

OFOTBANEN

NARVIK HAVN - VASSIJAURE

HORISONTALEN KRYSSINGSSPOR

01A	Revidert etter tilbakemeldinger fra BN	19.05.2025	PRJE	SORO	CHRN	
00A	Førsteutgave	16.05.2025	KRAM/ SORO	PRJE	CHRN	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Ofofbanen Narvik havn - Vassijaure Horisontalen kryssingsspor Planprogram		Ant. sider	Fritekst 1d			
		29	Fritekst 2d			
			Fritekst 3d			
		Produsent	NIRAS Norge AS			
		Prod. Dok. nr.				
		Erstatning for				
		Erstattet av				
Prosjekt: 60079310 Parsell: 06		Dokument nr.			Rev.	
		UOB-06-A-00105			01A	
		Dokument nr.			Rev.	

PLANPROGRAM

Horisontalen kryssingsspor



Innhold

Innhold	3
1 Bakgrunn, hensikt og mål med planarbeidet	5
1.1 Tiltakshaver og konsulent	5
1.2 Hensikten med planarbeidet	5
1.3 Krav om konsekvensutredning	6
1.4 Planprogram	6
2 Beskrivelse av planområdet	7
2.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet	7
Dagens arealbruk	7
3 Overordnede planer og føringer	10
3.1 Statlige føringer og retningslinjer	10
3.2 Regionale føringer	11
3.3 Kommunale planer	12
3.4 Reguleringsplaner	13
3.5 Tidligere utredninger	13
4 Planlagte tiltak	15
4.1 Arealformål	17
5 Metodikk og alternativsvurdering	18
5.1 Metodikk	18
6 Alternativer	19
6.1 Referansealternativ (0-alternativet)	19
6.2 Alternativer for kryssingsspor	19
6.3 Alternativer for bygge- og anleggsområde	19
7 Oversikt over tema og utredninger	20
8 Tema som skal konsekvensutredes	22
8.1 Naturmangfold	22
8.2 Kulturminner og kulturmiljø	22
8.3 Friluftsliv	22
8.4 Landskap	23
8.5 Vannmiljø	23
8.6 Naturressurser (reindrift)	23
9 Øvrige tema som behandles i reguleringsplanen	25
9.1 Støy, vibrasjoner og støv	25
9.2 Lysforurensning	25
9.3 Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS-analyse)	25

9.4	Grunnforhold, geoteknikk og ingeniørgeologi	25
9.5	Nærmiljø, barn og unges oppvekstsvilkår	25
9.6	Anleggsgjennomføring	26
10	Medvirkning	27
10.1	Informasjon og medvirkning	27
11	Fremdriftsplan	28
12	Kilder	29

1 Bakgrunn, hensikt og mål med planarbeidet

1.1 Tiltakshaver og konsulent

Bane NOR er forslagsstiller:

Delprosjektleder er Tor Gunnar Pedersen, e-post: Tor.Gunnar.Pedersen@banenor.no

Delprosjektleder arealplan er Siri Hollup Broholm, e-post: Siri.Hollup.Broholm@banenor.no

Niras er konsulent:

Plankonsulent er Preben Lyngaas Jensen, e-post: prje@niras.com

1.2 Hensikten med planarbeidet

1.2.1 Bakgrunn

Bane NOR ønsker å øke kapasiteten på Ofotbanen. Ofotbanen er 43 km lang og er per i dag Norges nordligste jernbanestrekning og strekker seg fra Narvik til Riksgrensen. All trafikk på Ofotbanen går via Sverige, se Figur 1. Ofotbanen er landets tyngste trafikkerte bane der malmtogene fra gruvene ved Kiruna i Sverige utgjør hoveddelen av trafikken. I tillegg er banen viktig for varetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Dagens jernbane er karakterisert som bratt og kurvete, og flere steder skjærer banen inn i bratte fjellskråninger noe som vanskeliggjør kurveutretting og sporomlegginger.



Figur 1: Geografisk plassering av Ofotbanen. Kilde:

Jernbanedirektoratet gjennomførte en kapasitetsanalyse i 2020 hvor de så på kapasiteten på Ofotbanen med prognose for trafikk i 2040 med innspill fra Trafikverket og Bane NOR. Dette for å undersøke om kapasiteten er høy nok med dagens infrastruktur for å håndtere prognosen for trafikk i 2040. Resultatet fra analysen viser at det må utføres kapasitetstiltak på deler av strekningen, spesielt mellom Rombak og Riksgrensen [1].

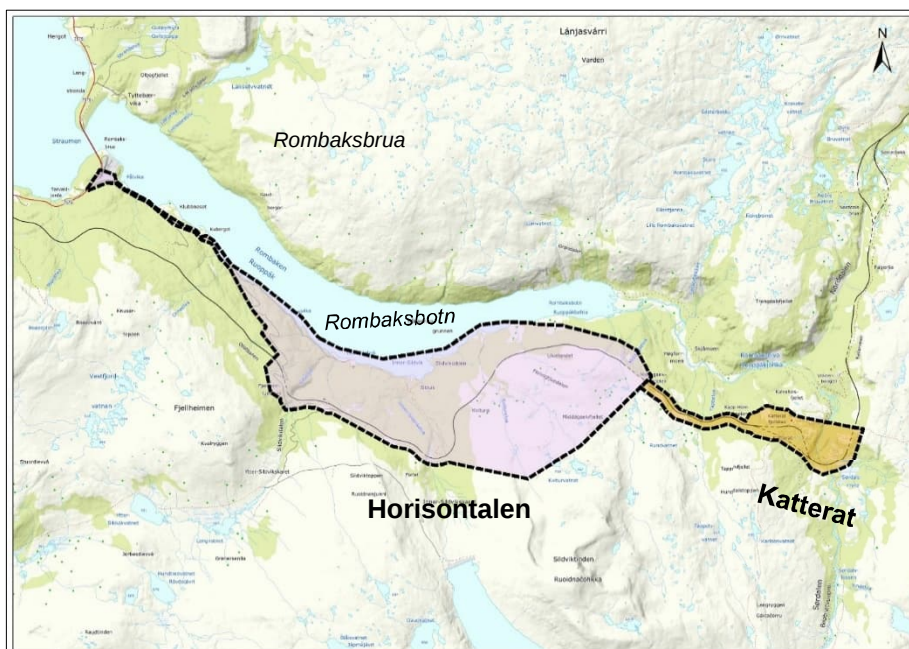
NIRAS fikk i oppdrag fra Bane NOR i 2023 å utrede for kapasitetsøkende tiltak på strekningen Rombak til Riksgrensen. Fra denne utredningen ble fire tiltak anbefalt for å øke kapasiteten, et av disse tiltakene er et kryssingsspor på Horisontalen [2]. Alle tiltakene på strekningen må bygges for å kunne hente ut effekten av tiltakene.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet på Horisontalen vil utløse krav om konsekvensutredning (KU) og planprogram etter forskrift om konsekvensutredninger § 6, bokstav b). Det skyldes at investeringskostnadene overstiger grenseverdien på 750 millioner kroner etter forskriftens vedlegg I, A7, e). Det skal utarbeides planprogram og gjennomføres en konsekvensutredning i tilknytning til planprosessen.

1.3.1 Konsekvensutredning for reindrift og konsultasjon

I dialog med reinbeitedistriktene i planarbeidet på Søsterbekk, ble det spilt inn ønske om å se de samlede konsekvensene for reindriften på Ofotbanen. Det foreslås derfor å utarbeide en egen konsekvensutredning for naturressurser – reindrift, som også skal omfatte tilstøtende planområde på Katterat. Vurderinger knyttet til reindrift i konsekvensutredningen som angår planområdet på Horisontalen vil innarbeides i planbeskrivelsen og konsekvensutredning for Horisontalen.



