

Planprogram for reguleringsplan for Narvikterminalen, Narvik kommune



| | | |
|-------------------------------|--|--|
| Forslagstiller | Firma | Narvik Havn KF, Bane NOR, Narvikgården AS |
| | Kontaktperson | Marie Skavik |
| | E-post | mes@narvikhavn.no |
| | Telefon | 952 36 558 |
| Fagkyndig | Kontaktperson | Eirik Djupvik |
| | E-post | eirik@narvikgaarden.no |
| | Telefon | 984 40 434 |
| Plankonsulent, Rambøll | Kontaktperson | Erik Ditlefsen |
| | E-post | erik.ditlefsen@ramboll.no |
| | Telefon | 468 96 858 |
| Hjemmelshaver | Planen fremmes av offentlige forslagstillere | |

Forord

Narvik havn KF er forslagsstiller for reguleringsplan for Narvikterminalen sør for Narvik sentrum i Narvik kommune. Rambøll er engasjert som plankonsulent for å bistå med planprosess og utarbeidelse av planmateriale iht. plan- og bygningsloven.

Forslag til planprogram er utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens § 4-1 Planprogram.

Planen er en områdereguleringsplan. Tiltaket utløser krav om konsekvensutredning og planprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger, *§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, punkt a): kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II. Planen faller inn under tiltak i vedlegg II, punkt 10 infrastrukturprosjekter c, Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer. og e ii, Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner.*

Det ble avholdt et informasjonsmøte i Royal Hall på Quality Hotel Grand Royal 17. august 2021. Folkemøtet ble også sendt direkte via nettet. Til sammen var det i overkant av 10 oppmøtte på folkemøtet, samtidig som det på det meste var ca. 35 personer som fulgte møtet på nett.

Det kom inn til sammen 19 merknader til planarbeidet, hvorav to av disse kom etter endt frist. Alle merknader er oppsummert og kommentert i vedlegg til planprogrammet: «Merknadsbehandling», hvor merknadene dessuten framkommer i sin helhet.

Innhold

| | |
|---|----|
| Forord..... | 2 |
| 1. Innledning..... | 4 |
| 1.1 Bakgrunn | 4 |
| 1.2 Prosjektavgrensning | 5 |
| 1.3 Om prosjektet..... | 6 |
| 1.4 Mål for prosjektet og planarbeidet | 6 |
| 2 Planprosess og medvirkning..... | 10 |
| 2.1 Organisering | 10 |
| 2.2 Plan og utredningsprosess | 10 |
| 2.3 Medvirkning..... | 12 |
| 3 Overordnede rammer og føringer..... | 14 |
| 3.1 Kommuneplanen | 14 |
| 3.2 Statlige og nasjonale føringer..... | 16 |
| 5 Presentasjon av prosjektet og beskrivelse av tiltaket | 18 |
| 5.1 Planområdet | 18 |
| 5.2 Plannivå | 18 |
| 5.3 Beskrivelse av behov | 18 |
| 5.4 Arealoptimalisering – Havn | 19 |
| 5.5 Energi og klima | 21 |
| 5.6 Trafikk..... | 21 |
| 5.7 Bane..... | 21 |
| 6 Metode | 26 |
| 6.1 Generelt..... | 26 |
| 6.2 Metodikk for konsekvensutredning | 26 |
| 6.3 Metodikk for vurdering av måloppnåelse | 27 |
| 6.4 Metodikk for vurdering av bærekraft..... | 27 |
| 7 Oversikt over utredningstema..... | 28 |
| 8 Risiko- og sårbarhet..... | 32 |
| 9 Vedlegg..... | 33 |

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Narvikgården og Narvik Havn skal utarbeide en ny reguleringsplan for sentrale deler av Narvik havn. Reguleringsplanen gjennomføres i to deler, 1) Narvikterminalen med Terminal Nord og 2) Indre havn. (se figur 3). Dette planinitiativet gjelder del 1) Narvikterminalen med Terminal nord.

Reguleringsplanen gjelder utarbeiding av en helhetlig plan for Narvikterminalen med jernbane-, bulk- og havneterminal. Det er et felles samarbeidsprosjekt mellom Narvik Havn, Bane NOR og Narvikgården som prosjekteiere.

Narvikterminalen er et transport- og logistikknutepunkt og Narvik Havn er sammen med Narvikgården og Bane NOR tilretteleggere for næringsutvikling og -etableringer. Narvikterminalen er også en møteplass for flere sammenkoblede aktiviteter og kompetanser, og trekker til seg investeringer og økonomisk aktivitet. Dette er også med på å gi økt sysselsetting, inntekt og verdiskaping i Narvik kommune som igjen gir grunnlag for utvikling av ny infrastruktur. Areal og arealtilgang er en begrensning i utviklingen av Narvikterminalen noe som krever forutsigbarhet og langsiktig planlegging.

Havneutviklingen i Narvik har en sentral rolle i samfunnsutviklingen som helhet. Arbeidet med å etablere ny havnestruktur har pågått over lang tid, og området har flere ganger vært gjennom ulike reguleringsplanprosesser. Narvikterminalen er i dag en etablert bulk- og godsterminal og næringsområde. De siste årene er det gjort store investeringer på terminalen. Anlegget for mineralutskipning («Northland kaien») ble i utgangspunktet gitt en midlertidighet på 10 år. For å ivareta de investeringene som allerede er gjort og de samfunnsøkonomiske verdiene i eksisterende anlegg, er et viktig formål med planen å gjøre mineralutskipningsanlegget permanent. Dette medfører en begrenset kapasitet for området som containerhavn, slik ulike funksjoner er etablert i dag. Potensialet på Narvikterminalen som containerhavn ønskes benyttet fullt ut før ny havn etableres et annet sted.

Planen skal også vurdere bulk- og malmlagersituasjonen på eksisterende terminal. Utvidelse av malmlagerkapasiteten i området vil kunne beslaglegge store deler av allerede begrensede terminalarealer.

Bane NOR har også en sentral rolle knyttet til utvikling av næringsaktiviteten på Narvikterminalen. Jernbaneterminalen er i dag overbelastet. Utfordringene blir ikke mindre med bakgrunn i økende trafikk på jernbaneterminalen, avtalen mellom Forsvaret og Narvik Havn i tillegg til potensialet med øst/vest-transporter t/r Kina via Helsinki. Narvikterminalen har kapasitet til å håndtere transitt-trafikk, men har svært begrensede arealer til logistikkformål som hensetting-/lastespor, omlastingshall, lagerarealer-/bygninger m.m. Det samme gjelder nye arealbehov som vil kunne komme av økt fokus på null- og lavutslippsløsninger i sjø- og landbaserte transport, for eksempel forventninger om at havnene i større grad skal legge til rette for tilgang på ulike typer av fornybare drivstoff. I dette planarbeidet skal det også ses på tiltak på og langs eksisterende banestruktur som skal bidra til økt kapasitet for gods på bane.

Reguleringsplanen skal legge til rette for mottak av egnede overskuddsmasser fra bygge- og anleggsplasser. Jernbanen fraktet i 2020 ca. 70 000 TEU og ca. 200 000 tonn fersk fisk. Forbrukerverar fraktes nordover og fersk fisk sørover. LKAB og Kaunis Iron skiper henholdsvis 20 og 2-3- millioner tonn jernmalm per år over Narvik Havn. Fra Narvik skipes jernmalmen ut til land over hele verden.

I 2012 vedtok bystyret å finne en ny permanent lokalisering av malmterminalen til Northland Resources. Det er gitt dispensasjon for etablering av malmterminal frem til september 2022. I den forbindelse ble prosjektet «nye Narvik havn» startet opp for å lokalisere alternativer for ny havnevirksomhet. Terminalen forutsettes å dekke arealbehovene for transitt-trafikk på kort og mellomlang sikt. En terminal på Skjomnes, Nye Narvik havn, vil dekke behovene på lengre sikt.



Figur 1: Narvikterminalen – oversiktsbilde.

1.2 Prosjektavgrensning

Planarbeidet følger hovedtrekk i overordnede planer. Det er lagt opp til 2 planprosesser; planområde 1 Narvikterminalen/ Terminal Nord og planområde 2 Indre Havn.



Figur 2: Planområdet.

Planområdet omfatter hele reguleringsplanen for Narvikterminalen, baneområdet på terminalen til Sjøbakken bru, Fagernesveien og områdene mot sjøen frem til Fagernesveien 14, samt området i sjø.

30.09.2021

Planområdet omfatter en utvidelse av eksisterende havn mot nord, langs eksisterende sjølinje og ut i sjø. Narvik Havn ønsker en utvidelse av havna på om lag 100 daa. Dette er både begrunnet i en naturlig utvikling av havnevirksomheten og det som er praktisk mulig å få til. Gjeldene reguleringsplan gir ingen slik utvidelsesmulighet, noe som ikke vil være tilstrekkelig for en videreutvikling av havna i forhold til det som fremgår over.



Figur 3: Begge planområdene. Sort avgrensning er del 1 og blå avgrensning er del 2.

1.3 Om prosjektet

Narvik havn, Narvikgården AS og Bane NOR eier i dag deler av området. Planområdet inkluderer derfor flere private eiendommer. Det er igangsatt en informasjonsprosess mot øvrige grunneiere, leietakere og andre berørte.

1.4 Mål for prosjektet og planarbeidet

Samarbeidspartene for planarbeidet har drøftet prosjektets utfordringer og mål. Det er satt en målstruktur for prosjektet som ser ut som følger:

- Samfunns mål
- Mål for reguleringsplanarbeidet
- Effektmål
 - Jernbane 2030
 - Havn 2030
 - Vei 2030
- Energiløsninger og bærekraft
- Knutepunktet Narvik

Samfunns mål I:

- Å utvikle et intermodalt transportsystem i et internasjonalt samarbeid som løser både næringslivets og medborgernes transportbehov over tid, både for malmtransport og øvrig godstrafikk.
- Bidra til styrking av Narviks posisjon i TEN-T nettverket
- Å styrke Ofotbanen slik at jernbanetransporten mellom Narvik og Kiruna opprettholdes, og videreutvikle konkurransekraften for lengre transporter

- Å overføre transportarbeid fra vei til sjø og bane
- Mer effektiv arealutnyttelse
- Logistikkoperasjonen skal ivareta nasjonale og internasjonale bærekraftsmål, og forventningene fra kundene og omverden
- Bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter på infrastruktur tilknyttet terminalen



Hva er bærekraftig utvikling?

Bærekraftig utvikling er utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.

Det må tas hensyn til tre forhold for å skape en bærekraftig utvikling: Sosiale forhold, klima og miljø og økonomi.

Hva betyr dette for nye Narvik kommune?

Vi må:

- Tenkte globalt og handle lokalt.
- Tenkte langsiktig og kortsiktig.
- Samarbeide og samskape på tvers av by og bygd.
- Medvirke i saker som er viktige for kommunen og i vårt lokalsamfunn.

Figur 4: FNs bærekraftsmål har vist seg å være et godt utgangspunkt for å se nye og bærekraftige muligheter. Målene handler om store overordnede temaer samtidig som de angår hver enkelt av oss. Utklippet over er en oppsummering fra planprogram for Narvik kommunes kommuneplan 2020-2032.

