
RAPPORT

Detaljregulering Vassvikbukta

Delutredning friluftsliv/by- og bygdeliv

OPPDRAKSGIVER

Vannkanten AS

EMNE

Konsekvensutredning friluftsliv/by- og bygdeliv

DATO / REVISJON: 14.10.21/02

DOKUMENTKODE: 713032-PLAN-RAP-002



Multiconsult

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

RAPPORT

OPPDRAAG	Detaljregulering Vassvikbukta	DOKUMENTKODE	713032-PLAN-RAP-001
EMNE	Konsekvensutredning friluftsliv/by- og bygdeliv	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Vannkanten AS	OPPDRAAGSLEDER	Trude Johnsen
KONTAKTPERSON	Thomas Nystad	UTARBEIDET AV	Trude Johnsen
KOORDINATER		ANSVARLIG ENHET	Region Nord
GNR./BNR./SNR.			

SAMMENDRAG

Utbyggingsalternativet i planforslaget vurderes opp mot arealdisponering iht. kommuneplanens arealdel (0-alternativet). Arealdisponeringen i de to alternativene er den samme med unntak av boliger som planforslaget i tillegg legger til rette for.

Økt arealbeslag, samt noe økt trafikk og støy i utbyggingsalternativet sett i forhold til 0-alternativet vurderes som noe forringende. Iht til Støynotat datert 23.08.18 vil lydnivået på nærliggende veier kunne øke med 1,6-1,8 dB. Dette er å regne som en knapt merkbar økning i det gjennomsnittlige lydnivå. Endring i trafikkbildet kan oppleves som forstyrrende.

Opplevelsen av ny tursti på kaifront/fylling, nærlekeplass, samt muligheter for opparbeidelse møteplasser bidrar til å øke opplevelsesverdien i området. Ferdselslinjer forbedres i utbyggingsalternativet.

På en skala fra 4 minus (- - -) til 4 pluss (++++) iht. Håndbok V712 vurderes konsekvensen som følge av utbyggingsalternativet til å være 1 minus (-), noe miljøskade for området.

Skadereduserende tiltak som vegetasjonsbelte/beplantning vil være med på å redusere konsekvensen for trafikk og støy.

Planen legger til rette for muligheten til å etablere møteplasser langs fortau/tursti i form av sittegrupper, grillhytter o.l.

02	14.10.21	Revidert etter offentlig ettersyn og nytt konsept	Trude Johnsen	Tom Langeid	Trude Johnsen
01	28.01.19	Korrigerer etter kommunens mottakskontroll	Trude Johnsen	Tom Langeid	Trude Johnsen
00	28.08.18	Delutredning friluftsliv/by- og bygdeliv	Trude Johnsen	Tom Langeid	Tom Langeid
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	5
2	Metode og datagrunnlag	5
2.1	Definisjoner.....	5
2.1.1	Friluftsliv/by- og bygdeliv.....	5
2.1.2	Plan- og influensområde.....	6
2.1.3	0-alternativet	6
2.2	Verdi, påvirkning og konsekvens	6
2.3	Registreringskategorier	8
2.4	Vurdering av skadereduserende tiltak	9
2.5	Datagrunnlag	9
3	Influensområdet	9
4	Områdebeskrivelse og verdivurdering	10
4.1	Planstatus	10
4.2	Ferdselsforbindelser	10
4.3	Blå/grønne korridorer	11
4.4	Sykkelruter.....	12
4.5	Turområder.....	12
4.6	Utfartsområder	13
4.7	Nærturterreng	13
4.8	Marka/bymark	14
4.9	Urbane uteområder	14
4.10	Leke- og rekreasjonsområder	14
4.11	Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	17
4.12	Jordbrukslandskap som benyttes til friluftsliv	18
4.13	Verdivurdering	18
5	Tiltakets påvirkning og konsekvens	19
5.1	0-alternativ	19
5.1.1	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	19
5.1.2	Konsekvenser i anleggsperioden.....	19
5.2	Alternativ 1 - utbyggingsalternativ	19
5.2.1	Vurdering av påvirkning	22
5.2.2	Vurdering av konsekvens	24
5.2.3	Konsekvenser i anleggsperioden.....	24
6	Skadereduserende tiltak	25
7	Bakgrunnsmateriale.....	25

1 Bakgrunn

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av boliger på eiendom gnr./bnr. 39/1897 m.fl i Narvik kommune. Kommunen ber om at hele området avsatt til framtidig småbåthavn i kommuneplanens arealdel reguleres samlet iht til Kommuneplanens arealdel. Tilgrensende områder som omfatter Vassvikkaia (kommunal veg); Vassvik-kaia (kaikonstruksjon), areal til ny småbåthavn i vest, gjennomgående tursti mm er derfor medtatt i planen.

Narvik kommune har konkludert med at planarbeidet omfattes av Forskrift om konsekvensutredning av 01.07.17:

*§ 2: Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding
c) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I.
Vedlegg I punkt 25: Nye bolig- og fritidsområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.*

Etter krav fra Narvik kommune er tiltaket konsekvensutredet.

Planprogrammet ble fastsatt av Narvik kommune 23.11.2017. I henhold til fastsatt planprogram, skal følgende avklares knyttet til nærmiljø og friluftsliv:

1. Planens betydning for nærmiljø og friluftsliv skal utredes i tråd med prinsipper i Statens vegvesens håndbok og konsekvensanalyser. Metodikken beskrevet i håndbok 18 og 25 benyttes i kartleggingsarbeidet.
2. Dagens bruk av området avklares nærmere i dialog med kommunen, grunneiere, organisasjoner, barnehager og skoler.
3. Ses i sammenheng med delutredning for Barns interesser.

