

2. Bakgrunn og mål

Denne utredningen følger opp Stortingets vedtak om en ny gjennomgang av forutsetningene for en eventuell Nord-Norgebane. NSB ble av Samferdselsdepartementet bedt om å forestå dette utredningsarbeidet som er basert på en totalvurdering av tekniske, økonomiske, miljømessige og samfunnsmessige konsekvenser. Hensikten med utredningen er å framskaffe et tilstrekkelig godt grunnlag for å legge fram en plan som kan føre til en endelig behandling av saken.

2.1 NORD-NORGE-BANENS HISTORIE

De første jernbanekomitéene i Nordland og Troms ble opprettet allerede i 1880-årene. I 1923 vedtok Stortinget en samlet utbyggingsplan, som også omfattet jernbane fra Storsteinnes til Setermoen.

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

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

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

Stortingets mandat for utredningen:

1989. Fra Samferdselskomitéens innstilling til Norsk Jernbaneplan 1990-93:

Tidligere og igangsatte utredninger av Nord-Norgebanen "bør kunne danne et godt grunnlag for å legge fram en plan som kan føre til endelig behandling av saken innen 1993".

1990. I innstillingen til 1991-budsjettet understreket Samferdselskomitéens flertall "nødvendigheten av at planarbeidet er av en slik kvalitet at det kan danne grunnlag for et politisk vedtak som tidligere forutsatt".

1991. De nødvendige planleggingsmidler til gjennomføring av ny utredning ble bevilget, ihht. Samferdselsdepartementets innstilling i St.prp.nr.82 (1990-91).

"Foruten regionale og samfunnsmessige virkninger vil også lønnsomhets- og transportanalyse stå sentralt i utredningen. Utredningsbehovet på 16,2 mill. kr. er anslått etter en gjennomgang av alle tidligere og igangsatte utredninger for å vurdere hva som kan brukes av eksisterende materiale, og hva som må gjøres på nytt og hvilket detaljnivå som er nødvendig.

NOU 1981:17 Nord-Norgebanen

Det ble i mandatet for dette utvalget lagt særlig vekt på å få belyst hvilken distriktspolitisk betydning en eventuell jernbaneutbygging ville kunne få. I tillegg skulle trafikale og økonomiske konsekvenser av Nord-Norgebanen vurderes.

Ribu-utvalget var i utgangspunktet sammensatt av 6 embetsmenn fra berørte

departementer, men ble etter anmodning fra folkevalgte organ i Nord-Norge supplert med fylkesplansjefen i Nordland og samferdselssjefen i Troms fylkeskommune. Arbeidsgruppen fikk bistand fra NSB i utredningsarbeidet, men for øvrig spilte NSB en mindre rolle i utredningsarbeidet i 1981.

Arbeidsgruppen konkluderte med at antall arbeidsplasser som direkte og indi-

Nord-Norgebanens historie

- 1880-årene. Jernbanekomiteer i Troms og Nordland.
- 1923. Stortinget vedtok bl.a. jernbane mellom Storsteinnes og Setermoen.
- 1958. Stortinget vedtok en byggepause på 10 år videre nordover fra Fauske.
- 1968. Ny utredning om Nord-Norgebanen fra NSB. Samf.dep. anbefalte ikke å bygge.
- 1972. Stortinget vedtok videre utredninger av samfunnsøkonomiske forutsetninger.
- 1977. Samferdselsplanutvalget har med Nord-Norgebanen i NOU 1977:30A og B.
- 1977. Ribbu-utvalget blir nedsatt for utredning av Nord-Norgebanen.
- 1981. Ribbu-utvalget la fram sin innstilling (NOU 1981:17) - ikke stilling til utbygging.
- 1983. Stortinget behandlet Ribbu-utvalgets innstilling. Utsatte saken.
- 1983. Teknisk/økonomiske traséutredninger ble lagt fram.
- 1989. Stortinget vedtok videre utredninger.
- 1991. Detaljerte utredninger om vestre linje syd for Narvik ble lagt fram.

2. BAKGRUNN OG MÅL

rekte kunne påregnes ved en banebygging, ble meget beskjedent i forhold til det framtidige behovet for arbeidsplasser i landsdelen. Det ble likevel pekt på at jernbaneutbyggingen ville kunne ha merkbar distriktpolitisk effekt dersom banen ble utbygget koordinert med en sterk utbygging av industri og annen næringsvirksomhet. I NOU 1981:17 er det for øvrig også vist til at Forsvaret mente banen ville ha stor positiv betydning, både ved beredskap og i en eventuell krig.

For trafikkprognosene fikk utvalget beregnet gods- og persontransport i en basisprognose og et alternativ med høyere vekstrate. Trafikktallene i prognosen viste at kapasitetsutnyttelsen på en Nord-Norgebane ville bli lav, selv etter norske forhold.

Utredningene viser også til virkningene for andre transportmidler, og i 1981 mente en at behovet for utbyggingen av vegnettet ikke måtte komme i konflikt med baneforlengelsen. Båtrutene og en stor del av bilrutene måtte opprettholdes,

mente man, selv om en økning i subsidiebehovet måtte påregnes.

Jernbanens fordeler ble omtalt som raskere og mer komfortabel persontransport enn konkurrerende transportmidler, til dels også billigere. Prisfordelen gjaldt særlig i forhold til fly. Disse forholdene var analysert både mht. gods og persontransport. Arbeidsgruppen viste til at en jernbane ville knytte landsdelen bedre sammen med større markeder og lettere tilgjengelige servicetilbud.

