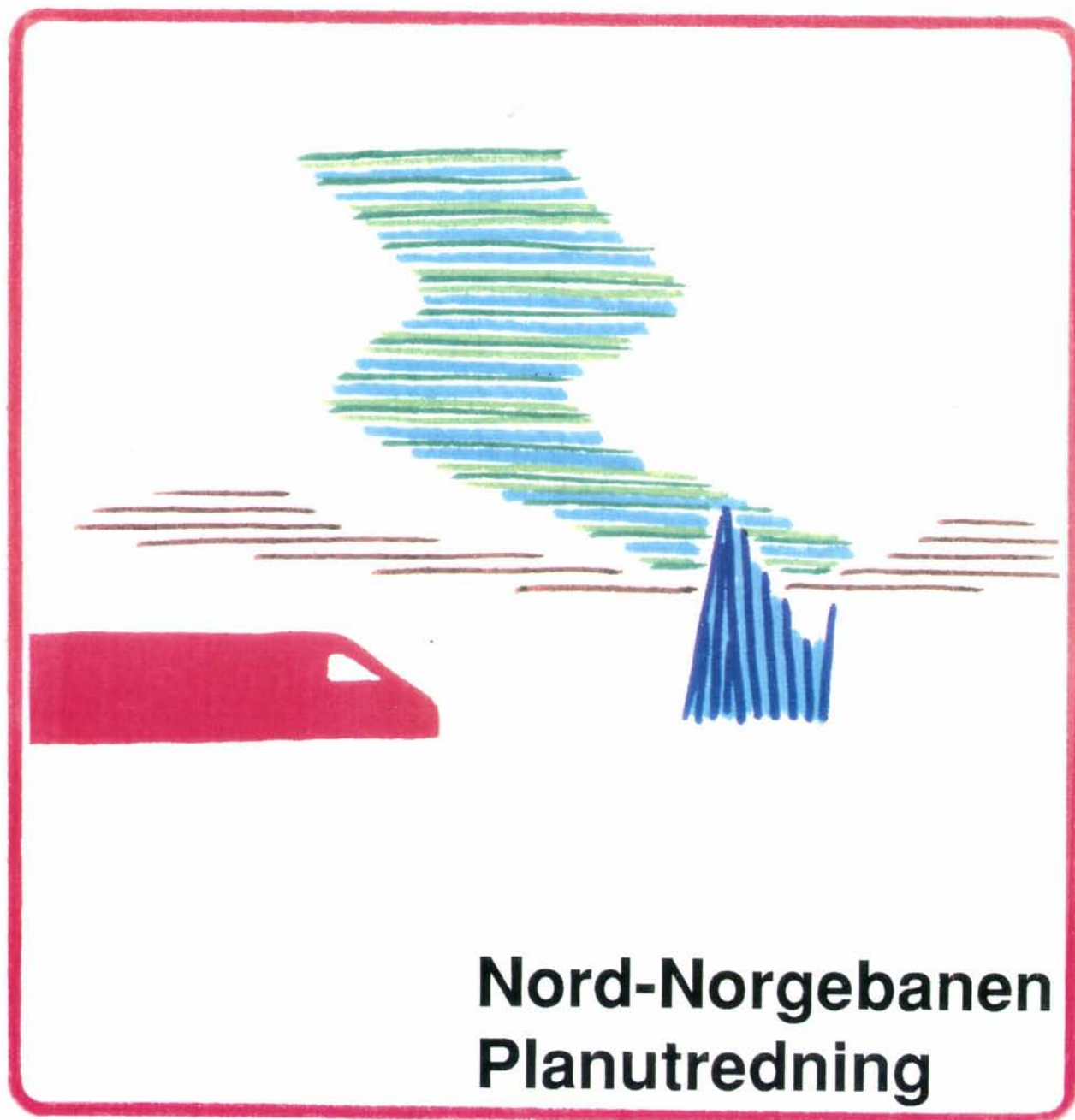


7



MELDING

HØRINGSINSTANSENS MERKNADER
REVIDERT MELDING/
KONSEKVENSTREDDINGSPROGRAM



Nord-Norgebanen Planutredning

NSB, Hovedkontoret
Avd. for strategi og miljø

01.04. 1992
BRUER

Eks. 1.

9625.111 NSB Mel

Nord-Norgebanen

FORORD

Dette dokumentet om planutredningen om Nord-Norgebanen inneholder to deler:

- Merknader fra høringsinstanser og NSBs kommentarer til disse.
- En revidert melding med en ny utgave av utredningsprogrammet.

Meldingen om planutredningen for Nord-Norgebanen ble lagt ut til offentlig etter-syn i perioden 7. oktober - 2. desember 1991. Merknadene fra alle som har uttalt seg finnes samlet i et eget dokument som en kan få ved henvendelse til NSB, hovedkontoret.

I herværende dokument har imidlertid NSB foretatt en redigering av merknadene. På denne måte håper en både å få gitt en oversikt over merknadene på en tematisk korrekt måte, samtidig som leseren får opplysninger om i hvilken grad innkomne merknader er tatt hensyn til.

INNHold

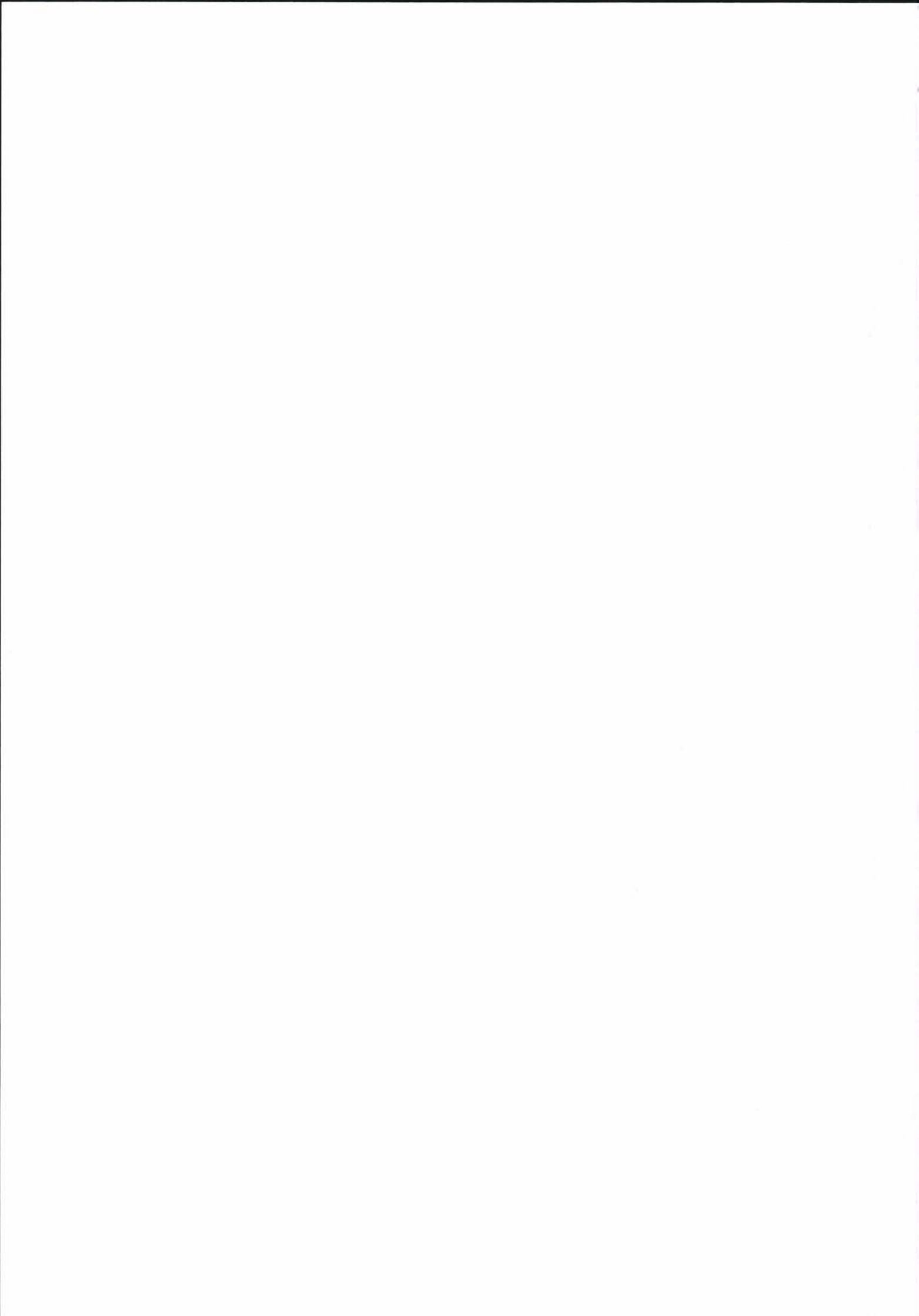
DEL I: HØRINGSINSTANSENEs MERKNADER

	Side:
Innledning	5
Høringsinstanser som har innsendt merknader	6
Høringsinstansenes merknader med kommentarer fra NSB	8

