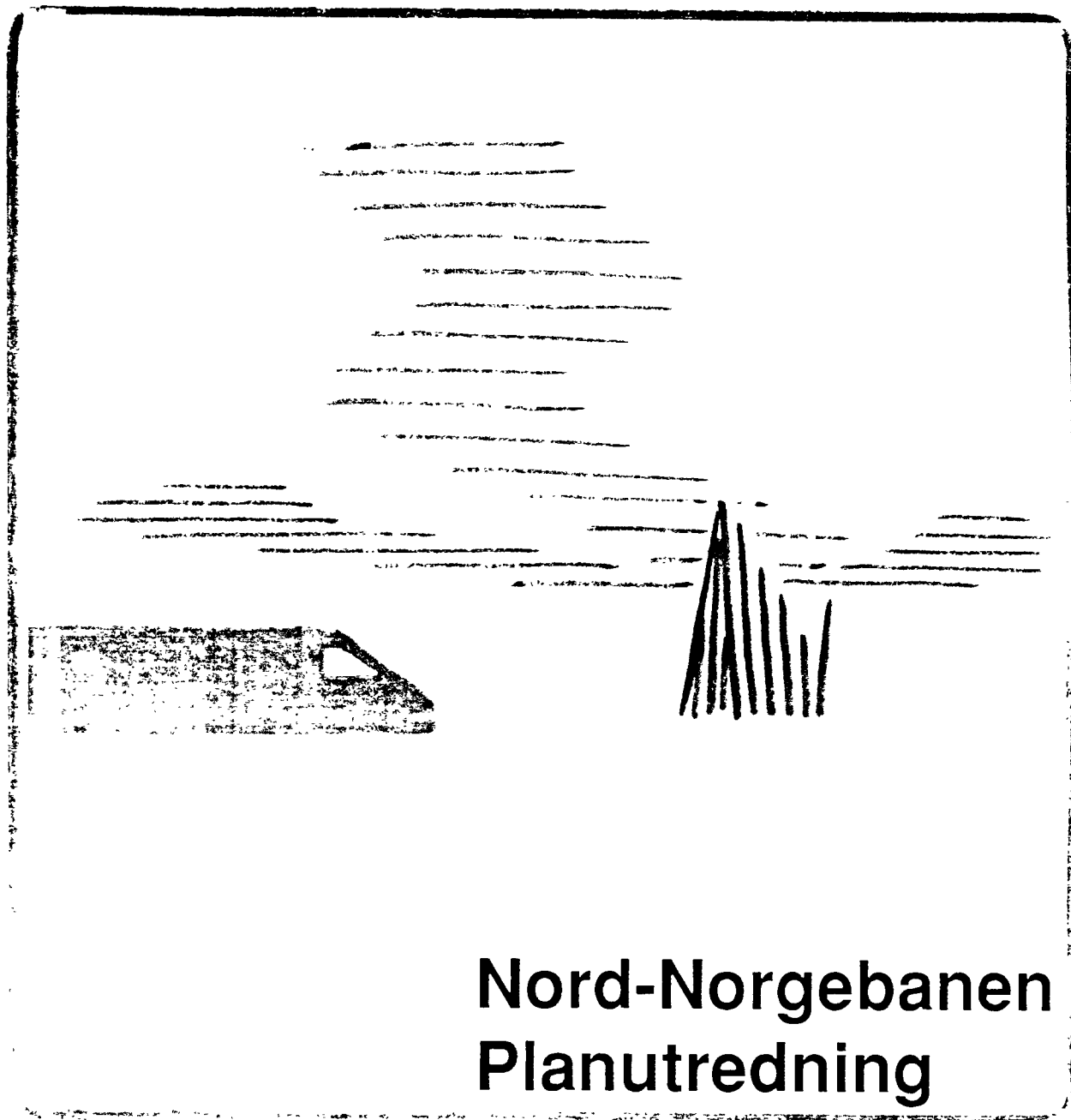


6



# HØRINGSUTTALELSER TIL MELDING



## Nord-Norgebanen Planutredning

NSB, Hovedkontoret  
Avd. for strategi og miljø

Jernbaneverket  
Biblioteket

3.2.1992

## FORORD

Melding om utkast til program for konsekvensutredninger av Nord-Norgebanen (NNB) ble sendt ut 1.10.91 av NSB.

Det er kommet inn en rekke kommentarer fra høringsinstansene. Liste over instansene og enkeltpersoner som har kommentert meldingen er gjengitt.

Det foreligger også et dokument hvor alle merknadene er samlet.

I denne rapporten gjengis imidlertid kommentarene til meldingen ordnet etter fagområde. NSB har etter hvert avsnitt gitt en konklusjon som gjengir hvordan kommentarene blir tatt hensyn til.

