilhørende virksomhet og inngrep.

Mød hilsen



Davis Johansen
kst.



Ola Bjerkaas
fylkesmiljøvernssjef

Saksbehandler: Svein Einar Stuen

Gjenpart:

Nordland Fylkeskommune, Utbyggingsavdelingen, Fylkeshuset, 8000 BODØ

Fylkesmannen i Troms, Miljøvernavdelingen, Kaigt. 4, 9000 TROMSØ

Direktoratet for Naturforvaltning, Tungasletta 2, 7004 TRONDHEIM

^Statens vegvesen, Vegkontoret, Nordstrandveien 41, 8000 BODØ



NORDLAND FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSAVDELINGEN
FYLKESHUSET, 8000 BODØ
TEL. (081) 31054, TELEFAX (081) 26306

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Boks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Bodø, 02/12/91

Deres ref:

Vår ref: LER/SHi
91336NEK0077


Arkiv nr:

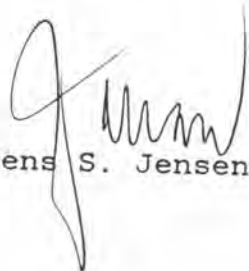
HØRINGSUTTALELSE NORD-NORGEBANEN. MELDING OM KONSEKVENsutREDNING

Vi viser til Deres brev av 3.10.91.

- ././. Vedlagt følger saksfremlegg og protokollutskrift fra fylkesutvalgets behandling av sak 205/91 i møte 26.-27. november 1991.

Med hilsen


Per Munkerud


Jens S. Jensen

Kopi til:
Utbyggingsavdelingen, her
Administrasjonsavdelingen, her



NORDLAND FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN
 FYLKESHUSET, 8000 BODØ, TLF. 081 - 31000

Utvalg/Styre:

Fylkesutvalget

Møteform:

Åpen

Møtedag:

26.- 27. november 1991

Dokument:

Offentlig

Sak nr.:

Vår ref: hh/-

Ark.nr.:

205/91

91316NFK0176

841

NORD-NORGEBANEN. MELDING OM KONSEKVENsutREDNING.

BAKGRUNN

NSB er av Stortinget pålagt å gjennomføre en konsekvensutredning av Nord-Norgebanen. Formålet med utredningen er å få fram et beslutningsgrunnlag innen utgangen av 1992 som er godt nok til at Stortinget i 1993 skal kunne ta stilling til prosjektet under behandling av Norsk Jernbaneplan 1994-97.

Foreliggende sak gjelder eventuelle merknader til meldingen om konsekvensutredning av Nord-Norgebanen. Meldingen gir en beskrivelse av prosjektet, planprosessen og innholdet i utredningsprogrammet.

Formålet med meldingen er å:

- informere om at konsekvensutredninger er igangsatt og hva disse vil inneholde,
- gi berørte instanser anledning til å påvirke innholdet i utredningsprogrammet.

På grunnlag av innkomne merknader bestemmer NSB, i samråd med Miljøverndepartementet og fylkeskommunene, eventuelle endringer i utredningsprogrammet eller behandlingsprosedyre.

Foreliggende saksgrunnlag er samordnet i samferdselsavdelingen, utbyggingsavdelingen og kultur- og fritidsavdelingen.

INNHODET I MELDINGEN

Konsekvensvurderingene skal omfatte tre utbyggingsalternativer:

har for busstransport, landbasert godstrafikk, sjøverts gods- og persontransport, havner, lufttransport og personbilrettet næringsvirksomhet.

Vi oppfatter denne/disse næringsanalysene som en særlig viktig del av konsekvensutredningen om Nord-Norgebanen, men savner noe om (prinsippene for) prising av banens tjenester. Kanskje særlig for godstransport vil det være vanskelig å bedømme Nord-Norgebanens marked uten at det sies noe om takstene for transport med Nord-Norgebanen.

Natur- og miljøkonsekvenser

Nord-Norgebanen vil berøre områder det knytter seg sterke friluft- og kulturminneinteresser til. Utredning av natur- og miljøkonsekvenser er avhengig av grundige feltundersøkelser i flere faser og vil ta tid. Selv om utredning av samfunnsmessige konsekvenser er prioritert, må det likevel avsettes tilstrekkelig tid til fullverdige analyser av natur- og miljøkonsekvenser.

Under meldingens punkt 4.7.3 står det om luft/klima: "Forurensing til luft beregnes, herunder utslippsgevinster som en følge av forventet overgang fra transportmidler basert på fossil energi til jernbane. Det er gevinst også for dieseldrift, selv om den er mindre enn ved elektrisk drift." Det tas også andre steder i meldingen som gitt at overføring av transportarbeide til jernbanen vil minke utslipp av klimagasser både lokalt og globalt.

Selv vannkraftbasert elektrisk drift av Nord-Norgebanen vil (i et globalt perspektiv) gi større utslipp av klimagasser enn dieseldrift av Nord-Norgebanen vil gi, dersom denne vannkraften har alternative anvendelsesmuligheter som gir større miljøgevinster enn i drift av Nord-Norgebanen. Eller for å si det på en annen måte : Vil elektrisk drift av Nord-Norgebanen være den mest klimavennlige/effektive anvendelse av (vår) vannkraft ?

Videre vil Nord-Norgebanens eventuelle klimavennlighet avhenge av hvor mye Nord-Norgebanen kommer til å transportere hvor langt (pr. uke) på hvor mange avganger (pr. uke), og av hvilke endringer Nord-Norgebanen medfører for annen transport.

Konklusjon klima : I konsekvensutredningen må man la være å ta den miljømessige ønskelighet av bygging av Nord-Norgebanen som gitt. I stedet bør man vurdere virkninger på utslipp til luft under forskjellige realistiske forutsetninger om transportmengde/transportarbeide og fordeling av transportene på ulike transportmidler. I spørsmålet om elektrifisering må det tas hensyn til elektrisitetens alternative anvendelsesmuligheter

Samfunnsmessige konsekvenser

Næringslivet nord for Fauske (med unntak av Ofoten) er i dagens situasjon tilpasset til et transporttilbud uten jernbane. Undersøkelser som tar utgangspunkt i eksisterende bedrifter og deres forhold til gods- og persontransporter, vil derfor kunne gi et noe avgrenset bilde av Nord-Norgebanens betydning for langsiktig næringsutvikling. Det er viktig at næringsanalysene også fokuserer på de rammebetingelsene jernbanen vil legge i forhold til nyskaping og nyetableringer i Nord-Norge.

SAK 205/91: NORD-NORGEBANEN. MELDING OM KONSEKVENsutREDNING.

Fylkesutvalget viser til fylkesrådmannens saksforelegg av 12.11.91.

Ole Kr. Bjune (KrF) fremmet på vegne av H, FrP, KrF, SP og V følgende forslag:

"Første avsnitt: - som fylkesrådmannens innstilling.

Andre avsnitt:

Fylkesutvalget slutter seg til fylkesrådmannens bemerkninger, og vil i tillegg uttale:

- Norges framtidige kontakt med det indre marked i Vest Europa og mulighetene for økt samhandel med Russland vil sansynligvis etterspørre et differensielt transporttilbud.

En jernbaneutbygging nord for Fauske/Bodø, og med direkte tilknytning til det svenske og finske linjerettet, er derfor mer aktuelt enn tidligere.

Fylkesutvalget anbefaler at disse to momentene blir vurdert i NSB's program.

Votering:

Innstillingens 1. avsnitt enstemmig vedtatt.
Forslaget fremmet av Bjune enstemmig vedtatt.

- V E D T A K -

Fylkesutvalget i Norland er blitt orientert om "Melding: Utkast til program for konsekvensutredning av miljø- og samfunnsmessige virkninger" (01.10.91 v/Bruer for NSB, hovedkontoret, Utviklings- og Miljøavdelingen).

Fylkesutvalget slutter seg til fylkesrådmannens bemerkninger, og vil i tillegg uttale:

- Norges framtidige kontakt med det indre marked i Vest Europa og mulighetene for økt samhandel med Russland vil sansynligvis etterspørre et differensielt transporttilbud.

En jernbaneutbygging nord for Fauske/Bodø, og med direkte tilknytning til det svenske og finske linjenettet, er derfor mer aktuelt enn tidligere.

Fylkesutvalget anbefaler at disse to momentene blir vurdert i NSB's program.

NSB Utvikling og Miljø
Postboks 1162
Sentrum

0107 Oslo

NSB Hovedktr.	Kass.kode
03 DES. 1991	
Sak/Doknr.	93
Arkivbet.	

**MELDING VEDR. NORD-NORGEBANEN - HØRINGSUTTALELSE
FRA FYLKESKOGSJEFEN I SAMRÅD MED FYLKESLANDBRUKSSJEFEN**

Viser til deres brev av 03.10.91 mottatt av skogbruksetaten 22.10.91, hvor det bes om eventuelle merknader til meldingens innhold.

Den planlagte jernbanen berører i Nordland kommunene Fauske, Sørfold, Hamarøy, Tysfjord, Ballangen, Narvik, Evenes, Tjeldsund og Sortland.

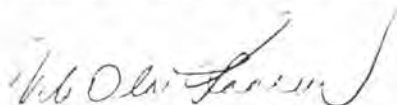
Gjennom utredningen "Nord-Norgebanen - Foreløpig analyse av fysiske miljøkonsekvenser, NSB/Nordland Fylkeskommune" ble det i 1984 gitt ei ganske detaljert utredning over produktive jord og skogbruksarealer som ville bli direkte berørt eller vanskelig tilgjengelig. Det ble også vurdert minimum antall krysningspunkter langs jernbanen.

Det vises til uttalelsen som ble gitt i 1984 og at det for de fleste kommuner ikke er vesentlige endringer. For Hamarøy kommune vil det bli bygget ned en del mer produktivt areal dersom jernbanen blir bygget etter den vestre traseen. Det vil også være behov for en del flere krysningspunkter. Ut fra et næringsmessig synspunkt for skogbruket er vestre eller midtre trase gjennom Hamarøy og Tysfjord å foretrekke da dette øker tilgjengeligheten for transport av skogsvirke ut av regionen.

Når det gjelder forslaget til "nye" traseer er det for jordbruket ønskelig at traseen i Ballangen dreies vekk fra jordbruksarealene i området Salvodalen - Brattåsen, og østover mot Børsvatnet. For strekningen Narvik - Øyjord er vestre linje mist gunstig for landbruket.

Ser en samlet på de ulike trasealternativ er det relativt liten konflikt i forhold til skogbruks og jordbruksinteresser. Det forutsettes da at arealene sikres adkomst og mulighet for framtidig drift gjennom planfrie kryssinger og bygging av parallelle skogsveier, og at jernbanen legges utenom større sammenhengende jordbruksarealer.

Når det gjelder framdriftsplanen er det viktig at hovedplan og detalplan sendes til høring med tilstrekkelig tid for registrering på snøbar mark, og påfølgende behandling i landbruksnemnda i kommunene og fylkeslandbruksstyret.



Jils Olav Kaasen
fylkesskogsjef



Erik Stenhammer

i)jenpart: Landbruksdepartementet, arealkontoret

TEKNISK HOVEDUTVALG

THU 2-92

UTTALELSE TIL TRACEVALG FOR JERNBANE FRA FAUSKE
TIL NARVIK
NSB Hovedktr. Kass.kode

16.1.92

23 JAN. 1992

Sak/Doknr.
Arkivbet.

Saksbeh. Rolf Johansen.

Ballangen kommune er i utgangspunktet mest opptatt av at Nordnorgesbanen får stasjon i Ballangen, nærmest mulig sentrum.

Av oversiktskarter og tidlige orientering om jernbansaken er det tre muligheter for at Ballangen skal få sin NSB-stasjon.

Det fjerde Tracevalg viser direkte-linje Fauske - Narvik. Denne er uaktuell for vår kommune.

Uten å gå inn på de tekniske løsninger (disse regner en med er tilstede for samtlige alternativer) vil en se mellomløsningen over Innhavet - Kjøpsvik som den mest tjenelige både for Hamarøy, Tysfjord og Ballangen. Dette vil også være den beste alternativ for området totalt.

På bakgrunn av denne korte utredning fremmes følgende forslag til vedtak:

- 1) Teknisk hovedutvalg anser tracevalget Fauske - Innhavet - Hulløy - Kjøpsvik - Ballangen som den mest tjenelige jernbanetrace for de berørte kommuner og næringslivet totalt på den berørte strekning Fauske - Narvik.
- 2) Teknisk hovedutvalg vil henstille til planleggerene at traceen blir lagt slik at jernbanestasjon kan bli lagt i Ballangen.

Vedtak:

Forslag til vedtak enst. vedtatt.

Rett utskrift bekreftes:

Marit Sletteng
Marit Sletteng
Kontorfullm.

Ballangen, den 16. jan. 1992.

Oddbj. Pedersen
avd.ing.

Sendes:

NSB, Utvikling og Miljø, v/P. Overland, Postboks 1162, Sentrum, 0107 OSLO.

Formannskap/Kommunestyret, her, til underretning.



BARDU KOMMUNE
TEKNISK KONTOR

Bardu, 5. desember 1991

NSB Hovedkontoret, Utviklings-
og miljøavdelingen,
boks 1162 Sentrum

0107 OSLO 1

Journalnr.:
05125/91

Arkivnr.:
Q62

Saksbehandler:
TI/mfg

NORD-NORGEBANEN FAUSKE - TROMSØ. MELDING ETTER PLAN- OG
BYGNINGSLOVEN.

Nevnte melding har vært utlagt til offentlig ettersyn hos oss.

Vi har fra publikums side ikke mottatt spesielle reaksjoner, idet man synes på forhånd å være fortrolig med NSB's forprosjekt gjennom kommunen av juli -90. Likeså er man fortrolig med stasjonsplasseringen på Setermoen idet denne har vært innarbeidet i forslag til kommunedelplan for Setermoen, etter kontakt bl.a. med NSB engeneering (Overing. Ove Skovdahl).

For vår del har vi deltatt i møter med diverse planleggere vedr. alternative traseer. Holdningen i kommunen er vel at vi oppfatter banen som en viktig lands- og landsdelssak og at vi lokalt legger en slik vurdering til grunn.

Det vil si at vi har akseptert NSB's nevnte forprosjekt gjennom kommunen. Men skulle det bli aktuelt med utbygging bare nord for Narvik (kfr. Meldingen pkt. 2.6.1.), så synes alternativet til Ofotbanen ved Bjørnefjell mest aktuelt.

Tilknytningen vil skje på norsk område og eventuell bruk av svensk område kan skje i tunnell med begge innslag i Norge.

Ved Setermoen berøres ikke forsvarets arealer annerledes enn i NSB's forprosjekt.

Ved dette alternativ får man en rask utbyggingsetappe til Tromsø, samtidig som linjen i ettetid kan fortsette til Fauske. Man prioriterer da en hurtig stambane hvor Bodø, Narvik og Tromsø blir liggende på sidespor.

Med bane Setermoen - Bones - Bjørnefjell, vil det også være mulig med framtidig industrispor til Sjøvegan som avlastingsbane for Narvik, idet konflikter med LKAB's arealer og anlegg i Narvik da unngås.

Postadresse:
Postboks 53
9250 BARDU

Kontoradresse:
Altevannsveien 16
9250 BARDU

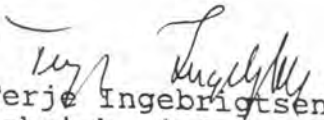
Telefon:
(089) 81 111
Telefax:
(089) 82 002

Postgiro:
5 97 48 03

Bankgiro:
4770 07 00131

Vi legger ved forslag til kommunedelplan for Setermoen og
ønsker lykke til i det videre arbeid.

Ta gjerne kontakt om det skulle være behov for det.


Terje Ingebrigtsen
teknisk sjef



BARDU KOMMUNE
TEKNISK KONTOR

NSB Hovedktr.	Kass.kode
27 JAN. 1992	
Søk/Doknr.	
Arkivbet.	

Ofoten Interkommunale Plankontor
postboks 14

Bardu, 22. januar 1992

8540 BALLANGEN

Journalnr.:
00130/92

Arkivnr.:
Q62

Saksbehandler:
TI/mfg

NORD-NORGEBANEN - TRACEUTREDNINGER, HØRINGSUTTALELSE. BREV
HIT AV 09.01.92.

Vi er bedt om synspunkter for de foreslåtte traceforslag.

Vi oppfatter Nord-Norgebanen som en overordnet lands- og
landsdelssak.

