

Narvik kommune  
Postmottak  
8512 Narvik

Saksb.: Aage Steen Holm  
e-post: [fmnoaah@fylkesmannen.no](mailto:fmnoaah@fylkesmannen.no)  
Tlf: 75547858  
Vår ref: 2014/7734  
Deres ref: 14/1861-164/MDK  
Vår dato: 12.02.2016  
Deres dato:  
Arkivkode: 421.3

## Samordnet uttalelse med innsigelse - Kommuneplan - Kommuneplanens arealdel - 2016 - 2028 - Narvik

Vi viser til oversendelse av 04.12.2015. Narvik kommune har lagt fram et forslag til ny kommuneplanens arealdel med fokus på næringsutvikling og fortetting i årene som kommer. Planforslaget er omfattende beskrevet og godt presentert.

Fylkesmannen har i forbindelse med Forsøk om samordning av innsigelser ansvar for å samordne uttalelser og innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker.

Det foreligger uttalelse fra NVE, Statens vegvesen, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Avinor, Direktoratet for mineralforvaltning, Kystverket samt faglig uttalelse fra Fylkesmannen. Jernbaneverket har varslet at de kommer med en uttalelse, men denne er ikke samordnet i denne uttalelsen. Det skal ikke foreligge innsigelse fra Jernbaneverket.

### **OPPBYGGING AV UTTALELSEN**

Dette brevet inneholder:

- 1) En kortfattet oversikt over innsigelser fra statlige myndigheter som inngår i samordningsforsøket
- 2) En kortfattet oversikt over planfaglige mangler påpekt av statlige myndigheter som inngår i samordningsforsøket
- 3) Fylkesmannens faglige uttalelse

Dette brevet gjengir ikke fullstendige uttalelser fra statlige myndigheter. For utdyping av innsigelser og planfaglige mangler og alle planfaglige råd, viser vi derfor til vedlagte høringsuttalelser fra etatene.

Uttalelsen bygger på mal beskrevet i [Rutinebeskrivelse for effektive avklaringer i arealplanleggingen](#), og inndelt i *Innsigelser*, *Planfaglige mangler* og *Planfaglige råd*. Der uttalelser fra etatene ikke samsvarer med malen, tolker Fylkesmannen det dithen at:

1. Statens vegvesen sin overskrift «Planfaglige mangler og råd» kan forstås som planfaglige råd.
2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin uttalelse kan i sin helhet forstås som planfaglige råd.

- 
3. Avinor sin høringsuttalelse kan i sin helhet forstås som planfaglige mangler.
  4. Direktoratet for mineralforvaltning sin høringsuttalelse kan i sin helhet forstås som planfaglige råd.
  5. Kystverkets «plantekniske innspill» regnes som planfaglige mangler, mens resten kan forstås som planfaglige råd.

Vi håper med dette at samordnet uttalelse kan fungere som en enkel oversikt over hvilke deler av planforslaget som er konfliktfylt i forhold til regionale myndigheter, samtidig som de ulike etaters innspill gir fylldigere beskrivelser og råd.

## **INNSIGELSER – FRA STATLIGE MYNDIGHETER**

Det er fremmet ni innsigelser til planforslaget. Under følger en oversikt over hvilke områder det er fremmet innsigelse til, og fra hvilken myndighet. For utdyping av innsigelsene, viser vi til etatenes egne uttalelser. Med unntak av innsigelse 1-4 er de andre innsigelsene ikke direkte arealbrukskonflikter, men grunnet i planfaglige mangler, slik som feil i kart, manglende bestemmelser og vurderinger.

### **Innsigelse 1: N4.1 Næringsområde, Håkvikdalen**

Fylkesmannen fremmer innsigelse 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 interesser, friluftsliv og fri ferdsel.

NVE mener at det avsatte området må avgrenses slik at det oppnås en større avstand fra formåls grensen og Håkvikelva. Fylkesmannen mener det avsatte området må avgrenses i vest slik at jordbruksarealet ikke blir berørt.

### **Innsigelse 2: F8.1 Bonsåsen, Fritidsboliger, Herjangsfjellet**

Fylkesmannen fremmer innsigelse til hele arealet ut fra hensyn til reindriftsinteresser og regionale friluftinteresser. 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.

NVE mener at formåls grensen for fritidsboliger må justeres til å følge hensynssonen slik at misforståelser unngås, mens Fylkesmannen mener at hele byggeområdet må tas ut fra planen.

### **Innsigelse 3: F8.2 Fritidsboliger, Herjangsfjellet**

NVE fremmer innsigelse til deler av arealet ut fra hensyn til verna vassdrag.

NVE mener at formåls grensen for fritidsboliger må justeres til å følge hensynssonen slik at misforståelser unngås.

---

#### Fylkesmannens vurdering av innsigelsen:

F8.2 er avsatt ned til elva også i gjeldende kommuneplan. Fylkesmannen mener derfor at NVE ikke har adgang til å fremme innsigelse til F8.2. Fylkesmannen avskjærer innsigelse 3 fra NVE. Vi har vært i kontakt med NVE som er innforstått med at innsigelsen avskjæres.<sup>1</sup>

Fylkesmannen presiserer at det ønskelig at kommunen tar hensyn til NVEs synspunkter ved å trekke formålsgrensa for fritidsboliger ut av hensynssonen i plankartet.

#### **Innsigelse 4: Jernbane Kleiv-Håkvik/Skjomnes**

Fylkesmannen fremmer innsigelse til den juridiske linjen (linjesymbol 1151) for framtidig jernbanetrase. Det planlagte tiltaket er av et slikt omfang at det etter all sannsynlighet krever konsekvensutredning på tiltaksnivå. Det er ikke redegjort for hvordan kryssing av E6 skal løses, det er ikke gjort tilstrekkelige vurderinger av støy, massestabilitet i Håkvik og vist konsekvensene for det statlig sikrede friluftslivsområdet på Fagernes.

Innsigelse fremmes til bruken av linjesymbol 1151, men Fylkesmannen har ingen merknader til at traséen båndlegges for framtidig vedtak etter plan- og bygningsloven, slik kommunen har gjort for ny E6 på samme strekning.

#### **Innsigelse 5: Planbestemmelse: Parkering**

Statens vegvesen og Fylkesmannen fremmer innsigelse ut fra *Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal og transportplanlegging*, som tydelig sier at kommunal planlegging skal bidra til å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer (jf. punkt 3). Kommunal planleggingen skal styrke sykkel og gange som transportform (jf. punkt. 4.4). Fylkesmannen viser også til St.meld. nr 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk* og St.meld. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Narvik kommune må se på parkeringsdekning i hele sentrum, og komme frem til en parkeringsdekning som fremmer økt bruk av kollektiv transport, gåing og sykling.

#### **Innsigelse 6: Bestemmelse 1.3: Forhold mellom kommuneplan og reguleringsplaner**

Statens vegvesen fremmer innsigelse vedrørende forholdet mellom kommuneplan og reguleringsplaner.

Bestemmelsen 1.3 medfører problemer. Narvik kommune bør ha en oversikt over eventuelle motstrid mellom gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel. Det må føres inn en tabell over hvilken status gjeldende reguleringsplaner skal ha.

Eksempel på problemstillinger som kan oppstå er den allerede vedtatte reguleringsplanen for Hålogalandsbrua, og reguleringsplanen for Malmporten, dersom denne blir vedtatt før kommuneplanens arealdel.

Kommunen bes gjennomgå og identifisere nyere detaljplaner, for eksempel planer utarbeidet i medhold av kommunedelplan for Narvikhalvøya, herunder reguleringsplanen for Malmporten, som fortsatt skal gjelde og gå foran kommuneplanen ved motstrid. Disse kan

---

<sup>1</sup> Dersom fylkesmannen avskjærer en innsigelse, vil Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) ha adgang til å innkalle arealplan etter plan- og bygningsloven §§ 11-16 tredje ledd og 12-13 tredje ledd. Dersom en innsigelsesmyndighet mener at en innsigelse er så viktig at planen bør innkalles etter disse reglene, må dette avklares med det aktuelle fagdepartement, som eventuelt tar saken opp med KMD.

---

eventuelt listes opp og tilknyttet bestemmelse om forrang ved motstrid, eller at slike planer implementeres på en slik måte at det ikke oppstår motstrid.

For øvrig bør det stilles krav om ny plan i fortettingsområdet når arealdelen legger opp til høyere utnyttelse, endring i parkeringsnorm eller liknende og et nytt regime for byutvikling. Dette bør presiseres i bestemmelsens punkt 2.1.

#### Fylkesmannens vurdering av innsigelsen:

Det at kommuneplanens arealdel ved motstrid skal gå foran eldre reguleringsplaner, med mindre annet fremgår av den enkelte kommuneplanbestemmelse, er i samsvar med hovedregelen i plan- og bygningsloven (pbl) § 1-5.

Etter Fylkesmannens vurdering vil det i utgangspunktet ikke være adgang til å fremme innsigelse til dette forhold. Ettersom Statens vegvesens innsigelse til dette rettsvirkningsforholdet kan begrunnes i reelle areal- og interessekonflikter knyttet til parkeringsareal og faktisk veglinjetrasé i vedtatt, eller nær forestående vedtak, av reguleringsplaner for hhv. Hålogalandsbrua og Malmporten, må denne innsigelsen sees på som utfyllende for innholdet i innsigelsene 5 og 8. Fylkesmannen vurderer derfor at denne innsigelsen kan fremmes.

#### **Innsigelse 7: Planbestemmelse § 4.4.4: Kvalitetskrav til lekeplasser**

Fylkesmannen fremmer 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.

Bestemmelsene til arealdelen må ligge innenfor det som pbl 11-9 hjemler hva gjelder:

- Norm (areal- og avstandskrav) for leke-, ute- og oppholdsplasser, jf. § 11-9 nr. 5
- Rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av slike areal, jf. § 11-9 nr. 4

Fylkesmannen fremmer innsigelse til dette forhold, og forutsetter at siste kulepunkt under 4.4.4 tas ut i sin helhet.

#### **Innsigelse 8: Kartteknisk**

Statens vegvesen fremmer innsigelse til feil i kartet med hensyn til linjeføring på ny E6 og nytt kryss med E10, samt feil linjeføring for ny tunell utenom sentrum.

Krysset mellom ny E6 og E10 er allerede etablert i Hålogalandsbrua-prosjektet. Ny tunell gjennom sentrum må rettes med en hensynssone slik at den hjemler den reviderte veglinja. Disse innsigelsene vil også berøres av forannevnte bestemmelse 1.3.

#### **Innsigelse 9: Rekkefølgebestemmelse til HA4.1 Havn og molo, Skjomnes**

Fylkesmannen fremmer innsigelse til mangelfull rekkefølgebestemmelse til HA4.1. 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.

Bestemmelsen må presiseres med tanke på at området ikke kan tas i bruk til utbygging før etablering av teknisk infrastruktur i form av jernbaneframføringen er igangsatt eller

tilstrekkelig etablert, jfr. pbl. § 11-9 nr. 4. Alternativt kan rekkefølgekravet knyttes opp mot at nødvendige tillatelser gitt i eller med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane (jernbaneloven) må foreligge.

## **PLANFAGLIGE MANGLER<sup>2</sup>**

---

Under følger en kort oppsummering av planfaglige mangler. For utfyllende informasjon, viser vi til etatenes egne uttalelser.

### **Planfaglig mangel 1: Hensyn til Narvik lufthavn**

Avinor viser til at kommuneplanen må ivareta bestemmelser for utforming av lufthavn, så lenge lufthavna er operativ, dvs frem til 01.04.2017. Dette innebærer synliggjøring av restriksjonsplan/hensynssone og planbestemmelser knyttet til dette.

### **Planfaglig mangel 2: Grunnforhold Håkvik**

NVE mener at det for viktige utbyggingsområder på kommuneplannivå bør utføre ei detaljert farekartlegging for viktige utbyggingsareal, med samme detaljeringsgrad som er tilrådd for reguleringsplaner. Dette vil være relevant for næringsområdet N4.1 og containerhavn, samt større infrastrukturtiltak.

### **Planfaglig mangel 3: Vurdering av naturfare for alle typer tiltak**

NVE påpeker at planbestemmelse § 2.3 åpner for nybygging av inntil 3 boliger i eksisterende utbyggingsområder uten at det stilles plankrav. NVE mener at bestemmelsene 5.8-5.15 må gjøres gjeldende for nevnte utbygginger, samt for eventuell spredt utbygging i ulike LNFR-områder hvor det ikke er plankrav.

### **Planfaglig mangel 4: Synliggjøring av vatn og elver**

NVE mener at elver og bekker synliggjøres på plankartet på et hensiktsmessig nivå for å kunne ivareta naturfare ved vassdrag, og hensyn til vassdrag og vassdragsmiljø.

### **Planfaglig mangel 5: Flom og hensynssone**

NVE mener at planbestemmelse §5.10 *Flom* bør gjelde uavhengig av om det er stilt plankrav eller ei. Kommunen må avsette hensynssone for flom langs vassdrag på plankartet. Som et minimum må dette gjøres for byggeområder, både nye og eksisterende.

### **Planfaglig mangel 6: Kraftlinjer**

NVE påpeker at det ikke er knyttet planbestemmelser til hensynssonen H740 for kraftlinjer i sentral-/regionalnettet.

### **Planfaglig mangel 7: N3.2 Ankenesleira**

Kystverket påpeker at det i plankartet er et mørkeblått polygon uten formål. Formål må settes på.

---

<sup>2</sup> Med planfaglige mangler tenker vi på feil og mangler knyttet til lov og forskriftskrav – typisk tekniske krav og formelle krav f eks knyttet til manglende dokumentasjon/utredning. Dette er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

---

I bestemmelsene for næring bør det tas inn i område/reguleringsplan, eller før søknad om igangsettingstillatelse til utfylling, at det skal foreligge tillatelse fra Kystverket etter Havne- og farvannsloven.

**Planfaglig mangel 8: Havn og ankringsområder**

Kystverket bemerker at bestemmelser for Havn HA (1.1 Grunnstadvika, 4.1 Håkvik/Skjomnes med molo og 5.1 Grindjord) bør ta inn bestemmelser at i områdeplan, eller før igangsettingstillatelse, skal det foreligge tillatelse fra Kystverket etter Havne- og farvannsloven til utdyping, dumping, og oppføring, fjerning av tilhørende navigasjonsinstallasjoner. Ankringsområder i havna og i fjorden kan vurderes sikret med hensynssoner i plankartet.

**Planfaglig mangel 9: Bestemmelser til LNFR med åpning for spredt bebyggelse**

Fylkesmannen påpeker at det framgår klart av planens §§ 11.1- 11.3 at etablering av nye bruksenheter til bolig eller fritidsbebyggelse, eller fradeling eller bortfesting av nye ubebygde eiendommer til disse formålene, ikke tillates med mindre de er ledd i stedbunden næring. Spørsmålet her er om Narvik kommune kan fastsette bestemmelser om en generell tillatelse til mindre tiltak på bebygd bolig og fritidsboligeiendom, herunder bl.a. frittstående garasjer i områder med spredt bolig og påbygg/ tilbygg/ endring av eksisterende bolig- og fritidsbebyggelse, all den tid omfang og lokalisering ikke er nærmere/tilstrekkelig angitt.

