

Saksframlegg

Arkivsak: 2026/5314-1
Saksbehandler: Mia Therese Iversen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
33/26	Hovedutvalg for Plan og Utvikling	13.10.2026

Plansak for offentlig ettersyn - Detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor

Jeg viser til sakens utredning og vil foreslå følgende:

Hovedutvalg for Plan og Utviklings behandling av sak 33/2026 i møte den 13.10.2026:

Behandling

Votering

Innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Hovedutvalg for Plan og Utviklings enstemmige vedtak

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, legges forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, med alternativ 1C spor, kort buttspor og viltovergang (Alternativ A) og alternativ 1C spor, langt buttspor med turistplattform og viltovergang (Alternativ B), planID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026, ut til offentlig ettersyn i seks -6- uker fra utlysningsdato.

Vedtak:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, legges forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, med alternativ 1C spor, kort buttspor og viltovergang (Alternativ A) og alternativ 1C spor, langt buttspor med turistplattform og viltovergang (Alternativ B), planID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026, ut til offentlig ettersyn i seks -6- uker fra utlysningsdato.

Lars Norman Andersen
kommunedirektør

Saksutredning:

Innledning

Det vises til forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, PlanID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026. Planforslaget fremmes etter plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, med Niras Norge AS som planfaglig konsulent på vegne av Bane NOR som forslagsstiller.

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for kryssingsspor på Horisontalen mellom Rombak og Katterat stasjon for å øke kapasiteten på Ofotbanen. Samtidig skal det etableres nytt signalsystem (ERTMS) på Ofotbanen som skal iverksettes fra 2028. Kryssingsspor skal bygges parallelt med eksisterende spor, og det planlegges en viltovergang for planskilt kryssing for å sikre trekklei til rein.

Forslagsstiller ønsker å fremme to alternativer. Det ene er alternativ 1C spor, kort buttspor og viltovergang (heretter alternativ A). Det andre er alternativ 1C spor, langt buttspor og med turistplattform og viltovergang (heretter alternativ B). Vurderingen av de to alternativene kommer vi tilbake til under kommunedirektørens vurdering.

Rettsgrunnlag

- Plan- og bygningsloven
- Forskrift om konsekvensutredning
- Naturmangfoldloven

Faktadel

Planområdet er på ca. 940 daa, og avsatt til friområde, LNFR, råstoffutvinning og trasé for jernbane i kommuneplanens arealdel.

Planområdet berører følgende hensynssoner:

- H570 Bevaring kulturmiljø
- H370 Høyspenningsanlegg
- H310 Ras og skredfare
- H530_9 Hensyn friluftsliv
- H710 Båndlegging for regulering etter plan og bygningsloven
- H740_2 Båndlegging etter andre lover

Planområdet omfattes av tre reguleringsplaner:

- Rombaksbotn O-3.03, vedtatt 25.04.1996
- Rombaksbotn kryssingsspor, vedtatt 05.03.2015
- Detaljregulering for Rombak pukkverk, vedtatt 08.06.2020

Andre forhold

Oppstartsmøtet ble avholdt 09.05.2025. Det ble meldt om oppstart av planarbeidet i Fremover 22.05.2025, og direkte berørte grunneiere, naboer og overordnede myndigheter ble tilskrevet i brev, datert 21.05.2025 med svarfrist 03.07.2025. Konsultasjon med Skjomen reinbeitedistrikt ble avholdt 06.10.2025. Invitasjon til medvirkning i planarbeidet er overholdt.

Det kom totalt 11 innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram. Innspillene er oppsummert og kommentert i vedlegg. Planforslaget ble så utarbeidet og oversendt

kommunen 15.07.2026 for mottakskontroll og førstegangsbehandling. Siste reviderte plandokumenter ble mottatt 07.09.2026, jf. etterspurte suppleringer.

For nærmere redegjørelse om prosjektet vises til vedlagt planbeskrivelse, bestemmelser, plankart og andre vedlegg til planforslaget.

