

Thon Kjøpesenter Nord AS

Detaljregulering for hotell i Kvartal 14

Planbeskrivelse

PlanID: 2026003 Oppdragsnr.: 52508503 Dokumentnr.: PLP 001 Revisjon: E03 Dato: 2026-09-03



Oppdragsgiver: Thon Kjøpesenter Nord AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Kristin Stålerød Ødegård
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Jul Johan Riddervold
Fagansvarlig: Trude Johnsen
Andre nøkkelpersoner: Marit Berntzen, Sergio Andrés Gómez Barrios, Kristin Petursdottir, Erik Skonseng, Erlend Bolstad, Andrea Helena Winlund Eriksen, Ida Benedikte Ulrikke Fidgett, Julie Nyborg Kongsparten

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
E03	2026-09-03	Revidert høringsutgave til offentlig ettersyn	JULRID	TRJOHN	JULRID
E02	2026-06-19	Høringsutgave til offentlig ettersyn	JULRID	TRJOHN	JULRID
B01	2026-06-12	For kommentar fra oppdragsgiver	JULRID	TRJOHN	JULRID

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Planforslaget gjelder detaljregulering for hotell i Kvartal 14 i Narvik sentrum, og er utarbeidet for Thon Kjøpesenter Nord AS. Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av nytt hotell på eiendommene 40/897, 40/920 og 40/956, samt mindre påbygg og videreutvikling av eksisterende Thon senter Narvik. Tiltaket skal bidra til å styrke Narvik sentrum som målpunkt for handel, service, reiseliv og arbeidsplasser, og samtidig gi et overnattingstilbud av høy standard for byens besøkende.

Planforslaget innebærer at eksisterende bensinstasjon i den nordøstre delen av planområdet fjernes og erstattes med ny hotellbebyggelse, med tilhørende arealer til private helsetjenester og kontor. Den planlagte bebyggelsen er utformet som et sammensatt volum med variasjon i høyder og en tydelig nedtrapping mot omkringliggende bebyggelse. Hotellet får hovedinngang mot Dronningens gate og organiseres med publikumsrettede funksjoner på bakkeplan og hotellrom i de øvre etasjene. Eksisterende kjøpesenter videreføres i hovedsak som i dag, samtidig som planen åpner opp for et mindre påbygg til kontor og tjenesteyting. Dette bidrar til å skape en mer helhetlig bygningsstruktur og en funksjonell sammenheng mellom ny og eksisterende bebyggelse, blant annet med mulighet for direkte forbindelse mellom hotellet og kjøpesenteret. Hele det bebygde arealet foreslås regulert til sentrumsformål, og ny bebyggelse tillates i varierte høyder med maksimal byggehøyde opp til kote 130. Planforslaget bygger videre på eksisterende bystruktur og infrastruktur, og legger til rette for fortetting og transformasjon i et allerede utbygd sentrumsområde.

Det er gjennomført konsekvensutredning for landskap og trafikk/mobilitet, samt fagutredninger for blant annet støy, geoteknikk, miljøtekniske forhold, VAO og risiko- og sårbarhet. Utredningene viser at planforslaget samlet sett gir noe positiv konsekvens for trafikk og mobilitet, blant annet som følge av bedre tilrettelegging for gående og syklende, samt en mer oversiktlig trafikksituasjon rundt tiltaket. For landskap vurderes tiltaket å gi noe negativ konsekvens, hovedsakelig som følge av byggehøyde og visuell påvirkning i bybildet. Samtidig er bebyggelsen bearbeidet med volumoppdeling, nedtrapping og fasadeutforming for å redusere opplevd skala og bedre tilpasse tiltaket til omgivelsene. Planforslaget vurderes ellers å ha begrensede negative virkninger for grønnstruktur, naturmangfold, kulturmiljø, barn og unge og friluftsliv, og risiko knyttet til grunnforhold, forurensning, flom, overvann og samfunnssikkerhet vurderes som håndterbar gjennom oppfølging av anbefalte tiltak.

Planforslaget vurderes å være i tråd med forslag til ny kommuneplan for Narvik, der området er avsatt til sentrumsformål, og følger opp Narvik kommune sine overordnede målsetninger i kommuneplanens samfunnsdel 2022–2040. Planen følger opp lokale mål om næringsutvikling, reiseliv, fortetting og bærekraftig sentrumsutvikling, og vurderes også å støtte opp under sentrale nasjonale forventninger til arealbruk, mobilitet og ressursutnyttelse. Samlet vurderes planforslaget å gi en god balanse mellom hensynet til verdiskaping og byutvikling på den ene siden, og hensynet til landskap, bymiljø og næromgivelser på den andre. Forutsatt at planbestemmelser og anbefalte avbøtende tiltak følges opp i videre prosjektering og gjennomføring, vurderes planforslaget som en forsvarlig og langsiktig løsning for videre utvikling av området.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	2
1 Bakgrunn	5
1.1 Hensikt med planen	5
1.2 Forslagstiller	6
1.3 Krav om konsekvensutredning	6
1.4 Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget	7
2 Planstatus og rammebetingelser	8
2.1 Kommuneplan	8
2.2 Reguleringsplaner	8
2.3 Overordna føringer	9
Nasjonale føringer	9
Regionale retningslinjer	10
Lokale retningslinjer	10
3 Planprosessen	12
3.1 Planinitiativ og oppstartsmøte	12
3.2 Varsel om oppstart og innspill til planarbeidet	12
3.3 Folkemøte	13
3.4 Endring av plannavn etter varsel om oppstart	13
4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	14
4.1 Beliggenhet	14
4.2 Planområdet	15
4.3 Berørte eiendommer	16
4.4 Eksisterende bruk av området	17
4.5 Grønnstruktur og landskap	18
4.6 Topografi	20
4.7 Grunnforhold og løsmasser	20
4.8 Aktsomhet (naturfare og forurenset grunn)	22
4.9 Samferdsel og teknisk infrastruktur	23
4.9.1 Trafikk	23
4.9.2 Parkering	24
4.9.3 VA	24
4.10 Kulturminner og kulturmiljø	25
4.11 Barn og unge	26
4.12 Idrett, friluftsliv og rekreasjon	26
5 Beskrivelse av planforslaget	29
5.1 Plankart	29
5.2 Planforslaget	29
5.3 Beskrivelse av tiltak – bebyggelse og fasadeutforming	32

5.4	Reguleringsformål	39
6	Konsekvensutredning av planforslaget	40
6.1	Utredningsmetode	40
6.2	Utredningsalternativer	42
6.3	Sammendrag av konsekvensutredning for trafikk og mobilitet	42
6.4	Sammendrag av konsekvensutredning landskap	44
7	Virkninger av planforslaget	46
7.1	Arkitektonisk tilpasning	46
7.2	Klimatiske forhold	47
7.2.1	Vindforhold	48
7.2.2	Sol- og skyggeforhold	51
7.3	Landskap	53
7.4	Grønnstruktur	55
7.5	Samferdsel og teknisk infrastruktur	56
7.5.1	Vei, trafikk og parkering	56
7.5.2	VAO	59
7.6	Kulturminner og kulturmiljø	59
7.7	Naturmangfold	60
7.8	Barn og unge, idrett, friluftsliv og rekreasjon	61
7.9	Forurensning og naturfare	61
7.9.1	Områdestabilitet	61
7.9.2	Flom	62
7.9.3	Miljøundersøkelser og massehåndtering	63
7.9.4	Støy	64
7.9.5	Luftkvalitet	65
7.10	Bærekraft og klimatilpasning	66
7.10.1	Thon Gruppens arbeid med bærekraft	66
7.10.2	Vurdering av FNs bærekraftsmål	67
7.10.3	Konflikt bærekraftsmål	69
8	Forhold til overordna føringer	70
8.1	Kommunale planer	70
8.2	Regionale føringer	71
8.3	Overordna nasjonale føringer	72
9	Risiko og sårbarhet	74
10	Avveining av interesser og samlet vurdering	76
11	Referanser	78
12	Figurliste	79

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt med planen

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av nytt hotell på gårds- og bruksnummer 40/897, 40/920 og 40/956, samt påbygg og videreutvikling av eksisterende kjøpesenter, Thon senter Narvik.



Figur 1: Planområdet beliggenhet vist med rød markør. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

Utviklingen av området skal bidra til økt verdiskapning i Narvik ved å tilby overnatting av høy standard for besøkende, samtidig som hotellet skal fungere som et profesjonelt og attraktivt møtested for turister og øvrige gjester.

Det er et mål å integrere hotellfunksjonen med eksisterende kjøpesenter og nytt næringsareal, slik at det oppnås en helhetlig og funksjonell sammenheng mellom ny bebyggelse og dagens senterstruktur. Utvidelsen av kjøpesenteret vil omfatte etablering av nytt næringsareal med kontorer og private helsefunksjoner. Samlet sett skal tiltaket bidra til en variert, fremtidsrettet og effektiv arealbruk som styrker Narvik sentrum som et attraktivt knutepunkt for handel, service og arbeidsplasser.

1.2 Forslagstiller

Planforslaget er utarbeidet for Thon Kjøpesenter Nord AS av Norconsult Norge AS.

Tiltakshaver: Thon Kjøpesenter Nord AS
Kristin Stålerød Ødegård
Mobil: 920 43 175
E-post: kristin.stalerod.odegard@thon.no

Plankonsulent: Norconsult Norge AS
Jul Johan Riddervold
Teknologiveien 10, 8512 Narvik
Mobil: 948 20 794
E-post: jul.johan.riddervold@norconsult.com

1.3 Krav om konsekvensutredning

I planinitiativet ble det avklart om tiltaket omfattes av §§6, 7 eller 8 i Forskrift om konsekvensutredninger. Det ble konkludert med at det planlagte tiltaket fanges opp av § 8, og det var derfor gjort en videre gjennomgang av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning jf. forskriften § 10.

Planinitiativet la til rette for etablering av ny bebyggelse på 17 etasjer i Narvik sentrum, og det ble dermed vurdert at tiltaket kunne gi en visuell konsekvens for et større område enn planområdet. På bakgrunn av dette var det i planinitiativet vurdert at tiltaket må konsekvensutredes etter § 8 jf. § 10, andre ledd bokstav a.

Forslagsstiller la i planinitiativet til grunn at det var behov for å gjennomføre en landskapsanalyse som belyser konsekvensene for landskaps- og bybildet, samt byggehøyde. I oppstartsmøtet med Narvik kommune ble det avklart at det skulle gjennomføres konsekvensutredning av følgende temaer:

- Landskap og bybilde (nær og fjernvirkninger)
- Trafikk og mobilitet

1.4 Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget

Tabell 1: Oversikt over dokumenter som følger planforslaget.

Vedlegg	Dok. nr.	Dokument tittel
Plandokumenter: beskrivelse, bestemmelser og kart		
	PLP 001	Planbeskrivelse - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
	PLP 002	Planbestemmelser - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
	PLP 003	Plankart - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Tekniske fagrapporter, temarapporter og fagnotater		
Vedlegg 1	KUL 001	Konsekvensutredning landskap - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 2	KUT 001	Konsekvensutredning trafikk- og mobilitet - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 3	VAO 001	VAO-rammeplan med vedlegg - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 4	ROS 001	Risiko og sårbarhetsanalyse - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 5	RIM 001	Miljøteknisk datarapport og tiltaksplan - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 6	RIG R01	Datarapport grunnundersøkelser - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 7	RIG N01	Geoteknisk vurdering - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 8	AKU 001	Støyutgreiing - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 9	ARK 001	Situasjonsplan - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 10	ARK 002	Situasjonsplan tilpasset dagens situasjon - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 11	ARK 003	Terrengsnitt - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Øvrige plandokumenter		
Vedlegg 12	PLP 004	Politisk prinsippavklaring - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 13	PLP 005	Referat fra oppstartsmøte - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 14	PLP 006	Varsel om oppstart - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 15	PLP 007	Alle mottatte innspill - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14
Vedlegg 16	PLP 008	Innspillsbehandling - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Kommuneplan

Planområdet omfattes av gjeldende Kommuneplan for Narvik 2017-2028, planID 2015007, vedtatt 02.02.2017. Innenfor planområdet ved varsel om oppstart (se Figur 2) er arealene avsatt til følgende formål:

- Kjøpesenter (lilla)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (rosa)
- Sentrumsformål (lys brun)
- Jernbane (mørk brun)
- Naturområde – grønnstruktur og park (grønt)
- Bolig (gult)

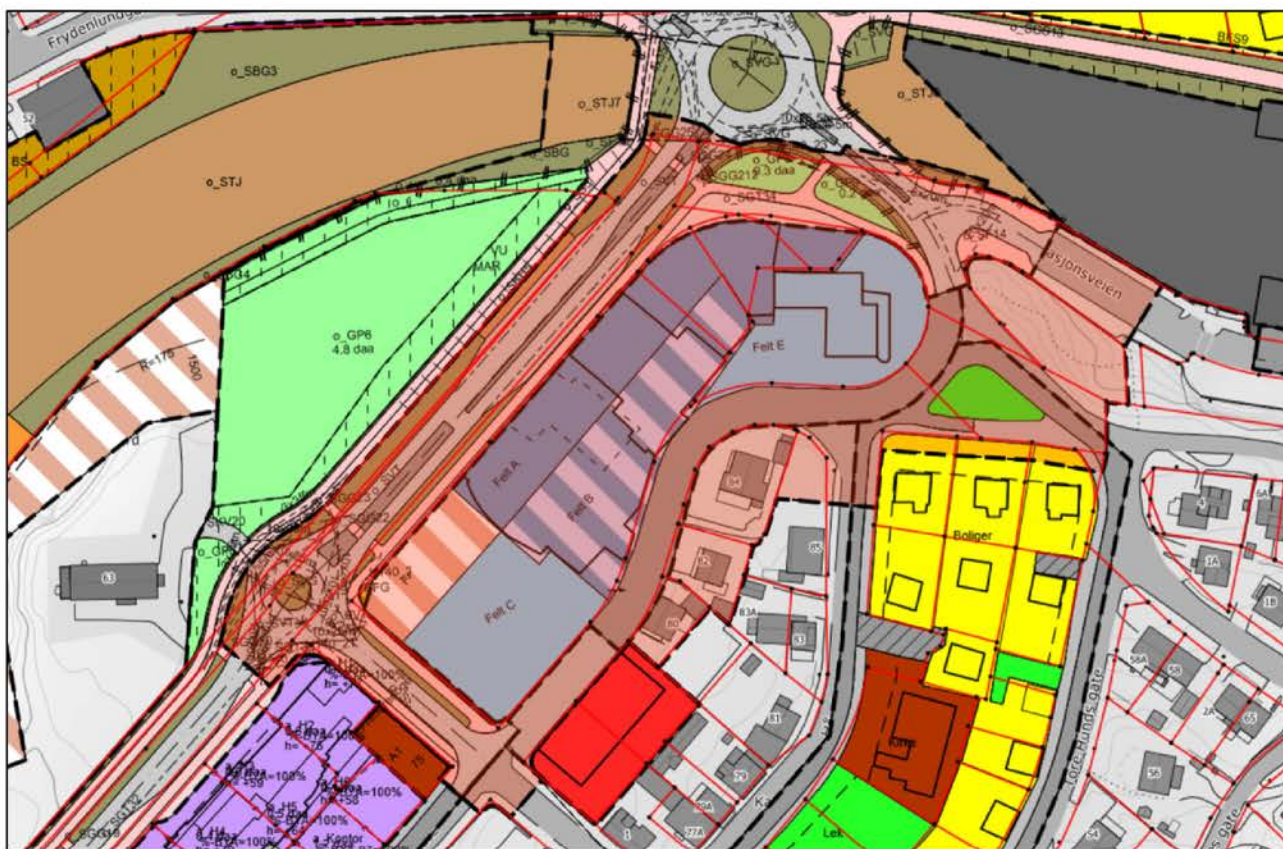


Figur 2: Utsnitt av Kommuneplan for Narvik 2017-2028. Planområdet ved varsel om oppstart er vist med svart stiplet linje. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

2.2 Reguleringsplaner

Planområdet ved varsel om oppstart omfattes følgende reguleringsplaner:

- Detaljregulering E6 Narviktunnelen og Kongens gate Narvik, planID 2013010
- Reguleringsendring for kvartalet Kongens gt/Tøttavegen/Dronningens gt/Stasjonsvegen, Narvik kommune, planID N-1.124A
- Kv 84 og 85 Oscarsborg, planID: N-1.83
- Dronningensgate 76-78, planID: N-1.138



Figur 3: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Planområdet ved varsel om oppstart er vist i rød farge med sort stiplet linje. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

2.3 Overordna føringer

Nasjonale føringer

Følgende nasjonale føringer vurderes som relevante:

- *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.*
I kapittel 4 i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 påpeker regjeringen at fylkeskommunene og kommunene gjennom sin areal- og samfunnsutvikling og virksomhetsutøvelse legger til rette for omlegging til en mer sirkulær økonomi, der ressurser og eksisterende bebyggelse og anlegg brukes lengst mulig, og i større grad ombrukes og oppgraderes. Sirkulær økonomi er viktig for å sikre bærekraftig utvikling ved å utnytte ressurser og produkter effektivt og så lenge som mulig, i kretsløp der minst mulig ressurser går tapt.
- *Statlige planretningslinjer for klima og energi*
Retningslinjene skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og skal bidra til at klima- og energihensyn blir ivare tatt i arealplanleggingen. De legger vekt på at planleggingen skal bidra til reduserte klimagassutslipp, effektiv energibruk og klimatilpasning. Sentrale føringer i retningslinjene er kompakte utbyggingsmønstre, god utnyttelse av eksisterende infrastruktur, energieffektive løsninger og redusert transportbehov. Retningslinjene framhever også betydningen av klimatilpasning, lokal overvannshåndtering, naturbaserte løsninger, effektiv ressursbruk og ombruk av arealer, bygninger og materialer.

- *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet*

Retningslinjene skal bidra til samordnet areal- og transportplanlegging, effektiv arealbruk og reduserte klimagassutslipp fra transport. De legger vekt på at utbyggingsmønster og transportsystem skal ses i sammenheng, og at arealbruken skal bidra til redusert transportbehov og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Sentrale føringer i retningslinjene er fortetting og transformasjon i eksisterende byer og tettsteder, god utnyttelse av eksisterende teknisk og sosial infrastruktur, og lokalisering av funksjoner slik at de bygger opp under sentrum, kollektivtransport og korte avstander. Retningslinjene framhever også hensynet til gående, syklende og kollektivreisende, trafiksikkerhet, universell utforming, attraktive by- og tettstedsmiljøer, grønnstruktur og god kvalitet i uteområder.

Regionale retningslinjer

Fylkesplanen for Nordland 2013-2025 Arealpolitiske retningslinjer er gitt i kapittel 8 i Fylkesplanen for Nordland 2013-2025 og danner grunnlaget for fylkeskommunens politikk for arealforvaltning. Hovedmålet for arealforvaltningen i Nordland er som følger:

Arealforvaltningen i Nordland skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer for næringslivet og befolkningen. Forvaltningen skal skje på grunnlag av kunnskap og oppdaterte kommuneplaner.

Kapittel 8 By- og tettstedsutvikling, inneholder følgende mål for arealpolitikken i perioden.

b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafiksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter.

c) Byer og tettsteder skal utvikles slik at livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsforming, attraktive og tilgjengelige utearealer, og infrastruktur som fremmer miljøvennlig transport.

l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.

q) Uteområder skal i størst mulig grad sikres en design med universell utforming.

Lokale retningslinjer

Kommuneplanens samfunnsdel for Narvik kommune 2022–2040 gir overordnede føringer for kommunens samfunnsutvikling og skal legges til grunn for videre planlegging. For det aktuelle planarbeidet er det særlig føringene knyttet til næringsutvikling, reiseliv, sentrumsutvikling og bærekraftige byer og lokalsamfunn som vurderes som relevante. Følgende hovedpunkter trekkes fram som særlig viktige:

- **Tilrettelegging for næringsutvikling og verdiskaping:** Samfunnsdelen legger til grunn at Narvik kommune skal være en JA-kommune som tilrettelegger for positiv vekst, nye etableringer og flere arbeidsplasser. Det legges vekt på en aktiv næringspolitikk, forutsigbar planlegging og en arealpolitikk som støtter opp under næringsutvikling i sentrum og ved knutepunkt.
- **Reiseliv som prioritert næring:** I samfunnsdelen løftes reiseliv fram som en viktig næring for Narvik, både for verdiskaping, attraktivitet og bolyst. Kommunen skal videreutvikle reiselivstilbudet og arbeide for økt etablering innen blant annet reiseliv, som grunnlag for flere arbeidsplasser og økt turisme.
- **Styrking av Narvik som besøksmål:** Samfunnsdelen peker på at Narvik skal utnytte sine naturgitte fortrinn, sin kulturarv og sin rolle som transport- og logistikknutepunkt. Etablering av nytt hotell i Narvik sentrum vurderes å støtte opp under dette ved å styrke overnattingstilbudet og legge til rette

for videre utvikling av besøksnæringen.

- **Bærekraftig sentrumsutvikling:** Narvik sentrum skal utvikles gjennom fortetting, sentrumsutvikling og styrking av urbane tilbud. Samfunnsdelen legger vekt på at utvikling i sentrale områder skal bygge opp under eksisterende infrastruktur, kollektivtilbud og byfunksjoner.

3 Planprosessen

Planprosessen er gjennomført i henhold til Narvik kommune sin prosedyre for reguleringsplanarbeid og i samspill med tiltakshaver og berørte myndigheter og parter. Det er gjennomført medvirkning i form av folkemøte, planmøter med kommunens planmyndighet og vegmyndighet, og dialogmøter med Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune.

3.1 Planinitiativ og oppstartsmøte

Planinitiativet ble sendt til Narvik kommune 05.12.2025.

Siden planinitiativet innebærer et avvik fra overordnet plan, var det behov for en politisk prinsippavklaring før planarbeidet kunne igangsettes. I dialog mellom forslagsstiller og Narvik kommune ble det avklart at det var ønske å gjennomføre en slik prinsippavklaring for å få vurdert rammene for prosjektet før oppstart av planprosessen.

Planinitiativet ble lagt fram til politisk behandling i Narvik kommunestyre 05.02.2026. I vedtaket stilte kommunen seg positiv til at planarbeidet kunne igangsettes.

Det ble gjennomført oppstartsmøte med kommunen 19.02.2026, referat fra oppstartsmøte følger som Vedlegg 13.

3.2 Varsel om oppstart og innspill til planarbeidet

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 03.03.2026.

Til sammen er det mottatt 9 innspill fra varsel om oppstart, hvor 2 av disse er fra berørte parter og de øvrige innspillene er fra offentlige myndigheter.

I de mottatte innspillene er det særlig pekt på behov for utredninger knyttet til trafikk, mobilitet, parkering og trafikksikkerhet, herunder forhold for myke trafikanter og universell utforming. Det er også påpekt et behov for å ivareta eksisterende grønnstruktur og uteoppholdsarealer, herunder å belyse konsekvenser for lek, rekreasjon, samt sol- og skyggeforhold. Videre er det også stilt krav til vurderinger av vann- og avløpsforhold, overvannshåndtering, naturfare, samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsforhold. I tillegg er det påpekt at forhold knyttet til støy, forurensning, klima og miljø samt lokalklimatiske virkninger utredes nærmere, samt at det er behov for å redegjøre for virkninger for landskap, bybilde og kulturmiljø.

Alle innspillene framgår i sin helhet i Vedlegg 15. En oppsummering av innspillene og behandling av disse følger som eget dokument, se Vedlegg 16.

Melding om oppstart av reguleringsarbeid og forhandling av utbyggingsavtale

Norconsult Norge AS, gir på vegne av Thon Kjøpesenter Nord AS varsel om at følgende reguleringsarbeid startes opp i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-8:

Detaljregulering for Thon hotell Narvik, planID 2026003.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av nytt Thon hotell på gnr./bnr. 40/897, 40/956 og 40/920 i Narvik kommune, samt vurdere påbygg av eksisterende kjøpesenter, Thon Senter Narvik. Hensikten er å integrere hotellfunksjonen med eksisterende kjøpesenter og nytt næringsareal til kontoret eller private helsefunksjoner, slik at det oppnås en helhetlig og funksjonell sammenheng mellom ny bebyggelse og dagens senterstruktur. Samlet sett skal tiltaket bidra til en variert, fremtidsrettet og effektiv arealbruk som styrker Narvik sentrum som et attraktivt knutepunkt for handel, service og arbeidsplasser.

Fullstendig varsel finnes elektronisk på Narvik kommune sin hjemmeside: www.narvik.kommune.no/kunngjoringer og på Norconsult sin hjemmeside: www.norconsult.no/kunngjoringer

Avgrensningen for planarbeidet er vist med sort stiplet linje under.



Kjente grunneiere og rettighetshavere vil få egen skriftlig melding. Eventuelle innspill rettes skriftlig til Norconsult Norge AS v/Jul Johan Riddervold (jul.johan.riddervold@norconsult.com) med kopi til Narvik kommune (postmottak@narvik.kommune.no), innen **10. april 2026**. Innspill merkes med planID: **2026003**.

I forbindelse med varsel om oppstart inviteres det til et åpent informasjonsmøte hvor hensikten er å informere om den påbegynte planprosessen og det planlagte tiltaket. Møtet vil avholdes i konferanselokalene på **Quality Hotel Grand Royal, Kongensgate 64, 8514 Narvik**, tirsdag 24. mars kl. 18:00 – 19:30.

Norconsult 

Figur 4: Annonse ved varsel om oppstart av planarbeidet.

3.3 Folkemøte

Det ble gjennomført folkemøte om detaljregulering for *Thon hotell Narvik* (Detaljregulering for hotell i Kvartal 14) den 24.03.2026. Invitasjon til møtet ble sendt ut sammen med varsel om oppstart, og annonser i avisen Fremover.

Det var 8 personer som møtte opp på informasjonsmøtet. På møtet presenterte og informerte Thon om det planlagte tiltaket og de overordnede rammene for planarbeidet, mens Norconsult orienterte om planprosessen og videre saksgang frem mot et eventuelt vedtak.

I møtet kom det frem spørsmål og innspill knyttet til utbyggingens omfang, høyde og hva planforslaget faktisk åpner for. Det ble også tatt opp temaer som parkering, trafikk, og hvordan hensynet til gående og syklende skal vurderes videre i planarbeidet. I tillegg ble det etterspurt tydeligere illustrasjoner av forskjellen mellom eksisterende og planlagt bebyggelse, samt informasjon om planlagte innganger til bygget.

Problemstillingene som ble reist har vært sentrale i det videre planarbeidet, og er utredet og redegjort for i planforslaget med tilhørende utredninger.

3.4 Endring av plannavn etter varsel om oppstart

I planinitiativet og ved varsel om oppstart av planarbeidet var *Detaljregulering for Thon hotell Narvik* benyttet som plannavn. Etter avklaring med Narvik kommune ble plannavnet endret til **Detaljregulering for hotell i Kvartal 14**.

På bakgrunn av dette er det i enkelte dokumenter fra oppstartsfasen benyttet et annet plannavn enn i utredningen og øvrige plandokumenter.

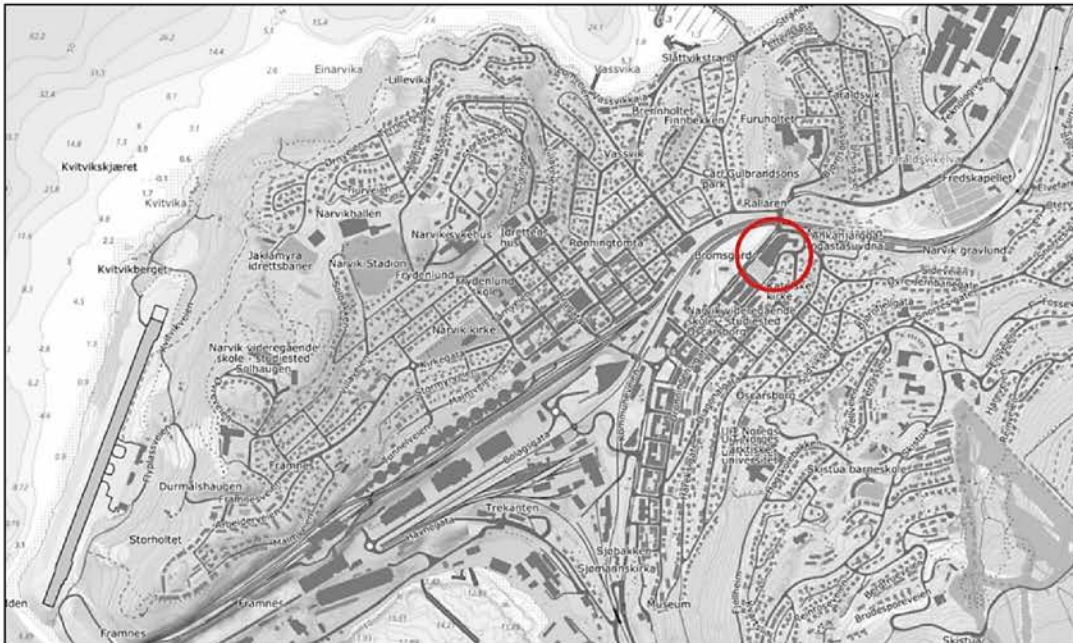


Figur 5: Utsnitt av brev med invitasjon til folkemøte.