**PLANFAGLIGE RÅD<sup>3</sup>**

Fagetatene har gitt planfaglige råd, som ikke framkommer i dette brev.

Disse er god veiledning for å forbedre endelig plan, og vi ber kommunen derfor nøye lese etatenes uttalelser og gjøre justeringer før endelig vedtak.

---

<sup>3</sup> Planfaglige råd er informasjon om de interesser og hensyn som fagorganet skal ivareta/sikre i planleggingen, og anbefalingeri forhold til løsninger. Det vil være kommunen som er nærmest til å foreta de endelige valgene.

---

## **FYLKESMANNENS EGEN FAGUTTAELSE**

Under følger Fylkesmannens faglige uttalelse, med utdyping av innsigelser fremmet av Fylkesmannen, samt våre egne tilbakemeldinger vedrørende planfaglige mangler og planfaglige råd. Innspill vedrørende reindrift i Troms reinbeiteområde fra Fylkesmannen i Troms er innlemmet i uttalelsen.

Det er Fylkesmannens oppfatning at Narvik kommune har jobbet godt med planforslaget, og planforslaget fremstår som godt opplyst, ryddig og forståelig. Vi vil også berømme kommunen for å ha hatt høyt fokus på kontakt og dialog med regionale myndigheter gjennom hele planprosessen. Det har blant annet vært avholdt to regionalt planforum (inkludert befaring) med fokus på planarbeidet, samt flere telefonmøter. Dette innebærer at både kommunen og regionale myndigheter er vel informert om konfliktområdene, som danner grunnlag for innsigelsene til planarbeidet. Fylkesmannen tror at dialogen har bidratt til å hindre ytterligere konflikter på grunnlag av planutkastet.

### Landbruk:

Med unntak av næringsareal i Håkvika og Øyjord får planen små konsekvenser for landbruket. Imidlertid har også Narvik lite landbruksareal, og det er viktig å ta vare på de gode, sammenhengende arealene som finner. Fylkesmannen har gjennom hele planprosessen, også i regionalt planforum og dialogmøte via Skype tatt til orde for at kommunen bør definere kjerneområder for landbruk. Dette gjelder særlig i Håkvik, som er et område der utbygging kan true de gode landbruksarealene på sikt. Definerings av kjerneområder kan gjøres som temakart med tilhørende retningslinjer. Dette er ikke blitt gjort av kommunen.

Det er generelt tatt godt hensyn til jordbruksområdene ved utarbeidelsen av kommuneplanens arealdel, noe som er positivt! Men kommunen har ikke oppgitt arealtall for hvor mye dyrka jord som blir foreslått omdisponert, eller gjort alternativvurderinger der utbyggingsområdene legges på jordbruksareal. I planprogrammet står det at det skal utføres en verdisetting av landbruksområdene i kommunen. Dette er heller ikke gjort, ut over at det står nevnt at enkelte geografiske områder i kommunen er viktigere i landbrukssammenheng.

### Reindrift:

Konsekvensutredningen belyser på en god måte de ulike planforslagenes konsekvenser for reindrifta. Det er også positivt at det er foretatt en vurdering av tiltakenes samlede konsekvenser for reindrifta.

I planprosessen er det særlig to tiltaksområder som har vært utfordrende for reindrifta – Øyjord og Herjangsfjellet. Det er gjennomført særskilte dialogmøter mellom kommunen, reinbeitedistrikt og Fylkesmannen om disse områdene. Herjangsfjellet omtales nærmere under Fylkesmannens innsigelser. Når det gjelder Øyjord, er dette området viktige vinterbeiteressurser for reindrifta når beitemarkene på fjellet er dårlige eller nediset. Store deler av halvøya er allerede gjort vanskelig tilgjengelig for reindrifta. Vei over halvøya, i forbindelse med bro over Rombakksfjorden, deler denne i en nordlig og en sydlig del. Det er derfor av stor betydning at områdene nord for veiene skjermes for mer utbygging, slik at disse fortsatt kan benyttes til beiting. Det er også positivt og viktig at kommunen har fastsatt rekkefølgebestemmelser for de ulike utbyggingsområdene på Øyjord slik at områder lengst nord skal bygges ut sist.

---

## Utdyping av innsigelser fra Fylkesmannen

### F8.1 Herjangsfjellet

Innsigelsen begrunnes med reinbeiteinteresser og regionale friluftsjnteresser.

#### Miljø

Den her aktuelle delen av Herjangsfjellet har vært underlagt stadfestelsesbehandling på departementsnivå. Daværende Miljøverndepartementet stadfestet ikke kommunens vedtak av 27. januar 2011 om reguleringsplan for Herjangsfjellet hyttegrennd ved Bonsåsen, jfr. brev datert 17.04.13. Avgjørelsen la vekt på at planen er i konflikt med reinbeiteinteresser og regionale friluftsjnteresser. Det er også vektlagt at beslutningsgrunnlaget når det gjelder naturmangfold burde vært bedre. Innsigelsene fra Fylkesmannen i Nordland ble fullt ut tatt til følge.

Fylkesmannen kan ikke se at realitetene i saken er endret siden departementets stadfestelsesbehandling, da det fortsatt er knyttet store arealbrukskonflikter til området. Dette til tross for at byggeområdet er noe mer innskrenket. Fylkesmannen mener at planen er i konflikt med Herjangsfjellets nåværende og framtidige funksjon som friluftslivsområde, jf. bl.a. [FK00003227](#) og [FK00004323](#). Herjangsfjellet scorer høyt på bruksfrekvens og brukes også av andre enn lokalbefolkningen. En utbygging av det omfang som planen legger opp til vil kunne redusere attraksjonen ved Herjangsfjellet både som utgangspunkt for attraktive friluftsområder og som nærturterreng. Etablering av fritidsbebyggelse bør etter vår vurdering søkes gjennomført innenfor avsatte områder i nærheten, som etter det vi kan se i liten grad er utnyttet og ferdigutbygde. En restriktiv arealøkonomisk tilnærming til dette fjellområdet er spesielt viktig ettersom Herjangsfjellet, ved siden av Bjørnefjell, er ett av de aller viktigste utfartsområdene til fjells i regionen. En stadig utvidelse av hyttebebyggelse utover avklarte byggeområder vil kunne påvirke bruken av området.

Planområdet er lokalisert i nedslagsfeltet for det vernede vassdraget Østervikelva, jf. St.prp. nr. 75 (2003-2004) om suppleringsplan for vassdrag. Det er store verdier knyttet til det biologiske mangfoldet i vassdraget og dets nedbørsfelt, samt til landskapet her. Fuglefaunaen er rik og vassdraget har meget godt egnede biotoper for ender og vadefugl. Det er registrert en rekke rovfugler i nedslagsfeltet, samt flere rødlistede arter.

#### Reindrift:

Fylkesmannen fremmer innsigelse til avsatt område til fritidsbebyggelse på Herjangsfjellet av hensyn til reindriftas særverdiområder. Fritidsbebyggelse i dette området vil medføre negative konsekvenser for reindriftas flyttlei og alle årstidsbeiter. Det er en viktig flyttlei i området som allerede er forringet av tidligere utbygging av fritidsboliger og avsatte områder for fremtidig utbygging. Denne flyttleia er en viktig passasje mellom ulike årstidsbeiter – deriblant mellom senveinterland og kalvingsområder. Lokalt, i og ved tiltaksområdet, er det gode beiteforhold som vil gå tapt ved en utbygging. Med flere fritidsboliger i dette området, vil man i tillegg kunne forvente økt menneskelig aktivitet i utmarka også langt unna hyttefeltet. Dette vil dermed kunne få store negative konsekvenser for kalvingsområdet nord for tiltaksområdet. Forskning viser at unnvikelseseffekter, kan gi betydelige konsekvenser for reindriften (Vistnes og Nellemann 2001). Med unnvikelseseffekter menes at reinflokkene reduserer bruken av områder nær inngrep og forstyrrelse, og slike effekter kan påvises mange kilometer ut fra inngrepet. Det er særlig simler med kalv som reduserer bruken av områder omkring hyttefelt.



---

I 2009 og 2013 ble reguleringsplaner for fritidsboliger på Herjangsfjellet behandlet av departementet etter innsigelser. Begge gangene ble innsigelsene støttet av departementet. Departementet viste blant annet til at kommunen ikke har sannsynliggjort behovet for mer areal til fritidsboliger i området, og at det er flere områder for fritidsbebyggelse på Herjangsfjellet som ikke er realisert. Fylkesmannen kan ikke se at det denne gangen heller er sannsynliggjort et behov for ytterligere arealer til fritidsboliger i området. Det er like ved avsatt 4 områder for fritidsbebyggelse som ikke ser ut til å være realisert.

Fylkesmannen har hele tiden vært klar på at fritidsbebyggelsen på Herjangsfjellet bør begrenses og i så fall ikke ekspandere lenger nordover inn i de urørte områdene enn det er åpnet for i gjeldende kommuneplan. Det er viktig å bidra til at de sentrale og uberørte delene av Herjangsfjellet kan bestå som viktige områder for fugl og naturbasert friluftsliv, samt reindriftsutøvelse.

### **Jernbane Kleiv- Håkvik/Skjomnes**

Det framgår i bestemmelsene til HA 4.1 at «*Trafikksituasjon, trafikksikkerheten, samt adkomst, jernbane og veg skal løses i detaljreguleringen*». Like fullt er jernbanetraséen fra Kleiv til Skjomnes, i tillegg til å være båndlagt for framtidig regulering, avsatt som juridisk linjesymbol 1151. Det vil si at man allerede nå har avklart hvor framtidig jernbanetrasé til nye Narvik havn skal kunne fremføres. Dette uten at det er redegjort for hvordan kryssing av E6 ved Fagernestunellen og Skjomnes skal løses. Videre er det ikke foretatt tilstrekkelige vurderinger av støy eller risikoforhold knyttet til skred på begge sider av Beisfjorden og massestabilitet i Håkvik. Jernbanebroen over Fagernesstraumen vil betinge kryssing over det statlige sikrede friluftslivsområde på Fagernes. Det er ikke synliggjort hvilke konsekvenser den framtidige jernbanetraséen vil ha på friluftslivsområdet her.

Det planlagte tiltaket er av et slikt omfang at det etter all sannsynlighet krever konsekvensutredning på tiltaksnivå. I dette ligger det også krav om mer inngående vurderinger av ulike alternativer, bl.a. for kryssing av Beisfjorden. En mer grundig utredning vil raskt kunne resultere i en jernbanetraséløsning som avviker fra den nå juridisk bindende traséen. Følgelig vurderer vi det som uheldig og uhensiktsmessig med en bindende arealbruk nedfelt i kommuneplanens arealdel. Selv med den gjennomførte delrapporten for jernbaneløsning og prinsipp for terminaler, finner Fylkesmannen ikke tiltaket å være tilstrekkelig utredet.

Dersom den framtidige jernbaneframføringen til Skjomnes blir aktuell, bør tiltaket vurderes og tas stilling til på reguleringsplannivå. Vi fremmer innsigelse til bruken av linjesymbol 1151, men har ingen merknader til at traséen båndlegges for framtidig vedtak etter pbl. slik kommunen har gjort for ny E6 på samme strekning.

### **Mangelfull rekkefølgebestemmelse til HA 4.1 Havn og molo, Skjomnes**

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. Vi er således tilfreds med at Narvik kommune har tatt inn rekkefølgebestemmelse som skal sikre at forholdet til jernbaneframføring må være avklart før det tillates aktivitet i området. Det eneste vi stiller spørsmål ved er presisjonen av bestemmelsen, da det ikke framgår entydig hvilke avklaringer som er nødvendige for at dette forholdet ansees som tilstrekkelig avklart. Bestemmelsen må presiseres med tanke på at område ikke kan tas i bruk til utbygging før etablering av teknisk infrastruktur i form av

---

jernbaneframføringen er igangsatt eller tilstrekkelig etablert, jfr. pbl. § 11-9 nr. 4. Alternativt kan rekkefølgekravet knyttes opp mot at nødvendige tillatelser gitt i eller med hjemmel i lov av 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane (jernbaneloven) må foreligge.

### **Manglende maksimumsgrense i parkeringsnorm**

Narvik kommune har i forslag til kommuneplanens arealdel 2016 – 2028 fastsatt krav til minste antall parkeringsnormer for bil og sykkel. Det er ikke gitt bestemmelser for maksimal parkeringsdekning for bil når det gjelder handel, kontor og arbeidsintensiv næring, og industri lager. Dette er problematisk med bakgrunn i gjeldende nasjonale føringer for miljøvennlig by- og tettstedsutvikling og samordnet areal- og transportutvikling:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. av 26.9.2014
- St.meld. nr.21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*
- Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*

SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal legges til grunn i arealplaner. Her fremgår at «*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*». I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014- 2023 (NTP) trekkes behovet for redusert privatbilbruk fram for å nå nasjonale målsettinger på klimaområdet.

Kommunene skal derfor føre en utbyggings- og lokaliseringsspolitikk som reduserer transportbehovet og som gir grunnlag for en sterkere satsing på kollektivtransport og på sykkel og gange. Det må tas i bruk restriktive virkemidler for å redusere bilbruken. En restriktiv parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å påvirke reisemiddelvalg. I tråd med det nasjonale målet om å begrense biltrafikken i storbyområdene, mener Fylkesmannen at en lav parkeringsdekning ved kontorarbeidsplasser og forretninger er av stor betydning. Det er derfor svært problematisk at det ikke er satt tak på antall parkeringsplasser for kontor og forretning i planbestemmelsene. Vi ber kommunen selv vurdere hvilke maksimum som bør tas inn, men minner om at denne bør være tilstrekkelig restriktiv til å bidra til målene i nasjonale føringer og nasjonal politikk.

### **Frikjøp fra avstands- og arealkrav til lekeplasser**

Som meldt til kommunen ved flere anledninger hjemler ikke plan- og bygningsloven § 28-7 en frikjøpsbestemmelse som foreslått i 4.4.4.

Bestemmelsene til arealdelen må ligge innenfor det som pbl 11-9 hjemler hva gjelder:

- Norm (areal- og avstandskrav) for leke-, ute- og oppholdsplasser, jf. § 11-9 nr. 5
- Rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av slike areal, jf. § 11-9 nr. 4

Ordningen med at utbygger i stedet for selv å opparbeide lekeareal eller deler av lekearealet innbetaler til kommunen et bidrag, kan bare skje gjennom utbyggingsavtale i forbindelse med realisering av et konkret regulert prosjekt. Det vil i slike tilfeller være krav om avsettelse eller henvisning til konkrete areal.

Etablering av en frikjøpsordning som her foreslått anser vi å være i strid med rikspolitisk retningslinjer for barn og unges oppvekstvilkår og bokkvalitetene i de områdene hvor denne foreslåtte frikjøpsordningen er ment å komme til anvendelse. Fylkesmannen viser her til [T-1355](#) «Virkemidler for bedre arealutnyttelse i byer og tettsteder – Sluttrapport» pkt. 4.5.3, hvor frikjøp til andre formål enn parkering ble vurdert av et bredt sammensatt prosjekt. Frikjøpsordninger til andre formål enn parkering ble der ikke anbefalt.

