



Planbeskrivelse

Kommuneplanens arealdel 2017-2028



NARVIK
KOMMUNE

Innhold

1. FORMÅL, AVGRENSING OG INNHOLD	4
2. PLANSYSTEM OG PLANPROSESS	5
3. MEDVIRKNING OG INFORMASJON	6
3.1 INVOLVERING AV BARN OG UNGE	8
3.2 OFFENTLIG ETTERSYN OG MERKNADSBEHANDLINGEN	8
3.3 ENDRINGER I PLANEN ETTER OFFENTLIG ETTERSYN	10
4. FOKUSOMRÅDER SOM RIGGER NARVIK FOR VEKST	11
4.1 FREMTIDIGE NÆRINGSAREALER	14
FRAMNESLIA, FLYPLASSOMRÅDET	14
HAVNEFRONTEN	15
SMIHAUGEN	15
GRUSTAK, HÅKVIK	15
ANKENESLEIRA	16
FAGERNES / ØRA	16
STORMYRA, ØYJORD	16
KVERNHOLTSLETTA, ØYJORD	16
4.2 NYE NARVIK HAVN	16
PROSJEKTET NYE NARVIK HAVN	18
NYE NARVIK HAVN I AREALPLANPROSESSEN	20
KONTORER	29
4.3 REISELIV OG TURISME	29
4.4. HANDEL	29
4.5 ØYJORD	30
5. SAMORDNET BOLIG- OG TRANSPORTUTVIKLING	31
5.1 FREMTIDSRETTET OG DIFFERENSIERT BOLIGUTVIKLING	32
5.1.1 FORTETTING I SENTRUM	33
5.1.2 BARN OG UNGE SITT OPPVEKSTMILJØ	33
5.1.3 FRITIDSBOLIGER	34
5.2 TRANSPORTUTVIKLING MED HØYE AMBISJONER	34
5.2.1 DOBBELTSPOK PÅ OFOTBANEN OG FREMTIDIG JERNBANE	35
5.2.2 OMLEGGING AV E6	35
5.2.3 GANG- OG SYKKELVEGNETT	36
5.2.4 KOLLEKTIVTRAFIKK	36
5.2.5 PARKERING	37
5.2.6 TURVEGNETT	38
6. BY – OG TETTSTEDSUTVIKLING	38
6.1 NARVIK SENTRUM	38
6.2 BEISFJORD	39
6.3 SKJOMEN	40

6.4 ANKENES.....	40
6.5 HÅKVIK	40
7. SOSIAL INFRASTRUKTUR	41
8 DET SKAL ETABLERES NY BRANNSTASJON, OG DENNE SKAL ETABLERES I TEKNOLOGIBYEN. BÆREKRAFTIG UTVIKLING OG FORVALTNING	42
8.1 LANDBRUK.....	42
8.2 REINDRIFTSNÆRINGEN	42
SKJOMEN REINBEITEDISTRIKT.....	43
GROVFJORD REINBEITEDISTRIKT	43
GIELAS REINBEITEDISTRIKT	44
FROSTISEN REINBEITEDISTRIKT	44
8.3 LANDBRUKS, -NATUR- OG FRITIDSFORMÅL, SAMT REINDRIFT	45
8.4 GRØNNSTRUKTUR	45
8.5 MINERALER	46
8.6 VANNFORSKRIFTEN.....	47
8.7 FORVALTNING AV STRANDSONEN	47
8.8 SMÅBÅTHAVNER.....	48
8.9 VERN OG BRUK AV SJØ OG VASSDRAG	48
8.10. AKVAKULTUR	48
9. KULTURMINNER OG BYGNINGSVERN	50
10. KLIMA, MILJØ OG SAMFUNNSSIKKERHET	50
10.1 NATURFARER OG NATURGITTE TRUSLER	50
10.2 HAVNIVÅSTIGNING OG STORMFLO	51
10.3 FLOM	51
10.4 OVERVANN	52
10.5 SKRED.....	52
10.5.1 LEIRSKRED/KVIKKLEIRESKRED	53
10.5.2 JORDSKRED, FLOMSKRED OG SØRPESKRED	53
10.5.3 FJELLSKRED OG STEINSPRANG	53
10.5.4 SNØSKRED	53
11. HENSYNSSONER.....	54
12. AREALREGNSKAP	54
12. FØLGENDE DOKUMENTER FØLGER KOMMUNEPLANENS AREADEL	56

1. Formål, avgrensing og innhold

Dette er planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel 2016-2028. Formålet med dokumentet er å gi utfyllende beskrivelser og forklaringer til planens hovedgrep og vurdere sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Planbeskrivelsen gir bakgrunnen for planarbeidet, samt belyser og begrunner de vurderinger som ligger til grunn for plankart med bestemmelser.

Planbeskrivelsen inngår som en del av det samlede planforslaget og må leses i sammenheng med de øvrige plandokumentene.

Denne kommuneplanen erstatter kommuneplanens arealdel vedtatt 24.11.2005 i sak 168/05, kommunedelplan for Narvikhalvøya vedtatt 13.10.2011 i sak 91/11, kommunedelplan for E6 Sjømannskirka – Ornes vedtatt 30.05.13 i sak 34/13, samt kommunedelplan for kystsonen, stadfestet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet den 04.05.2015.

Kommuneplanens arealdel er en overordnet, langsiktig strategisk rammeplan for byutvikling. Planen skal gi forutsigbarhet for ønsket utviklingsretning på lang sikt; vise planreserve for utvikling, klargjøre strategiske sammenhenger og hovedgrep, tydeliggjøre rammer for vern og utvikling og gi rammer for andre, mer detaljerte, planprosesser for utpekte transformasjonsområder og infrastrukturtiltak. Samtidig er kommuneplanens arealdel et saksbehandlingsverktøy som skal gi forutsigbare rammer for behandling av plan- og byggesaker i områder i kommunen og typer tiltak der det ikke stilles plankrav.

Kommunedelplan for Narvikhalvøya (KDP) vedtatt 2011 videreføres i denne planen i all hovedsak. Områdene som ikke ble vurdert som en del av denne KDPen, som Framneslia og Fagernesfjellet, er implementert i denne planen. I tillegg er det gjort endringer i formål som følge av politiske vedtak som ny skolestruktur og bygging av nytt sykehus, samt mindre endringer i næringsarealer. Det er gjort mindre endringer i planbestemmelsen slik at denne er oppdatert i henhold til endret lovverk. For kommuneplanens arealdel (KPLA) fra 2005 er denne utarbeidet etter gammelt lovverk. Det er derfor gjort oppdateringer slik at formål følger dagens lovverk. Hovedtrekkene i KPLA fra 2005 er videreført. Øyjord er det området hvor det er størst endringer.

Kommunedelplan for kystsonen, som ble stadfestet av kommunal- og moderniseringsdepartementet i vedtak datert 04.05.15, rulleres inn i kommuneplanens arealdel. Kommunedelplanen for kystsonen 2012-2022 rulleres inn i kommuneplanen av karttekniske hensyn. Hovedtrekkene i kystsoneplanen videreføres, men det gjøres mindre endringer i grensesnittet mellom land og sjø der tiltak gjelder utfylling. Dette betyr også at områder som i kommunedelplan for kystsoneplanen vises som fremtidig også gjøre dette i arealplanen. Disse områdene er ikke konsekvensutredet på nytt. På denne måten sikrer man seg et bedre kartgrunnlag, samt en helhetlig og sammenhengende oversikt over kommunens

land- og sjøarealer. På denne måten ivaretas også kommuneplanens planprogram hvor dette fremgår. Temaet akvakultur tas ikke opp til ny vurdering i arealplanprosessen.

Planens innhold:

- Merknadsbehandling
- Planbeskrivelse
- Planbestemmelser
- Plankart
- Konsekvensutredning
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Estetisk veileder
- Temaplan for kulturminner

Kartet og planbestemmelsene viser områder som har egne bestemmelser med bokstav og tall. Dette indikerer hva slags arealformål området er avsatt til og hvor det er. Tallene viser hvor i kommunen området er:

1. Narvik, Fagernes og Fagerjord
2. Beisfjord
3. Ankenes
4. Håkvik
5. Skjomen
6. Nygårdsfjell, Bjørnfjell og Hergot
7. Øyjord
8. Herjangsfjellet

2. Plansystem og planprosess

Kommuneplanen er hjemlet i plan- og bygningsloven. Det er i vedtatte planstrategi man tar stilling til om kommuneplanen skal revideres.

Komite for plan og næring har vært styringsgruppe for planarbeidet. Komiteen har blitt orientert om fremdrift og status ved hvert komitemøte. Andre referansegrupper har i henhold til fastsatte planprogram hatt jevnlig møter. Referansegruppene har selv valgt hvordan de ønsker å delta i prosessen.

Det har vært gjennomført fem dialogmøter etter at planprogrammet var fastsatt, for å få fremskaffe innspill og kunnskap om de ulike tettstedene. Målet var å få vite hva slags ønsker foreninger, frivillige og beboere har for sitt nærmiljø, og hva de mener skal til for å utvikle sitt nærmiljø. Disse ble avholdt i Beisfjord, Skjomen, Ankenes, Håkvik og Øyjord.

Det ble ikke avholdt dialogmøte for Narvikhalvøya. Dette med bakgrunn i at kommunedelplan for Narvikhalvøya ble vedtatt i 2011 etter en omfattende planprosess, og at det i planprogrammet er lagt opp til begrensede endringer i dette området.

Det har i etterkant av dialogmøtene blitt utarbeidet en rapport. [Rapporten](#) fra dialogmøtene er en oversikt over de innspillene kommunen fikk og bilder av forslagene inntegnet på kart. Flere av innspillene som er kommet inn går på forhold som ikke lar seg løse gjennom en kommuneplanprosess.

Tabell 1: Tabellen gir oversikt over antall deltakende personer i de ulike medvirkningsprosessene

Type medvirkning	Antall personer
Dialogmøter vedrørende tettstedsutvikling	146
Barnetråkk	100
Ungdomsmøter	75

Det ble tidlig opprettet en side på facebook, slik at kommunen kan informere og komme i dialog med kommunens innbyggere på andre måter enn de tradisjonelle. Kommunens hjemmeside, facebookside og lokalavis har vært benyttet for å skape dialog og debatt rundt planprosessen i form av redaksjonelle avisinnlegg, leserinnlegg og kunngjøringer.

Fristen for å komme med skriftlig innspill var satt til 01.06.15. Det kom inn mange innspill, også noen etter fristen. Innspillene er vurdert og kommentert i eget skjema. Frist for Narvik Havn KF for å komme med innspill av ny havnestruktur var 05.08.15. Det har vært egen oppfølging i henhold til Bystyret sitt vedtak¹ mellom Narvik Havn KF og Areal- og samfunnsutvikling.

Det har vært egne møter med Landbrukskontoret. Det har også vært eget møte med representant fra landbruksnæringen. Landbruksnæringen har selv orientert styringsgruppen om utfordringer og muligheter knyttet til landbruk, samt hvordan arealene ønskes forvaltet i fremtiden.

¹ Bystyrevedtak 57/14

Informasjon om de ulike reinbeitedistriktene er hentet fra driftsplanene for de ulike reinbeitedistriktene. Rambøll som gjennomførte konsekvensutredningen og ROS-analysen har hatt god dialog med reindriftsdistriktene. På slutten av prosessen har kommunen hatt dialog med representant for Skjomen reinbeitedistrikt, samt at det har vært gjennomført egne møter med Fylkesmannen i Troms og reinbeitedistriktene Gielas og Grovfjord vedrørende utbyggingsarealer på Øyjord og Herjangsfjellet.

Det har vært gjennomført flere møter med regional- og sektormyndigheter. Dette er gjort gjennom regionalt planforum og særmøter. Innspill og tilbakemeldinger er tatt med i planprosessen og vurdert fortløpende.

3.1 Involvering av barn og unge

I planprosessen har det vært viktig å involvere barn og unge. Det har vært gjennomført egne dialogmøter rettet mot barn og unge. Til sammen ble det gjennomført tre møter for barn og ungdom mellom 10-15 år. To av dialogmøtene ble gjennomført i Narvik og ett i Bjerkvik. De unge viste stort engasjement og hadde mange forslag til arealbruk i deres nærområder.

Det har blitt gjennomført barnetråkkregistrering i tråd med vedtatte planprogram. Dette ble gjennomført i samarbeid med de aktuelle skolene. Disse var Beisfjord skole, Ankenes barne- og ungdomsskole, samt Håkvik barneskole. Fra barneskolene var det 5.klassingene som deltok, og fra ungdomsskolen deltok 8. klasse. Det er utarbeidet en [rapport fra barnetråkk](#). Rapporten er aktivt brukt i utformingen av plankart og bestemmelser. Det er fra tidligere gjennomført registrering av barnetråkk på Narvikhalvøya i 2010. Det foreligger en [egen rapport](#) for Narvikhalvøya.

Elever ved 4. og 7. klasse ved Håkvik skole gjennomførte også prosjektet [Håkvikleira - naturområde eller havn?](#) Elevene presenterte også prosjektet for bystyret.

3.2 Offentlig ettersyn og merknadsbehandlingen

Komite for plan og næring la kommuneplanens arealdel ut på offentlig ettersyn i sak 041/15. Kommuneplanen var på offentlig ettersyn og høring i perioden 7.12.15 til 17.02.16. I høringsperioden kom det inn 93 merknader fordelt på 398 punktvis merknader som er behandlet. Disse er kommentert i et eget dokumentet.

Det kom inn 9 innsigelser fra Fylkesmannen, NVE og Statens vegvesen.

Tabell 2 Innsigelser

Området	Innsigelsesmyndighet	Begrunnelse	Vurdering / endring
N 4.1 Næringsområde, Grustaket Håkvikdalen	Fylkesmannen og NVE	Innsigelsen fremmes til deler av arealet ut fra nasjonale jordvern hensyn. NVE fremmer innsigelse til deler av arealet ut fra hensyn til naturfare, erosjon- og skredfare, samt hensyn til allmenne	Næringsarealet er justert med en grense i vest og arealformålet er justert iht Håkvikelva med 50 meter fra

		interesser, friluftsliv og fri ferdsel.	Håkvikelva.
F8.1 Bonsåsen, Fritidsboliger, Herjangsfjellet	Fylkesmannen og NVE	Fylkesmannen fremmer innsigelse til hele arealet ut fra hensyn til reindriftsinteresser og regionale friluftsinnteresser. Dette er i henhold til tidligere stadfestelsesbehandling på departementsnivå (brev av 17.04.2013). NVE fremmer innsigelse til deler av arealet ut fra hensyn til verna vassdrag.	Området tas ut av planen. Det er i vurderingen vektlagt reindriftsinteressene, samt friluftsinnteresser.
Jernbane Kleiv-Håkvik/Skjomnes	Fylkesmannen	Innsigelsen gjelder bruk av juridiske linjen (linjesymbol 1151) for framtidig jernbanetrase. Det planlagte tiltaket er av et slikt omfang at det etter all sannsynlighet krever konsekvensutredning på tiltaksnivå.	Gjøres om til en hensynssone.
Planbestemmelse: Parkering	Statens vegvesen og Fylkesmannen	Statens vegvesen og Fylkesmannen fremmer innsigelse ut fra <i>Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal og transportplanlegging</i> , som tydelig sier at kommunal planlegging skal bidra til å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Kommunal planleggingen skal styrke sykkel og gange som transportform	I vurderingen er vektlagt at kommunen har i sine planer et ønske om redusere utslipp, samt ønske om en god byutvikling. Arealplanlegging er godt redskap for å legge til rette for mindre utslipp. Planbestemmelsen er endret, og det er tatt inn ny retningslinje.
Bestemmelse 1.3: Forhold mellom kommuneplan og reguleringsplaner	Statens vegvesen	Innsigelse vedrørende forholdet mellom kommuneplan og reguleringsplaner med bakgrunn i at den medfører utfordringer for Statens vegvesen.	I planbestemmelse 1.3 er tilført en ny tabell på reguleringsplaner som skal gjeldende foran kommuneplanens arealdel ved motstrid. Disse planene er hovedsakelig nyere vedtatte planer for infrastruktur.
Planbestemmelse § 4.4.4: Kvalitetskrav til lekeplasser	Fylkesmannen	Innsigelse til planbestemmelse 4.4.4 vedrørende kvalitetskrav til lekeplasser. Som meldt til kommunen ved flere anledninger hjemler ikke plan- og bygningsloven § 28-7 en frikjøpsbestemmelse som foreslått i 4.4.4.	Siste kulepunkt fjernes fra planbestemmelsene med bakgrunn i at man er enig i at plan og bygningsloven ikke hjemler siste punkt i planbestemmelse § 4.4.4.
Kartteknisk	Statens vegvesen	til feil i kartet med hensyn til linjeføring på ny E6 og nytt kryss med E10, samt feil linjeføring for ny tunell utenom sentrum.	Kartteknisk endret

Rekkefølgebestemmelse til HA4.1 Havn og molo, Skjomnes	Fylkesmannen	Fremmet innsigelse til mangelfull rekkefølgebestemmelse til HA 4.1. Utviklingen av Håkvik-Skjomnes havn fordrer store investeringer og offentlig økonomisk støtte til etablering av atkomst hit (jernbane og veg). Fylkesmannen mener at det i denne sak er avgjørende at det ikke kan påbegynnes utfylling av området eller tillates tiltak her, før forholdet til infrastruktur er avklart.	Planbestemmelse endret slik at dette fremkommer tydeligere.

Mange av de innkommende merknadene er generelle uten konkrete ønsker eller innspill til endringer av planen. Mange av merknadene viser støtte til andre innkommende merknader. De fleste merknadene har omhandlet boligutbygging, næringsarealer og Ny Narvik havn. Gjennom merknadene er det stor enighet om at næringsutvikling vil være et sentralt element for å lykkes i videre vekst, men at det er knyttet delvis uenighet til arealutnyttelsen av arealformålet.

3.3 Endringer i planen etter offentlig ettersyn

Tatt ut av planen

- Fritidsboliger Bonsåsen.
- Næringsarealer indre Millerjord.

Tatt inn i planen

- Formål idrett: Alpinanlegg og området rundt på Ankenes. Legges inn som eksisterende områder i henhold til vedtatt arealplan 2005.

Mindre justering av kartet

- Næring: Smihaugen, mindre justerting av formålsgrense slik at arealet begrenses.
- Næring: Grustak i Håkvik, mindre justering av formålsgrensen slik at arealet begrenses.
- Bolig: Øyjord B7 mindre justering av formålsgrensen slik at et svært begrenset arealet inngår i formålet bolig.
- Offentlig privat tjenesteyting: Universitetet i Tromsø, fakultetet i Narvik mindre justering av formålsgrensen.
- Offentlig privat tjenesteyting Beisfjord Skole: Justering av formålsgrensen slik at arealet begrenses.

Følgende områder justert i henhold til vedtatte reguleringsplaner og planprogram:

- Områdeplan for Fagernesfjellet.
- Reguleringsplan for Malmporten handelspark.
- Reguleringsplan for Narviktunnelen og kongens gate.
- Planprogram for kontrollstasjon på Stormyra, Øyjord.

Det er i tillegg gjort mindre presiseringer og endringer i bestemmelser og planbeskrivelse. Det er vurdert at endringene ikke medfører at planen må ut på nytt offentlig ettersyn. I løpet av perioden planforslaget var på offentlig ettersyn ble NVE sin faresonekartlegging ferdigstilt. Planen er delvis justert etter denne.

4. Fokusområder som rigger Narvik for vekst

[Kommuneplanens samfunnsdel](#) viser hvordan kommunen skal rigges for vekst og hvilke prioriteringer som er gjeldende. I planprogrammet for kommuneplanens arealdel ble det vedtatt tre fokusområder; Nye Narvik havn, næringsarealer og Øyjord. Disse tre temaene har stått i fokus i planprosessen.