DEL II: REVIDERT MELDING

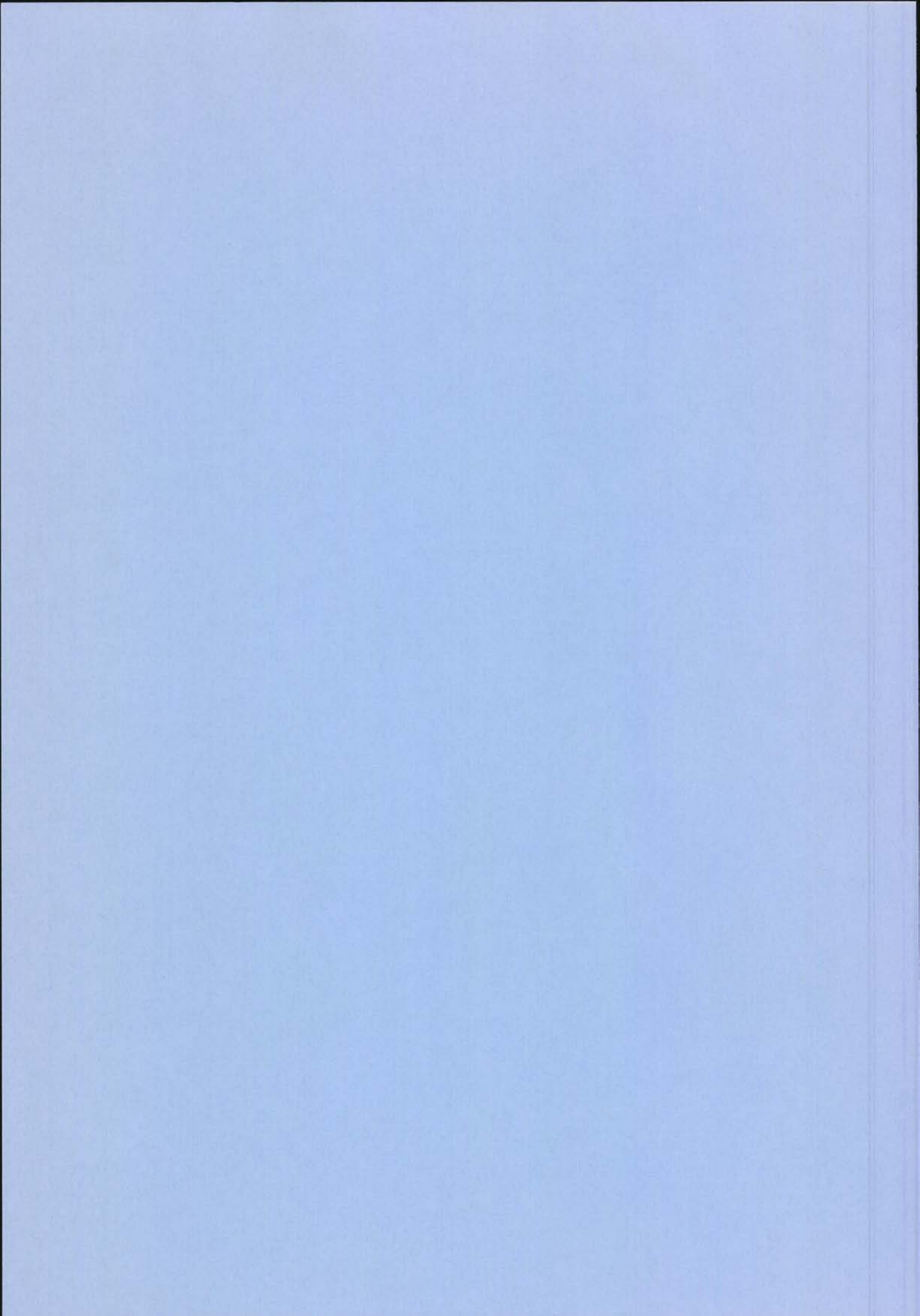
SAMMENDRAG	27
1. MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING	28
1.1 Hovedproblemstilling for utredningen	28
1.2 Formålet med meldingen	28
1.3 Behandling av meldingen	29
2. TILTAKET	30
2.1 Bakgrunn	30
2.2 Beskrivelse av utredningsarbeidet	30
2.3 Samordning med annen planlegging	33
2.4 Markedsvurdering	33
2.5 Oversikt over traséene/alternativene	33
2.5.1 Tidligere traséer som skal oppjusteres	33
2.5.2 Nye traséer	36
2.5.3 Nordlandsbanen	36
2.5.4 Tekniske forutsetninger	36
2.5.5 Kjøretid	37
2.5.6 Kostnader	38
2.6 Foreløpig vurdering av alternativene	38
2.6.1 Arealbruk	38
2.6.2 Konsekvenser for miljø og naturressurser	39
2.6.3 Konsekvenser for samfunn	40
3. BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN	42
3.1 Plantyper og lovgrunnlaget	42
3.2 Forhold til annen planlegging	42
3.3 Organisering av planleggingen	43
3.4 Medvirkning og informasjon	45
3.5 Framdriftsplan for prosjektet	45

	Side:
4. UTREDNINGSPROGRAM	48
4.1 Formålet med konsekvensutredningen	48
4.2 Faser i arbeidet	48
4.3 Hovedinnhold i konsekvensutredningen	50
4.4 Traséalternativer og arealbruk	50
4.5 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader	50
4.6 Markedsanalyser/driftsopplegg	50
4.7 Virkninger på natur og miljø	51
4.7.1 Geofag, jord og skogressurser	51
4.7.2 Landskap og miljø	52
4.7.3 Luft, klima og støy	53
4.8 Virkninger på samfunn	54
4.8.1 Næringsanalyser	54
4.8.2 Sysselsetting	55
4.8.3 Befolkningsutvikling og bosetting	56
4.8.4 Kommunale og regionaløkonomiske vurderinger	56
4.8.5 Sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser	56
4.8.6 Forsvaret og beredskapsmessige hensyn	57
4.9 Sammenstillende analyser	57
4.10 Program for videre planlegging	58
4.11 Framdriftsplan for utredningen	58



DEL I:

HØRINGSINSTANSENEs MERKNADER



INNLEDNING

Det er motatt uttalelser fra 34 høringsinstanser. I denne delrapporten gjengis en liste over høringsinstansene og kommentarene til meldingen ordnet etter fagområde. NSB har etter hvert avsnitt gitt en konklusjon som viser hvordan kommentarene blir tatt hensyn til.

Nummereringen henviser til tilsvarende avsnitt i meldingsdelen (del II).

HØRINGSINSTANSER SOM HAR INNSENDT MERKNADER

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
Riksantikvaren (Innkomet etter fristen)

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
Harstad kommune

4. ORGANISASJONER, FORENINGER, PRIVATE

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

HØRINGSINSTANSENS MERKNADER MED KOMMENTARER FRA NSB

GENERELLE:

Mange beskriver rapporten og utredningsopplegget som grundig, oversiktlig 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 trasé-alternativer: "...det er en feil når meldingen setter som mål for planutredningen at den skal danne grunnlag for valg av trasé i de enkelte korridorene."

KOMMENTAR FRA NSB:

Konsekvensutredningens nivå og detaljeringsgrad er beskrevet i meldingen. Mange av de motatte kommentarene er for detaljerte i en planutredningsfase, og henspeiler seg derfor til en eventuell hovedplanfase. 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 utredningsarbeidet. Når det gjelder trasédelen, mener vi at planutredningen ikke kan være så omfattende at den gir grunnlag for endelig valg av trasé.

2 TILTAKET

GENERELL KOMMENTAR FRA NSB: (Gjelder alle punkter under "Tiltaket").

Alle traséer som er presentert i meldingen, med unntak av traséen 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 alternativ i tillegg, Bjerkvik - Setermoen via Sjøvegan, og Andselv - Tromsø vest for Balsfjorden med stasjon på Storsteinnes.

Mange kommentarer går på prioriteringer/ønsker og detaljerte trasévurderinger. Dette vil det bli tatt hensyn til i en eventuell hovedplanfase.

2.5 OVERSIKT OVER TRASÉENE/ALTERNATIVENE

Fylkeslandbrukskontoret i Nordland viser til at det med enkelte unntak ikke er vesentlige endringer siden uttalelsen fra 1984. Den vestre traséen 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 TRASÉER SOM SKAL OPPJUSTERES

Tromsø kommune vektlegger at begge traséene inn mot Tromsø vurderes. Kommunen beskriver konfliktområder for traséen øst for Balsfjord.

Kryssing av Tysfjorden og Efjorden (alt.b i meldingen) 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 TRASÉER SOM SKAL UTREDES

Tromsø kommune er svært interessert i å få traséen 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 traséen.