## UTTALELSER TIL MELDING OM NORD-NORGEBANEN

### 1. STATLIGE ORGANER

Kommunaldepartementet  
Næringsdepartementet  
Fiskeridepartementet  
Landbruksdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Luftfartsverket  
Direktoratet for naturforvaltning  
Statens forurensningstilsyn  
Vegdirektoratet  
Statens vegvesen i Nordland  
Statens vegvesen Troms  
Fylkesmannen i Troms  
Fylkesmannen i Nordland  
Fylkeslandbrukskontoret i Nordland, Skogbruksetaten  
Fylkeslandbrukskontoret i Troms, Jordbruksetaten  
Kystdirektoratet  
Fiskerisjefen i Troms  
Fiskerisjefen i Nordland

### 2. FYLKESKOMMUNALE ORGANER

Nordland fylkeskommune  
Troms fylkeskommune  
Finnmark fylkeskommune

### 3. KOMMUNALE ORGANER

Ofotsamvirket (Tysfjord, Ballangen, Narvik, Evenes,  
Tjeldsund, Lødingen)  
Bardu kommune  
Tromsø kommune  
Målselv kommune  
Balsfjord kommune

### 4. ORGANISASJONER, FORENINGER, PRIVATE

Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB  
Tromskomitéen for jernbane  
Naturvernforbundet i Troms  
Naturvernforbundet i Nordland  
Nordland Kristelige Folkeparti  
Terje Karlsen, Tennevoll  
Johs H.Giæver Sr, Tromsø

## KOMMENTARER TIL MELDINGEN

### GENERELLE:

Mange beskriver rapporten og utredningsopplegget som grundig, oversiktelig og fylldig. Flere uttaler at både omfang og nivå er riktig vurdert.

*Fylkesmannen i Troms* mener derimot at meldingen er for lite omfattende: "Banen vil representere et så betydelig inngrep (miljø) at det ikke ansees forsvarlig å utsette de mer omfattende konsekvensvurderinger til hovedplanfasen."

*Troms fylkeskommune* hevder at meldingen i for liten grad presiserer hvordan de generelle utredningene skal gjennomføres og hvem som skal gjøre arbeidet. Fylkeskommunen mener dette vanskeliggjør arbeidet med å gi merknader.

Også *landbruksdepartementet* kommenterer at utredningsprogrammet er for generelt.

*Fylkesmannen i Nordland* kritiserer at meldingen sendes ut på høring etter at utredningsprosessen er satt i gang. Han presiserer at dette svekker muligheten for å ta hensyn til de ulike merknader. Fylkesmannen fremhever spesielt at det er uklart hvor langt man skal gå i utredningsarbeidet når det gjelder valg av trasealternativer: "...det er en feil når meldingen setter som mål for planutredningen at den skal danne grunnlag for valg av trase i de enkelte korridorene."

### KONKLUSJON:

*Konsekvensutredningens nivå og detaljeringsgrad er beskrevet i meldingen. Mange av de mottatte kommentarene er for detaljerte i en planutredningsfase, og henspeiler seg derfor til hovedplanfasen. Noen har misforstått eller er uenige i valgt detaljeringsgrad, andre påpeker bevisst forhold som har med hovedplanen å gjøre.*

*Kommentarer som blir henvist til hovedplanfasen, vil bli tatt hensyn til dersom denne fasen blir aktuell.*

*NSB beklager at meldingen er kommet noe seint ut i forhold til oppstart av utrednings-arbeidet. Når det gjelder trasèdelen, mener vi at planutredningen ikke kan være så omfattende at den gir grunnlag for endelig valg av trasè.*

## 2 TILTAKET

**GENERELL KONKLUSJON:** (Gjelder alle punkter under "Tiltaket").

*Alle trasèer som er presentert i meldingen, med unntak av trasèen Ballangen - Evenes som krysser under Ofotfjorden og Bognes - Lødingen - Evenes som krysser under Vestfjorden, vil bli vurdert på lik linje i utredningen. Det er dessuten kommet et par nye alternativer i tillegg, Bjerkvik - Setermoen via Sjøvegan, og Andselv - Tromsø vest for Balsfjorden med stasjon på Storsteinnes.*

*Mange kommentarer går på prioriteringer/ønsker og detaljerte trasèvurderinger. Dette vil det bli tatt hensyn til i hovedplanfasen.*

### 2.5 OVERSIKT OVER TRASEENE/ALTERNATIVENE

*Fylkeslandbrukskontoret i Nordland viser til at det med enkelte unntak ikke er vesentlige endringer siden uttalelsen fra 1984. Den vestre trasèen vil medføre at endel mer produktivt areal blir bygget ned i Hamarøy kommune, og det vil bli behov for flere krysningspunkter.*

#### 2.5.1 TIDLIGERE TRASEER SOM SKAL OPPJUSTERES

*Tromsø kommune* vektlegger at begge trasèene inn mot Tromsø vurderes. Kommunen beskriver konfliktområder for trasèen øst for Balsfjord.

Kryssing av Tysfjorden og Efjorden (alt.b) er foreslått kombinert med veitunnel. *Statens veivesen i Nordland* peker på at det eneste stedet hvor veitunnel og jernbanetunnel ligger nær hverandre vil være lavpunktet under Tysfjorden.

*Bardu kommune* er fortrolig med stasjonsplasseringen på Setermoen.

#### 2.5.2 NYE TRASEER SOM SKAL UTREDES

*Tromsø kommune* er svært interessert i å få trasèen via Malangshalvøya vurdert. Dette alternativet vil korte ned avstandene fra Tromsø til Narvik og til befolkningskonsentrasjonene i Midt-Troms. Kommunen beskriver konfliktområdene for denne vestre trasèen.

*Bardu kommune* synes alternativet til Ofotbanen ved Bjørnefjell er mest aktuelt dersom det bare skulle bli utbygging nord for Narvik. Kommunen bemerker også at med banen Setermoen-Bones-Bjørnefjell, vil det være mulig med et framtidig industrispor til Sjøvegan som avlastningsbane til Narvik. Dette vil forhindre konflikter med LKAB's arealer og anlegg i Narvik.