Statens Vegvesen gav ut ny Håndbok V712 i februar 2018 før konsekvensutredningen var ferdigstilt. Metodikk beskrevet i Håndbok V712 er dermed lagt til grunn for analysen. I håndboken benyttes begrepet *Friluftsliv/by- og bygdeliv* i stedet for det gamle begrepet *Nærmiljø og friluftsliv*.

2 Metode og datagrunnlag

2.1 Definisjoner

2.1.1 *Friluftsliv/by- og bygdeliv*

Fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av et utredningsområde. Temaet omhandler alle områder som har betydning for allmenhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen.

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette kan regnes både naturterreng og rekreasjonsareal i tettsteder. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Friluftslivsområder
- Utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelig (i hele eller deler av døgnet)
- Forbindelseslinjer for mye trafikanter.
- Nett for tursykling
- Sykkel på offentlig vegnett kan inngå i vurdering dersom temaet ikke er behandlet i prissatte konsekvenser.

2.1.2 Plan- og influensområde

Planområdet er området som fysisk kan bli berørt av tiltaket, og er det samme for alle fagtemaer. Influensområdet er det området som på en eller annen måte kan bli påvirket av tiltaket, og vil variere fra tema til tema.

2.1.3 0-alternativet

0-alternativet tilsvarer dagens situasjon, eller referansesituasjonen, og utgjør sammenlikningsgrunnlaget for vurderingen av konsekvensene ved de ulike utbyggingsalternativene. Dagens situasjon vil i praksis si planområdets og influensområdets tilstand og bruk i dag, samt foreliggende planer for fremtidig bruk og forventet tilstand dersom de ikke var gjenstand for utbyggingsalternativet som reguleringsplanen legger til rette for. 0-alternativet har per definisjon konsekvensen 0, og konsekvensene av de vurderte utbyggingsalternativene viser hvor mye disse avviker fra 0-alternativet.

2.2 Verdi, påvirkning og konsekvens

I utredningen blir det vurdert hvordan tiltaket svekker eller bedrer forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i planområdet og nærområdet. Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser (V712) er lagt til grunn ved vurdering av verdi og påvirkning av slike ikke-prissatte verdier.

Med **verdi** menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Verdi angis i henhold til skala som vist nedenfor:



Kriterier for verdisetting av delområder er gitt i tabell som vist under. Kriteriene i tabellen er et hjelpemiddel for å gi verdi til et delområde.

Vurderingene begrunnes i en kort og konsis tekst. Verdivurderingen bygger logisk opp under kriteriet som er brukt. Tabellen angir verdivurdering knyttet ulike kategori/aspekter. Noen ganger vil flere kategorier/aspekter være relevant for verdivurderingen. Det må i slike tilfelle gjøres en vurdering av hvilke kriterier som er mest relevante.

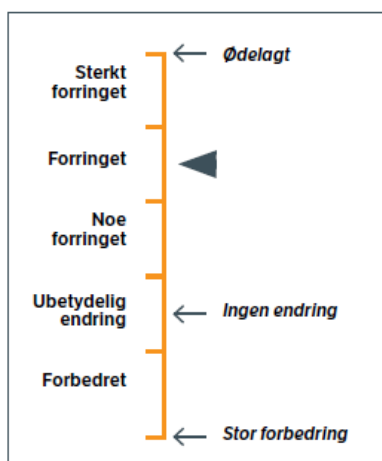
Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særlig attraktivt/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →		← B →	
				← A →	

Det må gjøres en helhetlig vurdering av områdets egenskaper basert på kategoriene bruksfrekvens, betydning og kvalitet:

- Bruksfrekvens er et uttrykk for hvor mye og hvor ofte et område blir brukt.
- Betydning handler om viktigheten som et område har for en gruppe eller et lokalsamfunn.
- Kvalitet handler om attraktivitet og opplevelsesverdier.

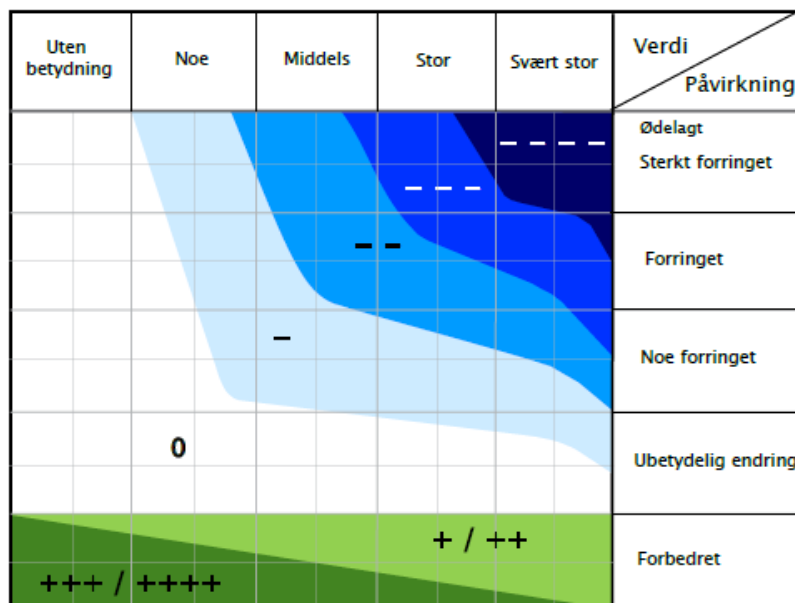
Påvirkning er et uttrykk for endringer som det aktuelle tiltaket vil medføre på et delområde.

Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden, inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer. Midlertidig påvirkning i anleggsperioden kan beskrives separat. Skalaen går fra sterkt forringet til forbedret, se figur under. Ingen endring utgjør nullpunktet på skalaen. Ubetydelig endring representerer påvirkning nær null. Skalaen på negativ side (forringelse) er mer finmasket enn skalaen på positiv side (forbedringer). Dette fordi viktige (beslutningsrelevante) forskjeller i påvirkning av ikke prissatte verdier krever høy presisjon i beskrivelse av miljøskaden. Dersom et tiltak vil medføre betydelig miljøforbedring på et område, kan graden «stor forbedring» benyttes.



Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres ved bruk av en konsekvensvifte, se figur under. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen.

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert.



I henhold til konsekvensvifta og veiledningen i tabell under er det kun mulig å oppnå de mest negative konsekvensgradene for områder med stor og svært stor verdi. Tilsvarende vil de mest positive konsekvensene hovedsakelig være forbeholdt store forbedringer i områder i verdiklassene ubetydelig verdi eller noe verdi.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (---)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (--)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (-)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

2.3 Registreringskategorier

Følgende registreringskategorier er lagt til grunn, og er hentet fra Håndbok V712.

Registreringskategori Forbindelseslinjer/ soner	Forklaring
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønnekorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av veger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebyggelse, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder som ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

2.4 Vurdering av skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak er tiltak (tilpasninger/endringer) som ikke ligger inne i kostnadene og som kan bidra til å minimere/reducere de negative virkningene av tiltaket, eventuelt gjøre tiltaket enda bedre. I denne utredningen er det gitt en beskrivelse av konkrete skadereduserende tiltak og hvordan disse vil kunne endre konsekvensen for det aktuelle delmiljøet og de enkelte brukergruppene.

2.5 Datagrunnlag

Eksisterende informasjon er innhentet fra overordnede arealplaner, databaser, relevante internettilder, barnehager og skoler, samt høringsuttalelser i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogrammet. Området er også befart.

3 Influensområdet

Det legges til grunn at influensområdet omfatter selve planområdet, samt område i nær tilknytning til planområdet.

4 Områdebeskrivelse og verdivurdering

4.1 Planstatus

Området er i kommuneplanens arealdel, vedtatt 02.02.17, avsatt til småbåthavn og grønnstruktur.

I planbestemmelsene står følgende for S4 Småbåthavn og gjestehavn, Vassvika:

«Forhold avdekt i konsekvensutredning og Risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med kommunedelplanen for Narvikhalvøya i 2011 skal vurderes og sikres ved utarbeidelse av detaljregulering, jf bestemmelser i kap 2. Land- og sjøområdene skal reguleres samlet i egen detaljreguleringsplan. I hele området skal det legges til rette for publikum, både for båtgjester og andre. Aktiviteter skal kunne spenne fra rekreasjon og lek til kulturopplevelser og handel. Publikum skal fritt kunne bevege seg rundt sjøområdet, og arealene skal være et åpent friareal/parkområde også for ikke betalende gjester. Vassvikkaia må hensyntas og ivaretas i videre planprosess. Gjennomgående tursti skal ivaretas gjennom reguleringsplanarbeidet.»



Figur 1: Utsnitt kommuneplanens arealdel (Narvik kommune).

4.2 Ferdselsforbindelser

Turstien langs sjøen er et sammenhengende turstinett bestående av Galapagosstien, Mathildestien og Lyngedalsstien som strekker seg fra Framneslia i vest til eksisterende småbåthavn øst for planområdet. Enkelte parter er noe bratt ned mot sjøen, men strandlinjen er tilgjengelig på store deler av strekningen. Videre østover kan man benytte hhv. kombinert gang- og sykkelveg, sti og

grusveg forbi Ornesvika og fram til Veteranplassen. På et parti mellom kommunal pumpestasjonen innenfor planområdet og fram til eksisterende naust er gående henvist til å benytte vegarealet forbi Vassvik-kaia.