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

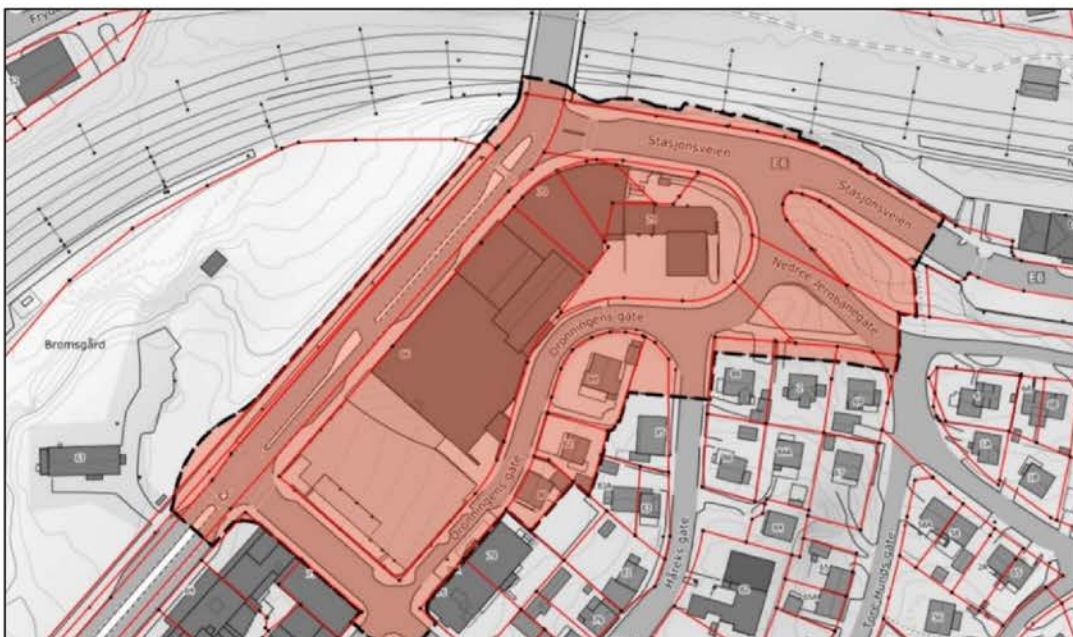
4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nord i Narvik sentrum.



Figur 6: Planområdets beliggenhet vist med rød sirkel. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

Planområdet ligger i hovedsak innenfor eksisterende reguleringsplan for kvartalet Kongens gt/Tøttavegen/Dronningens gt/Stasjonsvegen



Figur 7: Planområdet ved varsel om oppstart markert med rød farge. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

4.2 Planområdet

For å ha et tilstrekkelig handlingsrom i planarbeidet, var det til varsel om oppstart varslet et stort planområde som i tillegg til å omfatte eksisterende reguleringsplan for kjøpesenteret, også tok med deler av eksisterende reguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate på nordsiden av eksisterende kjøpesenter. Deler av Tøttaveien, enkelte boligeiendommer mellom Dronningens gate og Håreks gate, samt områder rundt kryssene Dronningens gate/Stasjonsveien, Dronningens gate/Nedre Jernbanegate og Dronningens gate/Håreks gate var også inkludert i planområdet. Bakgrunnen for at enkelte boligeiendommer var tatt med, var behovet for å sikre en tydelig avklaring av forholdet mellom reguleringsplanen og eksisterende boligeiendommer.

Gjennom planprosessen er planområdets endelige utstrekning redusert, se *Figur 8*. Endelig planområde er tilpasset eksisterende reguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate på nordsiden av det planlagte tiltaket, og omfatter nødvendig vegareal i området øst og sør for tiltaket. Eksisterende reguleringsplan for kjøpesenteret er tatt med i sin helhet.



Figur 8: Plangrensen ved varsel om oppstart vist med rosa linje, endelig plangrense i planforslaget er vist med sort stiple linje. Kilde: Norconsult Norge AS.

4.3 Berørte eiendommer

Følgende eiendommer inngår helt eller delvis i planområdet:

Tabell 2: Oversikt over eiendommer innenfor endelig plangrense (gnr./bnr.).

Berørte eiendommer		
Hjemmelshaver	Gårdsnr.	Bruksnr.
Vegarealet i Håreks gate/Dronningens gate er umatrikulert grunn	0	0
Schackt, Osman Kazjarov	40	5
Narvik Boligstiftelse	40	13
Ravlo, Eli	40	14
Pettersen, Jan Roger	40	415
Thon Kjøpesenter Nord AS	40	897
Thon Kjøpesenter Nord AS	40	898
Thon Kjøpesenter Nord AS	40	920
Narvik kommune	40	931
Thon Kjøpesenter Nord AS	40	956
Narvik kommune	40	1070
Narvikgården AS	40	1220

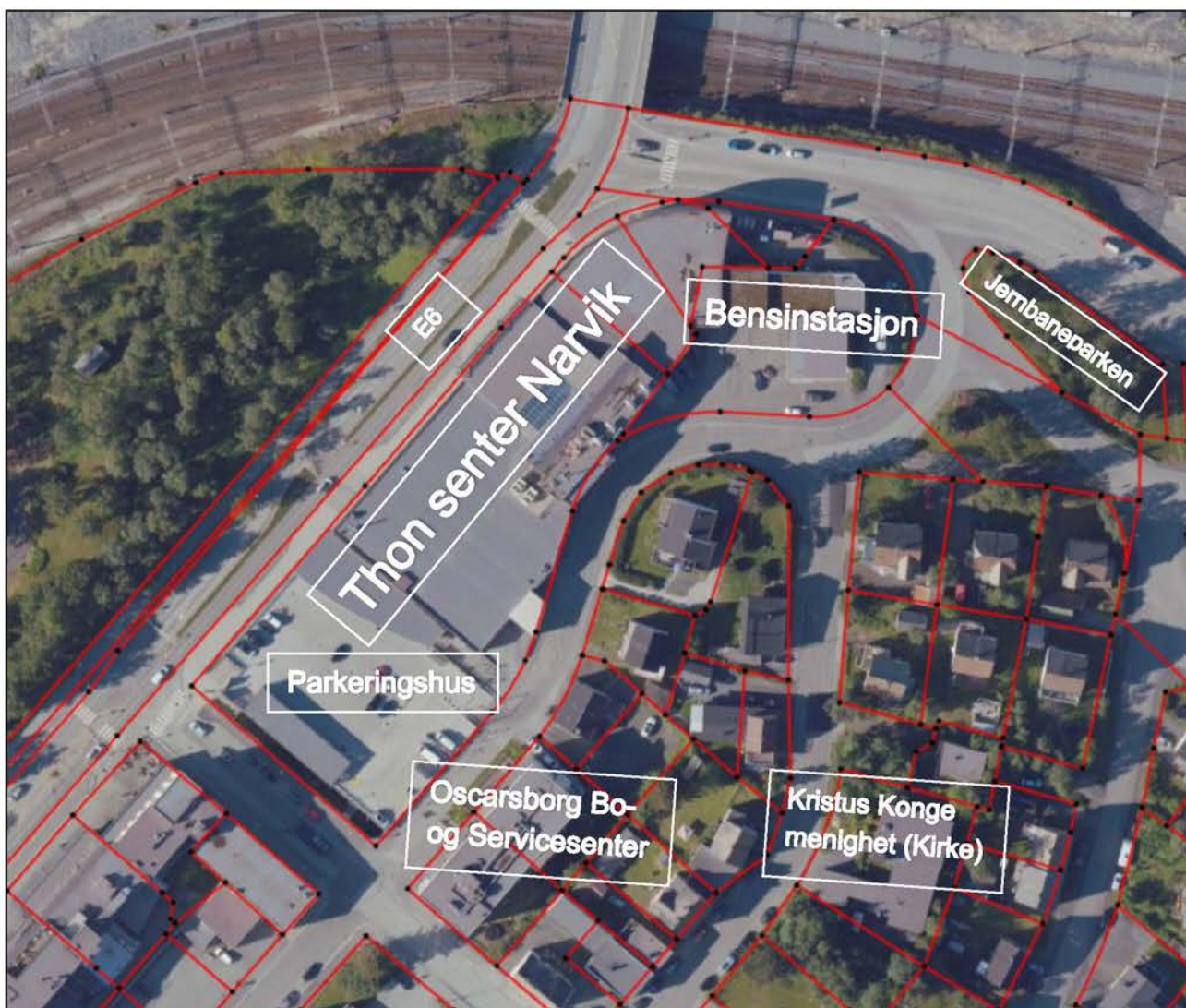
4.4 Eksisterende bruk av området

I dag omfatter planområdet eksisterende Thon Senter Narvik og bensinstasjon.

Kjøpesenteret eies og forvaltes av Thon Gruppen. Thon Senter Narvik, tidligere Narvik Storsenter, var det første kjøpesenteret i Narvik og åpnet som Steen & Strøm i 1999. Kjøpesenteret har 28 butikker, og har et parkeringshus med 307 parkeringsplasser i parkeringshus. Parkeringshuset har innkjøring direkte fra E6 og utkjøring i Dronningens gate.

St1 bensinstasjon ligger i Dronningens gate 79, og stasjonen ble åpnet for første gang i 1957. Bensinstasjonen ligger sentralt plassert i Narvik og har sin adkomst fra sør i Dronningens gate.

I direkte nærhet til planområdet ligger det flere private boliger, samt Oscarsborg Bo- og Servicesenter. For øvrige informasjon se *Figur 9*.



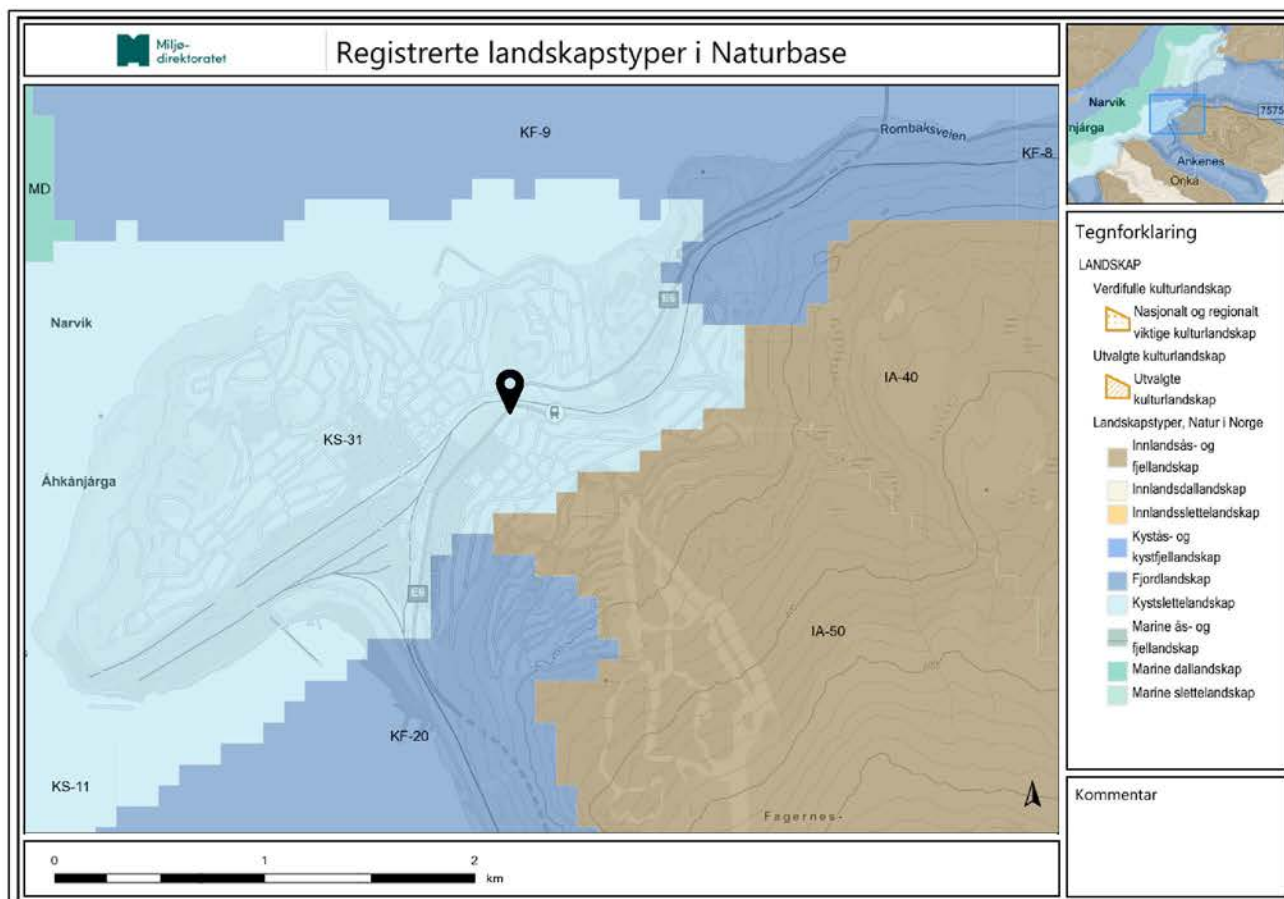
Figur 9: Eksisterende struktur innenfor og i området rundt planområdet. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.) Redigert med tekst av Norconsult Norge AS.

4.5 Grønnstruktur og landskap

Området rundt Narvik og planområdet har et variert landskap som kombinerer by, fjord, skog og fjell.

Narvikhalvøya ligger innerst i Ofotfjorden. Området preges av fjorder omgitt av åser og fjell.

Planområdet ligger i sentrums nordvestlige del innenfor eksisterende sentrumsbebyggelse. Terrengen stiger mot høyere fjelltopper i sør og sør-øst. Registrerte landskapstyper i Naturbase er vist i *Figur 10* under.

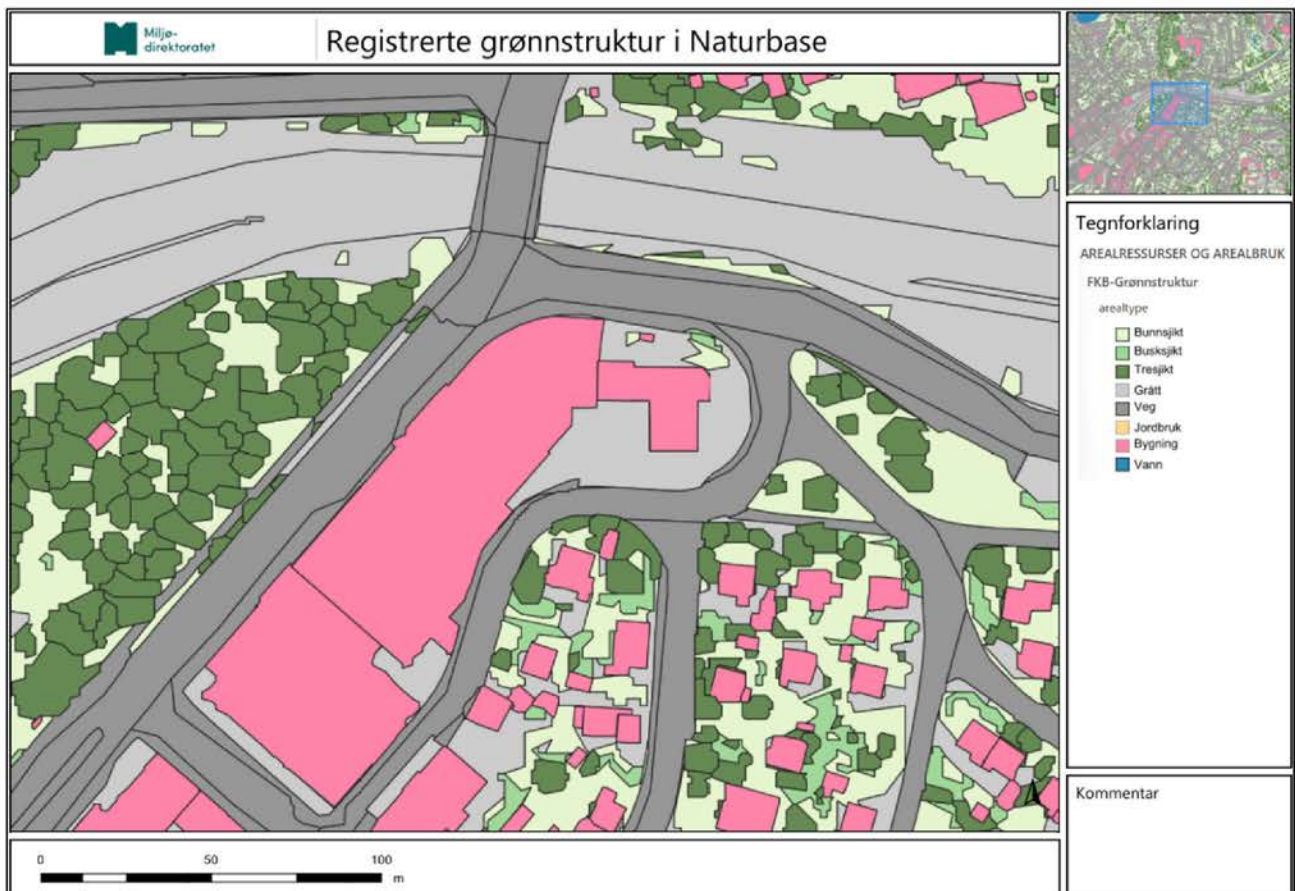


Figur 10: Registrerte landskapstyper. Tiltaksområdet vist med svart markør. Kilde: Naturbase (Miljødirektoratet, n.d.)



Figur 11: Planområdets plassering i landskapet, sett mot sør-øst. Planområdet vist med rød markør. Kilde: Google Earth. (Google, n.d.)

Innenfor planområdet er det registrert grønnstruktur ved Jernbaneparken og parkareal i "trekanten" mellom Dronningens gate og Nedre Jernbanegate. Bromsgård, vest for E6 er også registrert som areal med grønnstruktur.



Figur 12: Registrert grønnstruktur ved planområdet. Kilde: Naturbase (Miljødirektoratet, n.d.)

4.6 Topografi

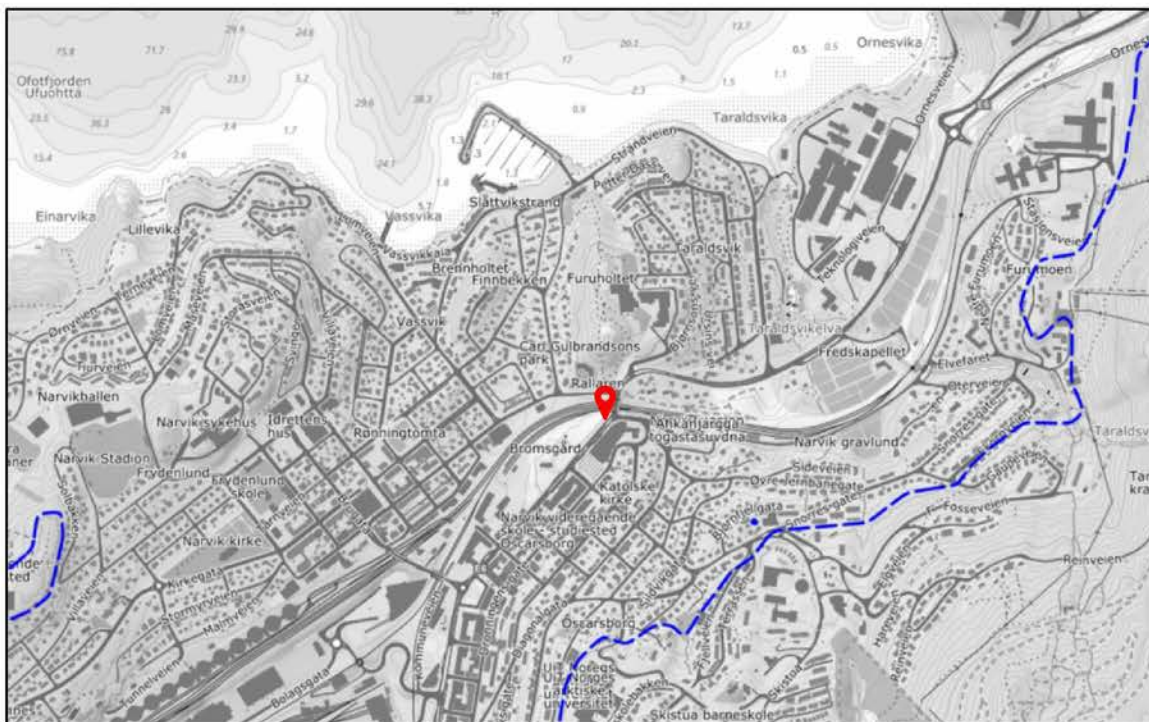
Planområdet ligger i et bylandskap med svakt til moderat kupert terreng. Eksisterende bebyggelse er omkranset av Dronningens gate i øst og Kongensgate/E6 i vest. Dronningens gate ligger omtrent på kote 60 og Kongens gate/E6 på kote 51,5. Hele planområdet er i dag opparbeidet og bebyggt.



Figur 13: Utsnitt av 3D-kart ved planområde, sett mot sør. Kilde: kommunens kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

4.7 Grunnforhold og løsmasser

Planområdet er under marin grense, se Figur 14.



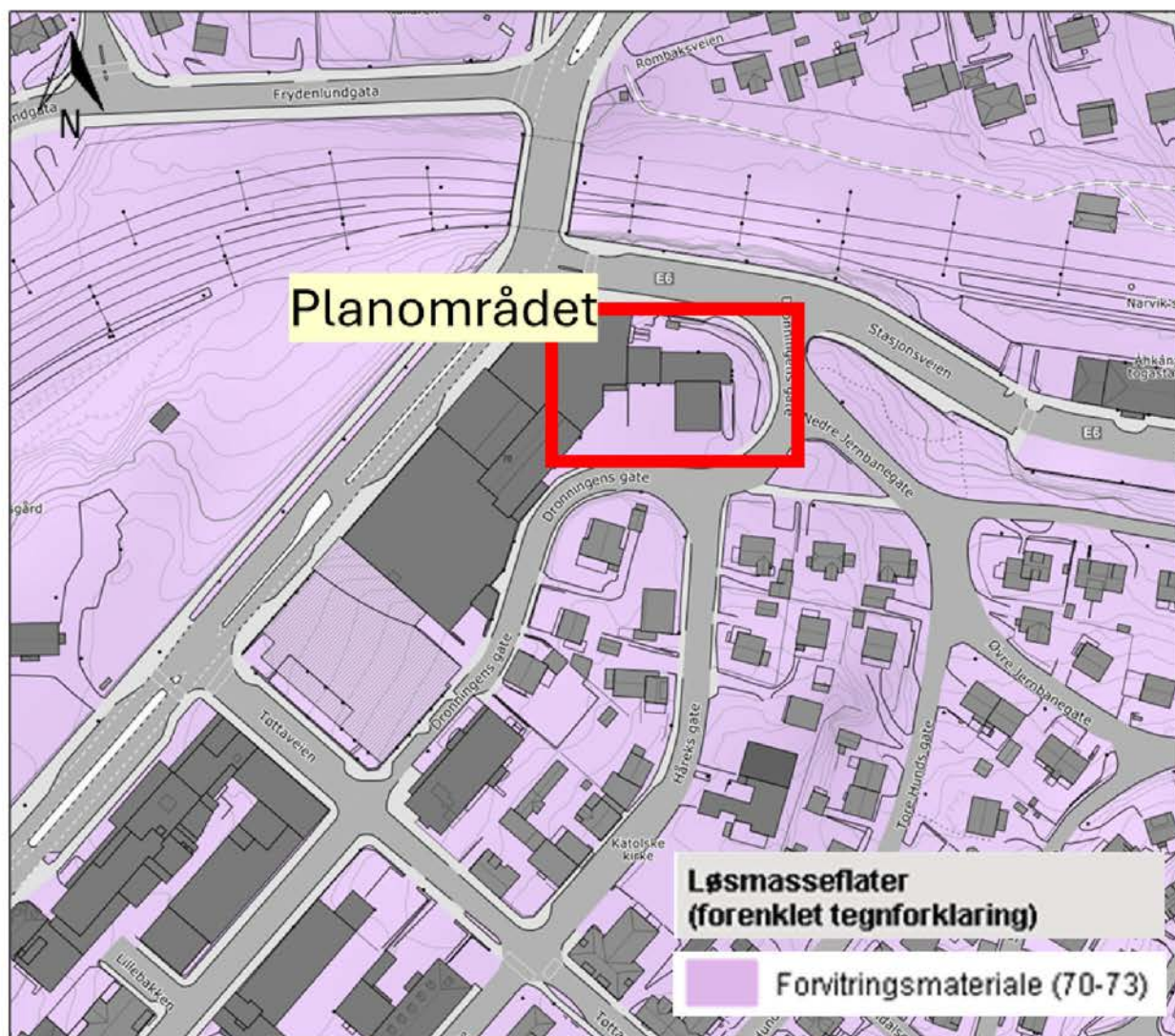
Figur 14: Marin grense vist med blå stiplet linje. Rød markør viser planområdet. Kilde: Naturbase (Miljødirektoratet, n.d.)

Historiske bilder viser at tomten er lokalisert på vegetasjonsdekke og antatt fjellområde.



Figur 15: Historiske bilder av området. Kilde: norgebilder.no (Kartverket, Norge i Bilder, n.d.)

Løsmassekart fra NGU, se Figur 16, viser at løsmassene i det aktuelle området består av forvittringsmateriale.



Figur 16: NGUs løsmassekart med tiltaksområdet markert i rødt. Kilde: Kart.ngu.no (NGU, n.d.)

4.8 Aktsomhet (naturfare og forurenset grunn)

Eksisterende bensinstasjonen har vært lokalisert på området i lengre tid.

Figur 17 viser utklipp av historiske flyfoto fra 1948, 2002 og 2024. Det ser det ikke ut til å ha skjedd store endringer på tomten i perioden 2002-2024.