Figur 2: [Kart](#) som viser planområdet på Horisontalen og tilstøtende planområde på Katterat.

I Lov om Sametinget og andre samiske rettsforhold (Sameloven) § 4-1 skal det for tiltak og beslutninger som planlegges iverksatt i tradisjonelle samiske områder eller som kan få virkning på samisk materiell kulturutøvelse i tradisjonelle samiske områder av kommunen tilbys konsultasjon.

Planområdene på Horisontalen og Katterat er en del av viktige trekkruiter for rein og benyttes av Skjomen reinbeitedistrikt.

1.4 Planprogram

Planprogrammet skal gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive planprosess, medvirkning og belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn. Planprogrammet legger føringer for konsekvensutredningen.

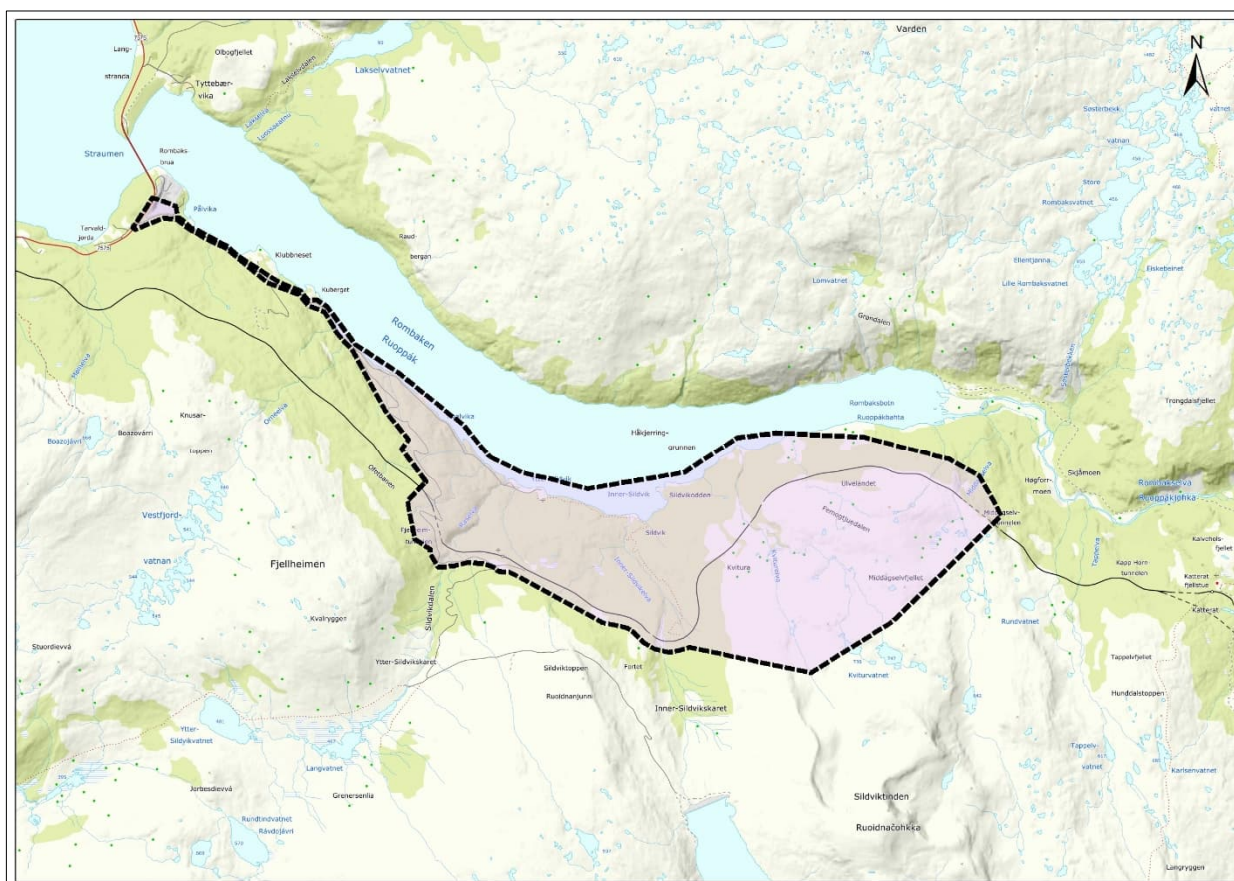
Forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram.

2 Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Horisontalen ligger i et høyfjellsområde på den østlige delen av Ofotbanen, preget av bratt terreng og utfordrende klimatiske forhold. Området er utsatt for sterke vindforhold, lave temperaturer og store mengder snø noe som medfører krevende byggeforhold.

Varslet planområdet har et areal på ca. 10 000 daa og ligger mellom Rombak stasjon og Katterat stasjon. Varslingsområdet omfatter arealer for nytt kryssingsspor, midlertidige arealer til bygge- og anleggsfasen, teknisk infrastruktur og driftsveg som tilknyttes Rombaksveien.



Figur 3: Planavgrensning til varsel om oppstart (mai 2025). Kilde: NIRAS/Kartverket

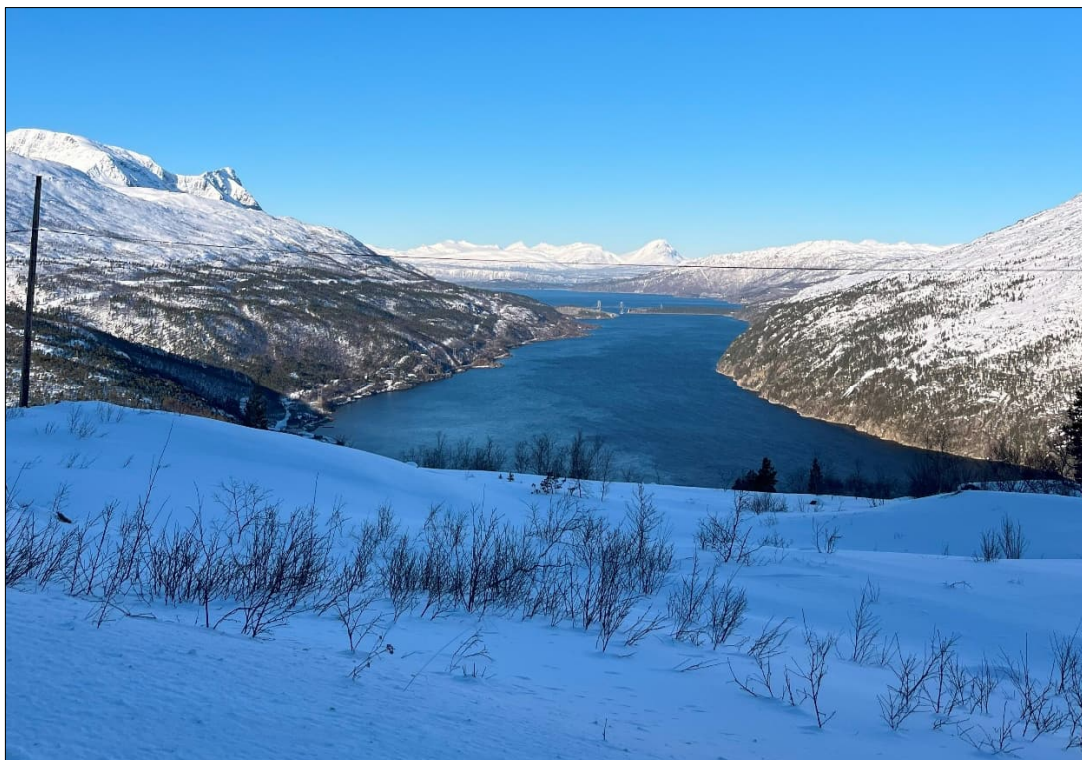
Dagens arealbruk

Horisontalen ligger på den østlige delen av Ofotbanen mellom Rombak og Katterat. Jernbanen i dette området går gjennom fjell, småvann og bekker, og på strekningen går jernbanen gjennom tunneler og overbygg og eksisterende rasoverbygg ved Kvitur.

