


# OFOTBANEN NARVIK HAVN - VASSIJAURE HORISONTALEN KRYSSINGSSPOR

## HORISONTALEN OG KATTERAT PLANINITATIV

02A	Endret etter tilbakemeldinger fra Bane NOR	21.05.2025	PRJE	MBAK	CHRN	
01A	Endret etter tilbakemeldinger fra Bane NOR	21.05.2025	PRJE	MBAK	CHRN	
00A	Første utgave	19.05.2025	BROSIR/KRAM	PRJE	CHRN	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
<b>Tittel:</b> <b>Ofofbanen</b> <b>Narvik havn - Vassijaure</b> <b>Horisontalen kryssingsspor</b> <b>Horisontalen og Katterat Planinitativ</b>		Ant. Sider	Fritekst 1d			
		<b>18</b>	Fritekst 2d			
			Fritekst 3d			
			Produsent	Bane NOR		
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Erstattet av						
<b>Prosjekt: 60079310</b> <b>Parsell: 06</b>		Dokument nr. <b>UOB-06-A-00079</b>			Rev. <b>02A</b>	
		Dokument nr.			Rev.	

# Planinitiativ Horisontalen og Katterat kryssingsspor

Detaljregulering  
Narvik kommune



## Innhold

Innledning.....	5
a) Formålet med planene .....	6
b) Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet.....	7
c) Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak .....	8
d) Utbyggingsvolum og byggehøyder .....	11
e) Funksjonell og miljømessig kvalitet .....	11
f) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser .....	12
g) Forholdet til andre planer.....	14
h) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.....	17
i) Ivaretagelse av samfunnssikkerhet.....	18
j) Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles .....	18
k) Prosesser for samarbeid og medvirkning .....	19
l) Vurdering av konsekvensutredning .....	19

## Innledning

Det er en nasjonal målsetting å øke mengden gods på bane. I februar 2023 ble utredningen for «Økt kapasitet på Ofofbanen» oversendt til Jernbanedirektoratet. Utredningen viser fire tiltak for å øke kapasiteten på Ofofbanen:

- Søsterbekk kryssingsspor (pågående reguleringsplan)
- Katterat kryssingsspor (Planinitiativ)
- Horisontalen kryssingsspor (Planinitiativ)
- Økte til 32,5 tonn aksellast fra Narvik til riksgrensen



**Figur 0.1: Kart som viser kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen. Kilde Bane NOR.**

Prosjektene ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 og er foreslått inkludert i Effektpakke 13 b. Bane NOR ønsker å starte reguleringsplanarbeid for nye kryssingsspor på henholdsvis Horisontalen og Katterat i forbindelse med kapasitetsøkende tiltak Ofofbanen.

Planlagte tiltak på Katterat kan muligens gjennomføres innenfor Bane NORs arealer og i tråd med gjeldende reguleringsplan. Det er dermed ikke gitt at planlagte tiltak på Katterat vil medføre behov for reguleringsplan. Det ønskes likevel å starte opp planarbeidet og varsle oppstart for å sikre fremdriften i prosjektet og innspill til prosjekteringsarbeidet.

Planinitiativet har som formål å kort beskrive tiltakene som grunnlag for oppstartsmøte for planarbeidet. Planinitiativet er utarbeidet etter Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §1 bokstav a) til l).

Bane NOR er forslagsstiller og NIRAS er konsulent for tiltaket, jf. krav i plan- og bygningslovens § 12-3 siste ledd.

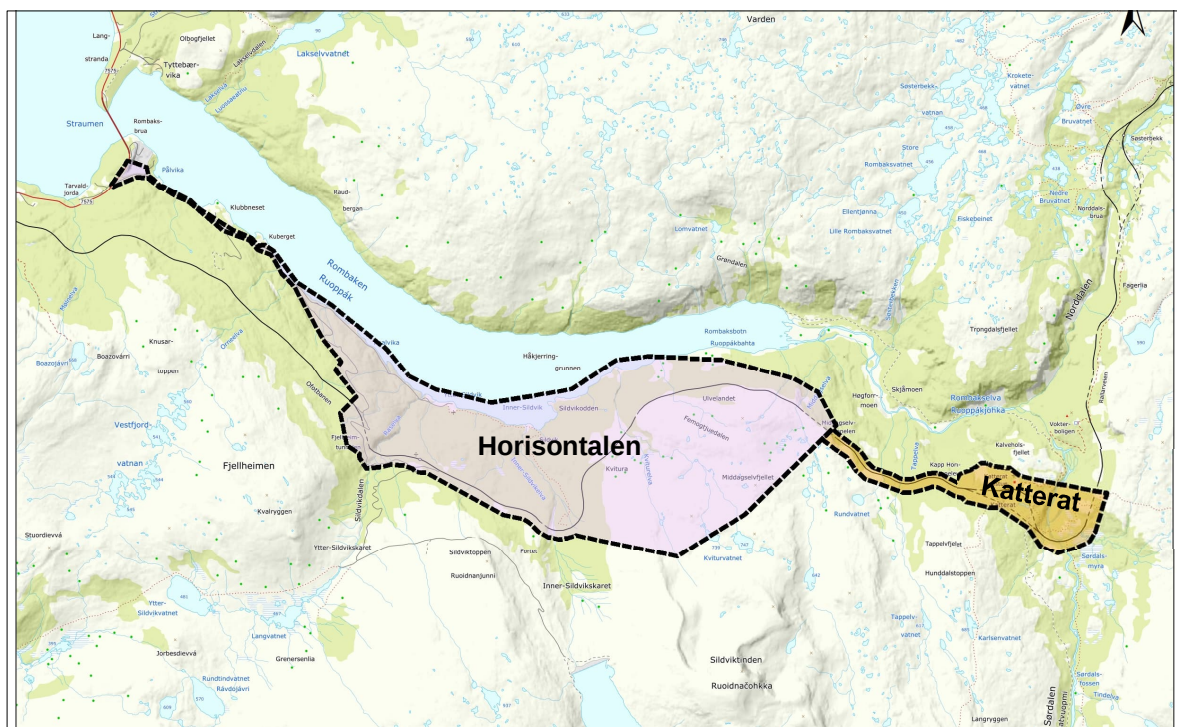
## a) Formålet med planene

Bane NOR ønsker å øke kapasiteten på Ofofbanen. Ofofbanen er 43 km lang og er per i dag Norges nordligste jernbanestrekning og strekker seg fra Narvik til Riksgrensen. All trafikk på Ofofbanen går via Sverige. Ofofbanen spiller en avgjørende rolle for gods- og malmtransport mellom Norge og Sverige, og er en viktig del av den internasjonale transportkorridoren. Trafikken på strekningen forventes å øke betydelig i årene som kommer.