Næringsutvikling og tilrettelegging for arbeidsplasser er det viktigste satsningsområdet for å få økt befolkningsvekst og sikre en økonomisk bærekraftig kommune. Narvik kommune har et stort potensiale for å være en regional pådriver, og har både geografisk konkurranse- og kompetansefortrinn til å være et attraktivt etableringsområde. I forbindelse med utarbeidelsen av arealplanen har Cowi, på vegne av Narvik kommune, utarbeidet en handels- og næringsanalyse for Narvik – [Nord-Norges logistikkhovedstad](#). Analysen inneholdt også en analyse av landbruk og mineraler. I planprogrammet ble det lagt vekt på tilrettelegging for næringsutvikling i områder med god forbindelse til transportsårene E6, jernbanen og havnen. Øyjord, Indre Havn, Flyplassen og Håkvik – Grindjord har utpekt seg som potensielle næringsområder, og disse har blitt utredet nærmere til dette formålet.

Narvik sine reserver av tilgjengelige og tilrettelagte næringsarealer er begrenset. Det er utfordrende å finne egnede næringsarealer i Narvik som møter de funksjonskrav som næringslivet har, og som er i samspill med andre interesser og politiske prioriteringer. Kommunens satsningsområder skal være innenfor kommunikasjon, logistikk, teknologi og turisme. Etablering innenfor kommunikasjon og logistikk er ofte arealintensive bedrifter og fordrer tilgang på større sammenhengende arealer i tilknytning til veg, sjø eller jernbane.

Arealplanen er en langsiktig plan som viser hvordan kommunen skal forvalte sine arealer for å oppnå ønsket utvikling. I dag pågår det store endringer av infrastrukturen som vil påvirke Narvik som regionalt, nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Utenfor kommunens grenser vil man de nærmeste årene få etablert nye samferdselsårer som Hålogalandsveien og E6 Mørsvikbotn – Ballangen. Hålogalandsbrua, som er under bygging, vil også endre infrastrukturen. Dette vil gi økt kapasitet på vegnettet og vil kunne medføre økt press på tilgjengelige næringsarealer. Videre vil kryssingssporene på Ofotbanen og et mulig fremtidig dobbeltspor, være med å øke kapasiteten innenfor gods, mineraler og annen transport i og

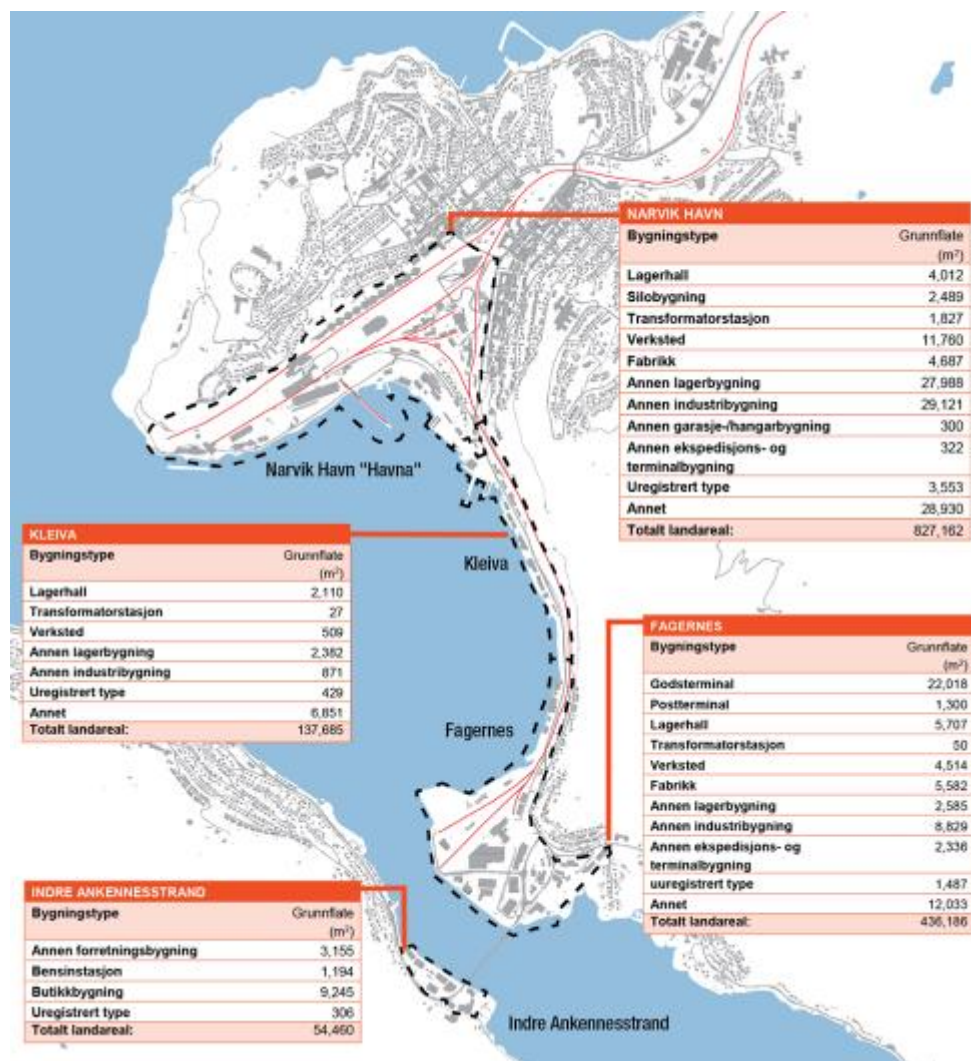
gjennom Narvik. For å imøtekomme den økende kapasiteten må kommunen tilrettelegge for næringsarealer, samt videreutvikle sjø- og havnerelaterte næringsarealer. I den sammenhengen vil næringsarealer i denne planen være viktig for å få tilgang til arealer på kort, mellomlang og lang sikt, slik at kommunen til enhver tid kan ivareta sin funksjon som knutepunkt og tilrettelegge for vekst. Det er i planen avsatt arealer på lang sikt også utover planperioden.

Følgende strategier for utvikling av næringsarealer er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel:

- **Sikre arealreserve for næringsarealer**
- **Ha fokus på langsiktig planlegging og klargjøring av næringsarealer**
- **Skal tilrettelegge for differensierte nærings- og industriarealer**
- **Restriktiv holdning til omdisponering av næringsareal til andre formål**
- **Avsette areal til plasskrevende industri og næring utenfor sentrumsnære områder**

Narvik sitt store fortrinn ligger i samordnet samferdsel. Dette gjør at allerede eksisterende arealer ved havna bør spisses og tydeliggjøres, samtidig som områder skal være tilgjengelig for allmennheten. For å sikre og tydeliggjøre Narvik som knutepunkt må det i dagens havneområde prioriteres for næringsliv og etableringer som har behov for tilgang til sjø og jernbane. Innenfor disse områdene bør kommunen i størst mulig grad tilrettelegge for virksomheter rettet mot terminal-, logistikk- og havneaktiviteter. I handels- og næringsanalysen 2015 anbefales det at man på lang sikt må omplassere bedrifter i havneområdet, som i mindre grad er avhengig av tilgang til jernbane og havn til andre steder i Narvik. En slik langsiktig arealstrategi fordrer at man har gode og tilstrekkelig med arealer andre steder i kommunen, slik at man ivaretar næringslivsinteressene og tilfredsstiller næringslivets behov for tilgjengelig infrastruktur.

Videre vil fremtidig infrastruktur, omtalt i kapittel 5 samordnet bolig og transportutvikling, medføre endringer i dagens næringsstruktur på sikt. Fremtidig infrastruktur er arealkrevende, og vil kunne komme i konflikt med eksisterende strukturer. Det vil også her være aktuelt å omplassere eksisterende bedrifter til andre steder i kommunen. Det vil derfor være viktig å sikre tilfredsstillende arealer til også etablerte næringsområder, både for å sikre mulighet for vekst, men også for å kunne omplassere etablerte næringer som vil kunne bli påvirket av endringer av fremtidig infrastruktur.



Figur 2: Kartet viser hvordan analyseområdene for Narviks sentrale havner er inndelt. Datagrunnlag er hentet fra Narvik kommune. Kilde: Cowi, 2015

Narviks vekst forutsetter økt tilgang på tilgjengelige næringsarealer på både kort, mellomlang og lang sikt. Næringsarealene og utvikling av Narvik havn må sees i sammenheng. Kommunen må samtidig opprettholde en restriktiv holdning til omdisponering til andre formål. Innspill til arealplanen med hensikt mot å få omgjort næringsarealer til andre formål er derfor ikke imøtekommet. Eksisterende næringsområder fra kommunedelplan for Narvikhalvøya (2011) og kommuneplanens arealdel (2005) videreføres.

Tabell 2: Oversikt over kommunens næringsarealstrategi på kort, mellomlang, og lang sikt²

Kort sikt	Mellomlang sikt	Lang sikt
• Fagernes • Smihaugen • Narvikterminalen³ • Framneslia, Flyplassområdet • Stormyra • Havnefronten • Båtberget • Kvernholtsletta⁴	• Ankenesleira • Grundstadvika • Grustak, Håkvik • Teknologibyen⁵	• Håkvik/Skjomnes • Grindjord

4.1 Fremtidige næringsarealer

Framneslia, flyplassområdet

Framneslia utgjør ikke en del av den nye havnestrukturen. Nedlegging av flyplassen i 2017 vil frigjøre et attraktivt område for annen type næring. Dette gjør arealet til et viktig areal på kort sikt.

Narvikregionen er i en region med stor fiskeproduksjon og eksport, og mye fisk fraktes med tog ut fra Narvik. Etablering av sjømathub eller et fiskeslakteri i Narvik vil være ideelt med tanke på transporttid og kostnader, og kan gi betydelig merverdi. Dette fordrer at man frigir areal og at det gis tillatelser til ventemerder utenfor slakteriet. Videreforedling av jernmalm kan være et annet alternativ. Det tillates utfylling i sjø, og området kan ta i mot små skip (fór/-brønnbåt). Framneslia anses som godt egnet til dette formålet blant annet på grunn av geografisk beliggenhet. Fremtidig infrastruktur til Framneslia er vist i skisse over transportsystem figur 15.

² Tabellen viser ikke områder i Bjerkvik da dette ikke er den del av planen

³ Narvikterminalen er regulert og i bruk pr i dag.

⁴ Eksisterende næringsareal på Øyjord – noe utvidet

⁵ Utfylling i sjø



Figur 3: Bildet viser en mulighetsskisse over nytt næringsareal i Framneslia, utarbeidet av Futurum, Narvikgården AS og Narvik Havn KF.

Havnefronten

Havnefronten var i kommunedelplan for Narvikhalvøya 2011 avsatt til kombinert formål med boligbebyggelse. Ønsket var at man på indre havn skulle flytte sentrum ned mot sjøen. I forbindelse med fremtidig infrastruktur og analysen gjort i Handels og næringsanalysen 2015, vil havnefronten inngå som en del av nærings- og industriområdet. Området vil være sentralt både for turisme og cruisehavn, samt at området er en del av Narviks kulturhistorie. Det er viktig å videreføre det påbegynte arbeidet med å sikre området som en del av det sammenhengende tur og stinettverket i Narvik, samt og gjøre området allment tilgjengelig. Området er en viktig del av kommunens satsning på cruise, og etablering må derfor sees i sammenheng med målsetning om økt turisme og tilrettelegging for reiseliv. Området kan utvikles på kort sikt.

Smihaugen

Det er behov for å sikre arealer til døgnhvileplass sentralt på Narvikhalvøya. Dette er i tråd med kommunens vedtatte samfunnsdel, samt at det anses som viktig for utvikling av Narvik som logistiskknutepunkt. Ivaretagelse av grøntstrukturen og forholdet til naturlandskapet sikres gjennom planbestemmelser. Området kan utvikles på kort sikt. Under merknadsbehandlingen ble området redusert i henhold til forvaltningsavtale med Miljødirektoratet, og skisseforslag fra Futurum.

Grustak, Håkvik

Det avsettes et større sammenhengende areal til formålet næring i Håkvikdalen, i området ved dagens grustak. Området gjør seg godt egnet som areal for bedrifter med behov for store lagerhaller. Narvik har et ønske om å bli vertskommune for datalagringsbedrifter, og dette areal kan være aktuelt. Større sammenhengende arealer er viktig, og ansees som en del av kommunens strategi for å tilby differensiert

næringsarealer. Området må sees i sammenheng med fremtidig infrastruktur og kan utvikles på mellomlang sikt. Under merknadsbehandlingen ble området delvis justert som en del av imøtekommenheten av innsigelsene fra Fylkesmannen og NVE.

Ankenesleira

Områdene på Ankenesleira er lett tilgjengelige på grunn av beliggenhet langs E6. Gjennom utfylling av Ankenesleira dekkes et behov for arealer til næringer uten spesielle krav til infrastruktur utover god veiforbindelse. Området må sees i sammenheng med nærliggende strand, og området må utvikles slik at det også ivaretar disse interessene. Området kan utvikles på mellomlang sikt. Det er i igangsatt arbeid med en områdeplan.

Fagernes / Øra

I forbindelse med at det er avsatt areal til kombinert formål bebyggelse og anlegg på Orneshaugen, vil området ved forsamlingshuset på Fagernes bli frigjort, og arealet omreguleres til formålet næring. Utvikling av det avsatte næringsområdet må sees i sammenheng med øvrig boligområdet og næring i området. Området kan utvikles på kort sikt.

Stormyra, Øyjord

Ved etablering av ny infrastruktur på Øyjord i forbindelse med omlegging av E6 vil området bli sentralt. Området vil være aktuelt for etableringer med behov for nær tilgang til veg og større arealer. Området er egnet til kontrollstasjon og tilsvarende næringer. Området kan utvikles på kortsikt. Det er gjort en mindre justering av området, for å ivareta den faktiske beliggenheten og behovet for kontrollstasjon.

Kvernholtsletta, Øyjord

Området er i dag eksisterende næring, og kan utvides. Området må utvikles slik at det ikke kommer i konflikt med fremtidig boligarealer på Øyjord. Området kan utvikles på kort sikt.

4.2 Nye Narvik havn

Utviklingen og lokaliseringen av «Nye Narvik havn» vil få stor betydning for Narvik som sentralt knutepunkt for framtiden. I nasjonal transportplan er det uttrykt en ambisjon om at mer gods skal transporteres til sjøs og at havnepolitikken skal legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkt. I nasjonal havnestrategi tydeliggjøres denne ambisjonen. I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt 2015, er regjeringens forventninger at «*Kommunene bidrar i samarbeid med statlige fagmyndigheter til at godsterminaler og havner prioriteres i planleggingen, og at disse utvikles som effektive logistikknutepunkter.*» I kommuneplanens samfunnsdel er utviklingen av Narvik havn sentral, og de langsiktige arealstrategiene legger også til rette for Nye Narvik havn.

Følgende strategier for Nye Narvik havn er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel:

- **Skal tilrettelegge for arealer og infrastruktur til havnevirksomhet og «Nye Narvik havn»**
- **Skal videreutvikle våre fortrinn med bane-, sjø- og veitilknytning (Intermodalitet)**
- **Skal identifisere områder som kan utvikles trinnvis i et langsiktig perspektiv**

Narvik Havn fikk i 2005 status som "Motorways of the Sea"-havn i EU-systemet. I Norge er det kun Oslo som har denne statusen i tillegg til Narvik. I Nasjonal transportplan 2010-2019 fikk Narvik Havn status som stamnetthavn. I tillegg inngår Narvik og Ofotbanen i det såkalte CORE Network, som er å anse som kjernenettet for transport innen EU. I 2013 ble også Narvik omtalt som én av tre prioriterte havner i Joint Barents transport plan.

Over tid har havnas rolle som knutepunkt endret seg fra å være et rent omlastingspunkt, til å bli pådriver for næringsetableringer og en møteplass for flere sammenkoblede aktiviteter og kompetanser. Slik utvikling tiltrekker seg investeringer og økonomisk aktivitet. Dette er også med på å gi økt sysselsetting, inntekt og verdiskaping. Samtidig gir en slik utvikling grunnlag for utvikling av ny infrastruktur. Areal og arealtilgang er ofte flaskehalser i utviklingen og krever langsiktig planlegging. Havneutviklingen i Narvik har en sentral rolle i samfunnsutviklingen som helhet, fordi den ofte setter rammer for utvikling. Det vil derfor være svært viktig å gjøre de langsiktige planmessige avklaringene for utvikling av havne- og sjørelaterte næringsarealer. Dette for å gi forutsigbare rammer for utvikling, samt sikre at Narvik ikke blir en flaskehals når infrastruktur som dobbeltspor på Ofotbanen og nye strekninger av stamnettveger blir etablert.

Arbeidet med å etablere ny havnestruktur har pågått over lang tid. Det var også et tema i kommuneplanens arealdel i 2005. I kommuneplanens arealdel fra 2005 var følgende vedtatt i planforslaget: *«Utfylling av Håkvikleira til fremtidig terminalområde har vært vurdert både i kommunedelplan for kystsonen og i prosessen med kommuneplanens arealdel.*

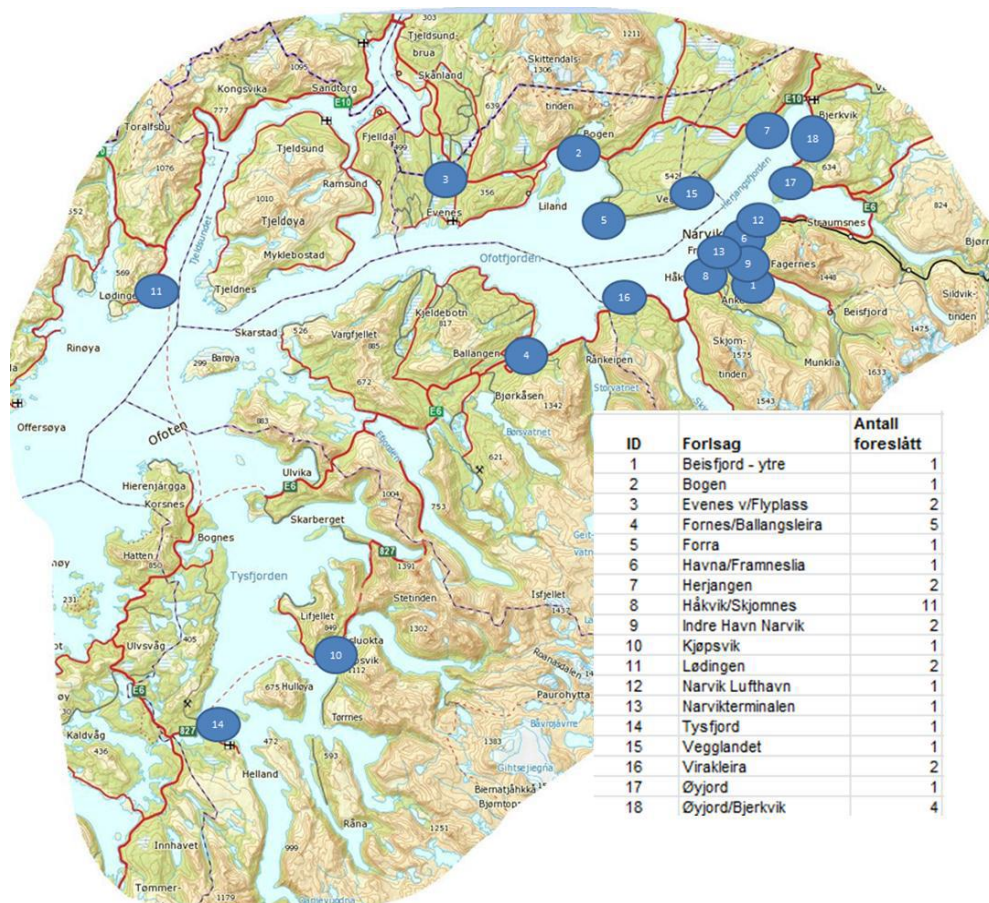
Etter forhandlinger med miljømyndighetene, utbyggingsinteressentene og Narvik kommune er det enighet om at eventuell utfylling til terminalområde ikke vil være aktuelt i planperioden. Området gis derfor ikke juridisk status som utbyggingsområde, men markeres som mulig fremtidig terminal/havneområde. Før status endres må det foreligge konsekvensutredning. Primærnæringeres arealbehov skal ivaretas i LNF-områdene.» I kystsoneplanen vedtatt 22.01.2004 var et avgrenset område av Håkvikleira ikke omfattet av vedtaket. Dette området var heller ikke en del av kommunedelplanen for kystsonen som ble stadfestet av kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2015. Dette betyr at området fremstår som eneste område i Narvik kommune som ikke er avsatt i overordnet plan til eget formål. Det vil derfor være viktig å avklare planstatus for hele området. Derfor vil det resterende området bli avsatt til fremtidig friluftsområdet i sjø.