På den annen side pekte utredningen på at fordelene som banen ville gi, også kunne oppnås gjennom forsert utbygging av vegnettet, havneutbygging, samordning av transportformene og via prispolitikk.

Anleggskostnadene var anslått til 4,4 milliarder 1980-kroner eksklusive elektrifisering. I tillegg ville det være behov for materiellinvesteringer på ca. 500 millioner kroner. Dersom en la basisprognosene til grunn for trafikkmengden, ville den nye banen, med 7% rente og full avskrivning av investert kapital, få et årlig underskudd på 389 millioner. Dersom banen ikke ble belastet med renter og avskrivninger på anleggsinvesteringene, ville det beregnede resultatet vise 29 millioner i overskudd.

I disse regnestykkene var det ikke tatt hensyn til banens positive vekstimpuls og ulemper for deler av kysttrafikken.

Begrunnelse for ny utredning 91/92

Det er flere grunner til at det nå er gjennomført en ny, omfattende utredning om Nord-Norgebanen.

En gjennomgang av tidligere utredninger viste at deler av materialet var foreldet. Traséutredningen fra 1981 var detaljert nok, men i og med at Plan- og bygningsloven f.o.m. 1990 stiller krav om medvirkning i planprosessen, kunne en ikke utelukke at også andre traséer ville bli foreslått.

Trafikkprognosene ville kreve en helt annen tidshorisont, og en rekke andre forutsetninger var endret. Konklusjonen etter en gjennomgang av bestemmelsene i Plan- og bygningsloven samt en vurdering av alle tidligere utredninger, var at det forelå behov for en ny, omfattende planutredning.

Tab. 2.1.1 Forskjell i rammebetingelser og analysetemaer mellom utredningene 1981 og 1992

Tema	1981	1992
Togkonsept	Tradisjonell jernbanedrift	Høyhastighetsbane og moderne servicekonsept for gods og passasjertrafikk
Teknologi	Tradisjonell tunneldriving	Nye tekn. løsn. for bruer/tunneler
Eks. infrastruktur	Mange uløste oppgaver ved anleggsstart	Fergefri E6 ved anleggsstart. Fastlandsforb. til Tysfjord og Lofoten
Bosettingsmønster	Konsolideringsperiode i 1970-årene	Sentralisering i 1980-årene
Arbeidsmarked/næringsliv	Behov for økning i arb.pl. tallet	Næringslivet mer konkurranseutsatt. Meget stort behov for nye arbeidsplasser
Næringsanalyse	Spørreundersøkelse til et lite utvalg bedrifter	Næringsanalyse med 5 ganger så stort antall bedrifter, kryssløpsanalyse
Miljøspørsmål	Lite vurdert	Viktig analysetema både med hensyn til overordnede spørsmål og inngrep i naturen
Formelle krav	Ingen krav om medvirkning	Medvirkning og høring av utredningsprogrammet som en del av planoppgaven

Forskjeller mellom utredningsarbeidet i 1981 og 1992

Forskjellene mellom NOU 1981:17 og foreliggende rapport er flere. Dette går dels på forutsetninger, men også på bredde og dybde i de temaer som er analysert.

Ved inngangen til 1990-årene er jernbanetransport kommet i fokus på en helt annen måte enn på lenge. Dette gjelder i første rekke for de mest folkerike delene av Europa og Norge. På lengre sikt kan det gi Nord-Norgebanen tilknytning til et høyhastighetskonsept for jernbanen i Europa.

Servicekonseptet for togtransport er annerledes; teknologisk og kompetanse-

kurranseutsatt. Bosettingsmønsteret har vært preget av befolkningsnedgang i distriktskommunene, men har hatt vekst rundt knutepunktene: Fauske/Bodø og Tromsø for den planlagte jernbanen.

Plan- og bygningslovens krav om medvirkning fra berørte parter og krav om konsekvensanalyser for større utbyggingsprosjekter har gitt en planprosess preget av en åpen dialog mot nord-norske interessenter.

I forhold til NOU 1981:17 har også miljøspørsmålene fått en langt mer sentral plass. Årsaken til dette er dels å finne i formelle krav om utredning av utbyggingsvirkning på natur og miljø, men også i den sterkere fokuseringen som i de senere år er rettet mot miljøproblemer generelt.

Når det gjelder Nord-Norgebanens virkning på samfunn, er det i hovedsak de samme tema som har vært utredet denne gang som for 11 år tilbake. Forskjellen ligger mer i grundighet og metoder. Alt i alt kan en si at foreliggende utredning gir et helt annet beslutningsgrunnlag for de distriktpolitiske virkninger for Nord-Norge enn hva tilfellet var for 1981-utredningen.

NSBs oppgave

Samferdselsdepartementet ga NSB i oppdrag å gjennomføre denne planutredningen i henhold til prosjektplanen datert 28. 02. 1991.

Det ble gjennomført en konsept-/idéfase, og det ble sendt ut melding med konsekvensutredningsprogram. Tidsfrist for overlevering av sluttrapporten fra NSB til Samferdselsdepartementet var satt til primo juli 1992.

På grunn av en ekstra runde med kvalitetssikring av prosjektet sommeren 1992 ble sluttrapporten først levert i oktober 1992.