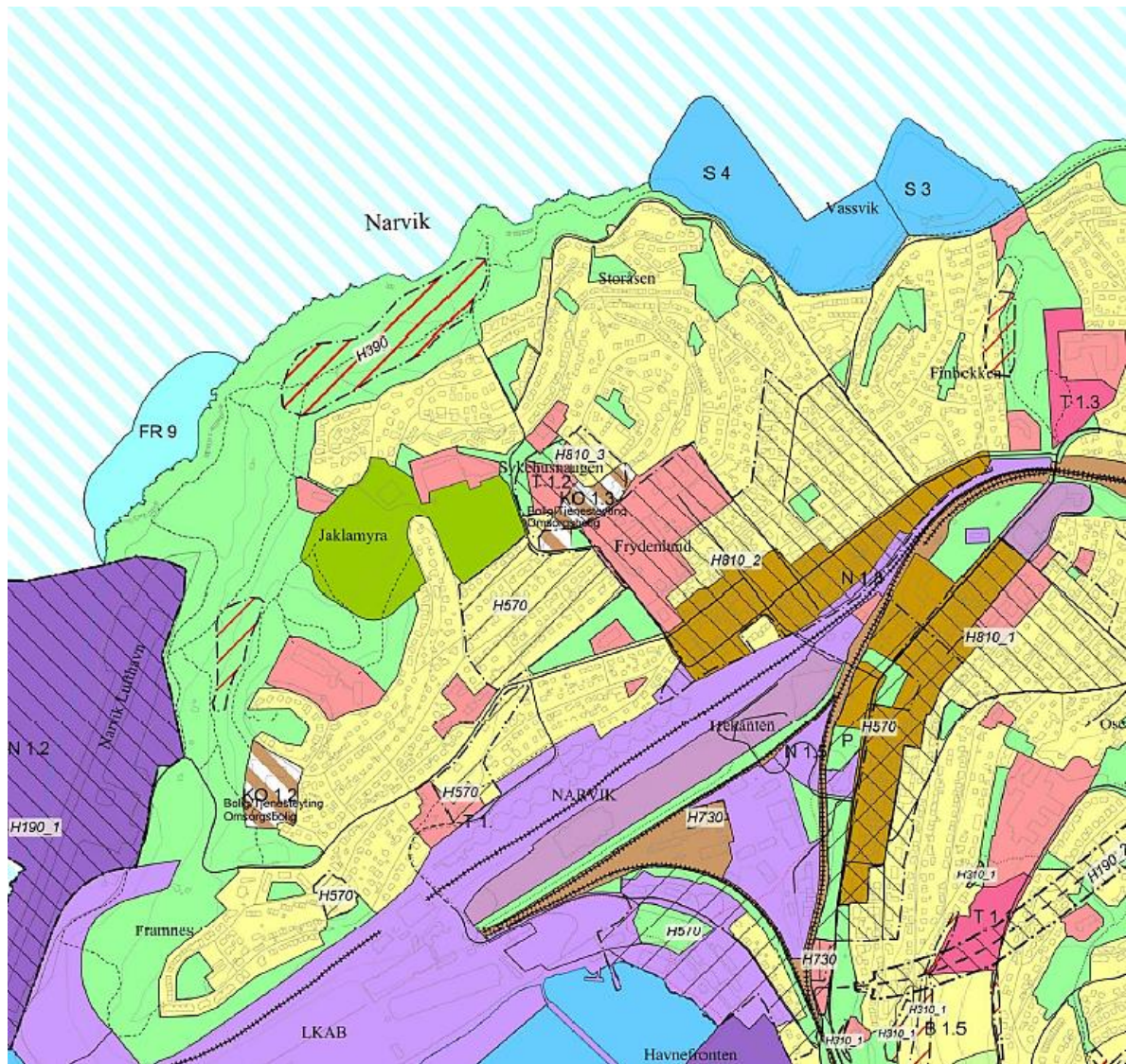
Det er stedvis urørte strandsoner som er tilgjengelig fra tursti.



Figur 2 : Turstinettet vist med svart heltrukken strek (Godtur.no).

4.3 Blå/grønne korridorer

Vestre del av planområdet inngår som del av en sammenhengende grønnstruktur som strekkes seg over Framneslia og Framnes.



Figur 3: Utsnitt kommuneplan for Narvik viser sammenhengende grøntområde (Narvik kommune).

I forbindelse med ferdsel til vanns er det en blå korridor inn til Vassvik-kaia og til eksisterende naust i øst.

4.4 Sykkelruter

Kommunale veger gjennom planområdet (del av Strandveien, Vassvikaia, samt del av Lomveien) er definert som sykkelveg i høringsutkast for kommunal plan for sykkelvegnett. Planen er ikke vedtatt.

4.5 Turområder

Planområdet omfatter ikke fjell-, skog- eller heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske.

4.6 Utfartsområder

Planområdet omfatter ikke dagstuområder utenfor by og tettsted som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.

4.7 Nærturterreng

Planområdet inngår i allment tilgjengelig nærturterreng i gangavstand fra boliger, barnehager og skoler.



Tursti forbi eksisterende naust.



Tursti langs Vassvikaia.



Tursti med Vassvik-kaia i bakgrunnen.



Tursti langs strandsonen i planområde vest.

Området har generelt sett god tilgjengelighet. Turstien fra Vassvik-kaia og østover mot eksisterende molo er lett tilgjengelig og uten stigning. Tursti fra Vassvik-kaia og vestover er mere kupert, og er ikke tilrettelagt for eksempelvis bevegelseshemmede.

Det er ikke opparbeidet offentlige parkeringsplasser i området, og parkering skjer vilkårlig, spesielt ved Vassvikaia. Dette har nok også en sammenheng med at trafikkområdet ved og rundt Vassvikaia er dårlig definert.



Tursti langs eksisterende naust i øst er lett tilgjengelig og har relativt god framkommelighet for alle brukergrupper.



Kupert tursti fra kommunal pumpestasjon og vestover.

4.8 Marka/bymark

Planområdet defineres ikke som bymark/markaområde.

4.9 Urbane uteområder

Det er ingen opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon som eksempelvis gater, torg, allmenninger eller promenader innenfor eller i nær tilknytning planområdet.

4.10 Leke- og rekreasjonsområder

Det er ingen opparbeidede leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l. innenfor planområdet.

I forbindelse med utredningsarbeidet er det tatt kontakt med skoler og en rekke barnehager på Narvikhalvøya.