Prosjektet, som henvist til foran, har vist til at lekeplasser og grøntområder er svært viktig for kvaliteten i området, både de rent fysiske kvalitetene på utbyggingen og direkte for bokkvaliteten i området. Dersom friarealet er frikjøpt og ligger et annet sted, vil området per definisjon uansett mangle en viktig kvalitet, særlig for barna. Ved utforming av et fortettingsprosjekt er det helt sentralt at det er de planfaglige kriterier som skal danne utgangspunktet og som skal legges til grunn for etablering og omfang av friområder og lekeplasser. En løsning der man tillater at det i tillegg til de planfaglige vurderinger kan foretas en økonomisk «tilleggsvurdering» som gir som konklusjon at friarealer og lekeplasser kan etableres annet sted, kan i henhold til prosjektet vanskelig sies å være i samsvar med de overordnede hensyn til barns oppvekstmiljø og bokkvalitetene i området.

Plan- og bygningsloven er da heller ikke endret på dette området, og det finnes ikke hjemmel for at kommunen kan etablere frikjøpsordning for andre formål enn parkering. Kommuneplanen må ikke etablere en ordning som undergraver bestemmelser som skal sikre at det i reguleringsprosessen avklares hvordan boligene skal få tilgang til lekeplasser i samsvar med areal- og avstandskravene. Departementet har i brev av 01.09.2014 uttrykt at hverken ordlyden eller forarbeider gir holdepunkter for å utvide anvendelsesområdet i pbl. § 28-7 tredje ledd til å gjelde for manglende leke- og uteoppholdsareal.

Fylkesmannen fremmer innsigelse til dette forhold, og forutsetter at siste kulepunkt under 4.4.4 tas ut i sin helhet.

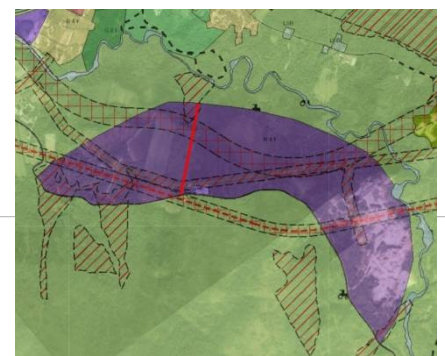
#### **N4.1 Næringsområde, Håkvikdalen**

Det fremmes innsigelse til deler av avsatt areal til næringsformål, ut fra hensyn til bevaring av de nasjonale jordressursene (jordvern). Planforslaget legger opp til et omfattende næringsareal på ca 900 daa i Håkvikdalen, derav mer enn 60 daa fulldyrka jord i drift. Kommunen legger generelt opp til store, nye næringsarealer, og dette arealet ligger utenfor strategisk vekstakse Narvik-Bjerkvik, slik kommuneplanens samfunnsdel har definert. Arealene i Håkvik er generelt utsatt for utbygging/vekst i kommunen, dette gjelder også arealene i søndre Håkvik gjennom framtidig utbygging av containerhavn, jernbane og eventuell ny E6.



Slik figuren til høyre viser (figur 1), består de vestre delene av planlagt næringsareal av enten fulldyrka jord, eller dyrkbar jord (rød skravur) som kan nyttes som fulldyrka areal.

Fylkesmannen ber om at planforslaget tar bedre hensyn til jordressursene i området. Innsigelsen vedrørende jordvern kan ansees imøtekommet dersom kommunen begrenser næringsarealet, slik at arealene i vest får LNFR-formål (vist på figur 2).



---

Figur 2. Arealene vest for rød strek må bli avsatt til LNFR-formål for å at innsigelsen fra Fylkesmannen skal imøtekommes.

## Planfaglige mangler fra Fylkesmannen

### Bestemmelser til LNFR med åpning for spredt bebyggelse:

Det framgår klart av planes §§ 11.1- 11.3 at etablering av nye bruksenheter til bolig eller fritidsbebyggelse, eller fradeling eller bortfesting av nye ubebygde eiendommer til disse formålene, ikke tillates med mindre de er ledd i stedbunden næring. Det er heller ikke gjort utredninger for ytterligere utbygging av boliger eller hytter i LSB eller LSF.

Spørsmålet her er om Narvik kommune kan fastsette bestemmelser om en generell tillatelse mindre tiltak på bebygd bolig og fritidsboligeiendom, herunder bl.a. frittstående garasjer i områder med spredt bolig og påbygg/ tilbygg/ endring av eksisterende bolig- og fritidsbebyggelse, all den tid omfang og lokalisering ikke er nærmere angitt. Pbl. § 11-11 nr. 2 gir, i tillegg til hjemmel for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse, også mulighet for å gi bestemmelser om omfang og lokalisering av uthus/naust som ikke inngår i områder for bebyggelse og anlegg. For å kunne oppføre bygninger på grunnlag av enkeltsaksbehandling er det således som tidligere i pbl.85 § 20-4 bokstav c krav om at omfang og lokalisering må framgå av planen og at dette er avklart med tanke på andre interesser.

Bebyggelsens omfang og plassering når det gjelder «mindre tiltak» slik angitt i planbestemmelsen fremgår ikke helt entydig av arealdelen. Når det gjelder kravene om områdeavgrensning, og lokalisering av ny spredt bolig-, fritidseller næringsbebyggelse, må angivelsen være så presis at både kommunestyret, fylkeskommunen og statlige myndigheter kan ta stilling til om den foreslåtte arealbruk er i samsvar med kommunale og viktig nasjonale og regionale hensyn. Dette kan gjøres på forskjellig måter, men det mest avklarende er om aktuelle nye utbyggingspunkter merkes med detaljert symbolbruk på plankartet. Hvis det ikke er hensiktsmessig å framstille lokaliseringen på plankartet, har departementet akseptert at det blir angitt gårds- og bruksnummer på de tomtene som kan bebygges, men da forutsettes samtidig strengere lokaliseringskriterier. Forutsetningen er i så fall at arealene hvor spredt bebyggelse kan tillates blir mer konkret avgrenset enn hva tilfellet er i planforslaget, og at en dermed også kan angi omfang.

## Planfaglige råd fra Fylkesmannen:

### 1) HA4.1 Havn og molo, Skjomnes

Beskrivelsen under er en utfyllende begrunnelse for vår innsigelse til rekkefølgebestemmelsen til HA4.1 (innsigelse 9).

Det foreslås industri- og havnområde etablert på fylling i gruntvannsområdet utenfor Håkvik-Skjomnes. Utfyllingen dekker et areal på over 1000 daa. Ettersom Håkvika er uegnet til havneformål uten omfattende tiltak (Norconsult delrapport 4.2), planlegges det moloanlegg for skjerming mot bølger i øst og på Skjomgrunnen. Tiltaket vil ha store negative konsekvenser for naturmangfold og landskap. I tillegg vil det være betydelige negative konsekvenser for allmennhetens bruk av område. Håkvik som tettsted vil oppleve dramatiske endringer som følge av en eventuell realiseringen av «Nye Narvik

---

havn»-prosjektet. Ut fra disse hensyn er Fylkesmannen kritisk til den foreslåtte arealbruken her.

### *Bløtbunn*

Tørrfallsonen av Håkvikleira er registrert som en svær viktig (A-verdi) forekomst av den marine naturtypen «Bløtbunnsområder i strandsonen», jf. [BN00097666](#). Området ligger forholdsvis beskyttet til, og bløtbunn består av mudder og/eller fin, leirholdig eller grovere sand som ofte tørrlegges ved lavvann. Et stort antall arter er å finne i bløtbunnsområder i strandsonen og produksjonen i vannmassene kan være høy. Store bløtbunnsområder gir stabile økosystemer og utgjør viktige beiteområder for fugl og fisk. Bløtbunnsartene er i hovedsak stasjonære og påvirkes av faktorer direkte på de stedene de befinner seg.

Den planlagte utfyllingens arealbeslag av naturtypen er begrenset til ytterkanten av bløtbunnsområdet. Det beslaglagte arealet vil her endre det naturlige habitatet her fullstendig, og for strand og sjøbunn vil endringen være irreversibel.

Fylkesmannen er bekymret for at steinfyllingen vil skape endringer i strømningsforholdene i fjæreamrådet. Det er ikke usannsynlig at vindforholdene i stor grad bestemmer strømrretningen ved Håkvikleira. Utfyllingen, slik den er planlagt, vil forventelig endre strømnings- og sirkulasjonsforholdene vesentlig. Hvilke konsekvenser dette vil få for bløtbunnsområdet er usikkert. Utfylling av utsprengte steinmasser i sjøen vil kunne medføre sedimentering av en del finkornet materiale i gruntvannsområdet innenfor. Avrenning fra og utvasking av sprengsteinfyllinger kan også resultere i tilførsel av sprengstoffrester som ammonium og nitrat i ofte relativt høye konsentrasjoner (Urdal 2001, Hellen et al. 2002).

Bløtbunnsområder er blant de naturtypene som er i tilbakegang fordi de er utsatt for utbygging og utfylling. Denne naturtypen er forholdsvis godt utbredt i fylket (ca. 150 kjente lokaliteter), jfr. Miljødirektoratets naturbase. Større bløtbunnsområder er imidlertid mer sjeldne. For Narvik kommunes del er naturtypen kjent ved fem lokaliteter. Emmeneset, som inkluderer Ankenesleira og Håkvikleira, er en av fire svært viktige lokaliteter. Arealplanforslaget legger opp til betydelige inngrep som vil få betydning for denne forekomsten, mens de øvrige bløtbunnsområder av A-verdi i kommunen synes å bli skjermet i denne planperioden. Utfylling her, og på Ankenesleira, vil føre til noe forringelse av naturtypen på lokalt nivå.

Når det gjelder fugl, utgjør Håkvikleira en regionalt viktig fjærelokalitet for trekkende fugl. Området har en del kvalitet ved seg som ellers er sjeldent forekommende i kommunen. Flere rødlistede arter eller arter som av andre grunner er av nasjonal forvaltningsinteresser er registrert næringssøkende her. Av arter nevnes svarthalespove (EN), lappspove, brushane (EN), havelle (NT), sjørørre (VU) og svartand (NT). Videre er gulneblom (NT), dvergsnipe og tundrasnipe observert rastende her.

Eventuelle utfylling og etablering av havnevirksomhet helt inn til gruntvannområdet vil føre til kraftig stress på natursystemet. Et slikt stress vil føre til mer forstyrrelse for fuglene i området, hvorpå noen arter kan stå i fare for å forsvinne eller reduseres i antall, mens andre mer støytolerante arter vil kunne øke i antall.

### *Sand- og grusstrand*

Håkvikleira, i praksis det meste av bløtbunnsområdet her, er også registrert som en viktig lokalitet av naturtypen «Sand- og grusstrand» av utforming «Overgang til sump, saltpanne, strandeng etc.», jf. [BN00062683](#). Gillner (1955) nevner miljøer med saltgras og ishavsstarringer i søndre del, samt bakre fuktenger (som nå er forsvunnet). I nordre del var det litt forstrender, saltenger, flerårsvoller, samt noen saltpanner i overgang mot undervannsenger (på innsiden av grusbanken vist på bildet). Fra sørsiden av elveoset er det tidligere påvist arter som fjøresaltgras, taresaltgras, ishavsstarr, myrsaulauk, rustsivaks, smårørkvein, torvull og duskull. Arter som taresaltgras ble også funnet på nordsiden i 2008, samt bl.a. saltsiv, åkerdylle, klengemaure, strandarve, strandlirekne, havstarr (flere store bestand), saltbendel og småhavgras. Sistnevnte er mindre vanlig så langt nord.

Sand- og grusstrand er nå inkludert under hovednaturtypen åpen naturlig fastmark. Flere av plantesamfunnene er sjeldne og spesialiserte. Plantesamfunnene på sandstrender karakteriseres gjerne av ettårige arter ytterst, med flerårige gras/ urter i de indre deler av stranden som blir mindre påvirket av bølgeslag og forflytning av sand. Variasjonen i fysisk utforming og plantedekke er stor, bl.a. som følge av ulike overganger fra sand- til grus- og rullesteinstrender. Dvergsnipe er et eksempel på mindre vanlige vadefuglarter som bl.a. hekker på større strand- og strandengområder.

Sand- og grusstrandforekomsten i Håkvik er en av ti registrerte forekomster i Ofoten, jfr. Miljødirektoratets naturbase. Av disse er det seks med tilsvarende utforming som Håkviklokaliteten. Det er kun forekomstene ved Gårdsøya i Tjeldsund (A-verdi) og Håkvika (B-verdi) som har verdi utover det lokale. Den viktige sand- og grusstrandforekomsten vil, i tillegg til å bli direkte påvirket gjennom nedbygging av den sørlige delen, kunne oppleve endringer i bølgepåvirkning som følge av etablering av næringsareal og moloer.

Selv om vi er kritisk til utfylling i dette området, har Fylkesmannen forståelse for kommunens ønske om å utvikle havnerelatert næringsvirksomhet og at kommunen ønsker å avsette tilstrekkelige arealer til slik utvikling. Vi skulle gjerne sett at dette kunne gjøres i tilknytning til eksisterende havn eller i områder hvor konfliktnivå er vesentlig mindre. Når dette er sagt, påpeker vi at det i forbindelse med reguleringsplanen for havneområdet må stilles krav om tilstrekkelige kvantitativ og kvalitativ undersøkelse av flora, bunndyrfaunaen og fugl i området, samt utredninger av tiltakets påvirkning på arts- og naturtypenivå. Fylkesmannen ber kommunen vurdere om det allerede på nåværende tidspunkt bør settes krav om buffersone mot Håkvikleira. Denne sonen bør ikke være under 150 meter. Videre ber vi kommunen vurdere alternativ utforming av industriområdet for i minst mulig grad å endre de abiotiske forholdene, og da først og fremst strømforholdene, i gruntvannsområdet.

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. Vi vurderer den foreslåtte rekkefølgebestemmelse som såpass mangelfull at det blir fremmet innsigelse på dette punkt.

## **2) N1.6 Smihaugen (Beisfjordbrua)**

Næringsområdet som er foreslått innbefatter det statlige sikrede området «Fagernes» og betinger utfylling i sjø utenfor dette friluftslivsområdet. Det er satt planbestemmelser som

---

skal sikre at detaljregulering skal ivareta og sikre friluftsområdet og tilgang for allmennheten til sjøen.

Miljødirektoratet har i brev av 09.09.2014 prinsippavklart etablering av sti-/turvegtrasé med påfølgende grensejustering for direktoratets eiendom gnr 41 bnr 377 mellom Beisfjordbrua og Smihaugen. Når grensene for stiaarealet er avklart gjennom en reguleringsplanprosess, vil kommunen måtte forestå grensejustering for dette arealet. Fylkesmannen ber om at kommunen tar inn bestemmelser som sikrer etablering av en jordvoll mellom sti og oppstillingsplass. Fylkesmannen mener at det ikke vil ha vesentlig betydning for friluftslivsverdiene om gangstien legges langs en fylling noe lenger ut i sjøen, men vi forutsetter at avgrensingen av N1.6 gjøres mer i overenstemmelse med Futurum AS' skisse vedlagt kommunens oversendelse av 18.06.2014. Dette ut fra at en utfylling og utbygging av N1.6, slik det nå er foreslått, vil ha vesentlig større innvirkninger på Smihaugen og vika innenfor enn skisseforslaget som Miljødirektoratets prinsippavklaring bygger på.