*Balsfjord kommunestyre* krever at følgende trasèvalg utredes: Takelvdal/Heia-Storsteinnesområdet-Meistervik-Malangshalvøya-Tromsø, samt stasjon i Storsteinnesområdet og Meistervik området.

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* er enig i at videre trasèundersøkelser for kryssing av Ofotfjorden trekkes ut fra det videre prosjekteringsarbeidet.

*Fylkeslandbrukskontoret i Nordland* ønsker at traseen i Ballangen skal dreies vekk fra jordbruksarealene i området Salvodalen-Brattåsen, og østover mot Børsvatnet. Landbrukskontoret nevner samtidig at for landbruket er vestre trasè mellom Narvik og Øyjord minst gunstig.

*Terje Karlsen, Tennevoll*, uttrykker at Sjøvegantrasèen er svært godt mottatt og at de i Bjerkvik er godt fornøyd med at stasjonsbygningen er flyttet bort fra strandsonen.

#### **KONKLUSJON:**

*Behovet for eventuelle sidespor for gods (industri/havn) skal vurderes i planutredningen, og kostnader til slike blir tatt med. Sidesporanalysen må imidlertid betraktes som et forprosjekt i forhold til en grundigere vurdering i en eventuell hovedplanfase.*

*Det nye trasèalternativet som Balsfjord kommunestyre krever utredet er med i planutredningen. Detaljer ved trasèen utsettes til hovedplanfasen.*

### **2.5.3 NORLANDSBANEN**

*Tromskomiteen for jernbane og landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* reagerer på at kostnadene ved en opprusting av Nordlandsbanen nærmest er presentert som en del av forprosjektet. De presiserer at disse utgiftene tydelig må holdes utenfor kostnadene i Nord-Norgebanens forprosjekt.

#### **KONKLUSJON:**

*Hensikten med å vurdere en opprusting av Nordlandsbanen sammen med baneforlengelsen, er å få fram konsekvensene av begge prosjektene samtidig. Kostnadene ved opprustingen skal ikke belastes NNB.*

## 2.5.4 TEKNISKE FORUTSETNINGER

Flere presiserer at vi må ta utgangspunkt i en elektrisk drevet bane.

*Tromskomitèen for jernbane* legger stor vekt på at næringslivet i nord må få like rammebetingelser som ellers i landet. De ser det derfor som svært viktig at Nord-Norgebanen skal tillate en hastighet på 200 km/t.

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* henstiller om at det utøves fornuftig skjønn med hensyn til kurvatur og stigningsforhold sammenholdt med anleggskostnader og kjørehastighet.

### **KONKLUSJON:**

*Det går fram av meldingen at NNB skal dimensjoneres for 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes. I tillegg til dette vil en gjenngå foreslåtte trasèer fra tidligere utredninger med 160 km/t som hastighetskrav.*

## 2.5.6 KOSTNADER

*Tromsø kommune* framhever at både planleggingen og virkningene av jernbanen pga. endret arealbruk, vil påføre kommunene i nord ekstra kostnader. Tromsø kommune er av den oppfatning at de ekstra kostnadene som er nødvendig for å styrke det lokale planapparatet i hovedplanfasen, må inngå i de sentrale planmidlene.

*Forsvarsdepartementet* er av den oppfatning at NSB, i egenskap av utbygger og i henhold til plan- og bygningsloven, er ansvarlig for gjennomføringen av utredningsarbeidet og skal bære alle kostnader i tilknytning til meldingen og utredningen.

*Statens veivesen i Troms* gjør en klar forutsetning om at NSB skal bekoste nødvendig omlegging av veisystemet der jernbanen kommer i konflikt med etablert veinett. Veivesenet mener også at investeringer i nye veier og annen infrastruktur samt konsekvensene av dette må tas med i vurderingen.

**KONKLUSJON:**

*Prosjektplanen som lå til grunn for stortingets beslutning om at NNB skulle utredes på nytt, forutsetter at alle forvaltningsorgan (statlige, fylkeskommunale og kommunale) selv dekker sine kostnader. Stortingets bevilgning gjaldt NSBs egne kostnader. I planutredningen vil kompetanse og ressursbehov i offentlige etater bli vurdert med tanke på videre planlegging.*

*Konfliktsoner og andre konsekvenser for etablert veinett vil bli vurdert. Kostnader for veiomlegginger o.l. vil foreligge.*

**2.6 FORELØPIG VURDERING AV ALTERNATIVENE**

*Fylkesmannen i Troms mener det bør vurderes om noen av trasèforslagene allerede kan tas ut som uaktuelle. På denne måten kan undersøkelsene for de øvrige trasèene bli desto mere effektive.*

**KONKLUSJON:**

*Det er kommet til nye forslag til trasèer som vil bli vurdert, mens andre er tatt ut, jmf. pkt. 2 Tiltaket, "Generell konklusjon". NSB peker på at det i denne delen av planarbeidet vil bli lagt vekt på å utrede alle trasèforslag med samme detaljeringsgrad.*



### 3 BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN

*Landbruksdepartementet* har ingen merknader til skissert planprosess eller de tre utbyggingsalternativene. Departementet understreker viktigheten av at alle trasè-alternativer utredes parallelt og på en slik måte at det gis et godt nok grunnlag for sammenlikning og valg av alternativ.