2.2 ET TOG-KONSEPT FOR ÅR 2000

Europa satser på jernbaneutbygging. Hovedsatsingsområdet er høyhastighetstog med hastigheter opp mot 300 km/t. NSB har under utredning et høyhastighetskonsept for Norge. Foreløpig er det konkludert med at det langsiktige målet er å utvikle et banenett for kjørehastighet på opp til 200 km/t for konvensjonelle tog.

Det innebærer at toget nesten får reisetidene halvert i forhold til dagens ruteoppbygg. Toget blir da vesentlig mer konkurransedyktig i forhold til bil og buss og kan også bli et alternativ til fly på korte og mellomlange distanser.

Samtidig foregår en produktutvikling med bedre komfort og service for passasjerer og et bedre servicekonsept for godstransport. Virkningene av et slikt togkonsept vil være økt bruk av jernbane, noe som igjen kan gi grunnlag for bedre utnyttelse av kapasiteten, flere togavganger og økt lønnsomhet.

Jernbaneutbygging i Europa og Norden

Det er et økende samarbeid mellom de europeiske jernbaneselskapene både med harmonisering av standarder og planlegging av gjennomgående linjer. Totalt er det planlagt et høyhastighetsnett på 23.000 km, hvorav 12.000 km er helt nye linjer. Kostnadene er anslått til ca. 1500 milliarder kroner. Dette omfatter ikke det tidligere Sovjetunionen.

En liten del av dette utbyggingsprogrammet gjelder Skandinavia. Hovedelementene er en trekant mellom hovedstedene Oslo, Stockholm og København, samt en ny direktelinje fra København til Hamburg. Den siste inkluderer fast forbindelse over Fehmarn Belt, dvs. Puttgarten - Rødby. Videre blir det vurdert høyhastighetstog langs sydkysten av Finland fra Åbo til Helsingfors med mulig forlengelse til St. Petersburg.

En realisering av disse planene vil kunne gi reisetider på 3,5 time mellom Oslo og Stockholm; 3 t mellom Stockholm og København og 3 t 50 min. mellom Oslo og København. Fra København til Hamburg blir reisetiden 1 t og 50 min. Reisen Helsinki - St. Petersburg kan foretas på 2 t og 50 min. I denne forbindelse er det også interessant at Russland planlegger høyhastighetsbane mellom St. Petersburg og Moskva.

Jernbaneutbygging i Norge

Siden 1962 da Nordlandsbanen ble ført frem til Bodø, har det vært lite jernbaneutbygging i Norge. Innsatsen har vært konsentrert om modernisering av eksisterende baner og mer effektiv drift. De siste årene er det startet opp bygging av nytt dobbeltspor mellom Ski og Moss, og det pågår ombygging på deler av Bergensbanen (Finse-tunnelen). Norsk jernbaneplan 1994 - 1997 legges frem for Stortinget våren 1993.

NSBs oppdrag, gitt av Samferdselsdepartementet

Utrede:

Regionale virkninger
Samfunnsmessige virkninger
Miljøkonsekvenser
Investeringskostnader
Transportanalyse
Lønnsomhetsanalyser

Konsepter:

1. Fauske - Narvik
2. Narvik - Tromsø
3. Narvik - Tromsø inkl. sidearm til Harstad
4. Fauske - Tromsø
5. Fauske - Tromsø inkl. sidearm til Harstad

messig er forutsetningene endret både mht. mulighetene for å krysse fjorder og mht. effektivitet innen anleggsvirksomhet.

En annen viktig forskjell i forutsetningene er at kvaliteten på infrastrukturen i Nord-Norge vil være betydelig forbedret ved en evt. anleggsstart på slutten av 90-tallet i forhold til hva situasjonen var da NOU 1981:17 ble forfattet i 1981. Det forutsettes ved århundreskiftet at E6 vil ha en gjennomgående høy standard uten avhengighet til ferger, samtidig som vegsambandet til Tysfjord og Lofoten er operativt. I tillegg kommer utvikling innen luftfart, hurtigbåter, havner og det planlagte bortfallet av subsidiene til Hurtigruta.

Også når det gjelder bosetting og sysselsetting, står en overfor andre problemstillinger enn rundt 1980. Tallet på ledige arbeidssøkere har steget, og større deler av nord-norsk næringsliv vil bli mer kon-

2. BAKGRUNN OG MÅL

Fig 2.2.1 Reisetider i Norden



Høyhastighetskonseptet for Norge forutsetter modernisering av banenettet slik at kjørehastigheten kommer opp i 200 km/t. Dette kan delvis skje ved oppgradering av eksisterende baner, eller ved bygging av nye traséer. Realiseringen av et slikt høyhastighetskonsept i Norge må nødvendigvis ta mange år. Nord-Norgebanen blir imidlertid planlagt som en framtidig høyhastighetsbane.

I referansealternativet, eller konsept 0 som det kalles, er det bare tatt hensyn til vedtatte forhold, dvs dagens trasé mellom Trondheim og Fauske, og bare marginale kjøretidsforbedringer.