Tidligere har vi innarbeidet NSB's forprosjekt av -75 inkludert
stasjonsplasseringen på Setermoen i vår kommunedelplan.

De alternativer som nå foreligger er

A) Sjørdalen som vi er mindre begeistret for av hensyn til
eksisterende bosetting, vilt, forsvaret og endret
stasjonsplassering.. For oss synes det dessuten noe
urealistisk og upraktisk med tilkopling i Sverige.

B) Da er Bjørnefjellalternativet mer gjennomførbart, idet vi
hva problemer angår stiller det likt med nevnte forprosjekt av
-75, bl.a. er stasjonsplasseringen identisk.
For oss synes også dette alternativ mer realistisk i tilfelle
utbygging bare nord for Narvik blir valgt (Meldingens pkt.
2.6.1.)

Videre bygging kan da med fordel skje direkte sydovertil
Fauske og nordover fra Nordkjosbotn med Murmansk, Vladivostok
og Japan i kikkerten. (Vår viktigste avtaker av fisk.)

Man får da en hurtig nord/syd bane, der Bodø, Narvik og Tromsø
alle ligger på sidespor, samtidig som trafikk til og fra
Sverige fra nord og syd, slipper å belaste Narvik og Ofotbanen,
og ev. nye sidespor og utskipningshavner kan anlegges om behov
skulle oppstå, til eks. Salangen og Balsfjord.

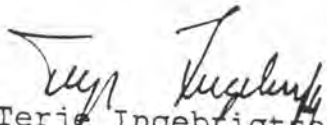
Men vi mener Deres forslag må endres på et vesentlig punkt,
nemlig at utgangspunktet på Bjørnefjell må ligge på norsk
område og ev. del av linjen gjennom Sverige må gå i tunnel med
begge innslag på norsk side.

Det er vanskelig å uttale seg om tracevalg uten samtidig å ha en mening om rammebetingelsene.

Det er da vår oppfatning at det sterkeste argument for banen er at en får et hurtig kommunikasjonsmiddel for transport av personer og gods til andre landsdeler og til nabolandene.

En øst/vest forbindelse om så helt til Japan kan for Norges del bare skje via Nord-Norge.

Vi har tillit til den prosess som er satt igang og til de personer som deltar, og stiller NSB fritt i valg mellom NSB prosjekt -75 og Bjørnefjellalternativet med de anmerkninger som er gjort foran, og ser fram til ev. videre arbeid med hovedplan og kommuneplan.


Terje Ingebrigtsen
teknisk sjef

Gjenpart: NSB Hovedkontoret, Utviklings- og miljøavd.
boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
Teknisk utvalg, her



MÅLSELV KOMMUNE

FORMANNSKAPET

Deres ref.: 91119/1.10.91

Vår ref.: 721 KOS/-

Dato: 10.12.91

NSB Hovedkontoret,

Utviklings- og miljøavdelingen
v/sjefsinspektør Per Overland,

Postboks 1162 Sentrum,

0107 OSLO



NORD-NORGEBANEN - MELDING


Målselv kommune har mottatt utkast til program for konsekvensutredning av miljø- og samfunnsmessige virkninger i forbindelse med planlegging av Nord-Norgebanen.


Målselv kommune mener videreføring av jernbane fra Fauske til Tromsø vil ha store positive ringvirkninger for kommunen og landsdelen som sådan. Transport på jernbane med så høy fart som forutsatt vil være et effektivt kommunikasjonsmiddel, som også vil gi positive miljømessige resultater. Vi ser derfor meget positivt på at planarbeidet er satt i gang, og håper at første fase av planarbeidet vil resultere i et stortingsvedtak om å videreføre planarbeidet og gjennomføringen av prosjektet.

På dette grunnlag håper vi at en framskyndet framdriftsplan som skissert i meldingens fig. 5 kan la seg gjennomføre.

Ut over dette har vi ingen merknader til meldingens innhold.

Vi ser fram til å delta i planarbeidet for å finne fornuftige og samfunnsmessig gode løsninger for trasse gjennom kommunen og for stasjonsområde.


Harald Killi Hansen
rådmann


Kjell Ove Schei
planlegger

Kopi til:

- Formannskapet, her
- Bygningsrådet, her

Postadresse:	Kontoradresse:	Telefon:	Telefax:	Postgiro:	Bankgiro:
Postboks 84	9220 MOEN	Sentralbord	(089) 31 609	0801 5976501	4715 02 00373
9220 MOEN		(089) 31 100			



NSB-Hovedkontoret
 Utvikings- og miljøavd.
 v/sjefsinspektør Per Overland
 Boks 1162 Sentrum
 0107 OSLO

NSB Hovedktr. 05 NOV. 1991	Kass.kode
Sak/Doknr. 911/11-34	
Arkivbet.	

HJ/HH
 1810-11
 30.10.91

91 Pol

reiser og spørsmål av
 spesiell art her som vi
 se nærmere på.

MERKNAD TIL MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN.

Ofotsamvirkets hovedstyre har i møte den 28.10.91 fattet følgende merknad til melding vedrørende Nord-Norgebanen dat 01.10.91.

- Ofotsamvirkets hovedstyre er tilfreds med de holdninger til offentlighet og nordnorsk medvirkning planprosessen har fått.
- I meldingen hevdes det at planutredningen dekker alle spørsmål som er nødvendig for å planlegge jernbanedrift og de oppgaver som er tillagt NSB som tiltakshaver med hensyn til konsekvensutredning og medvirkning. Ofotsamvirkets hovedstyre bemerker at det er Stortinget som har bedt om et beslutningsgrunnlag og etterlyser derfor et videre perspektiv enn "oppgaver som er tillagt NSB som tiltakshaver".
- Ofotsamvirkets hovedstyre ber derfor om at utredningen ikke begrenses til å omfatte konsekvenser som følge av baneutbyggingen, at den utvides til å omfatte hvilke alternativer Nord-Norge står overfor dersom utbygging ikke finner sted (alternativ 0).
- Ofotsamvirket registrerer at kostnadsregning er et vesentlig mål med de utredningsarbeider som nå er iverksatt. Vi reagerer på at det allerede nå presenteres skjønsmessig kostnadsoverslag før forprosjektet er ferdig. Positive effekter av investeringene må også utredes.

- 1.
- En bemerker at Nord-Norgebanen er gitt status som ett av de største utbyggingstiltak i fastlands-Norge og at det derfor vil være underlagt plan- og bygningslovens bestemmelser. Ofotsamvirket ber om at Nord-Norgebanen behandles som et nyanlegg og at opprusting av Nordlandsbanen Trondheim - Fauske - Bodø ikke bør blandes med kostnadene til Nord-Norgebanen.

Nordlandsbanen bør naturlig knyttes til NSB's moderniseringsplaner.

Odd G. Andreassen
(sign.)

Ole Kr. Bjune
(sign.)



TROMSØ KOMMUNE

RÅDMANNEN

109

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo 1

Deres ref.
91/614;555.9

Vår ref.
12184/721/91

Saksbeh.
kmm
Telefon
20212

Dato
03.12.91

MELDING VEDR. NORD-NORGEBANENE.

Vi viser til Deres oversendelse datert 03.10.91.

Vedlagt oversendes rådmannens saksframlegg til formannskapets behandling 16.12.91. Det tas forbehold om formannskapets vedtak. Dette vil bli ettersendt.


Kjell Magne Møhlen
ass. rådmann



TROMSØ KOMMUNE

RÅDMANNEN

Utvalg: Tromsø formannskap

Møtedato:

Saksnr.:

Vår ref.

./, TMF/bp

Saksbehandler

Tor Magne Fredriksen

Odd Harald Eriksen

Odd Kåre Sørensen

Dato

02.12.91

Behandling	Sak	Dato	Behandling	Sak	Dato

PLAN- OG AREALMESSIGE KONSEKVENSER AV NORD-NORGEBANEN

./, Etter pålegg fra Stortinget har NSB igangsatt et utredningsarbeid om en utvidelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. NSB har sendt utredningen ut til høring med frist 02.12.91. Tromsø kommune er bedt spesielt om å gi melding om hva som mangler og hva som må utredes grundig. Tromsø kommune sender rådmannens merknader innen fristen og ettersender formannskapets merknader.

Gode kommunikasjoner er en nødvendig betingelse for at et moderne samfunn skal vedlikeholdes og utvikles både næringsmessig og befolkningsmessig. Jernbanen innebærer en stabil og miljømessig gunstig måte å frakte personer og gods på, som sammen med annen landverts- og sjøvertsferdsel samt lufttrafikk vil utgjøre et komplett kommunikasjonssystem.

En jernbane vil kunne styrke Tromsø som landsdelsenter, som er et virkemiddel for å styrke landsdelen totalt sett.

En utvidelse av Nord-Norgebanen er imidlertid et meget stort "inngrep" i samfunnslivet og naturen. Det er derfor nødvendig med en meget grundig hovedplan hvor konsekvenser er meget godt belyst.

Tromsø kommune vil i tillegg til det som er framhevet i melding fra NSB, datert 01.10.91, legge vekt på følgende momenter:

FRAMHEVE ET NORDKALOTTPERSPEKTIV.

Det er viktig å se på jernbane på Nordkalotten (Nord-Norge, Nord-Sverige, Nord-Finland og Russland), ikke bare som en baneutvidelse fra Fauske til Tromsø.

Det bør legges til rette for bedre samhandling med de andre landene i nord. Dette kan gjøres ved å koble seg opp mot jernbane-nettet i Nord-Finland via Skibotndalen i Troms. Dette vil lette adgangen til framtidige markeder i

øst og i Europa.

NYE MULIGHETER FOR PRODUKTER OG MARKEDER

Det er viktig å få fram de positive næringsmessige ringvirkningene ved en jernbane.

I anleggsperioden vil en få virkninger ved arbeidsplasser på anlegget og ved at bedrifter leverer varer.

Men det viktigste vil være langtidsvirkningene ved et stabilt og effektivt transportsystem som jernbanen er. Omlastningskostnadene vil kunne gå ned ved at varer kan fraktes helt fram til Tromsø uten omlastning til båt eller bil.

I hovedplanen bør en se på hvilke produkter som vil kunne tjene på å fraktes med jernbane f.eks. fisk, olje/gass, mineraler evt. andre potensielle produkter.

KONSEKVENSER FOR SJØVERTSFERDSEL

Det er et faktum at bosettingsmønsteret i Nord-Norge har vært bestemt av sjøverts ferdsel. Selv om landverts ferdsel har fått en mer dominerende posisjon, betyr fortsatt sjøen mye for befolknings- og næringsstrukturen.

En jernbane som i stor grad vil gå i indre deler av Troms kan få store konsekvenser for både gods- og persontrafikken som i dag går med båt langs kysten. Fiskerinæringa, både fangstleddet og industrien, er lokalisert til kysten. Det framtidige transportsystem må sees i sammenheng med de framtidige markedene. Vil en jernbane være med på å styrke fiskerinæringa?

Det er videre bygd ut et nett av ruter med hurtigbåter langs kysten. Anløp av mindre steder, f.eks. på yttersida av Senja, er mulig ved at disse rutene koordineres med hovedruta mellom Tromsø og Harstad. Vil grunnlaget for disse lokale rutene falle bort ved at jernbanen tar en del av persongrunnlaget fra basisrutene? Hvilke konsekvenser vil dette få for det lokale næringslivet?

JERNBANEN SOM MIDDEL FOR TURISME

Jernbane er en utmerket måte å ta seg fram på for turiser. Det er imidlertid en viktig betingelse for at dette skal være vellykket. Turistene må ha mulighet til å se og følge med det storslåtte landskapet reisa går igjennom. Hvis 1/2-parten av togreisa går i tunnel, vil mye av naturoplevelsen falle bort. Et framtidig trasévalg bør ta hensyn til dette.

TRASÉVALG INN TIL TROMSØ

Det er skissert to mulige trasèr inn til Tromsø. Det er viktig at begge blir vurdert.

Ved å la trasèn gå langs dagens E-6 og E-78 gjennom Balsfjord og inn til Tromsø, vil Balsfjord kommune se klare positive ringvirkninger.

Tromsø kommune er imidlertid svært interessert i å få trasèn via Malangshalvøya vurdert. Det vurderes å legge den framtidige innfallsveien til Tromsø fra Sør via Malangshalvøy. Dette trasè-alternativet, både for vei og jernbane, vil korte ned avstanden mellom Tromsø og Narvik. Det vil også korte ned avstanden mellom befolkningskonsentrasjonene i Midt-Troms og

senteret Tromsø. Tromsø som arbeidsmarkedsregion vil dermed utvides og være med å stabilisere bosettinga.

Jernbanen vil også kunne gi positive effekter ved at nye utbyggingsområder får bedre kommunikasjoner til by-senteret. Det vil være mulig å utnytte jernbanen til lokaltrafikk fra f.eks. Malangen til byen.

EKSTRA KOSTNADER VED DEN LOKALE PLANLEGGINGA

Det forutsettes i hovedplanfasen at en stor del av planlegginga skal gjennomføres av kommunene ved kommunedelplaner. Dette vil være ressurskrevende hvis de oppsatte tidsskjema skal følges. Det lokale planapparatet vil måtte styrkes vesentlig. Disse kostnadene må inngå i de sentrale planmidlene.

AREAL- OG NATURMESSIGE KONSEKVENSER

For Tromsø kommune vil arealmessige konsekvenser avhenge både av hovedtrasevalg (øst eller vest for Balsfjorden) og av hvor stor del som skal gå i tunnell.

Traseene må belyses spesielt ut fra rasfare, barrierevirkning til fjellområdene og strandsonen, friluftsliv, eksisterende bebyggelse, landbruksinteresser, viltstell og reintrekk.

Vi mener også at jernbanens stive linjeføring både horisontalt og vertikalt vil medføre store inngrep i landskapet, samtidig som linjenettet vanskelig kan tilpasses eksisterende arrondering av arealene. Landskapsmessig vil også fyllinger i strandsonen være problematiske.

Byområdet;

Trase og stasjon/terminal i selve byområdet må belyses spesielt. Nødvendige støyskjermingstiltak vil gi en betydelig barrierevirkning i tillegg til selve jernbanesporet. Kommunen er derfor meget betenkt over utstrakt bruk av støyskjermer i byområdet, i tillegg til øvrige inngrep i friareler og/eller bebyggelse.

Arealkostnadene i byområdet er vesentlige. Areal i dagen vil alternativt kunne brukes til utbyggingsområder. Samfunnsøkonomisk sett er dette de dyreste arealene vi har, fordi vi ønsker en høy utnyttelse for å redusere transportbehovet internt i byområdet. Tromsø kommune vil derfor be om en spesiell vurdering av konsekvensene ved å legge mesteparten av traseen og stasjon/terminal i fjellet.

Jernbanen vil trolig medføre endringer mht. framtidig lokalisering av boliger og næringsvirksomhet. Dette vil påføre kommunen vesentlige kostnader ved at dette kan gjøre eksisterende arealer mindre attraktive, arealer hvor kommunen allerede har nedlagt betydelige investeringer i infrastruktur.

Kommunen kan derfor bli sittende med arealinvesteringer som ikke blir utnyttet, samtidig som kommunen påføres kostnader ved å klargjøre nye arealer inkludert f.eks. opprusting eller nyanlegg av vegger.

To alternative trasévalg i tromsø kommune:

Alternativ I - øst for Balsfjord.

Mellom kommunegrensa og Tromsø sentrumsområde er terrengforholdene "enkle" og jernbanetraseen vil sannsynligvis ligge i dagen foruten en mindre strekning gjennom Tromsdalstinden.

Konfliktområder Tromsdalen:

- Tromsdalen som nærrekreasjonsområde for Tromsø by vil i nærmeste framtid bli regulert til friluftsområde (1993 - 1994). Alternative tunellutløp må vurderes for å unngå vesentlige konflikter mellom friluftinteressene, kulturminner og dyreliv. Tunellutløp bør legges til området mellom Dalheim og idrettsanleggene. I nedre del av Tromsdalen må forhold til støy vurderes nøye som følge av tett bebyggelse.