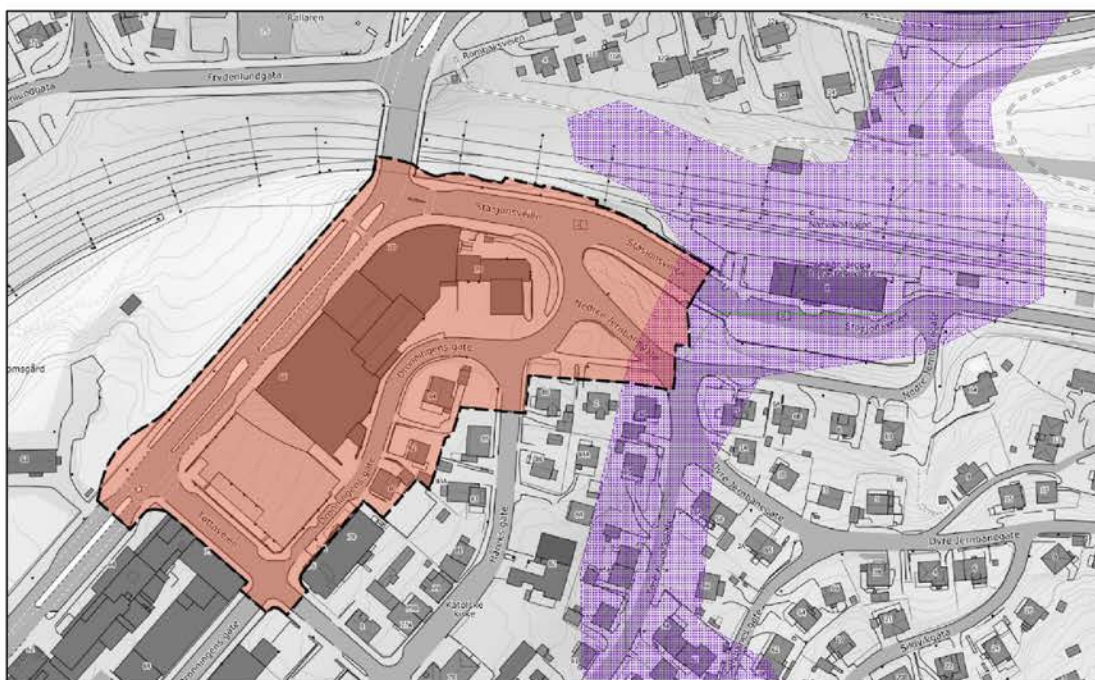
Figur 17: Historiske flyfoto fra 1948, 2002 og 2024. Kilde: norgebilder.no (Kartverket, n.d.)

Det er foretatt søk i Miljødirektoratets database for grunnforurensning. Det er ikke registrert forurensete lokaliteter på eller i nærheten av tiltaksområdet.

Det var i 2019 gjennomført prøvetaking ved bensinstasjonen, og det ble påvist kobber i tilstandsklasse 3 i én prøve, sink i tilstandsklasse 2 i én prøve, samt PCB i tilstandsklasse 2 i tre prøvepunkter. Det var ikke mistanke om at denne typen forurensning skyldtes driften av bensinstasjonen. Det ble ikke påvist BTEX eller alifatiske hydrokarboner over normverdi.

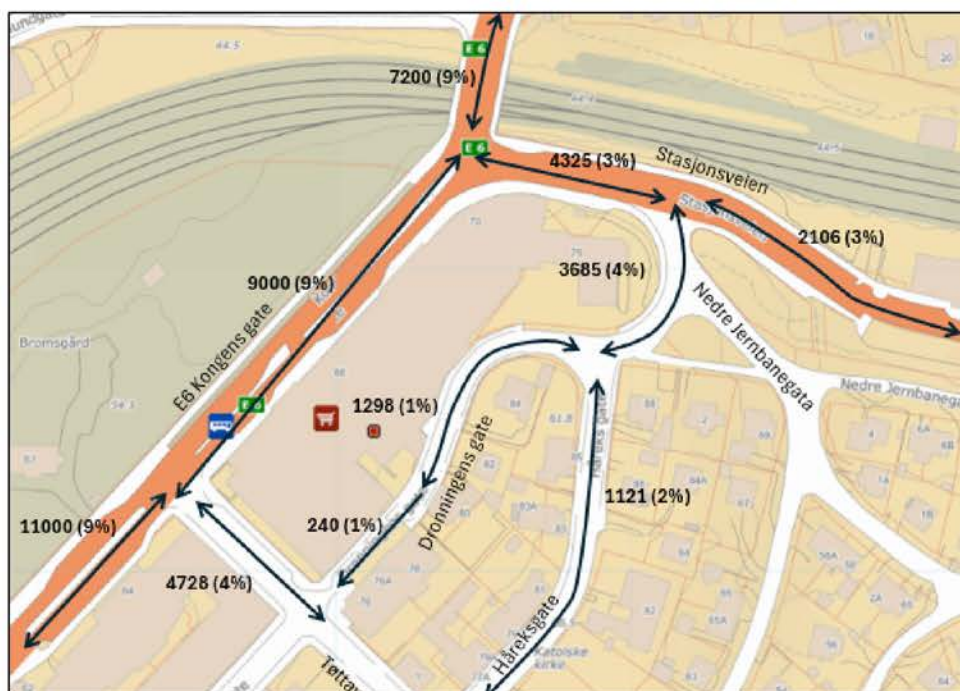
Langvarig bruk av området som bensinstasjon medfører en generell mistanke om grunnforurensning.

En mindre del av planområdet i øst er omfattet av aktsomhetssone for flom, se Figur 18.



Figur 18: Planområdet ved varsel om oppstart markert i rødt. NVEs aktsomhetssone for flom markert i lilla. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

Trafikkmengdene i influensområdet varierer mellom vegstrekingene. Den sørlige delen av Dronningens gate har lavest belastning, mens Kongens gate har de høyeste trafikkvolumene som hovedveg gjennom sentrum. Trafikkavviklingen vurderes samlet som tilfredsstillende, selv om det i rushtiden kan oppstå perioder med redusert framkommelighet. Det signalregulerte krysset mellom Kongens gate og Tøttaveien fremstår som mest belastet. Det er også observert kø i Stasjonsveien ved utkjøring til Kongens gate, uten at dette vurderes å gi vesentlige avviklingsproblemer.



Figur 20: Dagens trafikkmengder i ÅDT. Tunghafkandel i parentese. Kilde: Kartet hentet fra Finn kart.(finn.no, n.d.) Redigert med tekst og skilt av Norconsult.

4.9.2 Parkering

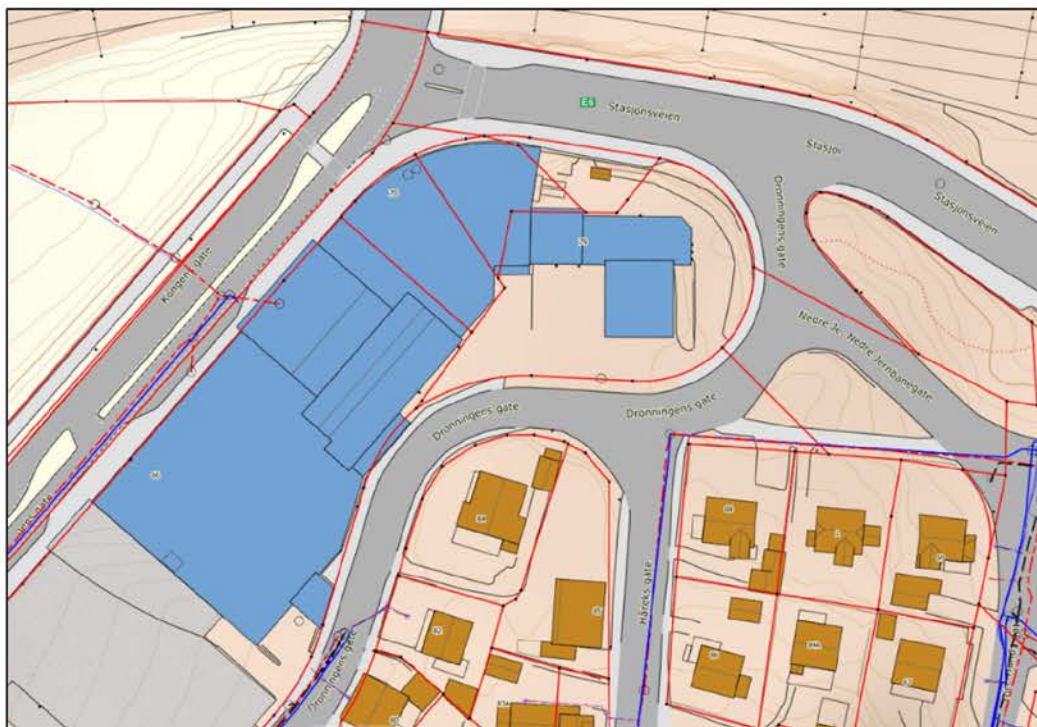
Eksisterende parkering for Thon Senter Narvik er samlet i parkeringshuset tilknyttet kjøpesenteret. Parkeringsanlegget har innkjøring direkte fra E6/Kongens gate og utkjøring til Dronningens gate, og utgjør den sentrale parkeringsløsningen for området. Parkeringshuset har totalt 307 parkeringsplasser.

Registreringer fra Thon/OSV viser at parkeringsanlegget i gjennomsnitt har 843 parkeringer per døgn. Beregnet gjennomsnittlig samtidig belegg er 197 biler, som tilsvarer om lag 64 prosent av kapasiteten. Dette indikerer at anlegget normalt har ledig kapasitet i den daglige driften.

Det er samtidig registrert variasjoner i belegget gjennom året. Høyeste målte samtidige belegg ble registrert i august 2025, med 258 parkerte biler, tilsvarende om lag 84 prosent kapasitetsutnyttelse. Aktiviteten er generelt høyest i høstmånedene september til november, og lavest i perioden februar til april. Gjennomsnittlig parkeringstid er registrert til 1 time og 4 minutter, noe som tyder på relativt høy omløpshastighet i anlegget. Samlet viser dette at parkeringshuset i hovedsak har tilstrekkelig kapasitet i normalsituasjonen, men at kapasitetsutnyttelsen kan være høy i perioder med økt aktivitet.

4.9.3 VA

I planområdet er det i dag kommunalt VA-nett i Kongens gate, Håreks gate og Dronningens gate, se Figur 21.

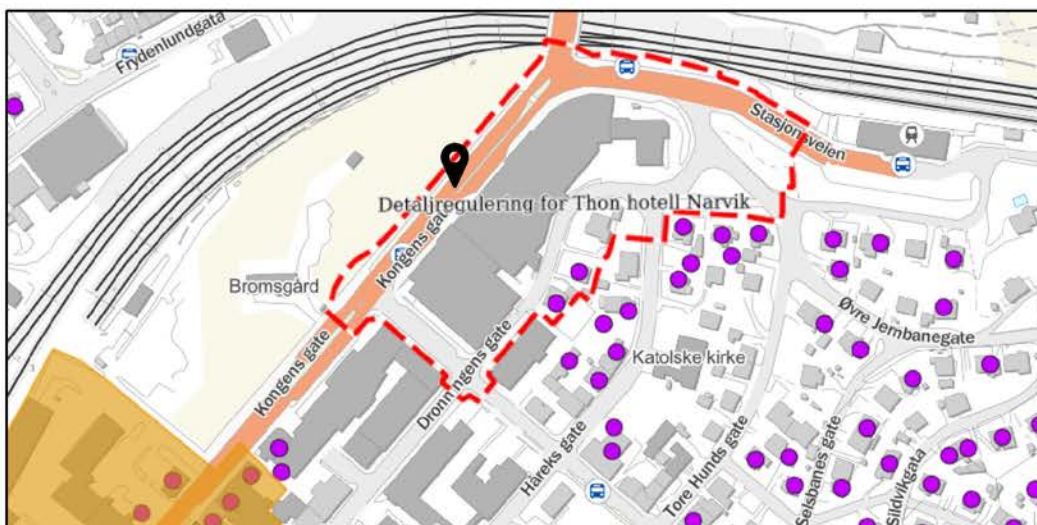


Figur 21: Eksisterende VA-anlegg. Blå linje er vannledning, rød stiplet linje er AF-ledning (avløp felles, der overvann og spillvann går samlet i en ledning) og svart er overvannsledning. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

4.10 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det to registrerte boligbygninger som er SEFRAK-registrert. Registreringene har SEFRAK-id 18050501010, oppført i 1902, og 18050501004, oppført i 1928.

I nærhet til planområdet er det også flere andre SEFRAK-registrerte boliger og den katolske kirke (Kristus kong-kirke). Omtrent 100 meter sør for planområdet ligger kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse K104 Narvik Sentrum BSR (Brente stedsers regulering).



Figur 22: Registrerte kulturminner og kulturmiljøer i og i nærhet til planområdet. Planavgrensning ved varsel om oppstart er vist med rød stiplet linje. Gul farge viser BSR. Kilde: Statsforvalteren i Nordland og Nordland fylkeskommune kartløsning (Nordlandsatlas, n.d.).

4.11 Barn og unge

Planområdet ligger i et byområde der barn og unge ferdes i hverdagen. Narvik ungdomsskole ligger om lag 200 meter nord for planområdet. Her finner vi også et større park- og skogareal tilknyttet skolen. Parken er i Narvik kommune sine barnetråkkregistreringer, Figur 23, vist som et område barn oppholder seg i. Langs Frydenlundgata, om lag 120 meter fra planområdet, ligger det også barnehage med nærhet til det samme uteområdet.

Barnetråkkregistreringene viser at eksisterende kjøpesenter er registrert som et leke- og oppholdsområde og som et sted barn liker å være. Kartet viser også ferdselslinjer langs Nedre Jernbanegate, og illustrerer at området rundt planområdet inngår i barn og unges daglige bevegelsesmønster mellom skole, barnehage og nærliggende uteområder.



Figur 23: Tiltaksområdet markert med rød markør. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

4.12 Idrett, friluftsliv og rekreasjon

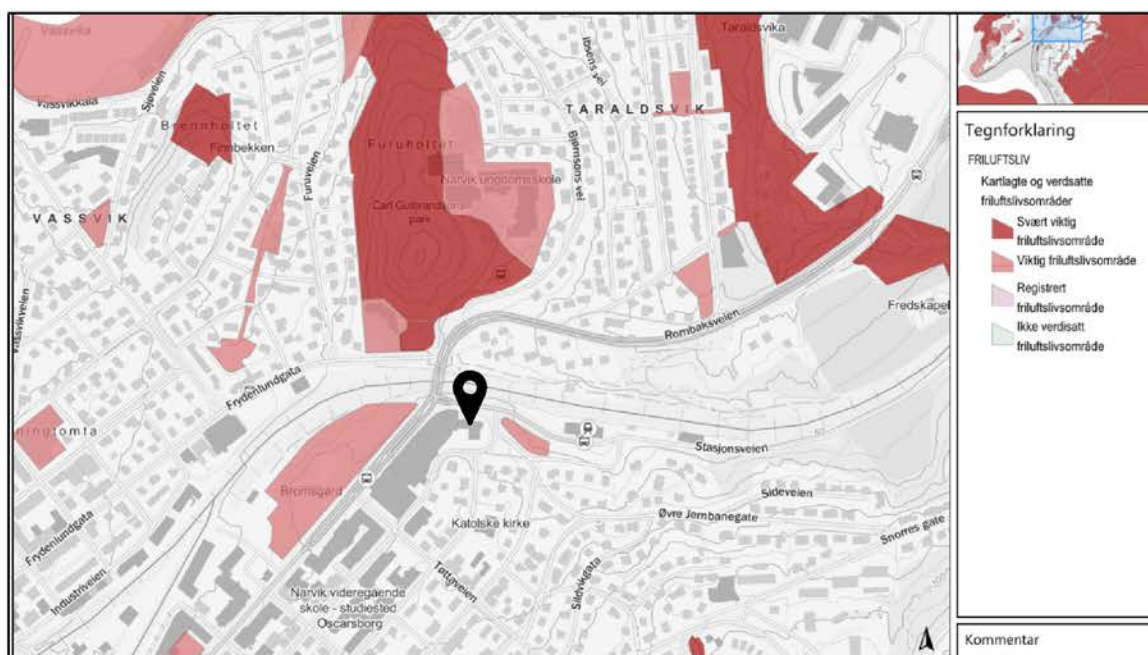
Narvik sentrum har varierte landskaps- og naturforhold som gir grunnlag for friluftsliv i ulike former. Rundt sentrumsområdene finnes både merkede turstier, rekreasjonsområder og grøntarealer. I nærheten til planområdet er det flere kartlagte friluftslivs- og rekreasjonsområder, se Figur 24. Disse arealene er kartlagt gjennom friluftskartlegging i regi av Nordland fylkeskommune, utført i 2014.

Innenfor selve planområdet ligger Jernbaneparken. Dette er registrert som et leke- og rekreasjonsområde, og har områdeverdi som «viktig friluftsområde». I parken er det etablert et Svarta Bjørn-monumentet til minne om Svarta Bjørn som arbeidet som kokke under anlegget av Ofotbanen rundt forrige århundreskifte. Du finner også Esperantosteinen, som er en steinplate med esperantotekst til minne om verdenskongressen for esperantister i 1934 i Stockholm. Parken er på ca. 1,4 daa og har registrert «ganske stor» brukerfrekvens. Det er etablert et par benker innenfor parkarealet knyttet til en gjennomgående sti.

Nordvest for planområdet ligger Bromsgårdparken som er for det meste en skogbevokst naturtomt opparbeidet med gressplen og blomsterbed. Parken omkranser Bromsgård, som er en stor hvit trebygning

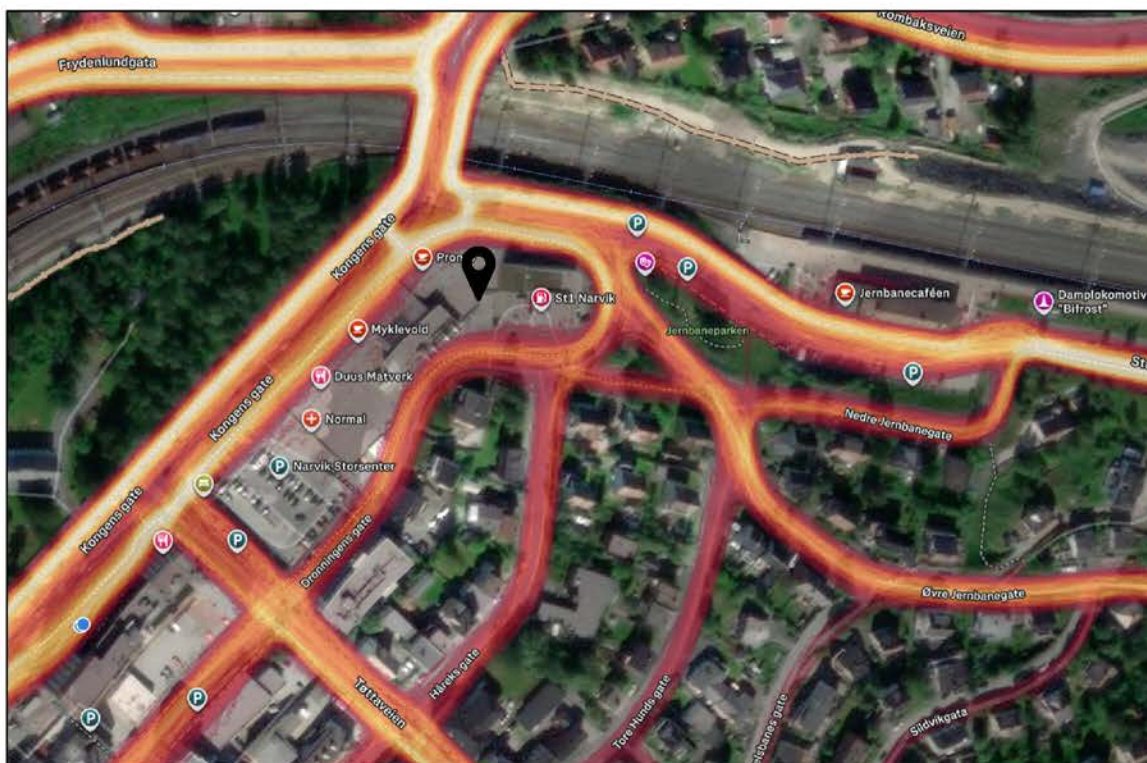
som er LKABs representasjonsbolig. Parken er knyttet til boligen og er derfor privatisert og benyttes ikke til leke- og rekreasjonsformål.

Nord for planområdet ligger Rallarparken og Furuholtet knyttet til Parken ungdomsskole og Rallarn barnehage. Furuholtet er registrert som et «nærturterreng» og Rallarparken som leke- og rekreasjonsområde. Begge områdene er registrert som «svært viktige friluftslivsområder». Parken ungdomsskole og Rallarn barnehager er klassifisert som leke- og rekreasjonsområde og er registrert som viktige friluftslivsområder.



Figur 24: Registrerte friluftslivsområder. Planområdet er markert med sort markør. Kilde: Naturbase (Miljødirektoratet, n.d.)

Strava Heatmap er et kart som viser bevegelser (fotturer, løp, sykkel og ski) basert på GPS-data fra Strava-brukere. Rød/oransje/gul farge indikerer mye brukt – mange aktiviteter, sterk gul/hvit indikerer ekstremt mye brukt – veldig populære ruter. Mørke/blå/lilla indikerer lite bruk – få aktiviteter registrert. Slik det er mulig å se i Figur 25 er det registrert relativt mye aktivitet i området rundt eksisterende kjøpesenter, noe som tyder på at dette er populære tur- og treningsruter i området.



Figur 25: Registrert aktivitet på Strava. Tiltaksområdet er markert med svart markør. Kilde: Strava Heatmap. (Strava Inc, n.d.)



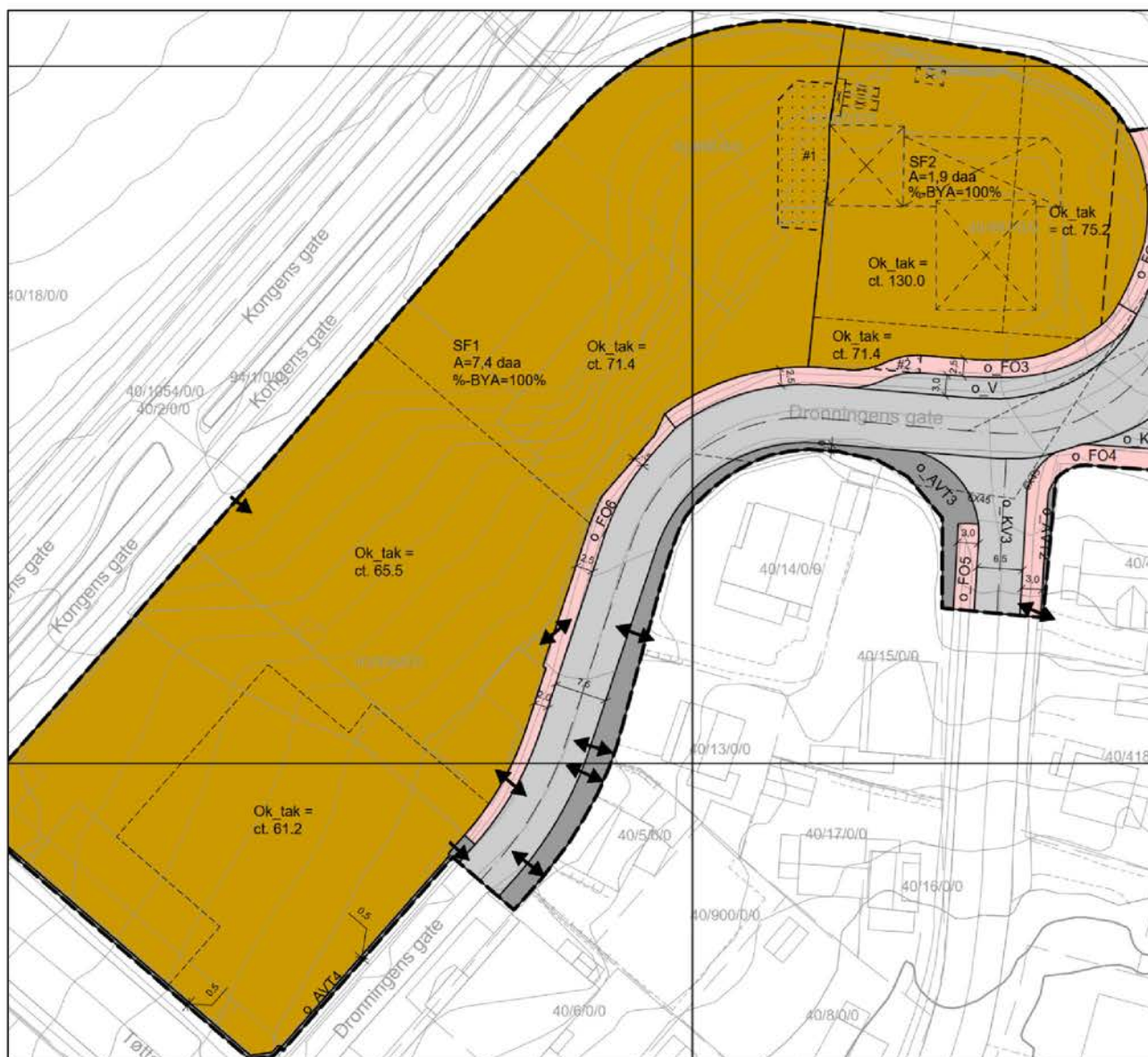
Figur 27: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS

Planforslaget innebærer at eksisterende bensinstasjon fjernes og erstattes med hotellbebyggelse. Hotelllets hovedinngang er planlagt mot Dronningens gate, og veistrukturen rundt bygget strammes opp for å ivareta adkomst, av- og påstigning og varelevering på en mer oversiktlig måte.

I plankartet er hele det bebygde arealet avsatt til to sentrumsformål (SF1 og SF2). Planbestemmelsene presiserer at det innenfor SF1 tillates forretning, parkering, tjenesteyting, kontor og bevertning, og innenfor SF2 tillates etablert forretning, tjenesteyting, kontor, hotell/overnatting og bevertning.

Eksisterende vegstruktur i planområdet videreføres i hovedsak som i dag. Langs Dronningens gate reguleres eksisterende løsning inn, selv om deler av fortauet her er smalere enn anbefalingene i Statens vegvesens håndbøker. I øvrige vegarealer er løsningene regulert i tråd med vegnormal N100 og krav fra Narvik kommune. Det reguleres også inn et nytt fortau langs Nedre Jernbanegate, som kobles på eksisterende og regulert fortau i Stasjonsvegen. Adkomst til hotellet skal skje fra det omkringliggende vegsystemet, og det legges til rette for kortvarig stans for av- og påstigning ved hovedinngangen i Dronningens gate. Dette gir også mulighet for betjening med shuttlebuss for gjester og grupper, uten at det etableres egne permanente oppstillingsplasser innenfor planområdet. Parkeringsbehovet for den nye bebyggelsen og hotellet skal ivaretas innenfor eksisterende parkeringsanlegg tilknyttet kjøpesenteret. Samlet skal løsningen bidra til en ryddig og fleksibel trafikksituasjon, samtidig som hensynet til gående, varelevering og øvrig trafikk ivaretas. Endelig detaljutforming av fortau, krysningspunkt, avkjørsler, varelevering og tilhørende trafikkarealer avklares i teknisk plan, innenfor rammene av plankartet og reguleringsbestemmelsene.

Byggegrense er i hovedsak sammenfallende med formålsgrensen, med unntak av den østlige delen av SF2, hvor byggegrensen er vist i plankartet. Planbestemmelsene åpner opp for at bygninger likevel kan oppføres på tvers av formålsgrensen mellom SF1 og SF2 jf. illustrasjon *Figur 27*, så fremst maksimal byggehøyde innenfor den enkelte del av bygget ikke overstiger den regulerte byggehøyden som er angitt i plankartet. Innenfor sentrumsformålene legges det til rette for en maksimal utbygging på 14 500 m² BRA innenfor SF2 og 499 m² BRA innenfor SF1. Ved beregning av tillatt bruksareal regnes ikke fiktive plan med. Det reguleres en utnyttelsesgrad på 100 % innenfor sentrumsformålet.



Figur 28: Regulerte byggehøyder innenfor sentrumsformålet.

Når det gjelder byggehøyder, er sentrumsformålene delt inn i ulike regulerte høyder. Eksisterende regulert høyde for dagens kjøpesenter er i hovedsak videreført i planforslaget. Regulerte byggehøyder er angitt som Ok_tak i plankartet, og bestemmelsene presiserer at dette er øvre kote for hovedtak eller øverste bygningsvolum som inkluderer tekniske installasjoner, trapp- og heisoppbygg, ventilasjonsanlegg og lignende. På denne måten er maksimal byggehøyde sikret direkte i plankart og bestemmelser. Samtidig åpner bestemmelsene for at grønne og blågrønne tak, takhage med vegetasjon, dekker, møblering, oppholdssoner, vegetasjonsoppbygning og nødvendige rekkverk kan etableres over de regulerte høydene. For å begrense den visuelle virkningen er det stilt krav om at rekkverk skal være tilbaketrukket minimum 30 cm fra gesims og ha en transparent karakter.