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-Bognes-Bjørnefjell, vil det være mulig med et framtidig industrispor til Sjøvegan som avlastningsbane til Narvik. Dette vil forhindre konflik-

ter med LKAB's arealer og anlegg i Narvik.

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

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

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

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

KOMMENTAR FRA NSB:

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 traséalternativet som Balsfjord kommunestyre krever utredet er med i planutredningen. Detaljer ved traséen utsettes til en hovedplanfase.

2.5.3 NORDLANDSBANEN

Tromskomiteén 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

Samtidig med planutredningen for Nord-Norgebanen fra Fauske og nordover, fant vi det hensiktsmessig å få gjort en vurdering av en eventuell opprustning av Nordlandsbanen. Kostnadene for en slik opprustning vil ikke bli tatt med i Nord-Norgebane-utredningen.

2.5.4 TEKNISKE FORUTSETNINGER

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

Tromskomitéen 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 anleggs-kostnader og kjørehastighet.

KOMMENTAR FRA NSB:

Det går fram av meldingen at NNB skal dimensjoneres for hastighet opp til 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes. I tillegg til dette vil en gjennomgå foreslåtte traséer 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 en hovedplanfase, 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 traséforslagene allerede kan tas ut som uaktuelle. På denne måten kan undersøkelsene for de øvrige traséene bli desto mere effektive.

KOMMENTAR FRA NSB:

Det er kommet til nye forslag til traséer 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 de gjenværende traséforslag med samme detaljeringsgrad.

3 BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN

Landbruksdepartementet har ingen merknader til skissert planprosess eller de tre utbyggingsalternativene. Departementet understreker viktigheten av at alle traséalternativer 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 trasé).

Statens veivesen i Nordland uttrykker at mulige fellesløsninger for veg og jernbane er interessant, men fraråder sterkt lettvinde 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 veiutredning om undersjøisk veitunnel mellom Malangshalvøya og Kvaløya.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 skogbrukssetaten 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 kulturlandskaps-hensyn 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 fylkeslandbruks-kontorene.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 i meldingen). Fylkesmannen legger vekt på at feltarbeid blir prioritert i hovedplanfasen, og at dette må planlegges i tide slik at vi kan dra nytte av årsyklusen i 1993 fullt ut.

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

KOMMMENTAR FRA NSB:

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 en 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 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 drifts-kostnader.

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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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

4.4 TRASÉALTERNATIV 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 traséen 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 transport-behovet 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 traséalternativene.

KOMMENTAR FRA NSB:

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-ulemper m.h.t. arealbruk. *Naturvernforbundet i Nordland* mener at konflikter som vil oppstå underveis må settes opp mot de konsekvenser ensidig veiutbygging vil medføre.

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: "Traséene må belyses spesielt ut fra rasfare, barrierevirkning til fjellområdene og strandsonen, friluftsliv, eksisterende bebyggelse, landbruks-interesser, viltstell og reintrekk.

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

KOMMENTAR FRA NSB:

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 trasévalg 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, skogbruk og kulturlandskap vil bli betydelige i disse områdene.

KOMMENTAR FRA NSB:

En plan for grusuttak vil bli vurdert i en eventuell hovedplanfase.

De øvrige merknader er allerede innarbeidet i meldingen, og vil bli vurdert med en detaljeringsgrad som tilsvarende korridoranalysen.

4.7.2 LANDSKAP OG MILJØ

DN mener det er vesentlig å få bedre fram at det skal skje en områdevis vurdering av traséene 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 traséalternativene 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 ivarettatt." 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 jernbanetraséen i forhold til vernede vassdrag, samt i hvilken grad traséen 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 traséen, 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. Trasévalg 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 CO₂, NO_x, SO₂, 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 støyinnivå 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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.

KOMMENTAR FRA NSB:

Samhandel med "Nordkalott-landene" og derigjennom andre land tilkople jernbanenettet, anses som svært viktig og vil vurderes nøye i utredningen. Nye tilkoblinger og traséer 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 VIRKNINGER.

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 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 vei-sektorens 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 miljø-økonomiske 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 trafikkutviklingen. 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-Norge-banens marked uten at det sies noe om takstene for transporten.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 framskrivning av kjente trender og estimater. 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. *Tromskomiteén 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 traséen 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 EFs 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 trasé 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.

Tromskomitéen 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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.

KOMMENTAR FRA NSB:

Arbeidsmarkedsundersøkelsen drøfter disse problemstillingene

Sysselsettingen blir beregnet for utbyggingsfasen og i den senere driftsfasen, både direkte og indirekte effekter.

4.8.3 BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOSETTING

Johs H. Giæver uttaler at jernbanetraséen nødvendigvis må bli en indre bane som passerer fjordbunnene. 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 traséen 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

I hvilken grad NNB vil styrke befolkningsutvikling og bosetting, er en av de viktigste problemstillinger som utredes. Samtidig er dette blant de mest kompliserte problemstillinger en arbeider med, fordi samfunnsprosessene griper inn i hverandre. Det vil bli utarbeidet befolkningsprognoser basert på demografiske forhold alene, samtidig som det utarbeides konsekvenser for influensområdet der det tas hensyn til baneutbyggingen.

4.8.4 og 4.5.8 ANDRE SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

Troms fylkeskommune peker på at utredningsprogrammet om sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser er dårlig definert og operasjonalisert. Dette er årsaken til at det ikke framsettes kommentarer på dette punktet.

KOMMENTARER FRA NSB:

Punkt 4.8.4 omhandler kommunale og regionaløkonomiske problemstillinger. I denne delen drøftes bl.a. jernbanens påvirkning på senterstruktur og samferdselsutbygging som virkemiddel i distriktspolitikken. 4.8.5 tar for seg sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser. Her drøftes pendlingsmuligheter, tilgjengeligheten til samfunnsinstitusjoner, handlevaner osv. Det er riktig at begreper ikke er nærmere definert i meldingen. NSB har redgjort for hvilke områder som utredes, j.fr. Miljøverndepartementets veileder i konsekvensutredninger. Begrepsdefinisjoner, metodevalg, datakilder osv., er derimot gjengitt i de arbeidsbeskrivelser som er en del av kontrakten mellom NSB og utførende konsulenter/kompetansemiljøer.

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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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 rimligere 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.

KOMMENTAR FRA NSB:

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

DEL II:

REVIDERT MELDING

SAMMENDRAG

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

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

Det er tre utbyggingsalternativer som skal utredes:

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

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

Nord-Norgebanen skal gi et moderne og godt kollektivtilbud - og dimensjoneres for hastighet 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes. Med disse hastighetsforutsetningene vil dette gi en total reisetid fra Fauske til Tromsø på i underkant av 3 timer.

Da planutredningen er forenklet i forhold til hovedplan vil en del samfunns- og miljøkonsekvenser få en foreløpig vurdering i planutredningsfasen. Det legges først og fremst vekt på de samfunnsmessige ringvirkninger som har betydning for næringsliv, sysselsetting, bosetting og offentlig virksomhet. Av miljøspørsmål vil luftforurensing, energiforbruk og ulykker bli vurdert fullt ut i planutredningen. Direkte konflikter langs traséene gis en foreløpig behandling i planutredningen, mens en mer omfattende konsekvensutredning gjennomføres i en eventuell hovedplan.

Kostnadsoverslagene indikerer at trasé syd for Narvik vil koste 6-9 mrd.kr., nord for Narvik 5-7 mrd.kr. og arm mot Harstad/Sortland 2-3.5 mrd.kr. En komplett utbygging fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad vil derfor ligge mellom 13-20 mrd.kr.

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

1. MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING

1.1 HOVEDPROBLEMSTILLING FOR UTREDNINGEN

NSB er av Stortinget pålagt å gjennomføre en konsekvensutredning om Nord-Norgebanen. Formålet med utredningen er å få fram et beslutningsgrunnlag innen utgangen av 1992 som er godt nok til at Stortinget skal kunne avgjøre om planleggingen av Nord-Norgebanen skal videreføres med en hovedplanfase. Stortinget bevilget midler til planutredningen i juni 1991.

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

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

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

1.2 FORMÅLET MED MELDINGEN

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

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

1.3. BEHANDLING AV MELDINGEN

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

Foreløpig behandling:

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

7. oktober - 2. desember 1991

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

2. TILTAKET

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

2.1. BAKGRUNN

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

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

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

2.2 BESKRIVELSE AV UTREDNING SARBEIDET

Det er 3 utbyggingsalternativer som skal utredes:

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

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

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

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

Planutredningen starter med alternativsøking. Eventuelle nye korridorer angis og nye delprosjekter defineres. Innenfor hver korridor må en i denne fasen arbeide seg fram til alternative traséer som tilfredsstillende geometriske krav. Traséene fremstilles på kart i M=1:50000 og bearbeides grovt med hensyn på kostnader og konsekvenser. Dette sammenstilles med andre krav og mål/ønsker, og danner grunnlag for en grov silingsprosess. For de korridorene som ikke blir silt ut, velges én trasévariant for videre bearbeiding.