Økonomi og inndekning

Planforslaget er av privat karakter, og forventes ikke å ha direkte innvirkning på kommunens økonomiplan.

Naturmangfold

Planforslaget vil gripe inn i naturen og vil kunne påvirke naturmangfoldet i området. Vurderingene i henhold til naturmangfoldplanen §§ 8-12 fremkommer i kommunedirektørens vurdering under.

Samfunnsutvikling

Realisering av planen vil kunne påvirke lokalsamfunnet både positivt og negativt. Planforslaget antas i utgangspunktet ikke å bidra direkte til økt folketall, bolyst eller blilyst. Det vil derimot ha en positiv effekt på regionens logistikk og næringsutvikling, og vil styrke Narvikregionens rolle som et viktig logistikk- og transportsentrum.

Samfunnsøkonomisk effekt

Realisering av planen for nytt kryssingsspor er viktig for å øke kapasiteten på Ofotbanen. Dette vil ha en positiv effekt på regionen og lokalsamfunnet, og bidra indirekte til økt sysselsetting både i anleggsfasen og etter at kryssingssporet er ferdigstilt.

Medvirkning

Medvirkning i planprosessen følger plan- og bygningslovens krav, jf. pbl kapittel 5 og 12. Invitasjon til medvirkning hittil i planarbeidet er overholdt. Videre medvirkning vil være høring og offentlig ettersyn, som denne saken gjelder. Høringsparter er alle statlige, regionale og kommunale myndigheter, og andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner, som blir berørt av planforslaget. Registrerte grunneiere og festere og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet samt naboer, skal når de blir direkte berørt, på hensiktsmessig måte underrettes om forslag til reguleringsplan med opplysning om hvor det er tilgjengelig. I tillegg skal planforslaget ha medvirkning fra rådene for eldre, ungdom og personer med funksjonsnedsettelse.

Kommunedirektørens vurdering

Landskap

Planområdet ved Horisontalen ligger i et bratt og værutsatt fjellandskap øst på Ofotbanen, mellom Rombak og Katterat stasjon. Området preges av fjellhei, tøffe klimaforhold og et åpent storskala-preg der nyere inngrep i hovedsak er avgrenset til selve jernbanen med sine tunneler, overbygg og historiske spor. Selv om det ikke er registrert nasjonale landskapsverdier her, er området en viktig del av reinens flyttleier, i tillegg til å fungere som utmark og rekreasjonsområde for friluftsliv.

Det er utarbeidet en konsekvensutredning hvor blant annet konsekvensene for landskapet er utredet. Der er det utredet både alternativ A - kort buttspor, og alternativ B - langt buttspor med turistplattform. For alternativet med kort buttspor og viltovergang viser den samlede vurderingen til å ha ubetydelig konsekvens for landskapsbildet. Viltovergangen og fyllingene tilpasset terrenget gir begrenset visuell virkning og gjør at landskapskarakteren i stor grad opprettholdes. For alternativ med langt buttspor med turistplattform og viltovergang viser samlet vurdering at det vil gi noe negativ konsekvens for landskapsbildet. Etablering av en stor turistplattform, tilhørende taktil merking og økt visuell eksponering gir merutfordringer og større tekniske inngrep i fjellsiden. Kommunedirektøren anser punktet som tilstrekkelig ivaretatt.

Støy

Dagens støyforhold i planområdet er preget av jernbanetrafikk, som er den dominerende støykilden. Det er ingen støyfølsom bebyggelse i planområdet som vil bli berørt av planforslaget.

Det skal utarbeides støyrapport for anleggsfasen når detaljer for byggefasen er avklart. Kommunedirektøren anser punktet som ivaretatt.

Støv / forurensning

Det er påvist forurensning i grunnen innenfor planområdet. Dersom det skal utføres terrenginngrep her, kreves det en tiltaksplan for å håndtere de forurensede massene i samsvar med forurensningsforskriften kapittel 2.