Samfunns mål II:

Arbeide for en effektiv veiforbindelse mellom Narvikterminalen og knutepunktet Bjerkvik med krysset E6-E10/Hålogalandsveien:

- E6 tunnelen gjennom Narvik sentrum
- E6/E10 Stormyra og Bjerkvik

Målbildet 2030 - hva vi har oppnådd med reguleringsplanarbeidet

- Det foreligger en helhetlig plan for trinnvis utvikling av en bærekraftig og effektiv bil-, bane- og havneterminal
- Planen ivaretar effektiv internlogistikk med maksimale terminalkapasitet for bulk, traller /containere og annet gods

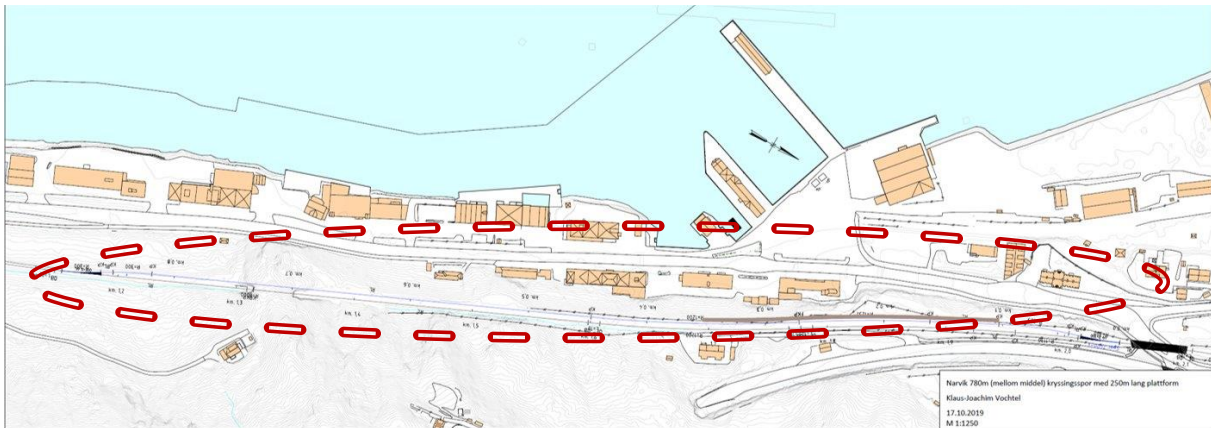
- Det er tilrettelagt for utvidelse og optimalisering av kapasiteten på Narvikterminalen
- Det er utarbeidet reguleringsplan for Narvikterminalen og indre havn i tråd med Narvik Kommunes overordnede planer og prioriteringer gjennom handels- og næringsanalysen fra juni 2015.
- Prosjektet har gjennom innspill og samarbeid med Narvik Kommune, næringsliv, private hjemmelshavere og andre aktører, utarbeidet framtidsrettede, miljøriktige og omforente reguleringsplaner oppnådd en optimal arealutnyttelse av havneområdene i Narvik
- Planarbeidet har vært strukturert med fokus på rettidige avklaringer opp mot overordnede og tilgrensende planer, næringsliv, hjemmelshavere, sektormyndigheter og andre interessenter
- Narvik havn har avklaring for langsiktige planer og mulighetsbildet for Skjomnes
- Det er lagt til rette for forventede utviklingstrekk i omverden, blant annet føringer fra EU på utvikling av infrastrukturen i TEN-T kjernenettverket

Effektmål for Havn 2030:

- Sikre en mest mulig sømløs logistikk mellom havn, jernbane og bil
- Utvikle inntil 65.000 ny m² på terminal nord, hvorav ca. 45.000 m² er havneareal
- Legge til rette for en bulkomsetning over Narvikterminalen på 5-8 MT
- Sikre kapasitet for Forsvarets knyttet til større øvelser og strategisk samarbeidsavtale med FLO i fred, krise, konflikt og krig
- Bygge opp intermodal trafikk for stykkgoods og containere
- Sikre kapasitet for minimum 50.000 TEU/år og ytterligere økninger etter 2030
- Etablering av nødvendig forflytnings-, kjøle-/reefer og lagerinfrastruktur i tråd med markedets behov

Effektmål for Jernbane 2030:

- Øke godstrafikken til 150.000 TEU/år.
- Økning i kapasitet for kombitog: 6-7 daglige kombitog
- Opprettholde kapasitet for vognlast + biltog: 3 togpar/uke med vognlast + 1 togpar nybiler
- Opprettholde kapasitet i «peak-periode» på natten med plass til minst 2 ankomende tog pr/t
- Opprettholde kapasitet for malmtog: 4-5 daglige malmtog.
- Legge til rette for økt kapasitet bane-båt
- Etablere tinehall/lokstall på terminalen
- Det skal være tilstrekkelig sporareal til hensetting i Narvikområdet.
- Redusere antall planoverganger



Figur 5: Langt (780 m.) kryssingsspor (turistspor) Kleiva.

Effekt mål for Vei 2030:

- En effektiv veitilknytning mellom havn og bane/vei, herunder mulighet for forflytning av utstyr mellom Narvikterminalen og Terminal Nord (mest sannsynlig rundt malmlagret)
- En effektiv tilknytning mellom havn og E6
- Mulighet for å tilknytte modulvogntog til Terminal Nord
- Etablere sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Narvik og Fagernes

Effekt mål for Bærekraft 2030:

I 2030 skal Narvikterminalen:

- Være basert på lavutslipp- og utslippsfrie, automatiserte og multimodale logistikk-løsninger
- Kunne yte energitjenester til havgående lav- og nullutslippsfartøy

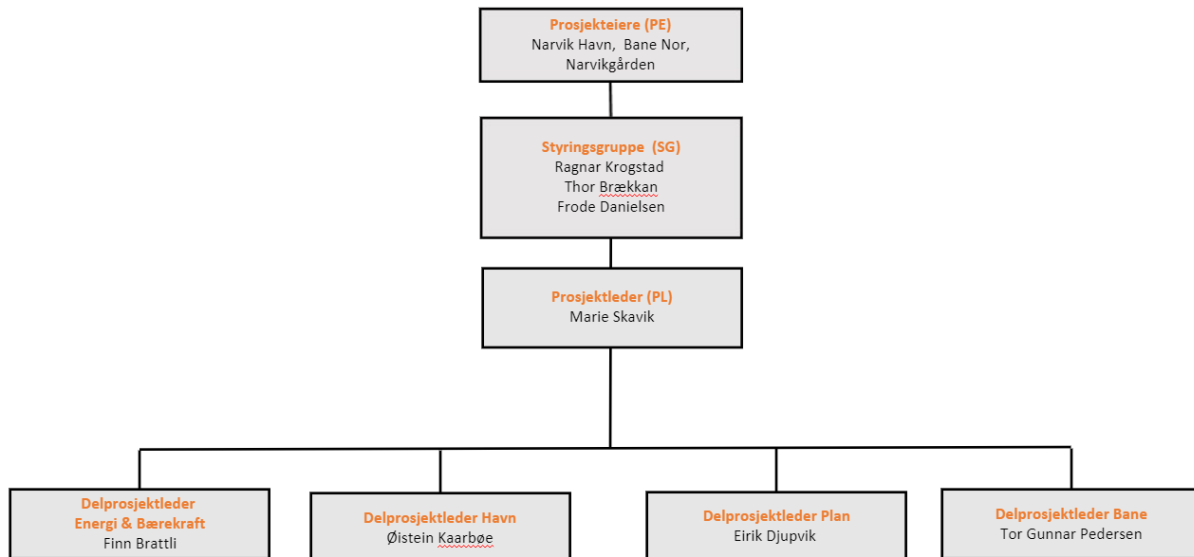
Målsettinger Knutepunktet Narvik:

- I 2030 skal knutepunktet Narvik kunne tilby markedstilpassede, fullt integrerte og effektive logistikk-løsninger mellom alle transportformer
- Løsningen skal være i tråd med gjeldende bærekraftsmål, og attraktive for både et nasjonalt og internasjonalt marked

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Organisering

Reguleringsplanen er et felles samarbeidsprosjekt mellom Narvik Havn, Bane NOR og Narvikgården som prosjekteiere. Narvik Havn har prosjektledelsen. Prosjektet har leid inn Rambøll for å bistå med å utarbeide områdeplan med tilhørende utredninger.



Figur 6: Prosjektorganisering.

2.2 Plan og utredningsprosess

Krav om konsekvensutredning

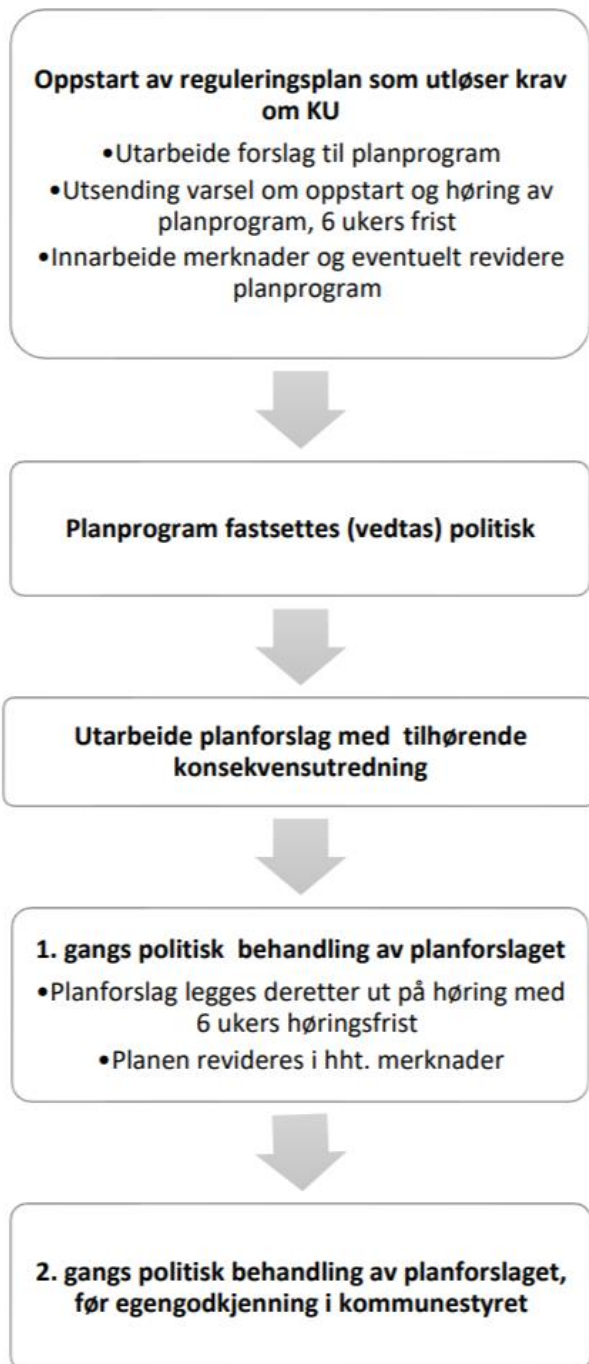
Planområdet er på ca. 990 daa inklusivt sjøareal. Planen er en områdereguleringsplan. Tiltaket utløser derfor krav om konsekvensutredning og planprogram iht. forskrift om konsekvensutredninger, § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*, punkt a): *kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II*. Planen faller inn under tiltak i vedlegg II, punkt 10 infrastrukturprosjekter c, Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer og e ii, Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner.

For reguleringsplaner som faller inn under kravet om konsekvensutredninger i § 6, skal det som ledd i varsel om planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for arbeidet. Planprogrammet er en "plan for planleggingen", og gir befolkning, myndigheter, næringsliv, lag/foreninger og andre anledning til å påvirke hvordan planprosessen legges opp, og hva som skal være tema i reguleringen.