### 3) N3.2 Ankenesleira

Fylkesmannen opphevet Narvik kommunes vedtak av reguleringsplan for Ankenesleira med bakgrunn i manglende ivaretagelse av barn og unges interesser i planprosessen og ved vurdering av planen.

Fylkesmannen registrerer at det mens klagesaksbehandlingen pågikk og i etterkant av opphevelsen er gjennomført og framstilt barnetråkkregistreringer på Ankenes. Kommunen har etter det vi kan se ikke gjort nye vurderinger av forholdet til størrelsen på strandområdet, og avsetter nå nøyaktig samme arealer som var omfattet av reguleringsplanen til næringsformål.

Kommuneplanarbeidet gir kommunen i større grad mulighet å vurdere behov for næringsareal og lokaliseringen av disse. Avsettelsen og avgrensningen av næringsområdet på Ankenesleira bør sees i en større og helhetlig sammenheng, og da særskilt med tanke på at det foreslås avsatt store næringsarealer i og rundt Narvik by, herunder Håkvik, Øyjord, Framneslia og utvidelse av næringsområdene på Jektneset og Indre Millerjord.

Konsekvensutredningen av området peker tydelig på fjæras betydning som nærturområde. Det konkluderes med en revurdering av behovet for at Ankenesleira dersom Håkvikleira, Båtberget og Jektneset avsettes som næringsområdet. Kommunens vurdering begrunnes i et næringsarealstrategivalg. En kan her selvfølgelig stille spørsmål ved behovet for dette området i sin helhet eller størrelsen av dette, all den tid det ikke foreligger mer inngående arealregnskap som blant annet synliggjør tilgjengelige og ubebygde areal. Arealregnskapet presentert i planbeskrivelsen viser en dobling av arealet for næring sammenliknet med dagens situasjon. Planen legger med andre ord til rette for et betydelig overskudd av arealer avsatt til dette formålet.

Videre er det åpenbart at barn- og unge bør gis anledning til reell medvirkning i detaljutformingen av næringsformålet og utfyllingen, da dette forholdet ikke synes ivaretatt på dette overordnede nivået. Gitt sakens historikk burde kommunen etter vår vurdering allerede på nåværende tidspunkt i større grad tatt stilling til selve arealkonflikten reist i forbindelse med reguleringsplanen, og ut fra dette vurdert hvor formålsgrensen mot vest skal trekkes.

#### 4) N4.1 Håkvik

Næringsområdet planlegges langs Håkvikdalveien som følger dalen inn til Storvatnet. Området inkluderer et eksisterende masseuttak på Stormoa. Fylkesmannen er her opptatt av hensynet til Håkvikelva og dallandskapet.

Selv om det er stilt krav til områderegulering for dette næringsarealet, og at man her kan ta nærmere stilling til formåls- og byggegrense mot vassdrag, er Fylkesmannen kritisk til at formålsgrensen ved flere anledninger legges helt ned mot elvestrengen eller i den naturlige kantsonen. Etter vårt syn burde forholdet til vassdraget avklares allerede på nåværende nivå. Dersom ikke kommunen har intensjon om dette, vil ivaretagelsen av vegetasjonsbeltet måtte følges nøye opp i reguleringsplanen.

I de meandrerende partiene av elva er det registrert en viktig forekomst av naturtypen «Gråor-heggeskog». Det er funnet noen kravfulle arter og det er potensial for flere. I fuktige sig vokste det her litt kildegras (NT). Også nubbestarr ble funnet sparsomt i dette området. Området skal videre ha et rikt fugleliv. Det foreslåtte næringsområdets nordvestlige del berører en liten del av denne naturtypeforekomsten. Vi ber om at avgrensningen av formålet justeres slik at gråor-heggeskogen ikke berøres.

#### 5) FT5.1 Camping, Skjomen

Formålsgrensen kunne med fordel vært trukket unna Elvegårdelva, da det her aktuelle området er et svært viktig naturområde. Fylkesmannen stiller seg spørrende til hvorfor sandbankene i det som ansees som selve elveleiet er inkludert i fritids- og turistformålskategorien. Et tilstrekkelig bredt belte langs vassdraget må forbeholdes natur og friluftsliv. Vi forutsetter at forbudet mot tiltak i 50-metersbeltet her faktisk måles fra den avgrensede kantlinje for vassdraget og ikke fra den foreslåtte arealformålsgrensen.

#### 6) F5.2 Langnes

Reindrift:

Konsekvensutredningen konkluderer med at det ikke er reindriftingsinteresser på dette arealet. Reindrifta har beiterett i all utmark, og etter hvert som stadig mer av reindriftingsarealer bygges ut til ulike formål, får restarealer som tidligere ikke har vært mye i bruk en økende verdi. Dette området er ikke tegnet inn med et spesifikt årstidsbeite i reindriftingsarealbrukskart. Arealbrukskartene viser hvordan reindrifta i hovedsak og normalt bruker beiteområdene. Rovvilt, klimaendringer og utbygginger i utmarka kan tvinge frem endringer i driftsmønsteret. Det er satt over 500 dekar til 12 fritidsboliger. Vi ber om at arealet reduseres, og at den sørlige halvdel av området får formålet LNFR.

Landbruk:

Det er lagt ut nytt fritidsboligområde på Langnes i Skjomen. Mesteparten er skrinnt fastmark, men enkelte fulldyrka teiger blir berørt. Det framkommer også dårlig hvordan adkomst til fritidsboligarealene i det nordre feltet skal løses. Ut fra kartet vil det ikke være usannsynlig at jordbruksareal og landbruksinteressene kan bli berørt. Nord i området blir ca 6 daa fulldyrka jord direkte berørt, mens det i søndre område blir ca 4 daa fulldyrka jord direkte berørt.



Fylkesmannen anbefaler å redusere hytteområdet slik at jordbruksarealet, og et belte langs jordbruksarealet, utgår som fritidsboligformål, og får fortsatt LNFR-formål. Disse er markert med røde ringler i figuren til venstre (figur 3). Videre ber vi kommunen vurdere om enkelte av områdene bør utgå, dersom adkomst vil berøre jordbruksareal.



Figur 3. Røde sirkler viser jordbruksareal.

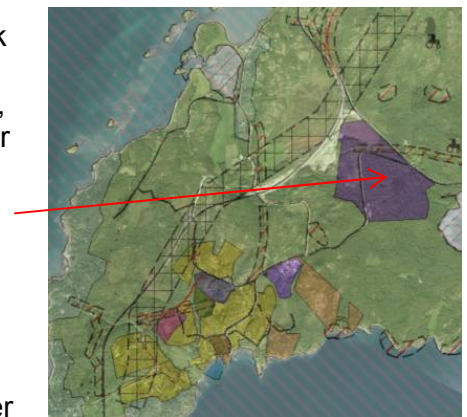
#### Miljø:

Det framgår av bestemmelsene til dette området at det kan tillates inntil 12 fritidsboliger her, og det angis en utnyttingsgrad på inntil 30 % BYA. Fylkesmannen påpeker at Langneset er det eneste neset av en viss størrelse langs Skjomenvæien som er lett tilgjengelig for allmennheten, jf. [FK00004249](#). Selv om det legges opp til en relativt begrenset utbygging, vil en stå fare for at store deler av de ytre delene av neset privatiseres. Kommunen bes derfor om å foreta en differensiering mellom utbyggingsinteresser og friluftinteresser her ved å forbeholde den sørlige delen av neset til LNFR-formål. Videre bør det stilles som vilkår at de 12 enhetene etableres i tilknytning til Hauanveien og eksisterende bebyggelse rundt Solhaugen.

Samlet ut fra landbruks-, reindrifts- og miljøfaglige hensyn ber vi altå om at den sørlige halvdel av området får formålet LNFR, og at kommunen tar ut området i nord som berører jordbruksareal, samt stiller vilkår om etablering av enheter til eksisterende bebyggelse rundt Solhaugen.

### 7) N7.1 Næringsareal Øyjord

Kommunen ønsker et stort nytt næringsareal i krysset mellom gammel E6 og ny E6 på Øyjord. Her kan det legges opp til ulik næringsrettet industri i aksene Narvik-Bjerkvik. Området er redusert i forhold til opprinnelig forslag (fra ca 900 til 300 daa), og berører nå ikke dyrka jord. Likevel er området inngjerdet for å skape et rovdysikkert beiteland for nærmeste gårdsdrift. Fylkesmannen innvilget kr 175 000 til inngjerding av rovdysikret gjerde til produsenten på Øyjord. Slik det framkommer på kartet til venstre (figur 4), er gjerdeområde på sørøstsida av gammel innfartsvei til Øyjord.

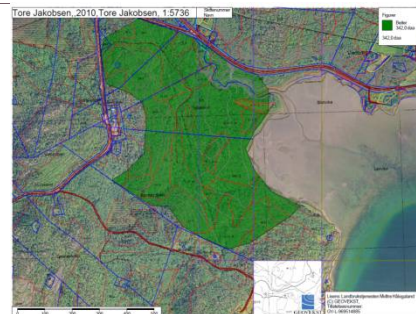


Gården hevder selv at beitegrunnet her er essensielt for videre drift og driftsøkonomi. Det er satt av store næringsarealer i Bjerkvik (kommunedelplan fra et par år tilbake i tid), samt i denne planen i Narvik og mot Håkvik.

Ved innvilgelse av rovdysikret gjerde satte Fylkesmannen krav om tilbakebetaling av beløp dersom gjerdet ble revet innen 10 år. Denne fristen er ennå ikke gått ut. Fylkesmannen finner det urimelig at gårdbruker skal bli økonomisk og driftsmessig skadelidende.

Gjennom dialog i planprosessen innser kommunen utfordringen for det rovdysikra beitearealet i framtida. Men i en epost foreslår kommunen kun å sikre dette midlertidig

gjennom en ikke utformet rekkefølgebestemmelse. Fylkesmannen mener dette er for svakt og ber kommunen i tillegg ta ansvar for å framskaffe alternativt rovdysikkert beiteareal om dagens beiteareal tas til næringsformål.



Figur 5: Område som er inngjerdet som rovdysikkert beiteareal, markert med grønt.

#### 8) T2.1 Beisfjord skole

Areal avsatt til nybygg/utvidelse av Beisfjord skole er plassert slik at dyrka jord på tre kanter blir berørt. Fylkesmannen har tidligere bedt kommunen vurdere om ikke areal til skole kan justeres slik at ikke alle tre jordbruksparceller blir berørt. Slik formålsgrensa nå er lagt, vil alle tre teiger bli så små at det ikke er hensiktsmessig med videre drift av restarealet.

#### 9) Fagernesfjellet

Kommuneplanen implementerer forslaget til områdereguleringsplan for Narvikfjellet i sin helhet, uten at de motforestillinger til arealbruken, bl.a. fra Fylkesmannen gitt i brev av 15.10.2015 til områdene BRF 6- 8 og BRF 11- 23, er merknadsbehandlet. Vi understreker derfor at vår anbefaling om at fritidsboligutbyggingen bør reduseres betraktelig og i større grad konsentreres/samløkaliseres til de nedre delene av planområdet står fortsatt ved lag.

Ettersom kommunen ikke velger å benytte seg av hensynssone for båndlegging i påvente av vedtak av reguleringsplan etter plan- og bygningsloven for dette området, vil det kunne by på utfordringer med tanke på å foreta en realitetsbehandling og eventuelle endringer i reguleringsplanen dersom en gjennom kommuneplanen juridisk fastsetter den samme arealbruk som i områdereguleringsplanen. Dette vil kunne oppfattes som en forskuttering av vedtak etter § 12-12. Fylkesmannen registrerer dog at kommunen i planbestemmelsene til B1.2, B 1.3, KO 1.5, F 1.1 og FT 1.1, B 1.4 og KO 1.6 viser til vedtatt områdereguleringsplan. Vi legger derfor til grunn at intensjonen er å vedta områdereguleringsplanen før kommuneplanen. Eventuelle endringer av områdereguleringsplanen forutsettes da implementert i kommuneplanens arealdel.

#### 10) Hensynssone reindrift

Reindrift er angitt som hensynssone (H520) under øvrige hensynssoner, og, så vidt vi kan se, er det bare ett område (ved Bjørnfjell) som er markert i plankartet som hensynssone reindrift. Hensynssone reindrift er imidlertid ikke nevnt i bestemmelser og retningslinjer. Vi anbefaler at det medfølger retningslinjer til hensynssoner.

#### 11) Planbestemmelse 2.5 Utbyggingsavtaler

Vi gjør oppmerksom på at plan- og bygningsloven § 17-3 setter skranker for innholdet i en utbyggingsavtale, og at den bare kan gjelde forhold som det er gitt bestemmelse om i arealdelen til kommuneplan eller reguleringsplan.

## **12) Planbestemmelse 11.1, 11.2 og 11.3 Spredt utbygging i LNFR-områder**

Ut fra forvaltningslovens § 2 vil reinbeitedistriktet, eller berørt sameby være å betrakte som part (beiteberettigede). Også tiltak i LNFR-1 og -2 skal derfor sendes på høring til reinbeitedistriktet. Det er også ønskelig at Fylkesmannen som reindriftsforvalter kan bidra til at nærmere plassering av tiltak ikke kommer i konflikt med reindriftsinteressene. Oppføring av bolig eller fritidsbolig kan få negative konsekvenser for reindriften selv om det bare begrenses til stedbunden næring (f.eks. ved oppføring i eller tett på flyttlei). Vi anmoder om at slik høring av tiltak i LNFR-1 og -2 innarbeides i kommunens saksbehandlingsrutiner.

## **13) Sone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven**

Bestemmelsen i etter § 11-8 tredje ledd bokstav d gir grunnlag for å presisere til hvilke formål et område båndlegges midlertidig og hvilke rådighetsbegrensninger som gjelder inntil det er utarbeidet et nytt forvaltningsgrunnlag for arealet. Dette kan være arealbruksrestriksjoner fastsatt etter særlover, f.eks. om naturvern eller bygningsvern. Sonen kan også nyttes til å angi områder som allerede er båndlagt etter særlover eller etter annet rettsgrunnlag.

Der vedtaket om båndlegging fattes etter plan- og bygningsloven for å følges opp med reguleringsplan, er i utgangspunktet virkningen av selve båndleggingsvedtaket tidsbegrenset til fire år. Antakelig må denne soneleggingen oppfattes slik at man inntil videre kan begrense eller forby tiltak som ikke uten videre er omfattet av formålsangivelsen for området, men som vil bli omfattet av det vedtaket (reguleringsplanen) man båndlegger for. Her er selve soneangivelsen direkte bindende for arealbruken i den forstand at det ikke vil være tiltatt å iverksette tiltak i strid med det formålet som sonen er båndlagt for. Ved en båndlegging etter § 11-8 tredje ledd bokstav d i påvente av regulering etter plan- og bygningsloven, vil kommunen hindre at det iverksettes tiltak inntil verne- eller reguleringsspørsmålet er endelig avgjort (forutsatt at det skjer innen rammen av fireårsfristen) (Innjord, F. 2010). Dette vil blant annet gjelde for næringsområdene på Millerjord og i Håkvik.