For den sørvestlige delen av SF1 er det tatt høyde for at det i dagens situasjon er etablert takoverbygg over eksisterende kjørerampe til parkeringshuset, se Figur 29. Området reguleres derfor i samsvar med eksisterende regulert høyde for tilleggende del av kjøpesenteret som er kote 65,5. Eksisterende

parkeringshus reguleres inn i tråd med dagens regulerte byggehøyde på kote 61,2. I den nordøstlige delen av eksisterende kjøpesenter er tillatt byggehøyde satt til kote 71,4 for å ivareta et planlagt påbygg med tilknytning til kjøpesenteret. I henhold til dagens reguleringsplan er tillatt høyde innenfor dette området kote 69,6. Innenfor bestemmelsesområde #1 tillates det i tillegg etablert pergola eller vinterhage på deler av taket innenfor SF1, med maksimal kotehøyde 75,2 og maksimal størrelse på 50 m². Pergola eller vinterhage skal være inntrukket fra gesims og plasseres inntil fasaden på det høyeste volumet. Vinterhage skal ha transparente vegger.

For SF2, hvor den høyeste delen av hotellet er planlagt, er det fastsatt en maksimal byggehøyde på kote 130. For å sikre en nedtrapping av bebyggelsen, slik illustrasjonene i *Figur 30* viser, er det regulert lavere byggehøyder mot Dronningens gate i sør og mot øst, henholdsvis kote 71,3 og kote 75,2. Selv om full utnyttelse av 3. etasje ikke er vist i illustrasjonene i kapittel 5.3, vurderes dette å ha begrenset betydning for landskapsvirkningen, og ingen konsekvens for sol- og skyggeforholdene..



Figur 29: Utsnitt av eksisterende kjøpesenter som viser takoverbygg over kjørerampe. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

5.3 Beskrivelse av tiltak – bebyggelse og fasadeutforming

I utviklingen av prosjektet er det gjort vurderinger av byggehøyde, volumoppbygging og tilpasning til omgivelsene. Målet har vært å finne en løsning som ivaretar behovet for et funksjonelt og økonomisk bærekraftig hotell, samtidig som bebyggelsen forholder seg bevisst til bystrukturen, terrenget og den omkringliggende bebyggelsen. Valgt løsning er et resultat av en samlet vurdering mellom behovet for tilstrekkelig hotellkapasitet, krav til funksjonell drift, begrenset tomteareal og tilpasning til stedets karakter og naboskap.



Figur 30: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse sett fra nordøst. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS



Figur 31: Planlagt ny bebyggelse sett fra Stasjonsvegen. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS

Planforslaget åpner for ny bebyggelse på opptil 18 etasjer pluss en underetasje, med et samlet bygningsvolum på maksimalt 14 900 m². En vertikal organisering av bygningsmassen gjør det mulig å utnytte tomten effektivt uten å bygge unødvendig i bredden. Dette reduserer fotavtrykket på bakkeplan, gir

bedre rom for adkomst, grønstruktur og oppholdsarealer, og bidrar samtidig til å begrense den visuelle belastningen mot omkringliggende boliger.



Figur 32: Planlagt ny bebyggelse sett fra nordøst. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS

Byggehøyden gir samtidig prosjektet nødvendig kapasitet til å etablere et tilstrekkelig antall hotellrom og en hensiktsmessig organisering av fellesfunksjoner, tekniske arealer og publikumsrettede tilbud. Arkitektonisk er bebyggelsen utformet som en sammensetning av flere volumer, slik at den opplevde skalaen brytes ned. Volumene er organisert med en tydelig nedtrapping mot den omkringliggende småhusbebyggelsen, noe som gir en mer skånsom overgang til nabolaget og en bedre stedstilpasning.

Fasadeutformingen er utviklet for å understøtte denne volumoppdelingen. Variasjon i vindusproposjoner, markerte omramminger og inntrukne vindusfelt gir fasaden dybde, rytme og en mer oppdelt lesbarhet. Særlig mot boligområdene er vindusutformingen bearbeidet som et sentralt motiv for å knytte bygget tydeligere til den omkringliggende bebyggelsen og gi høyhuset et mer stedstilpasset uttrykk.

Bygningen er utformet med en tydelig tredeling i base, midtparti og topp. Basen forholder seg til gate- og byromsnivået og gis en detaljering som skaper åpenhet og tydelige inngangspartier. Midtpartiet samler hovedvolumet i en slankere og mer oppdelt bygningskropp, mens toppen trekkes noe tilbake, og avslutter bygget på en måte som demper høydevirkningen mot himmelen.

Materialbruken skal understøtte volumoppbyggingen. Basen er planlagt i robuste materialer som stein, flis eller farget betong, noe som gir bygget en tydelig forankring mot terrenget og byrommet. Midtpartiet kombinerer disse materialene med aluminium eller materialer med tilsvarende uttrykk for å skape en gradvis overgang i uttrykket, mens toppen utføres med en lettere materialitet og mer tilbaketrukket. Materialpaletten

er holdt i varme, rødlige toner, som både gir bygget en tydelig identitet knyttet til Narvik sentrum og er vurdert som godt tilpasset klimaet med lange vintre, mye snø og gjennomgående kjølige lysforhold store deler av året. Endelig materialbruk avklares i videre prosjektering innenfor rammene av reguleringsbestemmelsene.



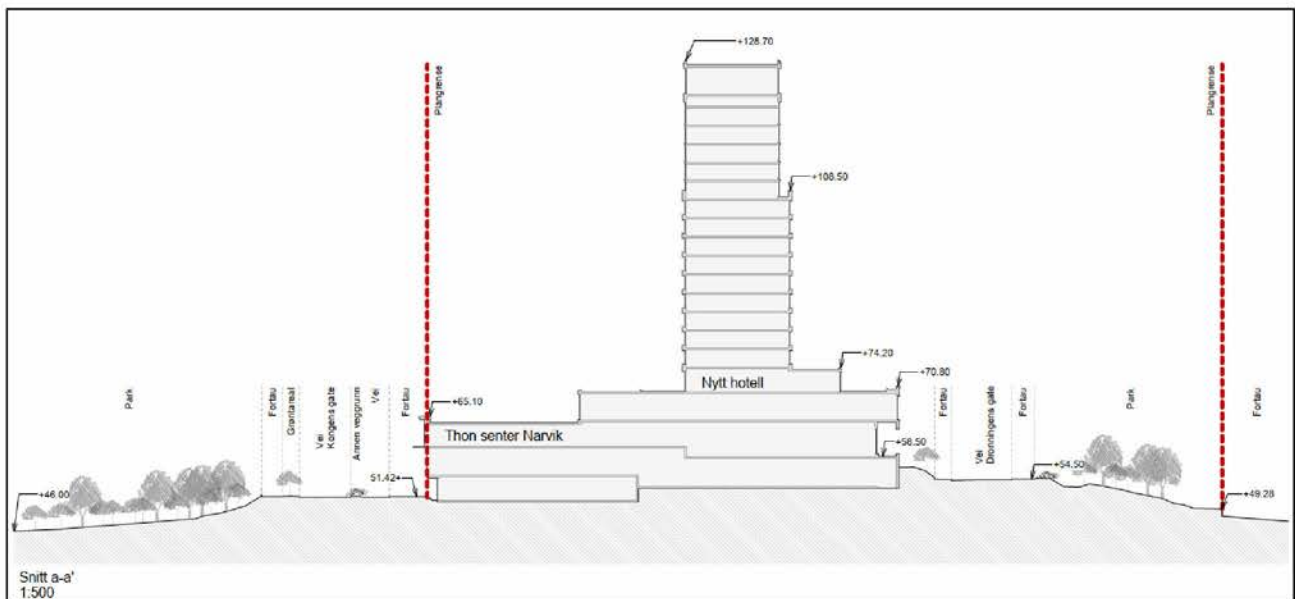
Figur 33: Planlagt ny bebyggelse sett fra Håreks gate. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS



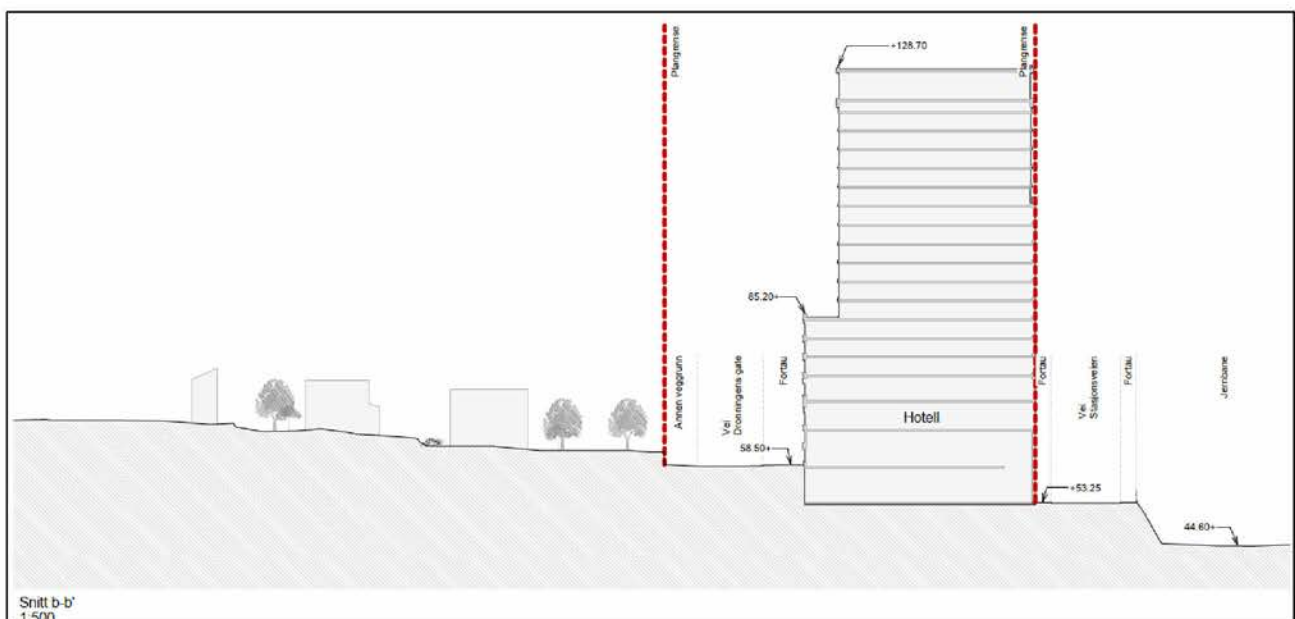
Figur 34: Planlagt ny bebyggelse sett fra Dronningens gate. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS



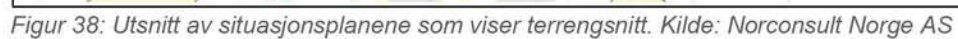
Figur 35: Planlagt ny bebyggelse sett fra nord, Stasjonsveien. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS



Figur 36: Snitt av ny bebyggelse A-A. Kilde: Norconsult Norge AS



Figur 37: Snitt av ny bebyggelse B-B. Kilde: Norconsult Norge AS



5.4 Reguleringsformål

Planen inneholder følgende arealformål:

Arealformål	Areal (daa)
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1130 - Sentrumsformål (SF1)	7409,2
1130 - Sentrumsformål (SF2)	1880,9
Sum areal denne kategori:	9290,1
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2010 - Veg (o_V)	92,2
2011 - Kjøreveg (o_KV1)	1488,1
2011 - Kjøreveg (o_KV2)	329,8
2011 - Kjøreveg (o_KV3)	177,3
2011 - Kjøreveg (o_KV4)	52
2012 - Fortau (o_FO1)	187,5
2012 - Fortau (o_FO2)	80,9
2012 - Fortau (o_FO3)	176,7
2012 - Fortau (o_FO4)	232,8
2012 - Fortau (o_FO5)	37,1
2012 - Fortau (o_FO6)	143,9
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT1)	61,1
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT2)	12
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT3)	314,2
2018 - Annen veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT4)	50,9
Sum areal denne kategori:	3436,5
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)
3050 - Park (o_PA1)	943,9
3050 - Park (o_PA2)	412,3
Sum areal denne kategori:	1356,2
Totalt alle kategorier:	14082,9 m²

6 Konsekvensutredning av planforslaget

6.1 Utredningsmetode

I forbindelse med konsekvensutredning for landskap, og trafikk og mobilitet er det brukt ulike metoder.

Det finnes ingen anerkjent metodikk for fagene trafikk og mobilitet for denne typen detaljreguleringsplaner. Til utredningen er det derfor hentet inspirasjon fra Miljødirektoratets veileder M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (ikke-prissatte konsekvenser). Hovedtrekkene i Miljødirektoratets veileder M-1941 og Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (ikke-prissatte konsekvenser) er de samme, med oppdeling i delområder, vurdering av delområdenes verdi, og de ulike alternativenes påvirkning og konsekvenser på delområdene. For fagtemaet transport benyttes hovedtrekkene i M-1941 for fagtemaet støy. Konsekvensene av planforslaget er sammenlignet med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet).

Konsekvensene vurderes for følgende deltemaer, for delområde 1 og 2:

- Trafikkmengder og trafikkavvikling
- Bilparkeringskapasitet
- Forhold for gående og syklende
- Forhold for kollektivreisende
- Forhold for varelevering
- Bidrag til endring i valg av reisemidler

Konsekvens vurderes i henhold til skalaen angitt i *Figur 39*.

Tabell 2-13: Konsekvensgrader for delområder ihht. konsekvensvifte (figur 2-6)

Konsekvensgrad for delområder	Forklaring
Svært stor negativ konsekvens (4-)	Den mest alvorlige konsekvensgraden som kan oppnås for delområdet. Brukes kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
Stor negativ konsekvens (3-)	Stor konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Middels negativ konsekvens (2-)	Middels negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe negativ konsekvens (1-)	Noe negativ konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Ubetydelig konsekvens (0)	Ingen eller ubetydelig konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Noe/middels positiv konsekvens (1/2+)	Noe/middels positiv konsekvensgrad for delområdet ihht. konsekvensvifte.
Stor/svært stor positiv konsekvens (3/4+)	Stor/Svært stor positiv konsekvens for delområdet ihht. konsekvensvifte. Brukes i hovedsak der områder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 39: Konsekvensskala hentet fra Miljødirektoratets veileder M-1941. Kilde: (Miljødirektoratet, n.d.)

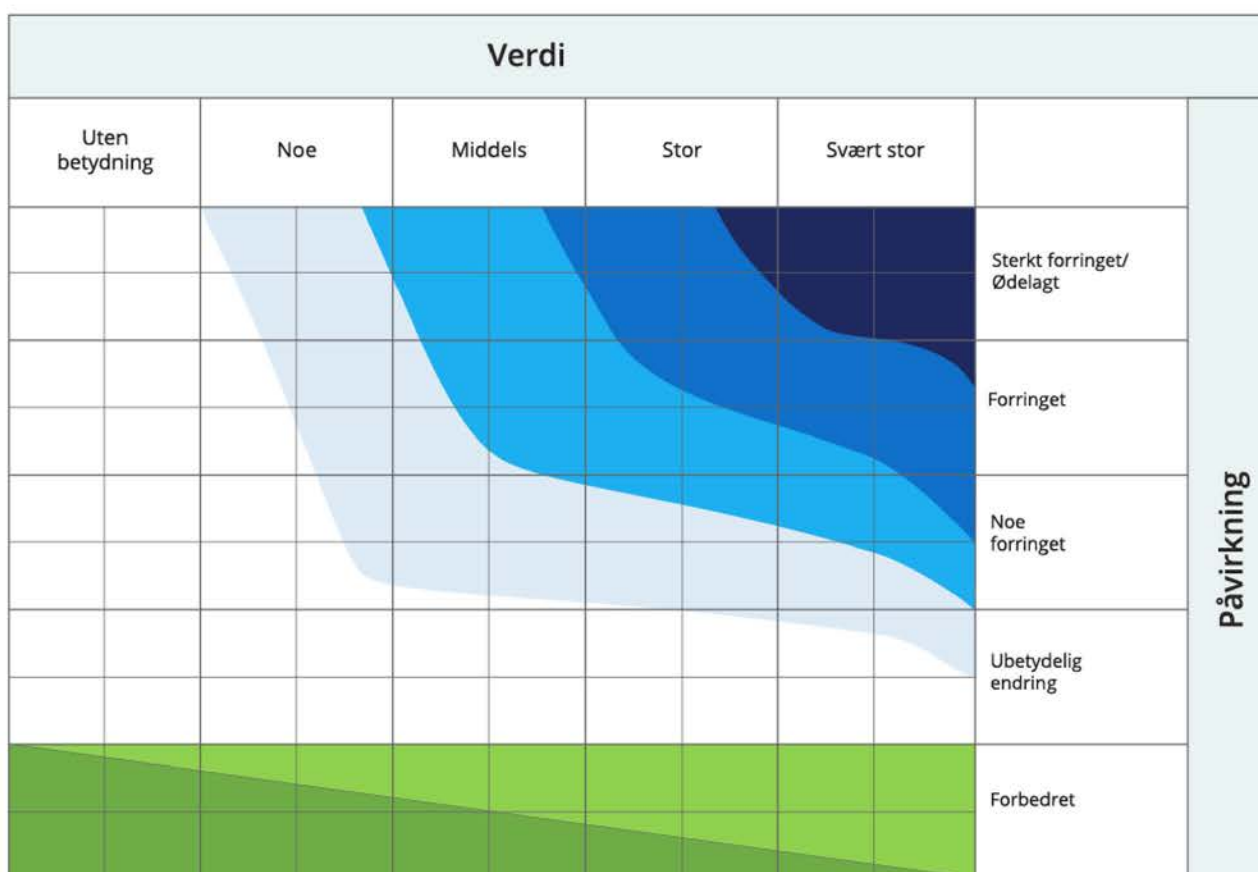
Konsekvensutredningen for landskap er gjennomført i henhold til metoden i *Miljødirektoratets veileder M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø*.

En utredning i henhold til M-1941 gjennomføres i flere trinn:

- Innhenting av kunnskap gjennom eksisterende informasjon og nye kartlegginger/beregninger
- Inndeling av delområder i henhold til fagspesifikke registreringskategorier.
- Vurdering av verdi i henhold til fagspesifikke kriterier.
- Vurdering av påvirkning i henhold til fagspesifikk veiledning og i forhold til nullalternativet.
- Vurdering av avbøtende tiltak ved bruk av tiltakshierarkiet.
- Vurdering av konsekvens gjennom sammenstilling av verdi og påvirkning ved hjelp av en konsekvensmatrise. Sammenstilling av konsekvens for delområder til samlet konsekvens for det aktuelle fagtemaet.

I utredningen er det tre begreper som har vært sentrale:

- Verdi: Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema.
- Påvirkning: Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak.
- Konsekvens: Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i *Figur 40*. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.



Figur 40: Konsekvensvifte. Kilde: (Miljødirektoratet, n.d.)

6.2 Utredningsalternativer

I henhold til KU-forskriften foreligger det krav om å beskrive alternative løsninger til valgt lokalisering og tiltak, jf. § 19 om «Beskrivelse av planen eller tiltaket». Bestemmelsen angir at konsekvensutredningen også skal redegjøre for de alternativene forslagsstiller har vurdert når det gjelder utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk, samt utrede relevante og realistiske alternativer.

For dette tiltaket er plasseringen av tiltaket fastsatt med utgangspunkt i eiendommene eid av Thon Gruppen, og gjeldende eiendomsgrenser. Et hotell med cirka 200 rom vurderes som nødvendig for å møte dagens etterspørsel, og siden eiendommen er omkranset av Stasjonsveien og Dronningens gate, gir dette en arealbegrensning for tiltakets utstrekning. Størrelsen på bygningen er derfor tilpasset et areal som gir et tilstrekkelig driftsgrunnlag i dagens markedssituasjon. Et hotell med om lag 200 rom vurderes som nødvendig for å møte dagens etterspørsel i Narvik, både fra reiseliv, næringsliv og arrangementer knyttet til regionen. Narvik har de senere årene hatt en økende tilstrømning av besøkende, blant annet som følge av utviklingen innen reiseliv, tilknytningen til jernbane og økt aktivitet i regionen. For å være konkurransedyktig, og håndtere variasjoner i sesong og etterspørsel, kreves det et visst volum for å sikre stabil drift og god kapasitetsutnyttelse.

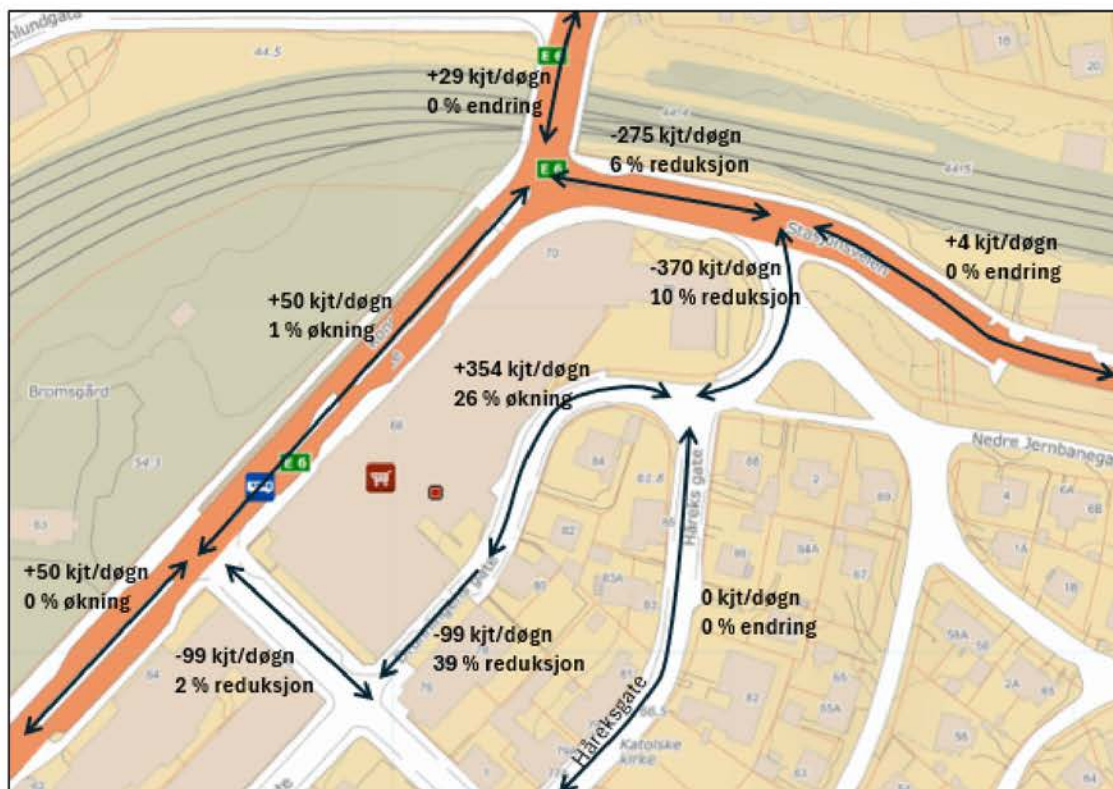
I dagens økonomiske situasjon, med høye byggekostnader og økte driftsutgifter, er det nødvendig å oppnå en viss størrelse på hotellet for å sikre lønnsomhet og robusthet over tid. Et hotell av denne størrelsen gir bedre forutsetninger for å tilby et bredt spekter av tjenester og fasiliteter, noe som er viktig for å tiltrekke både forretningsreisende, turister og større grupper.

I tråd med prinsippene i håndbok M-1941 skal det, i tilfeller der alternative lokaliseringer ikke finnes eller ikke anses som realistiske, kun utredes det konkrete tiltaket (alternativ 1). Dette vurderes da opp mot referansealternativet (0-alternativet). På bakgrunn av disse forholdene omfatter ikke konsekvensutredningene vurderinger av alternative lokaliseringer eller bygningsstørrelser.

6.3 Sammendrag av konsekvensutredning for trafikk og mobilitet

Utredningen konkluderer med at planforslaget samlet sett vil gi **noe positiv konsekvens** for trafikk og mobilitet. Beregningene viser en begrenset økning i biltrafikk sammenlignet med nullalternativet, anslått til om lag 83 bilturer per døgn. Samtidig er det knyttet usikkerhet til trafikkgrunnlaget og beregningsforutsetningene, og det vurderes som sannsynlig at trafikkmengden kan bli på nivå med eller lavere enn nullalternativet etter realisering av tiltaket. Det forventes derfor ikke vesentlige negative virkninger for trafikkavviklingen på omkringliggende vegnett.

De viktigste positive virkningene er knyttet til oppstramming og omforming av arealene rundt dagens bensinstasjon og varelevering i Dronningens gate. Planforslaget innebærer tilrettelegging for bedre oversikt og trafiksikker utforming av området, herunder bedre løsninger for gående, bedre tilrettelegging for sykkel og god tilgjengelighet til kollektivtransport. Tiltaket legger også til rette for en mer ryddig organisering av varelevering og hente-/bringesone enn i dagens situasjon.



Figur 41: Differanse mellom nullalternativet og tiltaksalternativet (tiltaksalternativet minus nullalternativet) i ÅDT 2050. Kilde: Kartet hentet fra Finn kart. (finn.no, n.d.) Redigert med tekst av Norconsult.

Når det gjelder parkering, viser utredningen at eksisterende parkeringshus normalt vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikk knyttet til hotellet og helse-/kontorarealene på en gjennomsnittlig dag. Det kan likevel oppstå kapasitetsutfordringer på dager med høy belastning. Samtidig vurderes det som positivt at planforslaget ikke legger opp til etablering av flere parkeringsplasser, i tråd med overordnede mål om å begrense vekst i biltrafikk og stimulere til mer bærekraftige transportformer.

Det er i konsekvensutredningen lagt vekt på at eventuelle negative virkninger skal reduseres gjennom avbøtende tiltak. Følgende avbøtende tiltak er innarbeidet i reguleringsplanen:

- Opprydding i trafikkarealet foran dagens bensinstasjon.
- Etablering av et minst 2,5 meter bredt fortau foran hovedinngangen til hotellet. Fortauet skal tydelig avgrenses fra vareleveringssone. Dersom det benyttes et avvikende dekke for å markere skillet, må det etableres varmekabler i grunnen for å sikre at forskjellen er synlig også vinterstid.
- Tilrettelegging for etablering av gangfelt i Dronningens gate, mellom Stasjonsveien og Nedre Jernbanegate, sikres i planbestemmelsene.
- Etablering av fortau i Nedre Jernbanegate.
- Tilrettelagt krysningspunkt fra Håreks gate til nordsiden av Dronningens gate.
- Etablering av sykkelparkeringsplasser. Det anbefales å etablere minst 23 sykkelparkeringsplasser i tråd med nasjonal sykkelstrategi, og dette skal sikres i planbestemmelsene.
- Etablering av en samordnet sone for varelevering.

I tillegg er det i konsekvensutredningen vurdert flere tiltak som ikke per nå er innarbeidet i planen, men som kan være aktuelle i videre arbeid:

- Utvidelse av bredden på fortauet i Dronningens gate mellom parkeringshuset og dagens vareleveringssone.

- Avsetting av busslommer for shuttlebusser i Stasjonsveien, eventuelt andre steder, for å øke kapasiteten til shuttlebusser og hente-/bringeaktivitet.
- Videre kvalitetsheving av sykkelparkeringen, herunder værskjerming, sikker låsing, tilrettelegging for lastesykler og lademulighet for elsykler og elsparkesykler.

I konsekvensutredningen er det samlede vurderingen at planforslaget vil bidra til en mer ryddig, trygg og tilgjengelig trafikksituasjon i området, samtidig som det legger til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport så fremt avbøtende tiltak følges opp i planforslaget. Usikkerheten i trafikkberegningene vurderes ikke å endre hovedkonklusjonen om at tiltaket har en noe positiv konsekvens for trafikk og mobilitet.

Tiltak for å møte avbøtende tiltak er sikret i planbestemmelsene. For ytterligere informasjon vises det til Vedlegg 2: KUT 001 - Konsekvensutredning trafikk- og mobilitet - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14

6.4 Sammendrag av konsekvensutredning landskap

Konsekvensutredningen for tema landskap viser at utredningsområdet inngår i et bypreget landskap der bebyggelse, samferdselsanlegg og annen menneskelig aktivitet er en sentral del av landskapskarakteren. Samtidig har området kvaliteter knyttet til terrengform, utsyn, grønne strukturer og stedstilhørighet. Landskapet framstår derfor som sammensatt, med tydelige forskjeller mellom delområdene og en overordnet karakter preget av samspillet mellom bystruktur, skrånende terreng, fjellsider og kontakt mot havet.