#### 3.2 FORHOLD TIL ANNEN PLANLEGGING

Flere framhever behovet for å samordne arbeidet med veiplanleggingen i fylkene. Både *fylkesmannen og landbrukskontoret i Troms* nevner spesielt strekningen Tømmernes-Nordkjosbotn-Laksvatn i Balsfjord kommune. *Fylkesmannen i Nordland* uttrykker at det må være en klar forutsetning at planleggingen samordnes med NVVP. Han framhever spesielt betydningen av en samlet vurdering av vei og jernbane i forhold til bruk av flytebro ved kryssing av Tysfjorden ved Hulløya og Kjøpsvik. Samtidig mener fylkesmannen at det er viktig å synliggjøre de reduserte konsekvensene ved at det dermed ikke legges ny E6 langs sørsiden av Eidsfjorden (nordre trasè).

*Statens veivesen i Nordland* uttrykker at mulige fellesløsninger for veg og jernbane er interessant, men fraråder sterkt lettvinte konklusjoner. Veivesenet ønsker å etablere et konkret samarbeid for de strekninger hvor fellesløsninger kan være aktuelle.

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

*Statens veivesen i Troms* beskriver hvor i fylket jernbanen kan komme i konflikt med eksisterende veiplaner. Veivesenet påpeker samtidig at det foreligger veitredning om undersjøisk veitunnel mellom Malangshalvøya og Kvaløya.

#### **KONKLUSJON:**

*I planutredningen vil samordning med veiplanlegging i fylkene bli vurdert og gjennomført der det synes hensiktsmessig.*

### 3.3 ORGANISERING AV PLANLEGGINGEN

Flere uttrykker glede over at nord-norsk kompetanse brukes i utredningsarbeidet, og framhever betydningen av at dette følges opp i det videre arbeidet.

*Fylkeslandbrukskontoret i Troms* ser det som naturlig at representanter fra jord- og skogbruksetaten blir representert i ei lokal plangruppe dersom videreføring av Nord-Norgebanen blir en realitet. Samtidig er det opprettet ei samarbeidsgruppe for kulturlandskap i fylket. Fylkeslandbrukskontoret vektlegger at kulturlandskapshensyn blir prioritert og ser på denne gruppa som en naturlig samarbeidspart i utredningsarbeidet.

*Landbruksdepartementet* forutsetter at det videre utrednings- og planarbeidet gjøres i nært samarbeid med de berørte reindrifts-, landbruks- og fylkeslandbrukskontorene.

#### KONKLUSJON:

*Det er lagt vekt på å samarbeide med alle offentlige myndigheter i Nord-Norge som vil bli berørt av jernbaneutbyggingen. I tillegg støtter NSB seg til nord-norske kompetansemiljøer som i lang tid har hatt et bredt samarbeid med myndighetene.*

### 3.5 FREMDRIFTSPLAN FOR PROSJEKTET

*Fylkesmannen i Nordland* advarer mot at et prosjekt på denne størrelsen forseres på en uforsvarlig måte. Han framhever at det må gis tilstrekkelig rom for helhetlig vurdering før prosjektet bindes opp ved at planarbeid og tiltak iverksettes (jmf figur 4 og 5). Fylkesmannen legger vekt på at feltarbeid blir prioritert i hovedplanfasen, og at dette må planlegges i tide slik at vi kan dra nytte av årssyklusen i 1993 fullt ut.

Med bakgrunn i de store ringvirkningene som en videreføring av jernbanen vil ha for landsdelen, håper *Målselv kommune* at framskyndet tidsplan (fig 5) kan la seg gjennomføre.

*Fylkeslandbrukskontoret i Nordland* påpeker at hovedplan og detaljplan må sendes til høring med tilstrekkelig tid for registrering på snøbar mark, og påfølgende behandling i landbruksnemda i kommunene og i fylkeslandbruksstyret.

*Nordlands fylkeskommune* uttrykker: " Selv om utredning av samfunnsmessige konsekvenser er prioritert, må det likevel avsettes tilstrekkelig tid til fullverdige analyser av natur- og miljøkonsekvenser."

**KONKLUSJON:**

*Det er ulike syn på framdriften i prosjektet. NSB viser til at planutredningen skal være overlevert departementet 1.7.92. Det har således vært av betydning å sortere oppgavene slik at problemstillinger som tilhører planutredningsfasen, har blitt prioritert. Mer detaljerte undersøkelser i felten tilhører en eventuell hovedplanfase.*

*Det er stortinget som vil ta stilling til eventuell videreføring i hovedplanfase.*

## 4 UTREDNINGSPROGRAM

Utredningsprogrammet blir av mange beskrevet som passe detaljert. Samtidig er det flere som har ulike invendinger m.h.t. presentasjon, innhold og detaljeringsgrad.

*Landbruksdepartementet* hevder at programmet enda er svært generelt og må detaljeres betraktlig. Særlig nevnes at en utredning av tiltakets konsekvenser for landbrukets og reindriftens ressursgrunnlag og driftsforhold må prioriteres og at avbøtende tiltak må undersøkes. Videre etterlyses en større detaljeringsgrad med hensyn til ringvirkninger. Departementet framhever spesielt at jernbanen vil medføre forskyvninger i utbyggingsmønsteret, og dermed endret press på landbruksarealer.

*Vegdirektoratet* mener at utredningsprogrammet i for liten grad er bygget opp omkring følgende innfallsvinkel: "Formålet med konsekvensutredningen 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.

*Statens veivesen i Nordland* synes det er uklart hvordan de enkelte tema som skal belyses vil bli fordelt mellom de to fasene i planprosjektet.