Området brukes til reindrift og trekruter for rein krysser jernbanen. Den naturlige vegetasjonen består hovedsakelig av lav og fjellhei, og landskapet har et tydelig preg av å være lite påvirket av menneskelig aktivitet. Området er også preget av spor etter tidligere jernbanebygging, men det er ikke registrert områder med særlig landskapsverdi.



Figur 4: Bilde fra befaring 12.03.2025 som viser landskapet i og rundt planområdet. Kilde: NIRAS/Sofie Bekken Romarheim



Figur 5: Bilde fra befaring tatt mot vest som viser det bratte terrenget. Kilde: NIRAS/Sofie Bekken Romarheim

Nord for Ofotbanen går terrenget bratt ned mot Rombaksbotn, som er den innerste delen av Rombaken. I området Langs Rombaksbotn finner man spredt bolig- og hyttebebyggelse med naust og brygger, og Sildvik kraftstasjon. Bebyggelsen har adkomst fra Sildvikveien som går langs fjordarmen. Øst for Sildvik kraftstasjon ligger restene etter det tyske krigsskipet Georg Thiele, som deltok i angrepet på Narvik under 2.verdenskrig. I lavere høyde ved fjorden domineres landskapet av tett bjørkeskog.

Trafikken på Ofotbanen består i hovedsak av malmtog som frakter malm fra gruvene i Kiruna og omlastningsfasilitetene på Pitkäjärvi til Narvik havn. I dag kjøres 46 tog (23 togpar)/døgn på Ofotbanen. Utover malmtransporten er Ofotbanen også viktig for godstransport mellom Nord- og Sør-Norge gjennom Sverige. Store deler av dagligvareforsyningen til Nord-Norge går med tog via Narvik, mens betydelige mengder fersk fisk transporteres til Østlandet for videre transport til de ulike markedene. Det går persontog til Stockholm, og banen benyttes også av Arctic Train til turisttog mellom Narvik og Kiruna. Det er ikke registrert områder med særlig landskapsverdi i området, men høyfjellet er preget av menneskelig aktivitet, blant annet gjennom bygging av jernbaneinfrastruktur og bruken av området til friluftsliv og reindrift.

3 Overordnede planer og føringer

3.1 Statlige føringer og retningslinjer

3.1.1 KVV Nord-Norgebanen

I Samferdselsdepartementets supplerende tildelingsbrev nr. 2 til Statsbudsjettet 2022 datert 24. februar 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norgebanen. Arbeidet har foregått parallelt med KVU for transportløsninger i Nord-Norge som er regjeringens beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i regionen. KVU-en utredet jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, som i ulik grad svarer på behov for gods- og persontransport. Utredningen identifiserte den mest aktuelle jernbaneløsningen for det transportbehovet jernbanen kan betjene i Nord-Norge, og hva en slik løsning innebærer av effekter, konsekvenser og kostnader.

Tiltaksområdet for KVU Nord-Norgebanen er området mellom Fauske og Tromsø, og området mellom Narvik og Harstad. I tillegg vurderte KVU-en kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen og Nordlandsbanen for å framføre trafikk til/fra Fauske og Tromsø.

Konseptvalgutredningen anslo at en full utbygging av Nord-Norgebanen vil koste om lag 280 milliarder kroner. Konsekvenser for blant annet klima og miljø, samenes rettigheter, sikkerhet og beredskap ble vurdert. Analyser viser at en utbygging av en Nord-Norgebane vil være en stor klimabelastning for samfunnet, og store negative konsekvenser for samenes rettigheter, og at nytteverdien er betraktelig lavere enn kostnadene ved å bygge banen. Jernbanedirektoratet anbefalte at både Nordlandsbanen og Ofotbanen skal utvikles og moderniseres for å styrke transporttilbudet til og fra Nord-Norge [3] fremfor å bygge Nord-Norgebanen.

3.1.2 Nasjonal transportplan 2025-2036 (Meld. St. 14, 2023-2024)

Tiltak på Ofotbanen inngår i pakken for godstransport mellom Oslo og Narvik. Jernbanen står for 82 % av kombitransporten mellom Oslo–Narvik. Dette viser at Ofotbanen er svært viktig, ikke bare for den omfattende malmtransporten mellom Kiruna og Narvik, men også for distribusjon av dagligvarer, byggevarer, post og andre innsatsfaktorer for det nordnorske næringslivet. Transportkorridoren er også svært viktig for transport av sjømat ut av landsdelen. I 2022 ble det transportert 240 000 tonn sjømat til en verdi av om lag 25 mrd. kr på banen.

I nasjonal transportplan vektlegges jernbanens viktighet for samfunnssikkerheten og Norges forsvarsevne.

«Den militære betydning av Ofotbanen, jernbanen over Storlien i Trøndelag og jernbaneforbindelsen fra Østfold og østover har økt betydelig som følge av Finlands og Sveriges inntreden i NATO. Drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen er nødvendig for å opprettholde og tilgjengeliggjøre jernbanesystemet. I tillegg vil større investeringstiltak som kapasitetsforbedring på lengre strekninger, særlig effektpakker for gods, gi forbedringer som vil få betydelig nytte for militær mobilitet og for samfunnssikkerheten for øvrig.»

I andre seksårsperiode legges det opp til å utvikle tiltak som vil gi ytterligere utbedring og skredsikring på veggnett i korridoren. Utredning av videre kapasitetsbehov på Ofotbanen vil gi grunnlag for å vurdere behov for planlegging og utvikling av nye tiltak. En videre utvikling av jernbanen i Nord-Norge vil ses i lys av anbefalingen fra konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge.

Flere tiltak, blant annet flere og lengre kryssingsspor og tiltak på stasjoner og terminaler skal gjennomføres på Nordlands- og Ofotbanen. Tiltakene vil redusere transporttiden og forbedre punktligheten til godstog fra Trondheim til Bodø og fra Oslo til Narvik.

Effektpakken for kombitransport mellom Oslo og Narvik, via Kongsvinger og Sverige, tilrettelegger Kongsvingerbanen og Ofotbanen for transport med 740 meter lange tog på norsk side. Dette vil gjøre det mulig å frakte 32 % mer godsvolum på jernbanen. Et av flere viktige tiltak for å oppnå denne effekten er nytt kryssingsspor på Horisontalen.

3.1.3 Statlig planretningslinje for klima og energi (fastsatt 20.12.2024)

Formålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi vektlegges i planleggingen etter plan- og bygningsloven. Klima omfatter både reduksjon av klimagassutslipp, karbonopptak og -lagring samt tilpasning til forventede klimaendringer.

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO₂ i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

3.1.4 Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

3.1.5 Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (fastsatt 20.12.2024)

Formålet med retningslinjen er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-/areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser.

3.2 Regionale føringer

3.2.1 Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025

Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen og klima og arealforvaltningen i Nordland.

Målet er at arealforvaltningen i Nord skal skje på grunnlag av overordnede arealplaner, for eksempel kommuneplanens arealdel, som gir forutsigbarhet og langsiktighet i bruk og vern.