I kommunedelplanen for Narvikhalvøya, vedtatt 2011, ble Grunnstadvika avsatt til fremtidig havnevirksomhet. I 2012 vedtok bystyret å finne en ny permanent lokalisering av malmterminalen til Northland Resources⁶. Etableringen av Northland Resources på Narvikterminalen var midlertidig på 10 år, frem til 2023. I den forbindelse ble prosjektet «nye Narvik havn» startet opp for å lokalisere alternativer for ny havnevirksomhet.

Prosjektet Nye Narvik havn

På vegne av Bystyret, i sak 55/13, har Narvik Havn KF fått ansvaret for gjennomføringen av prosjektet, i samarbeid med Narvikgården AS og Futurum. Det ble tidlig i prosessen gjennomført fokusmøter med deltakelse fra blant annet Narvik kommune, Kystverket, Jernbaneverket, Nordland fylkeskommune og næringsliv. Narvik Havn KF har også fått ansvar for å gjennomføre mulighetsstudier ved bruk av dialogkonferanser. Dialogkonferanse er i denne sammenhengen en metode for å skape likeverdig dialog mellom parter som skal samhandle om nåsituasjonen, utfordringer og fremtidige løsninger. Det deltok 111 personer på dialogkonferansen. Gjennom gruppearbeid ble det fremmet 67 ulike forslag fordelt på 21 lokasjoner. Det er utarbeidet en egen rapport fra [dialogkonferansen 1](#).

⁶ Northland Resources slo seg selv konkurs i desember 2014



Figur 4 kartet viser oversikt over forslag kommet inn på Narvik Havn KFs dialogkonferanse 1. Den viser forslag på Multimodal havn, hentet fra Rapport Dialogkonferanse 1
Nye Narvik Havn – Lokaliseringsalternativer, oktober 2013

Bystyret behandlet resultatet fra dialogkonferansen, i sak 003/14. I tråd med bystyrets vedtak har Narvik Havn KF jobbet videre med å begrense de ulike alternativene i samarbeid med andre fagmyndigheter, samt et nytt åpent dialogmøte. Det ble gjennomført en dialogkonferanse 2 med 80 deltakere.



1. Grindjord – Mineraler
2. Håkvik/ Skjomnes – Mineraler/ container
3. Djupvik – Mineraler
4. Øyjord/Bjerkvik – Mineraler / container
5. Grundstadvika – Mineraler
6. Narvikterminalen – Container

Figur 5 Kartet viser oversikt over prioriterte forslag kommet inn på Narvik Havn KFs dialogkonferanse 2, hentet fra Rapport fra Dialogkonferanse 2

Mer informasjon om prosessen finnes i vedleggene.

Bystyret behandlet sak om dialogkonferanse 2 i [bystyresak 057/14](#), og startet prosessen med å revidere kommuneplanens arealdel hvor Narvik Havn KF, med bakgrunn i prosjektet Nye Narvik havn, fikk ansvaret for å utrede og levere innspill på ny helhetlig havnestruktur. Bystyret har vedtatt at innspillet med rapporter skal ha en høyere detaljgrad enn det som er nødvendig for en kommuneplan, bakgrunnen for dette er at innspillet skal brukes i forbindelse med Nasjonal transportplan. Narvik Havn KF har levert innspill tilknyttet Nye Narvik havn. Innspillet er omfattende og består av [flere delrapporter](#). Fagrapportene i forbindelse med Nye Narvik havn er utarbeidet av Norconsult på vegne av Narvik Havn KF. Konsekvensutredningene og ROS-analysen er utarbeidet av Rambøll på vegne av Narvik kommune.

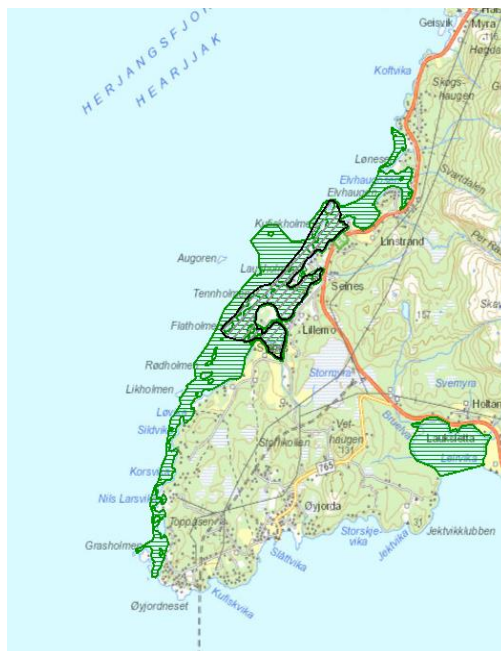
Nye Narvik havn i arealplanprosessen

Narvik Havn KF sitt innspill er i planprosessen behandlet som et helhetlig innspill. I tillegg har man vurdert Framneslia, Djupvik og Øyjord.

I prosessen med å finne egnede arealer til formålet er følgende områder blitt vurdert:

- Narvikterminalen (på Fagernes)
- Grunnstadvika - området er avsatt til malmhavn i gjeldene kommuneplan
- Håkvik/Skjomnes
- Grindjord
- Djupvik
- Øyjord/Bjerkvik
- Framneslia (flyplassområdet)

Det ble tidlig valgt å ikke gå videre med områdene Øyjord/Bjerkvik og Djupvik. Begrunnelsen for dette er knyttet opp mot overordnede vurderinger av de enkelte lokalitetene. Djupvik innebærer en heving av Hålogalandsbrua i størrelsesorden på 20 meter for å kunne ta inn dimensjonerende bulkskip, 400.000 dwt. Det er vurdert som lite fremtidsrettet å tilrettelegge for ny malmhavn med begrensinger i skipstørrelser. Alternativet Grunnstadvika er vurdert å ha en større verdi som mineralhavn enn Djupvik. Ved Grunnstadvika er det svært begrenset med tilhørende arealer til minerealhavn som kan utnyttes, det betyr at det ikke vil være mulig med andre havne- og sjørelaterte næringsarealer i samme området. Området kan derfor kun benyttes som mineralhavn. Både Øyjord og Bjerkvik som havn fordrer at man knytter jernbane til området. Valg av Øyjord/Bjerkvik som fremtidig terminal kan skape konkurranse om statlige midler til Bystyrets prioriterte prosjekt, dobbeltspor på Ofotbanen til Narvik. Dobbeltsporet skal betjene eksisterende terminaler og kan forlenges til terminaler i sentrum, eventuelt også videre sørover. I kommuneplanens samfunnsdel er Øyjord og Bjerkvik et viktig strategisk boligområde. En utbygning av havnevirksomhet der vil dermed ikke være i tråd med kommunens vedtatte strategier i kommuneplanens samfunnsdel. Det er på bakgrunn av dette valgt å ikke utrede disse områdene nærmere.



Figur 6 Kartet viser oversikt over Øyjord. Grønne områder viser viktig naturområder. Områder med sort omriss markerer arter av særlig stor forvaltningsmessig interesse. Kilde: Miljødirektorat

Framneslia anses ikke aktuelt som egnet areal i ny helhetlig havnestruktur. I notat vedrørende maritime forhold tilknyttet Framneslia utarbeidet av Norconsult viser konklusjonen at det nye kaianlegget er utsatt for bølger og vind med dominerende retning fra vest og sørvest. Videre viser notatet at det antas at strømmen i området er moderat, og i alle fall svakere enn strømmen ved dagens malmkai. Årsverdier av både vind og bølger er høyere enn det som normalt aksepteres ved denne typen anlegg. Bølgehøyden ved de foreslåtte kaiene er ca. dobbelt så høye som ved den eksisterende malmkaia, kai 5. (LKAB). Et realistisk estimat på forventet nedetid ved havneanlegget er 300–400 timer pr år. Dette tilsvarer ca. 2 – 2 ½ uker pr år der havneanlegget vil være stengt for operasjoner. Området vil være svært begrenset for utvidelsesmuligheter, og store utvidelser kan medføre utfordringer av håndtering av større malmskip, samt sikkerheten og beredskapen knyttet til dette. En intermodal containerhavn på Framneslia vil kunne skape utfordringer for hvordan terminalvirksomheten skal fungere i forhold til veg. I dag er ikke adkomst til området løst, men en fremtidig løsning er skissert i figur 15. Skissert framtidig løsning for atkomst til Framneslia vil generere mye tungtrafikk som skal kanaliseres gjennom kommunens handels- og sentrumsområde Malmporten via Havnegate ut til E6. Det har over lang tid vært jobbet med å få dagens E6 gjennom sentrum i tunnel, samt sikre en kompakt by- og sentrumsutvikling, jf. kapittel 5. I kommuneplanens samfunnsdel står dette sentralt. Det er vurdert at etablering av tiltaket av containerhavn på Framneslia ikke er i tråd med kommuneplanens intensjon.

Narvikterminalen er i dag avsatt til godsterminal og næringsområde. Det er gitt en dispensasjon for etablering av minerealhavn frem til 2023 på deler av området. Det er de siste årene gjort store investeringer på Narvikterminalen i forbindelse med etablering av Northlandanlegget på ca. 654 MNOK med tilknyttet infrastruktur på ca. 90 MNOK, samt utfylling ved Skarvenes på ca. 80 MNOK. En opprydning av dagens mineralkaianlegg vil ha en kostnad på 48 MNOK.

Terminalen har gode innseilingsforhold med hensyn til vind, bølger og dybde. Havna kan ta imot både malm og containerskip opp mot 180 000 dwt. Selve terminalarealet er knapt 200 daa og har kapasitet på ca. 250 000 – 350 000 containerenheter som ren containerhavn. Området har meget begrenset ekspansjonsmuligheter. Dette forutsetter at mineralaktivitet flyttes et annet sted. Det er vurdert at Narvikterminalen skal være en mineral- og containerhavn. For å ivareta de investeringene som allerede er gjort er det mest samfunnsøkonomisk å benytte eksisterende anlegg for mineralutskipning. Dette medfører en begrenset kapasitet for containerhavn, og at det på sikt etableres andre områder for containerhavn. Potensialet på Narvikterminalen som containerhavn skal brukes fullt ut før ny havn etableres et annet sted.

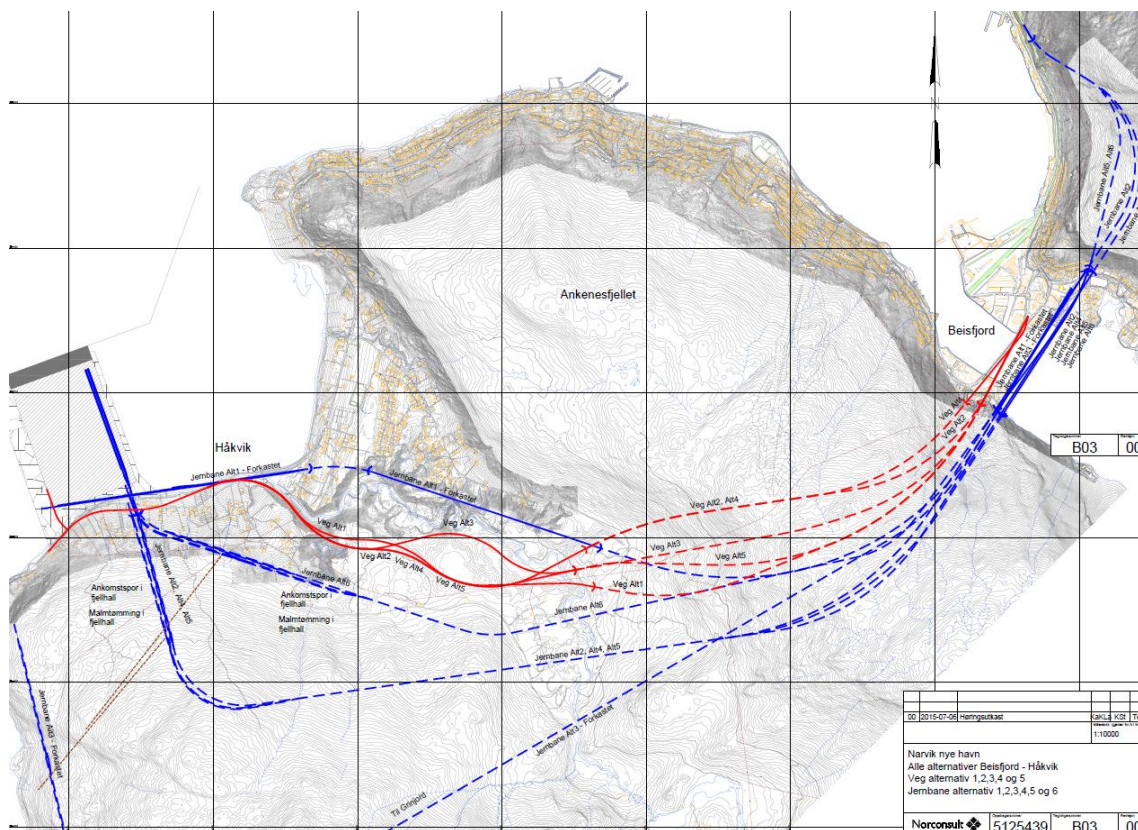
Grunnstadvika er i kommunedelplan (KDP) for Narvikhalvøya vist som mineralhavn/utskipningshavn for mineraler. Lokasjonen har kort avstand til eksisterende E6 og jernbanetrase. Grunnstadvika som mineralhavn innebærer en delt løsning der containerhavn etableres et annet sted. Prosjektkostnader i basiskalkyle 2015 er priser eksklusive mva. avrundet antatt å være 600 MNOK.

Området Grindjord, ca. 17 km sør for sentrum, synes egnet som ny utskipningshavn for mineraler/malm. Eksponering for vind er moderat, det er ingen eller ubetydelige hindringer for store båter og det er ingen kjente begrensninger i forhold til vanndybder ved indre led. Kystverket har gjennomført en nautisk vurdering og konkludert med gode forhold. På samme måte som ved Grunnstadvika, er det lagt til grunn at skip med tonnasje på 400 000 dwt og skipslengder på ca. 360 meter skal kunne anløpe anlegget (forventet bruk av taubåter på de største skipene). Det forutsettes lagringsanlegg i fjell, atkomstløsninger og administrative bygninger. Kai etableres i området ved tidligere fergekai. Kostnader i basiskalkyle – prosjektkostnader 2015 priser ex mva avrundet er antatt å være 900 MNOK. Det er i likhet med etablering av havn i Håkvik/Skjomnes behov for infrastruktur til området. Mineraler skal transporteres med transportbånd fra Skjomnes.

Området Håkvik/Skjomnes har gode innseilingsforhold med hensyn til vind, bølger, dybde og led med få kursendringer. Kystverket har gjennomført nautisk vurdering og konkludert med gode forhold. En effektiv terminal bør ha liggeplass for minst to skip. For å få to større containerskip samtidig (størrelse tilsvarende skip med lengde på 250-300m og med tonnasje på 60 000 – 100 000 dwt) bør kailengden være ca. 600 meter. Havnekapasiteten, inklusive utvidelsesmuligheter for arealer, bør kunne ta 700 000 - 1 000 000 containerenheter og kunne gi minst 700- 1000 daa til annen havnerelatert virksomhet. Det bør være muligheter for trinnvise utbyggingsmuligheter. Kostnader i basiskalkyle – prosjektkostnader 2015 priser ex mva avrundet er antatt å være 3900 MNOK for full utbygging.

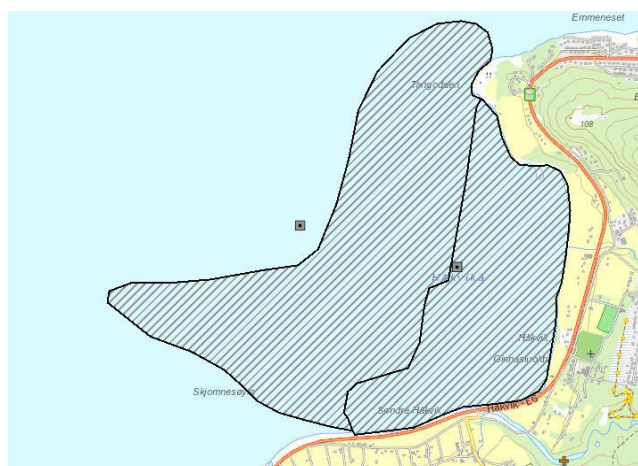
Det er vurdert teknisk infrastruktur som jernbane og veg til Håkvik og Grindjord. E6 vises som hensynssone i kartet, jf. kapittel 5. Jernbanetraseen er konsekvensutredet og vises i plankartet. Det er vurdert flere ulike trasévalg. Alternativ 1 søker en kortest mulig tunnel, og dermed mest sannsynlig lavest prissatte konsekvenser. Alternativ 3 er uttegnet som en løsning der hvor traséen går direkte til Grindjord, noe som vil være det lengste alternativet. Alternativ 2, 4 og 5 følger i prinsippet et felles konsept til Håkvik der enkeltsporet, etter ca. 5500 m, deler seg til en ankomstgruppe form malmtømming, og en ankomstgruppe for terminal. Malm fra malmtømmeanlegget fraktes med belte i en mindre tunnel de ca. 2,0 km til Grindjord. Tunnelpåhugget nås akkurat ved overgangen fra de fire ankomstsporene (ventesporene) mot det nye kaianlegget (terminalsporene). Alternativ 6 er en modifikasjon av alt 2,4 og 5 til Håkvik. Alternativ 6 søker å gjøre kostnadene for rømningstunneler lavere, dette ved å ligge nærmere hva som er antatt ideell vegtrasé. For trasévalg gjennom Ankenesfjellet er det flere hensyn som gjelder; kostnader, brannsikkerhet og samlokalisering. Jernbanetrase 5 er valgt. For kostnader til jernbanetrase og veg vises det til vedlegg.

Det vises til egne rapporter for utdypende informasjon om de ulike områdene.