Alle traséalternativene som bearbeides videre, både nye fra alternativsøkingen og tidligere definerte traséer, vil bli bearbeidet til samme detaljeringsnivå. Planutredningen vil imidlertid ikke være så omfattende at den gir grunnlag for endelig valg av trasé.

Banen skal kunne gi et moderne og godt kollektivtilbud, og skal dimensjoneres for hastighet 200 km/t. Både dieseldrift og elektrisk drift skal vurderes. Det vil også bli gjennomført et kostnadsoverslag for en lavere standard (160 km/t).

En gjennomgang av eksisterende Nordlandsbane(Trondheim-Bodø) for oppgradering til hastighet på 200 km/t vil bli gjort for å kunne vurdere prosjektets avhengighet av standarden syd for Fauske. Trafikknivå og lønnsomhet for Nord-Norgebanen vil bli vurdert med og uten forbedringer på Nordlandsbanen.

Arbeidet er delt inn i 4 hovedtemaer:

- Prosjektorganisasjon
- Infrastruktur
- NSBs interne konsekvenser
- Samfunnskonskvenser og miljø

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

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

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

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

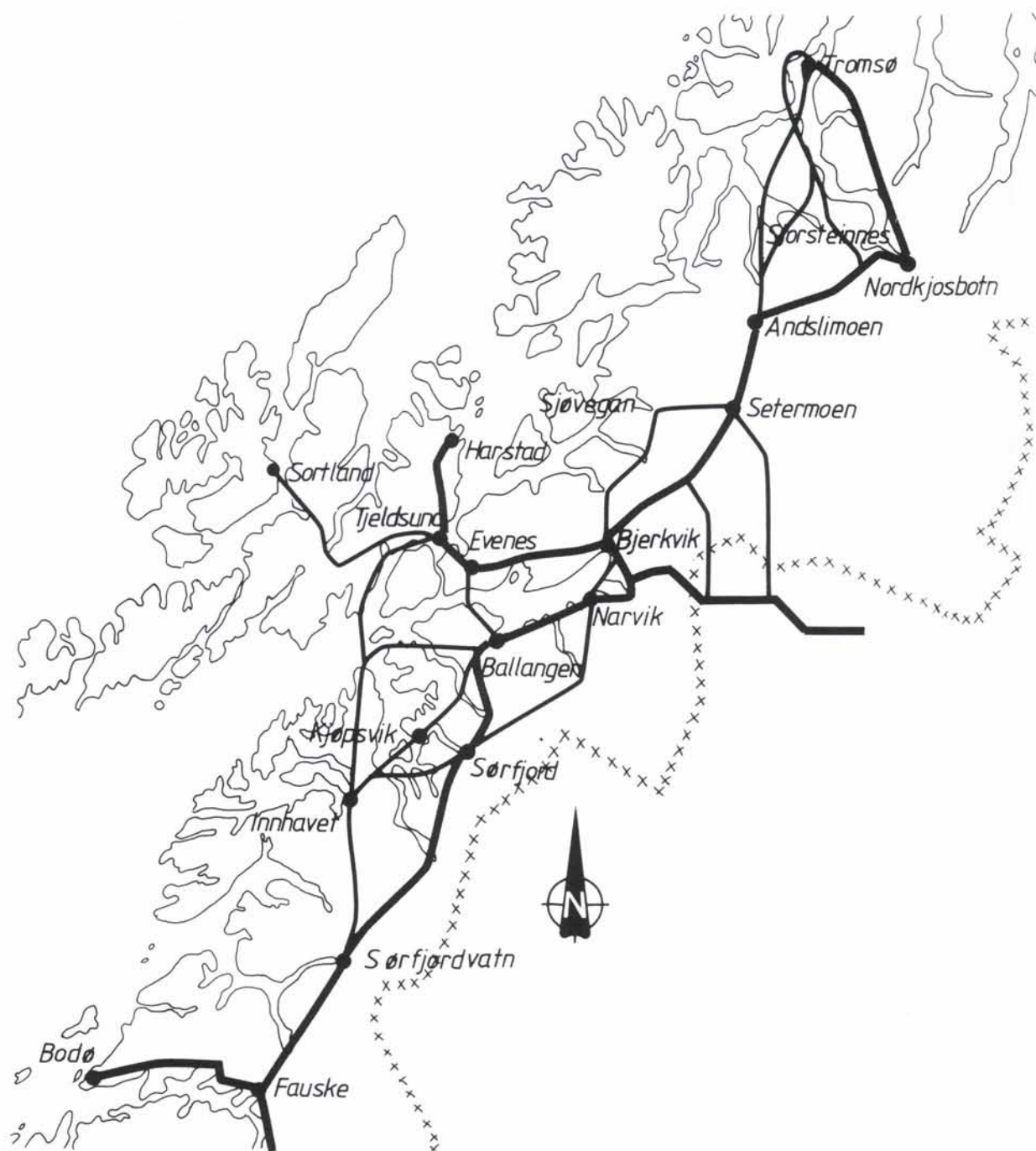


Fig. 1. Oversiktskart med alle traséalternativer som vil bli omtalt.

2.3 SAMORDNING MED ANNEN PLANLEGGING

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

2.4. MARKEDSVURDERINGER

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



2.5 OVERSIKT OVER TRASÉENE/ALTERNATIVENE

Det vesentligste ved trasévurderingene er å få frem kostnadsoverslag, samt geometri som grunnlag for lengde- og reisetidsberegninger. Bearbeiding av traséene, og dermed også den detaljerte vurderingen av inngrepskonsekvensene blir gjennomført i en eventuell hovedplanfase, hvis Stortinget vedtar å gå videre med prosjektet etter denne planutredningen. Figur 1 viser alle trasèvarianter som vil bli omtalt i planutredningen.



2.5.1 TIDLIGERE TRASÉER SOM SKAL OPPJUSTERES

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

TIDLIGERE TRASÉER:

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

NYE TRASEER:

	TRASE	KOMMENTARER
	a) Innhavet-Kjøpsvik-Ballangen 60 km	Kryssing av Tysfjorden over til Hulløya, kryssing av sundet mellom Hulløya og Kjøpsvik og kryssing av Efjorden. Det bør være mulig å ha stasjoner i nærheten av Drag, Kjøpsvik og Ballangen.
	b) Bognes-Lødingen-Evenes 70 km	Det forutsettes undersjøisk tunnel under Vestfjorden til Lødingen. Det blir også kryssing av Tjeldsundet og ev. Ramsund. Kryssingene kan kombineres hvis traséen krysser Tjeldsundet nordøst for Tjeldøya. Det bør være mulig med stasjon i området Drag - Bognes, På Hinnøya og Evenes.
	c) Ballangen-Evenes 30 km	Kryssing av Ofotfjorden. Stasjon bør være mulig i Ballangen og Evenes.
	d) Narvik - Øyjord 10 km	Strekningen er bare noen få kilometer, og er en innkorting av Narvik - Tromsø som krysser Rombaken lenger øst. Traséen skal tilpasses den opprinnelige traséen i begge ender. Det er aktuelt med bro over Rombaken i kombinasjon med vegtrafikk.
	e) Evenes - Vesterålen 65 km	Det blir kryssing av Tjeldsundet og eventuelt Gullesfjorden.
	f) Setermoen - Bardu - Bjørkliden 50 km	
	g) Setermoen - Bones - Bjørnefjell 55 km	
h) Andselv - Tromsø 80 km. 3 prinsipielt ulike alternativer vil bli vurdert	Avhengig av trasévalg kan det her være aktuelt med kryssing av Nordfjorden, Rystraumen og Kvaløysundet. Det er nødvendig med stasjon i Andselv og Tromsø, og ev. 1-2 i mellom - avhengig av korridorvalg. Terrenget er relativt lett.	
i) Bjerkvik - Sjøvegan - Setermoen 57 km		

2.5.2 NYE TRASÉER

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

For disse er det nå gjennomført et forprosjekt, og alle, bortsett fra b) og c), skal utredes på samme måte som de tidligere traséene.

Det skal i tillegg vurderes én gjennomgående trasé, der hovedmålet er å oppnå kortest mulige tunnelstrekninger. Traséen følger korridorene Fauske - Sørfjordvatn - Innhavet - Sørfjord - Narvik - Setermoen - Andselv - Tromsø via Kvaløya.

Behovet for eventuelle sidespor for gods, samt spesielle godsterminaler, skal vurderes, og kostnader for slike blir tatt med.