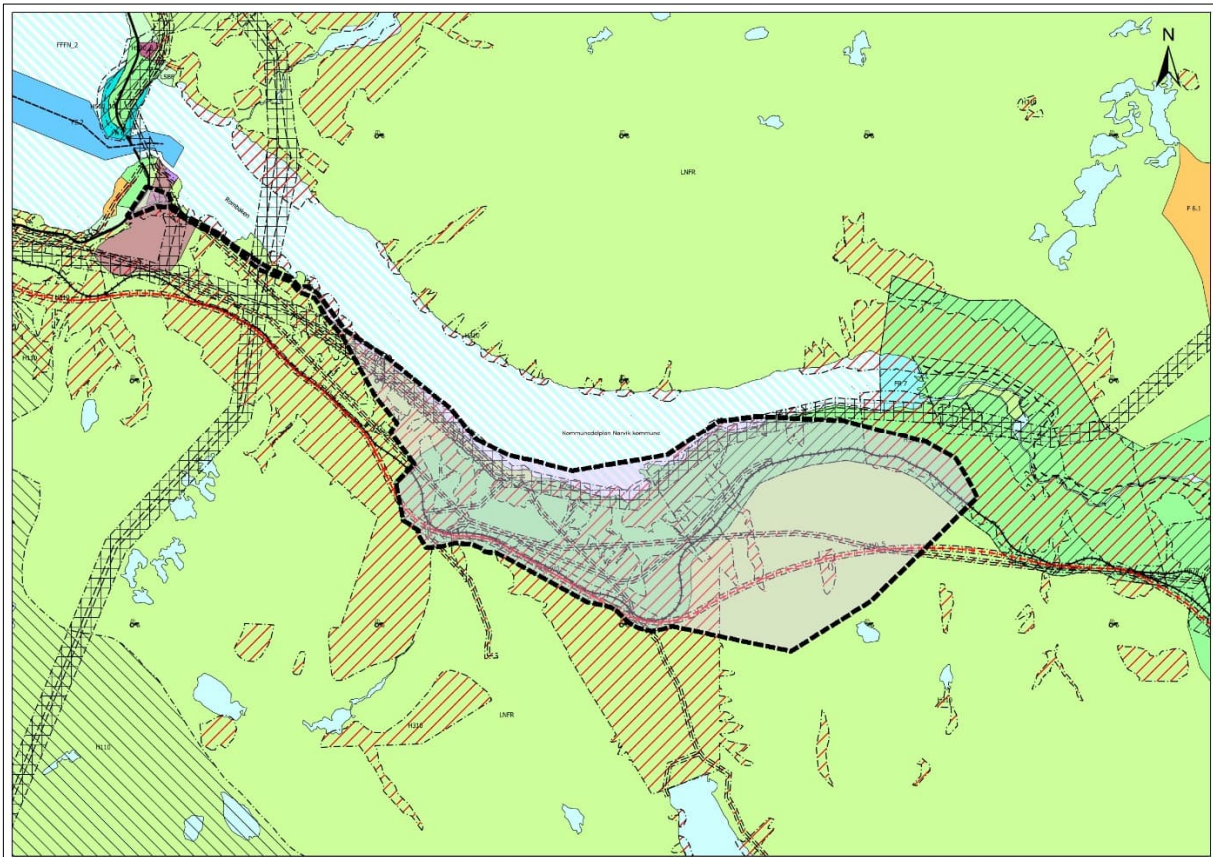
Ressursgrunnlaget i Nordland skal benyttes og forvaltes med god balanse mellom bruk og vern. Punktene under skal ivaretas for framtidige generasjoner:

- Natur- og kulturmiljø
- Kulturminner
- Landskapskvaliteter
- Fornybare ressurser

Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur, og ha fokus på muligheter for vekst og verdiskaping på grunnlag av ressursgrunnlaget i fylket. Det skal innarbeides tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og styrke tilpasningsevnen til et endret klima.

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommuneplanens arealdel Narvik kommune (vedtatt 02.02.2017)

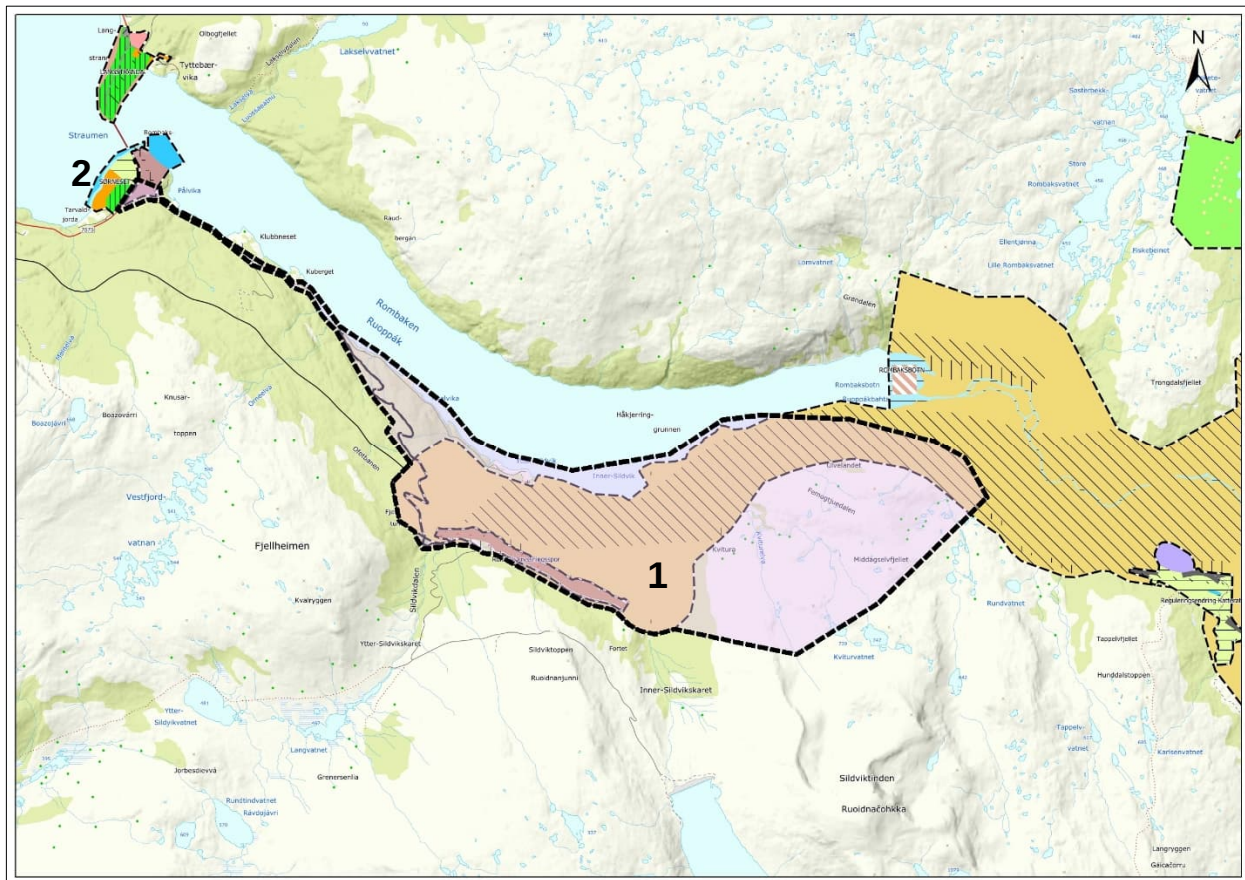


Figur 6 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Plangrense er vist med svart stiplet linje. Kilde: www.narvik.kommune.no

I kommuneplanens arealdel er planområdet i dag satt av til frområde, LNFR-område, råstoffutvinning, trasé for jernbane og berører følgende hensynssoner:

- H_570 Bevaring kulturmiljø
- H_370 Høyspentanlegg
- H310 Ras og skredfare
- H530_9 Hensyn friluftsliv
- H710 Båndlegging for regulering etter plan og bygningsloven
- H740_2 Båndlegging etter andre lover

3.4 Reguleringsplaner



Figur 7 Utsnitt som viser gjeldende reguleringsplaner i Området. Plangrense er vist med svart stiplet linje. Kilde: www.narvik.kommune.no

3.4.1 Reguleringsplan for Rombaksbotn – Bjørnfjell vedtatt 25.04.1996

Markert med 1 i Figur 7 er reguleringsplan Rombaksbotn – Bjørnfjell vedtatt 25.04.1996. Denne har som formål å verne om kulturminnene knyttet til bygging og drift av Ofotbanen og omkringliggende landskap, og sikre adkomst til området. Planområdet til Horisontalen kryssingsspor ligger i stor grad innenfor gjeldende reguleringsplan. Markert med 2 i Figur 7 er reguleringsplan for Detaljregulering for Rombak pukkverk. Varslet planområde ligger innenfor arealformålene Steinbrudd og masseuttak, og vegetasjonsskjerm.