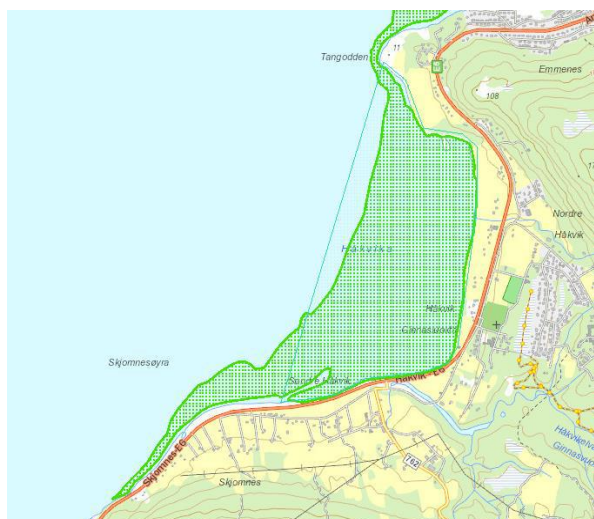
Figur 7 Området viser kart over alternativer som er vurdert for fremtidig veg og jernbane. Kilde: Norconsult

Området på selve Håkvikleira er registrert som et område med stor forvaltningsmessig interesse, samt en viktig natur type; marine A- områder i naturbasen til miljødirektoratet.



Figur 8 Området viser arter av særlig stor forvaltningsmessig interesse, Kilde: Miljødirektoratet.

Hele Håkvikleira er registrert med arter av stor og særlig stor forvaltningsmessig interesse, og er delt i to soner. Fuglearter i ytre sone: *havelle*, *svartand* og *sjøorre*. Fuglearter i indre sone, som forrige + artene: brushane (trua art), lappspove (ansvarsart), svarthalespove (trua art, prioritert art), steinvender (ansvarsart), dvergsnipe (ansvarsart).

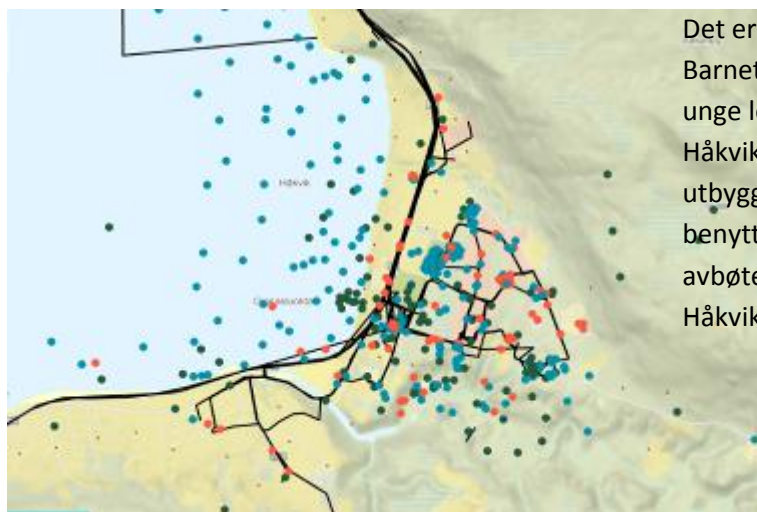


Hele Håkvikleira er i naturbasen registrert som et område med viktig og svært viktig naturtype; Hovednaturtype kyst/havstrand C-områder og hovednaturtype marine A-områder.

Figur 9 Området viser viktig naturtype, marine A-områder. Kilde: Miljødirektoratet

Det er mottatt et innspill til planprosessen fra Norsk Ornitologisk Forening om registrering av fugl både på Håkvikleira og ved andre lokaliteter i kommunen. Rapportene for telling av fugl i Ofotfjorden er fra årene 2002, 2003 og 2004, samt Rapport fra registreringer av fugl på Håkvikleira vår og høst, sesongene 1998-2000. Det vises også til disse i ROS-analysen.

Det er i planforslaget valgt å trekke tiltaket «havneformål» så langt sørover som mulig slik man i så liten grad som mulig kommer i konflikt med naturområdene. Områdene vil likevel kunne bli påvirket da de anses for å være innenfor influensområdet til tiltak. Dette må, slik det også er beskrevet i konsekvensutredningen og ROS-analysen, vurderes nærmere og sikres i områdeplanen.



Det er i planprosessen gjennomført [barnetråkk](#). Barnetråkkregistreringen viser hvor barn og unge leker og oppholder seg. Barnetråkket for Håkvik viser at området som er tiltenkt utbygging av havneformål i svært liten grad benyttes av barn og unge. Ved utbygging vil avbøtende tiltak gjøres for sikres at selve Håkvikleira er tilgjengelige for allmennheten.

Figur 10: Området viser deltakerne i barnetråkk sine egne elektroniske registreringer. Kilde: Narvik kommune.

Gjennom konsekvensutredningen og risiko og sårbarhetsanalysen er det avdekt positive, middels negative og negative konsekvenser ved en slik etablering. Konsekvensutredningen peker særlig på at en utfylling vil være negativt for landskapet og naturmiljø, samt at det vil kunne representere et fremmedelement for tettstedsutviklingen. Konsekvensanalysen viser også flere positive elementer knyttet til næringsliv, sysselsetting og befolkningsutvikling og befolkningsstruktur.

Konsekvensutredningen viser ingen negative konsekvenser for landbruk, samisk natur- og kulturgrunnlag, herunder reindrift eller sosial infrastruktur. Den viser middels konsekvenser til forhold knyttet til teknisk infrastruktur, trafikkforhold, støy, forurensning og friluftsliv, barn og unges interesser, samt folkehelse. Dette må vurderes nærmere i neste plannivå som vil være områdeplan.

Konsekvensene som fremkommer i KU og ROS-analysen, og innspillet fra Narvik Havn KF er vurdert opp mot kommunens øvrige målsetninger og strategier. At tiltaket er vurdert til å ha store positive konsekvenser for næringsliv og sysselsetting, og dermed også befolkningsutvikling, er vurdert som viktig. Utvikling av sjø- og havnerelaterte næringsarealer står sentralt, og er sett på som ett av flere viktige konkurransefortrinn kommunen har. Utvikling av Narvik havn er også viktig for kommunen.

Næringslivet og sysselsetning er de viktigste satsningsområdene for å sikre en fortsatt god vekst og befolkningsutvikling. I kommuneplanens samfunnsdel er det lagt vekt på kompakt byutvikling, og et ønske om at den fremtidige utbyggingsstrategien fokuserer på aksene Narvikhalvøya-Øyjord-Bjerkvik. Videre er det i kommuneplans samfunnsdel vedtatt at man skal avsette areal til plasskrevende industri og næring utenfor sentrumsnære områder. Dette har en sammenheng med at sentrum skal fortettes. I slik sammenheng vil den nye havnestrukturen være i tråd med gjeldende samfunnsdel.

Topografien til Narvik vanskeliggjør en god utnyttelse av alle arealer. Stamvegnettet og sjø må også legges til grunn for attraktive arealer for næring. Som følge av dette må ofte behov for næringsarealer vurderes opp mot andre hensyn som blant annet landbruk, reindriftsnæringen, naturlandskap og miljø. Forvaltningen av kystsonen innebærer avveininger mellom en rekke ulike hensyn: vern av biologisk mangfold og bruken av sjøarealene til sjøtransport, havner, ankringsområder, veibygging, kabler, rørledninger, fiskeri, havbeite, industri, utslippsområder, kaier turisme, friluftsliv og sjøforsvar. Det er så langt som mulig valgt å redusere utfylling i strandsone. Jektnes som var konsekvensutredet blir ikke tatt med i planforslaget og Indre Millerjord er betydelig redusert. Det er også valgt å ikke gå videre med utfylling i Taraldsvik. Strandsonen på Øyjord fremstår i dag som et sammenhengende viktig naturområde, noe det også skal gjøre i fremtiden. Det er derfor ikke lagt til rette for fremtidige tiltak i denne sonen. Utfylling på Båtberget er en tilleggsutfylling og vil derfor i liten grad påvirke strandsonen i området ytterligere. Ankenesleira er et viktig område for fremtidig næringsutvikling. Håkvik/Skjomnes ansees som det eneste realistiske alternativet for havneutvikling. Grindjord ansees også som viktig i en fremtidig havneutvikling.

Flere av forholdene som det er pekt på gjennom dialogmøter og innspill fra innbyggere og Håkvik Vel skal og kan ikke løses i en arealplan. Det er først i neste planfase man gjør nærmere vurderinger knyttet til de

ulike utfordringene som KU og ROS-analysen peker på. Det er fra Håkvik Vel og innbyggere i Håkvik kommet innspill på at man ønsker rekkefølgebestemmelser knyttet til utbygging. Det er hensyntatt i planbestemmelsene.

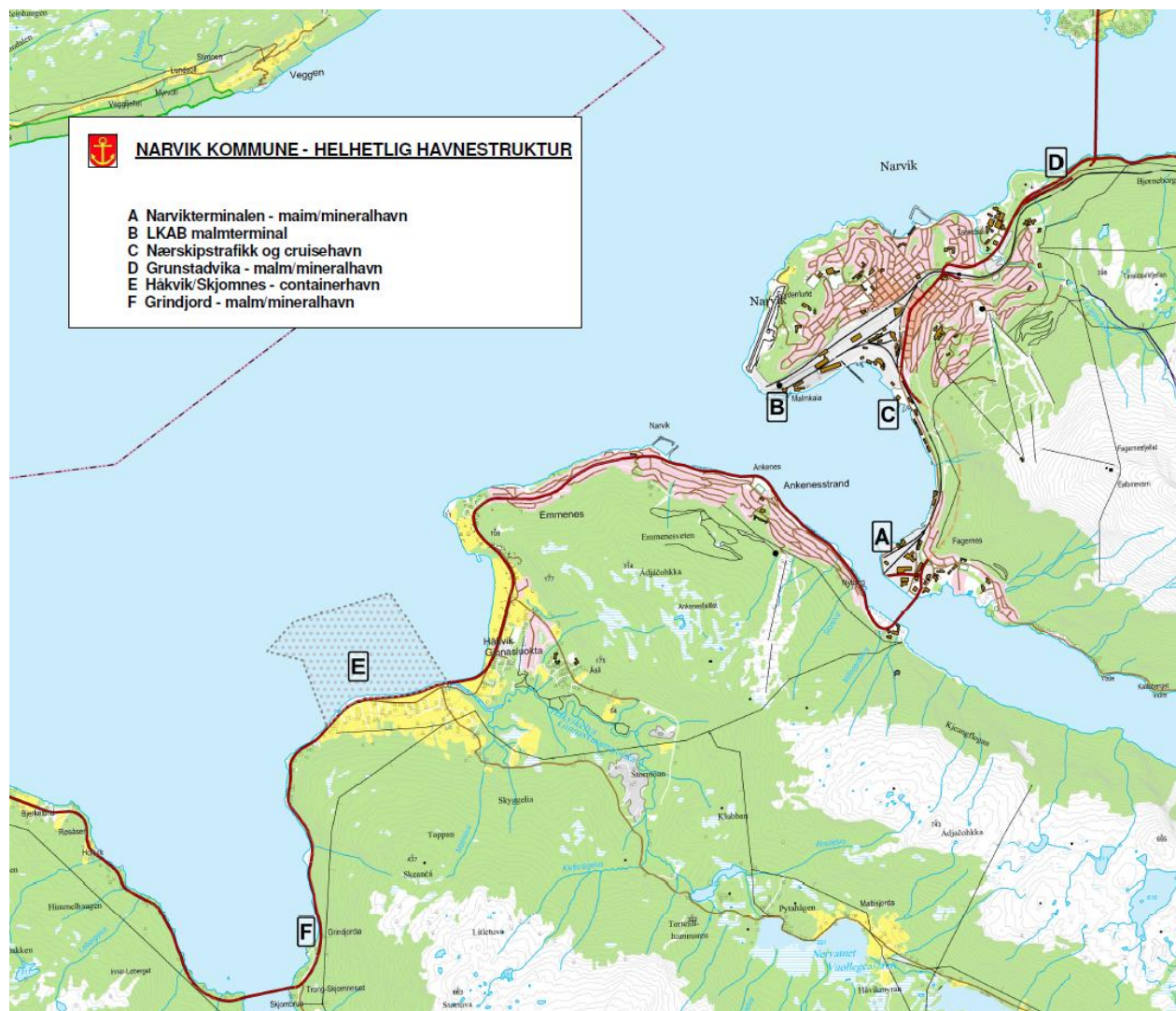
Narvik kommune skal videreutvikles som reisedestinasjon som cruise. Utstikker 1 i sentralhavna må sikres og ivaretas i en fremtidig havnestruktur.

LKAB er i dag en stor aktør på Narvik havn. LKAB sine arealer på havna videreføres.

For å nå kommunens målsettinger om til en hver tid å ha tilstrekkelig med arealer for næringsvirksomhet, herunder også havnevirksomhet og sikre at kommunen er attraktiv for etablering, må arealene være i umiddelbar nærhet til ett eller flere av kommunens konkurransefortrinn; veg, sjø eller jernbane. Ny havnestruktur og næringsarealer utfyller hverandre og må sees i sammenheng også med annen ønsket utvikling. En forutsigbar arealplan og tilgjengelighet til arealer er et av de viktigste tiltakene for å nå ønskede mål.

Arealplanen legger opp en ny helhetlig havnestruktur. Bakgrunnen for dette er å kunne imøtekomme fremtidens etterspørsel og sikre tilgjengelige arealer. Følgende ny fremtidig havnestruktur:

- Containerhavn på Narvikterminalen, jernbaneterminalen og Fagerneskaia (A)
- Mineral-/malmterminal på Narvikterminalen, Skarveneset (A)
- Mineral-/malmterminal på Grindjord ved behov for økt kapasitet utover maksimal kapasitet på Narvikterminalen, Skarveneset. (F)
- Mineral-/malmterminal i Grunstadvika opprettholdes som alternativ til Grindjord i kommunedelplanen. Malmterminal kan etableres enten på Grindjord eller i Grunstadvika. (D/F)
- Containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer i området Håkvik/Skjomnes (E)
- LKAB sin terminal opprettholdes (B)
- Terminal for cruise og nærskiptrafikk på indre havn (C)



Figur 11: Oversiktskart som viser den nye helhetlige havnestrukturen. Kilde: Narvik kommune

LKAB sin terminal, cruisehavn og nærskipstrafikkhavn, samt Grundstadvika videreføres som eksisterende.

Kontorer

Narvik har i dag mange kontorlokaler og flere av disse står ledig. Området med kontorer kan ofte sees på som arbeidsintensive områder. Dette må derfor også sees i sammenheng med transport og infrastruktur, som kollektivtransport og gang- og sykkelveger. Kontorer skal være i sentrum og i teknologibyen. Det vil det ikke være behov for nye området til dette formålet. Innenfor disse områdene skal det føres en restriktiv politikk der man ønsker å gjøre om kontorer til bolig i forbindelse med bruksendringer.



Figur 12: Markert med grønt er områder som i stor grad har sentrums- eller næringsformål, som ligger sentralt til og langs hovedfartsårer, men som ikke er del av havna. Kilde: Cowi, 2015

4.3 Reiseliv og turisme

Reiseliv og turisme har et stort potensiale. I arealplanen utvides arealer til campingplass i Skjomen og på Øyjord. Indre havn, ved utstikker 1, videreføres som cruisehavn.

4.4. Handel

Narvik er et regionsenter, og derfor også handelssenter for omkringliggende kommuner. Handelen i Narvik foregår i stor grad i kjøpesentrene og i større butikker utenfor sentrene. Disse er bilbaserte med gode parkeringsmuligheter. Sentrumsgatene, hvor Kongens gate og Dronningens gate er hovedårene, har fått mindre handel som følge av senterutviklingen. Det er i dag relativt få butikker i hovedgaten Kongens gate. Ved realisering av E6 gjennom tunnel utenom sentrum reduseres trafikken i Kongens gate. Det kan føre til at hovedgaten blir mer attraktiv for restauranter, cafeer og butikker. Det vil derfor være en viktig strategi og beholde handelslokaler på gateplan slik at sentrum kan videreutvikles.

Tyngdepunktet for handelen skal fortsatt være i Narvik sentrum.

Fylkesplan for Nordland 2013-2025 legger overordnede føringer på areal- og handelspolitikk i Narvik kommune. Hensikten med planbestemmelsene er å styrke eksisterende bysentre og tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg. I arealplanen er sentrumsområdet definert ved egen avgrensning, og er en videreføring fra KDP 2011.

Plasskrevende varer kan med fordel legges utenfor sentrum. Det anses ikke å være behov for ytterligere arealer til handel i planperioden. Det er avsatt handelsformål på Øyjord som en del av en ny fremtidig bydelstruktur.

I arealplanen legges følgende prinsipper til grunn for handelsutviklingen:

- Dagens senterstruktur videreføres
- Handel skal foregå i sentrum
- Handelsstruktur skal føre til lavere utslipp

4.5 Øyjord

Øyjord har lenge vært vurdert som et strategisk utviklingsområde. I kommuneplanen fra 2005 ble Øyjord vurdert og i planforslaget står det følgende «I planprosessen har Øyjord i lengre tid vært vurdert som mulig sentrumsnært utviklingsområde. Realisering av bruforbindelsen er ennå så langt unna at det er kompensert med større boligområder i andre deler av kommunen. I tillegg til de områdene der det kreves reguleringsplan for ny bebyggelse vil det være anledning til en viss spredt boligbygging i LNF-2 områder»

Hålogalandsbrua åpner for Øyjord som et alternativt utbyggingsområde nært Narvik sentrum. Kommunen ønsker å styre boligutviklingen langs hovedtraseen E6 med vekt på områdene Narvikhalvøya, Øyjord og Bjerkvik. Store deler av Øyjord er i dag uregulert, og en overordnet planlegging av området er viktig. I kommuneplanens samfunnsdel er Øyjord en viktig del av kommunens strategiske satsning fremover når det gjelder boligbygging og infrastruktur. Øyjord har en størrelse på om lag 5700 daa og består i dag hovedsakelig av jordbruksområder, skog og fritidsboliger. Det finnes omtrent 200 fritidsboliger og 50- 70 helårsboliger her i dag. Fritidsbebyggelsen befinner seg langs strandsonen mens boligbebyggelsen for det meste er lokalisert i Slåttvika. Resten av boligene ligger spredt i området.

I 1997 utførte Fjellanger Widerøe AS, på vegne av Narvik kommune, en mulighetsanalyse for Øyjord. På det tidspunktet var ikke endelig trasé for E6 og brua fastlagt. Mulighetsanalysen identifiserte mulige utbyggingsområder og infrastrukturtraseer, med utgangspunkt i en noe annen lokalisering av vegtraseen enn den som er regulert og under bygging i dag. Mulighetsstudien baserte seg på en grundig kartlegging av landskap, terreng og infrastruktur, og identifiserte ut i fra dette flere mulige utbyggingsområder. Kartleggingen fra dette arbeidet er fremdeles verdifull dokumentasjon for nye vurderinger. Forslaget fra den gang ligger til grunn for ønsket utvikling for Øyjord.

Nye boligområder på Øyjord kan bli svært attraktive med flott sørvendt beliggenhet, og kort veg til Narvik sentrum over den nye brua. I tillegg vil den nye traseen Stormyra – Bjerkvik øke attraktiviteten til området. Det vil være viktig med en differensiert boligutvikling på Øyjord. Boligpotensialet for Øyjord vil være inntil 300 boenheter avhengig av boligtype.

Det har vært et ønske om å tilrettelegge for næringsarealer på Øyjord; da særlig på Stormyra. Dette har vært utfordrende da området har interessekonflikter med landbruksnæringen og reindriftsnæringen. Reindriftsnæringen ønsker å holde nordsiden av Øyjord fri for inngrep da dette er et svært viktig

beiteområde tidlig vår. Det er videre et ønske om at en eventuell utbygging skal starte på sørsiden, og ved fortetting framfor utlegging av nye områder. Dette er lagt til grunn for næringsarealet på Stormyra. Dette har også vært begrunnelsen i tillegg til utfordringer med adkomst at man ikke var tatt med næringsarealet på Våtmyrlia.