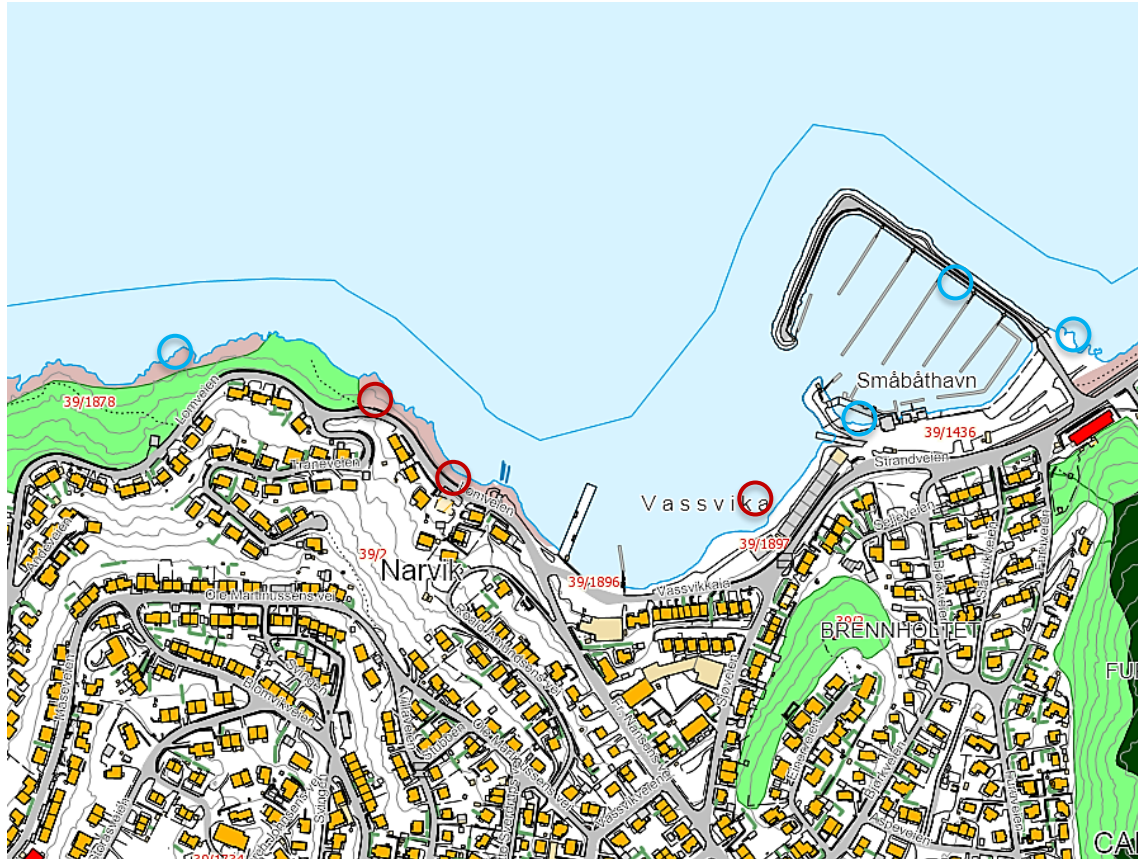
Barnehagene har gitt tilbakemelding om at de benytter planområdet til følgende:

- Lek
- Natursti
- Studere dyrelivet i fjæra
- Samle steiner, krabber og skjell i fjæra
- Fiske
- Bærplukking
- Gåtrening på Lyngedalsstien

Barnehagene opplyser videre at de benytter Lyngedalsstien, og stien langsmed naust i øst for å ta seg fram mellom de ulike områdene.

Skistua skole opplyser at de benytter områdene rundt Vassvik i undervisningsøyemed. I samarbeid med Narvik båtforening gjennomfører de kurs for undervisningspersonalet og undervisningsopplegg i svømming, livberging og sikkerhet med elever fra 5. – 7. klassetrinn. De bruker også strandsonen til naturfagundervisning, mat og helse. Området som hovedsakelig benyttes av skolen er utenfor selve planområdet og strekker seg fra Marina-butikken, Båthuset og østover til den lille stranden som ligger øst for moloen. Skolen opplyser at området innenfor

planområdet som strekker seg fra båthuset og vestover i utgangspunktet er mer egnet til denne type undervisning, men strandsonen og sjøen er såpass forøplet at det ikke forsvarlig å drive opplæring av barn i sjø.



Figur 4: Område benyttet av barnehager og skoler til ulike aktiviteter markert med rød og blå sirkel. Rød sirkel er innenfor planområdet, og blå sirkel er utenfor planområdet.

Det ble registrert barnetråkk i planområdet i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan for Narvikhalvøya, samt i 2021 i forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel.

Figurene under viser registrerte (2011) barnelekområder for sommerhalvåret innenfor planområdet, samt registreringer for 2021.



Figur 5: Barnetråkkregistreringer fra 2011 som viser registrerte lekeområder innenfor eller i tilknytning planområdet for sommerhalvåret (Narvik kommune).



Figur 6: Barnetråkkregistreringer 2021 (Narvik kommune).

4.11 Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Deler av fjæra er tilgjengelig innenfor planområdet. Mellom eksisterende naust og Vassvik-kaia er strandsonen delvis fylt ut. Der hvor strandsonen er urørt er det et par steder sti ned til fjæra.



Utfylt strandsone ved eksisterende naust i øst.



Utfylt strandsone mellom eksisterende naust og Vassvik-kaia.



Delvis urørt fjære nedenfor eksisterende naust i øst.



Urørt strandsone vest for Vassvik-kaia.



Benk i fjæra i planområdets vestre del.

4.12 Jordbrukslandskap som benyttes til friluftsliv

Planområdet omfatter ikke jordbrukslandskap som benyttes til friluftsliv.

4.13 Verdivurdering

Planområdet framstår i stor grad med en enhetlig funksjon, karakter og verdi, og deles derfor ikke inn i mindre delområder for vurdering.

Bruksfrekvens

Turstien langs sjøen er svært viktige for befolkningen i Narvik, både med hensyn til friluftsliv og annen rekreasjon. Turstien benyttes intensivt hele året, til alle tider av dagen, og av mange ulike brukergrupper.

Området vurderes til å ha **stor verdi** i forhold til *bruksfrekvens* da området brukes av mange.