*Fylkesmannen i Nordland* refererer til rundskriv T-746 der det går fram at meldingen skal inneholde en "beskrivelse av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn på grunnlag av opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet." Fylkesmannen mener at dette burde konkretiseres bedre og at forhold rundt dagens kunnskap burde komme klarere fram.

### **KONKLUSJON:**

***Konsekvenser for primærnæringer og utbyggingsmønster vurderes på overordnet nivå i planutredningen.***

## 4.4 TRASEALTERNATIV OG AREALBRUK

*Fiskerisjefen i Troms* hevder at der det er aktuelt å bygge broer, må konflikter med sjøverts trafikk utredes.

Flere peker på den massedeponering som vil foregå som en følge av mange og lange tunnelstrekninger. Det spørres etter en utredning som tar for seg hvordan massene kan anvendes til det beste for lokalsamfunnene. Andre tema som savnes i utredningen er behovet for riggområder, hvor disse skal lokaliseres og hvilke konflikter riggområdene forårsaker.

*Tromsø kommune* ønsker at stasjon/terminal i selve by-området må belyses spesielt. De er skeptiske til støyskjermingstiltak pga. barrierevirkninger. Kommunen ber om en spesiell vurdering av konsekvensene ved å legge mesteparten av traseen og stasjon/terminal i fjellet. Det er de verdifulle arealene i byområdet som kommunen ønsker å benytte til utbygging, samt kommunens mål om å redusere transportbehovet i sentrum gjennom høy utnyttelse, som er bakgrunnen for anmodningen. Kommunen er også skeptisk til at halve banestrekningen fra Fauske til Tromsø skal gå i tunnel. De mener dette kan ødelegge for turistnæringen.

*Fylkesmannen i Nordland og Direktoratet for Naturforvaltning (DN)* mener utredningen bør belyse aktuelle tilførselsveier og beskrive konflikter i forhold til ulike interesser på samme måte som for trasèalternativene.

#### **KONKLUSJON:**

*Både en massedeponeringsplan og en vurdering av forhold i forbindelse med riggområder vil bli utredet nærmere i hovedplanen. Det samme gjelder en utredningen av tilførselsveier og konflikter i forhold til ulike interesser. I planutredningen vil det bli redgjort for omfanget av deponering og riggområder, men det vil ikke bli tatt stilling til endelig lokalisering.*

#### **4.7 VIRKNINGER PÅ NATUR OG MILJØ**

*Naturvernforbundene i Nordland og Troms* er av den oppfatning at de globale positive miljøhensyn må være overordnet lokale miljø-ulempet m.h.t. arealbruk. *Naturvernforbundet i Nordland* mener at konflikter som vil oppstå underveis må settes opp mot de konsekvenser ensidig veiutbygging vil føre til.

*Fylkesmannen i Troms* uttrykker at registreringene som ligger til grunn for planutredningen varierer kraftig når det gjelder omfang og kvalitet. Han framhever at det vil være behov for ytterligere registreringer i hovedplanfasen.

*Tromsø kommune:* "Trasèene må belyses spesielt ut fra rasfare, barrierevirkning til fjellområdene og strandsonen, friluftsliv, eksisterende bebyggelse, landbruksinteresser, viltstell og reintrekk.

*Direktoratet for Naturforvaltning* foreslår at en registrering av konfliktsoner pga. tilhørende tiltak (tilførselsveier o.l.) bør prioriteres.

#### **KONKLUSJON:**

*Lokale miljø-konflikter vil bli utredet på overordnet nivå i denne fasen. Utslippsgevinster ved overføring av trafikk til jernbane, vil bli vurdert.*

#### 4.7.1 GEOFAG, JORD OG SKOGRESSURSER

*Fylkesmannen i Troms* mener at en plan for grusuttak tilknyttet byggingen av banen må fremlegges.

*Naturvernforbundet i Tromsø* ber konkret om at de negative konsekvensene for jordbruket i Balsfjord, ved trasèvalg på østsiden av fjorden, blir utredet.

*Fylkeslandbrukskontoret i Troms* legger vekt på at temaer som beslaglegging av produktiv mark, barrierevirkninger og forringelse av kulturlandskap utredes og at jordskifte som avbøtende tiltak bør vurderes i visse områder. Kontoret peker på at barriereeffekten vil være særlig stor i fjordbygdene og at konsekvensene for jordbruk, skogbuk og kulturlandskap vil bli betydelige i disse områdene.

#### **KONKLUSJON:**

*En plan for grusuttak vil bli vurdert i hovedplanfasen.*

#### 4.7.2 LANDSKAP OG MILJØ

*DN* mener det er vesentlig å få bedre fram at det skal skje en områdevis vurdering av trasèene i forhold til landskap og miljø. De ber derfor om at følgende formulering blir tatt med innledningsvis under punkt 4.7.2: "Det skal gjøres vurderinger av trasèalternativene i forhold til naturverdier, områdevis og regionvis, dvs. i forhold til f. eks. dalføre, fjellområder, fjordlandskap, øy- og kystområde, vassdrag osv. En slik vurdering vil kunne sikre at hensynet til viktige naturområder og naturtyper blir ivaretatt." I tillegg mener *DN* at en vurdering av muligheter for å senke hastighetsstandaren i sårbare naturområder er viktig.

*Troms fylkeskommune* presiserer at registreringene av kulturminner er grove og mangelfulle og understreker sterkt behovet for grundige befaringer i terrenget.