Forslag til planprogram skal iht. regelverket legges ut til høring i minimum seks uker, og vil etter eventuelle endringer fastsettes av kommunestyret. Kommunestyrets fastsetting av planprogram er endelig, og kan ikke påklages. Når planprogrammet er fastsatt, starter utforming av forslag til reguleringsplan. Dette arbeidet skal skje iht. rammene som er fastsatt i planprogrammet.

Planprosess

Figuren gir en oversikt over hvordan den formelle planprosessen for reguleringsplanen med tilhørende konsekvensutredning vil forløpe.



Planprogram - generelt

Når det stilles krav om konsekvensutredning (KU) skal det ved oppstart av planarbeidet utarbeides et planprogram. Det gis også en beskrivelse av hvordan planprosessen tenkes gjennomført. Planprogrammet skal klargjøre premisser og rammer for planarbeidet, herunder fastsette hvilke

forhold som skal utredes og/eller beskrives nærmere i planforslag med konsekvensutredning. Det skal gis en beskrivelse av hvilke metoder som benyttes.

Planprogrammet skal utformes slik at det i etterkant skal være mulig å ta stilling til om plan- og utredningsarbeidet har blitt gjennomført i samsvar med målsettingen. Metodikk og hvilke temaer som skal utredes framgår av dette planprogrammet (se kapittel 6).

Framdrift

Prosjektet har som mål at reguleringsplan for ny Narvikterminal skal legges fram for høring og offentlig ettersyn våren 2022, med planvedtak i løpet av høsten 2022.

| Milepæler | Tidspunkt |
|---|-------------------|
| Oppstartsmøte Narvik kommune | 9. mars 2021 |
| Varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram | 3. juli 2021 |
| Åpent informasjonsmøte | 17. august 2021 |
| Åpen kontordag hos Narvik havn | 18. august 2021 |
| Merknadsfrist for uttalelser til planvarsel og planprogram | 3. september 2021 |
| Behandling av uttalelser til varsel om oppstart | September |
| Fastsettelse av planprogram i Narvik kommune | November |
| 1. gangs politiske behandling av planforslag med KU | Våren 2022 |
| Offentlig ettersyn av planforslag med KU | Våren 2022 |
| Åpne informasjonsmøter og kontordag | Våren 2022 |
| 2. gangs politisk behandling og vedtak plan | Høsten 2022 |

2.3 Medvirkning

Innspill til planarbeidet

En planprosess for reguleringsplaner har flere runder der man ber om innspill. I første omgang varsler man oppstart, for å innhente merknader før man går i gang med utarbeiding av et konkret planforslag. Dette planprogrammet er en del av denne første innspillsrunden.

Deretter vil man legge ut planforslaget til offentlig ettersyn, og ved behov kan det være aktuelt med flere slike høringsrunder. Lovverket gir føringer for medvirkning i planprosesser. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken skal varsles gjennom brev. I tillegg annonseres planarbeidet i lokal presse, slik at også øvrige har mulighet til å følge med og/eller komme med innspill til planarbeidet. Planarbeidet skal sikre medvirkning fra berørte parter og ulike aktørgrupper gjennom blant annet:

- Åpent informasjonsmøte
- Dialog med lokale interesseorganisasjoner og beboere
- Dialog og koordinering med offentlig instanser slik som Narvik kommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Nordland, Nordland fylkeskommune, Kystverket og NVE i varslingsperioden og ved utarbeidelse av planforslag.
- Åpen kontordag

Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgangen hvor det endelige planforslaget skal behandles. Som del av behandlingen og vedtak av planprogrammet gis det en kommentar til hvordan hvert enkelt innspill har blitt ivaretatt, eventuelt om det har påvirket utformingen av planprogrammet. Når forslaget til

områderegulering senere blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn skal innkomne merknader behandles tilsvarende.

Hele planprosessen har til hensikt å sikre åpenhet, og å invitere til offentlig innsikt og debatt omkring vurderinger og faktagrunnlag. Varsel om planoppstart er tilgjengelig på Narvik Havns og Narvik kommunens nettsider. Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Narvik Havns nettside.

Informasjonsmøter

Som en del av planprosessen vil det bli holdt åpne informasjonsmøter i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogrammet og planforslaget. Ytterligere behov for medvirkning vil bli vurdert fortløpende. I tillegg vil det ved behov bli holdt særmøter med berørte parter, offentlige myndigheter eller andre. I forbindelse med politisk behandling av planprogram og planforslag vil det bli holdt orientering i politiske møter.

Planforum

I Nordland har regionale myndigheter og kommunene regionalt planforum. Hensikten med planforum er å klarlegge og samordne regionale og kommunale planer. Prosjektet inklusiv dette planprogrammet skal legges fram foran planforum 25. august 2021 som en del av planprosessen.

ROS-analyse

Det etableres en ressursgruppe av kommunale, og regionale representanter innen samfunnsikkerhet (helsesektor, brann og redningstjenesten mv.) som gjennomgår tiltaket og vurderer dette opp mot sjekklisten for risikoidentifisering. Det avholdes et møte som innspill til arbeid med ROS-analyse.

Høringer, frister og adresseopplysninger

Etter fastsetting av planprogram vil det bli utarbeidet forslag til områderegulering med konsekvensutredning og planbeskrivelse. Planforslaget vil bli lagt fram for førstegangsbehandling i Hovedutvalg plan og utvikling i kommunen, og deretter sendes det til høring og offentlig ettersyn i minst seks uker. Høringen annonseres i alminnelig lest avis, og det sendes brev til direkte berørte parter, offentlige organer, organisasjoner mv. som ved planoppstart. Berørte og andre interessenter får da anledning til å gi uttalelse til planforslaget, og kan på denne måten påvirke utformingen. Det vil bli gjennomført informasjonsmøte(r) også i høringsperioden av planen.

3 Overordnede rammer og føringer

3.1 Kommuneplanen

Narvik kommunes arealplan

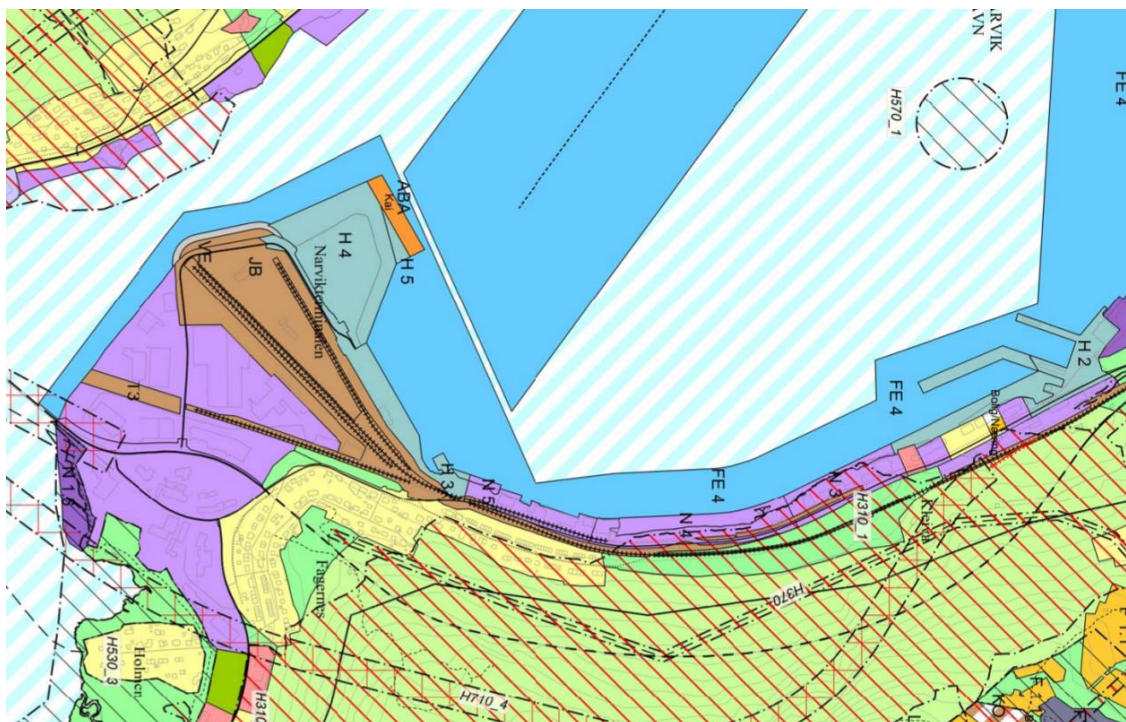
I Bystyrets vedtak om kommuneplanens arealdel for Narvik Kommune ber bystyret Rådmannen utarbeide en strategi for indre havn som bygger på COWIs handel- og næringsanalyse fra 2015. Prosjektet er igangsatt i tråd med dette. Det vises til fokusområdene som nevnt under;

Kommuneplanens arealdel:

- Skal tilrettelegge for arealer og infrastruktur til havnevirksomhet og “Nye Narvik havn”
- Skal videreutvikle våre fortrinn med bane-, sjø- og veitilknytning
- Skal identifisere områder som kan utvikles trinnvis i et langsiktig perspektiv
- Bedre utnyttelse av Havneområdene langs dagens jernbane (Havna, Kleiva og Fagernes)
- Gode muligheter for etablering av nye virksomheter
- Områdene bør forbeholdes bedrifter innenfor logistikk
- Bedrifter som i mindre grad er avhengig av jernbane og havn, bør re-lokaliseres

I arbeidet med ny kommuneplan videreføres de planlagte strategiene. Det vises til vedtak i Narvik Kommune - 18.06.2020, sak 09520 /20. Rådmannen oppgir i sin vurdering at hovedplangrepene fra tidligere Narvik kommune bør videreføres, herunder Nye Narvik havn.

Kommuneplanens arealdel har i hovedsak satt av planområdet til havneområde, baneområde, næringsområde og ferdselsområde i sjø. Planområdet strekker seg ut i sjøen og det planlegges fylling i sjø som ikke er med i dagens arealplan.



Figur 7: Kommuneplanens arealdel 2017-2028.