Jernbanesamarbeid på Nordkalotten

Det foregår for tiden en omfattende nytenking og idéutforming om mulige samarbeidsprosjekter på Nordkalotten. Fordi det foreløpig er lite substans i de ulike planer, vurderes likevel Nord-Norgebanen helt uavhengig av slike utspill. Selv om øst-vest-forbindelsen åpner for interessante perspektiver for Nord-Norge, må det understrekes at det alt vesentlige av gods- og persontransport i dag foregår i retning nord-sør.

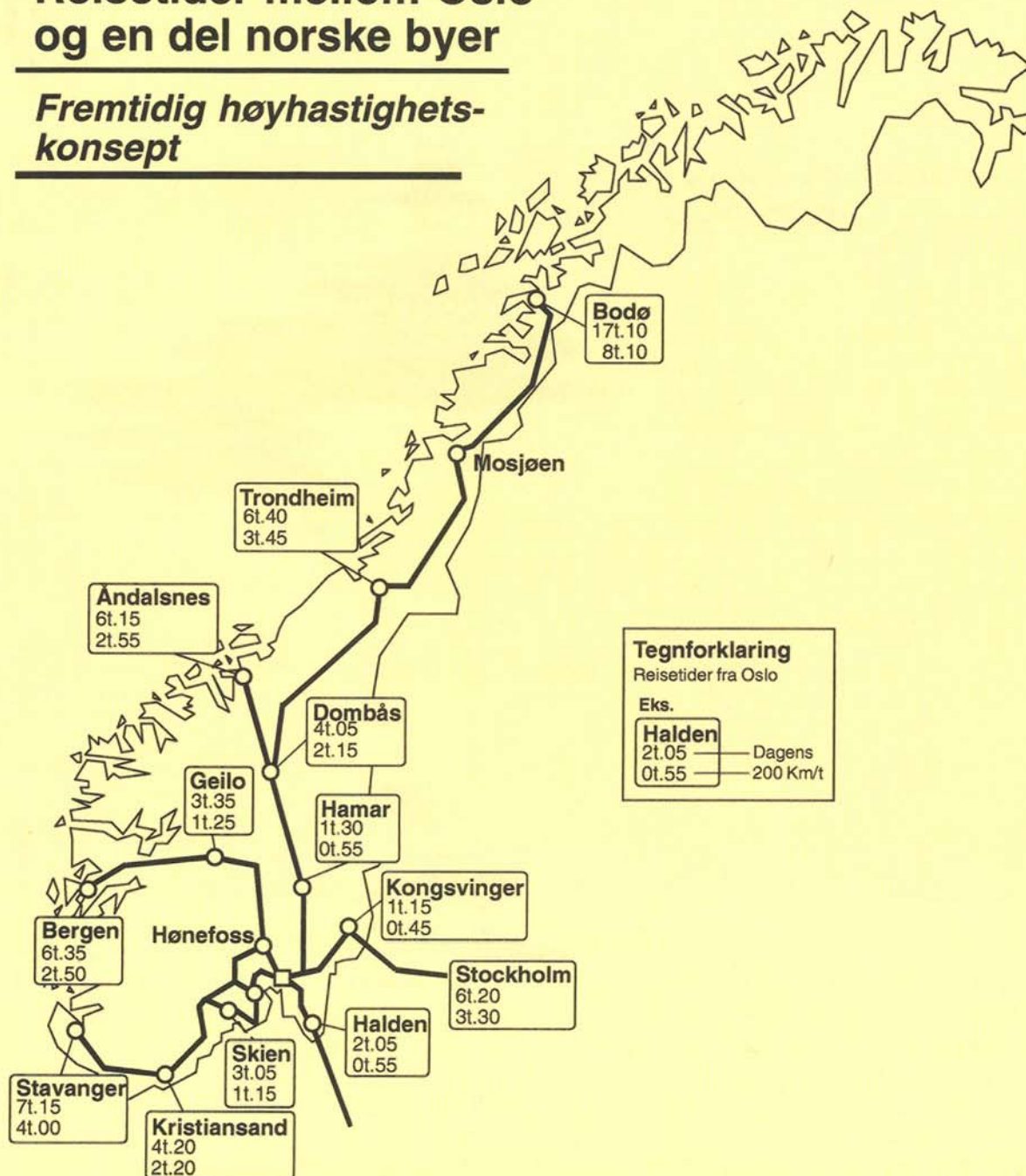
Det har vært samtaler om en forlengelse av jernbanen fra Kolari i Finland til Tromsø via Skibotn og Nordkjosbotn. Prosjektet er i en tidlig idéfase. Det har

også vært ført samtaler mellom jernbaneselskapene i Norge, Sverige, Finland og Russland om å få til transitt av eksportvarer fra Russland og Kazakstan over Narvik havn. Grunnen er manglende havnekapasitet i Russland. Dette kan også bli begynnelsen til persontog mellom Narvik og St. Petersburg. Det er likevel så store usikkerheter ved prosjektet så langt at nærmere betydning for Nord-Norgebanen ikke er vurdert.