Kommunedirektøren anser punktet som ivaretatt.

Overvann

Det blir opplyst i planbeskrivelsen og fagrapport for VA, overvann, drenering og flom, om at overvann i dagsone vil bli ledet til nærmeste stikkrenne og videre ned i Rombaken og Rombaksbotn. Overvann med avrenning mot anleggs-/driftsveg vil bli ledet til nærmeste stikkrenne og videre ned mot Rombaken og Rombaksbotn. Kommunedirektøren mener punktet er godt ivaretatt i planbeskrivelsen og fagrapport og anser punktet som tilstrekkelig ivaretatt.

Avfallshåndtering

Det skal utarbeides miljøsaneringsbeskrivelse og avfallsplan med miljøriktig avfallshåndtering fra bygninger/installasjoner som rives ved gjennomføring av tiltaket. Dette er sikret i bestemmelsene, og dermed anser kommunedirektøren punktet som ivaretatt.

Friluftsliv

Området representerer et mangfold av landskapstyper og friluftsfunksjoner i regionen, med både nærfriluftsliv for lokalbefolkningen, dagstur- og opplevelsestilbud for tilreisende og høyfjells- og villmarksområder som gir rom for mer krevende friluftaktiviteter.

Det er derimot ikke særskilt god tilrettelegging for friluftsliv i området. Det er ingen merkede stier, rasteplasser eller tilrettelagte funksjoner i området. Som nevnt tidligere er området ved Horisontalen bratt og værutsatt fjellandskap, noe som kan forklare dette.

Det er sikret i bestemmelsene § 6.5 at opparbeidelse av møteplasser, utsiktspunkt, rasteplasser eller andre oppholdsarealer ikke er tillatt innenfor bestemmelsesområdet. Det er også forbud mot rekreasjonsinfrastruktur som teltplasser, bålplasser og gapahuker på selve viltovergangen. Kommunedirektøren anser punktet som ivaretatt.

Naturmangfold

Det er ikke registrert truede naturtyper eller rødlistede arter direkte innenfor planområdet ifølge Artsdatabanken og Miljødirektoratets Naturbase. Det er heller ikke kjent at området inneholder særlig verdifulle eller verneverdige økosystemer. Området benyttes derimot av rein, og er del av et tradisjonelt trekk- og beiteområde for reindrift, noe som gir naturmangfoldet en indirekte verdi.

I saker som berører naturmangfold skal i henhold til naturmangfoldloven (nml) § 7 vurderinger og vektlegging av §§ 8-12 fremgå av vedtaket.

§8 - Kunnskapsgrunnlaget: Kommunedirektøren viser til at vurderingene av naturmangfoldet i området bygger på informasjon hentet fra tilgjengelige databaser. Det ble også innhentet informasjon fra tidligere befaringer og artsobservasjoner i området. Det er ikke registrert truede naturtyper eller rødlistede arter.

§9 - Føre-var-prinsippet: Kommunedirektøren vurderer at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig til å foreta nødvendige vurderinger slik at føre-var-prinsippet ikke kommer til anvendelse.

§10 - Økosystemtilnærming og samlet belastning: Kommunedirektøren vurderer at området allerede er påvirket av eksisterende jernbane ved Horisontalen. Tiltakshaver vil være ansvarlig for kostnader knyttet til tiltak for å hindre, begrense og/eller kompensere for eventuelle skader på naturmangfoldet.

§11 - Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Kommunedirektøren forutsetter at tiltakshaver bærer kostnadene ved miljøforringelse.

§12 - Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Kommunedirektøren forutsetter at tiltakshaver vil sikre at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder i forbindelse med anleggs- og driftsfase.

Planforslaget med planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart vurderes i tilstrekkelig grad å ivareta hensynet til naturmangfold, jf. naturmangfoldloven.