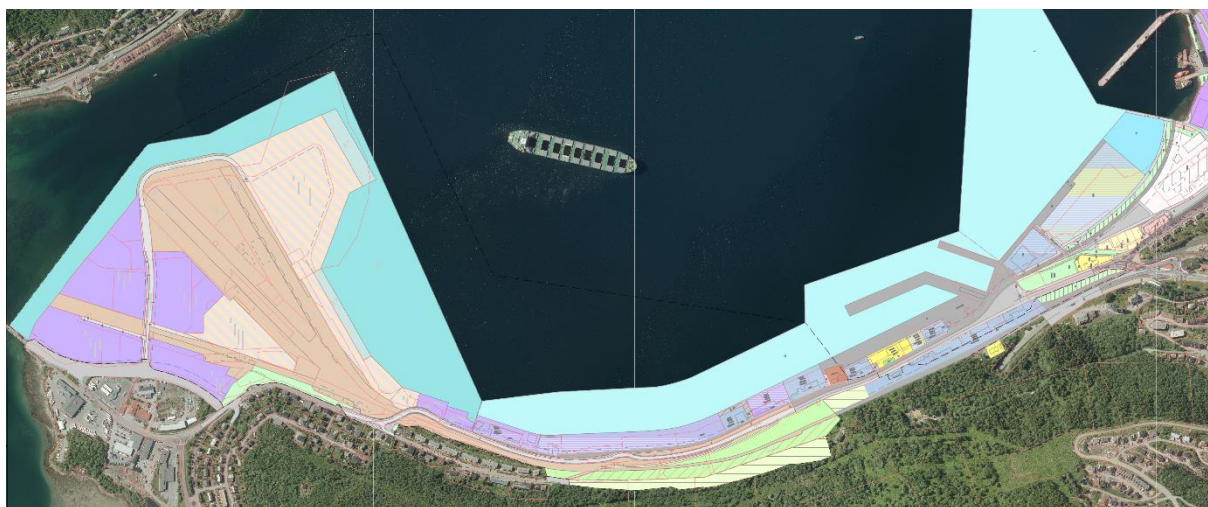
Planprogram for ny kommuneplan

Planprogrammet for kommuneplan 2020-2032 fokuserer på bærekraft. I planprogrammet legges det vekt på 8 utvalgte bærekraftsmål som vies ekstra oppmerksomhet. FNs bærekraftsmål har vist seg å være et godt utgangspunkt for å se nye og bærekraftige muligheter. Målene handler om store overordnede temaer samtidig som de angår hver enkelt av oss. Bærekraftmålene skal hjelpe oss med å løfte blikket, styre i riktig retning og utvikle gode løsninger lokalt – som også bidrar globalt. Man har innledningsvis i prosjektet identifisert følgende bærekraftsmål som spesielt relevante:

- Mål 7 – Ren energi for alle – fordi prosjektet forventes å bli svært viktig for at man skal kunne oppnå en omstilling til lavutslippsløsninger i transport- og logistikk-løsninger i Narvik-regionen.
- Mål 9 – Innovasjon og infrastruktur – fordi forventede utviklingstrekk krever pålitelige, bærekraftige og solide infrastruktur-løsninger som kan legge til rette for økonomisk utvikling i Narvik-regionen.
- Mål 13 – Stoppe klimaendringene – fordi transport er en av de største utslippskildene på lokal og globalt nivå og prosjektet kan legge til rette for lavutslippsløsninger.

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet:

- Reguleringsplan for Narvikterminalen, 20122001, (Ikrafttredelsesdato 20.06.2013)
- Reguleringsplan for Indre Havn, N-4.45, (Ikrafttredelsesdato 29.01.2007)
- Reguleringsplan for Trekanten, N-1.135, (Ikrafttredelsesdato 18.12.2003)



Figur 8: Gjeldende reguleringsplaner.

Planer under arbeid:

Det er ingen kjente planer under arbeid innenfor planområdet, Narvikgården AS og Narvik Havn planlegger å igangsette en reguleringsplan for Indre Havn som skal kobles mot denne planen.

Andre relevante planer

Plan for sammenhengende sykkelvegnett i Narvik.

3.2 Statlige og nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

De nasjonale forventningene er retningsgivende for den kommunale planleggingen. Gjeldende forventningsdokument ble vedtatt 14.05.2019. Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn.
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning.
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn.
- Å skape et trygt samfunn for alle.

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Utviklingsmålene er knyttet til sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

De statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, og areal- og transportplanlegging har som mål at steds- og byutvikling blir tilpasset de lokale forholdene, og bidrar til effektive planprosesser.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse med miljømessige gode og trygge løsninger for lokalsamfunnet. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Det er et overordnet mål at vekst i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)

Kommunene skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Formålet med disse statlige retningslinjene er å:

- sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.
- sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.
- sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Loven har som formål å ta vare på naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser. I planprosessen blir dette ivaretatt ved at tema som omfattes av loven vil bli konsekvensutredet og at planforslaget utarbeides med hensyn til naturmangfoldet.

Lov om kulturminner (Kulturminneloven)

Loven har som formål å verne kulturminner og kulturmiljø med deres egenart og variasjon som en del av vår kulturarv og identitet, og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Forurensingsloven har til formål å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere forurensning. Miljødirektoratet og fylkesmennene tar imot søknader om forurensning fra ulike virksomheter, og kan så gi en utslippstillatelse på nærmere vilkår.

Tilgjengelighet for alle

Prinsippene for universell utforming er nedfelt i plan og bygningsloven. Samfunnet skal utformes slik at alle kan delta på en mest mulig likeverdig måte, uavhengig av funksjonsnivå. I den fysiske

planleggingen skal bygg, transportsystem og uteområder utformes slik at alle, inkludert bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede kan bruke dem, uten at det skal være behov for spesiell tilpasning.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

For å styrke og synliggjøre barn og unges interesser i planleggingen er det gitt rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Retningslinjene stiller krav til at oppvekstmiljø og arealer som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Retningslinjene stiller også krav om at det skal være arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg og skape seg sitt eget lekemiljø, og at det skal skaffes fullverdig erstatning for områder som barn og ungdom bruker dersom slike områder blir bygget ned.

Vannforskriften

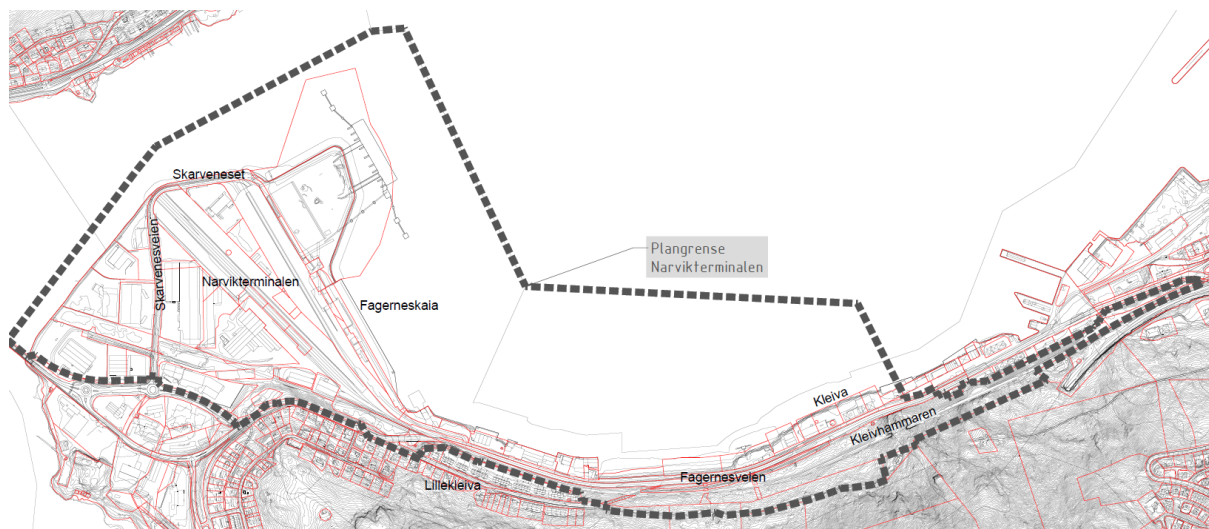
Vannforskriften (forskrift 15.12.2006 nr. 1446 om rammer for vannforvaltningen) ble vedtatt ved kongelig resolusjon 15.12.2006, med ikrafttredelse fra 1.1.2007. Forskriften er hjemlet i forurensningsloven, plan- og bygningsloven og vannressursloven og forvaltes av Klima- og miljødepartementet og Olje- og energidepartementet i fellesskap.

Vannforskriften gjennomfører EUs vanndirektiv i norsk rett. Et viktig formål med vannforskriften er å sikre en mer helhetlig og økosystembasert vannforvaltning i Norge ved utarbeiding av helhetlige, sektorovergrepene, regionale vannforvaltningsplaner og tiltaksprogrammer i henhold til vanndirektivet.

5 Presentasjon av prosjektet og beskrivelse av tiltaket

5.1 Planområdet

Planområdet omfatter hele reguleringsplanen for Narvikterminalen, bane område til Sjøbakken bru, Fagernesveien og områdene mot sjøen frem til Fagernesveien 14 samt område i sjø.



Figur 9: Planområdet.

5.2 Plannivå

Prosjektet legger opp til å utarbeide en områdereguleringsplan med den detaljeringsgrad prosjektet finner nødvendig ut ifra planlagte utbyggingsfaser, usikkerhet om detaljering og kostnader. Dette vil gi prosjektet størst fleksibilitet. Det er inngått en avtale med Narvik kommunen om å utarbeide en områdereguleringsplan.

5.3 Beskrivelse av behov

I 2017 inngikk Narvik Havn KF en strategisk samarbeidsavtale med Forsvaret om bruk av Narvik havn i fred, krise, konflikt og krig. En ro-ro rampe er nylig ferdigstilt for bl.a. å ivareta forsvarets behov. Det norske forsvar har igjen samarbeidsavtaler innen logistikk med det svenske og finske forsvar. Store militære øvelser som Trident Junction i 2019 og Cold Response i 2020 vil være dimensjonerende. Ro-ro rampen vil også bidra til å overføre gods fra vei til sjø.

Midlertidigheten som bulkterminal har i dag søkes erstattet med permanent tillatelse. Kaunis Iron har planer om å øke malmskipningen over terminalen fra 2 til 5 millioner tonn og har behov for å utvide eksisterende hall, mannskapshus, vaskehall, en ny stacker og et nytt malmlager. Utførte grunnundersøkelser viser at eksisterende bygg kan forlenges og at en ny lagerhall kan oppføres. Utvidelsen av dagens malmlager kan gjennomføres med hjemmel i eksisterende reguleringsplan. Det er lagerkapasiteten som er den kritiske faktoren for økte volumer over malms-terminalen.

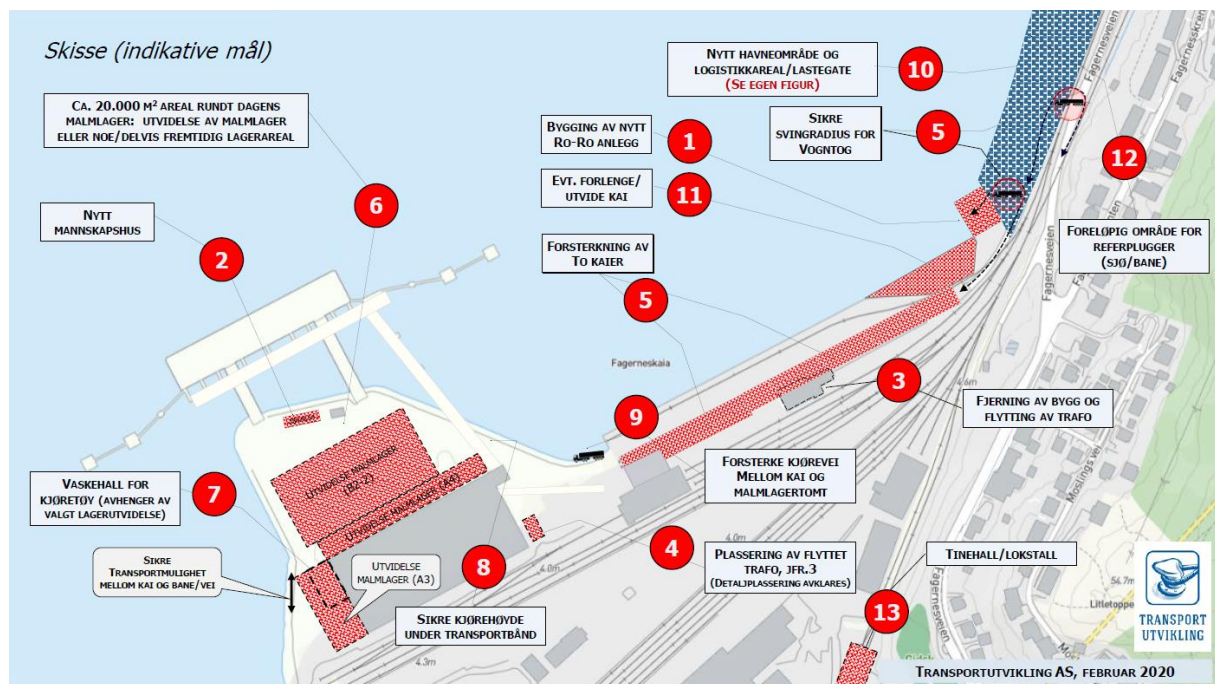
De to første prøvetransportene fra Hefei i Kina til Narvik, ved hhv. Arnøy Engros og NorEngros, er gjennomført med suksess. NorEngros m.fl. er i gang med å planlegge nye transportere. Når teknologien BluWrap blir godkjent i Asia (Kina og Japan) kan fersk fisk sendes fra Narvik i konkurranse med flyfrakt. Vi antar at frakt av fersk fisk vil bidra til retningsbalanse og gi grunnlag for en regulær togforbindelse mellom Narvik og Asia, i første omgang annenhver uke.