3.5 Tidligere utredninger

3.5.1 Utredning av økt kapasitet på Ofotbanen

Det ble gjennomført en utredning om økt kapasitet på Ofotbanen høsten 2022 – vinter 2023. Resultatene og anbefalinger er redegjort for i en utredningsrapport [2] utarbeidet av NIRAS for Bane NOR.

I utredningen ble fem ulike alternativer for kryssingsspor på strekningen Rombak – Riksgrensen vurdert med 13 ulike varianter for løsning. På kartet under vises de ulike områdene hvor det var vurdert kryssingsspor:

1. Søsterbekk/Fagerlia, 2. Horisontalen, 3. Bjørnfjell, 4. Katterat og 5. Straumsnes.

For mer informasjon se rapport Økt kapasitet Ofotbanen [2].

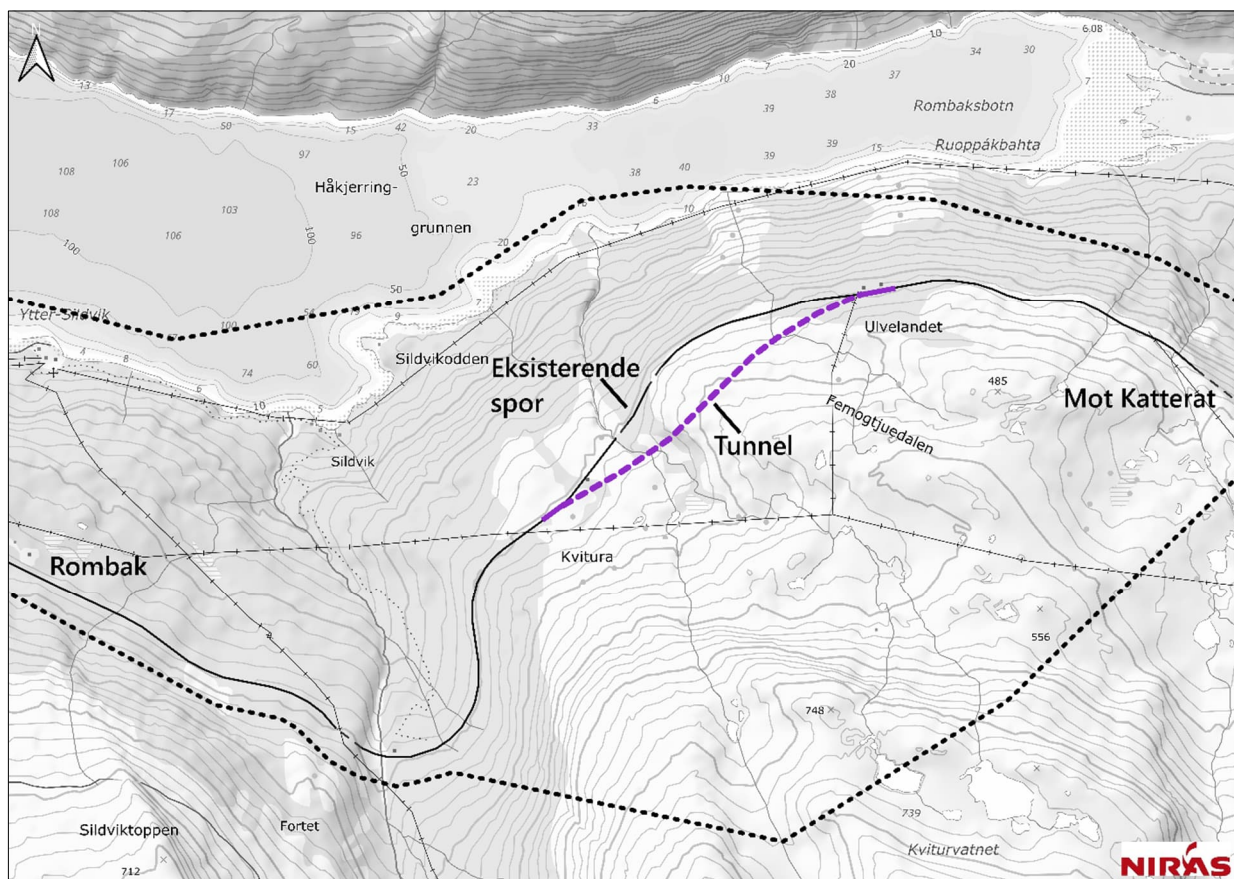


Figur 8: Plassering av alle kryssingssporalternativer langs Ofotbanen. Kilde [1]: <https://banekart.banenor.no/kart/>

4 Planlagte tiltak

Det skal bygges et nytt kryssingsspor som starter sør for Kvitur, omtrent 1,8 kilometer øst for Rombak stasjon. Sporet legges i en ny tunnel som går parallelt med dagens jernbanelinje.

Se Figur 9 – Kart som viser plassering av tiltaket på Horisontalen.



Figur 9 Kart som viser mulig plassering av tiltaket på Horisontalen.

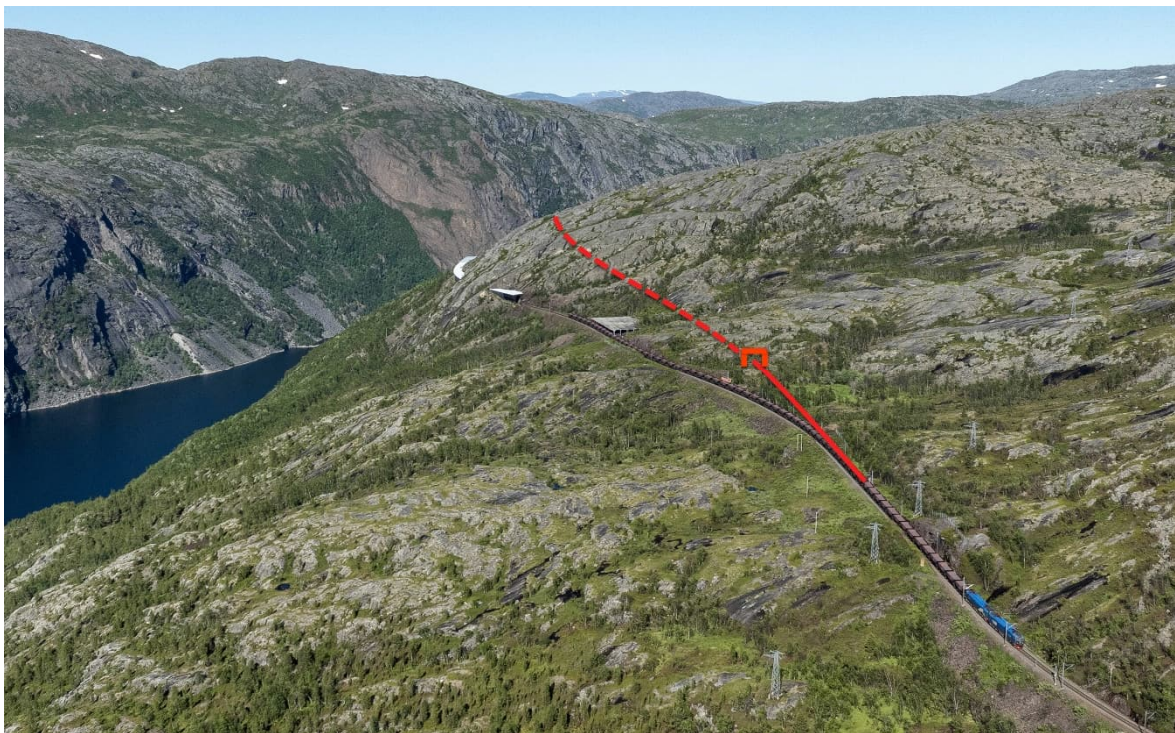
Planlagt jernbanetrase skal gå i tunnel og krysser en trekklei for rein. Det sees på muligheten for å etablere riggplass i nærheten av tunnelpåhugget. For å unngå opphoping av snø vurderes det snøoverbygg ved de to tunnelportalene over sporvekslene og ved de største skjæringene.