For å vurdere om dagens infrastruktur er i stand til å håndtere denne økningen, gjennomførte Jernbanedirektoratet i 2020 en kapasitetsanalyse i samarbeid med Trafikkverket og Bane NOR. Analysen tok utgangspunkt i en prognose for trafikkutviklingen frem mot 2040.

Resultatene fra analysen viser at det er behov for kapasitetstiltak på deler av strekningen, særlig mellom Rombak og Riksgrensen, for å sikre at Ofofbanen kan håndtere fremtidens transportbehov på en trygg, effektiv og bærekraftig måte.

Tiltakene som planlegges vil bidra til bedre punktlighet, flyt i trafikken og redusere risikoen for flaskehalser. Videre vil det styrke miljøvennlig godstransport og føre til økt konkurransekraft for jernbanetransporten.



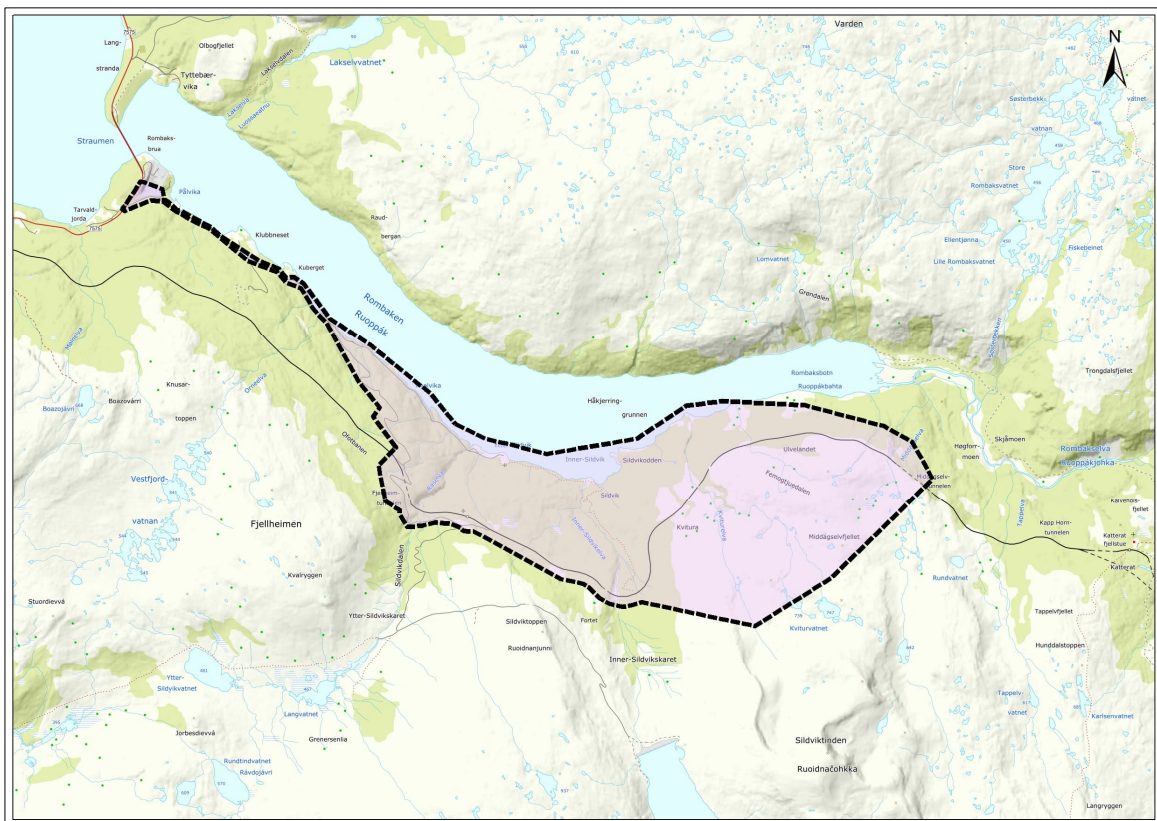
Figur a.1 Kart som viser foreslåtte varslingsområder for Horisontalen og Katterat. Kart: Kartverket

## b) Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

### Horisontalen

Varslet planområdet har et areal på ca. 10 000 daa og ligger mellom Rombak stasjon og Katterat stasjon. Til varsel om oppstart er det foreslått en romslig planavgrensning med mer areal enn nødvendig for å ivareta hensyn til flom, skred og anleggsgjennomføring. Det vil også vurderes behov for midlertidige riggområder, anleggsveger og eventuelle massedeponier.

Planarbeidet få virkninger utenfor planområdet. Dette gjelder blant annet hensyn til reindriftsinteresser da tiltakene ligger i et område med registrert trekkleier. Det må gjennomføres vurderinger av naturmangfold, kulturmiljø og risiko knyttet til flom og erosjon da slike forhold kan ha konsekvenser utover reguleringsgrensen.