Mange påpeker behovet for grundige registreringer av kulturlandskap og at avbøtende tiltak bør vurderes.

*Fylkesmannen i Troms* mener det samme gjelder for friluftsliv og rekreasjon. Jernbanen kan bli liggende som en barriere gjennom viktige friluftsområder. Fylkesmannen framhever også behovet for å vurdere jernbanetrasèen i forhold til vernede vassdrag, samt i hvilken grad trasèen berører vannkilder og nedbørsfelt til vannkilder som benyttes eller planlegges benyttet til drikkevannsforsyning. Videre beskriver fylkesmannen behovet for både ornitologiske og botaniske registreringer. For deler av trasèen, men særlig i Målselv og Bardu, vil det være stor fare for kollisjon mellom elg og tog og avbøtende tiltak vil være nødvendig å vurdere i en hovedplanfase. Trasèvalg på begge sider av riksgrensa medfører behov for samordnede viltundersøkelser på norsk og svensk side.

Flere framhever at konsekvensene for landskap og miljø er spesielt store der jernbanetraséen er lagt til strandsonen. Avbøtende tiltak er her spesielt vanskelig.

#### **KONKLUSJON:**

*Mer omfattende feltarbeid vil bli utført i en hovedplanfase.*

### **4.7.3 LUFT, KLIMA, STØY**

*Naturvernforbundet i Tromsø* ber om at det gjøres undersøkelser som viser mulig reduksjon i CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, HC, sot m.m. ved overgang fra fossilt brensel til elektrisk drevet tog.

*Nordland fylkeskommune* uttrykker: "I konsekvensutredningen må man la være å ta den miljømessige ønskelighet av utbygging av Nord-Norgebanen som gitt". I spørsmålet om elektrifisering mener fylkeskommunen at det må tas hensyn til elektrisitetens alternative anvendelse.

*SFT og Fylkesmannen i Troms* framhever at støybelastning og støyreduksjon ved omlegging fra bil til bane må utredes. SFT mener at en bør kartlegge hvor mange som er utsatt for utendørs døgnekvivalent støy nivå over både 55 og 60 dBA ved de ulike utbyggingsalternativene. SFT nevner også at hurtigbanetransport mellom viktige nord-norske byer muligens kan redusere behovet for flytrafikk på en slik måte at antall støyutsatte reduseres.

#### **KONKLUSJON:**

*Konsekvenser for utslipp til luft vil bli vurdert. Likeså vil støyvurderinger bli analysert på det nivå som planutredningen forutsetter.*

### **4.8 VIRKNINGER PÅ SAMFUNN**

Mange framhever viktigheten av å se jernbanen i et "Nordkalott-perspektiv" (Nord-Norge, Nord-Sverige, Nord-Finnland og Russland), ikke bare som en baneutvidelse fra Fauske til Tromsø. Flere peker på den betydning en åpning av Nordøstpassasjen vil ha for samhandelen med landene på Nordkalotten og Europa forøvrig, og dermed også for godstrafikken på en forlenget Nord-Norgebane.

*Tromsø kommune* foreslår at en kobling med jernbanenettet i Nord-Finland kan gjøres via Skibotndalen i Troms.

*Kystdirektoratet* legger først og fremst vekt på at utredningsarbeidet belyser mulighetene for en totalt sett stabil, hurtig, kostnadseffektiv, konkurransedyktig og attraktiv transport av gods og personer internt i Nord-Norge, til andre landsdeler og i utenrikssammenheng.

*Kommunaldepartementet* bemerker at det i konsekvensutredningen også bør fremgå hvilke muligheter som foreligger for leveranser fra regionalt næringsliv i utbyggings- og driftsfasen. *Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* peker på det samme i forbindelse med en eventuell utbygging av Snøhvitfeltet.

#### **KONKLUSJON:**

*Tilkoblinger og samhandel med "Nordkalott-landene" og derigjennom andre land i Sør- og Øst-Europa, ansees som svært viktig og vil vurderes nøye i utredningen. Nye tilkoblinger og trasèer vil ikke bli vurdert i denne omgang.*

*Forhold som har med leveranser fra regionalt næringsliv å gjøre vil bli vurdert som en del av nærings- og arbeidsmarkedsanalysen.*

#### **4.8.1 NÆRINGSANALYSER**

##### Generelle merknader

*Troms fylkeskommune* uttrykker: "Det er uklart hva som egentlig skal analyseres i næringsanalysen, samt hva formålet med analysen er og hvordan den skal gjennomføres."

*Nordland fylkeskommune* mener at undersøkelser som tar utgangspunkt i eksisterende bedrifter og deres forhold til gods- og persontransporter, vil gi et noe begrenset bilde av Nord-Norgebanens betydning for langsiktig næringsutvikling. De framhever viktigheten av at analysene også fokuserer på de rammebetingelsene jernbanen vil legge i forhold til nyskaping og nyetableringer i Nord-Norge.

##### **KONKLUSJON: (Generelle merknader)**

*Bedriftsundersøkelsene som gjennomføres vil bli vurdert sammen med de ulike rammebetingelser som jernbanen antas å legge for næringslivet i nord. Nye strategier for næringsvekst og nyetableringer vil bli vurdert.*



**ANDRE SPØRSMÅL VEDRØRENDE SAMFUNNSMESSIGE VIRVNINGER.**Transport

Mange kommentarer går på viktigheten av gode utredninger når det gjelder overføring av reiser fra fly, sjøtransport og landeveitransport til tog, samt hvilke konsekvenser dette vil få for lokalsamfunnene og de eksisterende transportnæringene. Spesielt rettes det oppmerksomhet mot hvordan mulighetene vil bli for å opprettholde effektive havner og en effektiv sjøtransport med en forlenget jernbane.