Utredningsområdet er delt inn i tre delområder. Delområde A er vurdert å ha stor landskapsverdi, særlig på grunn av kulturmiljø av nasjonal interesse og den landskapsmessige sammenhengen mellom terreng, bystruktur og utsiktsforhold. Delområdene B og C er vurdert å ha noe landskapsverdi, fordi de i større grad er preget av eksisterende bebyggelse, infrastruktur og tekniske inngrep, men samtidig har enkelte kvaliteter knyttet til lokalt landskapsrom, grønnsstruktur og steds karakter. I delområde C er Elveparken et viktig landskapselement.



Figur 42: Oppdeling i delområder A, B og C. Kilde: Flyfoto hentet fra kommunekart (Kartverket, Norge i Bilder, n.d.).

Tiltaket vil gi visuell påvirkning i hele utredningsområdet, samtidig vil omfanget variere mellom delområdene og ulike standpunkter. Påvirkningen er størst i nærområdene, hvor ny bebyggelse vil framstå som et markant og høyt volum i bylandskapet. Dette gjelder særlig der tiltaket oppleves i sammenheng med eksisterende småskala bebyggelse eller i områder som i dag har en mer åpen og dempet karakter. Den visuelle påvirkningen er først og fremst knyttet til byggets høyde, volum og eksponering.

Det er lagt vekt på at bebyggelsen er bearbeidet med tanke på volumoppdeling, fasadeutforming og arkitektonisk uttrykk. Dette bidrar til å dempe opplevelsen av skala og høyde, og gir tiltaket en mer sammensatt og tilpasset framtoning enn et mer ensartet bygningsvolum ville gjort. Tiltaket vurderes derfor også å tilføre området positive kvaliteter knyttet til lesbarhet, bymessighet og et mer aktivt bymiljø.

På grunn av byggets høyde vil tiltaket også være synlig fra flere standpunkter i byen og fra omkringliggende områder med utsyn mot sentrum. Det vil flere steder framstå som et nytt og tydelig element i bysilhuetten, særlig fra høyereliggende områder og utsiktspunkter der sentrum leses som en helhet mot fjell og sjø. Samtidig er det vurdert at plasseringen i et allerede utbygd sentrumsområde begrenser den landskapsmessige forringelsen sammenlignet med tilsvarende inngrep i et mindre påvirket landskap.

På bakgrunn av samlet vurdering av verdi og påvirkning er konsekvensen for tema landskap vurdert til noe negativ konsekvens. Den negative konsekvensen er særlig knyttet til at tiltaket tilfører et høyt og visuelt dominerende bygningsvolum i et område med eksisterende landskaps- og kulturmiljøverdier, særlig i delområde A. Samtidig er det lagt vekt på at tiltaket lokaliseres i et sentrumsnært og allerede utbygd område, og at den arkitektoniske bearbeidningen demper deler av den negative virkningen.

Ved sammenligning av alternativene rangeres alternativ 1 høyest, i tråd med vurderingene i *Tabell 3*. Nullalternativet, som innebærer videreføring av dagens bensinstasjon, vurderes å gi begrensede landskapsmessige kvaliteter og liten opplevels- og bruksverdi. Alternativ 1 tilfører området økt aktivitet, flere publikumsrettede funksjoner og et tydeligere bymessig uttrykk. Selv om tiltaket gir noe negativ konsekvens for landskap, vurderes den samlede utviklingen av området og de arkitektoniske kvalitetene som bedre enn dagens situasjon. På denne bakgrunn rangeres alternativ 1 som det beste alternativet i konsekvensutredningen.

Tabell 3: Rangering av alternativer

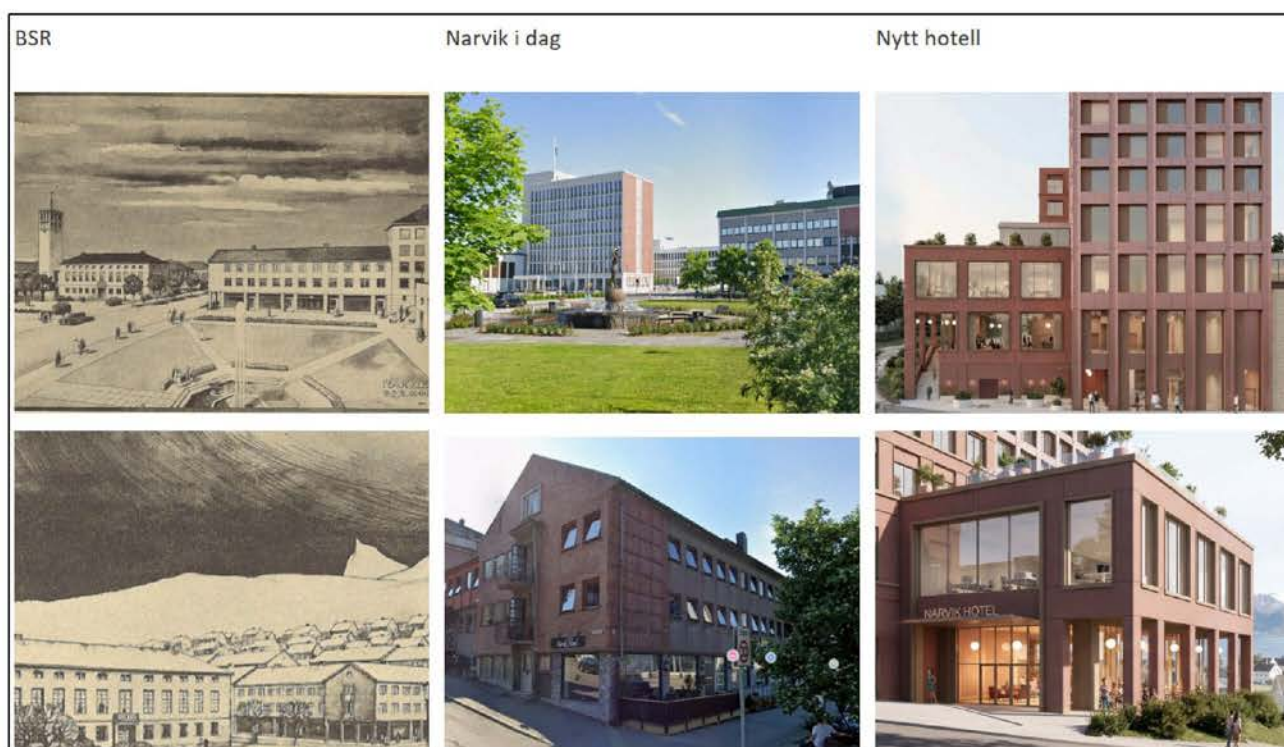
	Nullalternativet	Alternativ 1 (Forslag til ny reguleringsplan)
Rangering	2	1
Begrunnelse	Nullalternativet (dagens bensinstasjon) vurderes å gi begrensede landskapsmessige kvaliteter og liten grad av opplevels- og bruksverdi, og rangeres derfor lavere enn alternativ 1.	Alternativ 1 (hotell) vurderes å gi større positive bidrag til landskapsbildet og bylivet enn nullalternativet. Tiltaket tilfører økt aktivitet, flere publikumsrettede funksjoner og styrker byens attraktivitet for både beboere og tilreisende. I tillegg bidrar byggets arkitektoniske kvalitet til å heve områdets visuelle uttrykk og steds karakter og dempe byggets dominans. Alternativ 1 vurderes derfor som det beste alternativet.

7 Virkninger av planforslaget

Gjennom planprosessen er det utarbeidet egne fagrapporter for miljø, områdestabilitet, VAO, støy, samt risiko- og sårbarhet.

7.1 Arkitektonisk tilpasning

I utviklingen av prosjektet har det vært lagt vekt på å tilpasse tiltaket til Narviks historiske særpreg som gjenreisningsby etter andre verdenskrig, og til de historiske hovedgrepene som ble etablert gjennom Brente steders regulering. Narvik sentrum er preget av en helhetlig bystruktur og en relativt enhetlig bebyggelse, og prosjektet er derfor bearbeidet med oppdeling av volum, nedtrapping mot omkringliggende bebyggelse og en tydelig fasaderytme for å redusere opplevd skala og styrke sammenhengen med eksisterende bymiljø.



Figur 43: Tidligere illustrasjoner fra Brente steders regulering, Narvik i dag og planlagt nytt hotell. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS

Prosjektet representerer et større volum enn den tradisjonelle sentrumsbebyggelsen, men er utformet slik at kontrasten til gjenreisningsbyen dempes gjennom arkitektonisk bearbeiding. Varierende vindusproporsjoner, markerte omramminger og inntrukne felt gir fasaden dybde og lesbarhet, samtidig som den vertikale oppdelingen bidrar til et mer menneskelig uttrykk og en bedre tilpasning til nabobebyggelsen.

Særlig fargevalget er vurdert som viktig for stedstilpasningen. De varme, rødlige tonene bygger opp under et uttrykk som kan spille sammen med Narviks historiske bymiljø, samtidig som de gir liv og kontrast i et klima preget av lange vintre, snø, overskyet vær og kjølig lys. Sammen med en robust materialbruk i basen bidrar dette til å forankre bygget i byrommet og gi tiltaket en tydeligere lokal tilhørighet.

De arkitektoniske hovedgrepene/intensjonene er fulgt opp i planbestemmelsene gjennom krav til helhetlig fasadeutforming, volumoppdeling, material- og fargebruk, samt fasadebearbeiding som bidrar til dybde, rytme og variasjon.



Figur 44: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse sett fra Narvik rådhus. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.

7.2 Klimatiske forhold

Planlagt bebyggelse vil kunne påvirke de klimatiske forholdene lokalt, særlig knyttet til vind, solforhold, skyggevirkninger og opplevd komfort på bakkenivå. For høye bygg er dette et sentralt tema, fordi bygningsvolum og plassering kan endre eksisterende vindstrømmer, forsterke vindhastigheter rundt hjørner og fasader og samtidig gi økt skyggepåvirkning i gater, uteoppholdsarealer og nærliggende bebyggelse. Dette er særlig relevant i Narvik, hvor lokalklimaet preges av dominerende vind fra nordøst om vinteren og sørvest om sommeren, samtidig som solhøyde og årstidsvariasjoner har stor betydning for skyggeforholdene.

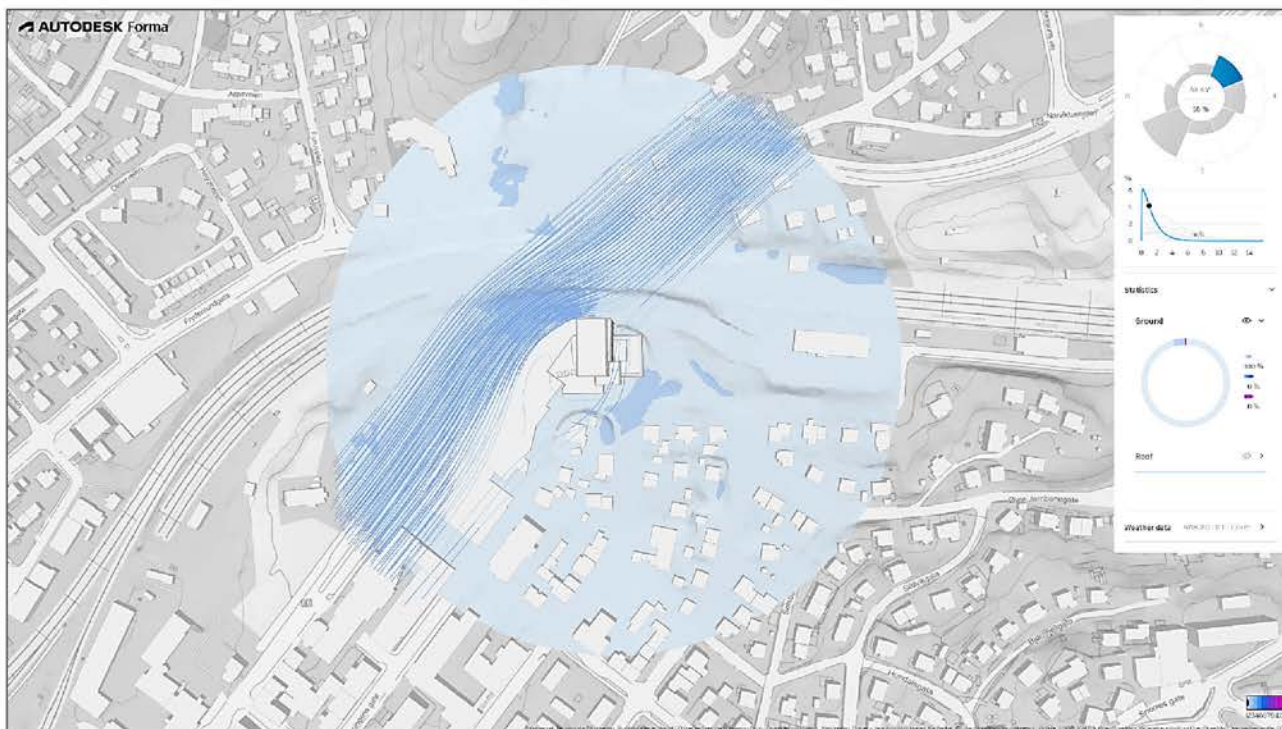
Det er gjennomført analyser av vind og sol-/skyggeforhold for å vurdere hvordan planlagt bebyggelse påvirker komfort og brukskvalitet i nærområdet.

7.2.1 Vindforhold

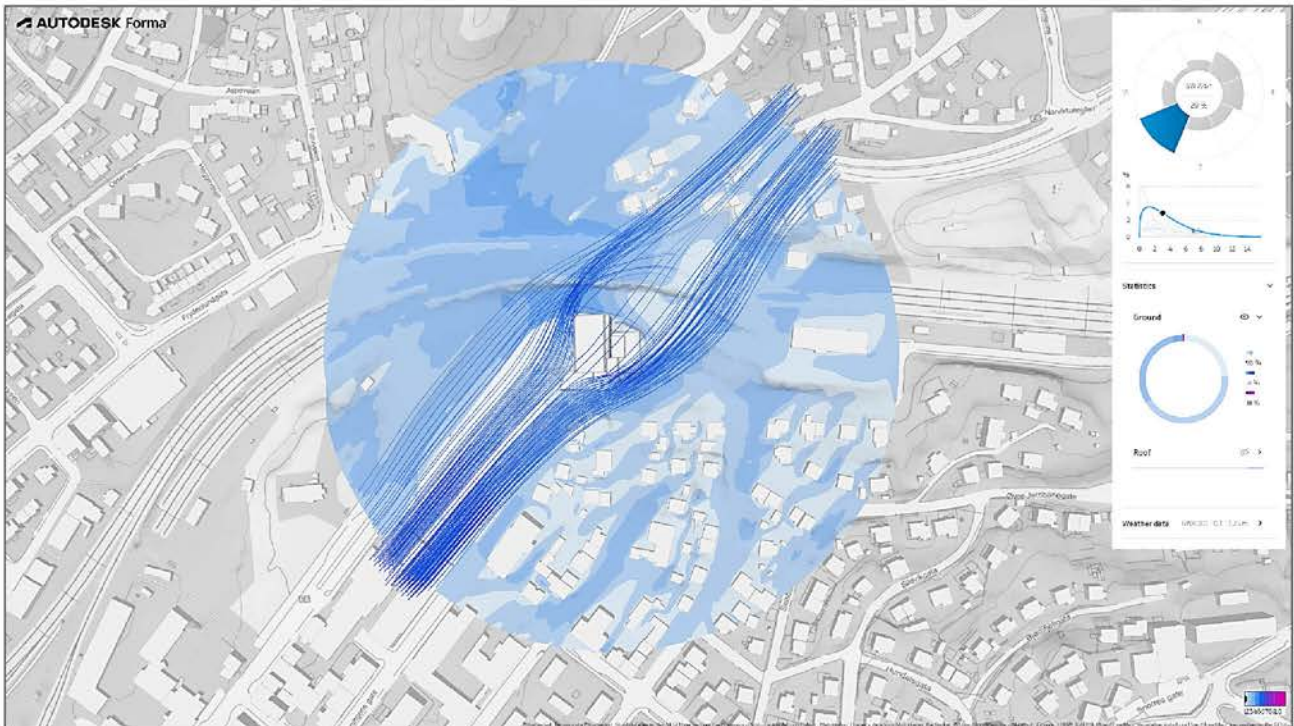
Vindmodelleringen som er gjennomført for tiltaket, gir et viktig grunnlag for å vurdere hvordan den planlagte bebyggelsen påvirker komfort og brukskvalitet i nærområdet. Økt vindhastighet på bakkenivå kan redusere kvaliteten på byrom og uteoppholdsarealer, og gi mer krevende forhold for ferdsel og opphold nær bygget.

Figur 45–Figur 49 nedenfor viser beregnede vindforhold for planlagt bebyggelse ved de dominerende vindretningene i Narvik, samt en sammenligning mellom dagens og framtidig komfortnivå på bakkenivå. Figurene viser hvordan bygningsvolumet påvirker luftstrømmer rundt bygget og i tilgrensede gatearealer. Særlig nær fasader, hjørner og åpne passasjer kan vindhastigheten øke som følge av at vinden presses ned eller ledes mellom bygningsvolumene. Samtidig viser modellene at påvirkningen varierer med vindretning, og at store deler av nærområdet fortsatt vil ha et komfortnivå som er egnet for vanlig ferdsel og kortvarig opphold.

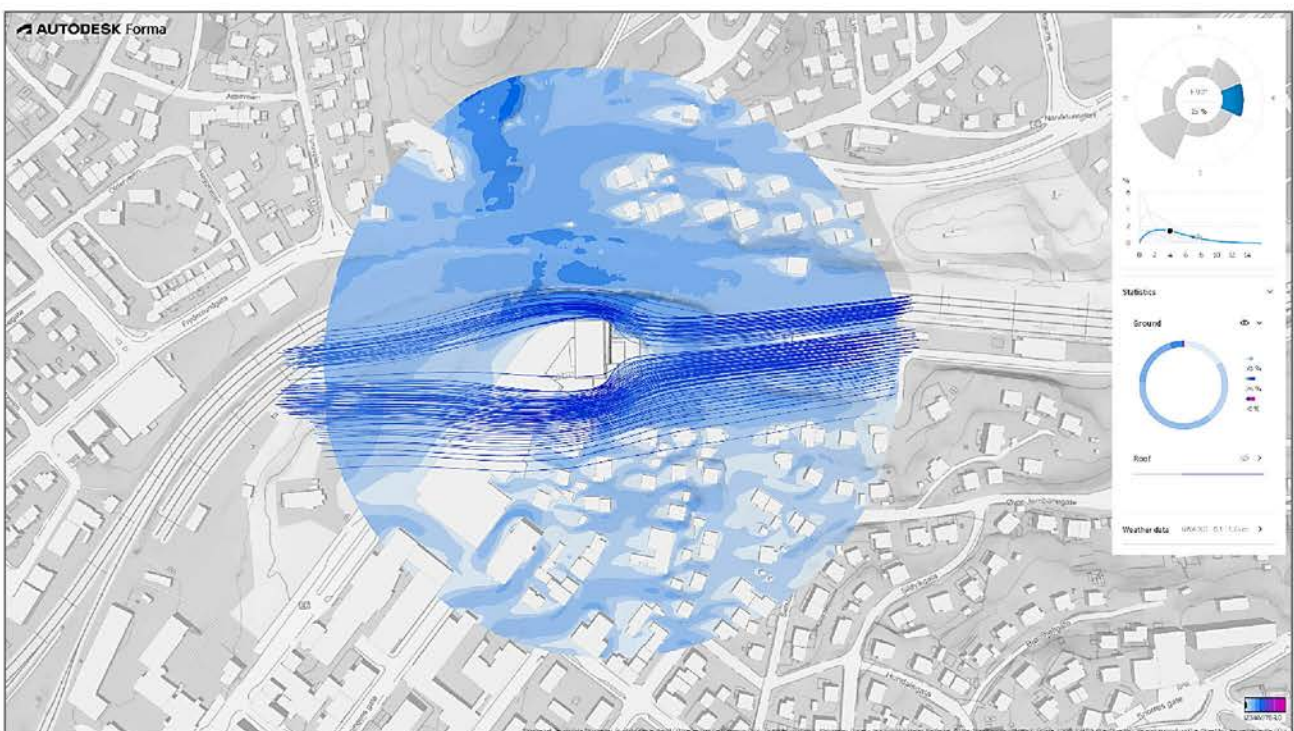
Vindmodelleringen viser at tiltaket vil gi enkelte lokale endringer i vindforholdene, særlig i områdene nær fasader, hjørner og åpne arealer rundt den planlagte bebyggelsen. Modelleringen viser samtidig at tiltaket ikke forventes å medføre vesentlige negative endringer på utearealene for de nærliggende boligene. Endringene vurderes å være mest merkbare i direkte nærhet til tiltaket, mens store deler av nærområdet fortsatt vil være godt egnet for vanlig ferdsel og kortvarig opphold. For eksisterende boliger og annen nabobebyggelse tyder komfortkartene på at endringene i hovedsak vil være små, og at tiltaket ikke vil gi noen vesentlig forverring av vindforholdene. I enkelte soner kan bebyggelsen også bidra til noe mer skjermede forhold. Samlet vurderes vindforholdene å kunne håndteres på en tilfredsstillende måte gjennom videre prosjektering og detaljering av bebyggelse og utearealer.



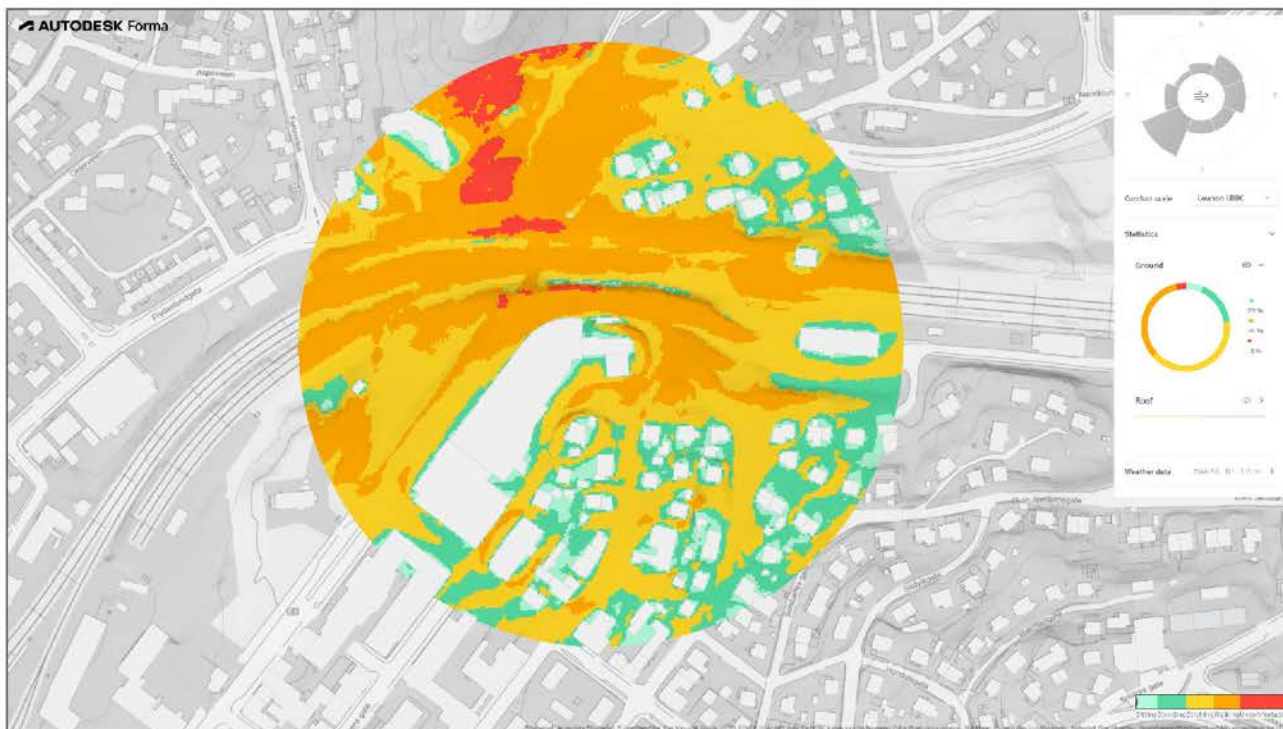
Figur 45: Beregnede vindforhold ved nordøstlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



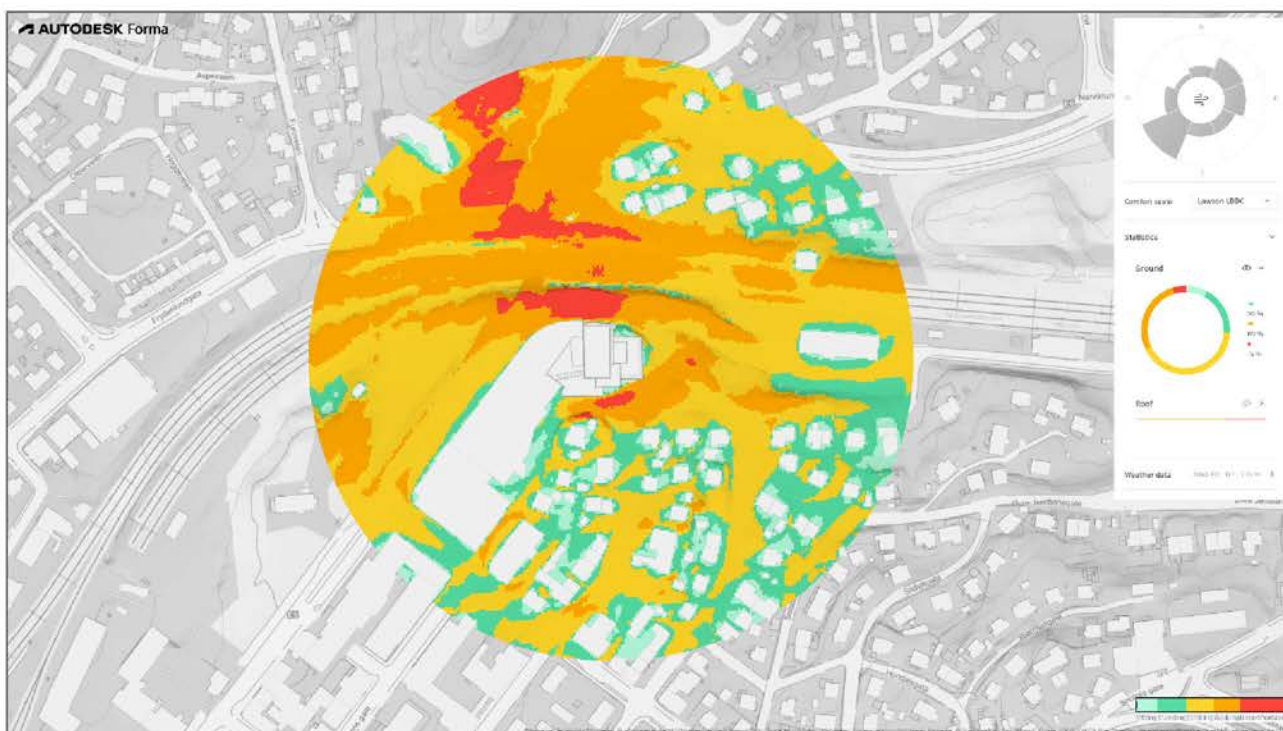
Figur 46: Beregnede vindforhold ved sørvestlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 47: Beregnede vindforhold ved vestlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 48: Komfortnivå i dagens situasjon. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 49: Komfortnivå ved planlagt bebyggelse. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.

Komfortkartene viser hvordan vindforholdene påvirker brukskvaliteten i uteområdene rundt den planlagte bebyggelsen. Lys grønn angir områder som er egnet for sittende opphold, mørk grønn viser områder som er egnet for stående opphold, gul angir områder som er komfortable for rusling, og oransje viser områder som er komfortable for vanlig gange. Rød angir områder der vindforholdene vurderes som ukomfortable.