Områder med stor konsentrasjon av fritidsboliger er vurdert som LSF områder. Eksisterende fritidsbebyggelse er videreført. Området som i konsekvensutredningen var vurdert som fremtidige fritidsområder er ikke tatt med i planforslaget. Bakgrunnen for dette er negative konsekvenser særlig for reindriften og landbruk, samt at kommunen primært ønsker fremtidig boligutvikling på Øyjord.

Det har lenge vært et politisk ønske om å bygge ut Øyjord. Gjennom planprosessen har det vært gjort en egen utredning på Øyjord som også viser muligheter for infrastruktur som veg og gang- og sykkelvei mellom Øyjord og Bjerkvik. Det er den østre sykkelvegen som er hovedprioritet. Det er gjennom både handelsanalysen, konsekvensutredningen og egen utredning av Øyjord pekt på at kommunen har andre områder som er bedre egnet til utbygning enn Øyjord. Det er utfordringer med infrastruktur på Øyjord, særlig knyttet til vann og avløp. Eksisterende private vannverk har svært begrenset kapasitet. Det er pr i dag ikke funnet vannkilder lokalt som forsyne Øyjord. Det er heller ikke etablerte offentlige avløpsanlegg. Før full utbygging av Øyjord starter må dette være løst. I arealplanen vil man legge av fremtidige arealer for å styre hvordan utviklingen skal være på Øyjord, slik at man hensynstar dette på en god måte. Det er derfor hensiktsmessig at man først og fremst fortetter i sentrum. Øyjord vil være en viktig planreserve for kommunens ønskede utvikling. I allerede etablerte områder med fritidsbolig er det ikke ønskelig med omgjøring fra fritidsbolig til helårsbolig, samt andre vei. Det vil føres en restriktiv politikk for utbygging av Øyjord.

5. Samordnet bolig- og transportutvikling

I kommuneplanens samfunnsdel er det vedtatt at kommunen skal ha en differensiert boligpolitikk, at boligpolitikken skal styres mot en fortetting av sentrum, samt at boligbygging hovedsakelig skal foregå i aksene Narvikhalvøya – Øyjord – Bjerkvik.

Som regionsenter og et naturlig knutepunkt er transportutviklingen gjennom kommunen et viktig element for at flere regioner og kommuner skal lykkes med sine målsetninger i fremtiden. I arealplanen legges det opp til høye ambisjoner for kommunens transportutvikling. For å videreutvikle og utnytte kommunens naturlige fortrinn som logistikknutepunkt vil endring av transportmønsteret være avgjørende.

Gjennom kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for klima, miljø og energi er det lagt vekt på samlokalisering av funksjoner som boliger, arbeidsplasser, skoler, servicetilbud og grøntområder, samt prioritering av kollektivtransport, varedistribusjon og myke trafikanter. Slik utvikler vi en by der innbyggerne blir mindre avhengige av bil. Klimavennlige prioriteringer er nødvendig for å unngå at utbyggingsmønsteret låser byen til bruk av løsninger som ikke er bærekraftige.

Gjennom god sentrumsutvikling hvor dagens E6 legges i tunnel, og ny infrastruktur gjennom Kongens gate, bidrar dette til en grønn byutvikling. Parker og grønne lunger vil være viktige elementer for å skape trivsel, god folkehelse og bedre luftkvalitet. Dette vil også kunne bidra til økt aktivitet for barn og unge i sentrum.

Narvik kommune har flere tettsteder utenfor bysentrum der kommunen ønsker et grønt fokus. Her vil tilrettelegging av infrastruktur med kollektivtransport være viktig. Kommunen ønsker også ivaretagelse og bevaring av friluftslivsområder i kommunens tettsteder som allerede er godt brukt av kommunens innbyggere og tilreisende.

5.1 Fremtidsrettet og differensiert boligutvikling

For å oppnå ønsket utvikling er det viktig at premissene fra samfunnsdelen er førende for kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens samfunnsdel peker på nasjonale forventninger om å tilrettelegge for miljøvennlig transport for å begrense bilbruk, og hvordan dette kan oppnås med fortetting. Fortetting skal først og fremst foregå rundt kollektivknutepunkter.

Boligbehovet i Narvik påvirkes hovedsakelig av størrelsen på befolkningen og dens alderssammensetning i forhold til eksisterende boligmasse. Boligmassen i Narvik består i stor grad av eneboliger, og man har de siste årene hatt fokus på fortettingene i sentrum med leiligheter. I Narvik bor det gjennomsnittlig 2,3 personer pr husstand. Utfra SSB sin befolkningsvekst i planperioden vil det være et årlig behov for 38 nye boliger. Totalt sett 459 boliger de neste 12 årene. Kommunen har allerede en boligreserve i vedtatte kommunedelplan for Bjerkvik, vedtatt 2013.

I henhold til kommuneplanens samfunnsdel skal boligutvikling skje mellom Narvikhalvøya og Bjerkvik. Det vil derfor i arealplanen ikke legges opp nye tiltak utenfor disse områdene, men en videreføring av allerede eksisterende og vedtatte planer. Fremtidig arealer for boligutbygging må allikevel ta hensyn til tjenestetilbud og sosial infrastruktur. Boligreserven er avsatt i langsiktig perspektiv, også utover planperioden. Det er også tatt hensyn til at man skal ha en viss valgfrihet på hvor man ønsker å bosette seg i kommunen.

Tabell 3: Oversikt over fremtidig boligutbygging⁷

Type	Antall	Kommentarer
Områdeplan for Fagernesfjellet	160-250	Områdeplan for Fagernesfjellet vedtatt 21.04.16
Øyjord	245- 300	Det vises til planbestemmelsene

⁷ Bjerkvik er ikke en del av denne planen og dermed ikke tatt med

Vedtatte planer – ikke bygd	Ca. 200	Reguleringsplanen er vedtatt, men tiltaket er realisert
Annen boligreserve utenfor Narvikhalvøya	Ca. 55	Beisfjord, Fagerjord, Håkvik og Skjomen
Avsatt som fremtidig boligareal	Ca. 500	Fortetting og områder avsatt til bolig
Totalt	Ca. 1160- 1305	

5.1.2 Fortetting i sentrum

Den største utviklingen skal skje på Narvikhalvøya, siden dette er kommunesenteret. Narvik er et regionsenter og det er viktig at størstedelen av boligetableringen skjer i sentrum eller i tilknytning til sentrum for å styrke denne identiteten og for å minske konkurranse mellom flere større tettsteder i kommunen. Fordelen med at Narvik er en kompakt by, er at avstandene er korte og at det derfor er mulig å gå eller sykle mellom de fleste stedene. En fortetting av Narvikhalvøya vil styrke opp om denne kvaliteten. Det er derfor lagt opp til fortetting i sentrumsområdet på Narvikhalvøya gjennom hensynsone. Fortettingen må skje slik at det tar hensyn til omgivelsene og stedsestetikk. Dette følges opp i egne i planbestemmelser. I sentrumsområdet vil det også være egne bestemmelser knyttet til frikjøp fra parkeringsnormen, samt egne funksjonskrav for lekeplasser og MUA. Dette fremkommer i figur 14.

Følgende prinsipper skal legges til grunn ved fortetting:

- **Blågrønne områder i form av bekker og vann med tilgrensende vegetasjonssone skal ivaretas.**
- **Parker og lekeplasser er viktige grønne lunger i tette byområder, disse skal bevares**
- **Grønne korridorer**

5.1.3 Barn og unge sitt oppvekstmiljø

Barn og unge er kommunens viktigste ressurs. I dag har barn og unge gode fysiske oppvekstmiljø, og nærhet til grøntområder. Attraktive bomiljøer er med å skape trivsel og gode oppvekstsvilkår. Å tilrettelegge for en kompakt sentrumsutvikling gir ofte utfordringer med å etablere tilfredsstillende uteoppholdsarealer som har de kvaliteter som fremkommer tradisjonell oppfatning av hva som er gode uteoppholdsområder. Det er derfor gjennom planbestemmelser satt et differensiert funksjonskrav innenfor gitt områder.

5.1.4 Fritidsboliger

Narvik har mange etablerte fritidsboligområder. I dag er det ca. 2200 registrerte fritidsboliger i kommunen. Fritidsbolig er en viktig del av kommunens rekreasjonsmuligheter for kommunens innbyggere. Økende antall, bruk og standard på fritidsbebyggelsen innebærer at større deler av befolkningen får dekket sine fritids- og friluftslivsbehov og dermed økt livskvalitet.

For å ha en best mulig samordnet arealpolitikk og sikre en helhetlig forvaltning og bærekraftig utvikling vil kommunen føre en restriktiv politikk i saker der det er ønskelig å omgjøre eller etablere helårsbolig i områder avsatt til fritidsbolig eller LNFR. I områder dette kan tillates, vil dette synliggjøres med bestemmelser. På denne måten sikrer kommunen seg en bærekraftig utvikling og forvaltning av sine tjenestetilbud.

Tabell 4: Oversikt over områder avsatt til fritidsboliger

Type	Antall	Kommentarer
Fagernesfjellet	600	Områdeplan for Fagernesfjellet vedtatt 21.04.16
Lengenes, Skjomen	15	Området må detaljreguleres
Regulerte områder som videreføres	150	Kan bygges ut i henhold vedtatte reguleringsplaner for områdene (Håkvikdalen, Herjangen, Skjomen og Nygårdsfjellet, Øyjord)
Eksisterende videreførte områder med plankrav	190	Områdene må detaljreguleres (Søsterbekk, Tinja og Herjangsfjellet)
Totalt:	955	

5.2 Transportutvikling med høye ambisjoner

Et effektivt transportsystem er like viktig for eksisterende næringer som for nye, og Narvik har allerede et fortrinn her for framtidig næringsutvikling og verdiskapning.

Narvik er det naturlige knutepunktet i nord. Narvik er et transportknutepunkt, med gode forbindelser både med E6, E10, jernbane, havn og kort avstand til flyplassen Harstad/Narvik lufthavn - Evenes. Det er et sterkt ønske om å videreutvikle Narvik som transportknutepunkt. E6 skal legges ut av Narvik sentrum, noe som vil bedre bymiljøet og gi muligheter for en forskjønning av sentrum.

Folkehelsen ivaretas gjennom tilrettelegging for fysisk aktivitet ved å gi folk i alle aldre lett tilgjengelighet på tur- og friluftsområder. I tillegg vil det også bli utviklet et sammenhengende gang – og sykkelvegnett

fra bostedsområder til skole, servicesentre, arbeidsplasser, turområder. Det vil også gi positive ringvirkninger for kommunens målsetninger for klima og miljø.

Det er behov for et trendbrudd der Narvik gir gang-, sykkel- og kollektivtransport økt prioritet i byutviklingen. Dette for å gi befolkning og næringsliv reelle alternativer til privatbil. I tillegg til mål og virkemidler som styrker gang-, sykkel- og kollektivtransport og reduserer bilbruk, skal avtalene ha overordnede arealføringer som bygger opp om miljøvennlig transport. God framkommelighet og universell utforming skal ligge til grunn i planer og tiltak.

Fremtidig infrastruktur er arealkrevende og vil derfor båndlegge arealer for utvikling. Dette medfører at man i disse områdene vil føre mer restriktiv politikk for utbygging.

5.2.1 Dobbeltspor på Ofotbanen og fremtidig jernbane

Tilgang til jernbane er et naturlig fortrinn for videre vekst og utvikling i Narvik. Realisering av dobbeltspor på Ofotbanen fra riksgrensen frem til Narvik stasjon er viktig for kommunens og Nord-Norges næringsliv.

I arealplanen sikres arealer til fremtidig realisering av dobbeltspor i tråd med det alternativet som norske og svenske myndigheter ønsker. I forbindelse med Nye Narvik Havn forlenges jernbanen fra Fagernes til Håkvik.

I dag slutter planlagte dobbeltspor på Narvik stasjon. Denne planen tar ikke stilling til dobbeltspor gjennom sentrum og videre til Narvikterminalen og Håkvik/Skjomnes. Det vises til at det innenfor dagens lovpålagte sikringssone kan etableres et fremtidig dobbeltspor dersom fremtidig aktivitet skulle tilsi at det er et behov. Ved et slik behov må det tas hensyn til hvilke alternativ som gir god sentrum- og miljøutvikling.

5.2.2 Omlegging av E6

Som transport- og logistikknutepunkt er infrastruktur i og gjennom Narvik viktig for å nå ønsket utvikling. Næringslivet i Norge er avhengig av god infrastruktur og effektiv godstransport. Varestrømmer og framtidig godstransportomfang viser tydelig behov for en utbedring av dagens transportsystem. Flyttingen av E6 ut av sentrum og gjennom tunnel vil skape et mer levende sentrum, bedre trafiksikkerheten og kan bidra til bedret klima og miljø. Bjerkvik og Øyjord er viktige satsningsområder for kommunen og en omlegging av ny trase fra Stormyra – Bjerkvik vil være viktig for Narvik som regionsenter, og for fremtidig kommunesammenslåing. Nye Narvik havn forsterker behovet for å legge E6 ut av Ankenes. I arealplanen vises strekningen Stormyra – Bjerkvik og ny trase for Fagernes – Håkvik som hensynssone. Dette betyr at omkringliggende arealer vil bli påvirket og at man ikke utnytter disse slik at det kommer i konflikt med ønsket samferdselstiltak.

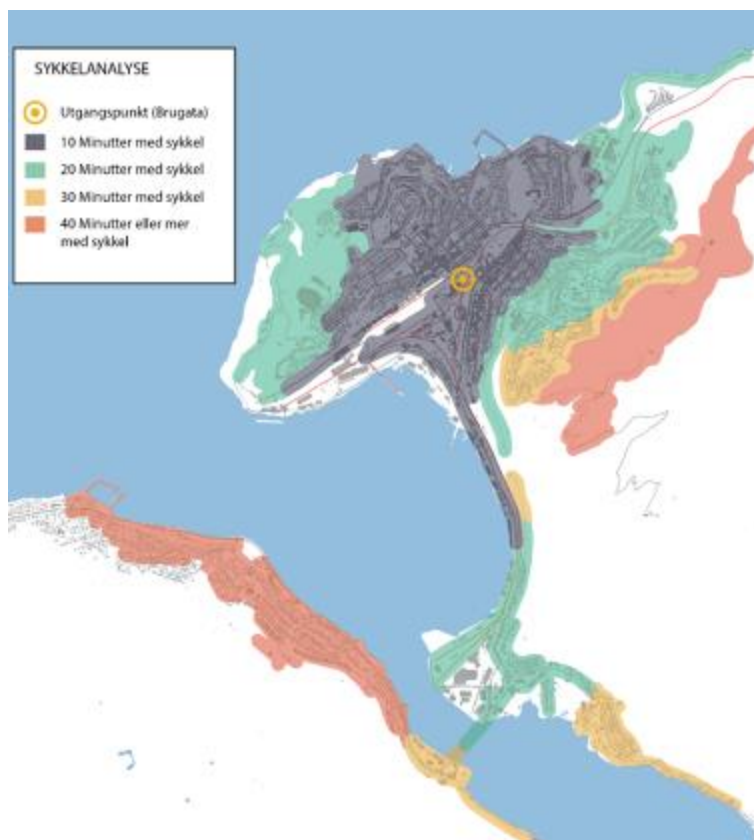
I arealplanen legges det opp til følgende ny infrastruktur:

- E6 i tunnel gjennom sentrum

- E6 Stormyra – Bjerkvik
- E6 Fagernes – Håkvik

5.2.3 Gang- og sykkelvegnett

Narvik kommune har en vedtatt [Plan for sammenhengende sykkelvegnett i Narvik](#). Gjennom denne skal kommunen tilrettelegge for at det skal være attraktivt og trygt for alle å benytte sykkel. Dette vil være særlig viktig for å forbedre tilbudet til de som sykler og går til skole, arbeid, butikk og fritidsaktiviteter. Gjennom kommuneplanens bestemmelser sikres dette gjennom bestemmelser og krav til sykkelparkering slik at forholdene legges best mulig til rette for å benytte sykkel som prioritert transportmiddel. Bestemmelsene gjelder for områdene som er vedtatt i plan for sammenhengende sykkelvegnett.



Figur 13: Areal- og transportplanleggingsmodell (ATP-modell) av sykkel i Narvik. Narvik har en tett struktur, noe som gjør at sykkel er et effektivt transportmiddel. Kilde: Cowi, 2015

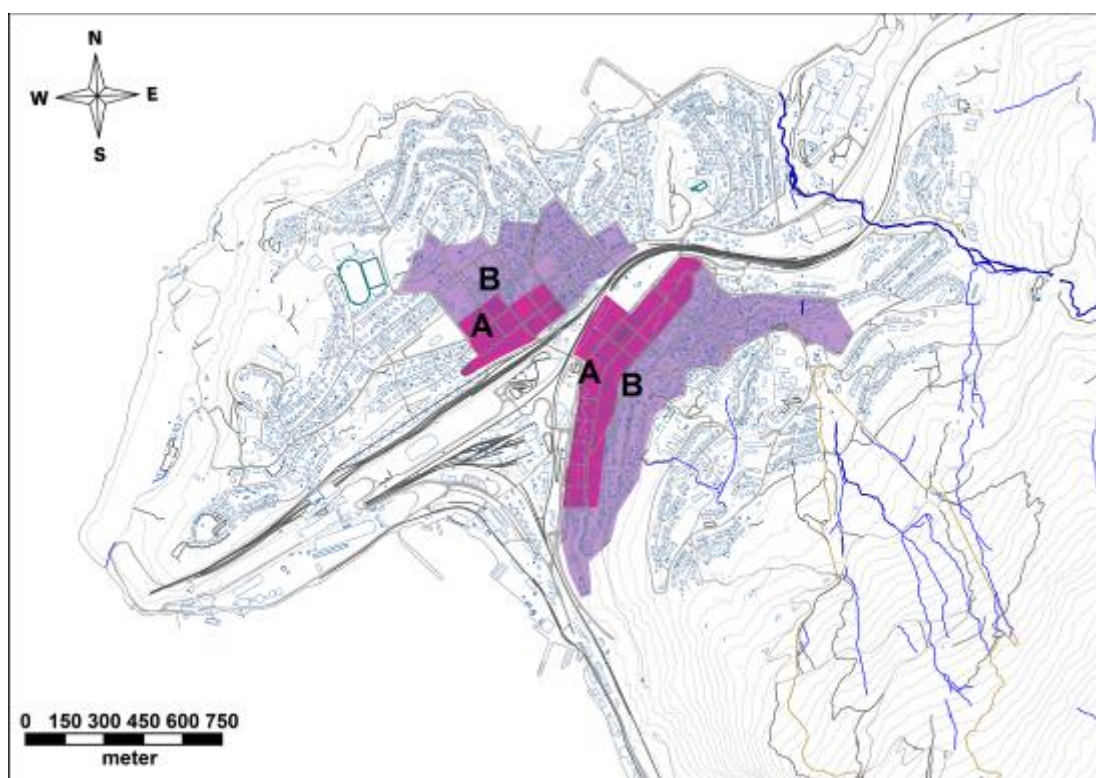
5.2.4 Kollektivtrafikk

Prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for fremtidig samfunnsutvikling for å redusere transportbehovet og styrke miljøvennlig transport. [Kommunedelplan for kollektivtransport](#) er under utarbeidelse og strekningen Håkvik – sentrum – Bjerkvik er en prioritert strekning for fremtidig kollektivtrafikk. Tilrettelegging for at flere kan reise kollektivt i forbindelse med

jobb og skole er et nasjonalt mål. Kollektivtrafikken sikres gjennom egne bestemmelser. Narvik sentrum og Bjerkvik sentrum er kommunens kollektivknutepunkter.