Betydning

Området benyttes blant annet til korte og lengre spaserturer, jogging, sykling og lufting av hunder, utflukter for barnehager osv. Området har ingen betydning for regionale eller nasjonale brukere. Det er ikke opparbeidet noen møtesteder og området vurderes ikke å til ha stor betydning som møteplass. Det har ingen symbolverdi, og er verken statlig sikret eller vurdert som viktig av kommune eller fylket.

Området er vurdert til å ha **noe verdi** i forhold til *betydning* da området i hovedsak har lokal betydning.

Kvalitet

Området vurderes til være attraktivt for flere. Det vurderes ikke til å har ingen særskilte opplevelsesverdier, visuelle kvaliteter eller kulturhistoriske kvaliteter. Muligheten til å oppholde seg i nærhet til sjø og i skogsterreng vurderes som attraktivt.

Området er vurdert til å ha **middels verdi** i forhold til *kvalitet* da området er attraktivt for flere.

Kartlagt friluftsområde i Naturbase

Østlig del av området er registrert som «Viktig friluftsområde», mens vestlig del av området er registrert som «Svært viktige friluftsområde» i Naturbase.

I forhold til *kartlagte friluftsområder* spanner verdien fra **stor verdi** til **svært stor verdi**.

Samlet verdivurdering

Områdets verdi i forhold til nærmiljø og friluftsliv vurderes samlet sett som middels.



5 Tiltakets påvirkning og konsekvens

5.1 0-alternativ

Dersom man ikke får utvikle området iht. utbyggingsalternativet som skissert i kap. 5.1.1, vil dagens kommuneplan være gjeldende.

Iht. reguleringsbestemmelsene S4 Småbåthavn og gjestehavn, Vassvika skal hele området legges til rette for publikum, både for båtgjester og andre. Aktiviteter skal kunne spenne fra rekreasjon og lek til kulturopplevelser og handel. Publikum skal fritt kunne bevege seg rundt sjøområdet, og arealene skal være et åpent friareal/parkområde også for ikke betalende gjester. Gjennomgående tursti skal ivaretas gjennom reguleringsplanarbeidet.»

En realisering iht 0-alternativet innebærer en utvikling som i reguleringsforslaget, med unntak av boliger.

5.1.1 Vurdering av påvirkning og konsekvens

0-alternativet vil bidra til at planområdet bli mer utsatt for trafikk og støy enn dagens situasjon, som følge av etablering av småbåthavn. Forringelse/nedbygging av de urørte områdene av strandsonen, samt økt trafikkstøy bidrar til å minske områdets verdi for nærmiljø og friluftsliv. Bruksmulighetene knyttet til området kan endres, spesielt med tanke på fjæresonen.

En realisering vil kunne medføre at området endres og oppleves som mindre attraktivt. Andre igjen kan oppfatte området tilføres verdier og oppleves som mer attraktivt.

Iht. kommeplanens bestemmelser skal gjennomgående tursti opprettholdes og publikum fritt kunne bevege seg rundt sjøområdet, og arealene skal være et åpent friareal/parkområde.

Omfanget av 0-alternativet vurderes opp mot omfanget av utbyggingsalternativet i kap. 5.2.1 for å vise hvor mye utbyggingsalternativet avviker fra referansesituasjonen.

Konsekvensen av 0-alternativet er pr. definisjon null.

5.1.2 Konsekvenser i anleggsperioden

I anleggsfasen vil de negative virkningene være knyttet til arealbeslag og barrierevirkning, og til visuell påvirkning, støy mm. fra midlertidige anlegg og anleggstrafikk. Massetransport til utfylling vil påføre økte ulemper for nærmiljø og friluftsliv i byggetiden.

5.2 Alternativ 1 - utbyggingsalternativ

Hovedformålet med planen er å legge til rette for oppføring av mindre leilighetsbygg med inntil 26 leiligheter, samt område for park/lek i planområdets østre del.

Planen innebærer sanering/riving av et antall eksisterende naust, og at det fylles ut i sjø. Alternativt legges bolig og tursti på pæler/kaikonstruksjon.



Figur 7: Illustrasjon av mulig ny bebyggelse i øst, perspektiv mot sørøst (Hamperokken Arkitektur).



Figur 8: Illustrasjon av mulig ny bebyggelse i øst, perspektiv mot sør (Hamperokken Arkitektur AS).

I foreliggende konsept er det planlagt kombinert park og lekeplass ved inngang (inngang B) som vist under. Selve lekearealet utgjør 150 m².

I tillegg er det avsatt 150 m² til lek ved inngang B. Denne lekeplassen vil ha en mer privat karakter.



Figur 9: Illustrasjon av mulig utnyttelse av areal avsatt til park/lek, perspektiv mot sørøst (Hamperokken Arkitektur).

Det er i planen også lagt til rette for etablering av molo/småbåthavn vest i planområdet.

På landområdet ønskes det tilrettelagt for tre leilighetsbygg med inntil 42 leiligheter. På selve moloen ønskes det tilrettelagt for parkering, bygninger til drift av småbåthavna, naust og rorbuer til utleie. Det er også satt av arealer til strand og lek.