7.2.2 Sol- og skyggeforhold

Illustrasjonene i *Figur 50*, *Figur 51* og *Figur 52* viser at skyggevirkningene varierer betydelig gjennom året. Ved vårjevndøgn 21. mars kl. 15:00 kaster den planlagte bebyggelsen en forholdsvis lang skygge mot nærliggende arealer i nordøst, noe som er forventet på denne tiden av året når solen står lavt. I illustrasjonen for 20. april kl. 15:00 er skyggeutbredelsen noe redusert sammenlignet med mars, selv om tiltaket fortsatt vil gi merkbare skyggevirkninger i nærområdet ved Jernbaneparken og enkelte nærliggende arealer. Ved sommersolverv 20. juni kl. 15:00 er skyggen vesentlig kortere, og påvirkningen er i større grad begrenset til arealene nærmest bygget. Illustrasjonene viser dermed at skyggevirkningene er størst i overgangsperiodene vår og høst. På sommerhalvåret vil skyggevirkningene være mer begrenset, i hovedsak fordi nærliggende boligbebyggelse i hovedsak er vendt mot nord.



Figur 50: Sol- og skyggeforhold 21. mars/september kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 51: Sol- og skyggeforhold 20. april kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.



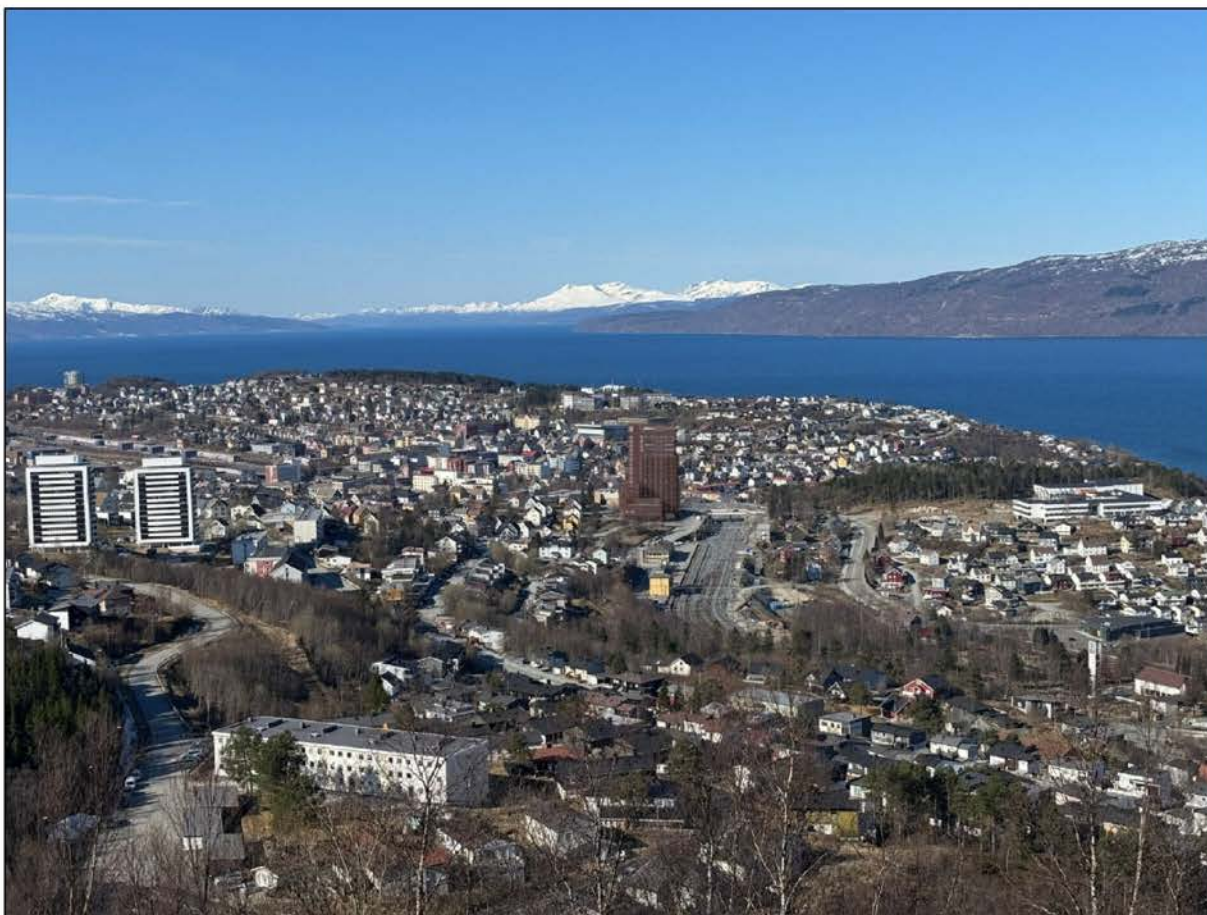
Figur 52: Sol- og skyggeforhold 20. juni kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.

I henhold til referat fra oppstartsmøte skal eventuelle skyggevirkninger ved jevndøgn og 20. april klokken 15.00 dokumenteres for Bromsgård og andre nærliggende arealer som benyttes av barn. Illustrasjonene over viser at hverken Bromsgård, Guldbrandsons park, Rallaren barnehage eller Parken ungdomsskole skyggelegges på nevnte tidspunkt og klokkeslett.

7.3 Landskap

Etablering av planlagt bebyggelse på opptil 18 etasjer vil medføre en tydelig endring i landskapsbildet ved at dagens bensinstasjon erstattes med et høyere og mer markant bygningsvolum. Tiltaket vil bli synlig både i nærområdet og over større avstander, og vil dermed påvirke både nær- og fjernvirkning. Den største landskapsmessige endringen er knyttet til byggehøyden og at tiltaket introduserer et nytt visuelt tyngdepunkt i bybildet. Samtidig er bebyggelsen utformet med volumoppdeling, tydelig tredeling og bearbejdede fasader for å redusere opplevelsen av skala og dempe høydevirkningen. Dette bidrar til at tiltaket i større grad tilpasses omgivelsene enn om bygget hadde fremstått som ett samlet volum.

Som det fremgår av konsekvensutredningen for landskap, se Vedlegg 1: *KUL 001 Konsekvensutredning landskap - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14*, vil tiltaket stedvis fremstå som dominerende i nærområdet og gi negativ visuell påvirkning i enkelte utsyn. Dette gjelder særlig i områder hvor hotellet bryter med eksisterende skala eller trer tydelig frem mot himmel, fjell eller omkringliggende bebyggelse. Samtidig peker konsekvensutredningen på at tiltaket også tilfører positive kvaliteter, blant annet gjennom et mer bearbejdet arkitektonisk uttrykk, økt aktivitet og styrket bymessighet i området. Tiltaket vurderes derfor ikke som entydig negativt, men som en endring som både medfører ulemper og tilfører nye kvaliteter.



Figur 53: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra «Vannspruten». Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 54: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra sentrum ved Kongens gate/E6. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.



Figur 55: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra E6 på vei inn til byen. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.

7.4 Grønnstruktur

Side 55 av 81



Figur 57: Utsnitt fra Situasjonsplanen som viser grønnstruktur i planområdet. Kilde: Norconsult Norge AS

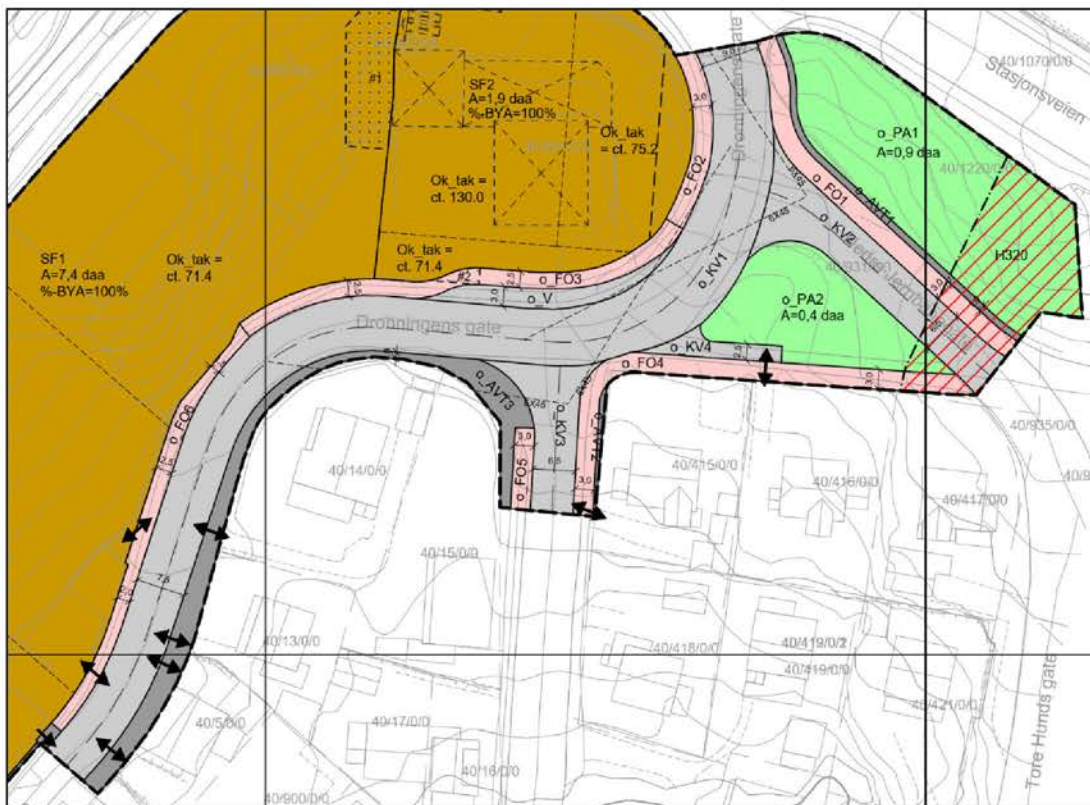
Det er i planbestemmelsene sikret krav til kvaliteten på regulert parkareal og grønnstruktur ved hotellet. Det er også ønskelig å legge til rette for grønne tak på deler av ny takflate. Dette er sikret gjennom planbestemmelsene.

7.5 Samferdsel og teknisk infrastruktur

7.5.1 Vei, trafikk og parkering

Det er gjennomført konsekvensutredning for trafikk og mobilitet, jf. kapittel 6.4 og Vedlegg 2. Utredningen viser at planforslaget samlet sett gir noe positiv konsekvens for trafikk og mobilitet, og at de viktigste anbefalte tiltakene kan følges opp gjennom reguleringsplanen. Virkningene er særlig knyttet til en mer oversiktlig trafikkorganisering, bedre løsninger for gående og syklende, samt en mer ryddig håndtering av varelevering og parkering.

Dette er fulgt opp i plankart og planbestemmelser gjennom krav om en mer oversiktlig og trafiksikker utforming av arealene rundt den nye bebyggelsen. Det er blant annet stilt krav om oppvarmet fortau foran hotellet og vareleveringssonen. Det er også regulert inn nytt fortau i Nedre Jernbanegate. Videre er det planlagt en samordnet løsning for varelevering og det er sikret krav om etablering av sykkelparkering. Samlet bidrar dette til bedre forhold for gående, økt trafiksikkerhet og tydeligere tilrettelegging for mer bærekraftig mobilitet. Øvrige kvalitetshevede tiltak må eventuelt vurderes nærmere i videre detaljprosjektering.



Figur 58: Utsnitt av plankartet som viser regulert veistruktur. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 59: Utsnitt av situasjonsplanen med angivelse av krysningspunkter og varemttak. Kilde: Norconsult Norge AS.

Siden planforslaget, slik det er vist i *Figur 58* og *Figur 59*, er tilpasset en framtidig omlegging av Kongens gate/E6, er det også utarbeidet en midlertidig løsning for tilknytning av fortau rundt det nye hotellbygget til Stasjonsveien, se *Figur 60*. Behovet for en slik løsning er særlig knyttet til at realiseringen av Kongens gateplanen per i dag er usikker, blant annet fordi det ikke foreligger finansiering for gjennomføring. Den midlertidige løsningen viser samtidig at det også innenfor dagens gatesituasjon, er mulig å etablere en mer trafiksikker og sammenhengende løsning for gående. Dette kan oppnås ved å utvide fortauet i Stasjonsveien, koble det til planlagt fortau langs Nedre Jernbanegate og etablere et nytt krysningspunkt over Dronningens gate. Løsningen viser dermed at sentrale trafiksikkerhetstiltak kan gjennomføres uavhengig av framtidig realisering av Kongens gateplanen.



Figur 60: Trafikkløsning tilpasset eksisterende situasjon i Stasjonsveien. Kilde: Norconsult Norge AS

Når det gjelder parkering, legger planforslaget opp til at nytt hotell og nye arealer til private helsetjenester og kontor skal benytte eksisterende parkeringshus, uten at det etableres nye parkeringsplasser. Dette vurderes som positivt i lys av nasjonale, regionale og lokale mål om å begrense bilavhengighet og stimulere til mer bærekraftige reisemiddelvalg. Samtidig vil tiltaket medføre økt etterspørsel etter parkering. Beregningene viser at hotellet og helse-/næringsarealene samlet kan gi et gjennomsnittlig behov på om lag 104 samtidig parkerte biler. Dette tilsvarer i hovedsak den gjennomsnittlige restkapasiteten i parkeringsanlegget. På en gjennomsnittlig dag vurderes parkeringshuset derfor å ha kapasitet til å håndtere planforslaget, mens det på dager med høyere belastning enn normalt kan oppstå kapasitetsutfordringer.

Virkningen av planforslaget for parkering vurderes dermed som todelt. På den ene siden er det positivt at eksisterende parkeringsinfrastruktur utnyttes bedre, og at planen ikke legger til rette for økt parkeringsdekning. På den andre siden innebærer den begrensede restkapasiteten at parkeringshuset kan være sårbart i perioder med høy aktivitet, særlig ved topper knyttet til hotellgjester, konferanser og annen

samtidig bruk. Erfaringer fra drift av andre hoteller tilsier samtidig at faktisk parkeringsbehov normalt er lavere enn det beregnede maksimale behovet, blant annet fordi mange hotellgjester ankommer med kollektivtransport, taxi, til fots eller som del av organiserte reiser. Dette underbygger vurderingen av at restkapasiteten i eksisterende parkeringsanlegg i hovedsak vil være tilstrekkelig for planlagt hotell og tilhørende funksjoner. Samlet vurderes planforslaget derfor å kunne håndteres innenfor dagens parkeringskapasitet. Det vil likevel være hensiktsmessig å følge utviklingen i parkeringsbelegget og vurdere supplerende tiltak dersom belastningen over tid viser seg å bli høyere enn forutsatt.

7.5.2 VAO

Planen legger opp til at den nye bebyggelsen skal knyttes til kommunalt VA-nett, med separate løsninger for vann, spillvann og overvann.

Vannforsyning:

Stikkledning for vann skal tilknyttes kommunalt nett. For brannvann ligger hotellet innenfor område med godkjent ordning for brannvann i sentrum. Eksisterende brannkum i krysset Dronningens gate/Håreks gate benyttes som ett av uttakene, og det etableres ny brannvannskum ved Stasjonsveien for å sikre to uttak innenfor krav til avstand fra hovedangrepsvei.

Avløp:

Spillvann skal tilknyttes kommunalt nett. Det er vurdert to alternative løsninger for spillvann: pumping til kommunal ledning i Dronningens gate eller selvføll mot eksisterende kum i Stasjonsveien. Endelig løsning avklares i detaljprosjekteringen. Dersom hotellet bygges før Narvik Vann sitt separeringsprosjekt er gjennomført, må stikkledninger for spillvann og overvann etableres som separate ledninger fram til kommunalt nett, slik at de er klargjort for framtidig separering. Narvik Vann har også gitt innspill om full separering av avløp fra parkeringshuset og kjøpesenteret som følge av utfasing av nedstrøms AF-ledning. Dette må håndteres av Narvik Vann gjennom egen prosess.

Overvann:

Overvann skal håndteres etter tretrinnsstrategien:

1. Infiltrasjon av *små regn* (opp til 2-årsregn), for eksempel i grøntareal/regnbed eller permeable dekker.
2. Fordrøyning av *større regn* (20-årsregn), slik at avrenningen ikke øker sammenlignet med dagens situasjon.
3. Trygge flomveier for ekstreme regn (200-årsregn), der vannet ledes kontrollert mot Stasjonsveien.

Det er beregnet behov for enten ca. 140 m² grøntareal/regnbed eller 250 m² permeabelt dekke for infiltrasjon, samt 7,8–13 m³ fordrøyningsvolum avhengig av valgt løsning. Målet er at utbyggingen ikke skal øke belastningen på kommunalt overvannsnett.

Samlet sett vil vannforsyning, avløp og overvann løses på en forsvarlig måte gjennom tilknytning til kommunalt nett, lokal overvannshåndtering og fordrøyning.

For utfyllende beskrivelse se *Vedlegg 3: VAO 001 VAO-rammeplan med vedlegg - Detaljregulering for hotell i Kvartal 14*

7.6 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget medfører ingen direkte inngrep i registrerte kulturminner eller kulturmiljø. Virkningene for kulturmiljø er i hovedsak knyttet til hvordan den nye bebyggelsen vil framtre i bybildet, og til tiltaket understøtter eller svekker de historiske strukturene og særpregene som kjennetegner Narvik sentrum.

Ved utforming av tiltaket er det lagt vekt på tilpasning til Narviks bymiljø og gjenreisningspreg. Planforslaget medfører ikke endringer i de historiske hovedstrukturene i sentrum, som gatenett og kvartalsstruktur, men tilfører et nytt bygningsvolum i randsonen mot det tilgrensende byområdet. Virkningene for kulturmiljø er derfor i hovedsak knyttet til visuell påvirkning og hvordan tiltaket vil inngå i opplevelsen av bysilhuetten.

Bebyggelsen er bearbeidet med oppdeling av volum, tydelig nedtrapping mot omkringliggende bebyggelse og en fasaderytme som reduserer opplevelsen av skala. Fasadeutformingen, med markerte omramminger, inntrukne felt og en tydelig tredeling i base, midtparti og topp, bidrar til en mer sammensatt og lesbar bygningsform enn et mer ensartet og dominerende volum ville gjort. Materialbruk og varme, rødlige toner er også valgt for å gi bygget en stedstilpasset karakter og en bedre sammenheng med eksisterende bymiljø.



Figur 61: Tiltaket sett fra Dronningens gate innenfor kulturmiljøet K104 Narvik Sentrum BSR. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.

Vurderingene samsvarer med konsekvensutredningen for landskap, hvor det er lagt til grunn at den arkitektoniske bearbeidingen bidrar til å dempe de visuelle virkningene av tiltaket, selv om bygget vil framstå som et nytt og større volum i bybildet. Slik Figur 61 viser, vil tiltaket i begrenset grad være synlig fra K104 Narvik sentrum BSR, og det vurderes ikke å komme i vesentlig konflikt med kulturmiljøets nasjonale verdier. Samlet vurderes planforslaget å gi begrensede negative virkninger for kulturminner og kulturmiljø.

7.7 Naturmangfold

Planforslaget legger til rette for utvikling av ny bebyggelse innenfor et allerede utbygd sentrumsområde, hvor arealene i dag i hovedsak er opparbeidet og bebygde. Tiltaket berører derfor i liten grad arealer med naturlig vegetasjon eller kjente naturverdier. Eksisterende parkareal innenfor planområdet videreføres i planforslaget og endres ikke, noe som bidrar til å opprettholde dagens grønne elementer og deres funksjon i bymiljøet. Det legges også til rette for grønne tak på deler av ny bebyggelse. Grønne tak kan ha en positiv virkning for naturmangfoldet ved å tilføre vegetasjon, gi leveområder for insekter og andre småarter, og bidra til økt økologisk variasjon i et ellers hardt urbanisert område. Samlet vurderes planforslaget å ha begrensede

negative virkninger for naturmangfold, samtidig som bevaring av eksisterende parkareal og etablering av grønne tak kan gi enkelte positive bidrag.

7.8 Barn og unge, idrett, friluftsliv og rekreasjon

Planforslaget vurderes å ivareta hensynet til barn og unge ved å legge til rette for en mer oversiktlig og trafikksikker situasjon i og rundt planområdet. Det foreslås oppstramming av kryss, etablering av nye fortau og forbedrede løsninger for myke trafikanter. Dette er positivt fordi området i dag inngår i barn og unges daglige ferdselsmønster, blant annet mellom skole, barnehage, sentrum og nærliggende uteområder. Tiltakene vil kunne gi tryggere og mer forutsigbare forbindelser for gående, og dermed styrke tilgjengeligheten og brukbarheten av området for barn og unge.

Når det gjelder idrett, friluftsliv og rekreasjon, videreføres eksisterende parkareal innenfor planområdet og opprettholder sin funksjon som grønt oppholds- og rekreasjonsareal i Narvik sentrum. Den nye bebyggelsen vil ikke medføre skyggelegging av parkarealet på relevante datoer og klokkeslett i henhold til kommuneplanens arealdel, men vil kunne medføre skyggelegging av Jernbaneparken enkelte tider av dagen, særlig i perioder med lav solhøyde. Samtidig vurderes det at de trafikksikkerhetstiltakene som inngår i planforslaget, herunder bedre kryssløsninger og nye fortau, kan gjøre området mer tilgjengelig. Dette kan bidra til økt brukerfrekvens og styrke parkens verdi som rekreasjonsareal for både barn, unge og øvrige brukere.

Illustrasjonene av sol- og skyggeforhold viser at tiltaket, som følge av sin plassering i området, ikke vil medføre skyggelegging av Bromsgård, Guldbrandsonspark, Parken ungdomsskole og Rallarn barnehage. Tiltaket vil likevel være visuelt synlig fra disse stedene, og vil kunne oppleves som et nytt og markant element i nærområdet. Den visuelle påvirkningen vurderes likevel som begrenset når det gjelder brukskvaliteten til parkene, skoleområdet og barnehagen, ettersom tiltaket ikke beslaglegger arealene eller forringer deres funksjon som ute- og oppholdsarealer.

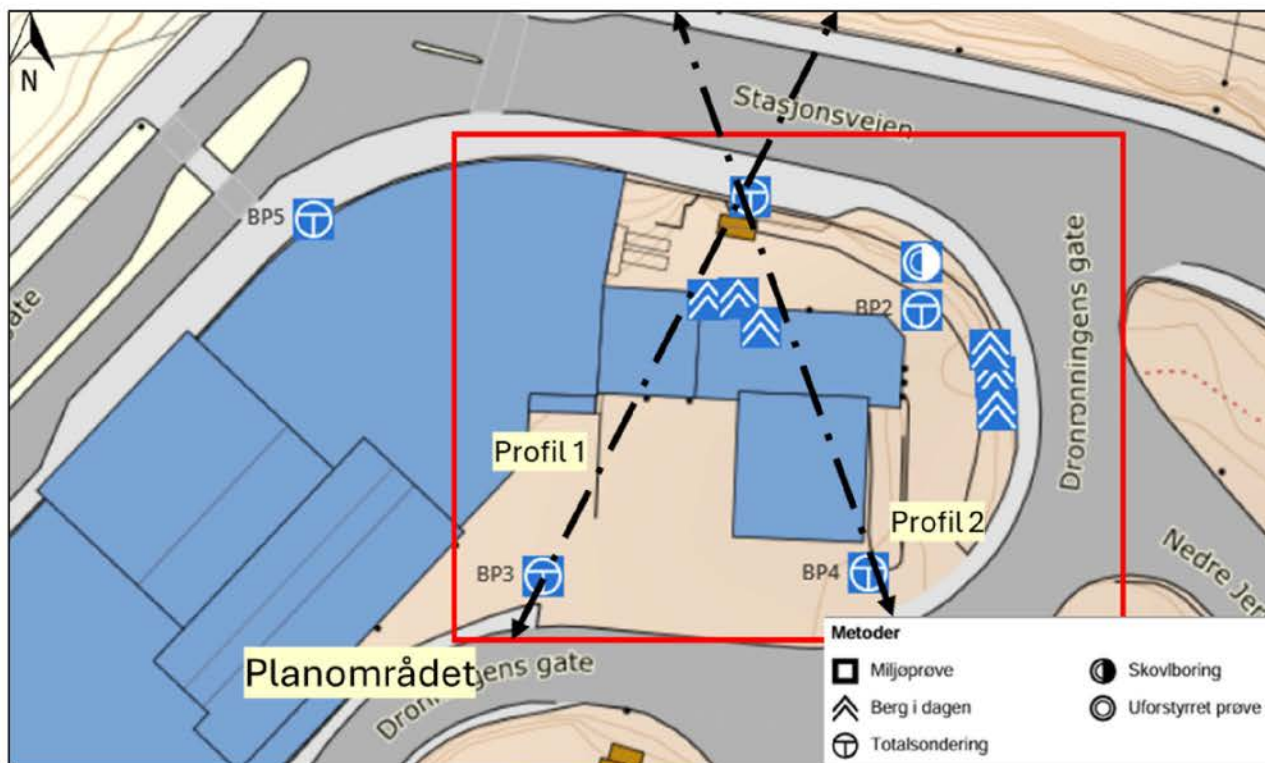
7.9 Forurensning og naturfare

7.9.1 Områdestabilitet

Det er gjennomført innledende geoteknisk vurdering som grunnlag for reguleringsplanen. Vurderingen bygger på grunnundersøkelser utført av Norconsult i 2026. Grunnundersøkelsene viser generelt gode grunnforhold, med kort avstand til berg og løsmasser som i hovedsak består av friksjonsmaterialer og siltige masser. Berg er registrert fra om lag 1 til 5 meter under terreng, og stedvis i dagen.

Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for marin leire, og områdestabiliteten er derfor vurdert i tråd med NVEs veileder 1/2019. På bakgrunn av terrengforhold og utførte grunnundersøkelser er det ikke påvist kvikkleire eller sprøbruddmateriale, og området vurderes derfor ikke å være utsatt for områdeskred.

Det vurderes at tiltaket kan gjennomføres uten vesentlige geotekniske begrensninger, forutsatt at videre prosjektering og utførelse skjer i tråd med gjeldende regelverk og geotekniske anbefalinger. Fundamentering til berg vurderes som mest hensiktsmessig løsning. På grunn av nærhet til jernbane og E6 må grunnarbeider og eventuelle sprengningsarbeider planlegges og følges opp særskilt i videre prosjektering.