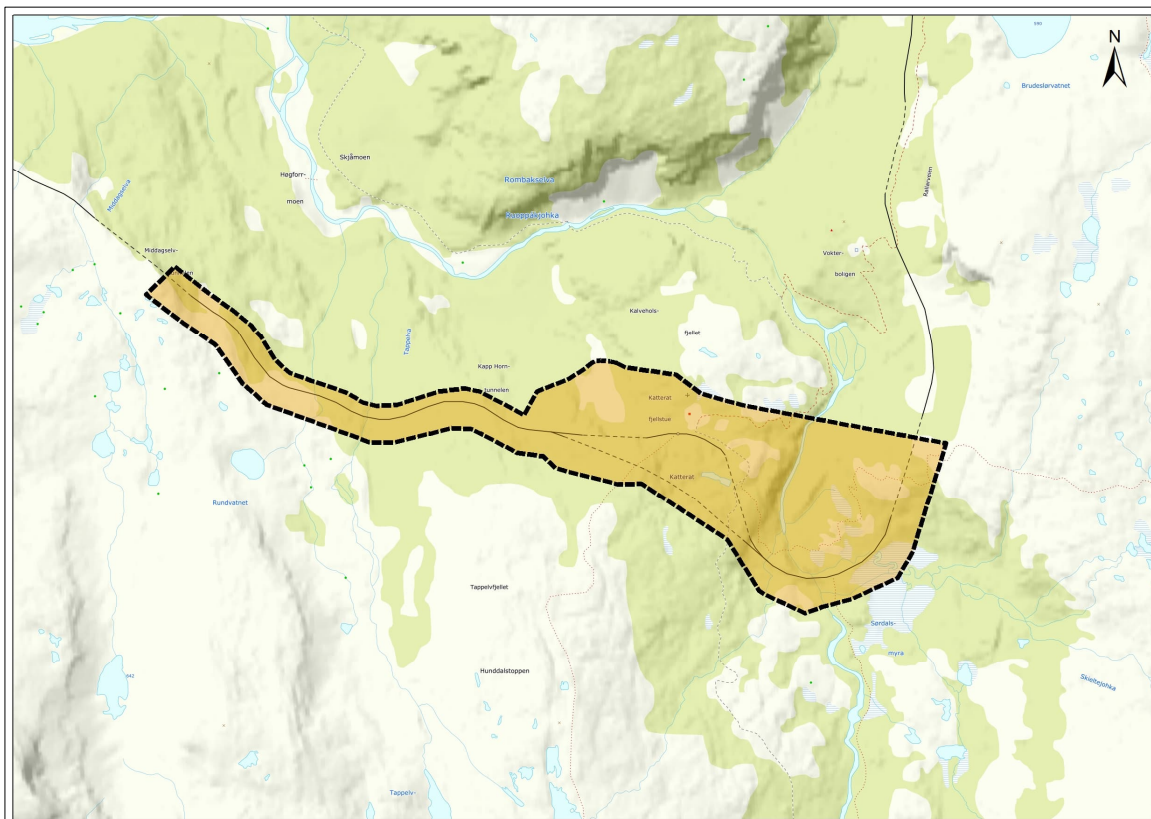


**Figur b.1 Kart som viser foreslått varslingsområde for Horisontalen. Kart: Kartverket**

Figur b.1 viser foreløpig kartutsnitt over planområdet for Horisontalen kryssingsspor med sort stiptet linje. I tillegg til selve jernbanetiltaket omfatter foreslått varslingsområdet midlertidige arealer til bygge- og anleggsgjennomføringen. Det vil være behov for anleggsveger, riggområder, arealer for mellomlagring av overskuddsmasser fra tunneldriving. I plan- og prosjekteringsarbeidet skal det sees på tre alternativer for hvordan overskuddsmassene kan fraktes ut av området. Et av alternativene er en anleggsveg som kan brukes som driftsadkomst til jernbanen etter endt

anleggsfase. Varslingsområdet dekker også eventuelle sikringsbehov for Kviturelva og arealer for å sikre adkomst fra Rombaksveien i nordvest.

### Katterat



**Figur b.2 viser foreslått varslingsområde på Katterat. Kart:Kartverket**

Figur b.2 viser foreslått varslingsområde på Katterat, markert med sort stiplet linje. Foreslått varslingsområde omfatter areal for plassering av nytt spor 3, område for ny plattform med passasjerkryssing av spor 1 og midlertidige arealer for bygge- og anleggsgjennomføring.

Varslingsområdet har et areal på omtrent 1200 daa.

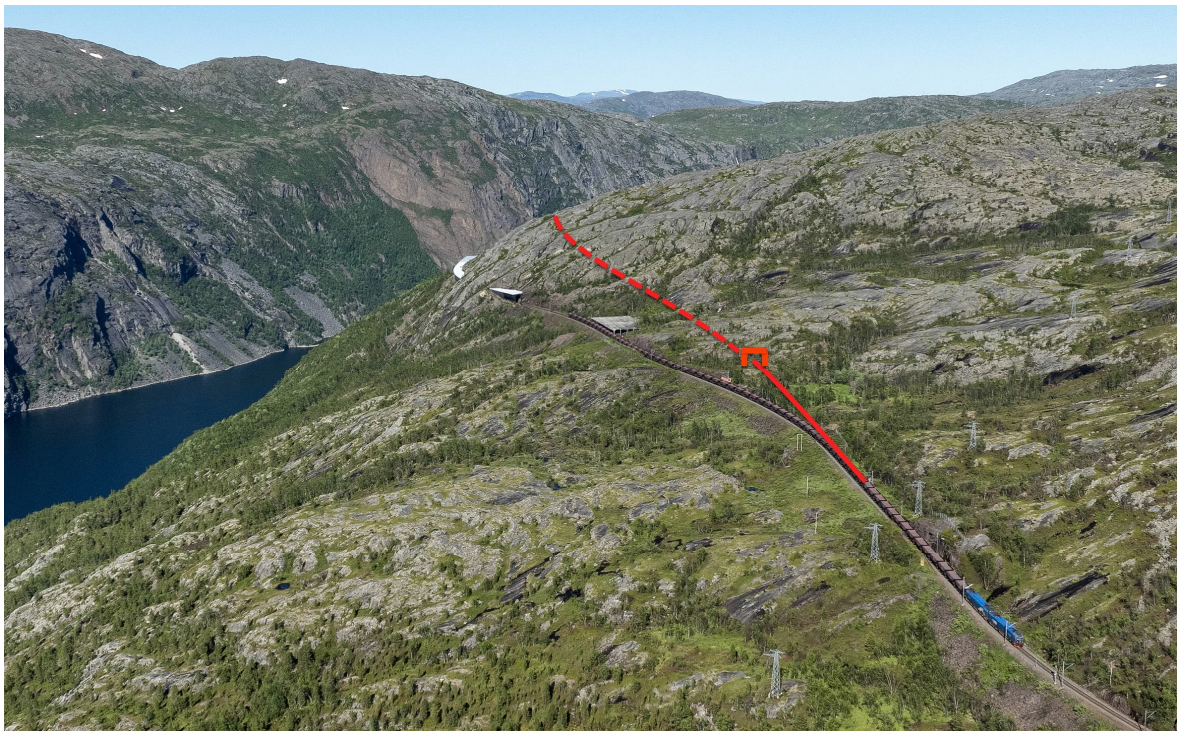
## c) Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

### Horisontalen

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, men litt lenger øst. Det nye sporet avsluttes like vest for området som kalles Ulvelandet.