Det er en mulig konflikt med en høyspentlinje som krysser jernbanespetet nær planlagt sporveksel i vest. Kvitur er utsatt for snøras og Kvitur-elva er utsatt for flom. Vurdering av tiltak vil inngå i konsekvensutredningen.

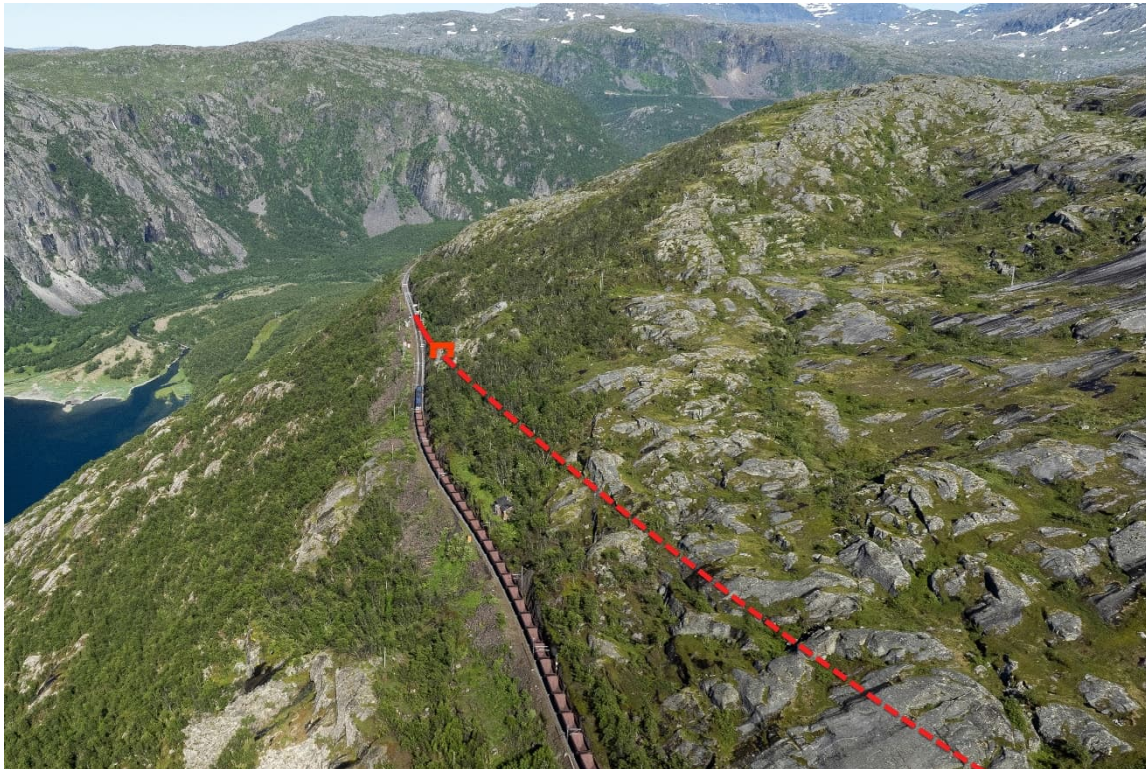
Eksisterende rasoverbygg ved Kviturelva er i dårlig tilstand og planlegges revet før bygging av ny tunnel.



Figur 10 Bilde av planområdet Horisontalen på Ofotbanen. Kilde: Bane NOR



Figur 11 Illustrasjon med stiplet linje hvor tunnelen er tenkt med forskjæring og påhugg i vest. Kilde: Bane NOR



Figur 12 Illustrasjon med stiptet linje hvor tunnelen er tenkt med forskjæring og påhugg i øst. Kilde: Bane NOR

Det kan være aktuelt å benytte overskuddsmasser fra tunneldriving til å etablere viltovergang for rein og reindriften. Dette vil undersøkes og vurderes som en del av konsekvensutredningen.

Det kan være behov for tekniske bygg for nødvendig tekniske systemer for drift av jernbane som for eksempel signalbygg/-container. Det planlegges ikke nye bygninger for varig opphold.

4.1 Arealformål

Områdene som kreves permanent for å etablere tiltakene vil reguleres til baneformål.

Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig bygge- og anleggsområde over.

Planarbeidet kan avdekke behov for andre formål langs baneformålet som hensynssoner, bevaringssoner, grønnstruktursoner og lignende.

5 Metodikk og alternativsvurdering

5.1 Metodikk

Etter Forskrift om konsekvensutredninger § 17 skal utredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutningene som skal bli tatt. For hvert fagtema skal det gis en nærmere beskrivelse av grunnlag og anerkjent metodikk. Utredningene vil i hovedsak baseres på Statens vegvesens håndbok «V712 Konsekvensanalyser» (2021).

I konsekvensutredningen vil det sees på influensområdet for de ulike temaene. Influensområdet kan være større enn planområdet som er varslet.

6 Alternativer

6.1 Referansealternativ (0-alternativet)

Referansealternativet (0-alternativet) er definert som en videreføring av dagens situasjon og arealbruk i området. Referansealternativet brukes til sammenligning med planlagt tiltak i konsekvensutredningen.

6.2 Alternativer for kryssingsspor

Det er to alternativer for kryssingsspor:

- Kryssingsspor over Kviturelva
- Kryssingsspor under Kviturelva

6.3 Alternativer for bygge- og anleggsområde

Det er tre alternativer for å frakte masser ut av anleggsområdet:

- Anleggsveg parallelt med jernbanesporet
- Frakte masser med jernbanen
- Bygge taubane fra Horisontalen ned til Rombaksfjorden som fraktes med båt til egnet deponiområde

7 Oversikt over tema og utredninger

Under følger en tabell med utredningstema etter § 21 i Forskrift om konsekvensutredninger. Det er redegjort for hvilke temaer som skal konsekvensutredes, hvilke som skal redegjøres for i planbeskrivelsen og hvilke som ikke er relevante for dette planarbeidet.