2.5.3 NORDLANDSBANEN

I tillegg til den pålagte oppgave å foreta en utredning av utbyggingsalternativene Fauske - Narvik - Tromsø/Harstad, vil det bli foretatt en analyse for opprusting av strekningen Trondheim - Fauske til samme standard som for Nord-Norgebanen. Hensikten er å få fram kostnadsnivå og reisetid. Traséen i seg selv er ikke tema for planutredningen, og kostnadene skal ikke framlegges som en del av Nord-Norgebaneprojektet. Beregning av Nord-Norgebanens nytte baseres på en modernisering av jernbanenettet forøvrig, inklusiv strekningen Trondheim- Fauske. Det vil også bli beregnet hvor mye av denne nytten som ikke kan realiseres med dagens standard på Nordlandsbanen.

2.5.4 TEKNISKE FORUTSETNINGER

De viktigste forutsetningene er krav til geometri og energikilde.

Geometrikrav er i stor grad resultat av hastighetsstandard. Denne påvirker horisontalkurvatur, stigning, tunnelverrsnitt og setter krav til skinner, signalutstyr etc. 200 km/t legges til grunn for planlegging av nye linjer. For å teste virkningene av en lavere hastighetsstandard, beregnes også kostnader, reisetid og trafikkgrunnlag for en trasé med 160 km/t som dimensjonerende hastighet.

Noen av miljøkonsekvensene er avhengig av dieseldrift eller elektrifisering. Begge alternativene skal vurderes.

2.5.5 KJØRETID

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

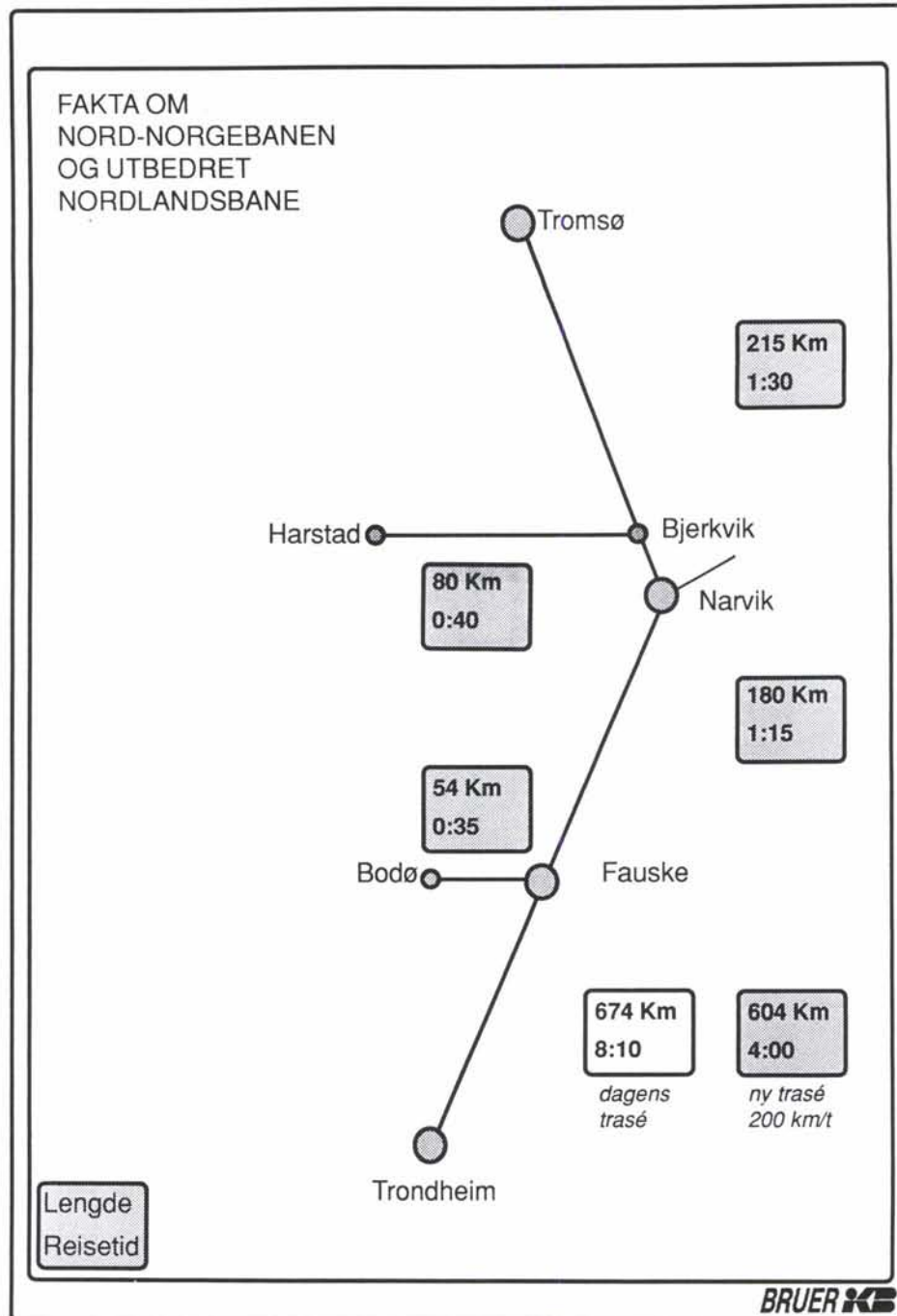


Fig. 2 Kjøretid inklusiv stasjonsopphold.

2.5.6 KOSTNADER

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

Prosjektplanen som lå til grunn for Stortingets beslutning om at Nord-Norgebanen skulle utredes på nytt, forutsetter at alle forvaltningsorgan (statlige, fylkeskommunale, kommunale) selv dekker sine kostnader. Kostnader som vil påløpe for disse offentlige etater som følge av merbelastning ved planlegging av jernbane i Nord-Norge er dermed ikke inkludert i dette overslaget.

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

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

2.6 FORELØPIG VURDERING AV ALTERNATIVER

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

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

2.6.1 AREALBRUK

Samlet utgjør alle traséene nærmere 500 km jernbane hvorav halvparten ligger i tunnel.

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

Sørfjordbotn-Narvik, Bognes-Lødingen-Evenes og Ballangen-Evenes er nesten rene tunneltraséer.

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

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

2.6.2 KONSEKVENSER FOR MILJØ OG NATURRESSURSER

Nord-Norgebanen kan ta en større andel av transportarbeidet både i landsdelen og landet totalt. Dette delmålet vil være i tråd med de miljøpolitiske utfordringer. Man må regne med at dagsoner som regel vil være i konflikt med natur- og miljøinteresser. Den store andel av tunneler vil dempe virkningen av dette.

Luftforurensing: De indirekte konsekvensene har betydelig omfang pga. overført trafikk fra veg, luft og eventuelt sjø. Dette er transportformer med større forurensing enn togtransporten. De positive virkningene vil være størst ved en elektrifisert bane.

Virksomheten i anleggsperioden og fremstilling av materialer vil ha en negativ virkning.

Støy: Utbygging av jernbane vil gi støy langs traséen. Det er ikke ventet at det vil bli et stort problem, fordi banen stort sett går gjennom lite bebygde områder og fordi det er lange tunnelstrekninger.

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

Klima: Over tid vil virkningene være positive mht. reduserte klimagassutslipp (først og fremst CO₂). Anleggsfasen vil ha motsatt virkning.

Plante- og dyreliv: Traséalternativene går delvis gjennom store uberørte områder. Det må derfor regnes med risiko for konflikter i forhold til spesielle biotoper, vilttrekk, beiteområder og

kalveplasser i de fleste dagsoner.

**Natur- og
kulturlandskap:**

Av samme grunn som ovenfor må en regne med at det vil bli konflikt mellom naturlandskap og banetraséene. Der traséene går gjennom bebygd landskap oppstår det lett konflikt med kulturlandskapet, særlig langs fjorder.

Kulturminner:

Generelt er registreringer av kulturminner langs traséene mangelfulle. I noen dagsoner er det konflikt med registrerte kulturminner. For en rekke andre dagsoner er det sannsynlig at nærmere registreringer vil avdekke nye konflikter.

Naturressurser:

Naturressurser som jord, skog, vann, mineraler og marine ressurser er foreløpig ikke vurdert.

2.6.3 KONSEKVENSER FOR SAMFUNN

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

Trafikkulykker:

Det vil bli overført trafikk fra andre transportmidler til tog. Togtransport har lavere ulykkesfrekvens, slik at antall ulykker vil bli redusert.

**Utbyggingsmønster,
befolkning
og bosetting:**

Stasjonenes lokalisering vil ha betydning for utbyggingsmønsteret. Ringvirkninger fra næringsliv/sysselsetting kan medføre økt bosetting (ev. redusere fraflytting).

**Næringsliv og
sysselsetting:**

Tidligere undersøkelser har indikert at en bygging av Nord-Norgebanen vil gi en økning i antall arbeidsplasser. Dette er innlysende for selve anleggsfasen. Hvor stor sysselsettingsøkning som skyldes banen når den er i drift, er mer usikkert.