Konfliktområde Ramfjord - kommunegrensa mot Balsfjord:

- Forskningsstasjonen på Ramfjordmoen "Eiscatanlegget" er omfintlig for lys, støy og aktivitet som medfører bruk av el-installasjoner. Trasevalget må skje i et nært samarbeid med Universitetet i Tromsø.
- Ramfjordmoen til Breivik er den største og beste storviltbiotopen i kommunen. Traseen vil sannsynligvis ligge i utkant av viltområdet mot Nordbotn og slik sett komme i mindre berøring med viltområdet. I området mellom Fagernes og Sørbotn er det elgtrekk inn mot Balsfjord kommune. Trasevalget her må vurderes blant annet ut fra dette forholdet.
- Nordbotnområdet ved Ramfjordmoens avslutning har store grunnvannsreserver som det nå arbeides med verner av. Samme område er regulert til landskapsverneområde som følge av store kvartærgeologiske sedimenter.
- I reguleringsplanen for Fagernesområde er det planlagt boligbebyggelse overfor eksisterende hovedveitrase E-78. Et øvre trasevalg må vurderes med hensyn på dette.
- Jordbruk- og skogbruksdriften i Ramfjordområdet er liten og vil sannsynligvis ikke medføre store konflikter. Utenom rimelige adkomstforhold vil en øvre trase (oppe i lia) i liten grad berøre næringsinteresser.
- Strandsonen mellom Fagernes og Sørbotn har stor betydning for området i forbindelse med rekreasjonsaktiviteter og som naustområde for beboerne som har fjordfiske som binæring. Grunnforholdene er kompliserte - ref. ny hovedtrase for E-78. Planutredningen bør nøye vurdere barrierevirkninger og støyforhold.
- Lavangsdalen - området mellom Sørbotn og kommunegrensa mot Balsfjord må vurderes ut fra bruk som reintrekkområde og biotop for storvilt (elg).

Alternativ II - vest for Balsfjord

Kartutsnittet i planutredningen viser et trasevalg over Malangseidet fram mot Tromsø, med passering av Rystraumen og Kvaløysundet.

Konfliktområde Malangshalvøya:

- Utmarksområdene er myrlendt og har lav skogdekning. Skogbruksvirksomheten i området har mindre økonomisk verdi som næring.
- På arealbrukskart for reindrift er utmarksområdene angitt som vinterbeiteområdet for rein med reintrekkveger.
- Malangshalvøya er en viktig viltbiotop hvor det både finnes storvilt (elg), småvilt og rovvilt (gaupe, jerv). I friluftssammenheng vil området i tiden framover få en stadig større betydning.
- Strandsonen og fjæreområdet i Håkøybotn er i forslag til verneplan for våtmarker i Troms fylke foreslått vernet. Verneplanen oversendes departementet for behandling i årsskiftet 1991 - 1992.
- På østsiden av Malangshalvøya er det store jordbruksområder. Områdene er konsentrert under den marine grense dvs. ca kote 50.

Konfliktområde Kvaløya:

- Utmarksområdene på Kvaløya er registrert som reinbeiteområder i trekkområder for rein. Avhengig av traseens plassering vil disse forhold måtte utredes.
- Grindøysundet naturreservat som utgjør deler av Tissneshalvøya i Sørbotn i Håkøybotn, er i verneplan for våtmarksområder foreslått vernet. Trasevalget gjennom dette området må nøye vurderes i samarbeid med kommunale og fylkeskommunale myndigheter.
- I området mellom Larseng og Høkøybotn er det store jordbruksinteresser. Jordbruksområdene ligger under den marine grense dvs. kote 50.

Rådmannen innstiller til følgende

v e d t a k:

1. Tromsø formannskap ser meget positivt på at en utvidelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø utredes.
2. Tromsø formannskap slutter seg til rådmannens merknader til melding vedrørende Nord-Norgebanen.

Bjørn Kaldhol
Bjørn Kaldhol

Viggo Jøhansen
Viggo Jøhansen



TROMSØ KOMMUNE
RÅDMANNEN

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Deres ref. Vår ref. Saksbeh. Dato
 ./TMF/GH Tor Magne Fredriksen 12.12.91
 12/84/721/71 Telefon
 20 242

UTTALELSE TIL MELDING VEDR. NORD-NORGEBANEN

Viser til brev av 03.10.91, Melding vedr. Nord-Norgebanen, hvor Tromsø kommune blir bedt om å komme med evt. merknader.

Rådmannen sender med dette merknader til meldingen. Tromsø formannskap behandler saken 16.12.91. Formannskapetets merknader vil bli ettersendt.

Gode kommunikasjoner er en nødvendig betingelse for at et moderne samfunn skal vedlikeholdes og utvikles både næringsmessig og befolkningsmessig. Jernbanen innebærer en stabil og miljømessig gunstig måte å frakte personer og gods på, som sammen med annen landverts- og sjøvertsferdsel samt lufttrafikk vil utgjøre et komplett kommunikasjonsystem.

En jernbane vil kunne styrke Tromsø som landsdelsenter, som er et virkemiddel for å styrke landsdelen totalt sett.

En utvidelse av Nord-Norgebanen er imidlertid et meget stort "inngrep" i samfunnslivet og naturen. Det er derfor nødvendig med en meget grundig hovedplan hvor konsekvenser er meget godt belyst.

Tromsø kommune vil i tillegg til det som er framhevet i melding fra NSB, datert 01.10.91, legge vekt på følgende momenter:

FRAMHEVE ET NORDKALOTTPERSPEKTIV.

Det er viktig å se på jernbane på Nordkalotten (Nord-Norge, Nord-Sverige, Nord-Finland og Russland), ikke bare som en baneutvidelse fra Fauske til Tromsø.

Det bør legges til rette for bedre samhandling med de andre landene i nord. Dette kan gjøres ved å koble seg opp mot jernbane-nettet i Nord-Finland via Skibotndalen i Troms. Dette vil lette adgangen til framtidige markeder i øst og i Europa.

POSTADRESSE	GATEADRESSE	TELEFON	TELEFAX	POSTGIRO	BANKGIRO
Postboks 1003	Vestreg. 45/47	(083) 20 000	55455	0807 5974001	4750 05 08236
9001 TROMSØ	9000 TROMSØ				

NYE MULIGHETER FOR PRODUKTER OG MARKEDER

Det er viktig å få fram de positive næringsmessige ringvirkningene ved en jernbane.

I anleggsperioden vil en få virkninger ved arbeidsplasser på anlegget og ved at bedrifter leverer varer.

Men det viktigste vil være langtidsvirkningene ved et stabilt og effektivt transportsystem som jernbanen er. Omlastningskostnadene vil kunne gå ned ved at varer kan fraktes helt fram til Tromsø uten omlastning til båt eller bil.

I hovedplanen bør en se på hvilke produkter som vil kunne tjene på å fraktes med jernbane f.eks. fisk, olje/gass, mineraler evt. andre potensielle produkter.

KONSEKVENSER FOR SJØVERTSFERDSEL

Det er et faktum at bosettingsmønsteret i Nord-Norge har vært bestemt av sjøverts ferdsel. Selv om landverts ferdsel har fått en mer dominerende posisjon, betyr fortsatt sjøen mye for befolknings- og næringsstrukturen.

En jernbane som i stor grad vil gå i indre deler av Troms kan få store konsekvenser for både gods- og persontrafikken som i dag går med båt langs kysten. Fiskerinæringa, både fangstleddet og industrien, er lokalisert til kysten. Det framtidige transportsystem må sees i sammenheng med de framtidige markedene. Vil en jernbane være med på å styrke fiskerinæringa?

Det er videre bygd ut et nett av ruter med hurtigbåter langs kysten. Anløp av mindre steder, f.eks. på yttersida av Senja, er mulig ved at disse rutene koordineres med hovedruta mellom Tromsø og Harstad. Vil grunnlaget for disse lokale rutene falle bort ved at jernbanen tar en del av persongrunnlaget fra basisrutene? Hvilke konsekvenser vil dette få for det lokale næringslivet?

JERNBANEN SOM MIDDEL FOR TURISME

Jernbane er en utmerket måte å ta seg fram på for turiser. Det er imidlertid en viktig betingelse for at dette skal være vellykket. Turistene må ha mulighet til å se og følge med det storslåtte landskapet reisa går igjennom. Hvis 1/2-parten av togreisa går i tunnel, vil mye av naturopplevelsen falle bort. Et framtidig trasèvalg bør ta hensyn til dette.

TRASÈVALG INN TIL TROMSØ

Det er skissert to mulige trasèr inn til Tromsø. Det er viktig at begge blir vurdert.

Ved å la trasèn gå langs dagens E-6 og E-78 gjennom Balsfjord og inn til Tromsø, vil Balsfjord kommune se klare positive ringvirkninger.

Tromsø kommune er imidlertid svært interessert i å få trasèn via Malangshalvøya vurdert. Det vurderes å legge den framtidige innfallsveien til Tromsø fra Sør via Malangshalvøy. Dette trasè-alternativet, både for vei og jernbane, vil korte ned avstanden mellom Tromsø og Narvik. Det vil også korte ned avstanden mellom befolkningskonsentrasjonene i Midt-Troms og senteret Tromsø. Tromsø som arbeidsmarkedsregion vil dermed utvides og være

med å stabilisere bosettinga.

Jernbanen vil også kunne gi positive effekter ved at nye utbyggingsområder får bedre kommunikasjoner til by-senteret. Det vil være mulig å utnytte jernbanen til lokaltrafikk fra f.eks. Malangen til byen.

EKSTRA KOSTNADER VED DEN LOKALE PLANLEGGINGA

Det forutsettes i hovedplanfasen at en stor del av planlegginga skal gjennomføres av kommunene ved kommunedelplaner. Dette vil være ressurskrevende hvis de oppsatte tidsskjema skal følges. Det lokale planapparatet vil måtte styrkes vesentlig. Disse kostnadene må inngå i de sentrale planmidlene.

AREAL- OG NATURMESSIGE KONSEKVENSER

For Tromsø kommune vil arealmessige konsekvenser avhenge både av hovedtrasevalg (øst eller vest for Balsfjorden) og av hvor stor del som skal gå i tunnell.

Traseene må belyses spesielt ut fra rasfare, barrierevirkning til fjellområdene og strandsonen, friluftsliv, eksisterende bebyggelse, landbruksinteresser, viltstell og reintrekk.

Vi mener også at jernbanens stive linjeføring både horisontalt og vertikalt vil medføre store inngrep i landskapet, samtidig som linjenettet vanskelig kan tilpasses eksisterende arrondering av arealene. Landskapsmessig vil også fyllinger i strandsonen være problematiske.

Byområdet:

Trase og stasjon/terminal i selve byområdet må belyses spesielt. Nødvendige støyskjermingstiltak vil gi en betydelig barrierevirkning i tillegg til selve jernbanesporet. Kommunen er derfor meget betenkt over utstrakt bruk av støyskjermer i byområdet, i tillegg til øvrige inngrep i friareler og/eller bebyggelse.

Arealkostnadene i byområdet er vesentlige. Areal i dagen vil alternativt kunne brukes til utbyggingsområder. Samfunnsøkonomisk sett er dette de dyreste arealene vi har, fordi vi ønsker en høy utnyttelse for å redusere transportbehovet internt i byområdet. Tromsø kommune vil derfor be om en spesiell vurdering av konsekvensene ved å legge mesteparten av traseen og stasjon/terminal i fjellet.

Jernbanen vil trolig medføre endringer mht. framtidig lokalisering av boliger og næringsvirksomhet. Dette vil påføre kommunen vesentlige kostnader ved at dette kan gjøre eksisterende arealer mindre attraktive, arealer hvor kommunen allerede har nedlagt betydelige investeringer i infrastruktur.

Kommunen kan derfor bli sittende med arealinvesteringer som ikke blir utnyttet, samtidig som kommunen påføres kostnader ved å klargjøre nye arealer inkludert f.eks. opprusting eller nyanlegg av veger.

To alternative trasèvalg i Tromsø kommune:

Alternativ I - øst for Balsfjord.

Mellom kommunegrensa og Tromsø sentrumsområde er terrengforholdene "enkle"

og jernbanetraseen vil sansynligvis ligge i dagen foruten en mindre strekning gjennom Tromsdalstinden.

Konfliktområder Tromsdalen:

- Tromsdalen som nærrekreasjonsområde for Tromsø by vil i nærmeste framtid bli regulert til friluftsområde (1993 - 1994).
Alternative tunnellutløp må vurderes for å unngå vesentlige konflikter mellom friluftinteressene, kulturminner og dyreliv.
Tunnellutløp bør legges til området mellom Dalheim og idrettsanleggene. I nedre del av Tromsdalen må forhold til støy vurderes nøye som følge av tett bebyggelse.

Konfliktområde Ramfjord - kommunegrensa mot Balsfjord:

- Forskningsstasjonen på Ramfjordmoen "Eiscatanlegget" er ømfintlig for lys, støy og aktivitet som medfører bruk av el-installasjoner.
Trasevalget må skje i et nært samarbeid med Universitetet i Tromsø.
- Ramfjordmoen til Breivik er den største og beste storviltbiotopen i kommunen. Traseen vil sansynligvis ligge i utkant av viltområdet mot Nordbotn og slik sett komme i mindre berøring med viltområdet.
I området mellom Fagernes og Sørbotn er det elgtrekk inn mot Balsfjord kommune. Trasevalget her må vurderes blant annet ut fra dette forholdet.
- Nordbotnområdet ved Ramfjordmoens avslutning har store grunnvannsreserver som det nå arbeides med verving av. Samme område er regulert til landskapsverneområde som følge av store kvartærgeologiske sedimenter.
- I reguleringsplanen for Fagernesområde er det planlagt boligbebyggelse overfor eksisterende hovedveitrase E-78. Et øvre trasevalg må vurderes med hensyn på dette.
- Jordbruk- og skogbruksdriften i Ramfjordområdet er liten og vil sannsynligvis ikke medføre store konflikter. Utenom rimelige adkomstforhold vil en øvre trase (oppe i lia) i liten grad berøre næringsinteresser.
- Strandsonen mellom Fagernes og Sørbotn har stor betydning for området i forbindelse med rekreasjonsaktiviteter og som naustområde for beboerne som har fjordfiske som binæring. Grunnforholdene er kompliserte - ref. ny hovedtrase for E-78. Planutredningen bør nøye vurdere barrierevirkninger og støyforhold.
- Lavangsdalen - området mellom Sørbotn og kommunegrensa mot Balsfjord må vurderes ut fra bruk som reintrekkområde og biotop for storvilt (elg).

Alternativ II - vest for Balsfjord

Kartutsnittet i planutredningen viser et trasevalg over Malangseidet fram mot Tromsø, med passering av Rystraumen og Kvaløysundet.

Konfliktområde Malangshalvøya:

- Utmarksområdene er myrlendt og har lav skogdekning. Skogbruksvirksomheten i området har mindre økonomisk verdi som næring.
- På arealbrukskart for reindrift er utmarksområdene angitt som vinterbeiteområdet for rein med reintrekkveger.

- Malangshalvøya er en viktig viltbiotop hvor det både finnes storvilt (elg), småvilt og rovvilt (gaupe, jerv). I friluftssammenheng vil området i tiden framover få en stadig større betydning.
- Strandsonen og fjærområdet i Håkøybotn er i forslag til verneplan for våtmarker i Troms fylke foreslått vernet. Verneplanen oversendes departementet for behandling i årsskiftet 1991 - 1992.
- På østsiden av Malangshalvøya er det store jordbruksområder. Områdene er konsentrert under den marine grense dvs. ca kote 50.

Konfliktområde Kvaløya:

- Utmarksområdene på Kvaløya er registrert som reinbeiteområder i trekkområder for rein. Avhengig av traseens plassering vil disse forhold måtte utredes.
- Grindøysundet naturreservat som utgjør deler av Tissneshalvøya i Sørbotn i Håkøybotn, er i verneplan for våtmarksområder foreslått vernet. Trasevalget gjennom dette området må nøye vurderes i samarbeid med kommunale og fylkeskommunale myndigheter.
- I området mellom Larseng og Høkøybotn er det store jordbruksinteresser. Jordbruksområdene ligger under den marine grense dvs. kote 50.

Rådmannen har bedt Tromsø formannskap vedta følgende

innstilling:

1. Tromsø formannskap ser meget positivt på at en utvidelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø utredes.
2. Tromsø formannskap slutter seg til rådmannens merknader til melding vedrørende Nord-Norgebanen.


Bjørn Kaldhol



TROMSØ KOMMUNE
RÅDMANNEN

NSB Hovedktr.	Kass.kode
10 JAN. 1992	
Sak/Doknr.	124
Arkivbet.	