Fig 2.2.2 Høyhastighets-konsept i Norge

Reisetider mellom Oslo og en del norske byer

Fremtidig høyhastighets-konsept



2. BAKGRUNN OG MÅL

Fig 2.2.4 Jernbanenettet på Nordkalotten

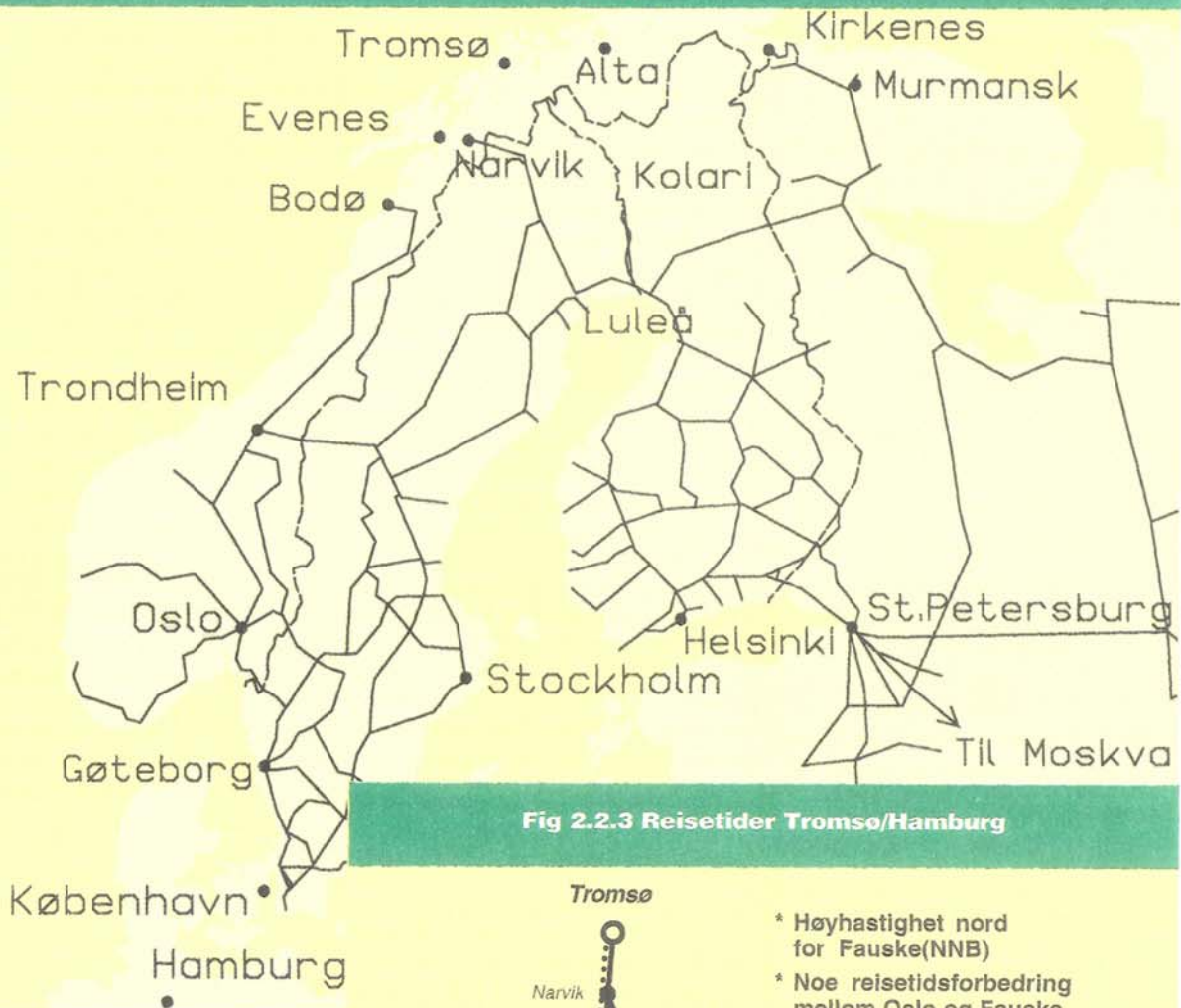
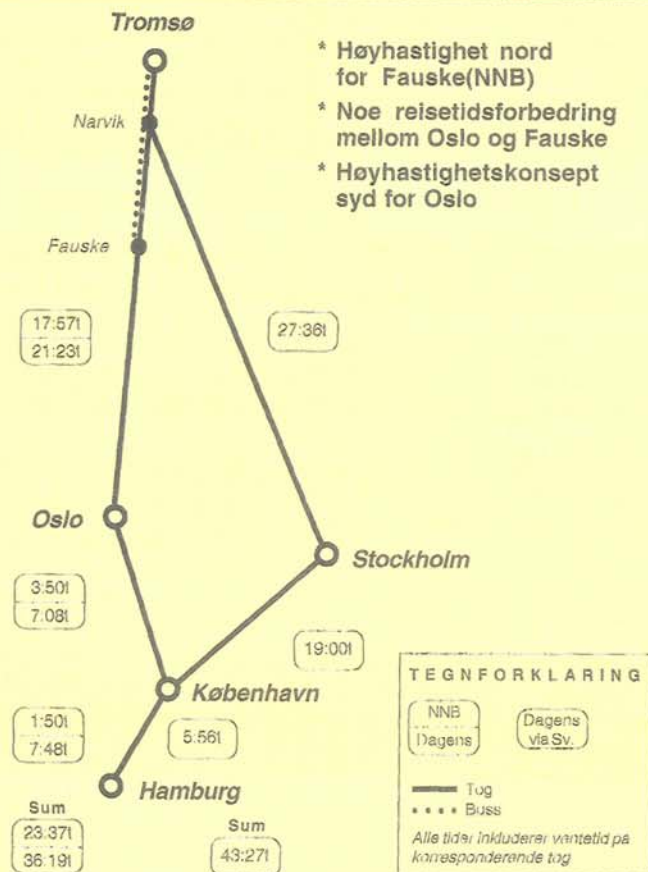


Fig 2.2.3 Reisetider Tromsø/Hamburg



2.3 PLANUTREDNINGENS FORUTSETNINGER

Nord-Norgebanen er vurdert med tanke på tekniske, økonomiske, miljømessige og samfunnsmessige konsekvenser for de fem utbyggingsalternativene som utredningen omfatter.