**Regionaløkonomisk
virkning:**

Jernbanen vil normalt redusere transportkostnadene, noe som gir bedre vilkår for nord-norsk næringsliv. Mulighetene for turistnæringen kan bli bedre, da tiltaket vil åpne for kombinasjonsturer og tilrettelegge forholdene for nye turistgrupper.

Tidligere undersøkelser indikerer at Nord-Norgebanen kan være i driftsøkonomisk balanse, dvs. NSBs interne driftsøkonomi når kostnader til bygging og vedlikehold av banen holdes utenfor.

Virkningene for dagens transporttilbud er mer usikkert. Man må regne med en god del overføring av både passasjerer og gods til tog, dvs. at dagens transporttilbud vil tape noe markedsandel. Generell trafikkøkning, positive ringvirkninger av Nord-Norgebanen, tilbringertrafikk til denne og eventuell nyskapt trafikk kan delvis eller helt oppveie dette. Toget vil konkurrere mest effektivt med lange bussruter, veitrafikk og regionale flytilbud.

**Friluftsliv og
rekreasjon:**

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

Barriereeffekt:

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

3. BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN

3.1 PLANTYPER OG LOVGRUNNLAGET

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

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

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

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

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

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

3.2 FORHOLD TIL ANNEN PLANLEGGING

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

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

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

3.3 ORGANISERING AV PLANLEGGINGEN

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

Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Namdalen har nedsatt et utvalg for Nord-Norgebanen. Det er etablert et samarbeid mellom dette og NSBs prosjektledelse.

Se organisasjonsplan neste side.

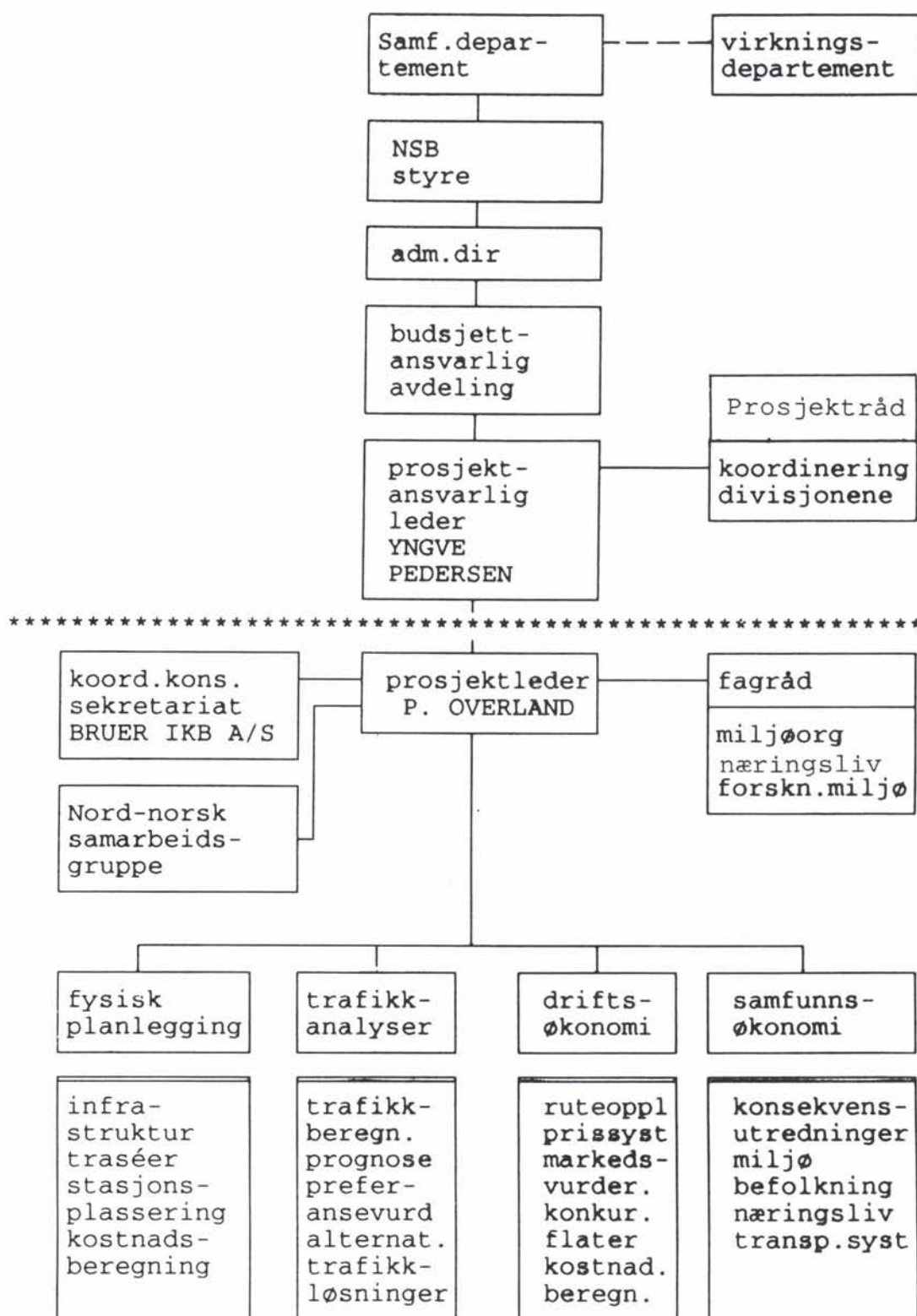


Fig. 3 Prosjektorganisering fram til og med utredningsfasen.

3.4 MEDVIRKNING OG INFORMASJON

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

3.5 FREMDRIFTSPLAN FOR PROSJEKTET

Planutredningen forutsettes sendt ut 1.august 1992, med en høringsfrist på tre måneder.

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

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

Fremdriftsplan 1 (figur 4), er basert på en relativ hurtig offentlig behandling, foruten at avsatt tid til planlegging/prosjektering også er stram. Oppstarting av planlegging av neste fase er forutsatt når forrige fase er ferdigbehandlet. Denne fremdriftsplanen er avhengig av stor villighet til rask behandling i offentlige organer.

Fremdriftsplan 2 (figur 5), viser absolutt raskest mulig anleggsstart, dersom det er ønskelig å starte opp Nord-Norgebanen som et sysselsettingsprosjekt. Det forutsetter at neste fase av planleggingen starter opp så fort som mulig etter den forrige, uten å vente på at den offentlige behandlingen blir fullført. Det krever klare politiske signaler tidlig i den offentlige behandlingen, og man kan risikere å enten planlegge parallelt på flere alternativer, eller risikere å legge ned planleggingsressurser i et alternativ som forkastes i den offentlige behandlingen. Denne fremdriftsplanen krever også at det stilles planleggingsmidler til disposisjon for hovedplanfasen høsten 1992.

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

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

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

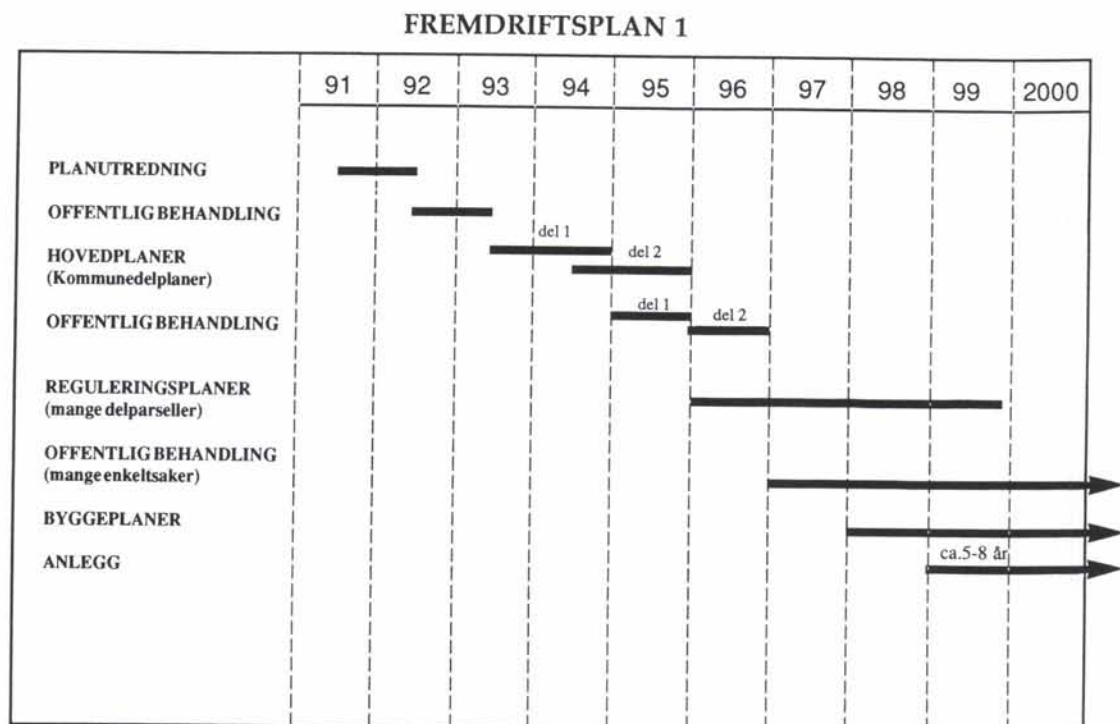


Fig.4 Fremdriftsplan fram til og med anlegg, normalt stramt opplegg.