Tabell 1: Oversikt over tema og utredninger

Tema prissatte virkninger	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning/kommentar
Trafikant- og transportbrukere - Distanseavhengige kjørekostnader - Andre utgifter for trafikantene - Tidsavhengige kostnader - Ulempekostnader i ferjesamband - Helsevirkninger for gående og syklende - Utrygghetskostnader for gående	Nei	Ja	Vurderes som likt for alternativene og ikke beslutningsrelevant for valg av løsning på Horisontalen.
Operatører - Inntekter - Utgifter - Overføringer	Nei	Ja	Vurderes som likt for alternativene og ikke beslutningsrelevant for planarbeidet for Horisontalen.
Det offentlige - Investeringskostnader - Drifts- og vedlikeholdskostnader	Ja	Ja	Omtales under beskrivelsen av alternativene og vurderes i konsekvensutredning.
Samfunnet for øvrig - Ulykker - Støy - Luftforurensning - Klimagasser - Restverdi - Skattekostnad	Nei	Ja	Vurderes som relativt likt for alle alternativene. Støy, luftforurensning og klimagasser velges å håndtere som en ikke-prissatt konsekvens i planbeskrivelsen. Se kap. 9.1.
Tema ikke-prissatte virkninger	KU	Planbeskrivelse	Metode for utredning/kommentar
Naturmangfold, jf. naturmangfoldloven	Ja	Ja	Se nærmere omtale kap. 8.1
Økosystemtjenester	Nei	Ja	Redegjøres for under naturmangfold og vannmiljø. Se kap. 8.1 og 8.5
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Ja	Ja	Redegjøres for under naturmangfold, vannmiljø, støy, vibrasjoner og støv, og grunnforhold, geoteknikk og ingeniørgeologi. Se kap. 8.1, 8.5, 9.1 og 9.4.
Kulturminner og kulturmiljø	Ja	Ja	Statens vegvesens håndbok V712 Se nærmere omtale i kap. 8.2

Friluftsliv	Ja	Ja	Statens vegvesens håndbok V712 Se nærmere omtale kap. 8.3
Landskap	Ja	Ja	Se nærmere omtale i kap. 8.4
Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn samt støy)	Ja	Ja	Redegjøres for under vannmiljø, støy, vibrasjoner og støy, lysforurensning og grunnforhold, geoteknikk og ingeniørgeologi. Se nærmere omtale i kap. 8.5, 9.1, 9.2 og 9.4.
Vannmiljø jf. Vannforskriften	Nei	Ja	Se nærmere omtale i kap. 8.5
Naturressurser – reindrift	Ja	Ja	Statens vegvesens håndbok V712. Se nærmere omtale kap. 8.6.
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Nei	Nei	Varslet planområde omfatter ikke områder med dyrka mark eller viktige mineralressurser
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Ja	Ja	Redegjøres for sammen med naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, og naturressurser – reindrift. Se kap. 8.1, 8.2 og 8.6.
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Nei	Ja	Utreides ikke, men omtales under bakgrunn for tiltak/prosjekt og beskrivelsen av foreslåtte tiltak i planbeskrivelsen.
Beredskap og ulykkesrisiko	Nei	Ja	Redegjøres for i Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS) Se kap. 9.3
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Nei	Ja	Redegjøres for i ROS og sammen med tema grunnforhold, geoteknikk og ingeniørgeologi Se nærmere omtale kap. 9.3 og 9.4.
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Ja	Ja	Omtales sammen med friluftsliv og nærmiljø, barn og unges oppvekstsvilkår Se kap. 8.3 og 9.5
Tilgjengelighet for alle til uteområde og gang- og sykkelveinett	Nei	Ja	Omtales og redegjøres for i planbeskrivelsen
Barn og unges oppvekstsvilkår	Ja	Ja	Omtales under nærmiljø, barn og unges oppvekstsvilkår Se kap. 9.5
Kriminalitetsforebygging	Nei	Nei	Omtales under terror/sabotasje i ROS Se kap. 9.3
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.	Ja	Ja	Omtales sammen med landskapsbilde og beskrivelse av tiltak Se kap. 8.4.

8 Tema som skal konsekvensutredes

8.1 Naturmangfold

Naturmangfold er definert i Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 3. Planforslagets virkninger for naturmangfoldet vil bli gjort rede for i planbeskrivelsen.

Fagreferanser som offentlige databaser og publikasjoner har blitt sjekket for vurdering av kunnskapsgrunnlaget på naturmangfold i planområdet. Det skal gjøres supplerende naturtypekartlegging sommeren 2025 for å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til konsekvensutredningen.

Prinsippene i naturmangfoldlovens § 8-12 legges til grunn for vurdering av konsekvenser for naturmiljø og biologisk mangfold. Forslagsstillers vurdering av planforslaget etter naturmangfoldlovens kap. II vil framgå av planbeskrivelsen.

Temaet naturmangfold må ha fokus gjennom hele planprosessen, prosjekteringen og i anleggsfasen. Aktuelle avbøtende tiltak vil bli vurdert. I den grad det er aktuelt vil avbøtende tiltak bli inkludert i reguleringsbestemmelsene. Tiltak som gjelder miljøoppfølging i anleggsfasen innarbeides i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

8.2 Kulturminner og kulturmiljø

Opplysninger hentes inn fra Riksantikvaren: Askeladden; Database for kulturminner. Ut fra dagens informasjon ser planområdet ikke ut til å være i direkte konflikt med registrerte eller kjente kulturminner.

Kulturmiljøenes verdi vurderes, begrunnes, beskrives og kartfestes. Det vil også redegjøres for kulturminnenes eventuelle vernestatus (fredet, regulert til spesialområde bevaring etc.).

Det skal i vurderingen skilles mellom nyere tids kulturminner og automatisk fredede kulturminner, med ulik grad av vern og verneverdi.

Det skal redegjøres for hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke kulturminner og kulturmiljø i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

8.3 Friluftsliv

Friluftsliv er et tema som belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv både i nærmiljøet og i naturen ellers.

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet er sentralt for temaet friluftsliv [4].

Lov om friluftslivet (friluftsloven, lov-2021-05-07-34, 1.6.2021) har til formål: «å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende trivselskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes».

Det skal redegjøres for hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke friluftsliv i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

8.4 Landskap

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltakene. Planområdet befares og det vil i tillegg bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, aktuelle overordna planer og føringer og temaplaner.

I planbeskrivelsen skal det gjøres rede for hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes. Tiltaket skal visualiseres for å vise nær-/fjernvirkning på landskapsbildet.

8.5 Vannmiljø

Det må gjøres en vurdering etter § 12 i vannforskriften om man risikerer at tiltaket kan eller vil redusere miljøtilstanden. Det skal foretas en konkret vurdering som følger av tiltaket.

8.6 Naturressurser (reindrift)

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georessurser (berggrunn og mineraler). Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv.

Samisk reindrift utøves i dag i fjell- og utmarksområder nord fra fylkene Møre- og Romsdal, Trøndelag og Innlandet. Reindriften har stor betydning i samisk og lokal sammenheng, og er en viktig del av det materielle grunnlaget for samisk kultur.



Figur 13: Reinbeitedistrikt i området. Kilde: nordlandsatlas.no

Reindriften er regulert gjennom Lov om reindrift (reindriftsloven) av 15. juni 2007 nr. 40. Loven skal legge til rette for en økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindrift med basis i samisk kultur, tradisjon

og sedvane som skal gagne reindrifsbefolkningen selv og samfunnet for øvrig. Reindriften skal bevares som et viktig grunnlag for samisk kultur og samfunnsliv. Reindriften i det samiske reinbeiteområdet utøves på grunnlag av rettigheter ervervet gjennom alderstidsbruk og har beskyttelse i reindriftsloven og øvrige lovregler. Reglene skal ses ut fra Grunnloven § 110 a og Norges folkerettslige forpliktelser gjennom ILO-konvensjon nr. 169 og artikkel 27 i FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter. Meld. St. 32 (2016-2017) Reindrift – lang tradisjon – unike muligheter, gir de nyeste føringene for reindriftspolitikken.

9 Øvrige tema som behandles i reguleringsplanen

9.1 Støy, vibrasjoner og støv

Støy- og luftkvalitetsgrenser angitt i Retningslinje for behandling av støy (T-1442/2021) og luftkvalitet (T-1520) skal legges til grunn ved utarbeidelse av planforslaget og sikres gjennom plankart og bestemmelsene.

Det må sikres at støy og støv blir ivaretatt i anleggsfasen og innarbeides krav som gjelder dette i miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

9.2 Lysforurensning

Bane NOR må følge sikkerhetskravene i Bane NORs teknisk regelverk til belysning. I plan- og prosjekteringsarbeidet skal det ses på hvordan lysforurensning kan minimeres for å ta hensyn til mennesker og naturmangfold.