Togforbindelse til/fra Narvik vil starte når volumene når ca. 10 stk. 40 fots containere for omlasting til tog i Oulu/ Helsinki. Korridoren via Oulu/ Helsinki vil benyttes inntil volumene når 42 stk. containere,

da vil Nurminen Logistics sette opp blokktoget direkte fra Narvik til destinasjoner i Kina. Planlagt frekvensen vil være et tog annenhver uke økende til ukentlig togforbindelse. Togforbindelsen vil gi grunnlag for linjefart langs norskekysten og Transatlantisk linjefart. Narvik Havn har kontakt med rederier som vil anløpe Narvik havn når containervolumene når 10 stk. samlet til/fra Narvik.

5.4 Arealoptimalisering – Havn

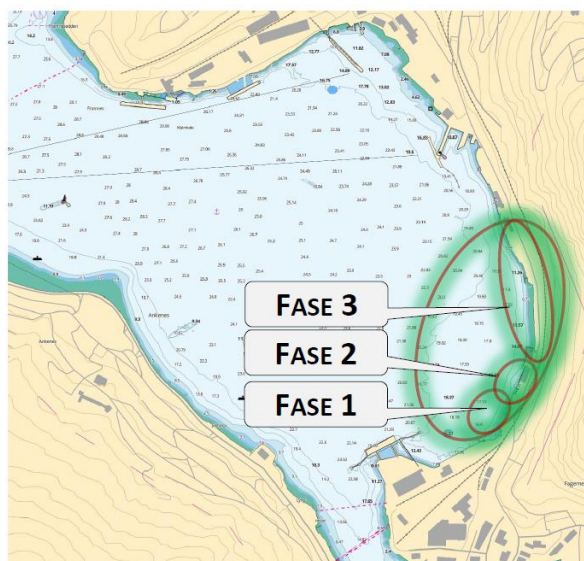
Narvik Havn har gjennomført en studie for arealoptimalisering av Narvikterminalen. Eksisterende arealer ryddes/optimaliseres, infrastrukturen forsterkes (Jernbanekaia og Jacobsenskaia), interne veier og nye avkjørslser etableres.



Figur 10: Fagerneskaia og området rundt – foreslåtte tiltak.

Eksisterende terminal kan utvides mot nord, «Terminal Nord». Der kan det etableres lastegate med to nye spor, ett hensettings- og ett lastespor, i tillegg til dagens havnespor. Bane NOR benytter i dag havnesporet som et rent uttrekk-/skiftespor.

Terminal nord: fase 1-3



Potensielt areal, fase 1 til 3
65.000 m²
inklusive areal til jernbaneformål.

Figur 11: Mulig fasevis utbygging av terminal nord. Endelig areal og omfang er en viktig del av utredningen.

Ved utviklingen av terminalområdet vil det være nødvendig med et overordnet framtidig helhetsperspektiv, men også fokus på å tilrettelegge for optimalisering på kortere sikt. Dette for å imøtekomme de behov som måtte oppstå for kundene. Det vil i denne sammenheng være nødvendig å ivareta parallelle pågående prosesser som må koordineres og innarbeides i planarbeidet.

Det er viktig at pågående enkeltprosjekter for kapasitetsutvidelse ikke gir begrensninger for den helhetlige optimaliseringen av planområdene. Herunder nevnes noen pågående prosjekter:

- Kapasitetsutvidelse på bulk
- Forsterkning av Fagerneskaia
- Nytt mannskapsbygg
- Vaskehall for store maskiner

Kapasiteten på bulkterminalen skal utvides. Midlertidigheten som bulkterminal har i dag søkes erstattet med permanent tillatelse. Det skal legges til rette for etablering av nytt lager og utvidelse av dagens lager med til sammen dobling av lagerkapasitet. Det er ønskelig med større høyde på hallene, inntil 35 m. Det skal legges til rette for mannskapshus, vaskehall og transportbånd. Det planlegges en forsterkning av Fagernes kai for å kunne øke bæreevnen for utnyttelse til containertrafikk.

For bane/bil/sjø skal kapasiteten utvides. Terminalområdet utvides til Kleiva (Terminal nord). Det skal legges til rette for en lastegate med eget lastespor. Det skal tilrettelegges for et reeferanlegg (kobling av kjølecontainere til strøm). Bane NOR jobber med detaljplan for jernbaneterminalen. Nødvendige grensesnitt innarbeides i reguleringsplanen for Narvikterminalen.

Det er i disse prosjektene viktig at de tiltak som iverksettes og de valgte løsningene er forenelig med den langsiktige overordnede planen for utviklingen av Havneområdet. Det vises til figur 8 og 9 for detaljer.

5.5 Energi og klima

Planforslaget skal utredes i forhold til gode løsninger for energiforsyning til fastlandsinstallasjoner og bebyggelse på havnen, samt skip som ligger for kai, arealbruk og transport. Utredning av energi og klima må sees i sammenheng med areal og transportplanlegging generelt, og i forhold til målene for prosjektet.

Gjennom eget mulighetsstudie skal det vurderes etablering av energistasjon for sjø og land. Planarbeidet skal legge til rette for en mulig etablering, hvis dette er hensiktsmessig innenfor planområdet.

5.6 Trafikk

Fagernesveien er en forholdsvis trafikkert veg som går gjennom planområdet. Vegen er gammel E6 og ble avlastet da riksvegen ble lagt i tunnel (Fagernesstunnelen). I forbindelse med omleggingen av riksvegnettet ble det ikke gjort særskilte tiltak på Fagernesveien for å forbedre trafikksituasjonen for de ulike trafikantergruppene betraktelig.

Eksisterende planovergang på Fagernesveien er en tofelts veg uten fortau eller gang- og sykkelveg. Planovergangen krysser vegen i skrå vinkel. Dette gir en lang kryssingslengde på ca. 60 m. Det er montert sykkel-strail i planovergangen for å motvirke sykkelvelt. Planovergangen er sikret med et manuelt styrt vegbomanlegg. I forbindelse med ERTMS-prosjektet er det planlagt at vegbomanlegget skal tas inn i det sentralstilte sikringsanlegget.

Skarvenesveien er en viktig atkomst til terminalområdet i dag og denne skal videreføres i ny plan.

I gjeldende plan er det regulert en bruløsning som både vil være svært kostbar og anleggsteknisk vanskelig å bygge ut, i tillegg til at løsningen vil være med på å forhindre optimal utvikling av terminal nord. Det er ikke ønskelig å videreføre den regulerte løsningen i denne planen.

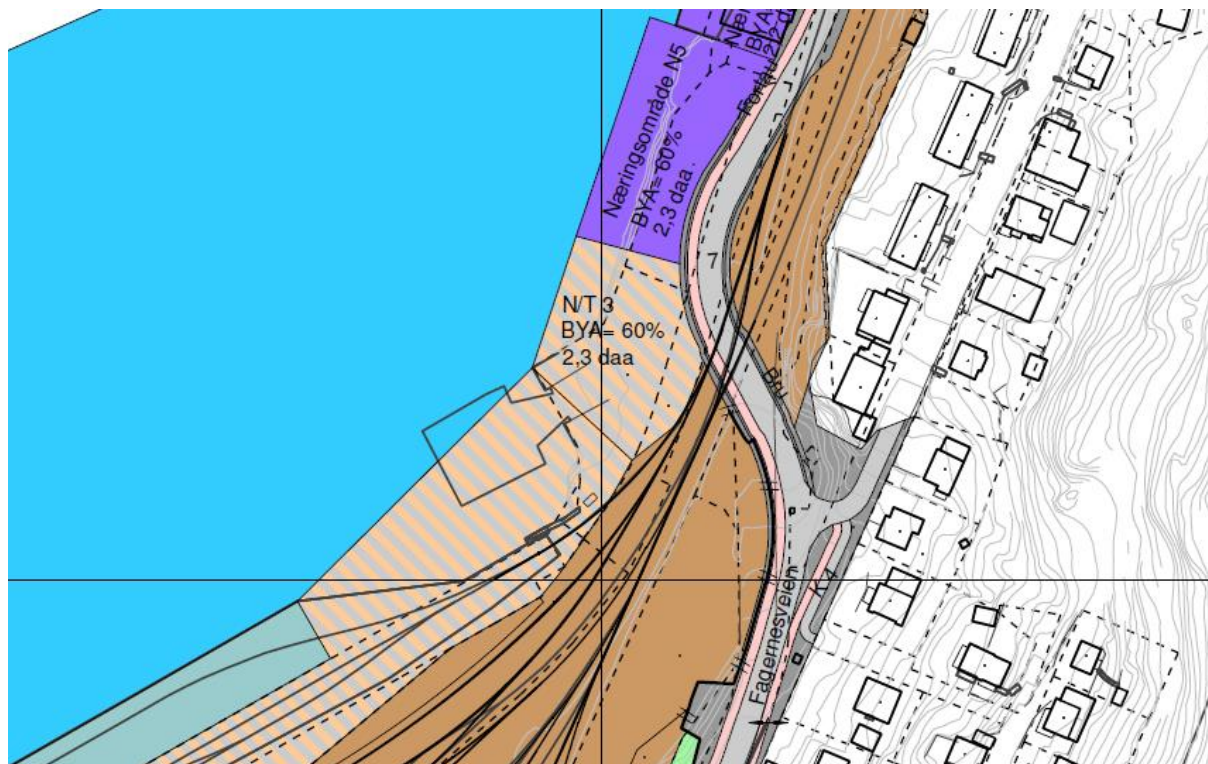
Området er trangt og komplisert i forhold til å kunne få på plass de rette funksjonene til både trafikanter og brukerne av Narvikterminalen. Prosjektet vil vurdere flere ulike løsninger for alle trafikantergrupper. En mulig løsning kan være å innsnevre Fagernesveien til ett enkelt kjørefelt, samt en gang- og sykkelveg over planovergangen. På den måten kan man etablere en enkel og billig løsning som kan realiseres uten store kostnader, samtidig som den ivaretar trafikksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantergrupper og opprettholder behovet for en omkjøringsveg for E6. Gang- og sykkelvegen foreslås videreført langs Fagernesveien frem til eksisterende fortau/gang- og sykkelveg lengre nord.