Innenfor det tekniske området er det forutsatt at Nord-Norgebanen skal gi et moderne og servicepreget transporttilbud for gods og passasjerer. De tekniske forutsetninger for en bane dimensjonert for hastigheter på 200 km/t legges til grunn. Dette setter krav til geometri og energitilførsel. Horisontalkurvatur, stigning, tunnelverrsnitt, skinner, signalutstyr mv. er bestemt av geometrikravene.

Hastighetsforutsetningene gir en reisetid Fauske - Tromsø på godt under 3 timer. Både dieseldrift og elektrisk drift er vurdert. I tillegg er det gjennomført en analyse av tekniske krav for en bane med en standard på 160 km/t.

De tekniske konsekvenser av hastighetskravene er førende for traséalternativ, stasjonsplasseringer og inngrep. Dette danner igjen forutsetninger for hva slags materiell som kan nyttes, og hvilket rute-tilbud som kan etableres. Sentralt i vurderingen av de tekniske konsekvenser står flaskehalser som bruere, lange tunneler, grunnforhold oa. Planutredningen er imidlertid ikke så omfattende at den gir grunnlag for endelig trasévalg. Det som er definert som banetekniske forutsetninger og konsekvenser, er analysert i kap. 5.

De økonomiske konsekvenser er dels knyttet til de samlede investeringskostnadene for banen, og dels for det driftsresultat en kan forvente. Med utgangspunkt i de traséer som anbefales, er investeringskostnadene beregnet. Investeringene omfatter alle kostnader til erverv av grunn, baneanlegg, stasjoner, tunneler, bruere, sikkerhetstiltak, avbøtende miljøtiltak mv. så langt det er mulig på planutredningsnivå. I tillegg gis det oversikt over investeringskostnadene for oppjustering av Nordlandsbanen, elektrifisering og behovet for rullende materiell.

Målet for analysen av driftsøkonomiske forhold er å vise hvilket driftsresultat Nord-Norgebanen gir for NSB. Dette innebærer en gjennomgang av de kostnadskomponenter som inngår i jernbandedriften. I dette inngår bruk av materiell og mannskap ved et gitt sett av avganger pr. døgn.

Det er en langt mer komplisert oppgave å vurdere banens inntektsmuligheter. Inntektene genereres av banens trafikk-mengde. Trafikkmengden beregnes av hvor stort volum gods og antall personer som skal fraktes til/fra/ innen influensområdet, og hvor stor andel som velger tog framfor andre reisemidler. I valg av transportmiddel spiller pris, tid og kvalitet i vid forstand en avgjørende rolle. Størrelsen på fraktbehovet og overføringen fra andre transportmidler er et analyseområde som griper inn i jernbanens inntekter, men som også har betydning for jernbanens samfunnsmessige virkninger. Det er et

mål for driftsresultatet at inntektene skal gi et positivt resultat i forhold til årskostnadene. Den driftsøkonomiske lønnsomhetsberegning for NSB skiller seg dermed fra den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning, som også inkluderer investeringskostnadene og virkninger på andre sektorer. Investeringskostnadene er gjen-gitt i kap. 5.7. Kap. 8 tar for seg inntekter og utgifter ved drift av banen.

Miljømessige konsekvenser omhandler Nord-Norgebanens virkninger på natur og miljø. I rapporten har en også valgt å definere inngrep i primærnærings-nes produksjonsområder, friluftsliv, ulykkesvurderinger og inngrep i kulturlandskap som en del av de miljømessige konsekvenser. Det kan selvsagt diskuteres om dette i stedet utgjør virkninger på samfunn. En oppdeling som er valgt her, må betraktes som en redaksjonell innde-ling.

For jernbanens inngrepskonsekvenser for landskap og natur settes det krav om at konfliktsonene er klargjort, at avbøtende tiltak er skissert og at kostnadene dette vil medføre, er inkludert. Grovt sett kan en si at det i planutredningen er gjennomført en korridoranalyse med løpemeterbe-traktninger, mens det i en senere hoved-planfase gjennomføres en traséanalyse der inngrepene kvantifiseres. I analysen av hvilke miljøkonflikter traséene skaper, inngår fagområder som geofag, jordbruk, skogbruk og reindriftsnæringsens produk-sjonsområder, natur og kulturlandskap, kulturminner, friluftsområder, ferskvann, dyreliv, planteliv og marine ressurser.