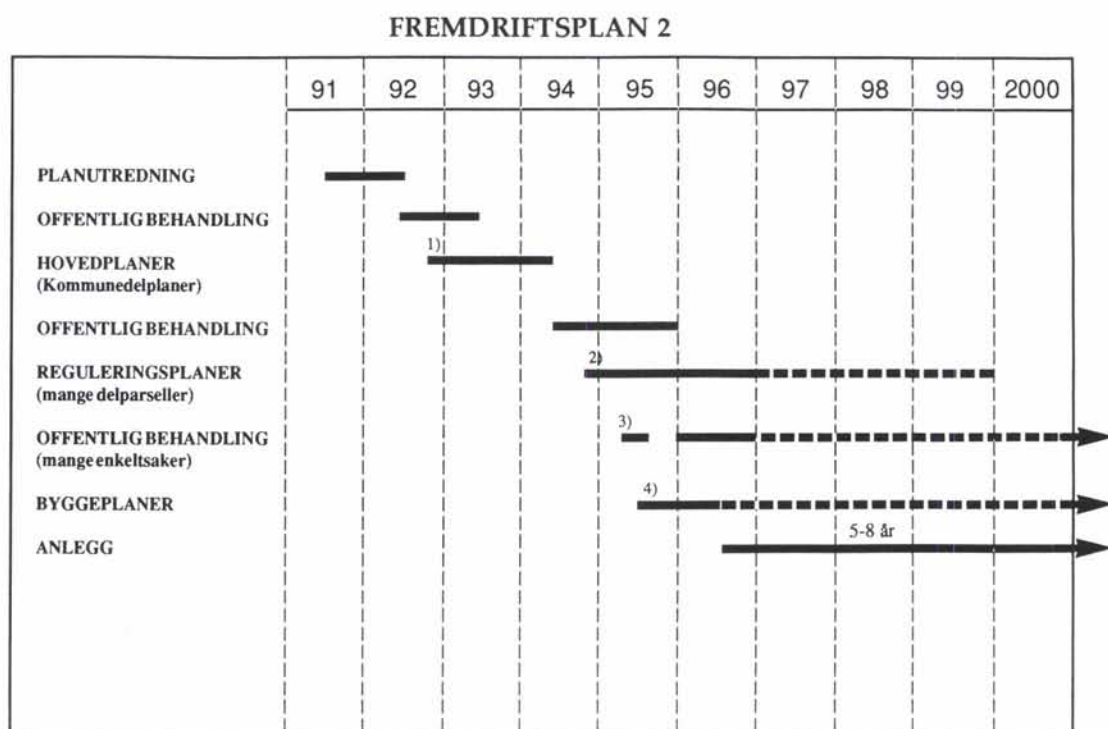


Fig.5 Fremskyndet fremdriftsplan.

Forutsetninger for fremskyndet fremdriftsplan:

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

4. UTREDNINGSPROGRAM

4.1 FORMÅLET MED KONSEKVENsutREDNINGEN

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

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

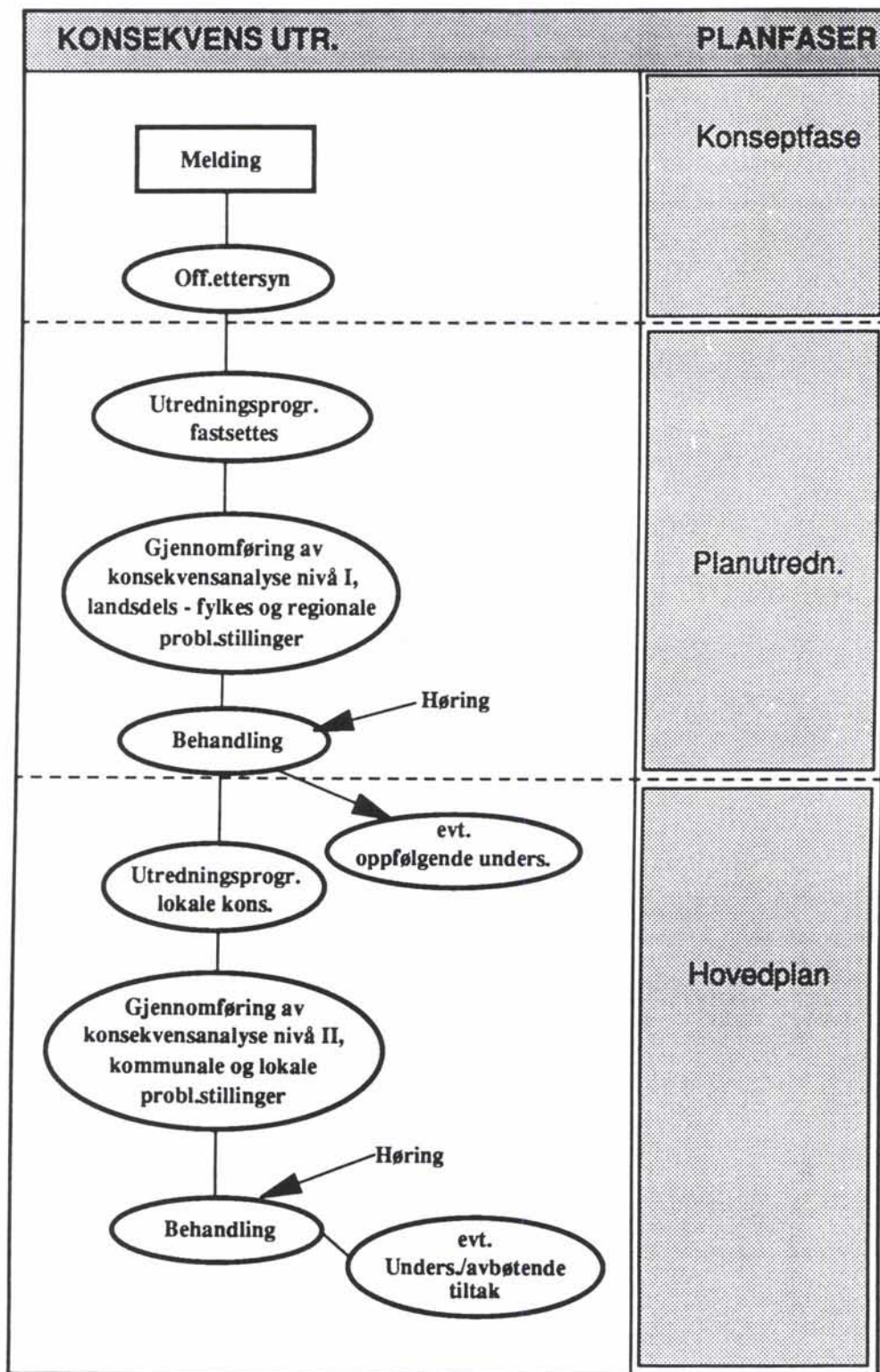
Gjennom høring av utkastet til utredningsprogram har berørte myndigheter sentralt og på kommunalt og fylkeskommunalt nivå, samt berørte lokalsamfunn og interessegrupper, hatt anledning til å gi sine kommentarer til de utredninger NSB har planlagt å gjennomføre for å belyse virkningen av Nord-Norgebanen.

Videre er det foretatt en gjennomgang av de innkomne kommentarer. Det endelige utredningsprogrammet skal fastsettes av Samferdselsdepartementet.

4.2 FASER I ARBEIDET

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

Se fig.6 neste side.



Figur 6 Planfaser sammenholdt med konsekvenser

4.3 HOVEDINNHold I KONSEKVENsutredningen

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

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

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

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

4.4 TRASÉALTERNATIV OG AREALBRUK

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

Det skal redgjøres for omfang av massedeponering og riggområder, men det vil ikke bli tatt stilling til endelig lokalisering. Kostnadene til disse oppgavene blir det tatt hensyn til.

4.5 ANLEGGSKOSTNADER/VEDLIKEHOLDSKOSTNADER

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

4.6 MARKEDSANALYSER/DRIFTSOPPLEGG

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

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

4.7 VIRKNINGER PÅ NATUR OG MILJØ

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

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

Utredningen av miljøkonsekvenser som vist nedenfor (4.7.1 - 4.7.3), tilfredsstillende de krav som settes for å ta beslutning om linjetraséene og/eller hvilke områder som krever særskilte analyser og tiltak i en senere fase.