Det kan ikke gis bestemmelser til denne sonen på grunn av at selve hensynssonen har direkte juridisk bindende virkning for tiltak i området, dvs. tiltak som er i strid med det framtidige reguleringsformålet.

## **14) Barn og unge**

Hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ivaretas i kommunens planlegging, jf. siste ledd i formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven § 1-1. Planer skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-1 første ledd bokstav e) legge til rette for bl.a. gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet. Det følger av plan- og bygningsloven § 3-1 fjerde ledd at planer skal bidra til å gjennomføre internasjonale konvensjoner og avtaler innenfor lovens virkeområde, noe som bl.a. innbefatter barnekonvensjonen.

Barn og unges medvirkning i planarbeidet er viktig for å gjennomføre barnekonvensjonen og for å belyse hva som er barn og unges interesse. Vi registrerer at Narvik kommune så langt i planprosessen har gjennomført barnetråkkregistreringer og dialogmøter med ungdom, og vi forutsetter at en også i det videre søker å involvere barn og unge direkte der dette er mulig. Vi forutsetter også at kommunen har en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, og at denne benyttes.

---

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen har bl.a. som formål å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging. Kommunen skal i henhold til de rikspolitiske retningslinjene pkt. 4 bokstav c) utarbeide retningslinjer, bestemmelser eller vedtekter om omfang og kvalitet av arealer og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikres i planer der barn og unge er berørt. Det er i retningslinjenes pkt. 5 sagt noe om krav til fysisk utforming og hva som skal vies spesiell oppmerksomhet.

Narvik kommune legger i stor grad opp til at tidligere vedtekter videreføres gjennom å tas inn som bestemmelser til kommuneplanens arealdel, men det er også foreslått noen endringer. Foreslåtte bestemmelser vil i stor grad sikre at barn og unge får tilgang til arealer og anlegg av tilfredsstillende omfang og kvalitet. For at bestemmelsene i tilstrekkelig grad skal sikre det de er ment å ivareta, må imidlertid kommunen omformulere noen av bestemmelsene slik at de sier «skal» i stedet for «bør». Enkelte bestemmelser må også bli mer konkrete i sine angivelser.

De bestemmelser som bør endres for at barn og unges interesser skal være sikret, er som følger:

- Kommunen foreslår under 4.4.1 at arealer med «få meters bredde», spesielt mot bilveg og mot N/NØ, ikke skal tas med i beregningen av MUA. Her må minste bredde konkretiseres, og denne bør ikke være mindre enn 7 meter.
- Det er under 4.4.1 satt som utgangspunkt at areal som inngår i MUA skal være slakere enn 1:5, og åpnet for at større helning der arealkravet er større enn 100 m<sup>2</sup> pr boenhet. Samtidig er det under 4.4 stilt opp krav om at uteoppholdsareal ikke skal ha helning brattere enn 1:3. Det må her klargjøres at utgangspunktet er 1:5.
- Lekeplass ved inngang: Kommunen ser ut til å ha innført at kravet om lekeplass ved inngang bare gjelder hvor det er snakk om fem boenheter eller flere, samtidig er det sagt at størrelsen på plassen kan reduseres for boliggrupper med 5 boenheter eller færre. Det bør fremgå klart at bestemmelsen at kravet om lekeplass ved inngang gjelder uansett antall boenheter, men at størrelseskravet er avhengig av antall boenheter. For at det skal være krav om en størrelse på minst 150 m<sup>2</sup>, må ordlyden endres fra «bør» til «skal».
- Nærlekeplass: For at det skal være krav om en størrelse på minst 1,5 daa, må ordlyden endres fra «bør» til «skal». Muligheten for å slå sammen nærlekeplassen og lekeplassen ved inngang er i forslaget begrenset til å gjelde «mindre boligfelt». Her bør det etter Fylkesmannens oppfatning angis hva som menes med mindre boligfelt i denne forbindelse. Vi er for øvrig kritiske til at det ikke skal være krav om lekeplass maksimalt 50 meter fra inngang, av hensyn til de minste barna. Det bør derfor være snakk om svært små og oversiktlige boligfelt for at lekeplass skal godtas etablert så mye som 100 meter fra inngang.
- Utkastet til bestemmelser pkt. 4.4.4 sier bl.a. at areal egnet til lekeareal «bør» avsettes først ved oppstart av planarbeidet i nye områder. Kommunen bør kreve at dette skal skje. Bestemmelsen slik den er foreslått sikrer ikke at de beste arealene for lek blir avsatt til dette.
- Bestemmelsen om at minst 50 % av arealet skal være solbelyst kl 15.00 ved jevndøgn er foreslått videreført. Fylkesmannen vil presisere at dette kravet i alle saker må ses i sammenheng med at uteoppholdsarealet skal plasseres og utformes slik at god kvalitet oppnås, herunder forhold til sol og lys. At et areal har

---

sol kl 15.00 ved jevndøgn er ikke alene nok for at kravet om god kvalitet er oppfylt. Når bestemmelsen står alene, er den etter vår oppfatning egnet til å feiltolkes og barn og unges interesser er ikke tilstrekkelig sikret.

Planfaglige råd når det gjelder barn og unges interesser:

- Bestemmelsene inneholder ikke krav til minste størrelse på privat uteoppholdsareal. Det er under 4.4.1 sagt at alle boenheter skal ha privat uteoppholdsareal, men ikke sagt noe om størrelsen.
- Kommunen åpner under 4.4.2 for at inntil 10 m<sup>2</sup> av ikke overbygd del av terrasser og takterrasser kan regnes med som uteoppholdsareal pr boenhet. Denne bestemmelsen kan med fordel få en annen plassering. Kommunens mulighet til å gi en slik bestemmelse fremgår av byggt teknisk forskrift § 5-6. I samme bestemmelse er det fastsatt hva som regnes som uteoppholdsareal, og denne del av bestemmelsen er gjengitt i kommuneplanens bestemmelse 4.4. Åpningen for å regne med en overbygd del av terrasser og takterrasser, kan med fordel plasseres under 4.4.

#### **15) Jernbane fra Fagernes til Kvikkleira og Grindjord og Båndlegging framtidig E6 ved Håkvik**

Ut fra plankartet kan det se ut til at ny jernbane fra Narvik til ny havn i Håkvika går i tunnel fram til rett sør for E6 i Håkvik, før den kommer ut i dagen og går ut på ny, planlagt containerhavn.

Ei framtidig jernbanelinje vil kunne, alt ettersom plassering og hvor tunneluttaket kommer, berøre større jordbruksarealer i søndre Håkvik. Denne delen av Håkvika er et viktig jordbruksområde i kommunen. Fylkesmannen vil forvente at en framtidig jernbanetrase tar hensyn til dette landbruksområdet.

Likeledes vil Fylkesmannen forvente at eventuell ny, framtidig E6-trasé gjennom søndre Håkvik i størst mulig grad tar hensyn til jordbruksarealet og jordvernet. Foreslåtte båndleggingssone er plassert slik at det, alt ettersom endelig plassering, vil kunne berøre store jordbruksarealer. Ut fra nasjonale jordvern hensyn bør en framtidig E6-trasé ligge nærmest mulig havet for å unngå nedbygging av jordbruksarealet. Båndleggingssonen bør derfor fortrinnsvis flyttes noe nærmere sjøkanten, enn foreslåtte båndleggingsareal ved Håkvikleira. Det framkommer heller ikke hvilke deler som er tenkt lagt i tunnel, og hvilke som skal gå i dagen. Fylkesmannen legger til grunn at ny trasé ikke skal gå over areal avsatt til næringsformål i Håkvikdalen, som vi fremmer innsigelse til ut fra jordvern hensyn.

#### **VIDERE SAKSGANG**

---

Innsigelsene medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret. Fylkesmannen håper på at kommunen gjennom dialog med berørte etater kan komme til enighet vedrørende de konfliktfylte områdene. Fylkesmannen ønsker å formidle at de fleste innsigelsene gjelder planfaglige problemstillinger, som kan løses ved endring av planbestemmelser og utfyllende vurderinger.

---

Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til rundskriv [H-2/14](#) [Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven](#) for videre behandling.

Med hilsen

Hill-Marta Solberg

Aage Steen Holm  
seniorrådgiver

Vedlegg:

- 1) Uttalelse fra Kystverket
- 2) Uttalelse fra NVE
- 3) Uttalelse fra Statens vegvesen
- 4) Uttalelse fra Avinor
- 5) Uttalelse fra Direktoratet for mineralforvaltning
- 6) Uttalelse fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Kopi til:

Avinor	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
NVE region nord	Kongens gate 14-18	8514	NARVIK
Direktoratet for mineralforvaltning	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Skjomen reinbeitedistrikt v/ Per Niia	Gropveien 142	8522	BEISFJORD
Kystverkets hovedkontor	Postboks 1502	6025	Ålesund
Nordland fylkeskommune	Postmottak Fylkeshuset	8048	Bodø
Gielas reinbeitedistrikt	Hesjebakken 42	9357	TENNEVOLL
Statens vegvesen Region nord	Postboks 1403	8002	Bodø
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Postboks 2014	3103	Tønsberg
Fylkesmannen i Troms	Postboks 6105	9291	TROMSØ
Grovfjord reinbeitedistrikt	Sandemark	9445	TOVIK



**KYSTVERKET**  
NORDLAND

Narvik kommune  
Postmottak  
8512 NARVIK

Att: Marianne Dobak Kvensjø

Deres ref.:

Vår ref.:  
2014/4908-3

Arkiv nr.:  
413.2

Saksbehandler:  
Eva-Mari Rahkola

Dato:  
19.01.2016

**Uttalelse - offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel - Narvik kommune - Nordland fylke**

Viser til oversendelse av Narvik kommuneplans arealdel til offentlig ettersyn, med uttalefrist 17.02.2015.

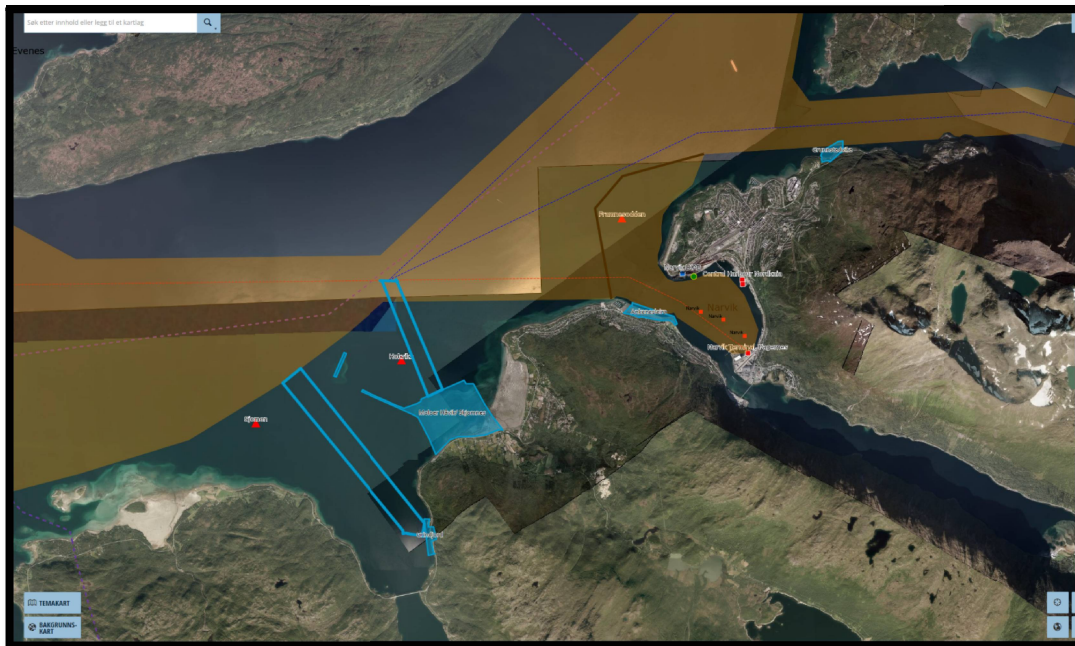
**Om Kystverket**

Kystverket har det faglige ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann og havner, og har myndighet etter havne- og farvannsloven med forskrifter. For å ivareta sjøsikkerheten i norske farvann, har Kystverket etablert en omfattende infrastruktur og maritime tjenester.

Kystverket vil i uttalelsen gi innspill til planens arealdisponering til "Nye Narvik Havn" og næringsareal:

- Grindjord, Grunnstadvika og Håkvik/Skjomnes med tilhørende moloforslag
- Ankenesleira næringsareal

**Narvik kommune – Stamnetthavn, status for farleder, merker og beredskap**



**Nordland - Havne- og farvannsavdelingen**

Sentral postadresse: Kystverket  
Postboks 1502  
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847  
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)

For besøksadresse se [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

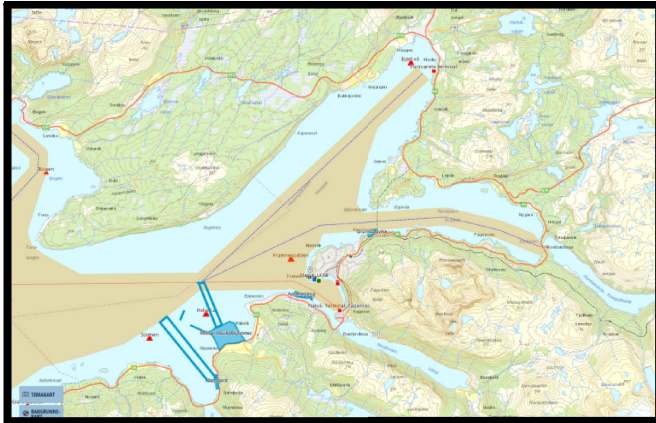
Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

## Narvik Havn - Stamnetthavn

Narvik Havn er en stamnetthavn. Havnestrukturen for godshåndtering i Norge består i dag av 32 stamnetthavner, hvor én eller flere terminaler er tilknyttet stamnettet.

Stamnetthavnene skal ha gode tilknytningsveier, samt sikre og effektive farleder.

Kystverket Nordland iverksetter tiltak og virkemidler med utgangspunkt i *nasjonal havnestrategi* og *nasjonal transportplan* (NTP), som er strategiske planer for den samlede transportpolitikken, og utvikling av den statlige infrastrukturen. I nasjonal transportplan (NTP) er noen havner identifisert som viktige intermodale knutepunkt for nasjonal og internasjonal gods- og passasjertransport. Infrastrukturen rundt større terminaler er viktig for å få gods distribuert på en effektiv måte.