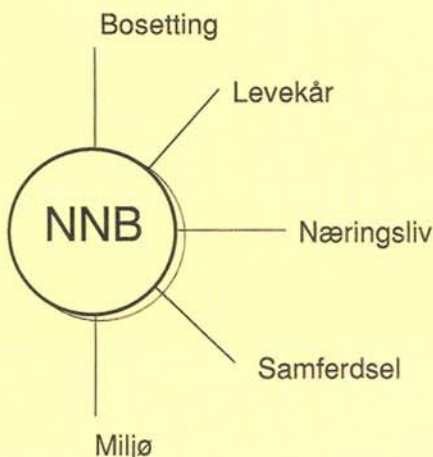
Planutredningen har også hatt som mål å gi en beskrivelse av Nord-Norgeba-nens virkning på luft, klima, støy og ulyk-ker. Hvilke evt. gevinster jernbanen gir på disse fagområder, inngår i den samfunns-økonomiske lønnsomhetsberegning. Konsekvensanalysen for natur og miljø er beskrevet i kap. 6.2.

Samfunnsmessige virkninger har som hovedmål å beskrive om og hvordan jern-banen virker til å bedre rammevilkårene for næringslivet og derigjennom styrker sysselsetting, bosetting og enkeltpersoners velferd. Det har vært et mål at utredning-en skal indikere hvilken næringsvekst som følger av banen i drift, og hvilken betydning selve utbyggingen har for sys-selsettingen.

En viktig del av analysen omhandler banens virkning for eksisterende trans-

Fig. 2.3.1. Virkninger av Nord-Norgebanen

Virkninger av jernbaneutbyggingen på viktige samfunnsområder



REG.POL.MÅL

- Overordnede planer
- Fylkesplanene
- Kom.planer

2. BAKGRUNN OG MÅL

portnæring. Et annet poeng er at grunnlaget for banen i framtida må være basert på et samspill mellom transportsystem, næringslokalisering og bosetting.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegning omfatter en nytte-/kostnadsanalyse der det settes opp en kostnads- og inntektsstrøm for alle år fra første investeringsår til et framtidig horisontår. Analysene av den samfunnsøkonomiske lønnsomhet skal gi svar på hvilket av de fem konseptene for utbygging av Nord-Norgebanen som er best, og om lønnsomheten er god nok til å forsvare et utbyggingsvedtak. Alle konseptene vurderes i forhold til en situasjon uten bygging av Nord-Norgebanen. Oppgaven krever en registrering av alle elementer som inngår i en nytte-/kostnadsanalyse, og en omregning for å bringe disse elementene over på en fellesnevner.

2.4

PLANPROSESSEN

Utredningen om Nord-Norgebanen følger de bestemmelser som Plan- og bygningsloven har trukket opp for prosjekter av slike dimensjoner. Spesielt viktige er kravet om medvirkning i §16 og kravet om melding av tiltaket i §33-3.

Medvirkning

I §16 i Plan- og bygningsloven heter det at: "Planleggingsmyndighetene i stat, fylkeskommune og kommune skal fra et tidlig tidspunkt i planleggingsarbeidet drive aktiv opplysningsvirksomhet om planleggingsvirksomheten etter loven. Berørte enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen".

NSB har lagt vekt på å oppfylle lovens krav om medvirkning. Oppstart av planarbeidet har vært kunngjort slik loven forutsetter. I planarbeidets første fase, den såkalte konseptfasen, ble det gjennomført et idéseminar der innbudte representanter fra forvaltning, næringsliv og interesseorganisasjoner ble gitt anledning til å framsette synspunkter på planarbeidets omfang og avgrensing. Eksempelvis ble det på grunnlag av innspill i denne fasen besluttet å se nærmere på en sidearm til Sortland.

I tråd med Plan- og bygningslovens bestemmelser ble et forslag til et utredningsprogram lagt ut til offentlig ettersyn, i perioden 7. oktober - 2. desember 1991. NSB mottok uttalelser fra 34 høringsinstanser. Hovedtyngden av uttalelsene kom fra statlige organer. I tillegg forelå

uttalelser fra fylkeskommunene, kommunene samt organisasjoner og privatpersoner. NSB har foretatt en gjennomgang av merknadene. I en revidert melding datert 1.4.1992 kommenteres merknadene. Kommentaren klargjør hvilke analysemaer NSB har iverksatt og deres detaljeringsgrad. For en del fagområders vedkommende justeres utredningsprogrammet i tråd med merknadene. Den reviderte meldingen inneholder således et omarbeidet utredningsprogram.

Denne omarbeidede meldingen har deretter vært behandlet i Miljøverndepartementet som kom med en del merknader. NSB, Banedivisjonen som er delegert Samferdselsdepartementets avgjørelsesmyndighet, har ut fra disse merknadene initiert ytterligere endringer. Den reviderte meldingen med konsekvensutredningsprogram er godkjent av Banedivisjonen 10.7.92.

For å imøtekomme ønsket om informasjon om og innflytelse på utredningsvirksomheten ble det opprettet to ad-hoc grupper med hovedtyngde i nord-norske miljøer. Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Namdalen nedsatte et utvalg som har fulgt planarbeidet. Utvalget har folkevalgt representasjon. Det ble også nedsatt et fagråd med representanter fra næringsliv, forskningsmiljøer og administrative funksjoner i offentlig forvaltning. For å ivareta samordningen internt i NSB har et prosjektråd vært virksomt.

I tillegg til de formelle kravene til medvirkning har også NSB arrangert dagsseminarer og folkemøter for å opplyse om utredningsarbeidet og for å få innspill fra ulike miljøer.

For ytterligere å styrke kontakten med landsdelens ressursmiljøer har NSB satt bort det vesentligste av utredningsarbeidet til nordnorske kompetansemiljøer. Disse har vært gjennom en prekvalifiseringsfase og deretter konkurrert om oppdragene etter pris og kvalitet.