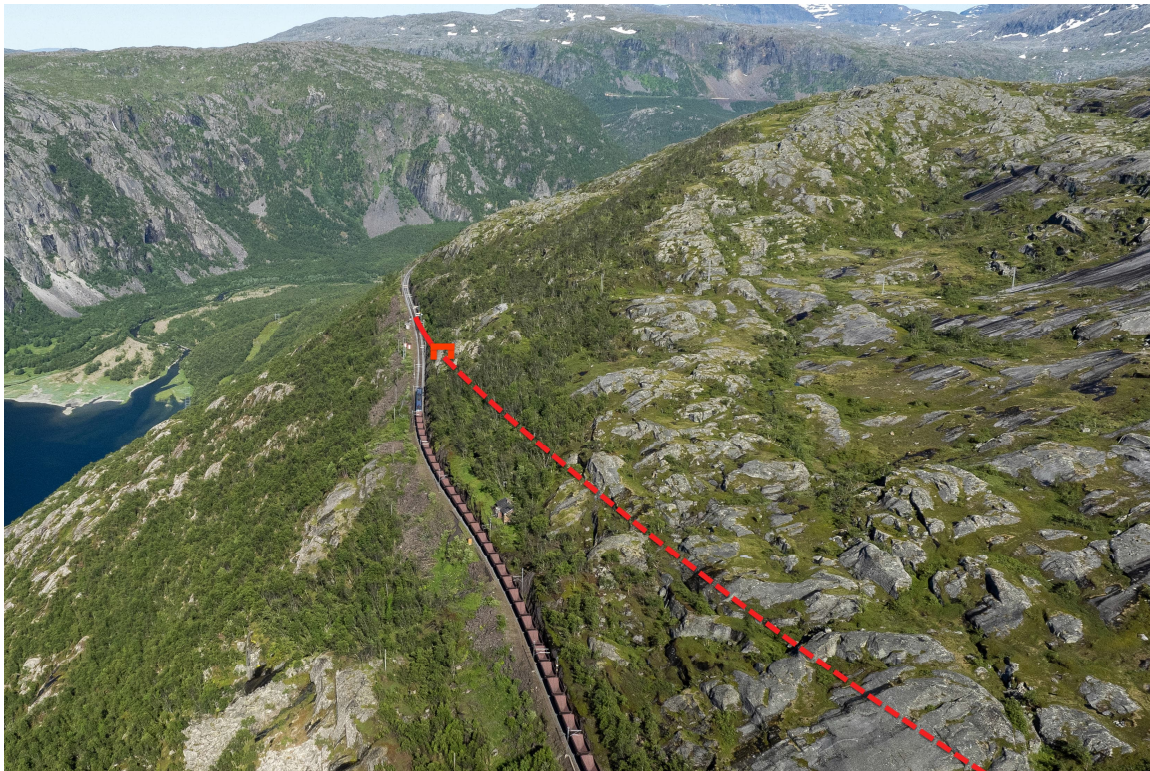


Figur c.1 Bilde av planområdet Horisontalen på Ofotbanen. Kilde: Bane NOR.



Figur c.2 Ortofoto med illustrasjon av mulig plassering av tunnel vist med rød linje. Kilde: Bane NOR.





**Figur c.3** Ortofoto som viser illustrasjon av mulig plassering av nytt kryssingsspor med rød linje.  
Kilde: Bane NOR.

Planlagt jernbanetrase skal gå i tunnel og krysser en trekkei for rein. For å unngå opphoping av snø vurderes det snøoverbygg ved de to tunnelportalene over sporvekslene og ved de største skjæringene. I plan- og prosjekteringsarbeidet skal det vurderes løsninger for bruk av overskuddsmasser innenfor planområdet, og det sees på muligheten for etablering av riggplass innenfor planområdet.

Det vil 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.

### **Katterat**

Varslingsområdet for tiltaket på Katterat omfatter Katterat stasjon og strekningen mellom km 29,389 og km 30,045 hvor det planlegges etablering av et nytt kryssingsspor og en mellomplattform. I tillegg skal det etableres en ny sporveksel ved km 30,5 noe som kan medføre behov for utvidelser i eksisterende tunneler. Tiltaket innebærer at eksisterende hensettingsspor (spor 3) bygges om til et nytt spor for kryssing av tog.

Som en del av tiltaket planlegges det ny mellomplattform. Det etableres også adkomst til plattform. I tillegg må det gjennomføres enkelte tilpasninger i tunnelene som utvidelser for å sikre at togene har tilstrekkelig klaring.

Kryssingssporet skal hovedsakelig benyttes av persontog og vedlikeholdsmaskiner.



**Figur c.4** Ortofoto som viser illustrasjon av mulig plassering av nytt kryssingsspor med rød linje.  
Kilde: Bane NOR.

## d) Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det vil være behov for å etablere snøoverbygg. Nye snøoverbygg vil få tilsvarende utforming som eksisterende snøoverbygg på strekningen, og vil dermed tilpasses det visuelle uttrykket som allerede er etablert i området.

I plan- og prosjekteringsarbeidet vil det vurderes behov for evakuerings- og redningsbygg inne i tunnelen for å ivareta sikkerhet ved uforutsette hendelser. Bakgrunnen er krevende snøforhold, rasfare og adkomstforholdene i området. Behov, plassering og utforming vil avklares nærmere i videre planlegging og prosjektering.