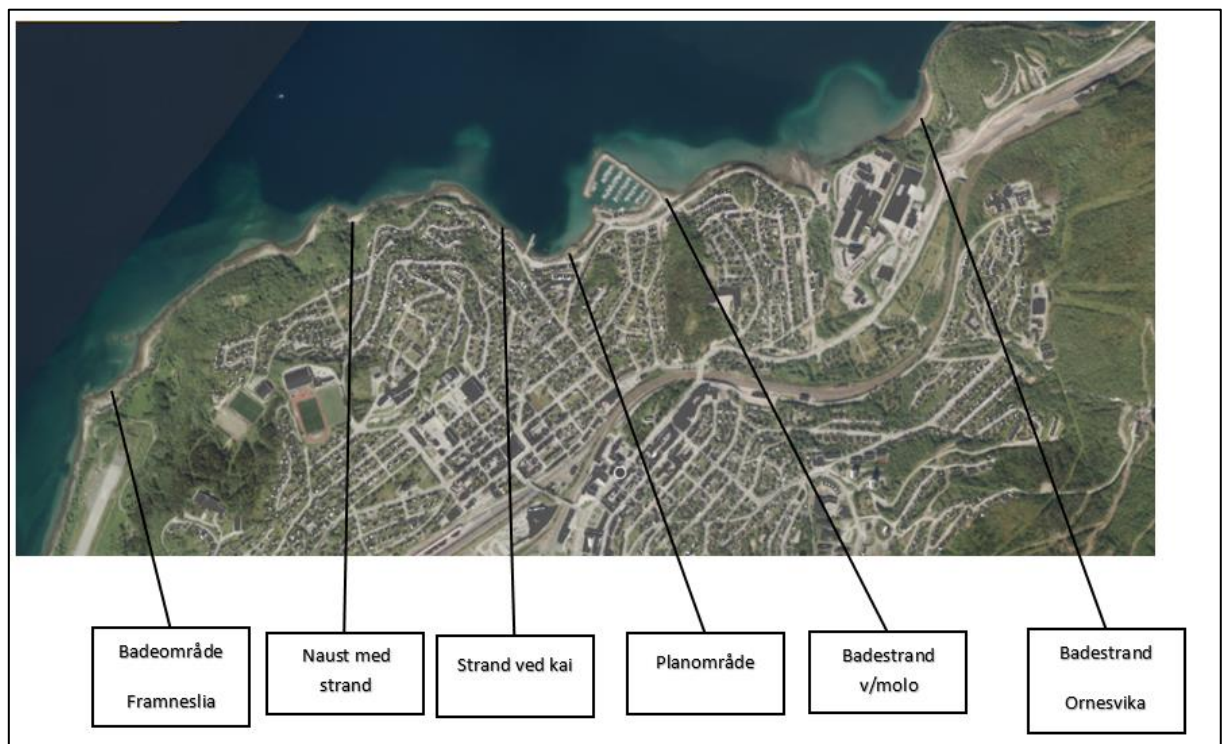
Figur 10: Illustrasjon av mulig ny bebyggelse i vest, perspektiv mot øst. Merk at planlagt boligbebyggelse i øst ikke er vist i skissen. (Narvikgården).

I tillegg til ovennevnte er ett område mellom Vassvik-kaia og kommunal pumpestasjon tilrettelagt for etablering av flytebrygger.

5.2.1 Vurdering av påvirkning

Opplevelseskvalitet

Etablering av tursti langs sjøen i front av boliger i øst vil kunne tilføre en mer maritim opplevelse av turstien, og kan være identitetsskapende. Dette vil kunne forsterkes ved eventuell etablering av benker og møtesteder. Ved å etablere park/lekeplass og muligheter for bading, samt oppgradere turstien vil man kunne tilføre området verdi. Selve strandsonen vil naturlig nok bli beslaglagt på en kortere strekning som følge av utbyggingen, men det finnes flere og gode alternative områder til opphold i strandsonen i bydelen. Hovedsakelig er det området nedenfor naustene lengre vest i Framneslia, strand ved eksisterende molo, samt kommunal badestrand i Ornesvika som benyttes til bading. Alle tre områdene er hyppig i bruk spesielt på varme dager. Et tilsvarende naustområde med strand ligger like vest for planområdet, og er tilgjengelig fra turstien.



Figur 11: Illustrasjon som viser badeområdene på nordsiden av Narvikhalvøya.

Opparbeidelse av nærlekeplass vil være et positivt tilskudd i planområdets vestre del, og det at denne ligger i tilknytning til badestrand kan oppleves som et positivt element. På samme måte vurderes en generell oppgradering/kvalitetsheving av grøntområder som knyttes til boligutvikling, som positivt.

Tiltakets påvirkning vurderes til å være «forbedret» i forhold til 0-alternativet.

Areal/omfang

Etablering av boliger vil trolig være mer arealkrevende enn småbåthavn og handel som angitt i 0-alternativet, bl.a. grunnet behov for å tilrettelegge for privat uteoppholdsareal og lek. Dog kan det bemerkes at det på arealet i vest er etablert naust i dag, og at registreringer ikke har kartlagt bruk

av strandsonen i dette området med unntak av tursti. Tiltakets påvirkning vurderes til å være «noe forringet» i forhold til 0-alternativet.

Tilgjengelighet/barriere

Planforslaget legger til rette for sammenhengende tursti på lik linje med 0-alternativet. Det etableres ingen nye barrierer. Økt trafikk til boliger i vest kan medføre større barriere ved atkomst til strand og for gjennomgående tursti sett i forhold til 0-alternativet. I vest etableres tursti på sjøsiden av atkomst til boliger og parkering, slik at barrierevirkningen økes ikke her.

Etablering av boliger vil kunne medføre at disse områdene i større grad enn i dag oppleves som «private».

Tiltakets påvirkning vurderes til å være «noe forringet» i forhold til 0-alternativet.

Bruk av området/ferdselsforbindelse

0-alternativet vil på lik linje med alternativ 1 påvirke strandsonen. Begge alternativene opprettholder tursti gjennom området.