Narvik kommune har 3 farleder:

1183 Hovedled - Ofotofjorden

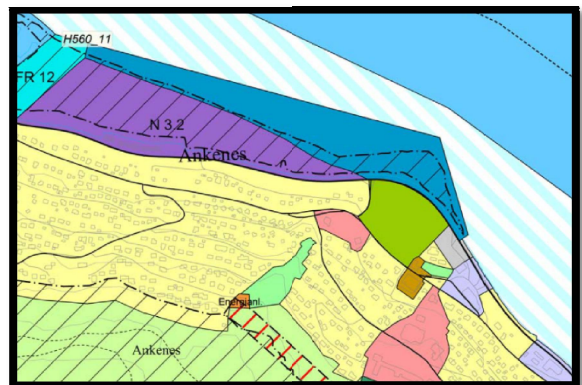
2726 Biled - Rombakfjorden

2723 Biled - Herjangsfjorden

Narvik kommune har 4 nødhavner: Bjerkvik, Framnesodden, Hokvika, Sjømen

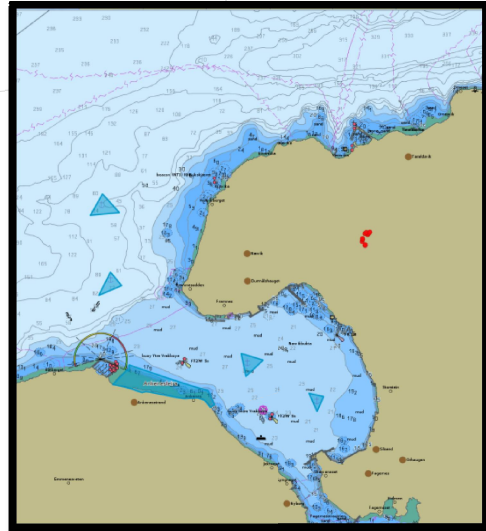
Plantekniske innspill:

- Ankenesleira er vist som N.3.2. I kommuneplankartet er det et mørkeblått polygon uten formål (se kartutsnitt t.h). I produktspesifikasjonen for arealplan indikerer SOSI-koden ny regulering for *ferdsel, farleder eller småbåthavn*.
- I bestemmelsene for N 3.2 Ankenesleira, *næring* bør ta inn i område/reguleringsplan, eller før søknad om igangsettingstillatelse til utfylling, skal det foreligge tillatelse fra Kystverket etter Havne – og farvannsloven.
- Bestemmelser for Havn HA; 1.1.Grunnstadvika, 4.1 Håkvik/Skjomnes med molo og 5.1 Grindjord, bør ta inn bestemmelser at i områdeplan, eller før igangsettingstillatelse, skal det foreligge tillatelse fra Kystverket etter Havne – og farvannsloven til utdyping, dumping, og oppføring, fjerning av tilhørende navigasjonsinnstallasjoner.





- Ankringsområder i havna og i fjorden kan vurderes sikres med hensynssoner i plankartet. Vist t.h i sjøkart med trekant over ankringsplasser.



### Ny nasjonal havnestrategi

Kystverket Nordland stiller seg positiv til at Narvik kommunes fokus og kobling av transportformene sjø, bane, vei og fly. I nasjonal havnestrategi (2015) prioriteres proaktive havner og havneiere med statlige infrastrukturmidler der det er lokalt engasjement.

Narvik kommunes strategi "Nye Narvik havn" oppfyller intensjonen til nasjonal havnestrategi, lansert 21. januar 2015, med mål å overføre mer gods fra vei til kjøp.

Tiltak i den nasjonale havnestrategien er:

- å styrke sjøtransportens konkurransevne
- effektivisere losordningen og bedre rammebetingelsene for nærskipfarten
- redusere losavgiftene som et virkemiddel for å fremme nærskipfarten
- utvikling av effektive, intermodale knutepunkter
- havnene har rammebetingelser som gir dem insentiver til å fornye seg og til å gi det beste tilbudet til dem som kjøper havnens tjenester

Kystverket Nordland vil med utgangspunkt sjøsikkerhet og ovennevnte havnestrategi gi følgende innspill til arealdisponering til tre nye havner, og utvidelse av et næringsområde:

- Skjomnes / Håkvik, med moloer
- Grindjord (Grindjord)
- Grunnstadvika
- Ankenesleira

### Ankenesleira - Næringsbebyggelse.

Det fremmes forslag å legge til rette for næringareal tilgrensende *farled 1183*. Kystverket støtter konklusjonen i konsekvensvurderingen (Rambøll): *Området kan anbefales avsatt til næring. Dersom Håkvikleira, Båtberget og Jektneset avsettes, anbefales en revurdering av behovet for at Ankenesleira også fylles ut, eller at arealet reduseres, slik at total belastning i strandsonen minimeres.*

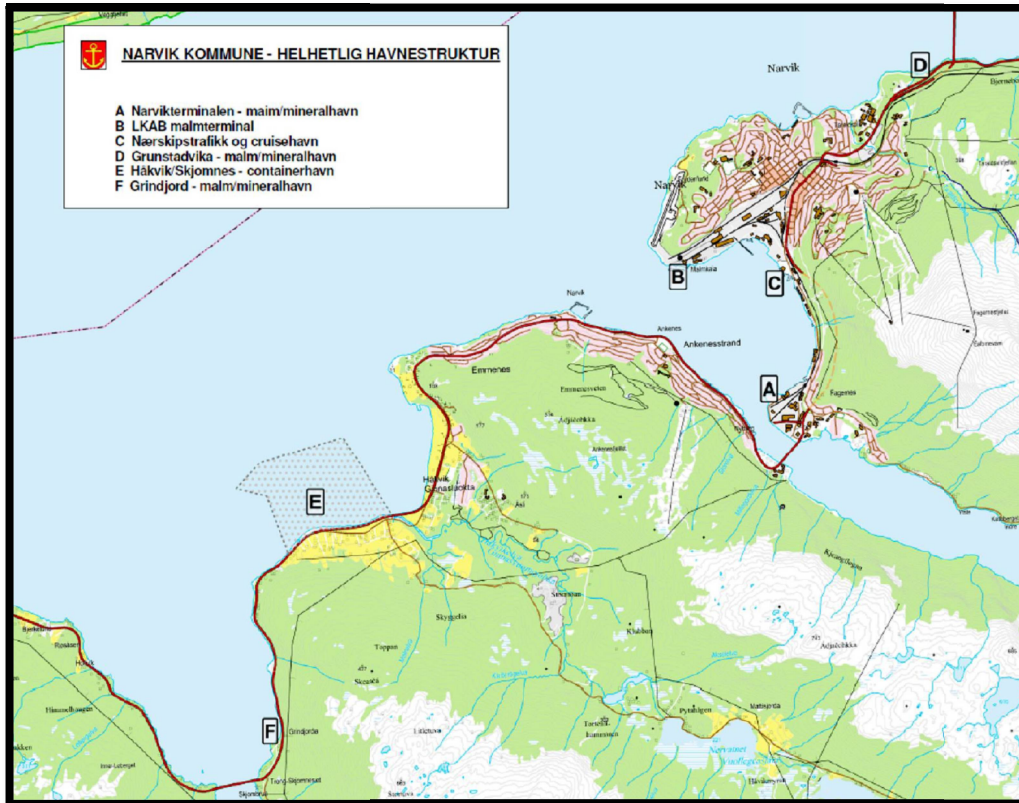


blått

Tiltak som utfylling skal behandles etter havne – og farvannsloven § 28 – av Kystverket før forslagsstiller søker om rammetillatelse etter plan - bygningsloven.

## Nye Narvik Havn

Bystyret startet prosess med å revidere kommuneplanens arealdel med bakgrunn i prosjektet "Nye Narvik havn", hvor Narvik Havn KF fikk ansvaret for å utrede og levere innspill på ny helhetlig havnestruktur.



*Nye Narvik Havn er et resultat av næringslivets behov i Sverige og Finland for utskipping av malm, stor økning av godstrafikk på Ofotbanen, Jernbaneverkets omfattende utbygging av kryssningsspor, bygging av Hålogalandsbrua samt bygging av ny E6 forbi Narvik sentrum. Dette genererer i sum behov for en helhetlig og fremtidsrettet tilrettelegging av terminalløsninger i Narvikregionen (rapport Norconsult 05.12.2014).*

Arealplanen tar utgangspunkt i havnestrategien for Narvik nye havn, og ønsker å legge til rette for en ny helhetlig havnestruktur. Følgende ny havnestruktur er foreslått:

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

### Havn - Grunnstadvika

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.



Formåls grensen *næringsbebyggelse* (1300) til havnen Grunnstadvika går inn i Kystverkets forvaltningsområdet av biled 2726 *Rombakfjorden*. Grensen må trekkes ut fra forvaltningsområdet, utfylling skal også behandles etter havne og farvannsloven § 28, av Kystverket Nordland, før forslagsstiller søker om rammetillatelse etter Plan – og bygningsloven.

### Havn Håkvik/Skjomnes med molo

Utbyggingsområdet gjelder industriområde og havn på fylling i Håkvikfjæra. Arealet planlegges med molo i sør. Håkvika har lang grunne og fyllingen vil legges ut til ca.kote – 15. Havnen planlegges for container og malmutskiping. Det forutsettes forlengelse av jernbanen til Håkvik, og masser fra tunnel til utfylling. Det er foreslått to moloer på henholdsvis 570 meter og 1400 meter.



I konsekvensvurderingen (KU) har en samlet vurdert at havna og med utbyggingsområdet gir totalt middels - store negative konsekvenser, og fordrer en rekke avbøtende tiltak. Hensynet til landskap og naturmiljø må vurderes opp mot behovet for næringsareal. Etablering av storhavn og moloer vurderes i KU å gi store negative konsekvenser for landskapet. Forøvrig er det ikke avdekket negative konsekvenser av særskilt betydning for moloene.

Som beskrevet i planbeskrivelsen har Kystverket gjort en innledende vurdering av havna, som viser gode seilingsforhold:

*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.*

Kystverket vurderer innledningsvis at forslaget imøtekommer behovet for ny containerhavn. Med forslaget om tilknytning til jernbanen, legges det til en intermodal løsning av transportformene bane, sjø og vei. Et av målene med å tilrettelegge for ny havn, er nettopp å øke kapasiteten innenfor gods.

## Havn - Grindjord

Området Grindjord, ca. 17 km sør for sentrum, foreslås som ny utskipningshavn for mineraler/malm. Kystverket tilslutter seg til vurderingen i konsekvensvurderingen (Rambøll). Det beskrives et behov for ny storhavn i Narvik for videreutvikling av næringspotensialet innen malm og logistikk mm. Lokaliseringen er perifer i forhold til annen næring, og i forhold til etablert infrastruktur. Utbygging her fordrer jernbane i tunnel.



## Oppsummering

Det synes å være strategisk viktig å få på plass en ny storhavn i Narvik. Utvikling av intermodale knutepunkt er et sentralt virkemiddel for å styrke sjøtransportens konkurranseevne. Kommuner med stamnetthavn som legger frem planer, og prioritering for utvikling av havna vil bli vurdert i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. Målet er å stimulere til proaktive havner og havneiere, og prioritere statlige infrastrukturmidler der det er lokalt engasjement. Kystverket stiller seg positiv til "Nye Narvik havn" som har tatt inn flere av grepene i den Nasjonale havnestrategien, med mål å overføre mer gods som transporteres på vei til sjø.

Med hilsen

Ole Osland  
Avdelingsleder

Eva-Mari Rahkola  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Fylkesmannen i Nordland  
Statens Hus  
8002 BODØ

Vår dato: 03.02.2016  
Vår ref.: 201405694-14  
Arkiv: 323  
Deres dato: 04.12.2015  
Deres ref.:

Saksbehandler:  
Stian Bue Kanstad  
22959619/sbk@nve.no

## NVEs uttalelse til kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Narvik kommune

Vi har mottatt brev datert 04.12.2015 fra Narvik kommune angående offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2016 – 2028.

Nordland fylke er med i forsøk om samordning av statlige innsigelser. Derfor sendes høringsuttalelsen til Fylkesmannen med kopi til Narvik kommune.

NVE skal som høringspart bidra til at hensynet til vassdrag, flom-, erosjon- og skredfare og energianlegg blir innarbeidet i kommunale arealplaner. NVE legger vekt på at planen på en tydelig måte må vise hvordan disse hensynene er vurdert og tatt hensyn til.

Med tanke på naturfare og samfunnssikkerhet er våre merknader utformet også med bakgrunn i våre retningslinjer nr. 2/2011 «Flaum- og skredfare i arealplanar» samt vår veileder nr. 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Nevnte dokument er omtalt i DIBKs veiledning til byggt teknisk forskrift (TEK 10).

Planforslaget har på flere måter ivaretatt de hensyn som faller under våre ansvarsområder. Det er utarbeidet en konsekvensutredning til planen. Med tanke på naturfare tilsier normal praksis at potensiell fare avklares på overordnet nivå og reell fare skal være avklart på reguleringsplannivå noe som innebærer at mer detaljert kunnskapen må innhentes i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. For noen av de forslåtte tiltakene er det mulig at noen av utbyggingene kan være vanskelig å realisere. Vi savner at kommunen begrunner og avveier de valg og prioriteringer av utbyggingsområder som kommunen gjør med tanke den informasjon som finnes.

NVE har forsøkt å sortere våre synspunkter i tråd med fylkesmannens ønske etter innsigelser, planfaglige merknader og planfaglige råd.

### Innsigelser

**Avstand vassdrag:** Næringsområde N 4.1. Avsatt areal til næringsformål tangerer Håkvikelva. NVE er av den oppfatning at det avsatte området må avgrenses slik at det oppnås en større avstand fra formåls grensen og Håkvikelva. Dette er begrunnet ut fra hensyn til naturfare, erosjon- og skredfare samt

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Vestre Rosten 81  
7075 TILLER

**Region Nord**  
Kongens gate 14-18  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvn. 1B  
Postboks 53  
6801 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsvieien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR

hensyn til allmenne interesser, friluftsliv og fri ferdsel. Minimumsavstanden fremgår av DIBKs veiledning til TEK 10. NVE vil opprettholde innsigelse inntil næringsområde N 4.1 er trukket lenger fra Håkvikelva.

**Verna vassdrag – Østervikvassdraget** er et verna vassdrag hvor elver og vann er en viktig del av et variert landskapsbilde. Stort biologisk mangfold knyttet til særlig myr, elveløp og vannfauna.

Angående arealer for fritidsformål F 8.2 og F 8.1 på Herjangsfjellet er det avsatt en hensynssone H740 langs Østervikvassdraget. Det er også en generell bestemmelse om byggeforbud i 50 m beltet langs dette vassdraget som gjelder arealer utenom byggeområder og i tilfeller hvor reguleringsplaner fastsetter annen bredde. Til hensynssonen er det en bestemmelse som forbyr tiltak som omfattes av PBL § 20-1. NVE mener det er misvisende dersom planforslaget åpner for at formålsgrenser strekker seg ned til vassdraget. Dette siden den senere reguleringsplanen uansett ikke vil kunne åpne for hyttebygging innenfor hensynssonen. Vi legger til grunn at formålsgrensene justeres til å følge hensynssonen slik at misforståelser unngås og har derfor innsigelse inntil dette er ivarettatt.