*Tromsø kommune* stiller spørsmålet om det lokale hurtigbåtnettet langs kysten vil falle bort, ved at jernbanen tar endel av persongrunnlaget for basisrutene.

*Fiskerisjefen i Nordland* mener at planarbeidet bør inneholde en utredning om kysttransport som alternativ til jernbaneforlengelsen.

Når det gjelder omfordeling av trafikken påpeker *næringsdepartementet* at veisektorens andel av godstransporten har vært økende i de senere år. De vektlegger at denne trenden bør ligge til grunn for beregningene av omfordelingen.

*SFT* stiller spørsmålet om det f.eks. kan utredes anlegg av industrispor og korte sidebaner til sentrale anløpshavner for sjøtransport. De foreslår samtidig at alternative løsninger for linjelegging med ulikt potensiale for overføring av trafikk til tog kan studeres med sikte på å komme fram til den beste samfunns- og miljøøkonomiske løsningen.

Flere framhever behovet for å tilrettelegge det øvrige transportnettet på en slik måte at en oppnår en optimal integrering av nåværende og framtidig transportnett.

*Tromsø kommune* tror at banen vil gi positive effekter på lokalt nivå, men mener at det viktigste vil være langtidseffekten av et stabilt og effektivt transportsystem. De peker her spesielt på at omlastningskostnadene for gods vil minke.

*Veivesenet i Troms* hevder at jernbanen vil ha liten betydning på lokalt nivå, og dermed liten betydning for trafikkmengden på veiene i fylket. De konkluderer med at behovet for fortsatt veiutbygging i Troms vil være til stede.

*Vegdirektoratet* viser til NVVP 1994-97 og at investeringsbehovet på veisektoren i Nord-Norge i liten grad er avhengig av trafikktutviklingen. Vegdirektoratet mener det er nødvendig å se investeringene i samferdselssektoren i Nord-Norge i sammenheng. Uten en vesentlig økning av den totale ressurstilgang vil en eventuell realisering av NNB måtte medføre tilsvarende mindre innsats på andre felt, bl.a. veisektoren.

*Luftfartsverket* framhever at virkningene for kortbaneflyplassene, stamruteplassene, lokalsamfunnene, brukere og flyplassiere, som følge av trafikkbortfall/overført trafikk, er avgjørende på kort sikt. På lang sikt er det endring i bosettingsmønster og næringsstruktur som er mest interessant.

*Nordland fylkeskommune* savner et avsnitt angående prising av banens tjenester. Årsaken er at det særlig for godstransport er vanskelig å bedømme Nord-Norgebanens marked uten at det sies noe om takstene for transporten.

#### **KONKLUSJON: (Transport)**

***Anlegg av industrispor og korte sidebaner vil bli vurdert i planutredningen.***

***Angående priser av banens tjenester, tar vi utgangspunkt i dagens priser.***

***Spørsmålet om overføring av trafikk til jernbane fra andre transportmidler er en sentral problemstilling. Dette spørsmålet vurderes både m.h.t. jernbanens markedspotensiale, økonomiske virkninger for andre transportmidler og for mulige endringer i bosettingsmønsteret.***

#### Reiseliv og turisme

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* kritiserer de foreløpige vurderingene av reiseliv for i hovedsak å omfatte framskriving av kjente trender og estimer. De mener kombinasjonsturene bør komme mer fram.

*Terje Karlsen, Tennevoll*, framhever tilgjengelighet som en viktig faktor. Han beskriver hvordan antall turistreiser til Nord-Norge har økt i de senere år og at denne trenden vil fortsette. Han mener det er svært viktig å legge til rette for økt turisme gjennom bedret tilgjengelighet. *Tromskomiteen for jernbane* mener reiselivsnæringa er en av de viktigste vekstnæringene.

#### Fiskerinæringa

*Tromsø kommune* legger vekt på at det framtidige transportnettet må sees i sammenheng med de framtidige markedene. Både *Tromsø kommune* og *fiskeridepartementet* ser det som særlig interessant hvorvidt jernbanen vil være med på å styrke fiskeri- og havbruksnæringa?

Der trasèen legges i strandsoner vil det oppstå konflikter med fiskeri- og havbruksinteresser. I følge *fiskerisjefen i Troms* og *fiskeridepartementet* er det viktig at utbyggingsarbeider vurderes opp mot annen alternativ utnyttelse av arealene. Dette gjelder ikke minst oppdrett av fisk som i framtiden også vil foregå på land.

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* mener at en sannsynlig omlegging av fiskedistribusjonen, både for oppdrett og ved generell tilpasning til EF's indre marked, fører til at jernbanetransport fra Nord-Norge vil bli aktuelt i sterkere grad enn nå.

Skogbruk, utbygging

*Fylkeslandbrukskontoret i Nordland* uttrykker at vestre eller midtre trasè gjennom Hamarøy og Tysfjord vil øke tilgjengeligheten for transport av skogsvirke ut av regionen.

*Fylkeslandbrukskontoret i Troms* påpeker betydningen av stasjonenes lokalisering, både for transport av virke og m.h.t. utbygging. De ser det som viktig at konsekvenser og ringvirkninger knyttet til stasjonenes lokalisering blir tilstrekkelig utredet.