00158	07. JAN. 1992
721	

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

Deres ref.	Vår ref.	Saksbeh.	Dato
./.	./. TMF/bp	Tor M. Fredriksen	06.01.92
		Telefon	
		20 242	

**MERKNADER TIL MELDING OM UTREDDINGSARBEID OM UTVIDELSE AV NORD-NORGESBANEN
FRA FAUSKE TIL TROMSØ**

Viser til tidligere administrativt oversendte merknader fra Tromsø kommune. Rådmannens merknader til meldingen ble behandlet av Tromsø formannskap i møte 16.12.91, sak 336. Det ble fattet følgende

vedtak:

- "1. Tromsø formannskap ser meget positivt på at en utvidelse av Nord-Norgesbanen fra Fauske til Tromsø utredes.
2. Tromsø formannskap slutter seg til rådmannens merknader til melding vedrørende Nord-Norgesbanen.
3. Formannskapet forutsetter at Stortinget fanger opp de mulighetene som ligger i å se forlengelse av jernbanen nordover i et Nordkalott-perspektiv."

Kjell Magne Mælen
Kjell Magne Mælen
ass. rådmann



Norges Statsbaner
Utviklings- og miljøavdelingen
OSLO

NSB Hovedktr.		Kass. kc
U 5 DES. 1991		
Søk/Doknr.	73 174	101
Arkivbet.		

MELDING VEDR. NORD-NORGEBANEN.

Styringsgruppa for Nord-Norgebanen, oppnevnt av Landsdelsutvalget, viser til brev av 03.10.91 om offentlig høring vedr. planarbeidet for videreføring av Nord-Norgebanen, med svarfrist 2. desember.

Meldinga gir en grei og relativt detaljert innføring i problemstillingene. Men behovet for opprusting av strekningen Trondheim - Fauske/Bodø er nærmest presentert som en del av forprosjektet. I NSB's videre informasjon må det klart framgå at disse utgiftene ikke inngår i Nord-Norgebanens forprosjekt (vi viser i den forbindelse til at NSB ved en rekke anledninger har markedsført et investeringsbehov på nåværende linjenett til en antatt sum av 30 mrd.).

I tilknytning til allerede innleverte delprosjekter, vil styringsgruppa bemerke følgende:

- Trasèvurderinger.

Vi er enige med prosjektledelsen i at nærmere trasèundersøkelser for kryssing av Ofotfjorden (Ballangen - Evenes) trekkes ut fra det videre prosjekteringsarbeidet.

Vurdering av Sortlandsparsell og Malangsalternativet synes interessant og bør vurderes fortsatt.

Kryssing av Tysfjord i mulig samarbeid med Statens Vegvesen (ny E6) kan være interessant, men må ikke føre til forsinkelser i NSB's forprosjekt for Nord-Norgebanen.

Det henstilles om at det utøves fornuftig skjønn med hensyn på kurvatur og stigningsforhold sammenholdt med anleggskostnader og kjørehastighet.

- Attraktivitet i parsellregionen.

Etter foreløpig gjennomsyn av opplistede attraksjoner (Nordlandsforskning), synes arbeidet å være noe mangelfullt.

Nye momenter i forprosjektet:

- Østhandel.

Politisk og handelsmessig åpning mot Russland/Sovjetunionen kan på sikt gi interessante transportoppdrag. Narvik kommune og NSB - Ofotbanen har allerede tatt opp spørsmålet med russiske myndigheter.

- Snøhvitfeltet.

Dersom utbygging blir vedtatt, bør jernbanetransport både i anleggs- og driftsfasen vurderes.

- Fisketransport.

En omlegging av visse strukturer i fiskedistribusjon vil sannsynligvis finne sted både for oppdrettsfisk og ved generell tilpassing til EF's indre marked, uansett hvilken formell tilknytning Norge velger. Jernbanetransport fra Nord-Norge vil bli aktuell i sterkere grad enn nå.

- Reiseliv.

Foreløpige vurderinger i forprosjektet omfatter i hovedsak framskrivning av kjente trender og estimater. Kombinasjon jernbane/hurtigrute/biltog/buss/fly bør komme mer fram.

- Ofotbanen.

Tilknytningen til SJ og dermed kontaktledet både mot Mellom/Sør-Europa og østover, kan åpne for en mer rasjonell utnyttelse og rutetilbud ved tilknytning til NSB-nettet Fauske - Narvik.

- Forsvarskommuner.

Reell nedbygging av Forsvarets engasjementer i en rekke kommuner i Nord-Norgebanens nedslagsfelt stiller krav til betydelige omstillinger. I slik sammenheng vil jernbaneforlengelsen bli vurdert som en interessant faktor i styrking av infrastruktur og som statlig arbeidsoppdrag i anleggsfasen.

- Fagrådet.

Mottatt referat fra første møte i fagrådet viser at dette er kommet i arbeid og har tatt fatt i praktiske oppgaver tilhørende forprosjektet.

Styringsgruppa forutsetter at NSB også i tida framover vil oversende delutredningene til oss (sekretæren), slik at vi under hele prosessen kan bli fortløpende orientert.

Dette vil gi oss mulighet til en samlet uttalelse til forprosjektet når alt materialet er innsamlet.

Bodø den 2. desember 1991

Sigbjørn Eriksen
(sign.)

NSB Hovedktr.	Kass.kode
03 DES. 1991	
Sak/Dok. nr. 91/614 75	
Arkivbet. 359	

Naturvernforbundet i Troms
v/ Kjell Conradsen
Hatteng
9046 OTEREN

Tromsø, 30. nov. 1991

NSB Hovedkontoret
Utv. og miljøavd.
v/ P. Overland
Boks 1162, Sentrum
0107 OSLO 1

HØRINGSUTTALELSE VEDR. PLANUTRENING OM NORD-NORGEBANEN.

Naturvernforbundet i Troms (NFT) ser positivt på at en utredning om Nord-Norgebanen (NNB) er i gang, og vil med dette komme med noen synspunkt på det allerede utførte arbeidet, og på det arbeidet som skal komme.

NFT er spesielt opptatt av de positive og evt. negative miljøkonsekvensene banen vil medføre lokalt og globalt.

Globale forhold.

Med tanke på såvel lokalt som globalt miljø mener vi planarbeidet må ta utgangspunkt i elektrisk drevet bane. Selv om en dieseldrevet bane vil være mer miljøvennlig enn dagens transport med bil, trailer, fly, båt m.m. må det være et mål å få et maksimalt miljøvennlig resultat. Dette også i lys av at fossilt drivstoff vil bli betydelig dyrere i årene som kommer.

Som en del av bakgrunns materialet til videre arbeid ber vi om at det gjøres undersøkelser som viser mulig reduksjon i CO₂, NO_x, SO₂, HC, sot m.m. ved overgang fra fossilt brensel til elektrisk drevet tog for transport for personer og varer. Man må her ta utgangspunkt i ulike prognoser for trafikkmengde, ut fra banens tilgjengelighet, reisetid og pris (sammenlignet med transport basert på fossilt brensel som blir stadig tyngre belastet med miljøavgifter).

Lokale og nasjonale miljøhensyn.

Trasévalgene for NNB vil i stor grad virke inn på lokalt miljø, og vi peker på følgende forhold:

- Man må ta vare på "Europas siste villmark" i de indre delene av Troms.
- Konsekvenser for flora og fauna - artsmangfold. Spesielt for truede arter i det aktuelle området.
- Evt. begrensninger i allmenhetens mulighet til å bruke naturen til jakt, fiske, tur/friluftsliv o.l. som følge av banen.

- Generelle forhold vedr. reindrift og jordbruk (herunder også evt. hindringer for husdyr på sommerbeite).
- Konkret ber vi om at det vurderes nøye konsekvensene for jordbruket i Balsfjord ved trasèvalg på østsiden av fjorden. Alternativet med bane over Malangshalvøya i stedet må utredes skikkelig.
- Mulige positive konsekvenser av redusert arealbruk der man hadde bygd vei i stedet for jernbane.

Tross muligheten for visse lokale miljø-ulemper med tanke på arealbruk mener NFT at de globale positive miljøhensyn må være overordna disse. Vi ønsker likevel at bygging av banen skal medføre så små naturinngrep som mulig, også om dette skulle fordyre prosjektet noe.

Kostnadsvurdering/lønnsomhet.

Utbygging av NNB vil medføre betydelige økonomiske utlegg for det norske samfunnet. Ved vurdering av banens kostnader og positive økonomiske effekter vil vi peke på følgende:

- Miljømessige forbedringer. Det bør beregnes hva utslipp fra dagens (og evt. framtidens) transport med fly, privatbil, tunge kjøretøyer m.m. koster samfunnet og den enkelte både direkte og inndirekte.
- Besparelser, både økonomisk og i redusert menneskelig lidelse, med tanke på reduserte ulykker på veiene.
- Reduserte helseplager som følge av mindre veitrafikk og flytrafikk.
- Direkte besparelser for offentlige og private p.g.a. rimeligere og raskere person- og varetransport. Her er det viktig at det tas hensyn til betydelig høyere pris/avgift på fossilt drivstoff i årene som kommer.
- Redusert behov for veibygging og vedlikehold ved mindre trafikk som følge av NNB.
- Mindre behov for utbygging av flyplasser. Dette er en reell besparelse når vi kan få transport Tromsø - Oslo på under 12 timer med en rask NNB og oppgradert bane i resten av landet. Dette vil medføre betydelig overgang fra fly til bane, og redusert behov for subsidiering av flyruter til/fra Nord-Norge.

Selv om en miljøvennlig bane vil medføre en samfunnsøkonomisk gevinst er NFT inneforstått med at miljøhensyn alene muligens ikke rettferdiggjør investeringer i denne størrelsesorden. Vårt poeng er at miljøhensyn/miljøbesparelsene (herunder også helse og ulykker) må tas med sammen med sysselsettingseffekt, ringvirkninger for næringsliv, bosetting, reiseliv, lavere transportkostnader o.l.

For Naturvernforbundet i Troms

Kjell Conradsen

Kjell Conradsen
Nestleder.



NATURVERNFORBUNDET I NORDLAND

FYLKESLAG AV NORGES NATURVERNFORBUND

NSB Hovedktr.	Kass.kode
U 4 DES. 1991	
Sak/Doknr. 11614 99	
Arkivbet. 555.9	
Dato	2.12.91

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

UTTALELSE OM NORD-NORGEBANEN - Utkast til program for konsekvensutredning av miljø- og samfunnsmessige virkninger

Under henvisning til tilsendt melding av 1.10.91, vil Naturvernforbundet i Nordland komme med følgende uttalelse:

Naturvernforbundet ser det som svært positivt at en planutredningsfase nå er igangsatt. Programutkastet virker grundig, og vi har store forventninger til prosessen videre.

Naturvernforbundets fylkeslag regner med at det vil oppstå konflikter langs traseen uansett hvilke alternativer som blir valgt, men mener at konfliktene som vil oppstå underveis må settes opp mot de konsekvenser en ensidig vegutbygging vil føre til. Ved siden av en redusert vegtrafikk, må en også se på mulighetene for nedgang i flytrafikken som en følge av relativt kort reisetid med jernbanen (her vil vegtrafikken aldri kunne konkurrere).

Vi henviser forøvrig til vedlagte brev til Samferdselsministeren og Miljøvernministeren fra Naturvernforbundet i Finnmark, Troms og Nordland.

Med vennlig hilsen

Ove Eliassen

Ove Eliassen
fylkesleder

Vedlegg: Brev av 4.5.90 til Samferdselsministeren og Miljøvernministeren fra Naturvernforbundet i Finnmark, Troms og Nordland.

NATURVERNFORBUNDET
I NORDLAND
Boks 250
8001 BODØ

NATURVERNFORBUNDET
I TROMS
v/Hans Prestbakkmo
9220 MOEN

NATURVERNFORBUNDET
I FINNMARK
v/Odd Mattis Hætta
Midtbakkv. 45
9500 ALTA

Åpent brev til
miljøvernministeren og
samferdselsministeren

Bodø, 4.mai 1990

NORD-NORGEBANEN I MILJØPOLITISK PERSPEKTIV

Sammendrag

Naturvernforbundet i Nordland, Troms og Finnmark krever at Nord-Norgebanen må bygges.

En økt andel gods- og passasjertransport over jernbane vil være nødvendig i tiden framover av hensyn til det globale miljøet, og vil også bidra til reduksjon av lokale miljøbelastninger.

Statistikk fra bl.a. fergesambandet på E6 over Tysfjord viser at trafikkgrunnlaget er tilstede, og en overføring av transport fra vei til jernbane vil minske behovet for videre utbygging og vedlikehold av veinettet.

Nord-Norgebanen vil i anleggsperioden gi et stort positivt bidrag i form av arbeidsplasser til et kriserammet Nord-Norge, og vil i drift gi grunnlag for ny vekst i landsdelen.

Bakgrunn

- Samferdsel

Et moderne samfunn kan ikke fungere uten vel utbygde samferdselsmuligheter. Imidlertid er samferdsel som er basert på energi fra fossile kilder (kull, olje, naturgass), ikke bare til nytte, men medfører også uønskede effekter i form av drivhusgasser som påvirker klimaet på kloden.

Norge har idag en samferdsel som i hovedsak er oljebasert, og halvparten av Norges oljeforbruk går til samferdsel.

- Luftforurensing

Utslippene til luft (eksos) varierer noe avhengig av drivstoffets sammensetning, motortype og kjøremåte.

Hovedkomponentene er nitrogenoksyder (NO_x), karbonmonoksyd (CO), karbondioksyd (CO₂), uforbrent olje (HC), bly (Pb), partikler og svoveldioksyd (SO₂).

Overgang til blyfattig bensin og innføring av katalysator vil redusere utslippene av NO_x, HC, CO og Pb noe, men CO₂ som er den gass som bidrar sterkest til drivhuseffekten, kan bare reduseres ved å minske forbruket av fossilt brensel.

I 1986 var samferdselens andel 45% av Norges totale utslipp av CO₂. (Statistisk sentralbyrå 1988)

	Utslipp pr tonnkilometer					
	SO ₂	NO _x	HC	CO	CO ₂	Part.
Jernbane						
elektrisk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
diesel	0,1	0,1	0,0	0,0	28	0,0
Sjøtransport	0,8	4,4	0,1	0,2	176	0,1
Veitransport	0,5	4,2	1,1	6,8	400	0,3
Fly	8,1	172,1	100,5	442,8	74737	8,4

Tabell 2. Utslipp fra innenriks godstransport. Tallene angir gram pr tonn og kilometer i 1985. (Statistisk sentralbyrå 1988)

Som det framgår av tallene, framstår elektrisk jernbanedrift (vannkraftbasert elektrisitet) som et 100% miljøvennlig alternativ med tanke på forurensende utslipp.

- Nord-Norgebanen

Norge har idag overskudd på elektrisk kraft (jfr. billigsalg til Sverige). Med stort potensiale innen energiøkonomisering og økende forståelse for nødvendigheten av sparing, er det liten grunn til å anta at denne situasjonen vil endre seg vesentlig innen overskuelig framtid, selv med økt næringsvirksomhet. Det er derfor gode forutsetninger til stede for overføring av energiforbruk fra olje til elektrisitet. Vi har idag en betydelig langtransport på E6 både av gods og mennesker.

Tall fra A/S Nordferger for fergesambandet på E6 over Tysfjord er for 1989:

10.860 lastevogner uten tilhenger
 9.267 lastevogner med tilhenger
 3.665 busser

For mellomriksveien over Bjørnfjell er antall lastebiler ca. 4.000 hver vei i 1989.

Mye av denne transporten vil kunne foregå billigere, raskere og mer miljøvennlig med tog. Med jernbaneforbindelse til Tromsø og videre nordover, vil mellomriksveiene i Troms og Finnmark kunne avlastes for en stor del av den tungtransport som foregår idag. I tillegg vil en bygging av banen redusere behovet for veiutbygging.

En forutsetning for videreføring av Nord-Norgebanen er selvsagt at det tas nødvendige natur- og miljøhensyn.

- Ringvirkninger

Tidligere utredninger om Nord-Norgebanen har pekt på de ringvirkninger og vekstimpulser som denne vil føre med seg. Dagens krise i fiskerinæringen har aktualisert dette ytterligere. Landsdelen har idag mange arbeidsløse som kan sysselsettes med bygging av jernbane mens en venter på at fiskeressursene bygger seg opp igjen.

Ny virksomhet som følge av utbygd jernbane vil kunne fange opp frigjort kapasitet og dermed sikre opprettholdelse av et tornuftig bosettingsmønster.

- Uten jernbane

Dersom Nord-Norgebanen ikke bygges ut er det ting som tyder på at landsdelens konkurransesituasjon svekkes ytterligere i framtiden, særlig på bakgrunn av at det i resten av Europa satses for fullt på jernbane.