Kulturminner og kulturmiljø

Det opplyses i planbeskrivelsen at innenfor planområdet ligger kulturminnene vanntårnet på Rombak stasjon og skipsvraket Georg Thiele. Vanntårnet på Rombak stasjon sto trolig ferdig ved banens åpning i 1902, og var i bruk til 1923 da banen ble elektrifisert. Tårnet er vedtaksfredet etter kulturminneloven. Stasjonsbygningen ved Rombak stasjon er SEFRAK-registrert, gul kategori. Kommunedirektøren merker seg at konsekvensutredningen vurderer samlet virkning på kulturarv til "noe negativ" konsekvens for selve jernbanetiltaket. Den negative virkningen knytter seg direkte til at etablering av et riggområde krever fjerning av bygningsrester/grunnmurer innenfor delområde KA5. Det er ingen forskjell i konsekvensgraden på kulturminner ved de forskjellige alternativene med kort og langt buttspor. Bevaring kulturmiljø er sikret i bestemmelsene og konsekvensutredningen tar opp avbøtende tiltak.

Kommunedirektøren vurderer at de kulturhistoriske hensynene blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget så lenge de fastsatte planbestemmelsene og avbøtende tiltakene følges opp i anleggsfasen.

Hensynssoner

Planen inneholder hensynssone for bevaring kulturmiljø (H_570), høyspentanlegg (H_370), ras og skredfare (H310), hensyn friluftsliv (H530_9), båndlegging for regulering etter plan og bygningsloven (H710) og båndlegging etter andre lover (H740_2). Kommunedirektøren mener disse er tilstrekkelig ivaretatt i plankart og bestemmelser, og har ingen ytterligere kommentar.

ROS-analyse

ROS-analysen er utført i henhold til DSB sin veileder, og kommunedirektøren vurderer derfor dette som ivaretatt. De aktuelle områdene og tiltakene som fagrapporten viser til er sikret i plankart med hensynssoner med tilhørende bestemmelser. Kommunedirektøren anser dermed punktet som tilstrekkelig ivaretatt.

Ras og skred

Det er registrert flere skredhendelser langs eksisterende trasé, inkludert snøskred,

sørpeskred, steinsprang, samt jord- og flomskred. Området er preget av bratt terreng. Vannveier som Kviturelva og Femogtjuedalen fungerer som løsne- og ledeområder for våte skredtyper. Spesielt ved Kviturelva oppstår det utfordringer i vårflommen når is og snø gjenpropper bekkens løp og fører til at det dannes sørpeskred med avrenning mot jernbanen.

Planområdet og de planlagte tunnelpåhuggene ligger innenfor NVEs aktsomhetsområde for snøskred. Det er lagt inn en egen hensynssone i plankartet som omfatter bratte fjelldeler og skjæringer. Det stilles krav i planbestemmelsene om at skredfare skal vurderes av fagkyndig før tiltak kan iverksettes, og at nødvendige sikringstiltak må gjennomføres.

I fagrapport ingeniørgeologi kommer det fram at den planlagte viltovergangen over sporveksel i sør og snøoverbygg over sporvekselen i nord, vil ha en forebyggende effekt mot skredpåvirkning på spor. Behov for ytterligere sikring mot skred må vurderes nærmere i neste planfase, dette gjelder særlig for alternativ med langt buttspor og turistplattform. Kommunedirektøren vurderer at sikkerhet mot ras og skred ivaretas tilstrekkelig gjennom hensynssone H310 som omfatter faresone for ras og skred med tilhørende bestemmelser.

Grunnforhold og geoteknisk vurdering

Den marine grensen i området ligger i henhold til NVE på rundt kote +100. Tiltaksområdet ligger på ca. kote +300, og ligger dermed helhetlig over marin grense, og det er dermed ingen forekomst av marin leire eller fare for kvikkleire/områdeskred.

Prosjektspesifikke grunnundersøkelser viser at det generelt er svært grunt til berg. Ved planlagt sporveksel i vest er det ca. 1 meter til berg.

Kommunedirektøren mener at grunnforhold og forhold knyttet til geoteknisk vurdering er ivaretatt i planforslag og gjennom geoteknisk vurderingsrapport.