Etablering av gangveg/fortau iht. alternativ 1 på strekninger hvor det i dag ikke er gangveg/fortau bedrer ferdselsforbindelsene.

Tiltakets påvirkning vurderes å være «forbedret» sett i forhold til 0-alternativet.

Lydbilde

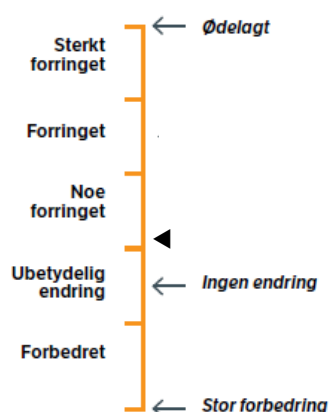
Planområdet vil ved realisering av alternativ 1 i noe større grad bli utsatt for trafikk og støy enn for 0-alternativet. Området vil fremdeles være egnet til formålet, og endret støybilde vurderes ikke å medføre redusert bruk av området. Iht til Støynotat datert 23.08.18 vil lydnivået på nærliggende veier kunne øke med 1,6-1,8 dB. Dette er å regne som en knapt merkbar økning i det gjennomsnittlige lydnivå. Endring i trafikkbildet kan imidlertid oppleves som forstyrrende.

Tiltakets påvirkning vurderes til å være «noe forringet» i forhold til 0-alternativet.

Samlet vurdering påvirkning

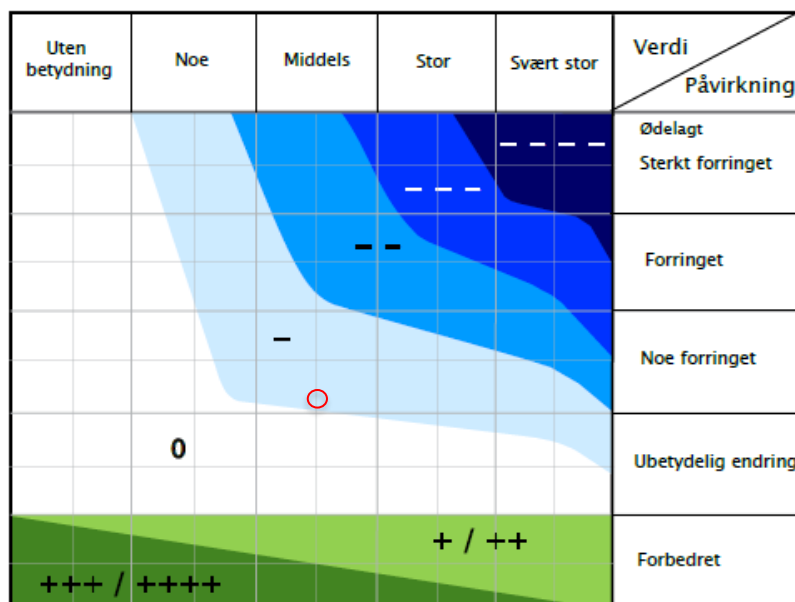
Økt arealbeslag, samt noe økt trafikk og støy sammenlignet med 0-alternativet vurderes som noe forringende. Opplevelsen av ny tursti på kaifront/fylling, bedret forbindelseslinjer, nærlekeplass og muligheter for opparbeidelse møteplasser bidrar til å øke opplevelseshverdien i området.

Påvirkningen vurderes samlet til å være «noe forringet».



5.2.2 Vurdering av konsekvens

Konsekvens framkommer ved å sammenholde verdivurdering med vurdering av tiltakets påvirkning.



Med utgangspunkt i konsekvensviften vurderes konsekvensgraden for området til å være **1 minus (-), noe miljøskade for området.**

5.2.3 Konsekvenser i anleggsperioden

I anleggsfasen vil de negative virkningene være knyttet til arealbeslag og barrierevirkning, og til visuell påvirkning, støy mm fra midlertidige anlegg, etablering av nye bygg, samt anleggstrafikk. Massetransport til utfylling vil påføre økte ulemper for nærmiljø og friluftsliv i byggetiden. Konsekvenser ut over 0-alternativet vil være knyttet til transport og utbygging av boliger med tilhørende fasiliteter.

6 Avbøtende tiltak

Følgende tiltak er vurdert som aktuelle for å redusere skader/ulempers som følge av planlagt utvikling:

- Det anbefales at tilgang/atkomst til tursti i front av boliger i øst utformes på en slik måte at den ikke kan oppfattes som privat. Det kan blant annet etableres skilt i tilknytning til boligområdene som tydeliggjør at turstien er offentlig.
- På samme måten er det ønskelig at molo, ny nærlekeplass og øvrig strandsone i vest er åpen for ferdsel.
- Det anbefales å etablere vegetasjonsbelte mellom badestrand og atkomstveg til småbåthavn i vest som skjerming mot økt trafikk og støy for brukere av badestrand.
- Planen legger til rette for muligheten til å etablere møteplasser langs fortau/tursti i form av sittegrupper, grillhytter o.l.
- Etablere trygg passasje forbi anleggsstedet i anleggsperioden.
- Følge retningslinjer i forhold til arbeidstider og anleggsstøy.

7 Bakgrunnsmateriale

Kommuneplanens arealdel, vedtatt 02.02.17.

Registrering av barnetråkk, Narvik kommune, 2011

Registrering av barnetråkk, Narvik kommune, 2021.

Forslag til Planprogram Vassvikbukta, vedtatt 23.11.17.

Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. En satsing på friluftsliv i hverdagen; 2014–2020

Høringsutkast Plan for sammenhengende sykkelvegnett i Narvik, 2013

Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Statens Vegvesen, 2018