I tillegg må en i nær framtid forvente miljøavgifter på fossilt brensel. Uten en elektrisk drevet jernbane vil den nordligste landsdel med sine store avstander rammes med full tyngde av dette. Vi ser for oss en situasjon med subsidiering av samferdselen og dermed en subsidiering av næringslivet som vil nøre opp under forestillingen at landsdelen tærer mer enn den nærer.

Dette er en situasjon vi ikke er tjent med.

Det haster å komme i gang med byggingen av Nord-Norgebanen!

(sign.)

Odd Mattis Hætta
leder
Naturvernforbundet
i Finnmark

(sign.)

Hans Prestbakkmo
leder
Naturvernforbundet
i Troms

Arne Farup
Arne Farup
leder

Naturvernforbundet
i Nordland

Til
NSB,
Utviklings- og miljøavdelingen.

NSB Hovedktr.	Kass.kode
05 DES. 1991	
Sak/Doknr.	103
Arkivbet.	

MELDING VEDR. KONSEKVENsutREDNING FOR NORD-NORGEBANEN.

Tromskomiteén for jernbane, avd. av Landsutvalget for jernbane, har gått gjennom meldingen om utkast til program for konsekvensutredning for en videreført Nord-Norgebane.

Tromskomiteén vil gi uttrykk for at Meldingen gir en oversiktlig og fyldig redegjørelse for de problemstillinger som er aktuell i en slik konsekvensutredning.

I tilknytning til meldingen vil Tromskomiteén for jernbane **vektlegge** følgende forhold og be om at det blir tatt hensyn til disse i konsekvensutredningen:

- KLARGJØRING AV KOSTNADSRAMMER

Utgiftene til opprustning, herunder elektrifisering av banestrekningen Trondheim-Fauske, må i presentasjonen holdes utenfor kostnadene for en videreført bane fra Fauske og nordover.

- TRAFIKKGRUNNLAG/REISELIVSUTVIKLING

I vurderingen av trafikkgrunlaget for en videreført Nord-Norgebane, er det av stor betydning at det blir tatt hensyn til det som på politisk hold fremholdes som en av de viktigste vekstnæringene, nemlig reiselivsnæringen. Den foreliggende delrapport om attraksjoner som er gjennomgått av Tromskomiteéns medlem i styringsgruppen, holder i denne sammenheng ikke mål.

Tromskomiteén ber om at man vektlegger innhold i rapporten **DESTINASJON NORDKALOTTEN** av Arvid Viken ved Finnmark Distriktshøgskole, samt løpende informasjon fra kontinentets mest fremstående ekspertise på markedsundersøkelser og planlegging innen turisme, nemlig European Travel Data Center i Luxembourg. Også her påvises en klar endring og trend i reisemønstret som understreker det fortrinn jernbanen vil ha i denne sammenheng.

DESTINASJON NORDKALOTTEN vektlegger sterkt behovet for **TILGJENGELIGHET** for turister fra våre viktigste utenlandsmarkeder, og områder i Sør-Norge - et behov en forlenget Nord-Norgebane vil imøtekomme. Et etterhvert organisert vinterturismetilbud i nord, fordrer behov for helt andre muligheter for tilgjengelighet enn eksisterende transporttilbud til Nord-Norge.

- FORANDRING AV HANDELSMØNSTER

Åpning av Nordostpassasjen vil gi et helt annet trafikkgrunnlag for gods enn det man hittil har regnet med på en forlenget Nord-Norgebane.

Det gjelder både godstransport fra Finland og Sverige, og i særlig grad tyngre transporter fra både Sentral- og Syd-Europa med bane til nord-norsk havn. Returtransport av gods fra Japan og USA til Mellom- og Syd-Europa, er en del av bildet.

Et slikt trafikkgrunnlag vil gi rom for en helt annen lønnsomhetsberegning enn det som hittil er fremkommet.

./. Det vises til kopier av vedlagte avisinnlegg og dokumentasjon.

- ØSTHANDEL

Åpning av handelsforbindelser mot Russland vil være en viktig del av et framtidig trafikkgrunnlag, både på banestrekningene fra Tromsø og Harstad - Sortland samt banestregninger mot Sør-Norge til trafikk-knutepunkt for øst/vesttransport.

- UTBYGGING AV GASSFELT I NORD

Mulig transport av LNG må vektlegges i utredningen. Bl.a. Finnland er svært opptatt av denne muligheten.

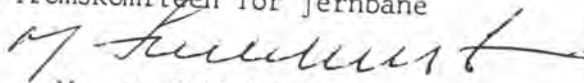
- BANESTANDARD

Det må vektlegges at en forlenget Nord-Norgebane skal ha kurvatur og stigningsforhold som tillater kjørehastighet 200 km/t.

Det er en bane for framtida som skal bygge, og standarden må være lik den man får når opprustning av eksisterende banestrekninger ellers i landet har funnet sted. Dette er en viktig del av målsettingen for å kunne gi like rammebetingelser til næringslivet i nord.

9405 Kanebogen, 30.11.91.

For Tromskomiteén for jernbane



Magnar Hellebust

formann



Terje Karlsen

nestformann

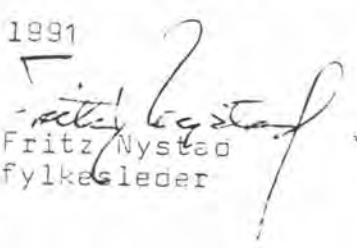
Til

Norges Statsbaner
Utrednings- og miljøavdelingen
Prinsensgt, 7
Oslo 1

FORPROSJEKTERING AV NORD-NORGEBANEN

Nordland Kristelig Folkeparti sier seg tilfreds med det omfang NSB vil legge i forprosjektering av Nord-Norgebanen. Vi vil også gi uttrykk for glede over at nordnorske grupperinger er trukket med i prosjekteringsfasen. Når det gjelder det endelige resultatet av forprosjekteringsfasen, forstår vi det slik at dette skal være ferdig sommeren 1992. Nordland Kristelig Folkeparti ønsker derfor å komme tilbake med en mer detaljert kommentar til arbeidet når dette foreligger.

Bodo 2.12.: 1991


Fritz Nystad
fylkesleder

JOHS H. GLÆVER SR

*Dotter ut på en uerbetalt
til meldingen og brev
inntatt som*

NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 1 NOV. 1991	
Sak/Doknr.	91/614 55
Arkivbet.	555 51

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162, Sentrum,
0107, OSLO.

9001 TROMSØ, 6. nov. 1991
Postboks 110
Clodiusbakken 3

NORD-NORGEBANEN
FAUSKE- TROMSØ.

Jeg viser til en kunngjøring inntatt i pressen den 7 oktober og hvorav fremgår at alle har anledning til å komme med merknader til meldingen.

Jeg vil i etterfølgende fremkomme med mine bemerkninger.

Efter min mening er Nord Norgebanen det rene tull. Hva den vil koste er det vel ingen som sikkert vet, men det blir milliarder og dessuten hundre av millioner årlig i underskudd.

I 1907 hadde USA de fleste skinnekilometer, siden har tallet hvert år gått ned.

Mens trenden har vært og er ganske klar, så skal altså vi bygge ut og påta oss milliarder i kostnader ved siden av de subsidier som årlig ytes på forskjellig hold, landbruket alene bare 20 milliarder.

Man må ha for øye at landsdelen er tynt befolket. Det er forlenget forbi med den tiden da man benyttet jernbane til lengere reiser. Flyene har for lengst tatt over.

Godstransport? Ja, jernbanen ligger nu der den ligger, og gods krever transport til og fra jernbanestasjoner. Det er dør til dør transporten som interesserer oss, den er billigst, mest effektiv.

En jernbane må nødvendigvis passere fjordbundene, det blir en indre bane. Hvis der skulle få betydning for bosetning, så vil det gå ut over det ytre distrikt. Med andre ord ville Kyst-Norge gradvis bli tappet for folk, aktivitet, arbeidsplasser.

De som går inn for Nord Norgebanen, politikere og andre, viser en klar økonomisk uforstand, de tenker grundt, ser ikke konsekvensene.

Riksrett burde være resultatet, vi har hatt riksrett her i landet tidligere for småbeløp sammenlignet med hvad det her vil dreie sig om.

Avstanden i Nord Norge mellom fjellfot og vann/hav er i Nord Norge ofte bare smale striper. Svært ofte får man ikke anledning til å bygge hytter fordi avstanden ikke tilfredsstillende kravene.

Skal jernbanen i slike tilfeller kunne behandles spesielt ?

Vi vil oppleve svært mange steder at smale jordbruksarealer, blir delt i to og medførende problemer for jordbrukerne driftsmessig/inntektsmessig og i mange tilfeller sikkert med nedleggelser til resultat.

Næringslivet i Nord Norge er ikke særlig alsidig, tyndt befolket er området også. Trafikkgrunnlaget er lite, jeg tenker her på varetransporten. Men den varetransport som jernbanen allikevel vil få, kommer til å gå ut over de transportmuligheter vi har idag.

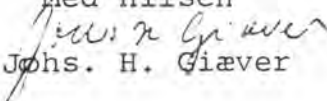
Jeg tenker her på skibstrafikken som er av betydning for hele kystlinjen med utallige øyer og større og mindre steder. En reduksjon av skibstrafikken, vil gå utover livsgrunnlaget langs kysten, hvor blir det av distriktsutbyggingen da ?

Mens en ikke uvæsentlig transport sydover og nordover idag skjer med vogntog, som bringer varene fra dør til dør, kan det tenkes at denne utmerkede transportmulighet reduseres og med økende kostnader for bedriftene såvel på inntakssiden som på leveringssiden.

Landets økonomi er adskillig utadventt, vår eksport er betydelig. Vi skal konkurrere med andre land, marginene er i allminnelighet hårfine. Økende transportkostnader kan og vil gå ut over vår konkurranse-evne, den bør ikke glemmes, men det ser mange ganger ut som de styrende slett ikke er oppmerksom på denne viktige faktor.

Jeg skjønner nok at man vil bli møtt med at jernbanen er så lite forurensende. For det første vil jeg gi uttrykk for at det nu langt på vei er blitt et forurensingshysteri. Selvfølgelig skal man bruke vett, men hysteriet må ikke få lov til å gå så langt at det oppstår næringsmessige problemer. Trods alt skal man forbli i landet, naturligvis må det gies anledning til å utøve inntektsgivende beskjeftigelse til beste for beskjeftigelse, og produktiv inntekt. Hvis ikke slike hensyn er overordnede målsetninger, så si fra slik at man kan forflytte på sig om nødvendig til annet land.

Jeg vil gjennta tilslutt at planleggingen må stoppe opp før det kastes flere penger bort. Bruk de penger man da sparer til hvad som helst, næsten alle andre anvendelser er bedre enn Nord Norgebanen.

Med hilsen

 Jøns. H. Giæver

Herr

Per Overland,

Takk for sist og informativt og ryddig møte i Oslo. Det har vært travle tider etterat jeg kom heim.

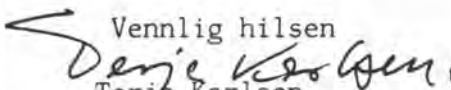
Det blir hevdet at jeg er frittalende, og iblant hevdes det også at jeg er altfor fritt-talende. I styringsgruppen representerer jeg ikke bare meg selv, så min første restriktive holdning i forb. m. Sjøvegantraséen må føres på den kontoen. Dessuten hadde jeg ikke satt meg tilstrekkelig inn i stoffet. Dette traséforslaget har fått en meget positiv mottakelse. I Bjrekvik er man umåtelig fornøyd med at stasjonsbygningen er omplassert og ført bort fra strandsonen som jo er Bjerkviks Copa Cabana når temperaturene tillater det. Både Gratangen, Lavangen og Salangen stiller seg meget positiv til dette trasévalget. Det samme gjør man i Dyrøy og i lbestad der den ene øya, Andørja får fastlandsforbindelse med bru om kort tid. Så det vil bli et lykkelig valg.

Jeg heftet meg en del med tilgjengelighet i forb. m. utviklingen av reiselivsnæringa. Økningen for landet var 11 % siste år. I Lofoten var det stagnasjon, mens man i Troms hadde en økning på 45 %.

Arvid Viken ved Finnmark Distriktshøyskole har utarbeidet en nylig utkommet rapport om reiselivsnæringa på Nordkalotten, "A 5 Billion Business". Han skriver bl.a.: "Det punkt vi er dårligst på er TILGJENGELIGHET." På rundreise med en tysk turoperatør, var nettopp tilgjengelighet et tilbakevendende spørsmål. Jeg nevnte ^{i Oslo} også forandringen i reiselivsmønstret fra enkeltpersoner til grupper. Andelen turister som kommer hit, enten som deltager i gruppe eller etter forhåndsbestilling ved et reisebyrå eller transportselskap er sterkt økende. Og trenden vil fortsette i årene som kommer. Dette er i klartekst det som ble hevdet på Nordisk Turistråds møte i Helsinki nylig. European Travle Data Center i Luxembourg regnes som kontinentets ledende ekspert på markedsundersøkelser og planlegging innen turisme har nøyaktig samme konklusjon, og påviser at denne trenden vil fortsette. Det konkluderes også slik: "Tilbudet må gjøres klart og raskt TILGJENGELIG."

Alt dette må få stor betydning for trafikken på en forlenget Nord-Norgebane - også i vintersesongen når vi får organisert et vinterferietilbud.

Et annet forhold som jeg har trukket fram flere ganger, og som vil gi en betydelig økning av godsmengden på en forlenget Nord-Norgebane, er åpningen av Nordost-passasjen. Jeg viser til vedlagte kopi av dagens Fremover. Jeg ser frem til vårt møte i Tromsø.

Vennlig hilsen

 Terje Karlsen.

IAH



FISKERISJEFEN I NORDLAND

SJØGT. 1 - TELEFON 081 - 25 711 - TELEFAX 081 - 25 712
POSTBOKS 323 - 8001 BODØJnw. 10090/91
20. nov. 91FISKERIDIREKTORATET
Kontoret for retteledning og informasjon
boks 185

20.11.91

014.

TD

FISKEDEPARTEMENTET

25. NOV 1991

SAKSNR. 91/2284-6

ARKIV

014

Deres ref.: 9535/91/FJ

HØRING PÅ MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN

Med henvisning til oversendt utkast til program/melding om Nord-Norgebanen vil en få anføre følgende kommentarer:

En videreføring av jernbanenettet i Nord-Norge vil ha positive konsekvenser som omhandlet i oversendte notat. Imidlertid er det et par ikke ubetydlige momenter som bør inkluderes i en utredning av denne art.

- Befolkningen er i hovedsak bosatt langs kysten, næringsgrunnlaget er også i overveiende grad basert her. Videre foregår transport, spesielt av gods, i alt overveiende grad på kjøel.

En finner det derfor riktig å påpeke at det er en rekke uløste oppgaver innen kysttransport. Det må framheves at en så stor samfunnssetning som etablering av jernbane som en parallell, bør derfor i meget stor grad også innholde en utredning om kysttransport som alternativ.


Hans Svendsgård


Terje Doksrød

Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Postboks 8100 Dep., 0032 Oslo 1
Kontoradresse: Strømsveien 96
Telefon: (02) 57 34 00 - Telefax: (02) 67 67 06
Miljøtipset: 050-31 500
Telex: 76 684 sft n - Telegramadr.: "Forurensning"



NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
04 DES. 1991	
Sak/Doknr. 11111 274	
Arkivbet.	

Deres ref.

Vår ref.

Dato

91/614;555.9

91/9669-3 AP/JBK
683.033/9

2 - DES. 1991

PLANUTREDNING AV NORD-NORGEBANEN**Høringsuttalelse til melding**

SFT mener antall støyutsatte over 55 og 60 dBA (Leq) bør kartlegges. Samfunnsøkonomiske vurderinger bør foretas ved å se miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng.

Vi viser til Deres brev av 3. oktober 1991 med melding sendt til offentlig høring vedrørende Nord-Norgebanen.

Støy

Det eksisterer idag ingen vedtatte retningslinjer for jernbanestøy. Et utkast til retningslinjer for skinnegående trafikk ble imidlertid utarbeidet i 1983. Arbeidet med disse retningslinjene skal nå startes opp igjen.