Olje, gass og el-kraft

*Fylkesmannen i Troms* vektlegger at besparelser av fossilt brennstoff ved omlegging av transport fra bil og skip til tog blir utredet.

*Tromscommitèen for jernbane* mener at mulig transport av LNG må vektlegges i utredningen.

*Naturvernforbundet i Nordland* framhever at Norge i dag har et overskudd på elektrisk kraft og at denne situasjonen ikke vil endre seg vesentlig i årene framover. De mener dermed det er gode muligheter for overføring av energiforbruk fra olje til elektrisitet.

**KONKLUSJON: (Enkeltnæringer)**

*De forholdene som er beskrevet under enkeltnæringene ovenfor, vil inngå som en del av næringsanalysen.*

**4.8.2 SYSSELSETTING**

*Kystdirektoratet* antar at en utredning av sysselsetting som knytter seg til havnevirksomheten i Nord-Norge blir prioritert.

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* hevder at dagens krise i fiskerinæringa har medført mange arbeidsledige som kan sysselsettes med jernbanebygging mens de venter på bedre tider for næringa.

**KONKLUSJON:**

*Arbeidsmarkedsundersøkelsen drøfter disse problemstillingene*

#### 4.8.3 BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOSETTING

*Johs H. Giæver* uttaler at jernbanetrasèen nødvendigvis må bli en indre bane som passerer fjordbundene. Dersom den skal få betydning for bosetting, vil det gå utover det ytre distrikt, slik at Kyst-Norge gradvis vil bli tappet for folk, aktivitet og arbeidsplasser.

*Tromsø kommune* tror at Tromsø som arbeidsmarkedsregion vil utvides og at bosettingen i området vil bli mer stabil; dersom trasèen via Malangshalvøya bygges. Dette alternativet vil korte ned avstandene fra Tromsø til Narvik og befolkningskonsentrasjonene i Midt-Troms.

*Landsdelsutvalgets styringsgruppe for NNB* er av den oppfatning at bygging av jernbane vil kunne fange opp ledig kapasitet, og dermed sikre opprettholdelse av et fornuftig bosettingsmønster.

#### 4.8.4 KOMMUNALE OG REGIONALØKONOMISKE VURDERINGER

*Se konklusjon under punkt "andre spørsmål vedrørende samfunnsmessige virkninger".*

#### 4.8.5 SOSIALE, KULTURELLE OG VELFERDSMESSIGE KONSEKVENSER

*Troms fylkeskommune* reagerer på en for generell presentasjon og at begreper er for dårlig definert og operasjonalisert. De kan derfor vanskelig komme med ytterligere merknader.

#### **KONKLUSJON:**

*Gjennomgående i meldingen er at begreper ikke er definert og operasjonalisert. NSB har definert begreper, datavalg og metoder nærmere i de arbeidsbeskrivelser som er satt bort som delutredninger til nord-norske kompetansemiljøer. Det vises forøvrig til Miljødepartementets veileder i konsekvensutredninger T-746.*

#### 4.8.6 FORSVARET OG BEREDSKAPSMESSIGE HENSYN

*Forsvarsdepartementet* bemerker at det ikke er satt av midler til en utredning av beredskapsmessige konsekvenser ved jernbaneforlengelsen og tiltakets berøring av arealer som er i forsvarets interesse. Forsvaret ønsker å bistå NSB med kompetanse, under forutsetning av at det blir satt av tilstrekkelig tid.

**KONKLUSJON:**

*Som nevnt under avsnitt 2.5.6 er det de ulike forvaltningsorganer, deriblant Forsvaret, som selv skal bekoste egne vurderinger.*

**4.9 SAMMENSTILLENDE ANALYSER**

*Ofotsamvirkets hovedstyre og DN er begge av den oppfatning at planutredningen bør inneholde et eget punkt hvor de samfunnsmessige konsekvensene ved "0-alternativet" vurderes, dvs. hvilken situasjon Nord-Norge står ovenfor dersom utbygging ikke finner sted.*

*SFT mener de samfunnsøkonomiske vurderingene bør foretas ved å se miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng. De mener vurderingene bør ta hensyn til mulig reduserte utgifter til veiformål og mindre tidskostnader ved bedre flyt i biltrafikken. Det samme gjelder endrede utgifter ved at behovet for fly- og båtreiser i landsdelen minker.*

*Næringsdepartementet uttrykker at i det videre arbeidet bør de bedrifts- og samfunnsøkonomiske vurderingene stå særlig sentralt. Alle utgiftene ved en eventuell utbygging og drift av Nord-Norgebanen bør etter departementets oppfatning inngå i analysene for å gi et korrekt inntrykk av prosjektet.*

*Naturnvernforbundet i Tromsø peker på at følgende momenter bør tas i betraktning i en kostnads-/lønnsomhetsvurdering:*

- miljømessige forbedringer*
- besparelser pga færre ulykker*
- reduserte helseplager*
- direkte besparelser pga rimeligere og raskere transport*  
*Her legges det vekt på at pris på fossilt drivstoff vil øke i årene som kommer*
- redusert behov for veiutbygging og vedlikehold*
- mindre behov for subsidiering av flytrafikk og utbygging av flyplasser.*

**KONKLUSJON:**

*Situasjonen for Nord-Norge uten jerbanebygging vil være det referansealternativet (0-alternativet) som de ulike alternativer blir sammenliknet med.*