Prosjektet vil også vurdere andre mulige atkomster til nytt og eksisterende terminalområde, samt planlegge mulig omlegginger av internt vegnett for å kunne forbedre de trafikale forholdene både inne på terminalområdet, og til omkransende vegnett.

5.7 Bane

Følgende ulike banetiltak ønskes innarbeidet i planen:

- Ny løsning ved planovergangen på Fagerneslinja.
- Spor på ny terminal nord ved Havnesporet.
- Kryssingsspor på Fagerneslinja.
- Tinehall / lokstall.
- Ny løsning ved planovergangen på Fagerneslinja.



Figur 12: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan.

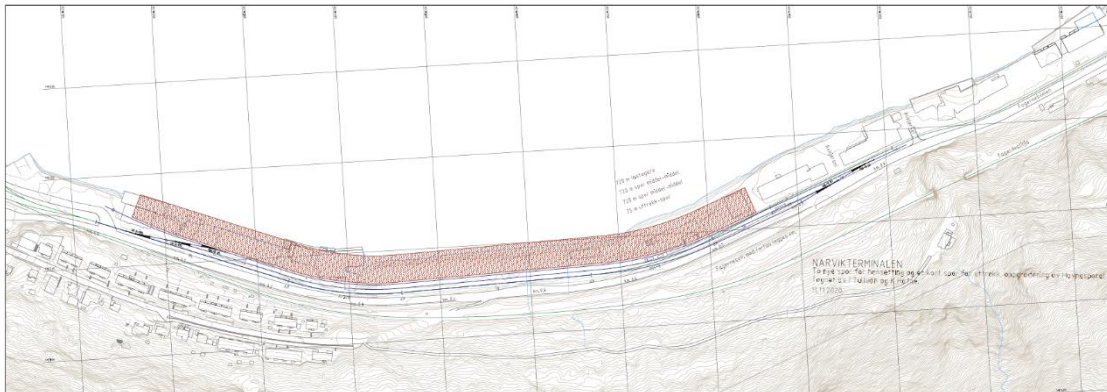
I gjeldende reguleringsplan er det stilt rekkefølgebestemmelser knyttet til antall uttrekk av tog over planovergangen ved sekundærvegen Kai veien med avkjørselen til havna, tidligere Mathisen & Mathisen AS. Når antall uttrekk overstiger 3.500 pr. år (7000 togbevegelser) utløses krav om planfri kryssing med bru over Fagerneslinja. På grunn av den skrå kryssingsvinkelen og høydene på veg og bane, vil en slik bru bli lang og svært kostbar. Bane NOR ønsker en enklere og billigere løsning.

Da gjeldende reguleringsplan ble vedtatt 20.05.20210 var det stor aktivitet over planovergangen på Havnesporet over Kaiveien. Denne trafikken omfattet lastebiler med trelast, gaffeltrucker, samt relativt mange personbiler med og uten tilhenger. Denne aktiviteten var direkte knyttet til trelast- og byggevarefirmaet Mathisen & Mathisen AS som holdt til her. Da byggevarefirmaet flyttet til nye lokaler i 2018 ble trafikken over planovergangen på havnesporet kraftig redusert.

Spor på ny terminal nord ved Havnesporet

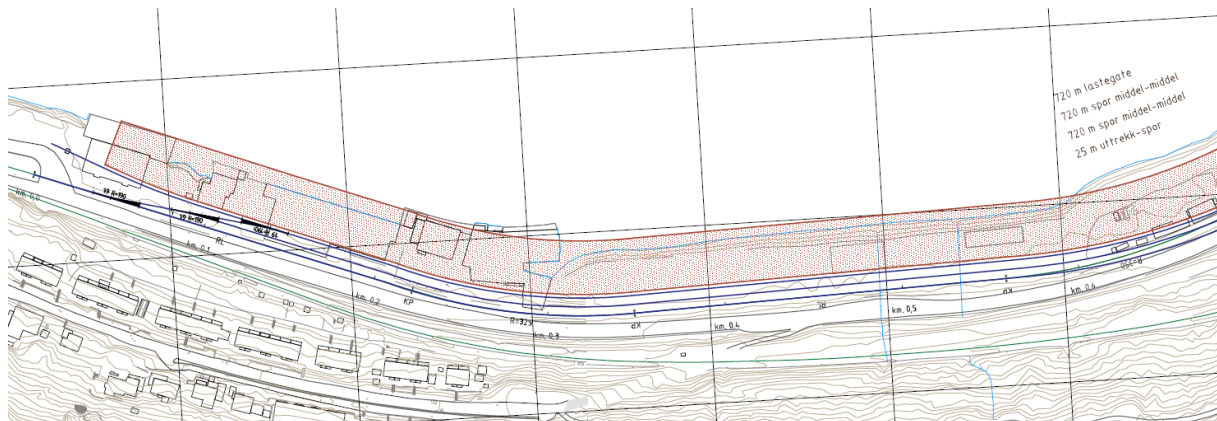
Planforslaget åpner muligheten for utvidelse av terminalen langs det eksisterende Havnesporet. Her vil det være mulig å etablere et lastespor i tilknytning til en lastegate, samt et hensettingsspor. Eksisterende spor kan benyttes for uttrekk av loket. Til sammen tre spor. En maksimal utnyttning av arealet vil kunne gi et lastespor på 720 meter med tilhørende lastegate. Lastegaten bør ha en bredde på minimum 18 meter. I tillegg til spor og lastegate bør det også settes av areal for trafikk/adkomstveg og lagerareal for sjørettet transport.

Et nytt hensettingsspor med 720 meters lengde kan være et godt alternativ til det planlagte hensettingssporet på «Forbindelsen». Hensettingssporet på «Forbindelsen» er en del av Narvik stasjonsprosjektet. Det er 600m langt og er beregnet å koste ca. 30 MNOK. Ut fra en trafikal vurdering synes det å være mer formålstjenlig å benytte disse midlene på et langt kryssingsspor langs Havnesporet i stedet for et noe kortere spor på Forbindelsen.



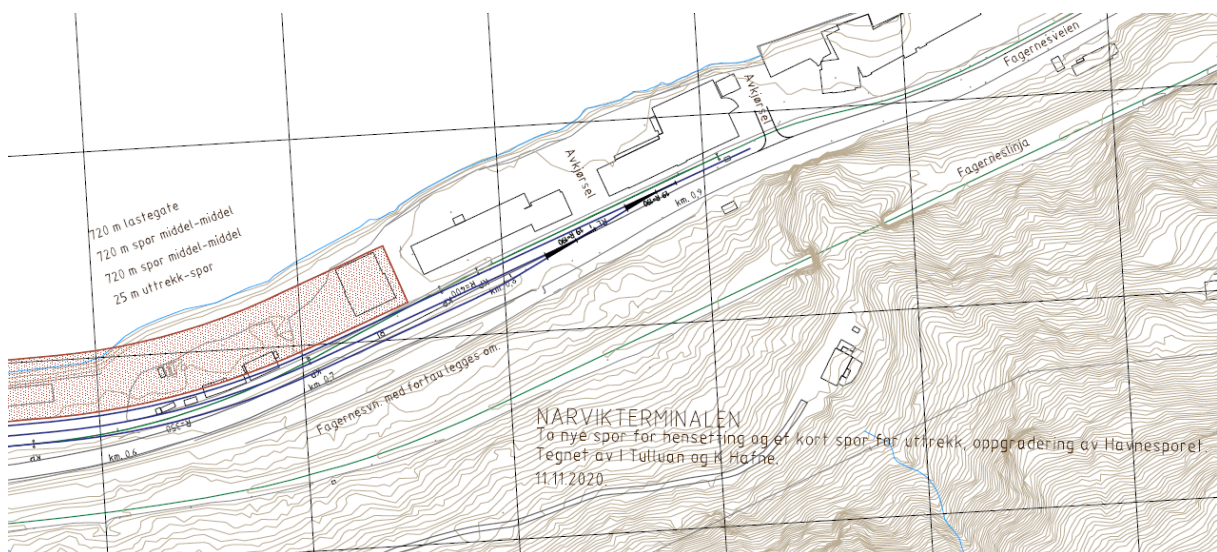
Figur 13: Skisse terminal nord.

Denne løsningen vil kunne gi en betydelig kapasitetsøkning på Narvikterminalen med hensyn på lasting, lossing og hensetting.



Figur 14: Skisse for spor på ny terminal nord.

Sporveksel i sør foreslås plassert like nord for eksisterende planovergang til kaiområdet, tidligere Mathisen & Mathisen. Her er det mulig å oppnå maksimal lengde på lastespor og lastegate ved å lage et buttspor mot sør.



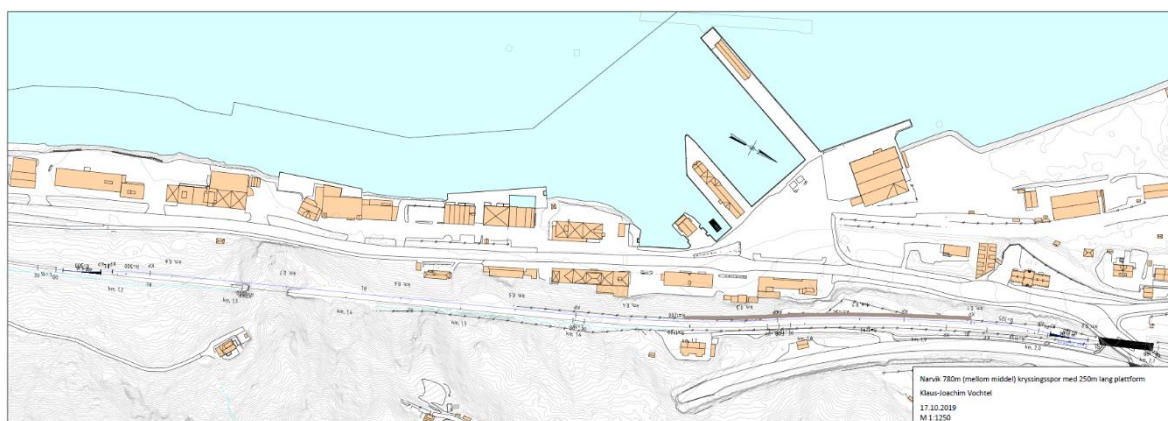
Figur 15: Sporavslutning i nord.

I nordre ende foreslås sporet avsluttet foran det tidligere bygget til Nord-Norges Salgslag. Avkjørselen til området foreslås plassert nord for sporets endestopper. På skissen over er det vist en sporplan som gjør det mulig å bevare de to næringsbyggene og dermed unngå innløsning. Denne løsningen medfører at Fagernesveien må parallellforskyves litt mot sør, noe som vil bli vesentlig billigere enn å innløse de to næringsbyggene.

Kryssingsspor på Fagerneslinja

Hensikten med dette kryssingsspor er økt kapasitet for ankommende og avgående tog til/fra Narvikterminalen.