I meldingen for Nord-Norgebanen beskrives det at kartlegging og omtale av støyutsatte boligmiljøer skal foretas, utbyggingsbegrensninger opptil linjene skal drøftes og gevinster i form av færre personer utsatt for annen trafikkstøy ved forventet overgang til jernbane skal vurderes og omtales. SFT mener at det bør kartlegges hvor mange som blir utsatt for utendørs døgnekvivalent støynivå over både 55 og 60 dBA (Leq) ved de ulike utbyggings-alternativene. Alternative kostnadsanslag kan deretter utarbeides. Vi viser forøvrig til utkastet til retningslinjer for støy fra skinnegående trafikk (forslaget fra MDs og SFTs representanter i Jernbanestøygruppa).

Det heter videre i meldingen at avbøtende tiltak skal bearbeides videre i hovedplanen, vi har derfor ikke kommentarer til prosjektering av støytiltak i denne omgang.

Utredningsprogrammet forøvrig

Vi ser det som ønskelig at man i utredningsprogrammet ser de miljømessige (støy, luftforurensning, utslipp av klimagasser m.v.) og transportøkonomiske forhold i sammenheng ved at det gjennomføres samfunnsøkonomiske kalkyler der kostnad og nytte av de ulike utbyggings-alternativene blir vurdert.

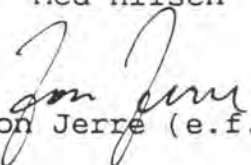
Ved denne vurderingen må det tas hensyn til at det kan være mulig å redusere investeringene til vegformål eller oppnå bedre flyt (mindre tidskostnader for trafikantene). Tilsvarende kan behovet for fly- og båtreiser i landsdelen bli redusert.

Det er i meldingen sagt lite om mulighetene for overføring fra vegtransport, sjøtransport og luftfart til jernbane og hvordan banen bør planlegges for eventuelt å øke disse mulighetene. SFT stiller spørsmål om det f.eks. kan utredes anlegg av industri-spor og korte sidebaner til sentrale anløpshavner for sjøtransporten. Alternative løsninger for linjelegging med ulikt potensiale for overføring av trafikk fra veg, sjø og luft kan studeres med sikte på å komme fram til den samfunns- og miljø-økonomiske beste løsningen.

Vi antar at utredningen også bør se på tilpasninger innenfor disse andre transportsektorene slik at totalsystemet bane-veg-sjø-luft blir optimalisert. Et spesielt poeng kan være om hurtig banetransport mellom viktige nord-norske byer kan redusere behovet for flytrafikk på en slik måte at antall flystøyutsatte reduseres.

Videre bør det vurderes om linjer kan benyttes til rask lokaltransport i byenes nærområder (eventuell tilpasning av traseene). Spesielt vil vi stille spørsmål om jernbanekryssing over Tromsøysundet kan eliminere behovet for en ny vegkryssing.

Med hilsen


Jon Jerre (e.f.)


Arne Palmstrøm

**LUFTFARTSVERKET**

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION, NORWAY

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Sjefsinspektør Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NSB Hovedktr.	Koss.kode
U 2 DES. 1991	
Sak/Doknr.	910
Arkivbet.	

Vår saksbehandler
Knut Stabæk

Vår dato 28.11.1991
Deres dato
Vår referanse 91/0 8535
Deres referanse

UTTALELSE TIL MELDING OM PLANUTREDNING AV NORD-NORGEBANEN
- UTKAST TIL PROGRAM FOR KONSEKVENSTUTREDNING AV MILJØ OG
SAMFUNNSMESSIGE VIRKNINGER-.

Vi viser til mottatt melding av 1.10.1991.

Luftfartsverket har gjennomgått overnevnte melding, og synes den gir en grei og oversiktlig presentasjon av tiltaket og de utredninger som skal gjennomføres.

En forlengelse av Nord-Norgebanen og en oppgradering av hastigheten til 200 km/t helt fra Trondheim vil gi hele landsdelen et radikalt endret transporttilbud. Hvordan virkningene for samfunnet av disse tiltakene skal utredes er vist i kapittel 4.8.

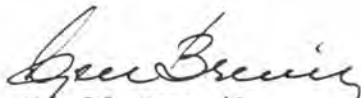
Luftfartsverket har ingen kommentarer til temaene som skal belyses, men vil framheve behovet for grundige og omfattende analyser av virkningene for andre transportgrener og annen tidligere innsatt offentlig infrastruktur i landsdelen. Særlig opptatt er vi selvfølgelig av virkningene for kortbaneflyplassene og stamruteplassene, og virkningen for lokalsamfunn, brukere og flyplassiere av trafikkbortfall/overført trafikk på kort sikt, og endring i bosettingsmønster og næringsstruktur på lang sikt. For Luftfartsverket er det derfor av stor betydning å få vurdert hvordan trafikkmønsteret i regionen endrer seg som følge av ny jernbane, og spesielt interessant er det å få fram omfanget av antall reisende som foretrekker jernbane framfor fly og hvordan de enkelte flyplasser i regionen bli berørt.

En utvidelse av Nord-Norgebanen vil følge andre traseer enn de eksisterende transportmidler, og mye nye vegger må sannsynligvis bygges til nye knutepunkt. Investeringer i

veger og annen infrastruktur og konsekvensene av dette må utredes og tas med i vurderingen.

Videre mener Luftfartsverket at det må utredes om det både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk er riktig å bygge ut et svært kostbart hurtiggående transportmiddel med stor kapasitet i en relativt tynt befolket landsdel der det allerede finnes god kapasitet i eksisterende transportmidler, og der disse transportmidlene i stor grad er tilpasset de ulike kundegruppernes betalingsvillighet og behov for hurtighet (fly, hurtigbåt, eksisterende jernbane, kystrote/lokalbåt og buss). Vårt syn er at transportmidlene må ses i sammenheng og i sum gi best mulig tilbud, og at kostbare dobbeltløsninger må unngås. NSBs planer må ses i sammenheng med andre transporttiltak og bør inngå i en samlet plan for samferdselen i landsdelen.

Med hilsen


Kjell Brevik
Teknisk direktør



STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTORATET

NSB Hovedktr.		Kass.kode
17 JAN. 1992		
Sak/Doknr.	X	Vår dato
Arkivbet.		1992-01-16

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Finn Sundby 639695

Vårt ark.nr.
322

Vår referanse
91/05671
PAN

Deres referanse

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Sendes NSB Hovedkontoret
til orientering. Arbeids- og miljøvedt.
VEGDIREKTORATET, Oslo, 16/1/1992

NORD-NORGEBANEN MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN §33

Vi viser til brev av 3 oktober 1991 fra NSB hovedkontoret med melding om Nord-Norgebanen. Meldingen er også sendt Statens vegvesen Nordland, Troms og Finnmark. Vegkontorene i Troms og Nordland har avgitt egne uttalelser til meldingen. Vedlagt følger kopi av brevene fra vegkontorene. Vi viser til disse for synspunkter knyttet til konkrete strekninger og områder.

Da det er Samferdselsdepartementet som skal avgi uttalelse om melding etter plan- og bygningsloven, sender vi Vegdirektoratets uttalelse med gjenpart til NSB.

Formålet med en konsekvensutredning om en eventuell Nord-Norgebane bør være å gi et best mulig faglig beslutningsgrunnlag om hvorvidt den samfunnsmessige nytten av prosjektet kan rettferdiggjøre kostnadene, som i hovedsak vil være både investeringer og neddiskonterte driftskostnader. Det foreslåtte utredningsprogram synes bare i liten grad å være bygget opp omkring denne innfallsvinkel.

Det må gjennomføres en samlet transportanalyse for sjøtransport, luftfart, vegtransport og jernbanetransport som grunnlag for vurderinger av det reelle trafikkgrunnlag for en eventuell Nord-Norgebane. Trafikkgrunnlaget kan både være nyskapt trafikk og overført trafikk. Konsekvensene av redusert trafikkgrunnlag for sjø- og lufttransport ved eventuelt overføring til jernbane må også utredes. Det er viktig at transportanalysen gis en bred faglig forankring. Vegdirektoratet vil kunne delta i utformingen av et program for en samordnet analyse.

Strategivurderingene i NVVP 1994-97 viste at investeringsbehovet på vegsektoren i Nord-Norge i liten grad er avhengig av trafikkutviklingen. Selv om det skulle bli en mindre overføring av trafikk fra veg til bane, hvilket i seg selv er svært usikkert, er det ingen grunn til å anta at behovet for innsats i vegsektoren reduseres. Det kan derimot oppstå nye behov for mateveger frem til jernbanen.

adresse
boks 6390 Etterstad
OSLO 6

Kontoradresse
Grenseveien 92
Telefax
(02) 63 97 68

Øvrige telefaxnr.
(02) 65 55 18 Disp
(02) 63 96 79 Drift
(02) 65 55 51 Drift
(02) 63 98 23 A-data

Telefon
(02) 63 95 00

Telex
21 542

Egne kontoradresser
Bruavdelingen
Grenseveien 97
Telefax (02) 63 98 66
Veglaboratoriet
Gautstadalléen 25
Telefon (02) 63 99 00
Telefax (02) 46 74 21



Vår dato
1992-01-16

Vår referanse
91/05671
PAN

Vår saksbehandler - innvalganr.
Overing. Finn Sundby 639695

Vårt ark.nr.
322

Deres referanse
.....

Det er derfor nødvendig å se investeringene i samferdselssektoren i Nord-Norge i sammenheng. Uten en vesentlig økning av den totale ressurstilgang vil en eventuell realisering av Nord-Norgebanen måtte medføre tilsvarende mindre innsats på andre felt, bl a vegsektoren. Dette er et aspekt som konsekvensutredningen også må dekke.

Vi beklager at høringsfristen ble oversittet.

Plan- og anleggsavdelingen
Med hilsen

Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør

Jan A. Martinsen
kontorsjef

Kopi NSB Hovedkontoret,
Utviklings- og miljøavdelingen
Statens vegvesen Nordland, Vegkontoret
Statens vegvesen Troms, Vegkontoret
Statens vegvesen Finnmark, Vegkontoret

FS/AIW



STATENS VEGVESEN
TROMS
Vegkontoret

Vår saksbehandler
Sjefingeniør Tor Hugo Brox

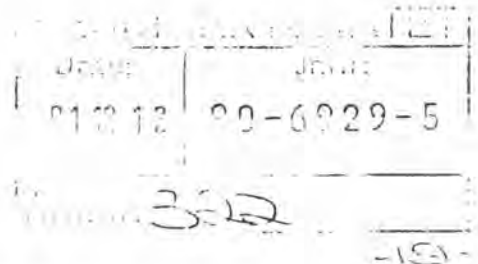
Vår dato
1991-11-29
THB/ILT

Vår referanse
91/4020-3

Vårt ark. nr.
361.1

Deres referanse
91/05671-1 PAN

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6



NORD-NORGEBANEN
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN § 33

Vi viser til Deres brev av 04.11.91, og til brev av 03.10.91 fra NSB.

En jernbane gjennom Troms kommer til å berøre vegsystemet i større eller mindre grad avhengig av trasevalget.

Vi vil i denne forbindelse peke på følgende områder:

Setermoen

I dette området foreligger plan for omlegging av E6 og rv 847. En jernbanetrase vil trolig komme i konflikt med begge disse vegene.

Andselv

Det er utarbeidd plan for omlegging av E6 gjennom Andselv. En jernbanetrase vil trolig komme punktvis i konflikt med E6 mellom Andselv og Andslimoen.

Balsfjord

Mellom Bergneset via Nordkjosbotn og til Laksvatnbukt arbeider vi med planer for omlegging av E6 og E78. Trasevalget vil bli gjort innen kort tid. Konfliktområder vil helt sikkert oppstå.

Dersom det velges en jernbanetrase som krysser Rystraumen, vil vi peke på at det her foreligger en vegutredning om undersjøisk vegtunnel mellom Malangshalvøya og Kvaløya.

En jernbane gjennom Troms vil etter våre vurderinger få lite å si for trafikkmengden på vegene i fylket. Jernbanetraseen ligger langt inne i fylket, mens det meste av bosettingen befinner seg ute ved kysten. Med få stasjoner vil den lokale betydningen av en jernbane



STATENS VEGVESEN
TROMS
Vegkontoret

Vår dato
1991-11-29
THB/ILT

Vår referanse
91/4020-3

Vår saksbehandler
Sjefingeniør Tor Hugo Brox

Vårt ark. nr.
361.1

Deres referanse
91/05671-1 PAN

være liten når det gjelder personbefordring, og vi kan derfor ikke se at en slik jernbane i særlig grad vil påvirke trafikkulykkesituasjonen.

Jernbanens store betydning er først og fremst regional ved at gods- og personbefordring over stor avstander kan effektiviseres, men for Troms vil fortsatt vegnettet stå sentralt fordi fra jernbanen og ut til kysten må gods- og personbefordring skje med bil/buss.

Vi vil derfor konkludere med at selv om jernbanen bygges, vil behovet for fortsatt å bygge ut vegnettet i Troms være til stede. For uten et godt sekundærvegsystem vil man ikke kunne utnytte jernbanen effektivt når det gjelder rasjonell gods- og varetransport. Dessuten gjør vi en klar forutsetning om at der jernbanen kommer i konflikt med etablert vegnett, så må nødvendig omlegging av vegsystemet bekostes av NSB.

Med hilsen

Eilif Mathisen
Torbjørn Naismak
osv. vegvesen

Tor Hugo Brox
Tor Hugo Brox

Gjenpart:
NSB Utvikling og Miljø, Postboks 1162, Sentrum, 0107
Oslo



STATENS VEGVESEN
NORDLAND

Vegkontoret

Vår saksbeh. - innvalgsnr.
Overing. K. Vollan - 12817

Vår dato

1991-11-25

Vårt ark nr
300

Vår ref

91/3204-1,2

Deres ref
91/614; 555.9

OVERSIKT
SIR

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

011127	00-6920-4
300	
- 18.	

NORD-NORGE BANEN
MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33

Vi viser til brev av 3.10.91 og vedlagte melding.

Vi har følgende generelle kommentarer til utredningsprogrammet.

Oppdelingen av konsekvensanalysen i to ulike faser synes fornuftig og nødvendig. Det fremgår imidlertid ikke helt klart av meldingen hvordan de enkelte temaene som skal belyses vil bli fordelt mellom de to fasene i planprosjektet. Et sentralt spørsmål i den videre behandlingen av meldingen blir derfor etter vår oppfatning: Hvor detaljert skal konsekvensutredningen på områder som natur/miljø og landskap/miljø være i planutredningsfasen?

Med bakgrunn i vårt arbeid med en vegutredning for en ferjefri E6-forbindelse forbi Tysfjord, er det vår oppfatning at også for Nord-Norge-banen vil valg av hovedløsning i praksis måtte skje på grunnlag av forholdsvis grove vurderinger på de nevnte områder.

Mulige fysiske fellesløsninger for veg og jernbane har vært nevnt fra flere hold. Dette er selvfølgelig interessant, men vi vil sterkt fraråde lettvinde konklusjoner i så måte.

Meldingen har på side 10 følgende kommentar til traséen Fauske - Narvik, alternativ b: "Kryssing av Tysfjorden og Efjorden, komb. med vegtunnel." For alt. b vil eneste sted hvor vegtunnelen og jernbanetunnelen ligger nær hverandre være lavpunktet under Tysfjord.

Vi har tidligere reist denne problemstillingen muntlig overfor P. Overland. Konklusjonen av denne samtalen ble at det ville være mest rasjonelt med en direkte dialog



**STATENS VEGVESEN
NORDLAND**

Vegkontoret

mellom Statens vegvesen og Ofoten Interkommunale plan-
kontor. Dette har vi gitt muntlige signaler til Bjørn
Bostad om. Vi håper at det i det videre arbeid kan
etableres et konkret samarbeid for de strekninger hvor
fellesløsninger kan være aktuelle.

Planavdelingen
Med hilsen

John Pedersen
plansjef

Kjetil Vollan

Kopi: Vegdirektoratet v/Siri Rolland, pb. 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

KVO/ski



FINNMARK FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSKONTORET

FYLKESHUSET
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ
Tlf. (085) 50600/Telefax (085) 52169

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelingen
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO



DERES REF.

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)

DATO

Jnr. 1197/91 ALG/-
Ark. 841

14. november 1991

MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN

Ovennevnte melding ble forelagt Utbyggingsstyret i Finnmark til uttalelse i møte den 13. november d.å., under sak nr. S-58/91.

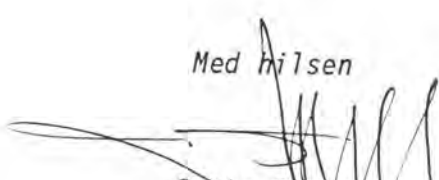
Styret fattet sålydende vedtak:

"Utbyggingsstyret har fått seg forelagt utkast til program for konsekvensutredning av miljø- og samfunnsmessige virkninger av Nord-Norgebanen.