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

4.7.1 GEOFAG, JORD OG SKOGRESSURSER

- Geofag

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

- Jord og skogressurser, reindrift

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

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

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

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

4.7.2 LANDSKAP OG MILJØ

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 naturkvaliteter blir ivaretatt.

- **Natur og kulturlandskap**

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

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

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

Detaljeringsgraden tilpasses det bearbeidingsnivå traséene har i planutredningen.

- **Kulturminner**

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

- **Friluftsliv og rekreasjon**

Friluftsliv og rekreasjonsområder vurderes for traséene. Sammenhengende friluftsområder og friluftsområder nær tettstedsmiljøene skal stedfestes og gjennomgås. Eventuelle konfliktsoner og barrierenvirkninger analyseres.

- **Ulykkesrisiko - sikkerhet**

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

- **Ferskvann og grunnvann**

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

- **Dyreliv**

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

- **Planteliv**

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

- **Marine ressurser**

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

4.7.3 LUFT, KLIMA OG STØY

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

- **Luft/klima**

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

- Støy

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

4.8 VIRKNINGER PÅ SAMFUNN

4.8.1 NÆRINGSANALYSER

Formålet med næringsanalysene er å beskrive hvordan en videreføring av jernbanen i Nord-Norge kan innvirke på lønnsomhet og sysselsetting.

Næringsanalysen følger standard for næringsinndeling og drøfter forutsetningene for:

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

En mer finmasket vurdering velges for de næringer som har stor betydning for Nord-Norge, s.s. fiskeri, næringsmiddelindustri, annen vareproduserende industri, anleggsvirkosomhet, hotellnæring m.v. Forhold som har med leveranser fra regionalt næringsliv å gjøre, vil bli vurdert som en del av nærings- og arbeidsmarkedsanalysen.

Samhandel med "Nordkalott-landene" og derigjennom andre land tilkopleet jernbanelnettet, skal vurderes i næringsanalysen.

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

Næringsanalysen skal munne ut i en samordnet vurdering av muligheter for nyetableringer og vekstnæringer. Bedriftundersøkelser som gjennomføres vil bli vurdert sammen med de ulike rammebetingelser som jernbanen antas å legge for næringslivet i nord. Analysen skal også være grunnlag for å beregne sysselsettingseffekten av Nord-Norgebanen i drift, og derved også gi forutsetninger for befolkningsprognoser med og uten Nord-Norgebanen.

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

- busstransport
- landbasert godstrafikk
- sjøverts gods- og persontransport
- havner
- lufttransport
- personbilrelatert næringsvirksomhet

Spørsmålet om overføring av trafikk skal vurderes både m.h.t. jernbanens markedspotensiale, økonomiske virkninger for andre transportmidler og for mulige endringer i bosettingsmønsteret.

Angående prising av banens tjenester, skal det tas utgangspunkt i dagens priser.

4.8.2 SYSSELSETTING

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

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

Følgende 3 problemstillinger vil være sentrale i arbeidskraftprognosen:

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

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

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

4.8.3 BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOSETTING

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

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

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

4.8.4 KOMMUNALE OG REGIONALØKONOMISKE VURDERINGER

Jernbane i Nord-Norge vil forsterke enkelte knutepunkter og skape nye. Hvorledes dagens kommunikasjonsnett skal knyttes til framtidig jernbane, vil være en oppgave å vurdere. Arealplanleggingen vil bli en viktig faktor for å få funksjonsdyktige regioner med effektiv og miljøvennlig transportavvikling. Hvilke utfordringer dette representerer for lokale beslutningstakere m.h.t å legge forholdene til rette for bruk av jernbane, vil bli analysert.

Konfliktsoner og andre konsekvenser for etablert veinett skal vurderes. Kostnader for nødvendige veiomlegginger vil bli beregnet og tatt med i kostnadsoverslaget.

4.8.5 SOSIALE, KULTURELLE OG VELFERDSMESSIGE KONSEKVENSER

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

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

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

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

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

4.8.6 FORSVARET OG BEREDSKAPSMESSIGE HENSYN

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

4.9 SAMMENSTILLENDE ANALYSER

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

Bedriftsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som

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

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Herunder:

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

Situasjonen for Nord-Norge uten jernbanebygging vil være det referansealternativet som de ulike alternativer blir sammenliknet med.

4.10 PROGRAM FOR VIDERE PLANLEGGING

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

4.11 FRAMDRIFTSPLAN FOR UTREDNINGEN

Som det framgår har planutredningen startet opp og pågår parallelt med utsendelse av melding, behandling av kommentarer og ny revidert melding/utredningsprogram. Denne reviderte meldingen er stort sett lik den som ble sendt ut 7.oktober 1991, men er justert noe ut fra innkomne kommentarer, samt nye opplysninger som i mellomtiden er blitt tilgjengelig.

Det er en klar målsetting, og i henhold til Stortingets vedtak at planutredningen skal være avsluttet 1.juli 1992. Høringsperioden vil være fra 1.august til 31.oktober 1992.

1992

1991

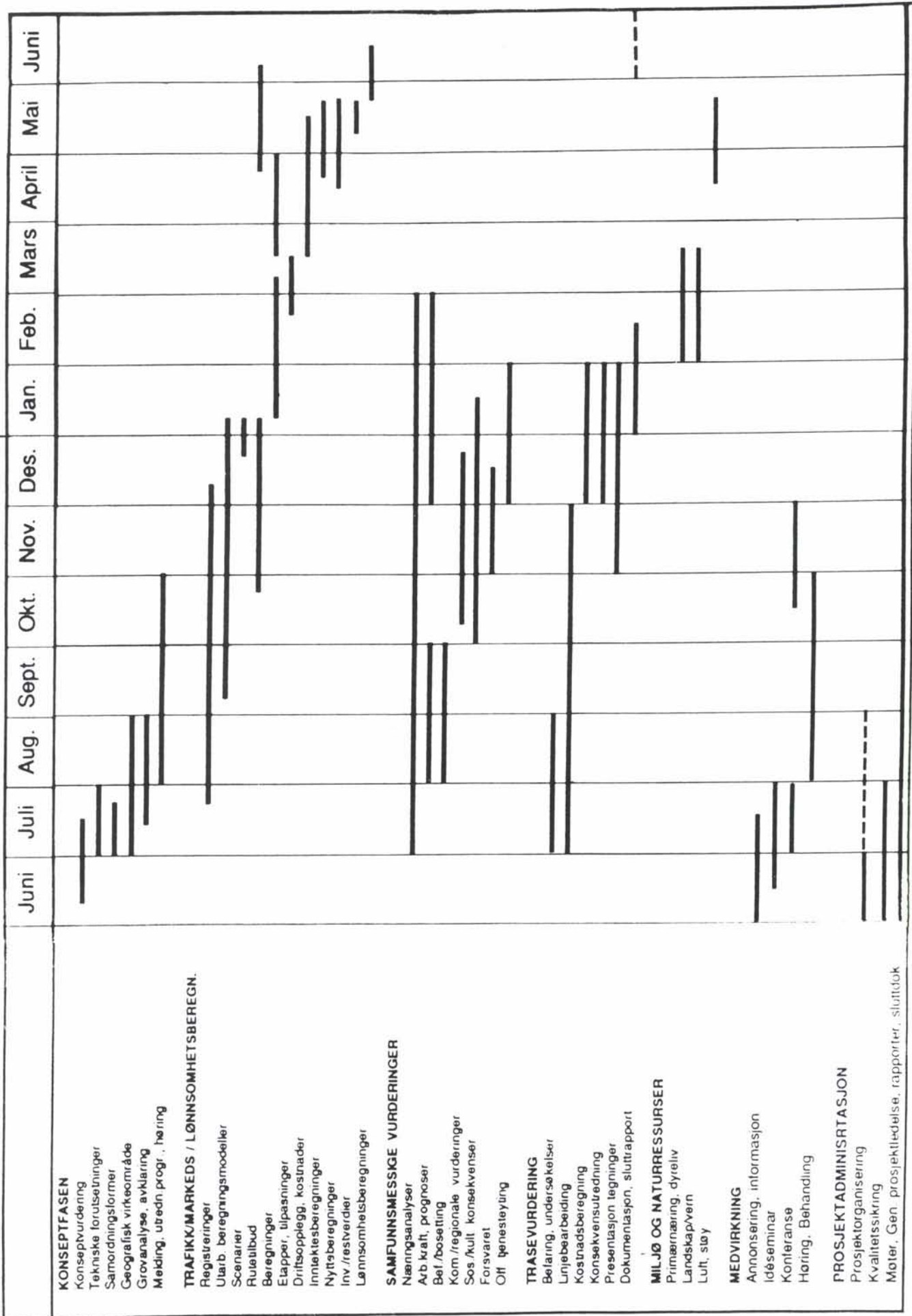


Fig. 6 Fremdriftsplan for planutredningen