Videre detaljprosjektering vil avdekke behovet for eventuelle justeringer i omfang og utforming, herunder også størrelse og plassering av teknisk infrastruktur og installasjoner.

## e) Funksjonell og miljømessig kvalitet

Jernbanen har strenge tekniske krav til utforming og materialbruk som må følges for å ivareta sikkerheten på jernbanen. Prosjektet søker å finne bærekraftige løsninger i valg av løsninger og i prosjektering.

Horisontalen kryssingsspor skal BREEAM-infrastructure sertifiseres med sertifiseringstype «Whole project». Ambisjonsnivå er minimum «Very good». For Katterat skal det vurderes i plan- og prosjekteringsarbeidet om prosjektet skal BREEAM-infrastructure sertifiseres.

## f) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

### Landskap

Tiltakene på Horisontalen og Katterat planlegges i et høyfjellsområde med bratt og variert terreng, preget av krevende klimatiske forhold med lave temperaturer, sterk vind og store nedbørmengder. Landskapet i området består hovedsakelig av lav, fjellhei, småvann og bekker og framstår som lite påvirket av menneskelig aktivitet utover den eksisterende jernbanen. Terrenget på Horisontalen er svært bratt og utfordrende fra Sildviktinden og ned til Rombaksfjorden. Det er ikke registrert landskapsverdier av nasjonal eller regional betydning, men området har høy verdi som brukslandskap både for reindrift og friluftsliv.

Tiltakene vil kunne påvirke landskapsbilde både lokalt og fra avstand gjennom terrenginngrep som fyllinger, skjæringer og etablering av nye tekniske installasjoner. Særlig i et høyfjellsterreng med lav/lite vegetasjon og få andre inngrep kan tiltakets fjernvirkninger bli tydelige. I tillegg til de visuelle og fysiske virkningene er område også et viktig brukslandskap for både reindrift og friluftsliv. Landskapet har verdi som sesongmessig beiteområde for rein og som turområde for både sommer- og vinter aktiviteter. Endringer i landskapet som følge av tiltaket kan dermed også ha indirekte konsekvenser for opplevelseskvalitet, tilgjengelighet og tradisjonell arealbruk.

Tiltakene vil medføre fysiske inngrep, og det stilles derfor høye krav til landskapstilpasning. Løsningene vil utformes med hensyn til terreng, eksisterende linjeføring og visuelle kvaliteter med mål om å minimere varige inngrep. Det legges derfor vekt på god landskapstilpasning, gjenbruk av eksisterende inngrep der det er mulig og vurdering av revegetering eller andre avbøtende tiltak for å redusere de negative landskapsmessige konsekvensene.

På Horisontalen er det en mulig konflikt med en høyspentlinje som krysser jernbanesporet nær planlagt sporveksel 1 i vest. Ved Kvitur går traséen gjennom en steinur. Kvitur er utsatt for snøras og Kviturelva er utsatt for flom. Dette må hensyntas i planleggingen.

### Naturmiljø

Planområdene ligger som nevnt tidligere i et høyfjellsområde med sparsom vegetasjon, dominert av lav, mose og fjellhei. Terrenget er variert med småvann, myrdrag og bekker som krysser dagens jernbane flere steder.

Planområdet på Horisontalen har mer variert vegetasjon da varslingsområdet går helt ned til Rombaksfjorden. Området har begrenset biologisk produksjon, men inngår i et sammenhengende naturmiljø med tilhørende økologiske funksjoner, blant annet som leveområde for høyfjellsarter og som del av større landskapskorridorer. Bygging av ny infrastruktur i området kan medføre inngrep i naturlige vannveier, påvirkning på hydrologi og endringer i fuktighetsforhold, noe som kan ha konsekvenser for sårbare naturtyper. Det vil derfor være viktig med god planlegging for å ivareta

vannbalanse og overvannshåndtering. Dette gjelder særlig med tanke på økte nedbørmengder, snøsmelting og styrtregn som følge av klimaendringer.

I planarbeidet skal gjøres en vurdering etter § 12 i vannforskriften om man risikerer at tiltaket kan, eller vil redusere miljøtilstanden.

I henhold til naturmangfoldloven §§8-12 skal tiltaket bygge på kunnskap om naturverdier i området, føre-var-prinsippet, og vurdering av samlet belastning. Det vil gjennom planprosessen bli gjennomført kartlegging av naturtyper, eventuelle rødlistearter og økologiske funksjoner, og vurdert behov for avbøtende tiltak.

### **Kulturminner**

Området ved Horisontalen har spor etter tidligere jernbanebygging, men det er ikke registrert fredede bygninger eller SEFRAK-objekter innenfor det aktuelle planområdet. Det er heller ikke kjent at det finnes automatisk fredede kulturminner i tiltaksområdet per i dag. Tiltaket vil i utgangspunktet ikke komme i direkte konflikt med kjente kulturminneverdier. Det vil likevel vurderes nærføring og eventuelle fjernvirkninger for kulturmiljø i området, i tråd med kulturminnelovens bestemmelser.

Området for tiltaket på Katterat består blant annet av Katterat stasjon, som tidligere het Hundalen stasjon, og ble åpnet i 1902. Stasjonsbygningen sammen med andre bygninger i området er bevart og vernet i reguleringsplan Reguleringsendring Katterat stasjon. Disse bygningene er representanter for tidlig 1900-talls jernbanearkitektur og har historisk verdi knyttet til utviklingen av Ofotbanen. Området rundt Katterat stasjon har også spor etter militær aktivitet. Under unionsoppløsningen i 1905 var norske styrker stasjonert her, og det finnes fortsatt synlige ruiner etter brakker og stillinger. Under andre verdenskrig bygde tyskerne artilleristillinger i området. Disse historiske elementene bidrar til områdets kulturhistoriske verdi.