Utbyggingsstyret vil bemerke at det i konsekvensutredningen må legges stor vekt på å belyse transportmiddelfordelingen ved en eventuell utbygging av Nord-Norgebanen, og hvilke konsekvenser en utbygging vil få for flytransporttilbudet og land- og sjøtransporten i landsdelen."

Dette til orientering.

Med hilsen


Gaute Strøm
samferdselssjef


Anne Lise Gaski
førstekonsulent

Gjenpart
Samferdseldepartementet



FYLKESMANNEN I TROMS

MILJØVERNAVDELINGEN

TELEFON: (083) 87 530 - TELEFAX: (083) 82 289 - TELEX: 64 134

NSB Hovedktr.	Kass.kode
U 9 DES, 1991	
Søk/Doknr.	110
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Utviklings- og miljøavdelinga
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO 1

DERES REF.:

VÅR REF.: BJ/ -
JNR. 2532/91
ARK. 781

9001 TROMSØ

POSTBOKS 595

KAIGT. 4

06 DES. 1991

MELDING VEDRØRENDE NORD-NORGEBANEN

Det vises til Deres brev av 3. oktober 1991.

Når det gjelder de ulike traseforslagene vil vi peke på de innspill vi har gitt til Nord-Norsk Plangruppe As i våre brev av 9. oktober 1991, 31. oktober 1991 og 11. november 1991.

Den fremlagte meldinga er etter vår vurdering kortfattet og oversiktlig. Imidlertid er den så lite omfattende at det er påkrevet at det blir gjennomført en konsekvensanalyse. Banen vil representere et så betydelig inngrep at det ikke ansees forsvarlig å utsette de mer omfattende konsekvensutredninger til hovedplanfasen. Det bør utarbeides et utredningsprogram for konsekvensanalyse så raskt som mulig. Dette bør sendes ut til høringspartene så tidlig at feltsesongen i 1992 kan bli effektiv når det gjelder nødvendige feltundersøkelser.

Ut fra de uttalelser som allerede er avgitt til de fremlagte traseforslag, så bør det vurderes om noen av traseforslagene allerede kan tas ut som uaktuelle. På denne måten kan undersøkelser som er nødvendige for de øvrige traseer bli desto mer effektive.

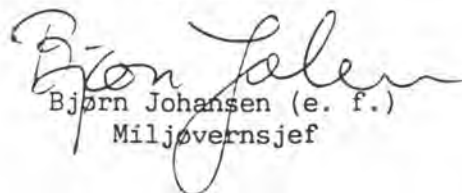
Vi vil allerede nå gjøre oppmerksom på forhold som bør utredes.

1. Massedeponering. Det er antydning at inntil 60 % av jernbanen i Troms kan bli lagt i tunell. Resultatet av dette vil bli at det vil bli tatt ut langt mer fjellmasser enn det er behov for på selve banestrekningen i dagen. Det må derfor utarbeides en plan for hvor den overskytende tunellmassen skal deponeres.

2. Grusuttak. En plan for grusuttak tilknyttet byggingen av banen må fremlegges.
3. Riggområder. Under anleggsperioden er det behov for å anlegge en rekke større eller mindre riggområder. Det er viktig at tiltenkte riggområder blir kartfestet så tidlig som mulig slik at mulige konflikter kan bli forhindre og eventuelle feltregistreringer kan bli utført så tidlig som mulig.
4. Samordning med vegframføring. På enkelte strekninger der det er aktuelt å bygge jernbane er det også aktuelt å bygge ny hovedveg. Vi vil her spesielt nevne strekninga Nordkjosbotn - Laksvatn i Balsfjord kommune. Bl. a. av hensyn til å få de terrengmessige inngrepene mest mulig samlet, er det viktig at dette behandles grundig i hovedplanfasen.
5. Vegetasjon. Bortsett fra på Hinnøya er det ikke foretatt systematiske botaniske registreringer langs traseen. Dette må gjøres på de strekninger der jernbanelinja planlegges lagt i dagen.
6. Vilt. Det er ikke foretatt grundige ornitologiske registreringer langs traseen. For å bedre kunnskapen om fuglelivet må det gjennomføres ornitologiske registreringer. For deler av traseen, men særlig i Målselv og Bardu, vil det være svært stor fare for kollisjon mellom elg og tog. Det er viktig at avbøtende tiltak for å redusere kollisjonsfaren blir vurdert i hovedplanfasen. Gjennom Norsk Institutt for naturforskning sitt prosjekt Elg-Skog-Samfunn, som har pågått siden 1984 i Indre Troms, er det fremskaffet data som kan nyttiggjøres i en slik sammenheng. Noen av de foreslåtte traseer vil berøre sentrale leveområder for store rovdyr både på norsk og svensk side. Samordnede viltundersøkelser må her gjøres på begge sider av riksgrensen, dersom disse traseer fortsatt har aktualitet.
7. Landskap. En jernbane vil nødvendigvis komme i konflikt med verneinteressene knyttet til kultur- og naturlandskapet. Det er et stort behov for å foreta registreringer av verdifulle kulturlandskap slik at en jernbane i størst mulig grad kan bli tilpasset landskapet og omgivelsene forøvrig. Også på dette området må avbøtende tiltak bli vurdert på et tidlig tidspunkt i planprosessen.
8. Friluftsliv/rekreasjon. For store deler av traseen gjennom Troms har vi et mangelfullt materiale for å vurdere i hvilken grad områdene blir benyttet i friluftssammenheng. Behovet for friluftregistreringer er stort. En jernbane kan bli liggende som ei barriere gjennom viktige friluftsområder. Avbøtende tiltak i denne forbindelse må også bli vurdert.
9. Vannressurser. Traseen gjennom Troms vil flere steder berøre vernete vassdrag. Selv om disse vassdragene i utgangspunktet er vernet mot kraftutbygging, innebærer vernet at også andre typer inngrep (utfyllinger, grusuttak, vannuttak m.v.) som kan berøre verneinteressene bør unngås. I planprosessen må dette problemområdet kartlegges nærmere. Likeledes er det viktig å kartlegge i hvilken grad traseen berører vannkilder og nedbørsfelt til vannkilder som benyttes eller planlegges benyttet til drikkevannsforsyning.

10. Energi. Det må utredes hvor stor besparelse av fossilt brennstoff som kan påregnes ved omlegging av transport fra bil og skip til jernbane. Det bør legges opp til elektrisk drift. Dette vil representere en mindre belastning på miljøet enn dersom det blir benyttet diesel som drivstoff.
11. Støy. Støybelastningen fra jernbane bør utredes, evt. også påregnet støyreduksjon ved omlegging fra bil til bane.

Med hilsen


Bjørn Johansen (e. f.)
Miljøvernsjef

Saksbehandlere: Friluftsf- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim
Vassdragsforvalter Knut M. Nergård
Viltforvalter Øystein Overrein

Vedlegg: Kopi av fylkesmannens brev av 9. oktober 1991, 31. oktober 1991 og 11. november 1991

Gjenpart: Nord-Norsk Plangruppe AS, Postboks 6044, 8016 MØRKVED
Fylkesmannen i Nordland, miljøvernavdelingen
Direktoratet for naturforvaltning
Statens forurensningstilsyn



FYLKESMANNEN I TROMS

MILJØVERNAVDELINGEN

TELEFON: (083) 87 530 - TELEFAX: (083) 82 299 - TELEX: 64 134

Nord-Norsk Plangruppe As
Postboks 6044

8016 MØRKVED

DERES REF.:

VÅR REF.: BA/ -
JNR 2703/91
ARK 472.70

9001 TROMSØ
POSTBOKS 595
KAGT. 4

31 OKT. 1991

GRADERING AV KONFLIKTER I FORHOLD TIL VERNEINTERESSER LANGS NORD-NORGEBANEN I TROMS

Det vises til Deres brev av 21. oktober 1991.

I vårt brev av 9. oktober 1991 ble ei oversikt over registrerte naturvern-, vilt- og friluftsområder i traseen for Nord-Norgebanen i Troms oversendt til Dem. Nedenfor er disse områdene gruppert i konfliktklasse I og konfliktklasse II i henhold til Deres opplegg.

Konfliktklasse I:

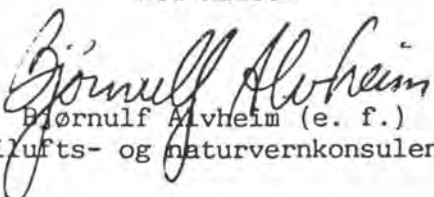
- 1. Tromsdalen
- 2. Ramfjordmoen
- 6. Russenes
- 9. Takvatn
- 11. Målselva
- 13. Sundlia
- 14. Skoelvdalen
- 17. Høgda
- 19. Kobbryggen
- 20. Forsetmoen
- 24. Lundlia
- 25. Jordbrua - Lapphaugen
- 27. Lavangsvatnet
- 30. Vikevatn
- 32. Steinsåsvatn - Myran - Blåbærhaugen
- 33. Storvatn Nord - Steinsåsvatnet

Konfliktklasse II:

- 3. Sørbotn
- 4. Smalak
- 5. Nordkjosbotn
- 7. Nordkjoselvvassdraget
- 8. Tømmerelv
- 10. Takelvdalen
- 12. Andselv
- 15. Ala
- 16. Storalå
- 18. Sætervatn - Kobbryggelva
- 21. Brattlibekken
- 22. Salangsvassdraget
- 23. Sollia
- 26. Kvernmo
- 28. Bakkland
- 29. Gausvikvassdraget
- 29. Gausvik
- 31. Nordvikmyran

Konfliktvurderinga vedrørende vassdrag er utført av vassdragsforvalter Knut M. Nergård. Konfliktvurdering vedrørende naturvern og friluftsliv er utført av friluftsliv- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim. I viltforvalter Øystein Overreins fravær er konfliktvurderinga vedrørende vilt utført av friluftsliv- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim.

Med hilsen


Bjørnulf Alvheim (e. f.)
Friluftsliv- og naturvernkonsulent

Saksbehandlere: Friluftsliv- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim
Vassdragsforvalter Knut M. Nergård



FYLKESMANNEN I TROMS

MILJØVERNDELINGEN

TELEFON: (083) 87 530 - TELEFAX: (083) 82 299 - TELEX: 64 134

Nord-Norsk Plangruppe As
Postboks 6044

8016 MØRKVED

DERES REF.:

VÅR REF. BJ/ -
JNR. 2786/91
ARK 781

9001 TROMSØ
POSTBOKS 585
KAGT. 4

11 NOV. 1991

REGISTRERING AV KONFLIKTSONER LANGS NORD-NORGEBANEN I TROMS - NYE TRASEFORSLAG

Det vises til Deres brev av 28. oktober 1991.

I vårt brev av 9. oktober 1991 ble opplysninger om konfliktområder vedrørende vassdrag, vilt, naturvern og friluftsliv for hovedtraseen for Nord-Norgebanen gitt til Dem. Vi kom ellers med kommentarer til traseforslagene for bane på strekningene Evenes - Vesterålen, Setermoen - Bardu - Bjørkliden, Setermoen - Bones - Bjørnefjell og vestre linje Andselv - Tromsø i den grad kartmaterialet gjorde det mulig. I dette brevet vil vi kommentere de mer fullstendige traseforslag som vi nå har fått tilsendt. De mulige konfliktområder er nummerert, og beskrivelse av områdene er vedlagt på eget ark. I siste del av dette brevet følger så ei konfliktgradering.

A. VURDERING AV TRASEFORSLAGENE.

Evenes - Vesterålen.

Vi gjør oppmerksom på at vi kun knytter kommentarer til den delen av banen som går gjennom Troms.

Alle traseforslagene berører lokalitetene "Lavangsvatnet" og "Bakkland".

Alt. 1a: Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".

Alt. 1b: Traseen kommer i konflikt med "Vassvikvatnet", ellers ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".

- Alt. 2a: Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 2b: Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 2c: Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 2d: Traseen kommer i konflikt med "Gullesfjordbotn". Ellers ingen kjente interessekonflikter utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 3 : Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 4 : Ingen kjente konfliktområder utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".
- Alt. 5 : Traseen kommer i konflikt med "Austerfjordbotnen". Ellers ingen kjente interessekonflikter utenom "Lavangsvatnet" og "Bakkland".

Av alle de fremlagte traseforslag i denne forsendelse på strekninga Evenes - Vesterålen foretrekkes alt. 3. Det forutsettes imidlertid at massedeponering kan løses på en tilfredstillende måte.

Setermoen - Bjørnfjell.

På strekninga fra Setermoen til Sundlia kommer banen i konflikt med følgende områder: "Sætervatn - Kobbryggelva", "Kobbryggen", "Forsetmoen", "Brattlibekken", "Salangsvassdraget", "Sollia" og "Lundlia". Videre kommer den i konflikt med "Grønnlia", "Kløftbekken - Grønnfjellbekken" og "Stordalen".

På grunn av de store vilt- og friluftsjnteressene som knytter seg til dette området, vil fylkesmannen frarå at jernbane blir framført etter dette alternativet.

Setermoen - Bjørkliden.

På denne strekninga kommer en eventuell jernbane i konflikt med "Floan" og "Sørdalen".

Hele strekninga fra Bostadtjønna til Sørdalen er ellers å betrakte som konfliktområde da dette er et av fylkets viktigste helårsområder for elg.

På grunn av de sterke friluftsjnteressene, naturvern- og viltinteressene som knytter seg til Sørdalen og Østerdalen, vil fylkesmannen på det sterkeste motsette seg at jernbane blir framført etter dette trasealternativet. Jernbane vil her med sikkerhet gi sterkt økt vinterdødelighet på elg.

Andselv - Tromsø.

- Alt. 1a: Traseen kommer i konflikt med "Olsborgmoen", "Storjorda", "Lakselva i Aursfjord", Kobbvågen", "Ryøya" og "Håkøybotn".
- Alt. 1b: Traseen kommer i konflikt med "Olsborgmoen", "Storjorda",

"Lakselva i Aursfjord", "Kobbevangen", "Ryøya" og "Håkøybotn".

Alt. 1c: Traseen kommer i konflikt med "Lakselva i Aursfjord". Trase 1c foretrekkes fremfor trase 1a og trase 1b.

Alt. 2 : Traseen kommer i konflikt med "Olsborgmoen", "Storjorda", "Nordbyelva", "Slettskardet", "Lakselva i Aursfjord" og "Håkøybotn".

Alt. 3a: Traseen kommer i konflikt med "Rossvoll", "Gullhav", "Ryøya" og "Håkøybotn".

Alt. 3b: Traseen kommer i konflikt med "Rossvoll", "Gullhav". Trase 3b foretrekkes framfor trase 3a.

Alt. 4a: Traseen kommer i konflikt med "Takelvdalen", "Sagelv i Balsfjord", "Holesætra", "Ryøya" og "Håkøybotn".

Alt. 4b: Traseen kommer i konflikt med "Takelvdalen", "Holesætra" og "Sagelv i Balsfjord". Trase 4b foretrekkes framfor 4a.

Av alle de fremlagte traseforslag i denne forsendelsen på strekninga Andselv - Tromsø foretrekkes alt. 3b. Det forutsetter imidlertid at massedeposering kan løses på en tilfredsstillende måte.

B. KONFLIKTGRADERING.

I Deres brev av 21. oktober 1991 er det bedt om at registrerte naturvern-, vilt- og friluftsområder i traseen for Nord-Norgebanen blir gruppert i konfliktklasser. Nedenfor er områdene som blir berørt av Nord-Norgebanen gruppert i konfliktklasse I og konfliktklasse II etter Deres opplegg.

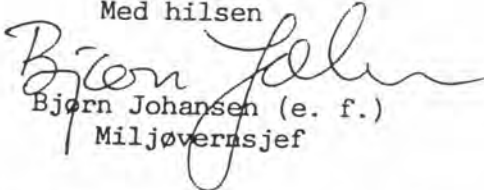
Konfliktklasse I.

- 7. Kobbryggen.
- 8. Forsetmoen.
- 14. Stordalen.
- 15. Floan.
- 16. Sjørdalen.
- 19. Kobbevangen.
- 20. Ryøya.
- 21. Håkøybotn.

Konfliktklasse II.