5.2.5 Parkering

Parkeringen er en del av den samordnede transport- og boligpolitikken i Narvik. I dag har Narvik en høy dekning av parkeringsplasser i forbindelse med arbeidsplasser og boliger. Det er utarbeidet nye parkeringsnormer for parkering, disse fremkommer i bestemmelsene. Disse er redusert fra tidligere vedtatt KDP 2011. Muligheter for langtidsparkering ved områdene som er definert som kollektivknutepunkt er en viktig strategi for å bedre kollektivknutepunktet. Gang, sykkel og kollektivårer skal prioriteres foran parkering der det er konflikt. Det er egne bestemmelser for parkering tilknyttet fritidsboliger.



Figur 14: Kartet viser soneinndelinger og det er egne bestemmelser tilknyttet sone A og B frikjøp av parkeringsplasser og differensierte funksjonskrav for lekeplasser, samt MUA.

Parkering i området Nygårdsfjellet - Bjørnfjell har lenge vært en utfordring på vinterstid. Fra krysset E6/E10 frem til Riksgrensen er det 571 fritidsboliger. Dette tallet inkluderer fritidsboliger ved Langvasskvanta og Søsterbekkvannene. Bjørnfjell er et område med mange fritidsboliger, men det har vært svært få nye etableringer de siste årene. Parkeringsutfordringen er i hovedsak knyttet til knapphet på tilgjengelige parkeringsplasser langs E10 etter at Statens Vegvesen sluttet å brøyte mange av de eksisterende parkeringsplassene vinterstid. Parkeringsutfordringen kan dermed ikke alene løses gjennom kommuneplanens arealdel, men områdene ved Sætervann (Tinja) og ved Søsterbekk vil omfattes av krav

til reguleringsplan med krav om plan for parkering sommer og vinter. Parkering for eksisterende fritidsbebyggelse vil kunne løses gjennom avtaler om vinterdrift av parkeringsplassene.

Når det gjelder utfartsparkering i dette området og andre tilsvarende området vil det være størst utfordringer i forhold til vinterdrift. Dette vil heller ikke kunne løses gjennom arealdelen. Eventuelle utvidelser eller anleggelse av mindre parkeringsplasser langs E10 vil vurderes fra sak til sak i forhold til gjeldende reguleringsplaner i områdene. Vinterdrift av utfartsparkering vil likevel ikke kunne avklares gjennom arealdelen og må avklares separat. Planbestemmelsene åpner imidlertid ikke for bobilcamping eller caravanoppstilling langs E10 og E6 eller på parkeringsplasser langs disse veiene. Det vil også kunne være parkeringsregulering gjennom annet lovverk på parkeringsplassene.

5.2.6 Turvegnett

Narvik kommune ønsker å legge til rette for at flest mulig får et aktivt friluftsliv. Friluftsliv i nærmiljøet er en prioritert satsning av kommunens folkehelseprofil. På den måten kan alle få økt livskvalitet og bedret helse gjennom friluftsliv, uavhengig av fysisk form og erfaring med ferdsel i naturen. Det er en ambisjon at alle byer og tettsteder skal ha maksimalt 500 meter fra bosted til et sammenhengende nettverk av ferdselsårer. Dette er i all hovedsak oppfylt i Narvik. Vedtatte temaplan for turstier og turveger er lagt til grunn, og denne må sees i sammenheng med gang-, sykkel- og turveisystemer. En slik satsning vil være viktig for den helhetlige steds- og nærmiljøutviklingen.

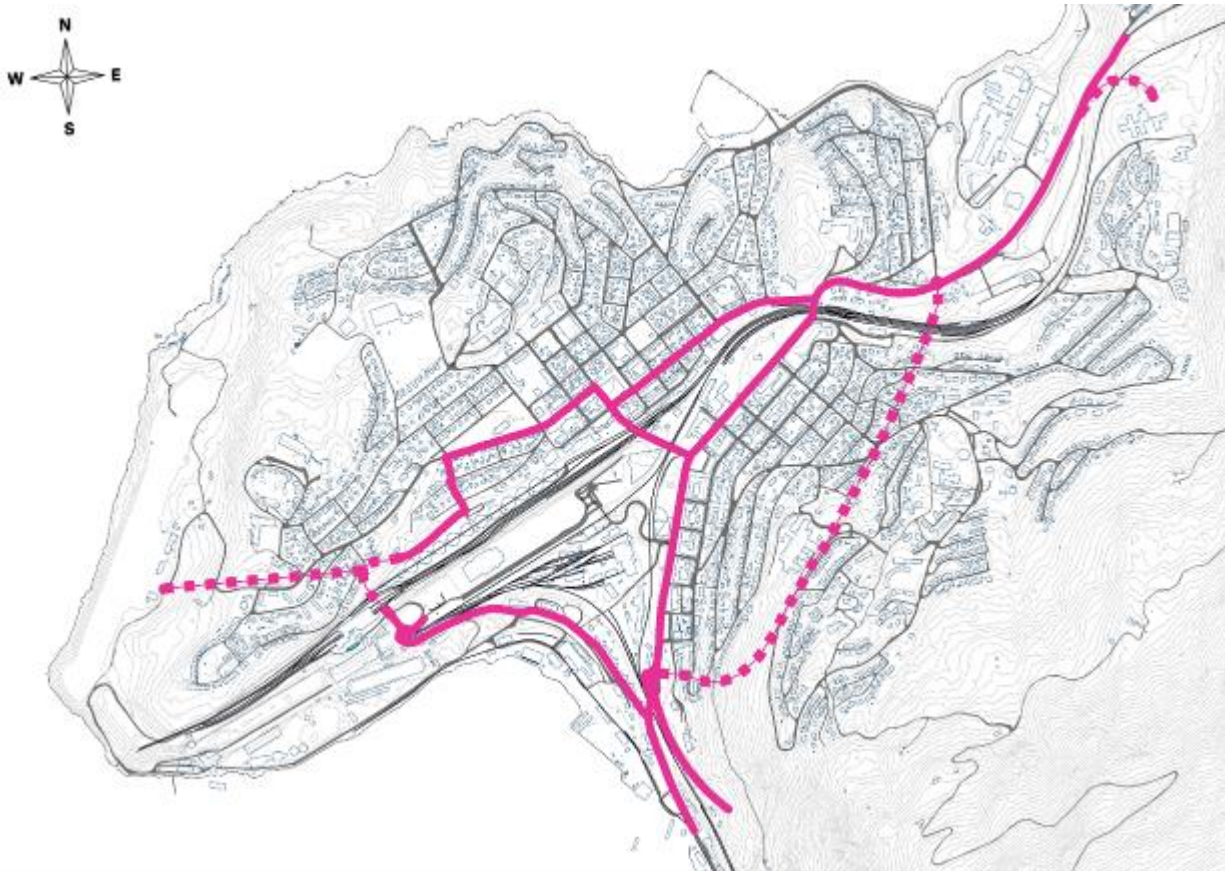
6. By – og tettstedsutvikling

6.1 Narvik sentrum

Som regionssenter er det viktig at hovedtyngden av handel- og boligetableringen skjer i sentrum eller i tilknytning til sentrum for å styrke denne identiteten, og for å minske konkurransen mellom andre byer og større tettsteder. Narvik sentrum skal videreutvikles til å bli en viktig møteplass og et naturlig tyngdepunkt, både kommunalt og regionalt.

Etableringen av to kjøpesentre på hver sin side av Narvik sentrum har skapt en langstrakt sentrumsstruktur, der mange bruker bilen for å komme seg mellom. Kjøpesentrene er lokalisert i sentrum, men de har likevel trukket folk og etableringer ut av byens gater. Det gjøres nå en stor satsing med å legge E6 ut av Narvik sentrum. Biltrafikken i Kongens gate skal reduseres, gaten skal forskjønnes, og det skal tilrettelegges for gang og sykkel slik at det blir en trivelig opplevelse å gå eller sykle mellom sentrene og i byen generelt. Tilgjengelighet på parkeringsplasser for bil i sentrum skal reduseres, slik at flere velger å gå, sykle, eller reise kollektivt framfor å kjøre bil. I tillegg kan de frigitte arealene omdisponeres til grøntområder og liknende. For å styrke sentrum må det bli tettere og mer sammenhengende. Det må satses på å skape et penere og triveligere sentrum, slik at folk ønsker å bruke tid der. Lokaliseringen av boliger, næring og service har mye å si for aktiviteten i sentrum. Primært bør det være næring i de nederste etasjene, service i mellometasjene og boliger i de øverste etasjene. Dette er viktige strategier for å gjøre byen mer levende. Sentrum og byaksen skal utvikles som møteplass og

arena for opplevelse og kultur. Kvaliteten på omgivelsene og utforming av gater, plasser og bygninger påvirker i stor grad vår opplevelse av byen og mulighetene for utfoldelse og det gode byliv. Gode møteplasser og "livet mellom husene" er grunnlaget for bykulturen.



Figur 15: Kartet viser framtidig vegsystem i sentrum, med ny E6 i tunnel, samt tunnelforbindelse til Framneslia og det nye sykehuset

Sentrum skal bygge videre på sin identitet og sitt særpreg. Kvalitet i de fysiske omgivelsene skal være et kjennetegn for Narvik. Kulturminner er et prioritert tema, og kommuneplanen inneholder en temaplan for kulturminner. Det skal legges vekt på omgivelseskvalitet også ved vekst og fortetting, høyere utnyttelse skal gi positivt bidrag til stedet, og ikke redusere de kvalitetene som finnes.

Økt konsentrasjon av utbygging i byggesonen, har ført til stort press på arealene både i sentrum og i randsonene. Veksten er ventet å fortsette, og dette gjør det ekstra viktig å bevare de gjenværende grøntområdene som hører til de sentrumsnære. De samlede tiltakene for bolig, næring, transport, sosial infrastruktur og teknisk infrastruktur bidrar til å nå målene mot en god og fremtidsrettet byutvikling.

6.2 Beisfjord

Beisfjord befinner seg 13 km sør-øst for Narvik sentrum. Stedet har fine friluftsområder. Veien til Beisfjord er rasutsatt, noe som til tider gjør stedet helt isolert. Gjennom dialogmøter og innspill er det

fremmet et sterkt ønske om å avsette område for beredskapskai. Dette er synliggjort gjennom hensynssone. Det er avsatt arealer til etablering av barnehage i tilknytning til arealer som i dag er avsatt til skole. Fremtidig sti viser muligheten for å korte ned avstanden mellom sør- og nordsiden ved en mulig sti/gangvei over elva. Det etableres ikke områder for offentlig og privat tjenesteyting i form av omsorgstjenester. Dette har sammenheng med kommunens vedtatte boligsosiale politikk, og vedtatte boligpolitisk handlingsplan. Eksisterende landbruk skal sikres i Beisfjord. Det legges ikke opp til nye boligområder, men tillates fortetting i allerede eksisterende områder, Toften og Sørsiden, med inntil 22 nye boenheter.

6.3 Skjomen

I dag består området av både etablerte boliger og fritidsboliger. Skjomen er et viktig landbruksområde, og har ett av de største fritidsboligområdene i kommunen. Gjennom innspill og dialogmøte har det blitt fremmet ønsker om et skille mellom hytter og boliger, samt sikre at eksisterende bebyggelse skal ha mulighet til å gjøre tiltak på egen tomt uten å søke dispensasjon for det. Dette er ivarettatt i arealformålene og planbestemmelsene. Det tillates en fortetting med inntil 10 boliger innenfor et bestemmelsesområdet på Stongmobakken. Det legges opp til nytt fritidsboligfelt på Lengenes. Dette er i tråd med kommuneplanens samfunnsdel. Skjomen skal være et viktig landbruksområde for kommunen i fremtiden, og kommuneplanen legger opp til å sikre landbruksarealene. Reiseliv og turisme er et viktig satsningsområde for Narvik, og området for Skjomen camping utvides derfor. I konsekvensutredningen ble motorcross/idrettsformål vurdert etablert i grustaket. Dette videreføres ikke da det kommer i konflikt med annen mineralutvinning i området.

6.4 Ankenes

Ankenes er tettstedet som ligger nærmest Narvik sentrum. Gjennom innspill og dialogmøte har det blitt fremmet ønske om å fremheve viktigheten av friluftsområdet på Ankenesfjellet. Dette er sikret i planen med hensynssone for friluftsliv. Kommuneplanen legger ikke opp til nye boligområder. Det er i planen sikret arealer til fremtidig utvidelse av Ankenes bo- og servicesenter. Det er også sikret fremtidig uteoppholdsareal til Ankenes barne- og ungdomsskole gjennom planen. Omlegging av E6 gjennom tunnel vil åpne opp for større utnyttelse av arealer på Ankenes, for eksempel gir utfylling i sjø gode muligheter for næringsarealer og bystrand. Det legges opp to fremtidige næringsarealer på Ankenes. Dette er Ankenesleira og Båtberget. . Det var på dialogmøtet fremmet innspill om at man ikke ønsker utfylling av Ankenesleira, dette er ikke imøtekommet. Dette med bakgrunn i at området utgjør en viktig del av kommunens strategi for å tilby varierte næringsarealer. Gjennom merknadsbehandlingen ble området indre Millerjordneset tatt av planen med bakgrunn i merknad fra Statens vegvesen og Fylkesmannen.

6.5 Håkvik

I dag består området av en lite differensiert boligmasse. Gjennom innspill og dialogmøte har det blitt fremmet ønske om næring i dagens grustak. Dette er imøtekommet. Det var også innspill på å bevare landbruksarealer. Dette er også imøtekommet. Det var et ønske om ikke å etablere næring på Håkvikleira. Det er så langt som mulig trukket etablering av havn sørover mot Skjomnes, slik at man

bevarer store deler av Håkvikleira. Det var også kommet innspill på å sikre arealer rundt skoletomt til samme formål. Dagens areal er vurdert som tilstrekkelig, og er i samsvar med vedtak om skolestruktur. Det er i planprosessen ikke vurdert fremtidige formål av Nordlandsklinikken og Senter for psykisk helse Ofoten da disse integreres i nytt sykehus når dette står klart. Ved eventuell bruksendring til bolig må det vurderes differensierte boligtyper. Gjennom merknadsbehandlingen er det kommet inn flere merknader knyttet til havneformål og næringsformål i Håkvik. Det er tatt inn tilleggbestemmelser for HA 4.1 havn Håkvik / Skjomnes for å ivareta intensjonen i flere av merknadene, samt innsigelsen fra Fylkesmannen. Næringsarealet i Håkvikdalen er delvis redusert.

7. Sosial infrastruktur

Den sosiale infrastrukturen er viktig for å nå målsettingene for kommunen. Attraktive bomiljøer, trivsel og tilgjengeligheten til kommunale tjenester er viktig for kommunens innbyggere. I arealplanen er kommunens boligsosiale handlingsplan, samt kommunens planer innenfor oppvekst, helse og omsorg lagt til grunn. Med sosial infrastruktur menes ulike bygg og anlegg som er nødvendige for at et boligområde og kommunen skal fungere sosialt. Dette omfatter blant annet skole, barnehage, sykehjem, kirke og gravlund og idrett.

Den sosiale infrastrukturen må sees i sammenheng med kommunens budsjett- og økonomiplan, og kommunens totale tjenestetilbud. Utbyggingsområdene er sett i sammenheng med dette, og en god oppfølging av planen vil dermed også gi forutsigbare rammer for kommunens økonomi.

Bystyret vedtok ny skolestruktur i 2012, samt plassering av ny ungdomsskole i 2015. Det settes av arealer til offentlig privat tjenesteyting. Arealer til skole og barnehage følger vedtak gitt om skolestruktur, samt vedtak om barnehage. Det avsettes fremtidig areal til skoleformål ved dagens Parken ungdomsskole. Det settes av areal til barnehage ved skolen i Beisfjord. Dette området har blitt vesentlig redusert gjennom merknadsbehandlingen.

Det er i planperioden ønske om å samlokalisere studiestedene for videregående skole i Narvik til ett området, og at Frydenlund der studie Frydenlund i dag er lokalisert vil være godt egnet til dette.

Vedtatte boligpolitiske handlingsplan sier noe om hvordan kommunens boligsosiale politikk skal ivaretas. For å møte kommende behov avsettes det arealer til disse formålene på Framnes (dagens Framnes ungdomsskole) samt på Sykehusaugen (dagens sykehus). Narvik kommune har en høy dekning av kommunale boliger med 26 pr 1000 innbyggere. Dette blir kombinert med ordinære boliger, slik at man ivaretar vedtatte strategi for boligpolitisk handlingsplan hvor kommunale boliger skal integreres i ordinære bomiljø. Kommunens innbyggere blir stadig eldre. For å imøtekomme fremtidig behov for tjenester innenfor omsorgsboliger, avsettes det et fremtidig areal tilknyttet Ankenes bo- og servicesenter (ABS) for fremtidig utbygging. Ny tomt til nytt sykehus videreføres fra gjeldende arealplan.

Det er vurdert at dagens areal til gravlund er tilstrekkelig og videreføres.

Utover avsatt areal til idrettsformål på Øyjord er dagens idrettsstruktur vurdert som tilstrekkelig, sett i sammenheng med fremtidig utvikling. Etter merknadsbehandlingen er alpinanlegget og området rundt på Ankenes tatt inn slik det fremkommer i kommuneplanen i fra 2005.

8 Det skal etableres ny brannstasjon, og denne skal etableres i teknologibyen. Bærekraftig utvikling og forvaltning

8.1 Landbruk

Landbruket i Narvik har et begrenset omfang. Ved landbrukstellingen i 2010 var det registrert 476 landbrukseiendommer med et totalt jordbruksareal på 5 900 daa og 146 600 daa produktiv skog. Få eiendommer er nå i drift som selvstendige driftsenheter og det er omlag 2000 daa jordbruksareal som ikke er i aktiv produksjon. Kommunen har store beiteressurser i utmark, men en krevende situasjon i forhold til rovdyr og husdyr på beite. Uten aktivt landbruk vil landskapet gro igjen og verdien for befolkningen forringes. Jordvernet står sterkt i kommunen, og det er i kommuneplanen lagt opp til bevaring av landbruksarealer for å sikre en bærekraftig forvaltning. Det finnes utviklingsmuligheter både innen husdyrhold og grøntproduksjon inkludert potetdyrking.

Øyjord, Skjomen, Beisfjord og Håkvik vil videreføres som landbruksområder.

8.2 Reindriftsnæringen

Narvik kommune har fire reinbeitedistrikt. Disse er Frostisen, Skjomen, Gielas og Grovfjord. Alle distriktene utenom Skjomen, har beiteområder i nabokommunene også. Frostisen og Skjomen tilhører Nordland reindriftsforvaltning, mens Grovfjord og Gielas tilhører Troms reindriftsforvaltning. Reinbeitedistriktene dekker alle typer naturareal og landskapet er preget av store former, med dype daler og høye tindpregede fjell. Beitene brukes hele året og vårbeite ligger nærmere kysten enn vinterbeitene.

Tabell 5: Nøkkeltall. Siidaandeler refererer til organisering i samiske samfunn. Opplysninger er hentet fra reinbeitedistriktenes distriktsplaner.

Distrikt	Areal km ²	Fastsatt reintall	Reintall 1.4.2011	Antall siida andeler
Frostisen	1724	700	184	2
Skjomen	1386	600	250	2
Gielas	1700	2400	1226	5
Grovfjord	1006	750	419	2

Det er viktig for distriktene å ha sammenhengende arealer, særlig på kalvingsland og vinterland. I kalvingsland er det avgjørende at området ikke utsettes for forstyrrelser, da dette kan medføre at simla forlater kalven. I flyttleiene er det viktig at det ikke etableres elementer som snevrer inn eller skaper hindringer for flytteprosessen.