9.3 Samfunnssikkerhet og beredskap (ROS-analyse)

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller krav til utredning av risiko og sårbarhet i reguleringsplaner som legger til rette for utbyggingsformål. Hensikten med ROS-analyser er å bidra til den enkeltes trygghet for liv, helse og eiendom for å ivareta samfunnets evne til å fungere teknisk, økonomisk og institusjonelt, og hindre en utvikling som truer viktige forutsetninger for dette (DSB 2017).

Mer konkret er formålet med ROS-analyse til reguleringsplaner:

- å identifisere risiko og sårbarhetsforhold ved planområdet
- å identifisere hvilke endringer i risikobildet utbyggingen medfører
- å avklare om planområdet er egnet for utbyggingsformålet

Ved identifisering av forhold med uakseptabel risiko vil det være vesentlig å utarbeide forebyggende tiltak. Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko for flom og skred, vil inngå i vurderingene.

ROS-analysen vil være basert på den systematikk som blant annet er beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko og sårbarhetsanalyse i planleggingen» fra 2017.

9.4 Grunnforhold, geoteknikk og ingeniørgeologi

Det er per dags dato ikke gjort funn av tidligere grunnundersøkelser i og i nærheten av planområdet. Det er aktuelt med supplerende grunnundersøkelser i videre planfaser.

9.5 Nærmiljø, barn og unges oppvekstsvilkår

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø inkludert områder og ferdselsårer som ligger nær der folk bor, og der folk ferdes til fots eller på sykkel.

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas særskilt i planprosesser. I arbeid med planforslaget vil det framkomme hvilke områder som brukes av barn og unge.

Det vil bli tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer og temaplaner. I tillegg vil det bli utført befaringsplan av området.

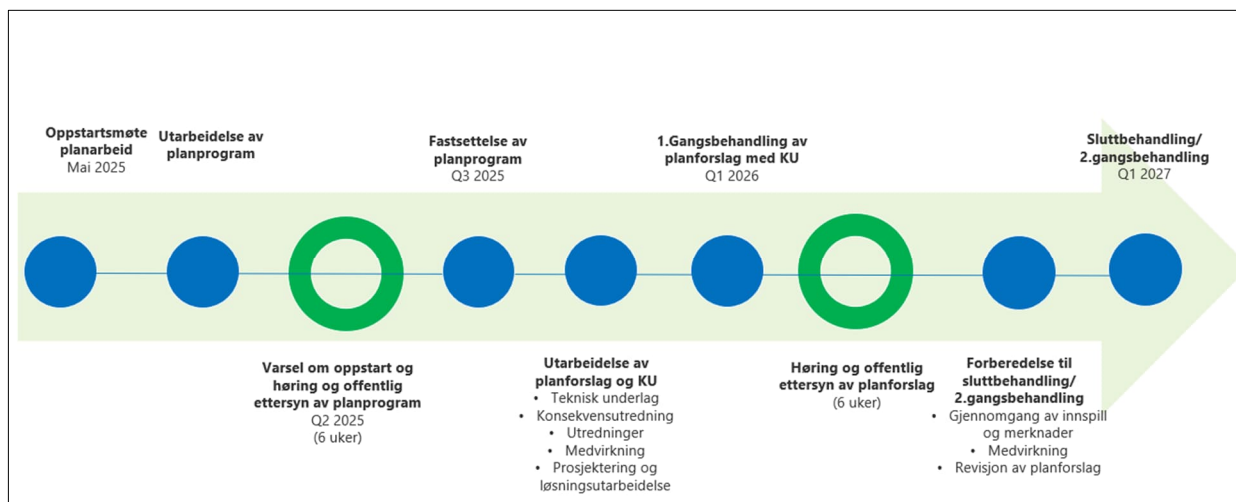
9.6 Anleggsgjennomføring

Det må gjøres en vurdering av virkninger som følge av anleggsgjennomføringen. Konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak vil gjøres rede for i planbeskrivelsen. I plankartet vil det bli satt av arealer for midlertidige bygge- og anleggsområder med tilhørende bestemmelser.

10 Medvirkning

10.1 Informasjon og medvirkning

Plan- og bygningslovens § 5-1 gir klare føringer til medvirkning i planprosesser. Alle som fremmer planer etter plan- og bygningsloven har ansvar for at berørte og andre interesserte får anledning til å medvirke i utformingen av planer. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.



Figur 14 Flytdiagram som viser planprosessen

Det vurderes at reindriftsnæringen og friluftsinnteresser vil kunne bli mest påvirket av utbyggingstiltaket. Det er av den grunn lagt opp til tett dialog med grunneiere og reindriftsnæringen i planarbeidet.

10.1.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte for planarbeid med Narvik kommune ble avholdt 9.5.2025.

10.1.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid er planlagt i mai 2025 med seks ukers frist for å gi innspill. Grunneiere, reinbeitedistriktene, offentlige myndigheter og andre direkte berørte i saken blir varslet gjennom brev.

I tillegg blir planarbeidet annonsert på Bane NORs og kommunens nettsider.

10.1.3 Høring og offentlig ettersyn av planprogram

Planprogrammet blir sendt ut på høring og offentlig ettersyn i Q3 2025. Grunneiere, reinbeitedistriktene, offentlige myndigheter og andre direkte berørte i saken blir tilsendt planprogrammet og varslet gjennom brev.

I tillegg blir høring av planprogrammet annonsert på Bane NORs og kommunens nettsider.

10.1.4 Medvirkning fremover

Det vil holdes løpende dialog med berørte grunneiere, Narvik kommune, reinbeitedistriktene og berørte fagmyndigheter i plan- og prosjekteringsarbeidet.

Behovet for særmøter med regionale myndigheter og medvirkningsopplegg avklares i samråd med administrasjonen og de regionale myndighetene.

11 Fremdriftsplan

Det tas sikte på å få fastsatt planprogrammet høsten 2025, og det legges opp til naturtypekartlegging sommeren 2025.

I prosjektets fremdriftsplan legges det opp til 1. gangs behandling av reguleringsplanen mars 2026.

Tabell nedenfor viser hovedmilepælene i forslag til fremdriftsplan for planarbeidet (aktiviteter i *kursiv* er gjennomført):

Tabell 2 Hovedmilepæler

Planprosess/Aktivitet	Tidsrom
<i>Oppstartsmøte planarbeid med Narvik kommune</i>	9.5.2025
<i>Varsel om oppstart av planarbeid</i>	22.5.2025
<i>Planprogram på høring og offentlig ettersyn</i>	22.5.2025
Fastsettelse av planprogram	Q3 2025
1.gangsbehandling av planforslag med konsekvensutredning	Q1 2026
Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning	Q2 2026
2.gangsbehandling/sluttbehandling	Q1 2027

12 Kilder

- [1] «Kapasitetsanalyse Ofotbanen, Evaluering av trafikkapasitet Narvik - Vassijaure,» Jernbanedirektoratet, 2020.
- [2] NIRAS Norge AS, MIP-00-A-05388 Økt kapasitet Ofotbanen, Bane NOR, 2023.
- [3] Jernbanedirektoratet, «KVU Nord-Norgebanen,» Multiconsult, 2024.
- [4] Statens vegvesen, «Konsekvensanalyser Håndbok V712,» Statens vegvesen, februar 2021. [Internett]. Available: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>. [Funnet 13. 03. 2024].
- [5] Landbruks- og matdepartementet , «Veiklasse 3 - Landbruksbilvei,» Landbruksdirektoratet, Oslo, 2016.
- [6] Statens vegvesen, «store.vegnorm.vegvesen.no,» oktober 2023. [Internett]. Available: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859984/nb>. [Funnet 12. 03. 2024].