- 1. Lavangsvatnet.
- 2. Bakkland.
- 3. Gullsfjordbotn.
- 4. Austerfjordbotnen.
- 9. Salangsvassdraget
- 12. Grønnlia.
- 13. Kløftbekken - Grønnfjellbekken.
- 18. Lakselva i Aursfjorden.
- 19. Gullhav.
- 20. Storjorda.
- 23. Sagelvvassdraget.
- 30. Rossvoll
- 30. Olsborgmoen

Med hilsen


Bjørn Johansen (e. f.)
Miljøvernsjef

Saksbehandlere: Friluft- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim
Vassdragsforvalter Knut M. Nergård
Viltforvalter Øystein Overrein

Vedlegg: Diverse områdebeskrivelser



FYLKESMANNEN I TROMS

MILJOVERNAVDELINGEN

TELEFON: (083) 87 530 - TELEFAX: (083) 82 299 - TELEX: 64 134

Nord-Norsk Plangruppe As
Postboks 6044

8016 MØRKVED

DERES REF.:

VÅR REF.: BJ/ -
JNR 2184/91
ARK 472.70

9001 TROMSØ
POSTBOKS 595
KAGT. 4
9 OKT. 1991

REGISTRERING AV NATURVERN-, VILT- OG FRILUFTSOMRÅDER I TRASEEN FOR NORD-NORGEBANEN I TROMS

Det vises til Deres brev av 26. august 1991 og møter med Ole Bernt Skarstein.

Hovedtraseen.

Vedlagt oversendes kartkopier over hovedtraseen for Nord- Norgebanen der mulige konfliktområder vedrørende vassdrag, vilt, naturvern og friluftsliv er inntegnet. De mulige konfliktområdene er nummerert, og beskrivelse av områdene er vedlagt på eget ark. Det ble forøvrig foretatt botaniske registreringer langs den planlagte jernbanetraseen på Hinnoya i 1983. Rapporten "Nord-Norgebanen. En botanisk vurdering av den foreslåtte traseen på Hinnoya.", skrevet av Torbjørn Alm i oktober 1983, er vedlagt.

Det vises forøvrig til NSB og Nordland fylkeskommunes rapport fra 1984 "Nord-Norgesbanen - foreløpig analyse av fysiske miljøkonsekvenser".

Øyenes - Vesterålen (Sortland).

Jernbanen vil kunne komme i konflikt med de merke turloypene til Havnslund Turklubb på Hinnoya. Forøvrig kan vi ikke se at verdifulle friluftsliv- eller naturvernområder vil bli berørt. En trase på tvers av Kongsvikdalen vil berøre et godt viltområde og samtidig et område som nyttes mye i forbindelse med jakt.

10. Energi. Det må utredes hvor stor besparelse av fossilt brennstoff som kan påregnes ved omlegging av transport fra bil og skip til jernbane. Det bør legges opp til elektrisk drift. Dette vil representere en mindre belastning på miljøet enn dersom det blir benyttet diesel som drivstoff.
11. Støy. Støybelastningen fra jernbane bør utredes, evt. også påregnet støyreduksjon ved omlegging fra bil til bane.

Med hilsen


Bjørn Johansen (e. f.)
Miljøvernsjef

Saksbehandlere: Friluft- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim
Vassdragsforvalter Knut M. Nergård
Viltforvalter Øystein Overrein

Vedlegg: Kopi av fylkesmannens brev av 9. oktober 1991, 31. oktober
1991 og 11. november 1991

Gjenpart: Nord-Norsk Plangruppe AS, Postboks 6044, 8016 MØRKVED
Fylkesmannen i Nordland, miljøvernnavdelingen
Direktoratet for naturforvaltning
Statens forurensningstilsyn

f) Setermoen - Bardu - Bjørkliden (Ofotbanen).

Denne traseen er tenkt lagt gjennom Sordalen. I NOU 1986:13 "Ny landsplan for nasjonalparker" er Sordalen - Isdalen foreslått fredet som nasjonalpark i medhold av naturvernloven. Området er verdifullt for kvartærgeologisk, botanisk, zoologisk og friluftssammenheng. Sordalselva er foreslått vernet i verneplan IV for vassdrag.

Sordalen er et meget verdifullt viltområde med fast forekomst av store rovdyr som jerv, gaupe og muligens bjørn. Elgbestanden er meget tett, og det er viktige trekkveier for elg over til fjellområdene på svensk side. Sordalen er viktig hekkeområde for flere rovfuglarter. Området er et viktig jaktområde.

Det går merket sommerrute opp Sordalen til Lappjordshyttene, og herfra går det merkede ruter over til Tornetrask-området i Sverige. Nærmere beskrivelse er vedlagt.

I tillegg vil denne traseen berøre Floan i Østerdalen, som i fylkesmannens "Utkast til verneplan for våtmarksområder i Troms fylke" er foreslått freda som naturreservat i medhold av naturvernloven. Dette våtmarksområdet har en interessant vegetasjon, et rikt fugleliv og en meget tett elgbestand på helårsbasis. Vinterstid har Floan og øvrige deler av Øvre Bardu 200 - 300 elg på beite. Mye av dette er trekkelg som er kommet inn fra nabokommunene. En nærmere beskrivelse av dette området, som er regionalt verneverdig, er vedlagt.

På grunn av de sterke friluft-, naturvern- og viltinteressene som knytter seg til Sordalen og Østerdalen, vil fylkesmannen på det sterkeste motsette seg at jernbane blir framført etter dette trasealternativet. Jernbane her vil med sikkerhet gi sterkt økt vinterdødelighet på elg.

g) Setermoen - Bones - Bjørnefjell (Ofotbanen).

Vi vil peke på at banen vil komme i konflikt med merket sommerrute opp Sordalen til Stordalsstua. Herfra går det merke ruter videre til Bjørnefjell (som banen også kommer i konflikt med) og til Tornetrask-området i Sverige. Som påpekt i forbindelse med hovedtraseen, vil jernbane opp Salangsdalen innebære store konflikter med vilt. Øvre del av Salangsdalen, Bones og Sordalen har de samme kvaliteter med vilt som påpekt for Øvre Bardu/Sordalen. Her er meget tett elgbestand i verdifulle områder for store rovdyr og rovfugl. Det må også bemerkes at Salangsvassdraget, som renner gjennom Salangsdalen, er vernet i medhold av verneplan I for vassdrag. På grunn av de betydelige vilt- og friluftinteressene som knytter seg til dette området, vil fylkesmannen frarå at jernbane blir framført etter dette alternativet.

h) Åndselv - Tromsø (vest for Balsfjorden).

Vi vil vi gjøre oppmerksom på at vi har et lokalt verneverdig strand- og fjordmiljø i Aursfjordbotn i Målselv kommune. Ved utløpet av Lakselva, Balsfjord kommune, har Aursfjordgård Sag og Mollebruk satt istand et opplysnings- og fatt oppført et gammelt skolehus. Dette er forøvrig et svært attraktivt friluftsområde. Et jernbaneframføring etter "Malangsalternativet" kan komme i konflikt med begge disse områdene. Det bør også

bemerkes at fylkesmannen, i forbindelse med arbeidet med verneplan IV for vassdrag, har foreslått vern av Lakselva i Aursfjorden.

Aursfjord - Fiskelausvatn - Nordfjord har blant de tetteste eigbestander i Balsfjord, med viktige trekkveier over til Målselv. Her er også lokalt gode skogsfuglområder. Traseen berører områder av stor lokal verdi m.h.t. jakt.

På Kvaløya, Tromsø kommune, kan den tenkte trase bli konfliktfylt. Her vil traseen komme i konflikt med et område som i fylkesmannens "Utkast til verneplan for våtmarksområder i Troms fylke" er foreslått fredet i medhold av naturvernloven under betegnelsen "Grindøysundet naturreservat". Slik traseen nå er inntegnet, ser det ut til at den vil krysse Store Grindøya, som er et kjerneområde i "Grindøysundet naturreservat". Dette er uakseptabelt både av hensyn til naturvern-, vilt- og friluftsjnteressene knyttet til Store Grindøya.

Med hilsen


Bjørn Johansen (e. f.)
Miljøvernsjef

Saksbehandlere: Friluftsj- og naturvernkonsulent Bjørnulf Alvheim
Viltforvalter Øystein Overrein
Vassdragsforvalter Knut M. Nergård

Vedlegg: Diverse områdebeskrivelser

BESKRIVELSE AV REGISTRERTE NATURVERN-, VILT- OG FRILUFTSOMRÅDER LANGS
MULIGE TRASEER FOR NORD-NORGEBANEN I TROMS

1. Navn: LAVANGSVATNET. Interesser: botanikk, vilt.
Beskrivelse: Hele Kvitforsvassdraget regnes som nasjonalt verneverdig p.g.a. områdets verdi m.h.p. dyre- og fuglelivet, vannvegetasjon og rik løvskog. Traseen berører bl.a. et lokalt viktig helårsområde for elg. Vassdraget ble vernet gjennom verneplan I for vassdrag. Jernbanetraseen er foreslått lagt gjennom et område med storvokst bjørkeskog på høgstauebunn. Området er lokalt eller regionalt verneverdig m.h.p. skog.
2. Navn: BAKKLAND. Interesser: Botanikk.
Beskrivelse: Jernbanetraseen kan berøre ytterkanten av et verdifullt løvskogområde (høgstaudebjørkeskog, gråorskog med hegg osv.). Nærmere beskrivelse er vedlagt. Området er regionalt verneverdig.
3. Navn: GULLESFJORDBOTN. Interesser: Kvartærgeologi
Beskrivelse: Traseen vil berøre ei uvanlig godt markert terrasseflate, som ble dannet for ca. 10000 - 11000 år siden. Nærmere beskrivelse er vedlagt. Området er lokalt verneverdig.
4. Navn: AUSTERFJORDBOTNEN. Interesser: Friluftsliv, vilt.
Beskrivelse: Her berøres et mye benyttet friluftsområde for allmennheten. Området er sikret og opparbeidet v.h.a. statlige friluftsmidler. Området er lokalt verneverdig. Også et helårsområde for elg av lokal verdi blir berørt.
5. Navn: VASSVIKVATNET. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Et helårsområde for elg av lokal verdi berøres av traseen. Videre hekkeplasser for ender av lokal verdi samt en hekkeplass for lom av nasjonal verdi.
6. Navn: SÆTERVATN - KOBRYGGELVA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Lokalt viktig område for våtmarksfugl. Regionale elgtrekk.
7. Navn: KOBRYGGEN. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Betydelig regionalt trekk av elg i retning sør - nord.
8. Navn: FORSETMOEN. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Et meget viktig regionalt vinterområde og helårsområde for elg.
9. Navn: BRATTLIBEKKEN. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Viktig trekkvei for elg.

10. Navn: SALANGSVASSDRAGET. Interesser: Almenne.
Beskrivelse: Salangsvassdraget ble vernet gjennom verneplan I for vassdrag.
11. Navn: SOLLIA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Godt lokalt helårsområde for elg.
12. Navn: LUNDLIA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Regionalt viktig trekk av elg øst - vest.
13. Navn: GRØNNLIA. Interesser: Botanikk.
Beskrivelse: Her finner vi dels småbregnebjørkeskog og dels høgstaudeskog med silkeselje og gråor.
 Nærmere beskrivelse er vedlagt.
 Området er regionalt verneverdig.
14. Navn: KLØFTBEKKEN - GRØNFJELLBEKKEN. Interesser: Botanikk.
Beskrivelse: Her finner vi dels gråorskog med høgstauder i feltskiktet og dels åpen høgstaudebjørkeskog.
 Nærmere beskrivelse er vedlagt.
 Området er lokalt verneverdig.
15. Navn: STORDALEN. Interesser: Friluftsliv, vilt.
Beskrivelse: Det går ei merka sommerrute på østsida av dalen opp til Stordalsstua. Herfra går det merka ruter videre til Bjørnefjell og til Tornetråskområdet i Sverige. Jernbane opp Salangsdalen innebærer store konflikter for vilt. Øvre del av Salangsdalen, Bones og Stordalen har samme kvaliteter m.h.t. vilt som påpekt for Øvre Bardu (se lokalitet nr. 6, 7, 8, 9, 11 og 12) og for Sjørdalen (se lokalitet nr. 17). Her er en meget tett elgbestand og verdifulle områder for store rovdyr og rovfugler.
 Stordalen er nasjonalt verneverdig.
16. Navn: FLOAN. Interesser: Vilt, botanikk.
Beskrivelse: Floan er i fylkesmannens forslag til verneplan for våtmarksområder i Troms fylke foreslått fredet som naturreservat i medhold av naturvernloven. Formålet med vern er å bevare et næringsrikt myr- og sumpskogområde som er hekkeområde for vadefugler, ender og våtmarksavhengige spurvefugler og som er et av fylkets beste helårs beiteområde for elg.
 Nærmere beskrivelse er vedlagt.
 Området er av svært høg regional verneverdi.
17. Navn: SØRDALEN. Interesser: Kwartargeologi, botanikk, vilt, friluftsliv.
Beskrivelse: I NOU 1986:13 "Ny landsplan for nasjonalparker" er Sjørdalen - Isdalen foreslått fredet som nasjonalpark i medhold av naturvernloven. Sjørdalselva er foreslått vernet i verneplan IV for vassdrag. Området er verdifullt både i kvartargeologisk, botanisk, zoologisk sammenheng og som friluftsområde.
 Sjørdalen er et meget verdifullt viltområde med fast forekomst av store rovdyr som jerv, gaupe og muligens bjørn. Elgbestanden er meget tett, og det er viktige trekkveier for elg over til fjellområdene på svensk side. Sjørdalen er et viktig hekkeområde for flere rovfuglarter. Området er et viktig jaktområde.

Det går merket sommerrute opp østsida av Sjørdalen til Lappjordshyttene. Herfra går det merka fotruter over til Torneträsk-området i Sverige. Nærmere beskrivelse er vedlagt. Området er nasjonalt verneverdig.

18. Navn: MÅLSELVA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Regionalt meget viktig elgtrekk følger langs elva. Dette er en del av et stort, viktig vinterområde for elg.
19. Navn: GULLHAV. Interesser: Botanikk.
Beskrivelse: Traseen vil her gå gjennom en gråor-heggeskog på flommark.
Nærmere beskrivelse er vedlagt.
Området er verneverdig i landsdelssammenheng.
20. Navn: STORJORDA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Sommerområde for elg av lokal verdi. Regionale elgtrekk vår og høst.
21. Navn: LAKSELVA I AURSFJORD. Interesser: Almenne.
Beskrivelse: Viktig vassdrag for anadrom laksefisk. Vassdraget vurdert vernet i forbindelse med verneplan IV for vassdrag.
22. Navn: TAKELVDALEN. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Lokale sommer- og vinterområder for elg. Regionale elgtrekk.
23. Navn: SAGELV I BALSFJORD. Interesser: Almenne.
Beskrivelse: Vassdraget ble vernet i forbindelse med verneplan I for vassdrag.
24. Navn: HOLESÆTRA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Lokalt sommerområde for elg.
25. Navn: NORDBYELVA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Lokalt sommerområde for elg.
26. Navn: SLETTSKARDET. Interesser: Vilt
Beskrivelse: Lokalt sommerområde for elg.
27. Navn: KOBBEVÅGEN. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Kobbevågen er i fylkesmannens forslag til verneplan for våtmarksområder i Troms fylke foreslått fredet som naturreservat i medhold av naturvernloven. Formålet med fredninga er å bevare et stort fjærområde med tilhørende sjøområder som er viktig som trekkområde for et stort antall av landets ande- og vade-fugler.
Nærmere beskrivelse er vedlagt.
Området er nasjonalt verneverdig.
28. Navn: RYØYA. Interesser: Vilt.
Beskrivelse: Ca. 1985 ble det i regi av institutt for arktisk biologi ved Universitetet i Tromsø satt ut moskus på Ryøya. Dette er eneste stedet i Nord-Norge som det er moskus. Moskus og jernbane kan ikke forenes!
Området er av nasjonal verdi i forskningssammenheng.

29. Navn: HÅKØYBOTN. Interesser: Botanikk, vilt.
Beskrivelse: Håkøybotn er i fylkesmannens forslag til verneplan for våtmarksområder i Troms fylke foreslått fredet som naturreservat i medhold av naturvernloven. Formålet med fredninga er å bevare ei brei bukt ved elveutløp med et uvanlig variert strandengkompleks og yttergrenseforekomster for flere arter av strandplanter og med et variert fugleliv. Nærmere beskrivelse er vedlagt. Området er nasjonalt verneverdig.
30. Navn: OLSBORGMOEN og ROSSVOLL. Interesser: Vilt
Beskrivelse: Begge områder er av lokal og regional interesse som vinterbeite og trekkområder for elg.