### **Naturressurser**

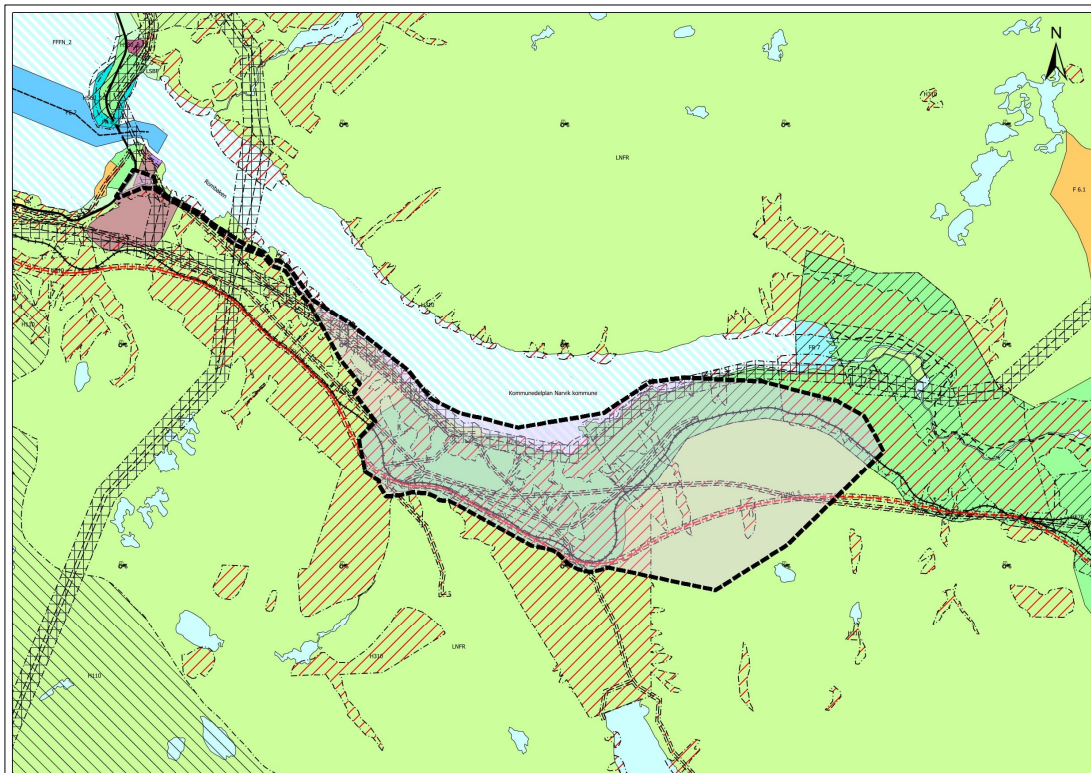
Området er en del av viktige trekkruiter for rein og benyttes av Skjomen siida. Tiltaket kan påvirke reindriftens bruk av området. Det samme gjelder hensynet til friluftsliv da deler av områdene er populært turterreng og særlig Katterat er mye besøkt av turister. Tilgjengelighet til områdene, ivaretagelse av friluftinteressene vil være momenter som skal inngå i planarbeidet.

## g) Forholdet til andre planer

### Horisontalen

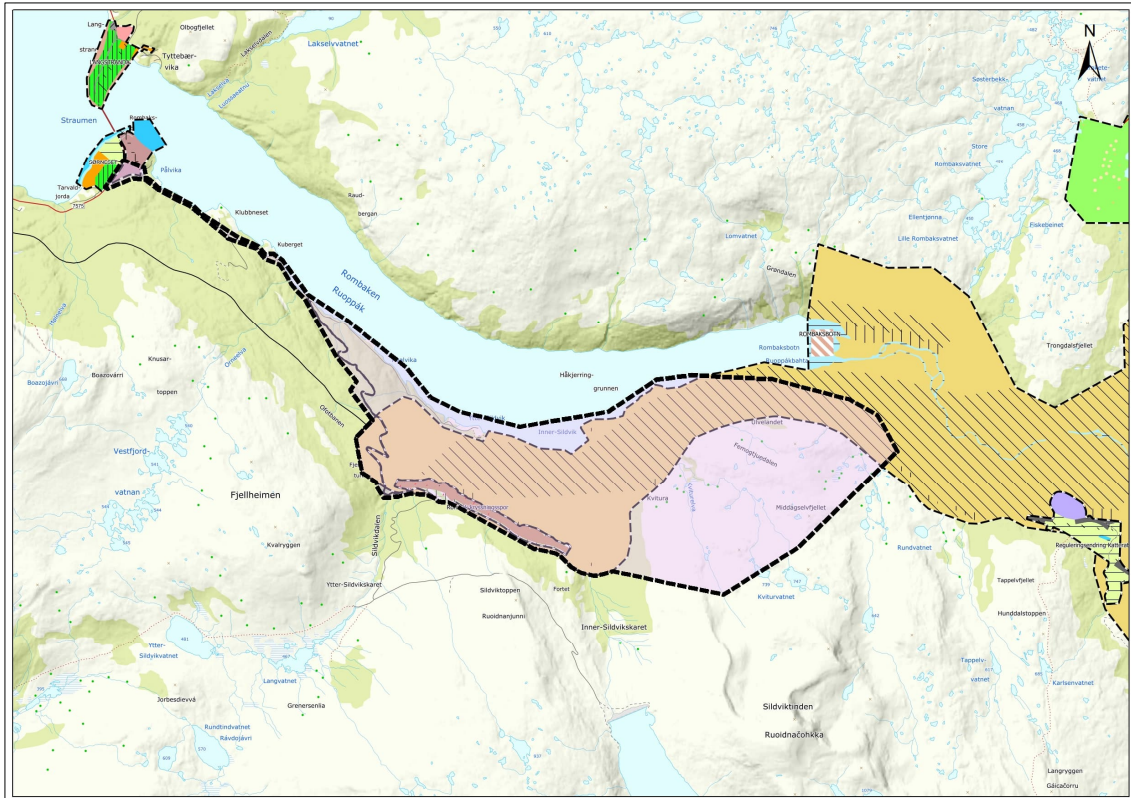
#### **Kommuneplanens arealdel 2017 – 2028, planID 2015007, vedtatt 2.2.2017**