Skjomen reinbeitedistrikt

Skjomen reinbeitedistrikt er et helårsdistrikt og har hele sin utstrekning innenfor Narvik kommune, i tillegg til områder på svensk side. Distriktet strekker seg fra havnivå opp til 1799 moh og består av store former, med dype daler og høye fjell. Skjomen reinbeitedistrikt har ikke typiske kyst- og vinterbeiter, hele distriktet er relativt kystnært, og de klimatiske og næringsmessige forskjellene mellom såkalte innlandsbeiter og kystbeiter er mindre her, enn der reinen benytter innlandet som vinterbeite og kystområder som sommerbeiter. Bruken av områdene blir til en viss grad styrt for å unngå overbeite. Dette betyr at reinen vekselvis beiter i ulike deler av reinbeitedistriktet mellom årene. For å gjennomføre denne vekslingen må dyrene aktivt drives mellom områdene. Samlet sett er derfor alle beiteområdene innenfor reinbeitedistriktet mer eller mindre viktige.

Chainavaggi, Ivarsten (søndre kommuneavgrensing), Kjordavaggi til Sør-Skjomen, Kongsbakk, Elvegård og Lossiområdet er helårsbeiter. I tillegg blir reinbeitene på Skjomnes og Håkvik også brukt som helårsbeiter. Vinterbeitet strekker seg fra Rombaksbotn, Kvitura, Inner-Sildvik, Hunndalen, Counovaggi og til Lossiområdet. Vårbeite omfatter området fra Chainavaggi til Ivarsten, Chordavaggi til Sørskjomen, samt Fagernesfjellet og fjelltraktene et stykke øst og sør i områdene rundt Middagsfjellet og Resmålsaksla. Om sommeren beiter reinen vest om Skamdalen og kalvingen skjer hovedsakelig i Håkvikdalsbotn, Tverrdalen og Hestfjellet - et område som avgrenses av Skamdalen i øst, Tverrdalen i sør og Skjomtind i nord. Flyttleiene er i hovedsak Tverrdalen til Stubblidalen, Hunndalen via Helligvann til Stubblidalen og Indre Sildvikskaret via Sildvikvannet til Hunndalen.

Skjomen reinbeitedistrikt har sine beiteområder relativt bynært – dette gjelder særlig for beitesesongen vår-høst. Trekkleiene ligger rundt hele Fagernesfjellet, fra Beisfjord til Straumsnes. Beiteområdene ligger nært eller langs Ofotbanen, helt fram til Sildvikskaret. Det forslås ingen nye tiltak i kommuneplanen som er vurdert å komme i konflikt med reindriftsområdet.

Grovfjord reinbeitedistrikt

Grovfjord reinbeitedistrikt er et helårsdistrikt, og ulike områder av distriktet brukes til de ulike årstidene. Om sommeren (1. juni til 31. august) beiter reinen på sentrale deler av Skånland/Eveneshalvøya. Reinen flyttes fra slutten av august til begynnelsen av september til høstbeitet i områdene øst og sør for Grovfjord. En god del rein bruker også Snubbafjellet vest for Rv. 829 som høstbeite. Maridalen og Bædva brukes som parringsland. Mellom 15. september og 15. april beiter reinen området langs E10 og utover mot Veggfjellet og Forra, avhengig av snøforhold. Mesteparten beiter på Labergsholtan mot slutten av sesongen, til våren kommer. Ved store snømengder fraktes reinen ned til Ramnesfjellet og omegn, som er de sikreste vinterbeitene distriktet har. Kalvingsland og vårbeite er Tverrelvdalen, Rensådalen og

framover mot Sandemark. De senere årene er imidlertid motorisert ferdsel blitt et problem i disse områdene.

Inngrep og forstyrrelser i distriktet er knyttet til utbygging, regulering av vassdrag, installasjoner og ulovlig motorferdsel. Utbygging (herunder hytter og forsvarsanlegg) medfører problemer ved flytting og generelle forstyrrelser. Oppdemming og nedtapping av vassdrag (Skodderbergvannet og Niingsvannet) skaper farlige forhold (sprekkedannelse) ved flytting.

Etableringen av fremtidig fritidsboligområde på Bonsåsen, Herjangsfjellet, er i planen sterkt redusert i størrelse og antall. Dette med bakgrunn i at området også skal ivareta interessene til reindriftsnæringen.

Gielas reinbeitedistrikt

Gielas reinbeitedistrikt brukes både som helårsdistrikt og som sesongbeitedistrikt. Grense for reinbeitedistriktet følger naturlige geografiske/topografiske grenser for reindriften.

Hovedområdet for kalving (fra 1. mai til og med juni) er Snørken-området og Gratangshalvøya, mens områdene rundt Gressdalen, Rødalen, Livetskaret og Lifjellområdet brukes i vekslende grad. De samme områdene brukes som beiteområder på forsommeren, og i juli/august flyttes mesteparten av reinen til ferskt sommerbeite i fjellområdene sør for E6. Utover ettersommeren og høsten forflyttes flokken gradvis inn over svenskegrensa. På høsten utnytter man i første rekke beiter med lav vegetasjon som ikke kan utnyttes om vinteren på grunn av snø- og isforhold. Distriktet har minimalt med vinterbeite på norsk side og har derfor fått avsatt beite i Njuorajavriområdet og Patsajaekelområdet i Kiruna kommune. Øyjord brukes som reservebeite for Gielas, når tilgangen til beiter lengre oppe i fjellet blir vanskelig på vinteren. Dette er et viktig område for distriktet da reinen trekker ned hit selv. Trekkleiet går gjennom Stormyra (nordre del), og det er viktig for næringen at denne ikke sperres av (eller at det etableres noe som gir sperreeffekt). Når våren nærmer seg samles reinen opp i oppsamlingsgjerdene og fraktes tilbake til resten av flokken.

De viktigste oppsamlingsområdene for distriktet er Stormyra/Gressdalen i Lavangen kommune, Balakområdet, samt Lanjesvarre i Narvik kommune.

Militær aktivitet, E10, Polar Zoo, utbygging, jakt og ulovlig motorferdsel skaper forstyrrelser for reindriften. Utbygging av hytter reduserer beiteareal og skaper økt ferdsel både langs E10 og i utmark (herunder snøscooter og jakt med hund). Summen av alle inngrepene og aktiviteter får konsekvenser og ringvirkninger for næringen. Det er i kommuneplanen tilrettelagt for å ivareta reindriftsnæringen på Øyjord. Næringsarealet på Stormyra er plassert slik at det i størst mulig grad ivaretar næringen, samt at boligarealer er redusert slik at det i minst mulig grad kommer i konflikt. Fremtidig fritidsboligfelt på Øyjord (Løvika) som var konsekvensutredet, er ikke tatt med i planforslaget.

Frostisen reinbeitedistrikt

Frostisen reinbeitedistrikt er et helårsdistrikt der områdene utnyttes etter årstidene. Det er kun østre del av distriktet (vest for Skjomenfjorden) som ligger i Narvik kommune og utgjør ca. 120 km². På grunn av

liten utstrekning i kommunen er ikke distriktet beskrevet ytterligere her. Det forstås ingen nye tiltak i kommuneplanen som er vurdert å komme i konflikt med reindriftsområdet.

8.3 Landbruks, -natur- og fritidsformål, samt reindrift

Narvik har en allsidig natur. Den største delen av kommunens arealer er LNFR- områder.

I planprosessen er det utført en grundig gjennomgang av alle LNFR-områdene. Formålet har vært å vurdere områder differensiert utfra naturlandskap, landbruk, allmennyttige hensyn og spredt bebyggelse. Det har vært et ønske om at områder med etablert spredt bebyggelse skal ha muligheten til å gjøre enkle tiltak i på egen bebygd tomt uten søknad om dispensasjon, men at man i hovedsak ønsker å bevare og videreføre dagens LNFR områder. Områder med differensiert forvaltning synliggjøres gjennom bestemmelser og retningslinjer. Disse fremstår som landbruks, natur – og friluftsliv med reindrift spredt bolig (LSB) områder og landbruk, natur – og friluftsliv med reindrift spredt fritid (LSF) områder. I disse områdene åpnes det ikke for ny bebyggelse. Det er i retningslinjene foreslått at det kan vurderes dispensasjon for turisthytter og mindre tiltak som fremmer friluftsliv for allmennheten.

Styringsgruppen for kommuneplanen ønsket å vurdere etablering av snøscootertraser i forbindelse med nærings- og turistformål. Det ble gjennomført egne møter med aktuelle parter innenfor disse områdene. Det var ingen konkrete planer eller ønsker å få etablert slike traser pr i dag. Det er derfor ikke avsatt areal til dette formålet. Dersom dette skulle bli aktuelt i planperioden må dette vurderes i en særskilt planprosess.

8.4 Grønnstruktur

Narvik kommune har et bredt spekter av fine friluftsområder som grenser helt til byområdene. Denne unike tilgangen til friluftsområder gir kommunen et godt utgangspunkt til å fremme helse og trivsel blant kommunens innbyggere. Narvik har gode tilbud når det gjelder utendørsaktiviteter som folk i alle aldre har glede av. Fagernesfjellet er tilgjengelig både til fots og via fjellheisen.

Grøntstruktur i Narvik kan i tillegg til å skape estetisk trivelige områder, også virke ledende ved å knytte byen sammen med turstier. Den estetiske veilederen utarbeidet av Asplan Viak i forbindelse med KDP Narvikhalvøya vedtatt 2011 fokuserer på å fremheve sentrale sentrumsområder og lage gode forbindelser. Det ønskes å knytte byen opp mot sjøen og de nærliggende friluftsområdene.

Grøntstrukturen er med på å forme byrommene og kan skape en sammenheng mellom de ulike bydelene. Bruk av vegetasjon har i tillegg en vindskjermende effekt. Ved god planlegging kan beplantning dempe gaters vindtunneler. Attraktive byrom fremmer trivsel gjennom å tilføre liv og aktivitet til byen.

Ved utbygging av nye boligfelt skal arealer til lek avsettes tidlig. Områder med lite støy, god trafiksikkerhet samt gode sol- og skyggeforhold egner seg til lek. Arealer som skal disponeres til lek vil ta fordel av å knyttes sammen med grøntdrag og kan planlegges parallelt. Ved utvikling av nye og eksisterende grøntområder er det behov for å angi stedets hensikt. Grøntområder kan brukes som rekreasjonsområde, men det kan også sees i sammenheng med lek. Det er viktig å sikre at grøntområder

som forbeholdes lek er lagt i trygge omgivelser. Grøntområder med mangel på egen karakter vil fort bli et sted folk passerer i stedet for å oppholde seg. Utemøblering og lekeapparater bør plasseres der det er gunstig og hvor opphold er ønskelig.

8.5 Mineraler

I dag er det bare sand, grus og pukk som tas ut i Narvik, men kommunen har i tillegg til byggeråstoffene flere interessante forekomster av industrimineraler, metalliske malmer og naturstein.

Industrimineraler er mineraler som har interesse på grunn av spesielle egenskaper. Prisen ligger ofte langt under prisen på malmer, noe som tilsier at produktene ikke er egnet for lang transport. Forekomstene bør derfor fortrinnsvis ligge nær Narvik havn eller hovedvei. Forekomster som har vært gjenstand for undersøkelser er glimmerførende pegmatitt i Rånåfeltet, kyanitt, kvarts, kalk og grafittanrikninger. I NGUs databaser er de vurderte forekomstene vurdert å være av liten eller ingen lokal betydning og økonomisk lite viktig. I grunnfjellområdene (de østlige områdene i Narvik kommune) finnes det malmforekomster av flere typer. Gull forekommer i Gautelisområdet og kan være av økonomisk interesse. Sinkforekomster er det flere av, hvor de av størst interesse ligger vest i Narvik kommune ved Hammarfjell. Ved Fagernesfjellet er det en større forekomst av jernmalm som tidligere er undersøkt (Bargel, Boyd, & Dahl, 1995), og som består av magnetitt med et gjennomsnittlig jerninnhold på nær 28 prosent. Naturstein og bygningsstein er bergarter som ser fine ut og som dessuten er motstandsdyktige mot erosjon og slitasje. Det har tidligere vært drift på forekomster av skifer og granitt i Narvik, men i NGUs database er disse vurdert å være av *liten eller ingen lokal betydning* og økonomisk *lite viktig*.

Sand- og grusressursene finnes i breelv- og elveavsetningene i dalførene. Disse er avsatt i rennende vann noe som har medført sortering etter kornstørrelser. Dette har ført til konsentrasjon av sand og grus på bekostning av blokk, stein, silt og leire. Partiklene er kraftig slitt, noe som har ført til at de svakeste bergartene ofte er fjernet. Kvaliteten på avsetningene varierer en del avhengig av opphavsbergarten og transportlenden av materialet.

I Narvik kommune er det registrert 21 sand- og grusforekomster hvorav 14 er volumberegnet til totalt å inneholde ca. 96. millioner m³ sand og grus (NGU ressurs-rapport pr. 16.10.12). De utnyttbare mengdene er imidlertid betydelig mindre enn det totale volumet, og ved bruk av NGU sin modell for beregning av forekomstenes totale og utnyttbare volum (www.ngu.no), er de utnyttbare mengdene til byggetekniske formål fra disse forekomstene estimert til ca. 41 millioner m³.

Skamdalen ved Beisfjord er den største sand- og grusforekomsten i kommunen og i dag den viktigste i forsyningen av byggeråstoff sammen med Håkvik. Forekomstene Skamdalen og Håkvik er begge breelvvavsetninger med estimert volum utnyttbart materiale på henholdsvis 7.0 og 2.8 millioner m³. Forekomsten Prestjorddalen er en breelvvavsetning ved Bjerkvik som er viktig i forsyningen av masser nord i kommunen. I Skjomen sør i kommunen tas det ut masser fra Sandmo som er en viktig forekomst

spesielt til lokale formål. Fra forekomsten Fjellbu er det tidligere tatt ut store mengder sand- og grusmasser til lokale formål.

Narvik kommune har de nest største sand- og grusressurser i Nordland fylke etter Saltdal kommune (Wolden, 1999). Generelt anses kommuner med total volum av sand- og grusressurser <5 mill. m³ å ha små ressurser, mens kommuner med totalt volum mellom 5-20 mill. m³ har store sand- og grusressurser. Ut fra kjent kunnskap anses behovet for byggeråstoff i kommunen å holde seg relativt stabilt i årene fremover. Med fornuftig forvaltning av byggeråstoffsressursene i kommunen vil Narvik kunne være selvforsynt med byggeråstoff til de fleste formål i mange år fremover. Tidligere avsatte grustak og masseuttak er videreført i planen. Det er kun uttak i Håkvik som berøres av fremtidig utbyggingsformål.

8.6 Vannforskriften

EUs vannrammedirektiv (vanndirektivet) trådte i kraft i Norge i 2007 og ble implementert i norsk lovverk som "Vannforskriften". Forskriften setter klare og konkrete mål for hva som er god vannforvaltning. Vannforskriften er relevant for alle som ønsker å sikre vannressurser og opplevelsesverdier knyttet til vann. Formålet med vannforskriften er å sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannressursene våre. Vannforskriften gjelder for alt overflatevann: elver, bekker, innsjøer, kystvann og grunnvann. Målet er at alle vannforekomster (alt vann er delt inn i vannforekomster) skal ha god eller svært god kjemisk og økologisk tilstand innen 2021. Tilstanden på alt vann i Norge skal kartlegges gjennom en omfattende kunnskapsinnhenting. Dette skal legge grunnlaget for å vurdere hva som må til for å beskytte og/eller forbedre den økologiske tilstanden.

Narvik kommune er en del av vannområde Ofoten, og omfattes av Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen (2016-2021). Denne planen er lagt til planprosessen.

For å påse at vannforekomster i kommunen ikke forringes, implementeres vannforskriften og dens mål ved å innhente uttalelse vedrørende vannforekomster i saker som reguleres etter plan- og bygningsloven og forurensningsloven.

8.7 Forvaltning av strandsonen

Arealdelen skal ivareta forvaltning av strandsonen. Regjeringen vedtok 25.mars 2011 nye retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen. Formålet med retningslinjene er å forhindre uheldig bygging langs sjøen og ivareta allmenne interesser. Forbudet er strengest i forhold til tiltak i områder hvor presset på arealene er stort. Nordland defineres som *Område med mindre press på arealene*, noe som betyr at det vil være enklere for kommunen å gi tillatelse til tiltak enn områder med mye press. For å få tillatelse må imidlertid kommunen gjøre en konkret vurdering basert på lokale forhold. Det er i planbestemmelser gitt bestemmelser om byggegrenser fra sjø, vann og vassdrag.

I områder med verdier og kvaliteter i forhold til natur og landskap, kulturminner og friluftsinnteresser bør utbygging unngås. Et viktig punkt i retningslinjene er tilgjengelighet for allmennheten. Skal tiltak tillates må det vurderes om hensynet til tilgjengelighet for allmennheten kan ivaretas ved å avsette areal til friluftsområde eller kyststi. Videre må hensynet til fremtidig havnivåstigning og effekten av bølger

vurderes og ivaretas, og dette er sikret gjennom planbestemmelsene. I kapittelet om næringsarealer og Nye Narvik havn er total belastningen på hele kommunens strandsone vurdert.

8.8 Småbåthavner

En stor del av friluftslivsutøvelsen på kysten foregår fra båt. Eksisterende småbåthavnstruktur videreføres.

Eksisterende småbåthavner

- Skjomen (regulert, ikke bygd)
- Vassvik (ikke fult utbygd)
- Ankenes
- Øyjord
- Bjerkvik

En utvidelse av antall småbåthavner kan anses som konfliktfylt i forbindelse med forsvarets operasjoner i sjøen. Forsvaret har en betydelig tilstedeværelse i områdene rundt Ofotfjorden, eksempelvis med kaianlegg i Bogen og i Bjerkvik, som genererer en del skipstrafikk sammen med sivil skipsfart. Det er derfor viktig at militære kairessurser og framkommeligheten til disse ivaretas. En utvidelse av småbåthavner vil også kunne føre til mer privatisering av strandsonen. Eksisterende småbåtkai har utvidelsesmuligheter, dette vurderes dermed som tilstrekkelig.

8.9 Vern og bruk av sjø og vassdrag

Målet for Narviks kystsoner er at den skal forvaltes gjennom bruk og vern i et bærekraftig perspektiv. Kysten skal nyttes som områder for opplevelse, friluftsliv, båtliv, fritidsboliger, helårsboliger, næring og transport, samtidig som kystens spesielle landskaps-, natur-, og kulturverdier bevares.

Rekreasjonsverdier, naturverdier og kulturminneverdier skal forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i fremtiden og tillegges avgjørende betydning i all forvaltning og planlegging. Arealplanen skal bidra til forutsigbarhet, fleksibilitet og effektivitet i videre planlegging av bruk og vern i kystsonen.

8.10. Akvakultur

I prosessen med utarbeidelse av Kommunedelplan for kystsonen 2013-2025 ble det fra Nordland fylkeskommune fremmet innsigelse til planen. Innsigelsen var knyttet til at arealformålet akvakultur var utelatt fra kommuneplanens sjøareal.

I vedtak datert den 04.05.15 stadfestet Kommunal- og moderniseringsdepartementet kommunedelplan for kystsoner 2013-2022 etter en innsigelsesprosess. Stadfestet vedtak videreføres derfor i sin helhet. Det betyr at området ved Gammelveggen videreføres som flerbruksområde for fiske, ferdsel, friluftsliv og

akvakultur (FFFA). Denne lokaliteten ble tatt i bruk til oppdrett i 2011, basert på kystsoneplanen fra 2004. Området tillates brukt til akvakultur, begrenset til ett anlegg.