Flom

Ifølge NVE sitt aktsomhetskart for flom finnes det seks aktsomhetsområder innenfor planområdet. Tre av disse er markert med maksimal vannstandstigning. Ingen av disse grenser til eller berører prosjektområdet. Selve prosjektområdet ligger om lag 300 meter høyere enn dette nivået, og det vurderes derfor som usannsynlig at foreslått kryssingsspor blir påvirket av flomsonen.

Kommunedirektøren mener flom er tilstrekkelig redegjort for i ROS-analysen og anser dermed punktet som ivaretatt.

Samfunn, næring og utvikling

Ofofbanen frakter over 60 prosent av den samlede godsmengden i tonn i Norge og er avgjørende for malmtransporten fra Kiruna. På Ofofbanen er det forventet at togtrafikken de neste 20 årene skal øke med 30 prosent. For å styrke kapasiteten på strekningen er det derfor behov for nytt kryssingsspor på Horisontalen. Det vil da tilrettelegges for transport med 740 meter lange godstog, som gjør det mulig å frakte 32 prosent mer godsvolum på jernbanen. Dette er svært positivt for det nordnorske og nasjonale næringslivet.

Går man for alternativ med langt buttspor vil etablering av buttspor tilrettelagt for opphold/stans for turisttog muliggjør stopp uten at det forstyrrer ordinær godstrafikk.

Tiltaket støtter også opp om statlige og regionale mål, ved å flytte godstransport fra vei til bane bidrar man til å redusere klimagassutslipp. For anleggs- og driftsfasen er det utarbeidet klimagassberegninger og fastsatt krav om utslippsreducerende tiltak. Blant annet å redusere mengder stål og betong, bruke lavutslippsalternativer for materialer med høye utslipp og gjenbruke overskuddsmasser lokalt for å minimere uttransport. Det er laget et klimabudsjett i plan- og prosjekteringsarbeidet for Horisontalen kryssingsspor. Resultatene fra denne beregningen vil være et grunnlag for å iverksette tiltak for å redusere klimagassutslippene i den videre prosjekteringen. Kommunedirektøren anser punktet som ivaretatt.

Konsekvensutredning

Kommunedirektøren viser til referat fra oppstartsmøtet hvor det ble konkludert med at planen utløser krav om konsekvensutredning, og at temaer for konsekvensutredning fremkommer og redegjøres for i planprogrammet. Temaene som er konsekvensutredet er friluftsliv, naturmangfold, landskap, kulturminner og kulturmiljø, vannmiljø og naturressurser (reindrift), i tillegg er det gjort en konsekvensutredning for reindrift på Ofotbanen.

Det er konsekvensutredet to hovedalternativer for jernbanetiltaket, alternativ A med kort buttspor og viltovergang, og alternativ B med langt buttspor, viltovergang og turistplattform.

Alternativ A

Alternativet med kort buttspor omfatter nytt buttspor i tunnel, omlegging av eksisterende spor til avviksspor, etablering av planskilt viltovergang, snøoverbygg og et kort buttspor på eksisterende spor. Buttsporet tilrettelegges for at arbeidstog/vedlikeholdsmaskiner og turisttog kan stoppe uten å hindre øvrig togtrafikk, men passasjerer kan ikke gå av toget. Viltovergangen plasseres ved en tradisjonell flyttlei. Siden det ikke etableres plattform for utstigning, unngås menneskelig ferdsel og støy. Dette sikrer at reinen faktisk vil bruke viltovergangen, hindrer reinpåkjørsler og bedrer arbeidet for reindriftsutøverne. Dette alternativet vil også gi minst visuell og fysisk påvirkning på landskapsbildet.