Konsekvensutredninger i planutredningsfasen

Bestemmelsene om konsekvensutredninger trådte i kraft 1. august 1990. Bestemmelsene er hjemlet i Plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter.

Hovedinnholdet i bestemmelsene er at utbygger før gjennomføring av store tiltak skal legge fram en melding og gjennomføre en konsekvensutredning for miljø, naturressurser og samfunn.

Nord-Norgebanen krever som et kost-

nadstungt og omfangsrikt prosjekt at analysene må være mer omfattende både i bredde og dybde enn det loven setter som minimumskrav.

Hva som utredes, og hvilket detaljeringsnivå som velges, må imidlertid ses i forhold til planarbeidets faser. En planutredning skal i prinsippet ikke analysere tema eller detaljer som hører hjemme i hovedplanfasen. Som eksempel nevnes analysen av konsekvenser for natur og landskap, der hovedkonflikter, konfliktgrad og innhold tilhører planutredningen, mens feltarbeid, nærmere studier av konfliktene i marken og drøfting av konkrete, avbøtende tiltak hører hjemme i en senere fase. Det må likevel tilføyes at det alltid vil finnes grensetilfeller der en på forhånd ikke med sikkerhet kan fastslå hvilken fase utredningsoppgaven tilhører. En stor del av de merknader som NSB har mottatt i forbindelse med utleggelsen av meldingen til offentlig ettersyn, ligger i dette grenselandet. Så langt det har vært praktisk mulig, har en forsøkt å ta hensyn til disse merknadene allerede i planutredningsfasen.

Videre planlegging og utbygging

Denne utredningen skal derfor først og fremst gi grunnlag for beslutning om videre planlegging eller ikke. Lønnsomhetsvurderingene gjelder for hovedkonseptene, mens varierende lønnsomhet for ulike trasékorridorer ikke er vurdert. Denne utredningen er derfor ikke detaljert nok til å gi grunnlag for valg av alternative traséer.

Dersom det besluttet å gå videre med prosjektet, må det gjennomføres grundigere konsekvensanalyser som så skal gi grunnlag for valg av traséalternativ innenfor de ulike konseptet.

Sammenstillingen av slike analyser inkludert fastsettelse av teknisk standard benevnes hovedplan.

Hovedplan har detaljeringsgrad som tilsvarer kommunedelplan. Fastsettelse av traseer vil bli behandlet som kommunedelplaner i hver enkelt av de berørte kommunene.

Utarbeidelse av en hovedplan for én delstrekning (f.eks. Fauske - Narvik) vil kunne ta 1 1/2 - 2 år. I tillegg kommer selve behandlingstiden. Hovedplanlegging for de ulike delstrekninger kan gjennomføres samtidig, eller de kan forskyves tidsmessig i samsvar med en sannsynlig, etappevis utbygging.

2. BAKGRUNN OG MÅL

Så snart det foreligger en godkjent kommunedelplan for en strekning, kan det utarbeides reguleringsplan. Denne vil gi det juridiske grunnlag for erverv av grunn, eventuelt være basis for ekspropriasjon. Tidsbehov for en reguleringsplan er ca. 1 år, og det kan pågå reguleringsplanarbeid på en lang rekke parseller samtidig, uavhengig av hverandre. Traséen vil være fastlagt gjennom kommunedelplanene, og parselldele bør normalt velges der traséene er helt fastlagt.

Godkjent reguleringsplan vil deretter være grunnlaget for byggeplaner og anbudsdokumenter. Det kan regnes med ca. 1 års prosjekteringstid for en rimelig parsell-lengde, noe som omtrent tilsvarer den tid ekspropriasjonsprosessen tar.

Dersom en regner med ca. 1 år til offentlig behandling av kommunedelplan og tilsvarende for reguleringsplan, vil det gå ca. 6 år fra et eventuelt vedtak om videre planlegging av Nord-Norgebanen til anleggsvirksomheten kan starte opp. For et så stort prosjekt er dette dog en optimistisk forutsetning.

Det kan likevel tenkes en mer tidseffektiv fremdriftsplan. Den forutsetter for det første en sterk politisk vilje til å prioritere en raskest mulig utbygging av Nord-Norgebanen. Dernest vil det innebære at man starter opp reguleringsplanarbeidet før kommunedelplanene er ferdigbehandlet. Tilsvarende kan byggeplaner forberes i forhold til reguleringsplanvedtak. Dette vil i sum kunne kutte ned planleggingsperioden fra seks til fire år.

Utbyggingsperioden bestemmes delvis av en teknisk mulig anleggsperiode på 3 - 5 år, avhengig av konseptets størrelse. Sannsynligvis vil bevilgningstakten bestemme fremdriften. Det er derfor regnet med en anleggsperiode på 8 år for det mest omfattende konseptet (Fauske - Tromsø med sidebane til Harstad). For de andre, mindre omfattende konseptene er det regnet med kortere anleggsperioder. Dette innebærer imidlertid bevilgninger på vel 2 mrd. kroner pr. år, noe som er nødvendig for å sikre en konsentrert byggetid. En for lang anleggsperiode vil sterkt påvirke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Fig. 2.4.1 Behandling av konsekvensutredninger og planfaser