I departementets begrunnelse ble det vektlagt at det ikke er påvist ulemper av vesentlig nasjonal betydning i forhold til fiske, naturmangfold, friluftsliv og forurensning. Hensyn til rammebetingelsene for eksisterende næringsvirksomhet har derfor veid tyngst. Departementet vurderte det i vedtaket sitt som generelt uheldig å pålegge kommunen å legge ut arealer til et bestemt formål, men samtidig må det være en viss forutsigbarhet for aktører som skal drive næringsutvikling. Søknaden om godkjenning av oppdrettslokaliteten ved Gammelveggen ble basert på en gjeldende kommuneplan der oppdrett kunne etableres etter en konkret søknad. Departementet har vektlagt behovet for forutsigbarhet ved vurdering av dette området. Det er også vektlagt at regjeringen har som mål å tilrettelegge for vekst i sjømatnæringen. Det er ikke påvist konkrete forhold som gjør oppdrett ved lokaliteten ved Gammelveggen spesielt problematisk i forhold til nasjonale interesser knyttet til naturmangfold. Virkningene i forhold til naturmangfold er først og fremst knyttet til konsekvensene av lakselus og rømning. Ved å godkjenne det ene området, vil omfang av oppdrett holde seg på et lavere nivå, og risikoen bli mindre.

Videre har departementet i sitt vedtak lagt vekt på å sikre en bærekraftig havbruksnæring og det er i flere rapporter pekt på behovet for en mer robust arealstruktur, der arealer for akvakultur skal sees på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Ofotfjorden er av oppdrettsnæringen vurdert som godt egnet for oppdrett blant annet på grunn av strømningsforhold og temperatur. Det er også god avstand til tilstøtende oppdrettsområder, noe som er gunstig av hensyn til smittevern. Det foreligger ingen interkommunal plan for sjøområdene, men oppdrettsselskapene Ballangen Sjøfarm AS og Cermaq Norway AS har til sammen seks lokaliteter i Narvik, Evenes og Ballangen kommune som drives på tvers av kommunegrensene. Denne strukturen sikrer mulighet for lengre perioder med brakklegging som bidrar til bedre fiskehelse og reduserer belastningen på det omkringliggende miljø. Oppdrettsselskapene ønsket seg i utgangspunktet to lokaliteter i Narvik kommune for å sikre en god arealstruktur. Fylkeskommunen, som er regional myndighet med innsigelsesrett innen akvakultur, støttet næringen i dette synet.

Sjømatnæringen er et prioritert område regionalt og nasjonalt. Det er forventet en stor økning innenfor denne næringen. SINTF nord har på vegne utenriksdepartementet fått midler til prosjektet «Ny industri i Nord». Prosjektet har som formål å styrke samarbeidet mellom næringsliv og offentlig sektor for bidra til økt etableringer, som skal gi økt konkurransekraft og bidra til at mer råvarer foredles i nord.

Narvikregionen er et av få områder som vurderes som interessant med sine fortrinn som logistikkcenter. Det er i prosjektet ønske om at vurdere videre en etablering av en sjømathub. Kommunen er positiv til et slik prosjekt. Dette endrer ikke statusen i kommuneplanens arealdel om etablering av nye tiltak, og dersom det skulle komme tiltak i sjø som medfører endringer må dette løses gjennom egne prosesser.

9. Kulturminner og bygningsvern

Narvik har en spennende historie som gjør kommunen attraktiv for innbyggere og tilreisende. Kulturminner forteller om levd liv gjennom tidene og er kilder til vår felles historie og skaper tilhørighet i små og store felleskap. Synet på hva som er verneverdig endres over tid, og dagens nybygg og formgrep er fremtidens kulturminner. Kulturminnevernet møter på utfordringer og dilemmaer i møte med andre samfunnsinteresser og i spennet mellom vern og utvikling. I forbindelse med revideringen av kommuneplanens arealdel er det gjort en revidering av temaplan for kulturminner.

I temaplan for kulturminner er det lagt vekt på:

- Bygningsvern
- Kulturlandskap
- Kulturmiljøer
- Krigsminner
- Samiske kulturminner

10. Klima, miljø og samfunnssikkerhet

Endring i klimaet fører til at samfunnet må tilpasses til å tåle de utfordringer som klimaendringene kan påføre samfunnsstrukturen. Klimatilpasning i kommunen skal etter plan- og bygningsloven bygge på det overordnede prinsippet om bærekraftig utvikling. Det er viktig at kommunen fremmer samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko og sårbarhet. Målet med klimatilpasning er å bidra til en mer robust kommune hvor konsekvenser av klimaendringer søkes minimert. Plankartet vises skred som hensynsoner basert på faresonekart og aktsomhetskart og følges opp med egne planbestemmelser.

10.1 Naturfarer og naturgitte trusler

I arbeidet med å sikre at naturfarer og naturgitte trusler ikke medfører uheldige konsekvenser er klimaendringer og virkningen av disse i et langtidsperspektiv sentralt. Klimaframskrivninger viser at vinteren blir mildere og at høsten blir våtere i Nord-Norge. Ifølge FNs klimapanel (IPCC, 2013) har de tre siste tiårene vært varmere enn noe annet tiår siden 1850. For samfunnet får klimaendringene konsekvenser i form av hyppigere skredaktivitet, flom, havnivåstigning (og herunder større konsekvenser ved stormflo) og utfordringer knyttet til overvannshåndtering. Endringer i naturfarer som følge av klimaendringer må ivaretas i arealplanleggingen for å redusere faren for tap og skader ved hendelser/naturulykker.

10.2 Havnivåstigning og stormflo

Havnivåstigning kan føre til at stormflo og bølger strekker seg lengre inn på land, det er derfor viktig å sikre at områder som ligger lavt og i nærhet til havet blir ivaretatt i planprosessen. Stormflo er knyttet til kraftige lavtrykk, sterk vind og nymåne/fullmåne. Direktoratet for beredskap og samfunnssikkerhet har utarbeidet en rapport (DSB, 2009) som angir verdier for framtidig havnivåstigning med 100 års gjentaksintervall for stormflo for kommuner med kystlinje. I løpet av det 21 århundre kan havnivået stige rundt 60 cm i Nord-Norge, men grunnet usikkerhet kan stigningen bli 20 cm lavere til 35 cm høyere enn forventet. Det er forventet at havstigningen for Narvik kommune i år 2050 vil bli 9 cm, mens stormflo kan nå 302 cm høyere på land. For år 2100 er havnivåstigningen beregnet til 46 cm, mens stormflo kan nå land 344 cm høyere. Beregningene i år 2100 har større usikkerhet enn 2050. Skader på nye byggverk/konstruksjoner forebygges ved at det etableres en nedre byggegrense med margin mot 2100-scenario. Det er særlig bebyggelse nær vannkanten i Skjomen, Håkvik, Ankenes, Beisfjord, Vassvik, Taraldsvik, samt spredt bebyggelse mellom Narvik og Bjerkvik som kan være utsatt.

I kommuneplanens arealdel har man valgt å dimensjonere mot beregnet nivå på havoverflaten ved stormflosituasjoner i år 2100. Tallene er basert på rapporten «Havnivåstigning – estimater av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner» (2009), utarbeidet av DSB og Bjerknæssenteret og veilederen «Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging» (2011), utgitt av DSB. Tallene er knyttet til gjentaksintervall som er oppgitt for flom i byggt teknisk forskrift, og ulike nivå gjelder for ulike bruksformål. Det er ikke tatt hensyn til bølgepåvirkning ettersom Narvik kommune ikke er spesielt utsatt for bølger eller har infrastruktur i umiddelbar nærhet til sjøen. Referansepunktet til tallene er antall cm over NN1954 (nullpunktet i norske kart).

10.3 Flom

Økt nedbør og hyppigere episoder med styrtregn i kombinasjon med økt fortetting/utbygging øker flomfare og det er forventet en økning i avrenningstoppene. Topografien i kommunen gjør at det hovedsakelig er mindre vassdrag som er utsatt for flom. Flom og oversvømmelse oppstår ved økt vannføring og vannstand i elver, bekker og vann som følge av nedbør og/eller snøsmelting og oppdemming som følge av isgang eller skred. Skjomvassdraget, Håvikelva, Lakselva/Stubbelva (Beisfjord), Taraldsvikelva, Forsneselva, Storelva (Nygård), Elvegårdselva (Bjerkvik) og Prestjordelva er de største elvene i kommunen hvor flom kan være et problem. I tillegg er det flere områder med steile dalsider der sideelver responderer raskt på nedbør og/eller smeltevann. Større elvesletter er hovedsakelig i Skjomen, Beisfjord og Bjerkvik. Flom kan også oppstå i småbekker i boligfelt, det er derfor satt bestemmelser for byggegrense. Det er ikke tillatt med bekkelukking eller andre inngrep som forstyrrer det naturlige dreasløpet. Videre er det generelle bestemmelser når det gjelder dimensjonering av stikkrenner og kulverter.

Flomfare skal ivaretas gjennom ROS-analyser i reguleringsplaner i områder hvor det er grunn til å tro at flom (samt erosjon og isgang) kan utgjøre fare. Analyser skal utføres av fagkyndige i henhold til byggt teknisk forskrift.

10.4 Overvann

Overvann i Narvik er en utfordring. Økte nedbørsmengder og styrtregn vil medføre økt belastning på eksisterende overvannssystemer (ledningsnett, bekkeløp, kulverter, bekkeinntak mm). Fortetting i sentrumsnære strøk øker andelen av tette flater og reduserer naturområder og grønne arealer. Dette er med på å øke mengden overvann og konsekvensen av dette. Ved utbygging av nye områder og fortetting i eksisterende felt skal ikke overvannshåndteringen føre til skade eller ulempe på tiliggende områder. Drenering og metoder for fordrøyning er derfor viktig for å imøtekomme klimaendringene jf. EUs vanddirektivs målsetning om å tilbakeføre alle vannforekomster så nær opptil sin naturlige tilstand. Åpne og flerfunksjonelle løsninger for håndtering av overvann må prioriteres og inngå som en naturlig del av alt planarbeid. Nedgravde fordrøyningsbassenger er en effektiv løsning, særlig i kombinasjon med grønne overvannstiltak som grønne tak, gatetrær, regnbed, permeable dekker og bruk av åpne dammer, bekker, kanaler og grøfter.

Fortetting/utbygging i Narvik skjer hovedsakelig i sentrum, Frydenlund, Oscarsborg og Skistua. Ankenes har i dag store utfordringer knyttet til overvann. Disse områdene er sårbare med hensyn til overvannshåndtering, og må særlig ivaretas i planer og enkelt utbygging.

Hovedprinsipp for kommunens overvannspolitik er:

- **Tilførselen av overvann til det offentlige avløpsnettet skal minimaliseres.**
 - **Alt overvann skal fortrinnsvis tas hånd om åpent og lokalt, det vil si gjennom infiltrasjon, utslipp til resipient, eller på annen måte utnyttet som ressurs, slik at vannets naturlige kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.**
-
- **Kommunen** må sikre at de tar trygt hånd om overvannet innenfor sine ansvarsområder.
 - **Private utbyggere** må passe på at de tar med overvannshåndteringen når de planlegger områder, og setter av god plass til å ta vare på overvannet på selve området. De må også passe på at de løsningene de velger ikke fører til skader hos naboene.
 - Alle **innbyggere** må passe på at de tar hånd om overvannet fra eiendommen sin uten at det fører til skader hos naboen.

10.5 Skred

Aktuelle skredtyper i Narvik er flomskred, sørpeskred, jordskred, stein/fjellskred, leirskred/kvikkleireskred og snøskred. Dagens oversikt over skredfare er basert på NVEs faresonekartlegging og aktsomhetskartlegging. Kvikkleireskred og fjellskred omfattes ikke av faresonekartleggingen. Aktsomhetskartet er basert på en datamodell som identifiserer potensielle områder for skred bla. basert på terrenghelning. Det er ikke utført feltarbeid og kartene der denne er

lagt grunn gir kun en grov oversikt. For deler av kommunen kan skredkart utarbeidet av NGI også benyttes. I tillegg til kartanalyser er det utført feltbefaringer og disse kartene dekker steinskred og snøskred. Alle områder som er utsatt for skred ligger innenfor skredutsatt område skal kartlegges av fagekspertise i henhold til krav i byggt teknisk forskrift.

10.5.1 Leirskred/kvikkleireskred

Leirskred og kvikkleireskred er en potensiell fare i områder med marin avsetning (herunder løsmassetypen som breelvavsetning, bresjø-/innsjøavsetninger, tynn/tykk hav-/strandavsetning, marin strandavsetning, elveavsetning, samt myr og torv), under marin grense. Marin grense angir høyeste nivå havet nådde etter siste istid. Marin grense i Narvik kommune ligger mellom kote 85 og kote 95, men i indre deler av fjord – og dalsystemer er den høyere (inntil kote 107). Det er særlig Bjerkvik, Øyjord, Trældal, Hergot, Håkvik, Skjomen og Vidrek som har arealer med stor sannsynlighet for marin leire. Områder under marin grense skal undersøkes av geotekniker med hensyn til områdestabilitet og behov for videre grunnundersøkelser før utbygging/andre inngrep kan skje.

10.5.2 Jordskred, flomskred og sørpeskred

Jordskred, flomskred og sørpeskred er vannmettede (som følge av nedbør og/eller snøsmelting) skred i skrånninger og elveløp/bekkefar. I Narvik er det mange områder hvor forholdene ligger til rette for utløsning av disse skredtypene på grunn av bratte dalsider med løsmasser, raviner og bekkeløp. Utløsende faktor for alle skredtypene er høy vannmetning, men jordskred kan også initieres ved nedfall av stein fra fjellskrånninger. Jordskred kan i tillegg ta form som utglidning langs et glideplan som er flatt eller skjeformet. Klimaendringer vil trolig øke faren for vannmettede skred i framtiden. Fare for jordskred, flomskred og sørpeskred er ikke kartlagt i Narvik, og inntil dette foreligger skal NVEs aktsomhetskart for jordskred benyttes. Områder som faller inn i aktsomhetssonen skal utredes før eventuell utbygging kan skje. Skredfare skal ivaretas gjennom ROS-analyser i reguleringsplaner for områder som ligger i aktsomhetssonen, og analysen skal utføres av fagkyndig i henhold til byggt teknisk forskrift.

10.5.3 Fjellskred og steinsprang

Fjellskred og steinsprang utløses fra bratte fjellsider og skjæringer. Bergartstype, sprekkemønster og tettheten av sprekkene sammen med ytre påkjenninger som bla. fryse/tineprosesser, vanntrykk i sprekker og rotsprenging bestemmer faren for nedfall. Det er flere områder i kommunen som er utsatt for nedfall, blant annet Fagernes, Beisfjord, Skjomen og Bjerkvik. Nordsiden av Tøttatoppen er i tillegg utsatt for stort fjellskred.

10.5.4 Snøskred

Snøskredfare i Narvik kommune er ikke kartlagt, og i forhold til plansaker/utbyggingssaker skal NVEs aktsomhetskart (eventuelt NGIs skredkart) ligge til grunn for videre vurdering av kartleggingsbehov. Analyser skal utføres av fagkyndig i henhold til byggt teknisk forskrift. Områder med bebyggelser utsatt for snøskred er deler av Skjomen, Beisfjord, Fagernes, Skistua, Rombak, Trældal, samt et avgrenset område ved Prestfjord i Bjerkvik.

11. Hensynssoner

Det er i planforslaget valgt ulike hensynssoner. Det er knyttet bestemmelser og retningslinjer til hensynsonene. Kommuneplanen har følgende hensynssoner :

- Hensynssone H 110 – Nedslagsfelt drikkevann
- Hensynssone H 120 – Område for grunnvannsforsyning
- Hensynssone H 310 – Skredfare
- Hensynssone H 370 – Høyspenningsanlegg
- Hensynssone H 360 – Skytebane
- Hensynssone H 390 – Avfallsplass
- Hensynssone H 530 – Friluftsliv
- Hensynssone H 560 – Bevaring naturmiljø
- Hensynssone H 570 – Kulturminner og kulturmiljø
- Hensynssone H 710 – Båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven
- Hensynssone H 720 – Båndlegging etter lov om naturvern
- Hensynssone H 730 – Båndlegging etter lov om kulturminner
- Hensynssone H 740 – Båndlegging etter andre lover
- Hensynssone H 810 – Felles planlegging
- Hensynssone H 830 – Fornyelse

12. Arealregnskap

Formål	Eksisterende	Fremtidig	Total
Boligbebyggelse	5541,6	521,6	6063,2
Fritidsbebyggelse	5813,8	885,1	6698,9
Sentrumsformål	186,2	18,9	205,1
Kjøpesenter	89,8		89,8
Forretninger	99,7		99,7
Offentlig eller privat tjenesteyting	529,1	86,3	615,4
Fritids- og turistformål	278,3	207,5	485,8
Råstoffutvinning	1114,5		1114,5
Næringsvirksomhet	1759,8	1478,5	3238,3
Idrettsanlegg	3822,6	20,0	3842,6

Andre typer bebyggelse og anlegg	3110,3	3,6	3113,9
Uteoppholdsareal		27,0	27,0
Grav-og urnelund	173,9		173,9
Kombinert bebyggelse og anleggsformål	16,7	117,4	134,1
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)	5,8		5,8
Veg	3,8		3,8
Bane (nærmere angitte baneformål)	287,4		287,4
Havn	234,9	1682,9	1917,8
Parkering	7,1	13,7	20,8
Grønnstruktur	545,0		545,0
Naturområde - grønnstruktur	1228,1		1228,1
Turdrag	584,3		584,3
Friområde	41894,9	39,5	41934,4
Park	76,0	19,3	95,3
Ulike typer militære formål		29,0	29,0
LNRF areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift	1819370,5		1819370,5
LNFR areal for spredt bolig- fritids- eller næringsbebyggelse, mv	3303,5		3303,5
Spredt boligbebyggelse	2387,6		2387,6
Spredt fritidsbebyggelse	4657,3		4657,3
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	105952,4		105952,4
Ferdsel	647,0		647,0
Farleder	20197,6		20197,6

6230: Småbåthavn	277,1		277,1
6500: Drikkevann	487,0		487,0
6600: Naturområde		1325,0	1325,0
6700: Friluftsområde	495,0	1870,0	2365,0
6800: Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone	128449,1	45014,2	173463,3
Totalt	2153627,7	53359,5	2206987,2

12. Følgende dokumenter følger kommuneplanens areadel

Utover dokumentene som inngår i kommuneplanens areadel, jf, kapitel 1, har kommuneplanen disse vedleggene

- Handels- og næringsanalyse, 2015
- Barnetråkk Håkvik, Ankenes og Beisfjord, 2015
- Barnetråkk Narvikhalvøya, 2011
- Dialogmøter med barn og unge, 2015
- Rapport fra dialogmøter, 2015
- Skredfarekartlegging i Narvik kommune, NVE rapport 20/2016
- Prosjektet Håkvikleira – havn eller friområdet ? av elever ved Håkvik skole.
- Rapport Øyjord
- Innkommende skriftlige innspill
- Vurdering av områdeplan for Fagernesfjellet i kommuneplanens areadel
- Vedtatt planprogram

Dokumenter knyttet til Nye Narvik havn

- Dialogkonferanse 1

- Dialogkonferanse 2
- Nye Narvik havn – overordnede infrastrukturløsninger
- Delrapport 1 – Nye Narvik havn jernbaneløsninger og prinsipp for terminaler
- Delrapport 2 Nye Narvik havn vegtraseer og atkomstløsninger
- Delrapport 3.2 Nye Narvik havn Northland resources, Terminaler
- Delrapport 3-3 Nye Narvik havn Mulighetsstudie containerhavn Håkvik
- Delrapport 3-4 Mulighetsstudie ny malmhavn, Grindjord
- Delrapport 4-1 – Stormflo i Narvikområdet
- Delrapport 4.3 Bølger og vind ved Håkvik – alternativ
- Delrapport 4-4 Maritime forhold Grindjordområdet
- Notat maritime forhold ved Framnes, Narvik