Alternativ B

Alternativ B har samme grunnløsning som alternativ A, men har et lengre buttspor og en turistplattform tilpasset turisttog på opptil 150 meter. Plattformen dimensjoneres for at opptil 400 passasjerer kan gå av for å oppleve utsikten. Det planlegges også sti fra plattformen til et utsiktspunkt. Dette alternativet har positiv konsekvens for friluftsliv og reiseliv, da det øker tilgjengeligheten til området vesentlig, særlig for personer som ikke kan gå langt til fots. Det gir reisende og lokale en ny opplevelseskvalitet med tilrettelagt utstigning og sti til utsiktspunkt.

Det har derimot stor negativ konsekvens for reindriften. Støy, uroligheter og økt menneskelig aktivitet fra opptil 400 passasjerer på plattformen vil skremme reinen. Dette setter den tiltenkte funksjonene til viltovergangen i fare, da reinen vil unngå å bruke den. Det vil også ha noe negativ konsekvens for landskapsbildet, da etablering av plattform, sti og utstigningsarealer gir større tekniske inngrep, mer visuell dominans og mer terrengslitasje i et storslått og ellers uberørt fjellandskap. For naturmangfoldet vil det ha middels negativ konsekvens, i tillegg til inngrepene fra viltovergangen, utgjør det lange buttsporet og plattformen et direkte, permanent inngrep. Generelt er konsekvensene for naturmangfold like for begge alternativene.

Samiske interesser

Planområdet berører Skjomen reinbeitedistrikt. Narvik kommune har gjennomført konsultasjon med reinbeitedistriktet i tråd med samelovens kapittel 4. De samiske interessene er utredet i konsekvensutredning for naturressurser og i egen konsekvensutredning for reindrift på Ofotbanen.

Alternativ A

Alternativet vurderes å gi en stor positiv konsekvens for reindriften. Etableringen av en ny, plasskilt viltovergang og tilhørende viltgjerder langs sporet vil redusere risikoen for togpåkjørsler av rein betydelig, sikre viktige flytt- og trekkleier og forbedre sammenhengen mellom årstidsbeitene. Den planlagte anleggsvegen vil etter anleggsperioden benyttes som driftsveg for jernbanen og som flytt- og driftsveg for reindriften. Dette gjør at reindriftsutøverne slipper lange, krevende omveier og får en trygg ferdselstrasé.

Alternativ B

Dette alternativet vurderes å ha en betydelig negativ konsekvens for reindriften. Rein er sky flokk- og byttedyr med god hukommelse. Støy og menneskelig aktivitet fra turistplattformen rett i nærheten av viltovergangen vil skremme reinen. Det er stor risiko for at reinen vil sky området og nekte å bruke viltovergangen, noe som vil ødelegge dens tiltenkte funksjon.

Alternativet vurderes å innebære en forringelse i forhold til dagens tilstand og å utgjøre en betydelig miljøskade. Kvitur er i utgangspunktet et stille sted med god beitero uten andre forstyrrelser enn togene som passerer.

Den reindriftsfaglige vurderingen og anbefalingen er utvetydig. Etablering av en turistplattform er uforenelig med sikker bruk av viltovergangen. Det bør ikke etableres turistplattform på Kvitur.

Det er også gjort en vurdering av transport av overskuddsmasse. Det er tre alternativer, via anleggsvei, via taubane og via jernbanen. I konsekvensutredningen for reindrift langs Ofotbanen er det konkludert med at uttakstransport av overskuddsmasse via anleggsveien mellom Rombak stasjon og Kvitur er den beste totalløsningen for reindrifta.

Andre forhold

Rådmannen vurderer at innspill til oppstart av planarbeidet i hovedsak er ivarettatt i planforslaget.

Forhold til FNs bærekraftsmål

Narvik kommune legger til grunn FNs bærekraftsmål i sine planer og arbeid. Kommunedirektøren vurderer at planforslaget er i tråd med intensjonene i disse målsetningene.

Konklusjon

Slik kommunedirektøren vurderer planforslaget, er det tilstrekkelig redegjort for de ulike temaene, dette viser at konsekvenser av planforslaget sammen med foreslåtte skadereduserende tiltak vurderes som akseptable. Kommunedirektøren vurderer at planprogrammet er tilstrekkelig oppfylt gjennom KU-rapportene og fagrapportene. Planarbeidet er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og kommunens overordnede planer.