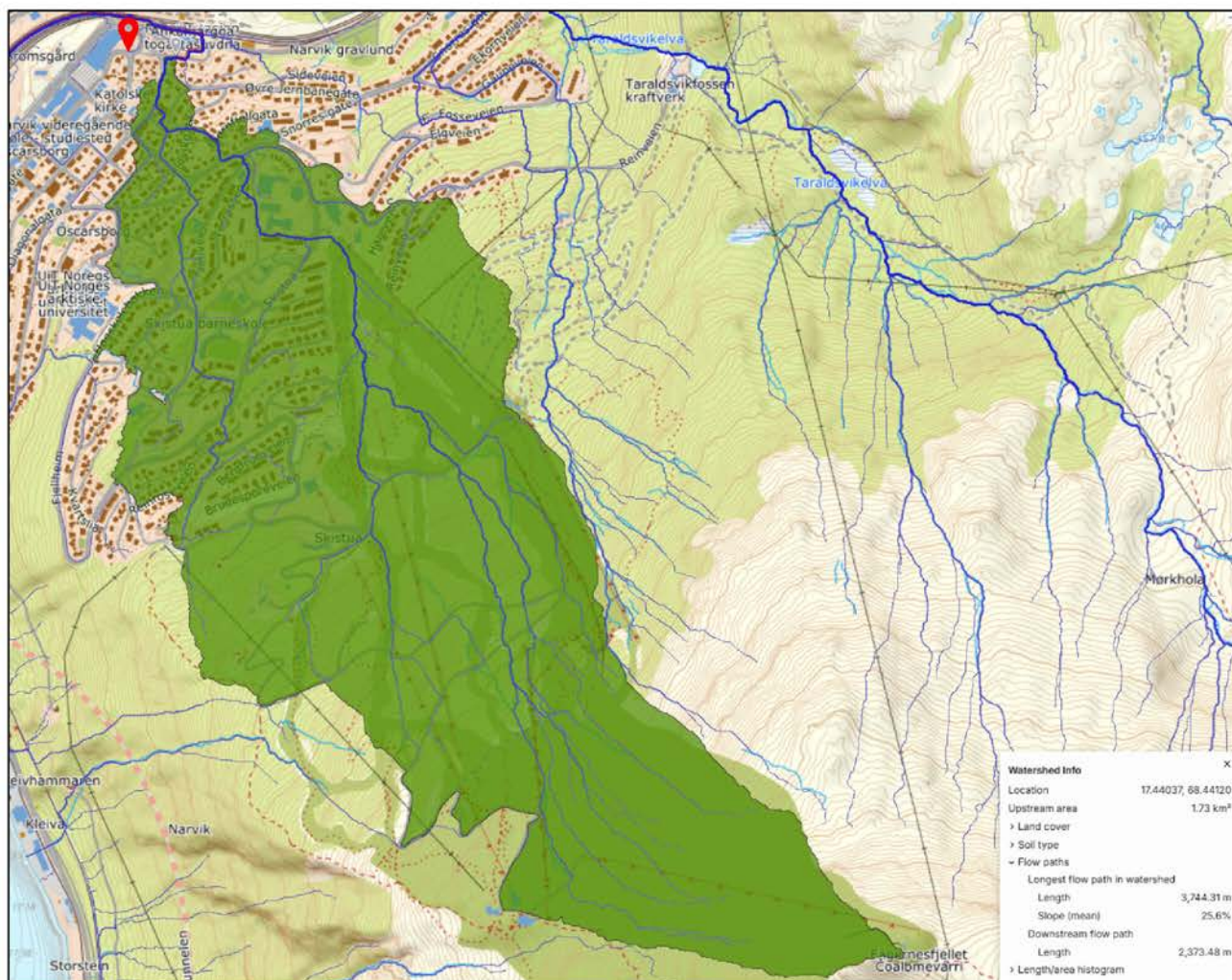
Figur 62: Grunnboringer utført av Norconsult, 2026. Kilde: Bakgrunnskart hentet fra Norgeskart(Kartverket, Norgeskart, u.d.)

7.9.2 Flom

Deler av planområdet i nordøst er berørt av aktsomhetssonen for flom, se Figur 18. Aktsomhetssonen berører ikke selve tiltaksområdet. Eksisterende vannveier og dreneringslinjer leder i dag overflatevann nordøstover mot Nedre Jernbanegate og videre mot Stasjonsveien, og denne hovedretningen opprettholdes i planlagt situasjon.

Det er vurdert at eventuelle større vannmengder som følger dreneringslinjen ved Nedre Jernbanegate ikke vil ledes inn mot planområdet. Flomvann vil i stedet føres østover og ned mot stasjonsområdet, og videre langs eksisterende terreng og infrastruktur. Det legges dermed til grunn at utbyggingen ikke vil hindre eller endre naturlige flomveier på en måte som øker risikoen for skade innenfor eller utenfor planområdet.

Dersom det etableres nytt fortau langs Nedre Jernbanegate, må dette utformes slik at dagens avrenningsmønster opprettholdes og flomforholdene nedstrøms ikke forverres. Det innebærer blant annet at vannet fortsatt må kunne ledes trygt videre i samme retning som i dag, uten at det styres mot nye utsatte arealer. Der flomvann kan få stor hastighet, bør sidekanter og skråninger sikres mot erosjon med egnede tiltak.



Figur 63: Nedbørfelt og dreneringslinjer for utløpspunkt i Nedre Jernbanegate. Plassering av tiltaket vist med rød markør.
Kilde: scalgo.com/live, 2026 (Scalgo, u.d.)

7.9.3 Miljøundersøkelser og massehåndtering

Med bakgrunn i at det i dagens situasjon er en bensinstasjon på tiltaksområdet, er det gjennomført miljøtekniske grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Formålet har vært å avklare om grunnen er forurensnet, og å beskrive hvordan eventuelle forurensede masser skal håndteres ved gjennomføring av tiltaket.

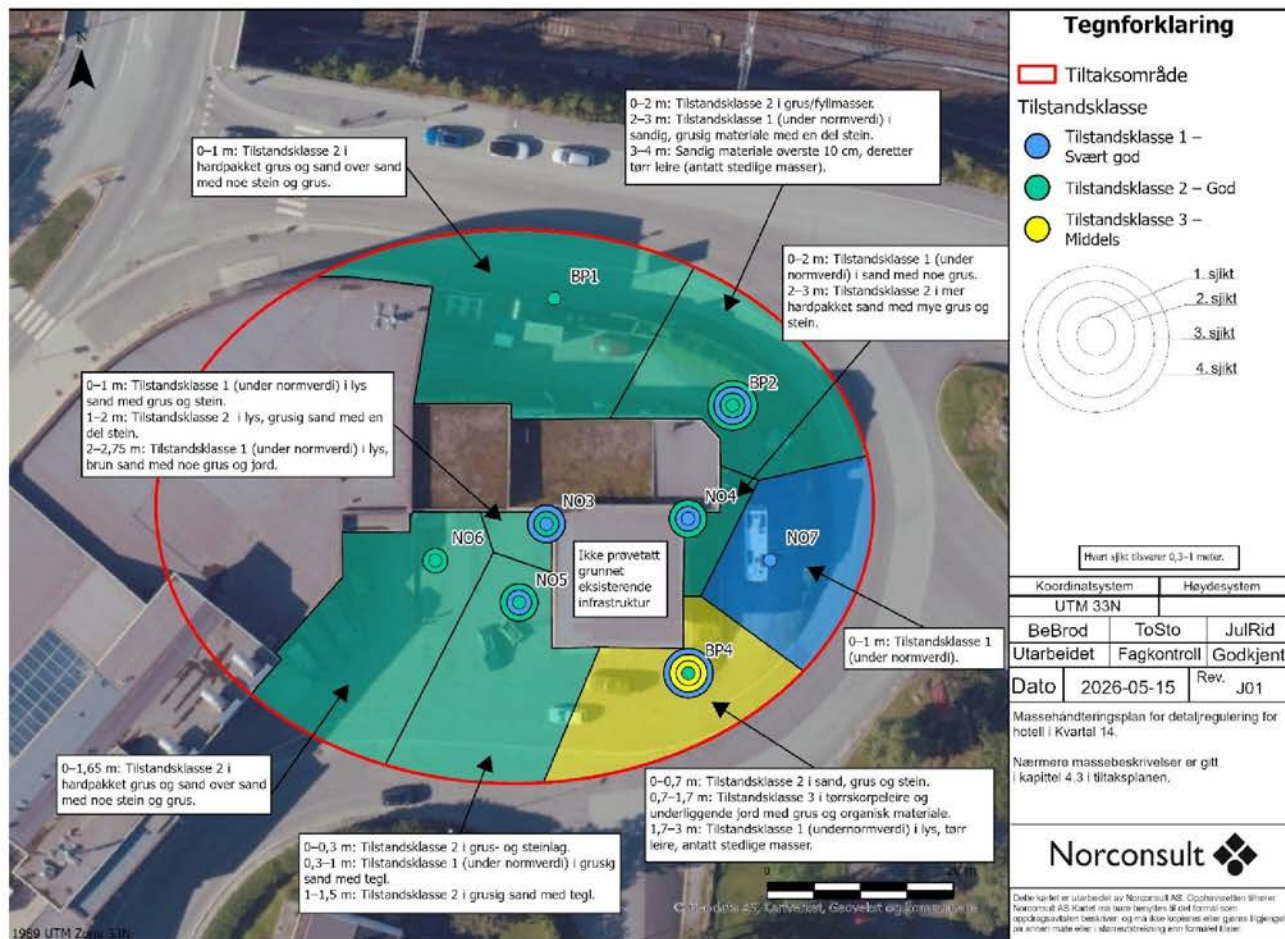
Undersøkelsene viser at det er påvist forurensning over normverdi i deler av tiltaksområdet. Det er registrert forhøyede konsentrasjoner av blant annet PAH, oljehydrokarboner, PCB og enkelte tungmetaller. Den høyeste forurensningsgraden er påvist i ett prøvepunkt, mens øvrige påviste overskridelser hovedsakelig ligger i tilstandsklasse 2 og 3.

Påvist forurensning vurderes å være knyttet til tidligere og eksisterende bruk av området som bensinstasjon. Forurensningen ligger innenfor akseptkriteriene for planlagt arealbruk som sentrumsformål, kontor og forretning, men utløser krav om tiltaksplan etter forurensningsforskriften ved grave- og terrenginngrep.

Tiltaksplanen legger til grunn at rene masser kan gjenbrukes fritt, mens masser i tilstandsklasse 2 og 3 kan omdisponeres innenfor tiltaksområdet. Eventuelle overskuddsmasser må leveres til godkjent mottak. Det er

også beskrevet krav til mellomlagring, kontroll, dokumentasjon og avbøtende tiltak for å hindre spredning av forurensning i anleggsfasen.

Samlet sett viser undersøkelsene at grunnforholdene ikke er til hinder for planlagt utbygging, forutsatt at tiltakene i tiltaksplanen følges opp i videre prosjektering og gjennomføring.



Figur 64: Massehåndteringsplan Kilde: Norconsult Norge AS

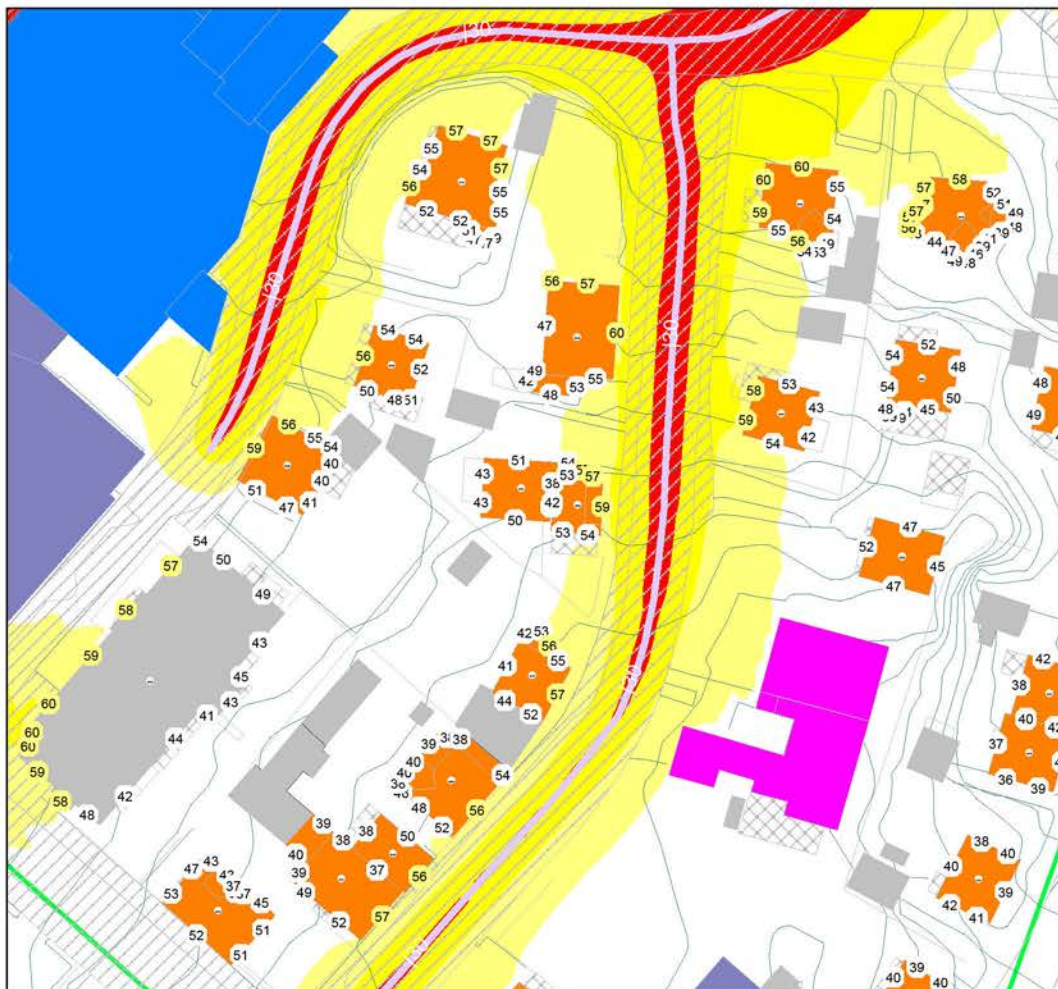
7.9.4 Støy

Som grunnlag for reguleringsplanen er det utarbeidet en støyfaglig utredning. Bakgrunnen for utredningen er at planområdet ligger eksponert for samferdselsstøy fra både E6 Kongens gate og Ofotbanen, som er de dominerende støykildene i området. I tillegg vil planlagt utbygging medføre endringer i trafikkfordelingen i nærliggende gater, særlig i Dronningens gate, Stasjonsveien og Tøttaveien. Støyutredningen er derfor gjennomført både for å vurdere støyforholdene for det planlagte hotellet og for å belyse eventuelle konsekvenser for omkringliggende støyfølsom bebyggelse.

Utredningen viser at beregnede støynivåer fra vegtrafikk og jernbane ved hotellfasadene ligger på et nivå der krav til innendørs lydforhold etter TEK17 vurderes å kunne ivaretas ved bruk av ordinære lydisolerende tiltak i fasade. Endelige tiltak må fastsettes i videre prosjektering.

For omkringliggende bebyggelse viser beregningene at utbyggingen vil gi en mindre økning i vegtrafikkstøy for enkelte boliger i Dronningens gate, med inntil 1 dB. Økningen vurderes som knapt merkbar, og i henhold til veileder M-2061 anses det ikke å være behov for støyreducerende tiltak som følge av denne endringen. For støy fra jernbane er det ikke påvist negative konsekvenser for støyfølsom bebyggelse i influensområdet.

Samlet viser utredningen at planforslaget kan gjennomføres uten vesentlige negative konsekvenser knyttet til samferdselsstøy, forutsatt at krav til innendørs lydnivå for hotellet følges opp i den videre prosjekteringen.



Figur 65: Støynivå fra vegtrafikk ved fasade Lden [dB] i utbyggingssituasjonen. Figuren viser etasje med høyeste støynivå. Støynivå på uteareal er vist i høyde 1,5 m over terreng. Kilde: Norconsult Norge AS

7.9.5 Luftkvalitet

Planforslaget vurderes ikke å utløse behov for en egen utredning for luftkvalitet. Tiltaket omfatter etablering av hotell med tilhørende arealer for tjenesteyting og kontor, og vil i seg selv ikke være en virksomhet som genererer vesentlig luftforurensning i driftsfasen. Det legges heller ikke opp til etablering av nye parkeringsarealer, ettersom parkeringsbehovet skal ivaretas i eksisterende parkeringsanlegg tilknyttet kjøpesenteret. Som redegjort for i kapittel 7.5.1 vurderes trafikkøkningen som begrenset, og det forventes ikke en vesentlig økning i trafikkmengder som kan gi merkbare negative virkninger for lokal luftkvalitet. På denne bakgrunn vurderes det at planforslaget ikke vil medføre behov for særskilte tiltak eller ytterligere utredning knyttet til luftforurensning i driftsfasen. I bygge- og anleggsfasen kan det imidlertid oppstå midlertidige ulemper i form av støv og partikkelspredning. Dette ivaretas gjennom planens bestemmelser, som stiller krav om at det utarbeides en ulempeplan som skal følge byggesaken. Ulempeplanen skal blant annet beskrive hvordan støv og andre midlertidige anleggsulemper skal forebygges og håndteres i gjennomføringsfasen.

7.10 Bærekraft og klimatilpasning

Bærekraft og klimatilpasning i planforslaget er vurdert med utgangspunkt i konkrete plangrep og regulerte løsninger. Sentralt står transformasjon av et allerede utbygd sentrumsområde, der eksisterende bensinstasjon erstattes med ny bebyggelse og eksisterende parkeringsanlegg, vegsystem og teknisk infrastruktur videreutnyttes. Planforslaget legger samtidig til rette for en kompakt utbygging med begrenset fotavtrykk, sentral lokalisering med nærhet til kollektivtilbud og byfunksjoner, nye løsninger for gående og syklende, samt krav til blågrønne tak og lokal overvannshåndtering. Bærekraftsvurderingen er derfor knyttet til de rammene reguleringsplanen faktisk setter, og ikke bare til mulige kvaliteter ved et framtidig hotellbygg.



Figur 66: Oversikt over FNs bærekraftsmål. Kilde: Regjeringen.

I denne sammenhengen er bærekraft vurdert gjennom tre hoveddimensjoner: miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Den miljømessige dimensjonen omfatter blant annet naturmangfold, arealbruk, energibruk, transport og klimapåvirkning. Den sosiale dimensjonen omfatter forhold som helse, trivsel, tilgjengelighet, trygghet og opplevelseskvaliteter i nærmiljøet. Den økonomiske dimensjonen omfatter blant annet verdiskaping, arbeidsplasser, ressursutnyttelse og langsiktig robusthet i by- og næringsutviklingen.

7.10.1 Thon Gruppens arbeid med bærekraft

Thon Gruppen arbeider systematisk med bærekraft gjennom mål knyttet til klima, ressursbruk og sosial bærekraft. For dette planforslaget er det særlig relevant at slike mål kan understøtte en energieffektiv drift, redusert matsvinn, god avfallshåndtering og mer ansvarlig ressursbruk i et nytt bygg. Samtidig er det reguleringsplanens konkrete grep som er avgjørende i denne sammenhengen, blant annet sentral lokalisering, gjenbruk av eksisterende parkeringsanlegg og infrastruktur, samt krav til blågrønne tak og overvannshåndtering.

For hotellvirksomheten innebærer dette blant annet satsing på energieffektivisering, klimareduserende tiltak, miljøsertifisering, redusert matsvinn og mer ansvarlig ressursbruk i drift og forvaltning. Thon Gruppens bærekraftsarbeid gir dermed et relevant bakteppe for vurderingen av hvordan det konkrete planforslaget kan bidra til oppfølging av utvalgte bærekraftsmål.

7.10.2 Vurdering av FNs bærekraftsmål

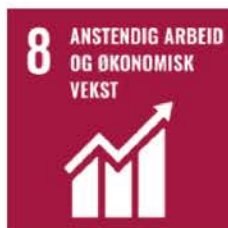
Ikke alle bærekraftsmålene er direkte relevante for vurdering av et reguleringsplanforslag. For dette planforslaget er det lagt vekt på mål som har tydelig sammenheng med arealbruk, mobilitet, ressursutnyttelse, klimatilpasning og lokal verdiskaping. Vurderingene nedenfor er derfor knyttet til de løsningene planen faktisk sikrer, som transformasjon av bensinstasjonstomta, bruk av eksisterende parkeringsanlegg, kompakt utbygging med begrenset fotavtrykk, sentral lokalisering, sykkelparkering, blågrønne tak og overvannstiltak.



Mål nr. 7 – Ren energi til alle

Sikre tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris for alle

Vurdering av planen: Planforslaget støtter opp under bærekraftsmål 7 ved å legge til rette for transformasjon av et allerede utbygd sentrumsområde til ny, mer moderne bebyggelse med bedre forutsetninger for energieffektiv drift enn dagens situasjon. Et kompakt bygg med begrenset fotavtrykk og sentral lokalisering gir samtidig grunnlag for effektiv ressursbruk og redusert energibelastning i drift. Selve reguleringsplanen sikrer ikke bestemte energiløsninger, men legger til rette for et tiltak som kan prosjekteres og driftes mer energieffektivt enn eksisterende bensinstasjonsareal og eldre bygningsmasse.



Mål nr. 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.

Vurdering av planen:

Planforslaget legger til rette for et nytt sentrumsrettet utviklingsgrep som kan styrke lokal sysselsetting og verdiskaping gjennom hotell, bevertning, tjenesteyting og kontor innenfor samme område. Transformasjonen av bensinstasjonen til nytt byformål, kombinert med videre bruk av eksisterende kjøpesenter og parkeringsanlegg, kan gi positive ringvirkninger for handel, service og besøksnæring i sentrum. Samlet vurderes planforslaget derfor å støtte opp under bærekraftsmål 8 gjennom mer effektiv arealbruk og styrking av Narvik sentrum som arbeids- og besøkssted.



Mål nr. 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige

Følgende delmål fokuseres på/følges opp i forbindelse med planarbeidet:

Delmål 11.3: Innen 2030 styrke inkluderende og bærekraftig urbanisering og legge til rette for deltakende, integrert og bærekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning i alle land.

Delmål 11.6: Innen 2030 redusere negativ påvirkning på miljøet fra byer og lokalsamfunn (målt per innbygger), med særlig vekt på luftkvalitet og avfallshåndtering i offentlig eller privat regi.

Vurdering av planen:

Planforslaget følger opp bærekraftsmål 11 ved å legge ny bebyggelse til et allerede utbygd sentrumsområde med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og eksisterende infrastruktur. Transformasjon av bensinstasjonen, bruk av eksisterende

parkeringsanlegg og en kompakt utbygging med begrenset fotavtrykk bidrar til en mer arealeffektiv sentrumsutvikling enn om tilsvarende kapasitet skulle vært løst gjennom mer spredt utbygging. Planen styrker også tilretteleggingen for gående og sykklende gjennom nye fortau, krysningspunkter og krav om sykkelparkering, samtidig som blågrønne tak og overvannsløsninger bidrar til klimatilpasning i et tett byområde. Parkeringsbehovet ivaretas innenfor eksisterende parkeringsanlegg, noe som begrenser behovet for nye parkeringsarealer og støtter opp under mer bærekraftige transportvalg. Samlet vurderes planforslaget derfor å bidra positivt til bærekraftsmål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn.



Mål nr. 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon

Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre

Følgende delmål fokuseres på/følges opp i forbindelse med planarbeidet:

Delmål 12.3: Innen 2030 halvere matsvinn per innbygger på verdensbasis, både i detaljhandelen og blant forbrukere, og redusere svinn i produksjons- og forsyningskjeden, inkludert svinn etter innhøsting.

Delmål 12.4: Innen 2020 oppnå en mer miljøvennlig forvaltning av kjemikalier og alle former for avfall gjennom hele livssyklusen, i samsvar med internasjonalt vedtatte rammeverk, og betydelig redusere utslipp av kjemikalier og avfall til luft, vann og jord for mest mulig å begrense skadevirkningene for folkehelsen og for miljøet.

Delmål 12.5: Innen 2030 redusere avfallsmengden betydelig gjennom forebygging, reduksjon, materialgjenvinning og ombruk.

Vurdering av planen:

Planforslaget følger opp bærekraftsmål 12 ved å legge til rette for transformasjon og videre bruk av et allerede utbygd område framfor å ta i bruk nye arealer. Gjenbruk av eksisterende parkeringsanlegg og infrastruktur bidrar til mer effektiv ressursutnyttelse, mens et nytt og moderne bygg gir bedre muligheter for å etablere funksjonelle løsninger for avfallshåndtering, kildesortering og drift med lavere ressursforbruk enn eldre bygningsmasse. Planforslaget legger samtidig til rette for at dette kan løses i et sentralt byområde med begrenset areal og høy aktivitet. Samlet vurderes planforslaget derfor å støtte opp under mer ansvarlig forbruk og produksjon innenfor de rammene reguleringsplanen setter.



Mål nr. 13 – Stoppe klimaendringene

Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

Vurdering av planen:

Planforslaget følger opp bærekraftsmål 13 ved å lokalisere ny utbygging sentralt, med nærhet til kollektivtilbud og sentrale byfunksjoner, slik at transportbehovet kan reduseres og det blir lettere å velge gange, sykkel og kollektivtransport. Planen legger også til rette for klimatilpasning gjennom blågrønne tak og lokal overvannshåndtering. Samtidig vil gjennomføring av tiltaket medføre klimagassutslipp i anleggsfasen, og oppfølging av klima- og energiltak i videre prosjektering vil derfor være viktig.



Mål nr. 15 – Livet på land

Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold.

Vurdering av planen:

Planforslaget berører ikke større naturområder, men følger opp bærekraftsmål 15 ved å videreføre eksisterende parkareal og legge til rette for grønne og blågrønne tak på deler av ny bebyggelse. Dette kan bidra til å opprettholde og styrke grønne kvaliteter og byøkologiske funksjoner i et tettbygd sentrumsområde. Samlet vurderes bidraget som begrenset, men positivt innenfor rammene av planen.

7.10.3 Konflikt bærekraftsmål

Planforslaget har også enkelte målkonflikter. Disse er i hovedsak knyttet til at et høyt og kompakt bygg i sentrum kan gi negative virkninger for bybilde, landskap og enkelte nærområder, samtidig som selve utbyggingen vil medføre klimagassutslipp og inngrep i et allerede tettbygd bymiljø. Konfliktene er derfor først og fremst knyttet til hvordan konkrete plangrep virker sammen med hensyn til bymiljø og klima.

Mål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Den tydeligste målkonflikten gjelder bærekraftsmål 11. Selv om planen støtter opp under fortetting, transformasjon og sentral lokalisering, kan byggehøyde og volum gi enkelte negative virkninger for bybilde, bysilhuett, skyggeforhold og enkelte nærliggende byrom og rekreasjonsarealer.

Mål 13 – Stoppe klimaendringene

Utbyggingen vil medføre klimagassutslipp i anleggsfasen, blant annet fra materialbruk, transport og anleggsarbeid. Dette trekker i motsatt retning av planens positive bidrag gjennom sentral lokalisering, redusert transportbehov og klimatilpasningstiltak.

Mål 15 – Liv på land

Planforslaget gir bare en begrenset målkonflikt med bærekraftsmål 15, men ny utbygging i et tett sentrum kan påvirke lokale grønne kvaliteter og byøkologiske funksjoner dersom ikke parkareal, takvegetasjon og øvrige grønne elementer følges opp med tilstrekkelig kvalitet.

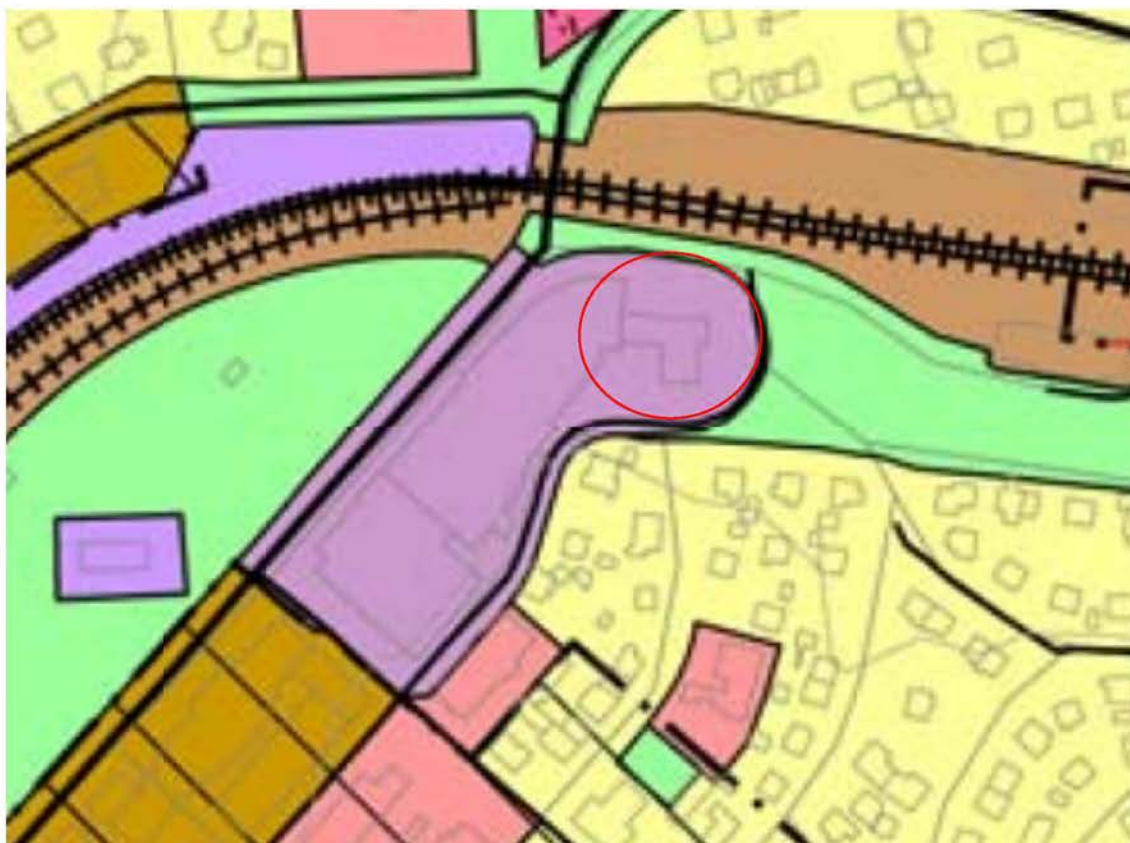
Samlet er det særlig bærekraftsmål 11 som representerer den tydeligste målkonflikten i planforslaget, mens konfliktpotensialet knyttet til mål 13 og 15 vurderes som mer begrenset og håndterbart. Innenfor rammene av planen er det samtidig innarbeidet grep som reduserer konfliktpotensialet, blant annet transformasjon av et allerede utbygd område, videre bruk av eksisterende parkeringsanlegg, tilrettelegging for sykkel og gange, samt blågrønne tak og overvannsløsninger.