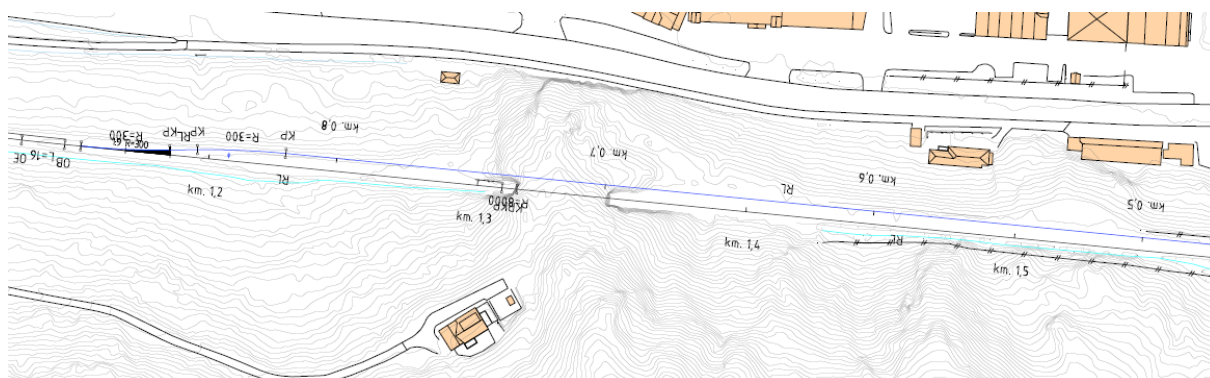
I 2019 etablerte Narvik Havn en ny kai for cruiseskip ved pir 1. Det vil være mulig å etablere en 250 meter lang plattform langs kryssingsspor med adkomst rett ned til den nye cruisekaia.



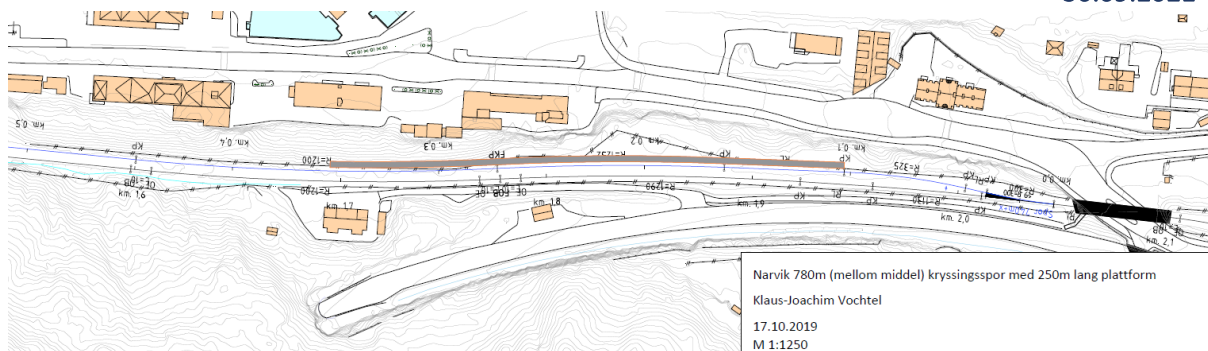
Figur 16: Skisse for mulig 780m langt kryssingsspor på Fagerneslinja i Kleiva.

Bane NOR har utarbeidet en planskisse datert 17.10.2019 som viser et 780m langt kryssingsspor på Fagerneslinja ved Kleiva. Kryssingssporer starter med en sporveksel like sør for Sjøbakken bru. Det nye sporet foreslås anlagt på eksisterende fjellhulle vest for hovedsporet, der det tidligere var et kort kryssingsspor, Kleiva kryssingsspor. Kryssingssporer foreslås ført sørover parallelt med eksisterende hovedspor frem til ny sporveksel i sør ca. 150m sør for Kleivahammeren tunnel.

Tunnelen foreslås sprengt ned og erstattet med en åpen fjellskjæring. Det vurderes å være behov for støttemur på deler av strekningen for å oppnå tilstrekkelig bredde.



Figur 17: Sporveksel i sør. Ny trase for to jernbanespor i åpen skjæring gjennom Kleivahammeren.

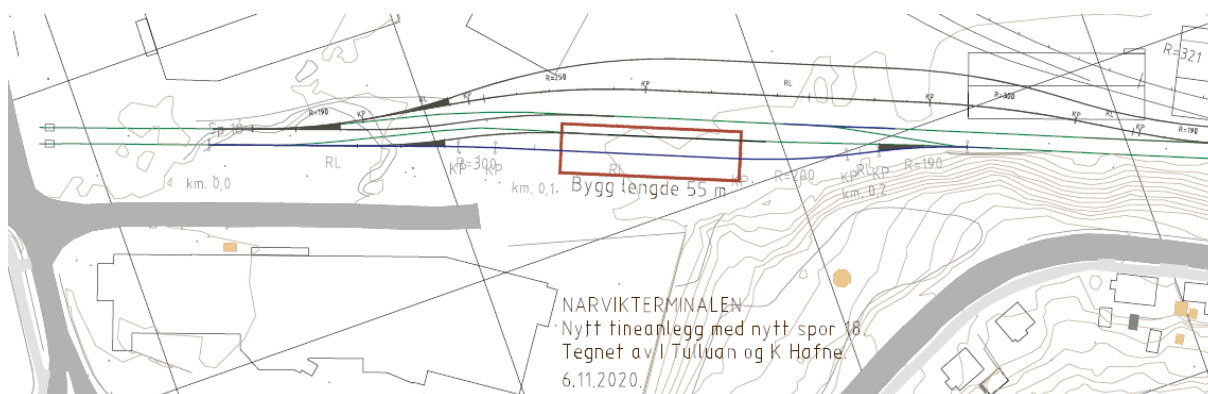


Figur 18: Sporveksel i nord, like sør for Sjøbakken bru. Kryssingsspor med 250m lang plattform på fjellhyllen ved tidligere Kleiva kryssingsspor.

Tinehall/lokstall

I forbindelse med detaljplan for Narvikterminalen ble det avdekt behov for en tinehall/lokstall for tining av EL-lok i tilknytning til terminalen. I dagens situasjon benyttes det ene av de to sporene i eksisterende vognverksted til tining av lok. Det er plass til to lok i vognverkstedet. Denne løsningen går på bekostning av verkstedkapasiteten og vil ikke bli videreført ved oppføring av nytt verksted. Det er derfor behov for et eget bygg som er beregnet for parkering og tining av lok. I forbindelse med detaljplanen ble alternative lokaliseringer for tinehall vurdert. Ingen av disse løsningene ble ansett som fullgode løsninger. I ettertid har Bane NOR sett på muligheten for å plassere en tinehall på østsiden av terminalen ved lastegate 5. Tinehallen kan plasseres over eksisterende spor 17 og over et nytt spor 18 som anlegges i lastegate 5 parallelt med spor 17. Sporplanen foreslås arrangert slik at spor 16 kan benyttes til felles utkjørspor fra spor 17 og 18 i tinehallen samt for spor 12 og 13 gjennom vognverkstedet. Bygget forslås planlagt med lengde 55 m over to spor. Det vil gi plass for 4 lok, to på hvert spor.

Løsningen medfører at eksisterende kommunal hovedvannledning må legges om. Vannledningen forutsettes flyttet inn i lastegate 5.



Figur 19: Tinehall/lokstall over eksisterende spor 17 og nytt spor 18. Lengde 55 m med plass for 4 lok, to på hvert spor.

6 Metode

6.1 Generelt

I henhold til plan- og bygningsloven og forskriften om konsekvensutredning skal det utarbeides en konsekvensutredning for planforslaget. Hensikten med konsekvensutredningen er å belyse og vurdere hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for de tema som er valgt i planprogrammet.

Konsekvensutredningen vil bygge på eksisterende kunnskap og suppleres med ny kunnskap ved behov. Kunnskap innhentes gjennom innhenting av data fra offentlige databaser, eksisterende litteratur innenfor fagområdene, befaringer og erfaringer.

I forslaget til planprogram er det gitt en kort beskrivelse av antatte vesentlige virkninger for planforslaget for miljø, naturressurser og samfunn. Dette er gjort for alle aktuelle tema, og for hvert tema er det gjort en beskrivelse og presisering av hva vurderingen/utredningen skal svare på.

Konsekvensutredninger har til hensikt å belyse hvilke vesentlige virkninger en plan kan forventes å ha for tema innenfor miljø og samfunn. Videre skal utredningen ta for seg skadereduserende tiltak for eventuelle negative konsekvenser som framkommer. Basert på de temavise vurderingene vil det bli gjort en sammenstilling og helhetsvurdering av planen og dens virkninger, samt en anbefaling basert på dette. Konsekvensutredningen skal videre gi en vurdering av behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av planforslaget. Det skal også gjøres en vurdering av behovet for undersøkelser etter gjennomføring av forslaget, med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av forslaget.

Dette planprogrammet tar for seg de ulike temaene som man på dette stadiet i planprosessen er kjent med, og som man mener må inngå i en planbeskrivelse med konsekvensutredning. I planprogrammet er det valgt å kun ta med de tema som er vurdert til å være beslutningsrelevante for planarbeidet og tiltakene som planlegges.

6.2 Metodikk for konsekvensutredning

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget vil være følgende punkter, men framstillingen kan variere avhengig av hva som er hensiktsmessig for det enkelte temaet.

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger
- Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak)

For de delene av tiltaket som skal konsekvensutredes tas det utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) for ikke prissatte konsekvenser. Håndboken er en veileder. Det vil bli gjort en samlet vurdering av de ulike virkningene av tiltaket. Noen tema vil bli utredet som egne notater/rapporter (som vedlagte fagrapporter, hvor konklusjoner fra rapportene inngår i planbeskrivelsen), mens andre vil bli utredet som delkapitler i planbeskrivelsen. Dette vurderes underveis i prosessen når omfanget av de ulike temaene framkommer.

6.3 Metodikk for vurdering av måloppnåelse

Grad av måloppnåelse er avgjørende for valg av løsninger. Det er satt opp en rekke mål for prosjektet. Effektmål kan defineres som hva samfunnet oppnår når tiltaket er ferdig bygd. I forbindelse med optimaliseringsfasen av tiltak inne på området – samt nedtegning av nye områder skal ulike plangrep vurderes opp mot hverandre sett opp mot måloppnåelse.

Målkonflikter skal tydeliggjøres.

6.4 Metodikk for vurdering av bærekraft

Prosjektets mål er tydelig på bærekraft, spesielt med fokus på energi og fremtidsrettet energiløsning. Det er aktuelt å benytte en metode for vurdering og visualisering av prosjektets leveranser i et mer holistisk bærekraftsperspektiv. Det er flere tilnærminger til en slik vurdering. Valg av metodikk vil konkretiseres i senere fase.

Beskrivelse: Tabellen under inneholder en oversikt over de relevante **aktivitetene** i et prosjekt som er knyttet til et spesifikt mål. Tabellen kan brukes til å identifisere hvilke mål og prosjekter som er relevante for prosjektet og gjøre en vurdering av dem. En viktig del av denne vurderingen er å identifisere hvilke aktiviteter som er knyttet til målet og hvilke aktiviteter som er knyttet til andre mål.

| Hovedmål | Relevant delmål | Problemløsing, forløp, eller planer | Tiltak | Vurdering | Kommentar |
|---|--------------------|-------------------------------------|--------|-----------|-----------|
| 3 SOS HELSE | Helse og sikkerhet | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| | | Forløp | Tiltak | Grønt | |
| | | Planer | Tiltak | Grønt | |
| 6 RENT VANN OG GODS SANSEREGISLER | Vann og energi | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| | | Forløp | Tiltak | Grønt | |

| Hovedmål | Relevant delmål | Problemløsing, forløp, eller planer | Tiltak | Vurdering | Kommentar |
|---------------------------------|-----------------|-------------------------------------|--------|-----------|-----------|
| 7 KLEINNET | Utslipp | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| 9 INNOVASJON OG REKULTUR | Innovasjon | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| 11 KORPORATIV BYGGESAMPAN | Bygging | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |

| Hovedmål | Relevant delmål | Problemløsing, forløp, eller planer | Tiltak | Vurdering | Kommentar |
|---|-----------------|-------------------------------------|--------|-----------|-----------|
| 12 ANVENDTE TEKNIKER OG PROSEDYRER | Prosedyrer | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| 13 STØPPE KILMAKSNØRSE | Klima | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |
| 14 LØSNING SØK | Løsning | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |

| Hovedmål | Relevant delmål | Problemløsing, forløp, eller planer | Tiltak | Vurdering | Kommentar |
|----------------------|-----------------|-------------------------------------|--------|-----------|-----------|
| 15 LØSNING SØK | Løsning | Problemløsing | Tiltak | Grønt | |

Figur 20: Eksempel på bruk av sjekklister for vurdering av FNs bærekraftsmål.