## Planfaglige mangler

**Grunnforhold Håkvik:** Marine avsetninger anses som aktsomhetsområder for potensiell fare for kvikkleireskred. Planen legger opp til omfattende utbygging og fylling i aktsomhetsområdet. Narvik er prioritert i Nord norske sammenheng for kartlegging av store kvikkleireskred. Denne kartleggingen er bakgrunnen for at det er bestilt og levert nye detaljerte løsmassekart blandt annet for Håkvik og Fagernes. Med bakgrunn i kartene skal det foretas en vurdering av fare for store kvikkleireskred som kan berøre eksisterende bebyggelse. Det er ennå ikke avklart når det vil bli utført. Grunnforholdene i Håkvik er kjent som utfordrende med tykke hav- og fjordavsetninger og ravinerte områder med til dels store nivåforskjeller. Det er kartlagt kvikkleire i flere områder.

NVEs retningslinjer er klare på at man for viktige utbyggingsområder på kommuneplannivå bør «utføre ei detaljert farekartlegging for viktige utbyggingsareal, med same detaljeringsgrad som er tilrådd for reguleringsplanar». Det bør derfor gjennomføres en detaljert vurdering av grunnforholdene for områder med større utbyggingsplaner. Av større utbyggingsplaner i Håkvik vil dette være relevant for næringsområde N 4.1 og avsatte areal for containerhavn. Det kan også gjelde større infrastrukturtiltak.

**Krav til vurdering av naturfare for alle typer tiltak:** Planbestemmelse 2.3 åpner for nybygging av inntil 3 boliger i eksisterende utbyggingsområder uten at det stilles plankrav. Vi mener at bestemmelsene om naturfare 5.8 – 5.15 må gjøres gjeldende for nevnte utbygginger. Vi mener at nevnte planbestemmelser også må gjøres gjeldende for eventuell spredt utbygging i ulike LNFR-områder hvor det ikke er plankrav.

**Synliggjøring av vatn og elver:** For å kunne ivareta naturfare ved vassdrag samt ivareta hensyn til vassdrag og vassdragsmiljø må elver og bekker synliggjøres på plankartet på et hensiktsmessig nivå. Et eksempel er Taraldsvikelva som ikke er avmerket på byplankartet som er et mer detaljert kart. Vi kan vanskelig uttale oss om eksempelvis KO 1.4 Taraldsvikjordet når vi ikke kan se av kartgrunnlaget hvor vassdraget renner.

**Flom og hensynssone:** Planbestemmelse 5.10 Flom. NVE er fornøyd med bestemmelsen, men vi mener at det er en svakhet at den kun gjelder for områder hvor det kreves reguleringsplaner. Vi mener at bestemmelsen også bør gjøres gjeldende uavhengig om det er stilt plankrav eller ikke. Kommunen må

avsette hensynssone for flom langs vassdrag på plankartet. Som minimum må dette gjøres for byggeområder både nye og eksisterende. Vi anbefaler også at dette gjøres for LNFR-områder.

**Kraftlinjer:** I kommuneplanen er det avsatt hensynssoner for kraftlinjer – H740 for linjer i sentral- og regionalnettet som følge av at disse har særskilte anleggskonsesjoner etter energiloven og H370 for linjer i distribusjonsnettet som i hovedsak er bygd i medhold av nettselskapets områdekonsesjon. Statens strålevern har utarbeidet dokumentet «Bolig nær høyspentanlegg» som informerer om byggeavstander til boliger avhengig av kraftlinjens spenningsnivå.

Det er en mangel at det ikke er planbestemmelse knyttet til hensynssonen H740 for kraftlinjer i sentral-/regionalnettet. Kommuneplanen har en planbestemmelse til hensynssone H370 for distribusjonsnettet som henviser til de generelle bestemmelsene angende hvilke krav som gjelder. Henvisningen er ikke presis, men vi antar at det siktes til planbestemmelse 5.16.

Over to av byggeområdene på Øyjord B 7.1 og B 7.2 går det en kraftlinje i regionalnettet og tilhørende hensynssone H740 som innebærer at arealer i tilknytning til kraftlinjen bare kan bebygges såfremt byggeavstander gitt i dokumentet «Bolig nær høyspentanlegg» blir fulgt. Vi mener at planen kan være noe misvisende ved at den gir inntrykk av større areal avsatt til boliger enn det som faktisk kan bebygges. Også hensynssone H370 for kraftlinjer i distribusjonsnettet krysser utbyggingsområder, men disse kraftlinjene er beltet for byggeforbud smalere.

## Planfaglige råd

**FT 5.1 Camping Skjomen:** På Elvegård er det avsatt et areal FT 5.1 Camping Skjomen som strekker seg helt ned til Skjoma. NVE mener at formålsgrensen bør flyttes bort fra vassdraget slik at man oppnår en akseptabel avstand med tanke på naturmiljø og naturfare. Alternativet er at byggegrensen fastsettes i reguleringsplan hvor også kantsonen langs Skjoma gis egnet reguleringsformål. Dette må i så fall fremkomme av kommuneplanen. Litt lenger opp langs Skjoma er det et område benevnt LSB som også strekker seg ned til vassdraget, men her vil planbestemmelse 12 for vassdrag regulere at nybygging ikke kan skje nærmere Skjoma enn 50 m.

**Kantsonen langs vassdrag:** Til retningslinjedelen for planbestemmelse 5.10 Flom heter det at det skal bevares en buffersone på 2 m. NVE mener at det er altfor lite. Vannressursloven § 11 slår fast at det skal opprettholdes et naturlig vegetasjonsbelte langs vassdrag som er levested for plante- og dyreliv og motvirker avrenning og erosjon. Kommunen kan fastsette bredden av kantsoner som kan variere mellom og innad i vassdrag. Dersom det skal angis en felles bredde for vassdrag i kommunen, så anbefaler vi at det settes en bredde på 20 m. Dersom ikke kommuneplanen bidrar til å sikre en forsvarlig bredde på kantsonen, kan vi måtte be kommunen om å fastsette bredden. Slik hjemmel følger av vannressursloven § 11, og kommunen må da fastsette bredden i en bindende plan eller som enkeltvedtak.

**Fare for dambrudd:** I Håkvikdalen er det flere vassdragsanlegg. Dammen Storvatnet er i dag klassifisert i sikkerhetsklasse 2. Når ny dambruddsbølgeberegning skal utføres vil man måtte ta hensyn til bebyggelsen nedstrøms på det aktuelle tidspunktet. Dersom omfattende næringsutvikling tillates i områder som vil være flomutsatt ved eventuelt dambrudd, så vil det kunne ha konsekvens for klassifisering av høyereliggende vassdragsanlegg. Utfallet kan da bli at anleggene blir klassifisert i sikkerhetsklasse 3 noe som i så fall vil utløse krav om oppgradering av dammer og som vil kunne ha en økonomisk konsekvens for dameier Nordkraft AS. Nordkraft må derfor orienteres om saken.

**Veg og jernbane:** Når det gjelder ny veg og jernbane gjennom Ankenesfjellet kan vi ikke se av plankartet hvor det er tunnel og hvor traséene eventuelt går i dagen. Vi antar at deler av vegtraséen vil gå i dagen i områder med marint avsatt løsmasser og hvor det kan være fare for kvikkleireskred.

Da konsekvensen av en eventuell kryssing av vassdrag og tiltak i marine avsetninger er uavklart på dette plannivået må planbestemmelsene ivareta at vurdering av grunnforhold og inngrep i vassdrag er avklart på reguleringsplannivå. NVE vil da kunne ha innsigelse til reguleringsplanen.

### **Avsluttende kommentarer til planbestemmelser om naturfare – 5.8 – 5.15.**

Planbestemmelsene 5.8 – 5.15 omhandler naturfare. Krav til sikkerhet følger av byggt teknisk forskrift § 7-2 for flomfare og § 7-3 for skredfare. I de ulike bestemmelsene benytter kommunen ulike formuleringer, og i noen bestemmelser er forskriften ikke omtalt. Vi anbefaler at dere bruker en felles måte å omtale det på forslagsvis som gjeldende byggt teknisk forskrift.

Vi mener det er en svakhet ved kommuneplanen at planbestemmelsene om naturfare 5.8 – 5.15 kun gjelder for reguleringsplaner i hovedsak slik vi oppfatter det. Som tidligere påpekt vil det innebære at eksempelvis boligbygging i LNFR-områder ikke er omfattet av nevnte planbestemmelser. Videre kan det være mange ulike bygge- og anleggstiltak utenom områder med plankrav samt ulike terrenginngrep som eksempelvis landbruksveger i LNFR-områder som ville falle utenom planbestemmelsene.

5.8 Overvann – I bestemmelsen omtales en byggegrense på 5 m fra grøft/bekk. For å unngå misforståelser mener vi at ordet bekk bør fjernes all den tid naturlige bekker har en byggegrense på 20 m i bestemmelsene.

5.9 Havnivåstigning og stormflo – Kommunen kan vurdere om bestemmelsen skal omarbeides slik at det blir tatt hensyn til bølgepåvirkning som kan komme i tillegg til stormflo.

Med hilsen

Ole-Jan Hauge  
regionsjef

Stian Bue Kanstad  
senioringeniør

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

Vedlegg:

Kopi til:

Narvik kommune





## Statens vegvesen

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Behandlende enhet:  
Region nord

Saksbehandler/telefon:  
Elin Holte Utnes / 77617093

Vår referanse:  
15/246886-4

Deres referanse:

Vår dato:  
05.02.2016

### Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2016–2028 – Narvik kommune

*Statens vegvesen viser til kunngjøring om offentlig ettersyn datert 13.12.2015.*

*Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.*

I denne saken uttaler vi oss både som sektormyndighet med ansvar for trafikksikkerhet og fremkommelighet, og som vegforvalter på vegne av staten.

#### Saksopplysninger

Kommuneplanen erstatter kommuneplanens arealdel fra 2005 i tillegg til tre andre kommunedelplaner jfr. planbeskrivelsen. Formålet med planen er å få en overordnet, langsiktig strategisk rammeplan for kommune- og byutvikling. Kommuneplanens arealdel skal også være et saksbehandlerværktøy som skal gi forutsigbare rammer for behandling av plan- og byggesaker.

#### Vår vurdering av planforslaget

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 BODØ

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Fjordgt. 5  
9405 HARSTAD

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

## Planfaglige mangler - Innsigelse.

### Parkering.

Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal og transportplanlegging sier tydelig at kommunal planlegging skal bidra til å redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer (jf. punkt 3). Kommunal planleggingen skal styrke sykkel og gange som transportform (jf. punkt. 4.4).

Parkeringsregulering er ett av flere virkemiddel kommuner kan ta i bruk for å begrense personbiltrafikken i sentrum. Statens vegvesen kan ikke se at det i arbeidet med kommuneplanens arealdel er gjort en tilfredsstillende vurdering av behovet for parkeringsplasser og hvordan transportbehovet skal dekkes.

Narvik kommune må se på parkeringsdekningen i hele sentrum, og komme frem til en parkeringsdekning som fremmer økt bruk av kollektiv transport, gåing og sykling.

Det er i planbestemmelsene tatt inn parkeringsnorm med minimumskrav. For arealformålene *handel, kontor og arbeidsintensiv næring samt industri og lager* må det lages en norm som angir maksimumsparkering. Det kan i den sammenheng også vurderes å sette inn retningslinjer som åpner for strengere vurdering av maksnormen for store utbyggingsområder.

I arbeidet må også soneinndelingskartet vurderes med tanke på om trekantenområdet er en del av sentrum. Planbeskrivelsen omtaler Malmporten som en del av kommunens handels- og sentrumsområde, mens det på sentrumskartet og soneinndelingskartet ikke er angitt som en del av sentrum. I planbeskrivelsens punkt 7.2 er Malmporten omtalt som innenfor sentrumsavgrensningen.

### Forholdet mellom kommuneplan og reguleringsplaner.

Bestemmelse 1.3 – *«Ved motstrid gjelder kommuneplanens arealdel foran reguleringsplaner og bebyggelsesplaner vedtatt før kommuneplanen, med mindre det fremgår av disse bestemmelsene»*. Hvis kommunen ønsker å oppheve eldre reguleringsplaner, bør dette komme klart fram når arealdelen til kommuneplanen vedtas. Oppheving av eldre reguleringsplaner må følges opp etter pbl § 28-1. Denne prosessen kan samordnes i tid med kommuneplan-behandlingen.

Bestemmelsen 1.3 medfører problemer. Narvik kommune bør selv ha oversikt over hvor eventuell motstrid mellom gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel er. Det må føres inn en tabell over hvilken status gjeldende reguleringsplaner skal ha.

Eksempel på problemstillinger som kan oppstå er den allerede vedtatte reguleringsplanen for Hålogalandsbrua, og reguleringsplanen for Malmporten dersom denne blir vedtatt før kommuneplanens arealdel.

### Kart.

- Det er feil i kartet med hensyn til linjeføring på ny E6 og nytt kryss med E10. Dette krysset er allerede etablert i Hålogalandsbrua prosjektet. Dette må rettes opp på kartet. Dette vil også berøres av forannevnte bestemmelse 1.3
- Linjeføring for ny tunell utenom sentrum må rettes med hensynssone slik at den hjemler den reviderte veglinja. Dette punktet vil også kunne berøres av forannevnte bestemmelse 1.3.

### **Planfaglige mangler og råd.**

#### Kart og arealbruk.

Det bør gjennomføres en kvalitetssikring av kartet. F.eks. synes veglinja fra B7.6 på Øyjord under ny E6 og ned mot sjøen noe underlig.

Næringsområder *Indre Millerjord*. Disse næringsområdene kan vanskelig bygges ut ref. hensynssoner og Narvik kommunes ønsker for utvikling av veg og bane. I prinsippet vil det være byggeforbud her. Kommunen bør derfor vurdere om det nye arealet som er satt av til næring, N3.1 (KU 23) bør tas ut av planen. Startpunktet for en ny E6 utenom Ankenes vil ved Indre Millerjordnes være omtrentlig slik hensynssonen viser, uavhengig av videre trasevalg for E6 mot Håkvik eller Skjomen. Det betyr igjen at gyldigheten for denne hensynssonen må være lengre enn 4 år. Dette er i motstrid til planbeskrivelsen som sier at dette området kan utvikles på kort sikt (side 13). Størrelsen på *Smineshaugen* N1.6 (KU 11) bør også vurderes med bakgrunn i de samme forholdene.

Det er satt av *hensynssone for ny E6 fra Beisfjordbrua til Håkvik* som er utredet av Narvik Havn. Statens vegvesen har ingen motforestillinger til at Narvik kommune legger inn hensynssone for den vegtraseen de ønsker, så lenge dette ikke har konsekvenser for dagens E6. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at dersom det skal etableres en ny trase for E6 vil Statens vegvesen starte en egen planprosess for å avklare eksakt hvor ny vegtrase skal ligge.

*Næringsarealet på Stormyra* N7.1 bør justeres mot E6 i tråd med pågående reguleringsarbeid for etablering av kontrollstasjon. Dersom kommunen fremdeles er positiv til denne etableringen, ber vi om at området utvides for å hjemle dette.