8 Forhold til overordna føringer

I det følgende gis en vurdering av hvordan planforslaget forholder seg til de overordna føringene som angitt i kapittel 2 Planstatus og rammebetingelser.

8.1 Kommunale planer

Planområdet er i hovedsak avsatt til kjøpesenter i gjeldende kommuneplanens arealdel for Narvik kommune, se Figur 67. Det er ikke knyttet særskilte planbestemmelser til arealformålet.



Figur 67: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Området for etablering av ny bebyggelse er vist med rød ring. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

Narvik kommune er i gang med å utarbeide ny kommuneplanens arealdel for hele kommunen. I forslag til ny kommuneplan er eksisterende arealformål kjøpesenter endret til sentrumsformål. I planbestemmelsene er det presisert at områder avsatt til sentrumsformål kan benyttes til forretning, tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting, bevertning og grøntareal, og at det skal legges til rette for fortetting.



Figur 68: Utsnitt av forslag til ny kommuneplan arealdel. Området for etablering av ny bebyggelse er vist med sort ring.
Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.)

Kommuneplanens samfunnsdel for Narvik kommune 2022–2040 legger vekt på å styrke Narvik som attraktiv kommune for bosetting, arbeid, næringsutvikling og besøk. For det aktuelle planforslaget er det særlig føringene knyttet til næringsutvikling, reiseliv, sentrumsutvikling og bærekraftige byer og lokalsamfunn som er relevante, jf. kapittel 2.3. Planforslaget følger opp samfunnsdelen ved å legge til rette for et nytt hotell i sentrum som kan bidra til økt verdiskaping, flere arbeidsplasser og styrking av Narvik som besøksmål. Tiltaket støtter også opp under målet om bærekraftig sentrumsutvikling, ved at ny bebyggelse lokaliseres i et allerede utbygd område med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og øvrige byfunksjoner. Samlet vurderes planforslaget derfor å være i god overensstemmelse med de overordnede målene i kommuneplanens samfunnsdel for Narvik kommune.

8.2 Regionale føringer

Planforslaget vurderes å være i god overensstemmelse med regionale føringer, jf. kapittel 2.3. Når det gjelder *Fylkesplan for Nordland 2013–2025*, følger planforslaget opp sentrale arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling ved å legge til rette for fortetting og transformasjon innenfor eksisterende sentrumsområde. Tiltaket bygger opp under målsettinger om fortetting med kvalitet gjennom funksjonsblanding av hotell, tjenesteyting, kontor og eksisterende handelsvirksomhet innenfor samme kvartal, og bidrar samtidig til å styrke Narvik sentrum som regionalt senter og møteplass. Planforslaget følger også opp fylkesplanens føringer om miljøvennlig transport og tilgjengelighet gjennom sentral lokalisering, nærhet til kollektivtilbud og forbedret tilrettelegging for gående og syklende, herunder nye fortau, tydeligere krysningspunkter og økt trafiksikkerhet.

- legger til rette for fortetting og transformasjon i eksisterende sentrumsområde, i tråd med mål om å utvikle by- og tettstedsstrukturen innenfor etablerte områder
- bygger opp under krav om fortetting med kvalitet gjennom funksjonsblanding med hotell, tjenesteyting, kontor og eksisterende handel i samme kvartal
- styrker Narvik sentrum som regionalt senter og møteplass, med økt aktivitet, flere arbeidsplasser og et utvidet tilbud til innbyggere og besøkende
- legger til rette for bedre forhold for gående og syklende gjennom nye fortau, tydeligere kryssningspunkter og forbedret trafikkssikkerhet i området
- støtter opp om miljøvennlig transport ved sentral lokalisering med nærhet til kollektivtilbud, eksisterende infrastruktur og sentrale byfunksjoner

Planforslaget vurderes videre å følge opp *Strategi for reiseliv og opplevelser i Nordland 2023–2027* ved å legge til rette for økt overnattingskapasitet og styrking av Narvik som reisemål. Etablering av nytt hotell i sentrum vil kunne bidra til økt lokal verdiskaping og flere arbeidsplasser innen reiselivs- og servicenæringene, samtidig som tiltaket støtter opp under mål om attraktive og levende lokalsamfunn. Den sentrale lokaliseringen, i kombinasjon med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og øvrige sentrumsfunksjoner, gir også grunnlag for et mer helårig og robust reiselivstilbud. Planforslaget er samtidig i tråd med strategiens vektlegging av bærekraftig arealbruk og helhetlig reisemålsutvikling, ved at utbyggingen skjer som fortetting og transformasjon innenfor eksisterende byområde.

- styrker Narvik som reisemål gjennom økt kapasitet for overnatting og tilrettelegging for flere besøkende
- bidrar til lokal verdiskaping og flere arbeidsplasser i reiselivs- og servicenæringene
- bygger opp under mål om attraktive og levende lokalsamfunn gjennom styrking av sentrum som møteplass og besøksmål
- legger til rette for fortetting og utvikling i eksisterende byområde, i tråd med mål om bærekraftig arealbruk og helhetlig reisemålsutvikling
- støtter opp om et mer helårig og robust reiselivstilbud i Narvik, med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og øvrige sentrumsfunksjoner.

Samlet vurderes planforslaget å være i god overensstemmelse med de regionale føringene, ved at det kombinerer fortetting og sentrumsutvikling med styrking av Narvik som reisemål og regionalt senter. Planforslaget legger til rette for økt verdiskaping, flere arbeidsplasser og et mer robust reiselivstilbud, samtidig som det bygger opp under mål om miljøvennlig mobilitet, tilgjengelighet, funksjonsblanding og bærekraftig arealbruk. Kapittel 8.2 vurderes på denne bakgrunn å dokumentere en tydelig regional forankring av planforslaget.

8.3 Overordna nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027.

Planforslaget vurderes å være i tråd med relevante nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Planen legger til rette for fortetting og transformasjon innenfor et allerede utbygd sentrumsområde, og bygger dermed opp under føringene om effektiv arealbruk, levende lokalsamfunn og videreutvikling av eksisterende sentrum framfor å ta i bruk nye utbyggingsområder.

Etablering av hotell, tjenesteyting og kontor i Narvik sentrum vil kunne bidra til økt aktivitet, flere arbeidsplasser og styrking av byen som besøksmål og regionalt senter. Planforslaget følger også opp forventningene om mer bærekraftig mobilitet ved at utbyggingen lokaliseres med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og øvrige sentrumsfunksjoner, samtidig som det legges til rette for bedre forhold for gående og syklende.

Videre bygger planforslaget på eksisterende bystruktur, vegsystem, parkeringsanlegg og teknisk infrastruktur. Dette støtter opp under forventningene om klimaomstilling, ressursutnyttelse og mer sirkulær

areal- og samfunnsutvikling. Eksisterende parkarealer videreføres, og planen legger til rette for blågrønne tak og lokal overvannshåndtering. Samlet vurderes planforslaget å være i samsvar med sentrale nasjonale forventninger knyttet til sentrumsutvikling, bærekraftig arealbruk, mobilitet, klimatilpasning, ressursutnyttelse og verdiskaping.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Planforslaget vurderes å være i tråd med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Planen legger til rette for fortetting og transformasjon innenfor et allerede utbygd sentrumsområde, med nærhet til handel, service, kollektivtilbud og eksisterende teknisk infrastruktur. Utbyggingen bygger dermed opp under effektiv arealbruk og videreutvikling av Narvik sentrum.

Planforslaget følger også opp føringene om mer bærekraftig mobilitet ved at parkeringsbehovet for hotellet løses innenfor eksisterende parkeringsanlegg, uten etablering av nye parkeringsplasser. Samtidig sikres bedre forhold for gående og syklende gjennom nye fortau, tydeligere krysningspunkter og krav om sykkelparkering. Samlet vurderes planforslaget å støtte opp under målene om samordnet areal- og transportplanlegging, redusert transportbehov og bedre tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer.

Statlige planretningslinjer for klima og energi

Planforslaget vurderes å være i tråd med statlige planretningslinjer for klima og energi. Planen legger til rette for kompakt utbygging i et eksisterende byområde, der eksisterende vegsystem, parkeringsanlegg og teknisk infrastruktur videreutnyttes. Dette bidrar til effektiv areal- og ressursbruk, og reduserer behovet for nye inngrep sammenlignet med utbygging på ubebygde arealer.

Klima- og energihensyn følges videre opp gjennom sentral lokalisering, som gir gode forutsetninger for gange, sykkel og kollektivtransport, samt gjennom planens løsninger for klimatilpasning. Det er lagt til rette for lokal overvannshåndtering etter tretrinnsstrategien, videreføring av parkarealer og etablering av grønne og blågrønne tak. Samlet vurderes planforslaget å støtte opp under føringene om redusert transportbehov, klimatilpasning og mer effektiv ressurs- og arealbruk.

9 Risiko og sårbarhet

Med utgangspunkt i detaljregulering for hotell i Kvartal 14, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved alle planer for utbygging innenfor et planområde (jf. §4-3).

Det er vurdert at planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det er gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn
- Flom
- Ekstremnedbør og overvann
- Transport av farlig gods
- Sårbare bygg

Av disse fremsto planområdet med forhøyet sårbarhet for transport av farlig gods. Det er derfor utført en hendelsesbasert risikoanalyse av hendelsen *transport av farlig gods der det oppstår brann/eksplosjon*. Hendelsen ble vurdert til å ha akseptabel risiko (gul sone der tiltak skal vurderes), men basert på en kost-/nyttevurdering er det ikke identifisert aktuelle tiltak, utover den beredskap som nødetatene har.

Det er likevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og kommentert til hensyn til hvordan de følges opp i planarbeidet.

Tabell 4: Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak	Kommentar til tiltak
Ustabil grunn	Tiltak fra den innledende geotekniske vurderingen må ivaretas i videre prosjektering.	Tiltak ivaretas gjennom prosjektering og i byggesaken.
Flom	Hvis det skal etableres fortau langs Nedre Jernbanegate, må dette utføres slik at det ikke forverrer flomforholdene videre nedstrøms. For å redusere risikoen for erosjonsskader bør sidekanter og skråninger som forventes å bli belastet av flomvann forsterkes med steinplastring eller andre lignende tiltak.	Tiltak er ivaretatt gjennom planens bestemmelser.
Ekstremnedbør og overvann	Prosjektering må følge VAO-rammeplanens vurderinger for overvannshåndtering.	Tiltak er ivaretatt gjennom planens bestemmelser
Vind	Gjeldende vindlaster for området må legges til grunn i videre prosjektering.	Tiltak må følges opp i prosjektering av tiltaket.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Tiltak mot akutt forurensning i anleggsfasen må ivaretas av ansvarlig entreprenør.	Tiltak må følges opp i anleggsfasen.
VA-anlegg/-ledningsnett	Eksisterende VA-infrastruktur må ivaretas i anleggsfasen	Tiltak må følges opp i anleggsfasen.

Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Brannvesenet skal kontaktes ved mer enn 23 meter høyde fra oppstillingsplass for høyderedskap til gulvet i øverste etasje. Fremkommelighet må også ivaretas i anleggsfasen.	Tiltak må ivaretas i videre prosess og prosjektering.
Slokkevann for brannvesenet	Tilgang for slokkevann må ivaretas også i anleggsfasen.	Er sikret i rekkefølgekrav med krav om detaljplan for beskyttelse av omgivelsene i anleggsfasen.
Sårbare bygg	Støymålinger ved barnehagen bør vurderes, og det må tas særlig hensyn til myke trafikanter i anleggsfasen.	Tiltak må følges opp i anleggsfasen.

10 Avveining av interesser og samlet vurdering

Planforslaget legger til rette for etablering av et nytt hotell og øvrige sentrumsfunksjoner med arealer til private helsetjenester og kontor tilknyttet Thon Senter Narvik. Planlagt tiltak er innenfor et allerede utbygd område med eksisterende kjøpesenter, vegsystem og teknisk infrastruktur. Lokaliseringen vurderes som hensiktsmessig ut fra overordnede mål om sentrumsutvikling, og effektiv arealbruk og styrking av Narvik sentrum som regionalt knutepunkt for handel, service, reiseliv og arbeidsplasser. Tiltaket bygger videre på eksisterende bystruktur og innebærer fortetting og transformasjon framfor utbygging i nye ubebygde områder.

Den mest sentrale interesseavveilingen i planforslaget er knyttet til byggehøyde, volum og virkninger for bybilde, landskap og næromgivelser. Den nye bebyggelsen vil framstå som et markant element i bylandskapet og vil kunne gi visuelle virkninger både lokalt og ved fjernvirkning. Samtidig er høyden en grunnleggende forutsetning for å kunne realisere tiltaket på en begrenset tomt i sentrum. For å oppnå tilstrekkelig hotellkapasitet, samtidig som fotavtrykket på bakkeplan holdes nede, er det nødvendig med en vertikal orientering av bebyggelsen. Alternativet til en slik løsning ville vært enten et større arealbeslag, lavere hotellkapasitet eller redusert økonomisk og funksjonell gjennomførbarhet. Høyden må også ses i sammenheng med planforslagets sentrale lokalisering, transformasjon av et allerede utbygd område og mål om bymessig fortetting framfor å legge tilsvarende utvikling til nye arealer. Som avbøtende grep er bebyggelsen bearbeidet med volumoppdeling, nedtrapping og krav til fasadeutforming for å redusere opplevd skala og bedre tilpasse tiltaket til omgivelsene. De negative virkningene for bybilde og landskap vurderes samlet som håndterbare, men dette er det temaet hvor planforslaget i størst grad utfordrer eksisterende kvaliteter.

Når det gjelder grønnstruktur, naturmangfold, barn og unge, samt friluftsliv og rekreasjon, vurderes planforslaget samlet å gi begrensede negative virkninger. Eksisterende parkareal videreføres og opprettholder sin funksjon som grønt oppholds- og rekreasjonsareal i sentrum. Det legges også til rette for grønne tak, som kan gi enkelte positive bidrag til byøkologiske kvaliteter og naturmangfold. For barn og unge vurderes det som positivt at planforslaget innebærer bedre tilrettelegging for myke trafikanter gjennom nye fortau, tydeligere kryssløsninger og mer oversiktlige trafikkområder. Selv om ny bebyggelse kan påvirke lokale opplevelseskvaliteter og solforhold, vurderes tilgjengelighet og trafikksikkerhet samlet sett å bli forbedret.

Planforslaget er også vurdert opp mot naturfare, grunnforhold og forurensning. Det er gjennomført grunnundersøkelser, geoteknisk vurdering, miljøtekniske undersøkelser og vurderinger av flom og overvann. Disse viser at området kan bygges ut, forutsatt at anbefalte tiltak og krav følges opp i videre prosjektering og gjennomføring. Risiko knyttet til grunnforhold, overvann, flom og forurenset grunn vurderes dermed som håndterbar innenfor rammene av planforslaget.

Når det gjelder samferdsel og teknisk infrastruktur, bygger planforslaget videre på eksisterende løsninger i et sentralt byområde. Konsekvensutredningen for trafikk og mobilitet viser at tiltaket samlet sett kan gi en noe positiv virkning, særlig som følge av opprydding i trafikksituasjonen gjennom etablering av nye fortau og tilrettelegging for gangfelt, som bedrer forhold for gående. Parkeringsbehovet skal ivaretas innenfor eksisterende parkeringsanlegg, noe som bidrar til en mer arealeffektiv utvikling og understøtter mål om å begrense veksten i biltrafikk. Tiltaket vil kunne tilføre noe ny trafikk og økt aktivitet, dette vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for trafikksikkerhet eller kapasitet, så fremt planens bestemmelser følges opp.

Planforslaget gir grunnlag for økt verdiskaping og styrket sentrumsutvikling i Narvik. Et nytt hotell vil bidra med flere arbeidsplasser, styrke reiselivsnæringen og gi positive ringvirkninger for handel, servering og øvrig næringsliv. Den sentrale lokaliseringen, kombinert med muligheter for energieffektive løsninger, bedre ressursutnyttelse og videre bruk av eksisterende infrastruktur, gjør at tiltaket også vurderes å støtte opp under flere bærekraftsmål og nasjonale forventninger til bærekraftig by- og arealutvikling.

Samlet vurderes planforslaget å gi en akseptabel balanse mellom hensynet til byutvikling, verdiskaping og bærekraft på den ene siden, og hensynet til bybilde, næromgivelser og lokale miljøkvaliteter på den andre. De viktigste ulempene er knyttet til byggehøyde, visuelle virkninger og lokale skyggeeffekter, mens de viktigste fordelene er knyttet til sentrumsutvikling, økt tilgjengelighet, bedre trafikkssikkerhet, styrket næringsgrunnlag og mer effektiv arealbruk. I denne avveiiingen er det lagt vekt på at byggehøyden er en forutsetning for å kunne realisere et hotell med tilstrekkelig kapasitet på en begrenset sentral tomt, uten å øke arealbeslaget unødvendig. Samtidig reduseres de negative virkningene gjennom volumoppdeling, nedtrapping og fasadebearbeiding. Forutsatt at planbestemmelsene og anbefalingene fra fagutredningene følges opp i videre prosjektering og gjennomføring, vurderes planforslaget som en forsvarlig og langsiktig løsning for videre utvikling av området.

11 Referanser

finn.no. (u.d.). Hentet fra <https://kart.finn.no/>

Kartverket. (u.d.). *Norge i Bilder*. Hentet fra <https://www.norgeibilder.no/>

Kartverket. (u.d.). *Norgeskart*. Hentet fra www.norgeskart.no/

Miljødirektoratet. (u.d.). *Naturbase: Natur og miljø på kart*. Hentet fra www.miljodirektoratet.no:https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/

Miljødirektoratet. (u.d.). *Veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø*. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger>

Narvik kommune - DOK. (u.d.). Hentet fra tor.narvik.kommune.no/geoinnsynnarvik

NGU. (u.d.). *Geologiske-kart*. Hentet fra <https://www.ngu.no/geologiske-kart>

Norconsult Norge AS. (2026). *VAO-rammeplan Thon hotell Narvik*.

Nordlandsatlas. (u.d.). Hentet fra Nordlandsatlas:
<https://experience.arcgis.com/experience/93925f82ec2c47788f81c2c20d51bb88>

Norkart AS. (u.d.). *kommunekart.com*. Hentet fra <https://kommunekart.com/>

Regjeringen. (2023). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/>

Scalgo. (u.d.). Hentet fra scalgo.com/live

Strava Inc. (u.d.). *Strava.com*. Hentet fra <https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=standard&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&3d=false&gColor=mobileblue&gOpacity=100#10/69.2465/18.1648>

12 Figurliste

Figur 1: Planområdets beliggenhet vist med rød markør. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	5
Figur 2: Utsnitt av Kommuneplan for Narvik 2017-2028. Planområdet ved varsel om oppstart er vist med svart stiplet linje. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	8
Figur 3: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Planområdet ved varsel om oppstart er vist i rød farge med sort stiplet linje. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	9
Figur 4: Annonse ved varsel om oppstart av planarbeidet.	12
Figur 5: Utsnitt av brev med invitasjon til folkemøte.	13
Figur 6: Planområdets beliggenhet vist med rød sirkel. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	14
Figur 7: Planområdet ved varsel om oppstart markert med rød farge. Kilde: Narvik kommunes kartløsning ..	14
Figur 8: Plangrensen ved varsel om oppstart vist med rosa linje, endelig plangrense i planforslaget er vist med sort stiplet linje. Kilde: Norconsult Norge AS.	15
Figur 9: Eksisterende struktur innenfor og i området rundt planområdet. Kilde: Narvik kommunes kartløsning (Narvik kommune - DOK, n.d.) Redigert med tekst av Norconsult Norge AS.....	17
Figur 10: Registrerte landskapstyper. Tiltaksområdet vist med svart markør. Kilde: Naturbase (Miljødirektoratet, n.d.).....	18
Figur 11: Planområdets plassering i landskapet, sett mot sør-øst. Planområdet vist med rød markør. Kilde: Google Earth. (Google, n.d.).....	19
Figur 12: Registrert grønnstruktur ved planområdet. Kilde: Naturbase	19
Figur 13: Utsnitt av 3D-kart ved planområde, sett mot sør. Kilde: kommunens kartløsning.....	20
Figur 14: Marin grense vist med blå stiplet linje. Rød markør viser planområdet. Kilde: Naturbase	20
Figur 15: Historiske bilder av området. Kilde: norgebilder.no	21
Figur 16: NGUs løsmassekart med tiltaksområdet markert i rødt. Kilde: Kart.ngu.no	21
Figur 17: Historiske flyfoto fra 1948, 2002 og 2024. Kilde: norgebilder.no (Kartverket, n.d.)	22
Figur 18: Planområdet ved varsel om oppstart markert i rødt. NVEs aktsomhetssone for flom markert i lilla. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	22
Figur 19: Oversiktsbilde av vegsystemet rundt planområdet. Dronningens gate er envegsregulert i sørlig ende. Fra parkeringsanlegget til Amfi er det påbudt å svinge til venstre. Kilde: Kartet hentet fra Finn kart.(finn.no, n.d.) Redigert med tekst og skilt av Norconsult.	23
Figur 20: Dagens trafikkmengder i ÅDT. Tungtrafikkandel i parentes. Kilde: Kartet hentet fra Finn kart.(finn.no, n.d.) Redigert med tekst og skilt av Norconsult.	24
Figur 21: Eksisterende VA-anlegg. Blå linje er vannledning, rød stiplet linje er AF-ledning (avløp felles, der overvann og spillvann går samlet i en ledning) og svart er overvannsledning. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	25
Figur 22: Registrerte kulturminner og kulturmiljøer i og i nærhet til planområdet. Planavgrensning ved varsel om oppstart er vist med rød stiplet linje. Gul farge viser BSR. Kilde: Statsforvalteren i Nordland og Nordland fylkeskommune kartløsning (Nordlandsatlas, n.d.).....	25
Figur 23: Tiltaksområdet markert med rød markør. Kilde: Narvik kommunes kartløsning.....	26
Figur 24: Registrerte friluftsområder. Planområdet er markert med sort markør. Kilde: Naturbase	27
Figur 25: Registrert aktivitet på Strava. Tiltaksområdet er markert med svart markør. Kilde: Strava Heatmap.	28
Figur 26: Utsnitt av plankart.....	29
Figur 27: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	30
Figur 28: Regulerende byggehøyder innenfor sentrumsformålet.	31
Figur 29: Utsnitt av eksisterende kjøpesenter som viser takoverbygg over kjølerampe. Kilde: Narvik kommunes kartløsning.....	32
Figur 30: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse sett fra nordøst. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	33
Figur 31: Planlagt ny bebyggelse sett fra Stasjonsvegen. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	33
Figur 32: Planlagt ny bebyggelse sett fra nordøst. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.....	34
Figur 33: Planlagt ny bebyggelse sett fra Håreks gate. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	35

Figur 34: Planlagt ny bebyggelse sett fra Dronningens gate. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	36
Figur 35: Planlagt ny bebyggelse sett fra nord, Stasjonsveien. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	36
Figur 36: Snitt av ny bebyggelse A-A. Kilde: Norconsult Norge AS.....	37
Figur 37: Snitt av ny bebyggelse B-B. Kilde: Norconsult Norge AS.....	37
Figur 38: Utsnitt av situasjonsplanene som viser terrengsnitt. Kilde: Norconsult Norge AS.....	38
Figur 39: Konsekvensskala hentet fra Miljødirektoratets veileder M-1941. Kilde:	40
Figur 40: Konsekvensvifte. Kilde:	41
Figur 41: Differanse mellom nullalternativet og tiltaksalternativet (tiltaksalternativet minus nullalternativet) i ÅDT 2050. Kilde: Kartet hentet fra Finn kart.(finn.no, n.d.) Redigert med tekst av Norconsult.	43
Figur 42: Oppdeling i delområder A, B og C. Kilde: Flyfoto hentet fra kommune kart (Kartverket, Norge i Bilder, n.d.).	44
Figur 43: Tidligere illustrasjoner fra Brente steds regulering, Narvik i dag og planlagt nytt hotell. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS	46
Figur 44: Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse sett fra Narvik rådhus. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.	47
Figur 45: Beregnede vindforhold ved nordøstlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.....	48
Figur 46: Beregnede vindforhold ved sørvestlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.....	49
Figur 47: Beregnede vindforhold ved vestlig vindretning. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.	49
Figur 48: Komfortnivå i dagens situasjon. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.	50
Figur 49: Komfortnivå ved planlagt bebyggelse. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.	50
Figur 50: Sol- og skyggeforhold 21. mars/september kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.	51
Figur 51: Sol- og skyggeforhold 20. april kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.....	52
Figur 52: Sol- og skyggeforhold 20. juni kl. 15:00 ved bebyggelse slik illustrert i Figur 30. Kilde: Hille Melbye Arkitekter AS.....	52
Figur 53: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra «Vannspruten». Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.	53
Figur 54: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra sentrum ved Kongens gate/E6. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.....	54
Figur 55: Illustrasjon av planlagt nytt tiltak i landskapet sett fra E6 på vei inn til byen. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.	54
Figur 56: Utsnitt av plankartet som viser grønnstruktur/parkareal. Kilde: Norconsult Norge AS	55
Figur 57: Utsnitt fra Situasjonsplanen som viser grønnstruktur i planområdet. Kilde: Norconsult Norge AS ..	56
Figur 58: Utsnitt av plankartet som viser regulert veistruktur. Kilde: Norconsult Norge AS.....	57
Figur 59: Utsnitt av situasjonsplanen med angivelse av krysningspunkter og varemottak. Kilde: Norconsult Norge AS.	57
Figur 60: Trafikkløsning tilpasset eksisterende situasjon i Stasjonsveien. Kilde: Norconsult Norge AS	58
Figur 61: Tiltaket sett fra Dronningens gate innenfor kulturmiljøet K104 Narvik Sentrum BSR. Kilde: Bildet tatt av Norconsult Norge AS, modell lagt inn av Hille Melbye Arkitekter AS.....	60
Figur 62: Grunnboringer utført av Norconsult, 2026. Kilde: Bakgrunnskart hentet fra Norges kart.....	62
Figur 63: Nedbørfelt og dreneringslinjer for utløpspunkt i Nedre Jernbanegate. Plassering av tiltaket vist med rød markør. Kilde: scalgo.com/live, 2026	63
Figur 64: Massehåndteringsplan Kilde: Norconsult Norge AS.....	64
Figur 65: Støynivå fra vegtrafikk ved fasade Lden [dB] i utbyggingssituasjonen. Figuren viser etasje med høyeste støynivå. Støynivå på uteareal er vist i høyde 1,5 m over terreng. Kilde: Norconsult Norge AS.....	65
Figur 66: Oversikt over FNs bærekraftsmål. Kilde: Regjeringen.	66
Figur 67: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Området for etablering av ny bebyggelse er vist med rød ring. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	70
Figur 68: Utsnitt av forslag til ny kommuneplan arealdel. Området for etablering av ny bebyggelse er vist med sort ring. Kilde: Narvik kommunes kartløsning	71