7 Oversikt over utredningstema

Som en del av planprogrammet er det gjennomført en kartlegging av tema som skal utredes i forbindelse med konsekvensutredningen i planbeskrivelsen. Ved vurdering av aktuelle utredningstemaer er det sett til §21 i Forskrift om konsekvensutredning «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn». Nedenfor er det en oversikt over temaene som vil bli utredet nærmere i konsekvensutredningen og i planbeskrivelsen.

| Tema | Konsekvens-utredes | Omtales i planbeskrivelsen | Egen fagrapport | Ikke relevant |
|---|--------------------|----------------------------|-----------------|---------------|
| Landskap – estetisk utforming | X | | | |
| Naturmangfold | | | X | |
| Nærmiljø, friluftsliv, barn og unge | | X | | |
| Kulturminner og kulturmiljø | | X | | |
| Forurensning (utslipp til vann og luft, støy) | | | X | |
| Trafikk og trafikksikkerhet | X | | | |
| Klimakonsekvenser | | | X | |
| Lokal og regional utvikling, samfunnsvirkninger | X | | | |
| Energi og energiløsninger | | | X | |
| Grunnforhold, stormflo og skredfare | | | X | |
| Teknisk infrastruktur, vann avløp og overvann | | | X | |
| Anleggsgjennomføring og massehåndtering | | X | | |
| Folkehelse | | X | | |
| Universell utforming | | X | | |
| Kriminalitet | | X | | |
| Sosial infrastruktur | | | | X |
| Samisk natur- kulturgrunnlag | | | | X |

| Nr | Tema | Antatte problemstillinger | Merknad / metodikk |
|----|---|---|--|
| 1 | Landskap | Tiltaket legger til rette for store næringsbygg samt eksisterende malmlager, som kan gi nær- og fjernvirkninger. Hvor godt synlig bebyggelsen blir, avhenger av byggehøyde, plassering av bygg og hvilken grad vegetasjon eller andre bygg skjerner for innsyn. | Konsekvensen av landskapsbildet som følge av planforslaget skal beskrives i en enkel landskapsanalyse sammen med eventuelle avbøtende tiltak. Fjernvirkning/nærvirkning av landskapet vil vurderes med grunnlag i tredimensjonal visualisering og snitt tegninger som viser bebyggelse i terrenget. Det redegjøres for framtidig bebyggelsesstruktur, f.eks. plassering og volum og sol- /skyggeanalyse. Det gis en enkel beskrivelse som grunnlag for føringer om arkitektonisk og estetisk utforming og uttrykk av framtidig bebyggelse. |
| 2 | Naturmangfold | Området er utbygd til nærings- og terminalområde i dag, tiltaket vil i mindre grad medføre at naturgrunlaget for dagens biologiske mangfold i planområdet blir endret og redusert. | Tiltakets konsekvenser for landskapsøkologi, verneområder, naturtyper, planter, dyr og vannmiljø (fisk) vil bli vurdert. |
| 3 | Nærmiljø, friluftsliv, barn og unge | Området er utbygd til nærings og terminalområdet i dag, tiltaket vil i mindre grad medføre endringer for friluftsliv. Det er etablert en lekeplass innenfor planområdet | Det vil bli vurdert hvordan tiltaket påvirker bruken og opplevelsesverdien for friluftslivet i plan- og influensområdet til friluftsliv. Nærmiljøet i og ved planområdet vil også bli vurdert i utredningen. |
| 4 | Kulturminner og kulturmiljø | Området er utbygd til nærings og terminalområdet i dag. Det er ingen kjente kulturminner i planområdet. Det er kulturminner i sjø i nærheten av planområdet. | Tiltakets direkte og indirekte konsekvenser for automatisk freda kulturminner, nyere kulturminner, SEFRAK-bygg og lokalt viktige kulturminner vil bli vurdert |
| 5 | Forurensning (utslipp til vann og luft, støy) | Tiltaket er av et slikt omfang og karakter at det vil kunne føre til lokal forurensning av omgivelsene. Utbyggingen av området ventes å føre til økt lokal trafikk både i anleggs- og driftsfasen, inkludert økte mengder med tungtrafikk, banetrafikk og terminalarbeid. Dette vil | Det vil bli gjennomført støyberegninger av tiltaket, inkludert trafikk til og fra anlegget. Gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) vil bli lagt til grunn for beregninger og vurderinger. Det vil bli gjort en vurdering av luftkvaliteten i planområdet ut ifra eksisterende målestasjoner i området og eksisterende data iht. retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520/2012). Det skal gjennomføres |

| | | | |
|----|--|---|---|
| | | føre til økt støy og utslipp til luft, samt potensial for utslipp til vann. Etableringen i planområdet vil også kunne ha potensial for forurensende virkninger. | beregninger og/eller målinger av luftkvalitet dersom vurderingen viser at det er behov iht. retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Det skal utføres en beregning av mengde overflatevann som må håndteres lokalt, jf. vannforskriften. |
| 6 | Trafikk, trafiksikkerhet | Tiltaket vil medføre økt trafikk både på E6 og Fagernesveien | Det vil være behov for å vurdere helheten i trafikkløsningen og adkomster internt i planområdet. Det vil bli utredet konsekvensen for trafikkmengder, trafiksikkerhet, planoverganger, hensynet til myke trafikanter, tilgjengelighet til gang- og sykkelveinett, fremkommelighet, avkjørselsforhold, parkeringsbehov og behov for kollektivtransport. Ved vurdering av økt trafikkbelastning på offentlige veier, tas det utgangspunkt i eksisterende ÅDT tall fra databasen NVDB hos Statens vegvesen. Eventuelt supplerende trafikkteellinger. |
| 7 | Klima | Planen legger til rette for økt transport på bane og sjø. | Det vil bli belyst hvilke klimaeffekter prosjektet kan få. |
| 8 | Lokal og regional utvikling, samfunns-virkninger | Tiltaket legger til rette for etablering av industri og næring som vil kunne gi lokale og regionale ringvirkninger for næringslivet | Det vil bli vurdert hvilke konsekvenser tiltaket vil få for verdiskaping i vare- og tjenesteleveranser, sysselsetting, samt for lokalt og regionalt næringsliv. Tiltakets ringvirkninger knyttet til nye arealbehov, og infrastruktur o.l. skal vurderes, samt hvordan dette kan løses på en bærekraftig måte i tråd med bl.a. statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. |
| 9 | Energi og energiløsninger | Det er usikkert hvilke energiløsninger som vil bli benyttet i fremtiden for sjø- og landbaserte transportert samt for terminaldriften. | Det skal redegjøres for mulige og aktuelle energiløsninger for lavutslipp- og utslippsfrie, automatiserte og multimodale logistikk-løsninger Samt for mulige energitjenester til havgående lav- og nullutslippsfartøy |
| 10 | Grunnforhold, skredfare og forurenset grunn | Geoteknisk vurdering av de planlagte tiltak. Tiltaket legger til rette for fylling i sjø. Vurdering av skredfare | Eksisterende forhold beskrives. Det vil bli gjennomført geotekniske vurderinger av områdestabiliteten og muligheten for utfylling og bygging av planlagte tiltak innenfor planområdet. Kartlegging og vurdering av skredfare i området |

| | | Vurdering av forurenset grunn | Kartlegging av mulig forurenset grunn i planområdet. |
|----|---|---|---|
| 11 | Teknisk infrastruktur, vann avløp og overvann | Innenfor planområdet er det i dag ulike tekniske infrastrukturer som berøres Overvannshåndtering skal ivaretas gjennom planarbeidet. | Eksisterende teknisk infrastruktur som kan bli berørt av tiltaket kartlegges. Eventuelle konflikter mellom planlagt tiltak og eksisterende infrastruktur må kartlegges og omtales. Ved utforming av tiltaket vurderes behov for ny og/eller tilknytning til teknisk infrastruktur |
| 12 | Anleggsgjenno mføring og masse- håndtering | Det er store mengder masser som skal fylles i sjøen, hvordan kan en utnytte overskuddsmasser i regionen i planområdet? Utbygging vil kreve rigg og anleggsområder. Område skal bygges ut over tid og må planlegges i faser. | Som en del av planarbeidet vil det gjøres en overordnet vurdering knyttet til anleggsgjennomføring for tiltaket. Identifisere riggområder, håndtering av masser, byggefaser. |
| 13 | Folkehelse og kriminalitet | Planområdet benyttes til gang og sykkeltrafikk og planområdet ligger nært på boligområder og lek og friluftsområder. Disse kan påvirkes av tiltaket og som igjen kan påvirke befolkningens helse | Temaet omfatter en beskrivelse av hvordan endringer som foreslås i arealbruk vil hemme eller fremme kriminalitetsforebygging, om foreslått arealbruk påvirker befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen, i hvilken grad foreslått arealbruk påvirker tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelvegnett, barn og unges oppvekstvilkår og trafiksikkerhet. Tema som er viktige for befolkningens helse som friluftsliv, støy og luftkvalitet mv. utredes i andre fagtema. |
| 14 | Universell utforming | Planen legger til rette for etablering av mye ny bebyggelse og infrastruktur. | Vurderes fortløpende gjennom vegplanlegging og i utformingen av bestemmelser |

8 Risiko- og sårbarhet

Tiltakene som planlegges vil kunne gi noe økt aktivitet og nye hendelser som kan medføre risiko. Det skal utarbeides en egen risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som vedlegg til planbeskrivelsen.

Målet med ROS-analysen er å avklare eventuelle behov for risikoreduserende tiltak som bør gjennomføres for å godkjenne planen. Analysens omfang tilpasses planforslagets innhold og kompleksitet, samt at den skal tilfredsstillе krav om risiko- og sårbarhetsanalyse i pbl §4-3. Analysen vurderer hvorvidt det planlagte tiltaket vil medføre endret risiko for mennesker, stabilitet og/eller materielle verdier som er knyttet til spesielle forhold ved planforslaget. Gjennom en ROS-analyse gjøres en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser, og det vurderes hvilken risiko disse hendelsene representerer. Ved gjennomføring av ROS-analysen vil følgende dokumenter legges til grunn:

- DSB sin veileder for Samfunnssikkerhet i kommuneplanens arealplanlegging (2018)
- Kommunal- og moderniseringsdepartementets reguleringsplanveileder (2017)
- Rundskriv T-5/97- Arealplanlegging og utbygging i fareområder. Miljøverndepartementet
- Veileder fra Ofoten Brann IKS

9 Vedlegg

1. Oversendelsesbrev
2. Innkomne innspill
3. Merknadsbehandling offentlige instanser
4. Merknadsbehandling berørte grunneiere