I kommuneplanens arealdel er arealet innenfor varslingsområdet avsatt til LNFR, friområde, ras- og skredfare (H310), hensynssone friluftsliv (H\_530\_9), høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler, H370), båndlegging etter andre lover (H740\_2), bevaring kulturmiljø (H570)



**Figur g.1 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2017-2028 med varslingsgrense lagt over som sort stiplet linje, vedtatt 02.02.2017. Kilde: Narvik kommune.**

## Reguleringsplaner



**Figur g.2: Oversiktsbilde som viser reguleringsplaner i området. Foreslått varslingsgrense for Horisontalen er vist med sort stiplet linjer. Kilde: Narvik kommune.**

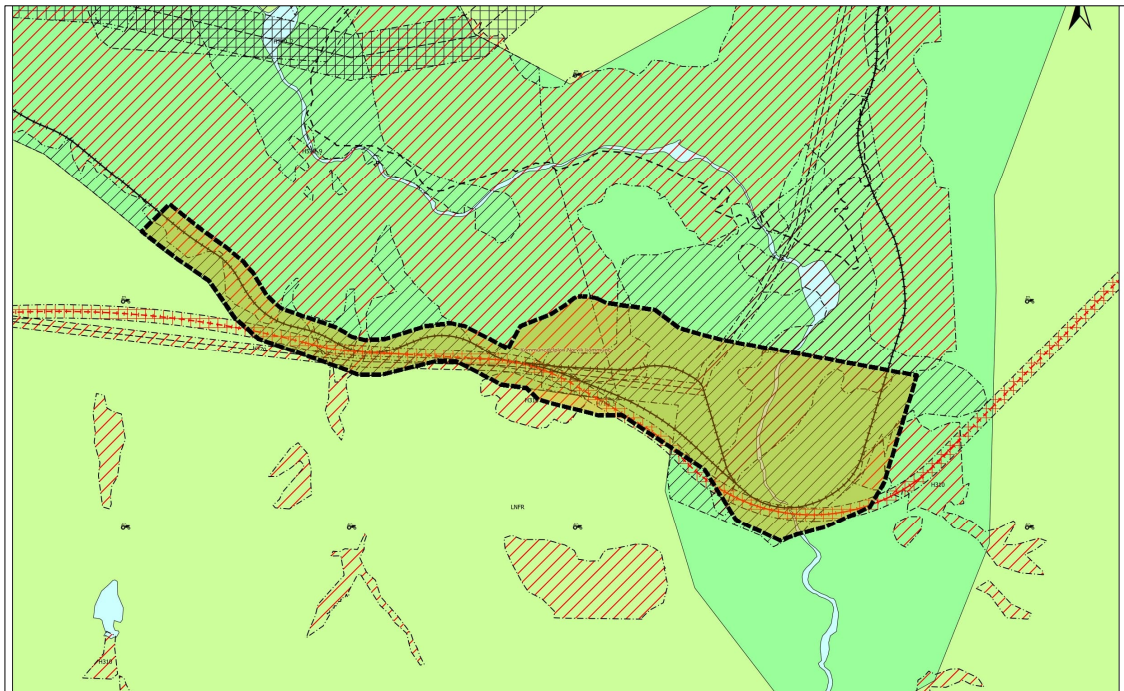
Innenfor foreslått varslingsområde finner vi tre gjeldende reguleringsplaner:

- Rombaksbotn O-3.03 vedtatt 25.04.1996
- 2012006 Rombak kryssingsspor 05.03.2015
- Detaljregulering for Rombak pukkerverk 2019006 vedtatt 18.06.2020

## **Katterat**

### **Kommuneplanens arealdel 2017 – 2028, planID 2015007, vedtatt 2.2.2017**

I kommuneplanens arealdel er arealet innenfor varslingsområdet avsatt til bane, LNFR, friområde, ras- og skredfare (H310), hensynssone friluftsliv (H\_530), høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler, H370), båndlegging etter andre lover (H740\_2), bevaring kulturmiljø (H570).

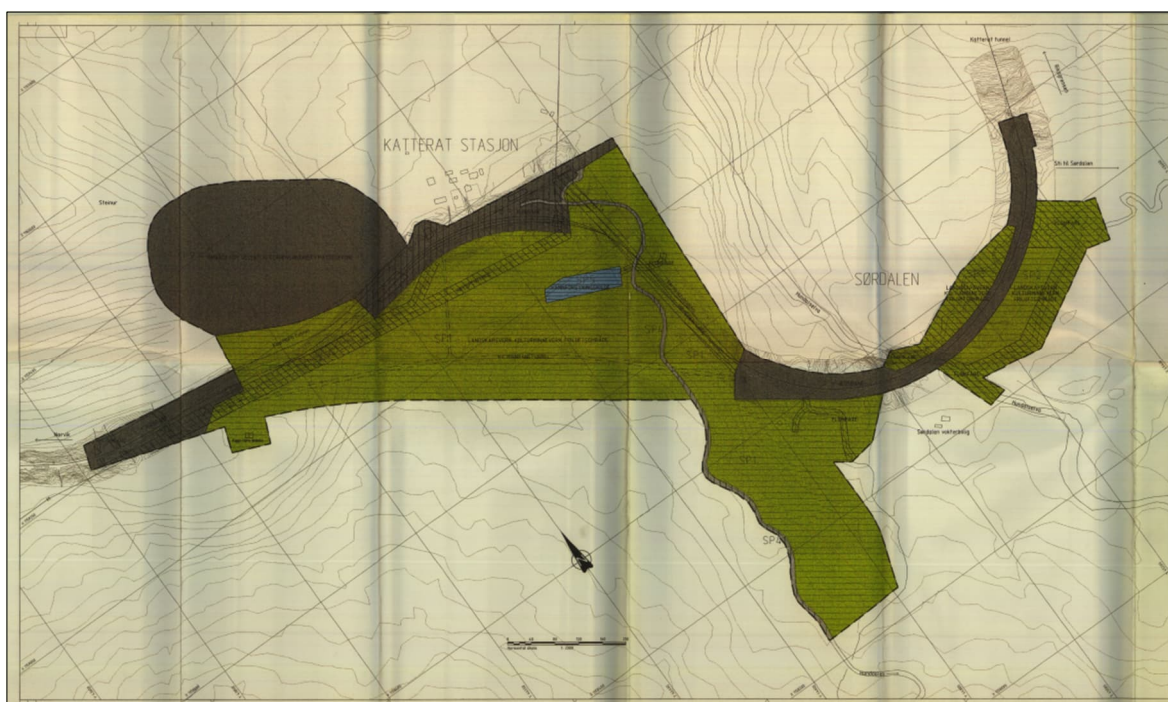


**Figur g.3 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2017-2028 med planavgrensningen lagt over som sort stiplet linje, vedtatt 02.02.2017. Kilde: Narvik kommune.**