For områdene KO1.1 *Orneshaugen* og HA 1.1 *Grunnstadvika* er det stilt krav om områderegulering i bestemmelsene punkt 13.4. For at bestemmelsene skal fremstå enklere og mer entydig, anbefaler vi at hensynssone H810-6 får navnet Grunnstadvika og Orneshaugen slik at det samsvarer med teksten i punkt 13.4.1.

#### Kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Det er ønskelig å få et betydelig løft og satsing på kollektivtrafikken i Narvik. For å sikre dette, er det ønskelig at det fremkommer enda tydeligere i planen.

- I punkt 2.4 - retningslinjer bør det presiseres at holdeplasser inngår i teknisk infrastruktur, og at kollektivtraseer skal etableres på slik måte at en sikrer både fremkommelighet, tilgjengelighet og standard på holdeplasser.
- I punkt 4.2 «Universell utforming og framkommelighet» bør kollektivanlegg angis spesielt.
- Sykkel: ATP-modellen som er utarbeidet av Cowi, synes å være underdimensjonert i forhold til hvor, sprek Narvikværingen er, og hvor langt syklisten kommer innenfor tidsperiodene. F.eks vil det kunne ta en middels sprek syklist ca. 40 min å sykle fra Bjerkvik til Narvik, 12 km, når Hålogalandsbrua står klar.
- Det er vanskelig å se linja for sammenhengende sykkelvegnett i kartet. Vi ber om at SOSI kode og linjetykkelse sjekkes.
- Det bør fremkomme av plandokumentene at vestre del av sykkelvegnettet på Øyjord er en del av hovednettet, og at det derfor må prioriteres før østre del som vil vær et lokalnett.

I planbeskrivelsen bør det fremgå hvilke parkeringsrestriksjoner og øvrige restriksjoner eller tiltak som skal tas i bruk i Narvik for å bedre vilkårene for kollektivtransport, sykkel og gange. Eksempel fra andre kommuner:

- stimulere til redusert bilbruk gjennom tiltak som rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner (kommunale parkeringsvedtekter), veiprising og by-sykler
- søke gode løsninger for tilgjengelighet til kollektivtransport og overgang mellom ulike transportmidler
- lokalisering av arbeidsplasser, besøksintensive virksomheter og nye boligområder i gangavstand fra gode kollektivtilbud

#### Andre bestemmelser.

- Bestemmelse 7.13 - Setningen om byggegrense i avsnittet om rammeplan tas ut. Byggegrensen vil fremkomme av vegloven eller en eventuelt revidert rammeplan for avkjørsler som inneholder byggegrenser. Et slikt arbeid er igangsatt i Nordland fylke.
- Punkt 7.7 «Naust» og 7.8 «Flytebrygger og fortøyninger». Her bør det fremkomme at adkomst og eventuell parkering må avklares, selv om det kan sies å omfattes av bestemmelsen 2.4.
- Punkt 2.3 viser til punkt 7.7. Vi tror det her skulle vært henvist til punkt 7.6

#### **Konklusjon**

Planforslaget slik det foreligger med hensyn til parkeringsnormen vil bryte med vesentlige nasjonale interesser og føringer for planlegging i byområder. Parkeringsnormen legger til rette for en økning av biltrafikk i sentrum.

Det må utarbeides en maksnorm med hensyn til parkering for arealformålene *handel, kontor og arbeidsintensiv næring samt industri og lager*. I dette ligger at det må utarbeides et beslutningsgrunnlag som viser hvordan parkeringsbegrensning og eventuelt andre tiltak skal fremme økt bruk av kollektiv, gange og sykkel.

Statens vegvesen fremmer derfor innsigelse til planen med bakgrunn i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Bestemmelse 1.3 og feil i kart må også rettes, ellers er det å betrakte som en innsigelse til planen. Dette med bakgrunn i Statens vegvesens forvalteransvar på riksveg.

Vi ber også om at våre andre råd og innspill innarbeides i planen.

Statens vegvesen ønsker å få en revidert plan med bestemmelser til gjennomsyn før den sendes videre til politisk behandling. På den måten kan vi se på løsninger som blir valgt og vurdere om vi kan akseptere dem, og trekke vår innsigelse. Dersom det er behov for nærmere avklaring i forhold til vår innsigelse og merknader, stiller vi oss til rådighet.

Plan og forvaltning

Med hilsen

Jan-Åge Karlsen  
Seksjonsleder

Utnes Elin Holte

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Fylkesmannen i Nordland  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Vår ref.  
15/12998-2

Vår dato:  
03.02.2016

Kommunens ref.  
14/1861-164/MDK

Kommunens dato:  
04.12.2015

Vår saksbehandler:  
Berit Jorid Flore

---

## Narvik kommune - Offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Avinors uttalelse

Viser til brev fra Narvik kommune datert 04.12.2015, med varsel om offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2016-2018, Narvik kommune.

Avinor kan ikke se å ha fått kommuneplanen oversendt i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Dette skyldes trolig at kommunen var klar over at lufthavna skal legges ned i 2017.

I planen foreslås arealet for Narvik lufthavn utlagt til fremtidig næringsområde, vist i planen som *N 1.2 Framneslia, næring*. Avinor har ingen kommentar til fremtidig arealbruk.

Det er imidlertid viktig for Avinor at kommuneplanen ivaretar bestemmelser for utforming av lufthavn, så lenge lufthavna er operativ, dvs frem til 1. april 2017.

Hinderfriheten rundt flyplassene skal som hovedregel ivaretas gjennom plan- og bygningslovens (pbl) bestemmelser. I pbl § 11-8 er det fastsatt at kommuneplanens arealdel i nødvendig utstrekning skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensyn og forhold som inngår i pbl § 11-8 siste ledd bokstav a til f, skal markeres i arealdelen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Når et område senere tas under regulering, gjøres disse forholdene gjeldende i reguleringsplanen.

Restriksjonsplanen/byggerestriksjonskartet (BRA-kart) for Narvik lufthavn må derfor legges inn som egen hensynssone H190 (annen sikringssone) i plankartet, for å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonen, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i kap. 10 og 11 i forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2 vedtatt 06.07.2006).
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i § 6 i forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1 vedtatt 27.06.2011).

Begge forskriftene er hjemlet i luftfartsloven § 7-1.

Vedlagt følger kopi av gjeldende restriksjonsplan/BRA-kart for Narvik lufthavn, tegning ENNK-P-10, datert 23.02.2005. Avinor krever at restriksjonene synliggjøres ved at de legges inn i kommuneplanens arealdel som egen hensynssone. Selve restriksjonsplanen/BRA-kartet legges som eget vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

Når det gjelder planbestemmelser for hensynssonen, kan følgende tekst benyttes:

**Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner (H190) omkring Narvik lufthavn**

*Innenfor hensynssone H190 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Narvik lufthavn, Avinors tegning ENNK-P-10 datert 23.02.2005. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på restriksjonsplanen. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene.*

*Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssone H190 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egen hensynssone på reguleringsplanene, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-6 og 12-7. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENNK-P-10 for lufthavnen.*

*Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Narvik lufthavn vist med røde streksymboler på Avinors tegning ENNA-P-10 datert 23.02.2005, skal forelegges Avinor.*

Bestemmelsene kan gjøres tidsavgrenset, slik at de gjelder frem til 1. april 2017.

Avinor vil oversende restriksjonsplanen/BRA-kartet for Narvik lufthavn digitalt til kommunen.

**Med vennlig hilsen**

Avinor AS

Berit Jorid Flore

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Narvik kommune



**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus,  
Molov. 10  
8003 BODØ

Dato: 07.02.2016  
Vår ref: 14/01508-5  
Deres ref: 14/1861-164/MDK

## Uttalelse til offentlig ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel for Narvik kommune 2016–2028

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 40 50  
**E-POST** mail@dirmin.no  
**WEB** www.dirmin.no

**GIRO** 7694.05.05883  
**SWIFT** DNBANOKK  
**IBAN** NO5376940505883  
**ORG.NR.** NO 974 760 282

**SVALBARDKONTOR**  
**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 4. desember 2015.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plan- og utbyggingssammenheng.

På bakgrunn av forsøksordningen for samordning av statlige høringsuttalelser / innsigelser, oversender Direktoratet for mineralforvaltning sin uttalelse til kommuneplanens arealdel for Narvik kommune 2016–2028 til Fylkesmannen i Nordland.

### Uttalelse fra DMF

#### Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

*Fylkeskommunene og kommunene sikrer tilgjengelighet til gode mineralforekomster for mulig utvinning, avveid mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng.*

Som de nasjonale forventningene legger vekt på, omfatter forvaltning av mineralressurser ikke bare å avsette nye områder for råstoffutvinning. Det innebærer også å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster for fremtiden og kommende generasjoner. I dette ligger det at kommunen så langt det er mulig, bør unngå å båndlegge registrerte mineralressurser gjennom arealbruk som tilrettelegger for





nedbygging av forekomster, eller legger andre begrensninger for framtidig utnytting av ressursene.

#### Kommuneplanen og mineralressurser

Vi ser at temaet mineralressurser er meget grundig gjennomgått i arbeidet forut for høringen av kommuneplanens arealdel. I planbeskrivelsens kapittel 8.5 om mineraler, opplyses det at det i dag er kun sand, grus og pukkk som tas ut innenfor kommunen, men at det i tillegg til byggeråstoffene finnes flere interessante forekomster av industrimineraler, metalliske malmer og naturstein.

Det beskrives videre at det ut fra kjent kunnskap er vurdert at behovet for byggeråstoff i kommunen kommer til å holde seg relativt stabilt i årene fremover, og at med fornuftig forvaltning av byggeråstoffene 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 påpekes også at forekomstene som utnyttes i dag vil også i fremtiden være viktige i forsyningen av sand, grus og pukkk til ulike formål i kommunen, og at forekomster som ikke utnyttes i dag bli viktige forsyningsområder ved framtidig behov. Det påpekes at det derfor er viktig å være oppmerksom på ulike brukerinteresser og utnyttelser av disse som kan være aktuelle innenfor de samme områdene.

Det er positivt at kommunen har foretatt en vurdering av råstoffsituasjonen og vurdert dette i et langsiktig perspektiv, og at eksisterende uttaksområder videreføres i ny plan. Når det gjelder forvaltning av mineraler som per i dag ikke er utnyttet/i drift, mener vi at det ikke fremgår klart om kommunen har foretatt vurderinger av om nye utbyggingsområder berører registrerte mineralforekomster. Mineralressurser er ikke tatt med i konsekvensvurderingen av nye utbyggingsområder, og det er derfor uklart om kommunen har lagt til grunn resultatene og vurderingene fra handels- og næringsanalysen og fulgt de rådene som gjelder forvaltning av mineraler presentert der.

#### Faglige råd

Som det er påpekt i planbeskrivelsens kapittel 8.5 om mineraler, er for eksempel Skamdalen ved Beisfjord og Håkvik regnet som de viktigste sand- og grusforekomstene. Det er i planforslaget foreslått å sette av et større område til næringsareal som skal ses i sammenheng med mulig ny storhavn i Håkvik. Etter det vi kan se vil et næringsareal båndlegge deler av ressursen, men dette er ikke beskrevet i vurderingen av det nye formålet. Vi ber kommunen om å gi en beskrivelse av om næringsarealet berører ressursen og om det eventuelt settes krav om at ressursen skal utnyttes/tas ut før området bygges ned.

Vi ber videre om at kommunen generelt opplyser om det er foretatt en vurdering av om områder som er avsatt til framtidige utbyggingsformål berører/båndlegger framtidige mineralressurser.

#### Innspill

Det påpekes at Narvik vil kunne være selvforsynt med byggeråstoff til de fleste formål i mange år fremover. Som det er påpekt i Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging, bør behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng. Det er i handels- og næringsanalysen opplyst at Narvik



kommune har de nest største sand- og grus ressursene i Nordland fylke etter Saltdal kommune. Spesielt for grus av særlig god kvalitet erfares det nå i enkelte deler av landet en større etterspørsel av og i enkelte områder mangel på tilgjengelige ressurser. Vi mener det derfor er viktig å tenke både langsiktig og i et større geografisk perspektiv når det gjelder forvaltning av byggeråstoff. Narvik vil med sin tilgang på ressurser og havneanlegg, ha svært gode muligheter for å transportere/eksportere byggeråstoff til et langt større marked innenfor kommunen.

Vi har ingen øvrige merknader til planen.

Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen  
seksjonsleder

Ine Cecilie Mork Olsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Ine Cecilie Mork Olsen

Mottakere:

Fylkesmannen i Nordland

Statens hus, Molov. 10

8003 BODØ

Kopi til:

Vår saksbehandler  
Trond Carlsen, tlf. 33412500Dokument dato  
02.02.2016Deres dato  
15.01.2016Vår referanse  
2015/12394/CATR

Deres referanse

Arkivkode  
008Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

## Narvik kommune - Merknad til kommuneplanens arealdel, sak 14/1861

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til e-post fra Fylkesmannen i Nordland datert 15.01.2016 og brev DSB har mottatt fra Narvik kommune datert 04.12.2015 angående ettersyn og høring av kommuneplanens arealdel 2016-2028.

DSB har ingen innsigelser til den foreliggende kommunedelplan.

Vi er imidlertid kjent med planer om etablering av LNG omlastingsterminal ved Narvikterminalen, Fagerneskaia. I den forbindelse gjør vi oppmerksom på forhold rundt etablering av anlegg for lagring og håndtering av farlig stoff (brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff).

I områder omkring virksomheter som håndterer farlig stoff, bør det være begrenset allmenn tilgjengelighet. Det bør legges til grunn i arealplaner at det etableres hensynssoner rundt slike virksomheter. Hensynssoner etableres på bakgrunn av utarbeidede risikoanalyser.

Det vil videre kunne gi sikkerhetsmessige utfordringer å legge kaier avsatt til cruisebåtanløp og nærskipstrafikk i områder hvor det lagres og håndteres farlige stoffer.

Områder avsatt for boligformål bør legges utenfor en hensynssone definert som midtre sone (ref. Temarapport "Sikkerhet rundt anlegg som håndterer brannfarlige, reaksjonsfarlige, trykksatte og eksplosjonsfarlige stoffer, kriterier for akseptabel risiko", DSB mai 2013. Temarapporten er å finne på [www.dsb.no](http://www.dsb.no).)

Når det gjelder skoler, barnehager, sykehjem, sykehus og lignende institusjoner bør disse ligge utenfor ytre sone. Det samme gjelder for kjøpesentre, hoteller eller store publikumsarenaer.

Ved etablering av næringsområder og etablering av virksomheter som håndterer farlig stoff, må det tas hensyn til aktuelle klimapåvirkninger. Dette gjelder spesielt havstigning, stormflo, fjellskred og eventuell fare for steinsprang.

DSB anmoder om at ovenstående merknader videreformidles til Narvik kommune.

Med hilsen  
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Enhet for industrisikkerhet

Heidi Margareth Johansen  
fung. avdelingsleder

Trond Carlsen  
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk.