Kommunedirektøren har i sin helhetsvurdering lagt vekt på prosjektets samfunnsøkonomi, samt konsekvensene for reindrift, naturmangfold, landskap og reiseliv. Planforslaget belyser to hovedalternativer: Alternativ A (kort buttspor og viltovergang) og Alternativ B (langt buttspor med turistplattform og viltovergang). Saken inneholder en krevende avveining der nytten og tilgjengeligheten ved en turistplattform må veies opp mot ulempene dette påfører reindriftsnæringen og naturmiljøet i området.

Det er avdekket faglige motsetninger og ulike interesser knyttet til prosjektet. Ved å legge begge alternativene ut til offentlig ettersyn sikres en bred prosess der berørte fagmyndigheter, samiske interesser, reiselivet og allmennheten får mulighet til å gi sine innspill før endelig valg av løsning tas.

Vedtak

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, legges forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, med alternativ 1C spor, kort buttspor og viltovergang (Alternativ A) og alternativ 1C spor, langt buttspor med turistplattform og viltovergang (Alternativ B), PlanID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026, ut til offentlig ettersyn i seks -6- uker fra utlysingsdato

Alternativt 1 forslag til vedtak:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, legges forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, med alternativ 1C spor, kort buttspor og viltovergang (Alternativ A), PlanID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026, ut til offentlig ettersyn i seks - 6 - uker fra utlysingsdato.

Alternativ 2 forslag til vedtak:

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-11 jf. § 12-10, legges forslag til detaljregulering for Horisontalen kryssingsspor, med alternativ spor, langt buttspor med turistplattform og viltovergang (Alternativ B), PlanID 2025001, siste revisjonsdato 07.09.2026, ut til offentlig ettersyn i seks - 6 - uker fra utlysingsdato.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse (UOB-06-A-00101_03A) (L)(1210130) (1236139)
- 2 Planbestemmelser_Alternativ med turistplattform (UOB-06-A-00110_02A) (L)(1210113) (1236140)
- 3 Planbestemmelser (UOB-06-A-00102_02A) (L)(1210112) (1236141)
- 4 Plankart (UOB-06-X-00100 - UOB-06-X-00121_02A) (L)(1210132) (1236142)
- 5 V01 - Referat fra oppstartsmøte (L)(1210024) (1236143)
- 6 V03 - Behandling av innkomne merknader til varsel om oppstart og høring av (UOB-06-A-00100_02A) (L)(1210115) (1236145)
- 7 V04 - Planprogram (UOB-06-A-00105_02A) (L)(1210027) (1236146)
- 8 V05 - Konsekvensutredning Horisontalen (UOB-06-A-00107_02A) (L)(1210116) (1236147)
- 9 V06 - ROS-analyse (UOB-06-A-00103_02A) (L)(1210117) (1236148)
- 10 V07 – Fagrapport geoteknisk vurderingsrapport (UOB-06-A-00066_05A) (L)(1210133) (1236149)
- 11 V08 – Fagrapport ingeniørgeologi (UOB-06-A-00068_03A) (L)(1210134) (1236163)
- 12 V09 – Fagrapport kartlegging av naturmangfold (UOB-06-A-00073_02A) (L)(1210118) (1236164)
- 13 V10 – Fagrapport VA, overvann, drenering og flom (UOB-06-A-00062_06A) (L)(1210119) (1236165)
- 14 V11 – Oversikttegning (UOB-06-B-00050_02A) (L)(1210120) (1236167)
- 15 V12 – Plan og profiltegninger veg (UOB-06-D-00061 – UOB-06-D-00063_01A) (L)(1210121) (1236168)
- 16 V13 – Konsekvensutredning reindrift Ofotbanen (UOB-06-A-00108_01A) (L)(1210122) (1236169)