## Reguleringsplaner

Innenfor foreslått varslingsområde finner vi gjeldende reguleringsplan:

Reguleringsendring Katterat stasjon plan-ID O-4.10 vedtatt 26.04.2001. Området er regulert til baneformål, spesialområde bevaringsverdig bebyggelse og anlegg, landskapsvern, kulturminnevern- og friluftsområde, vannforsyningskilde, og område for vesentlig terrenginngrep/massedeponi. I tillegg er det regulert fareområder for flomfare og høyspentlinje.



Figur g.4 Reguleringsendring for Katterat stasjon plan-ID O-4.10 vedtatt 26.04.2001

## h) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

### Grunneiere og naboer

Planområdet ved Horisontalen og Katterat ligger i et høyfjellsområde uten fast bosetting, og det er få fritidseiendommer i nærhet til tiltaket. Områdene benyttes imidlertid aktivt til reindrift, og berørte siidaer vil kunne påvirkes både av midlertidige anleggsarbeider og varige inngrep som endrer tilgangen til beiteområder og reinsens trekkveier. Reindriftsutøvere må derfor betraktes som sentrale grunneiere og rettighetshavere i planprosessen. Tiltaket kan også påvirke allmenn ferdsel i området, spesielt for friluftsliv, ettersom området benyttes av turgåere og skiløpere. Påvirkning i anleggsfasen, herunder støy, anleggstrafikk og midlertidige barrierer i terrenget vil være viktige temaer i den videre planleggingen.



### **Anleggsgjennomføring**

Områder som det kun er behov for midlertidig bruk av i anleggsperioden vil reguleres til dagens formål med bestemmelsesområde midlertidig anlegg og riggområde over. Dette gir Bane NOR rett til å benytte området i anleggsperioden og med krav i bestemmelsene om tilbakeføring til underliggende formål i den stand området hadde før anleggsperioden. Adkomst til anleggsområdet og eventuell kryssing av jernbanen for maskiner og personell vil måtte planlegges godt.

Planarbeidet kan avdekke behov for andre formål langs baneformålet som hensynssoner, faresoner eller lignende.

### **Grunnerverv**

Det vil kjøres en grunnervervsprosess på områdene som går utenfor Bane NORs eiendom som kreves permanent og midlertidig for å kunne etablere tiltakene.

## **i) Ivaretagelse av samfunnssikkerhet**

Det vil bli utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse som del av planarbeidet i henhold til krav i plan- og bygningsloven (Pbl). Pbl §4-3 stiller krav til ROS-analyse, som skal avdekke risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om området er egnet til utbyggingsformålet, og om den planlagte utbyggingen eventuelt endrer slike forhold. Analysen vil identifisere potensielle, uønskede hendelser og foreslå risikoreduserende tiltak.

I forbindelse med de jernbanetekniske planene gjennomfører også Bane NOR RAMS-analyser. RAMS står for Reliability, Availability, Maintainability, og Safety (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet, og sikkerhet). Formålet med RAMS analysene er å sikre en pålitelig og sikker jernbane, som har høy oppetid og skal være bygget med tanke på drift og vedlikehold.

## **j) Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles**

Viktige interessenter i planarbeidet vil være:

- Narvik kommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Statens vegvesen
- Sametinget
- Reinbeitedistriktene
- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune
- Berørte grunneiere

Ved kunngjøring om oppstart av planarbeid vil tilgrensende eiendommer, lokale foreninger og organisasjoner etter Plan- og bygningsloven og etter liste fra Narvik kommune blir varslet.

## k) Prosesser for samarbeid og medvirkning

Det er et mål for prosjektet å legge til rette for tett og konstruktiv dialog med særlig reindriftsnæringen, berørte grunneiere, Narvik kommune og relevante fagmyndigheter gjennom hele planarbeidet.

Behovet for møter og medvirkningsbehov ved høring av planforslagene avklares i samråd med Narvik kommune. Gjennom aktiv medvirkning og samarbeid skal det sikres at relevante hensyn og interesser blir ivaretatt i planprosessen.

Tiltakene planlegges i områder med aktiv reindrift, og reinens trekkveier krysser jernbanen i tiltaksområdet. Reindriftsnæringen er en viktig samisk kultur- og næringsaktivitet, og tiltaket må derfor håndteres i tråd med sameloven §4-1 som slår fast at reindriftsnæringen skal inviteres til konsultasjon når tiltak planlegges i tradisjonelle samiske områder eller kan påvirke samisk materiell kulturøvelsen.

## l) Vurdering av konsekvensutredning

### Horisontalen

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.

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.

### Katterat

For reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven skal det alltid gjennomføres konsekvensutredning om planen er et tiltak jf. forskriftens vedlegg 1. Reguleringsplanen faller ikke under noen av punktene i vedlegg 1 som utløser krav til konsekvensutredning etter § 6.

Tiltak som er beskrevet i forskriftens vedlegg 2 skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. forskriftens § 8. Planarbeidet for nytt kryssingsspor på Katterat vurderes å være tiltak jf., vedlegg 2 nr. 10 c) «Bygging av jernbane og anlegg...». Det vurderes ut fra § 10 at tiltaket ikke får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Det vurderes at reguleringsplanen ikke utløser krav om planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av planen og eventuelle avbøtende vil bli belyst og omtalt i planbeskrivelsen.