

NARVIKTERMINALEN OMRÅDEREGULERING KONSEKVENSTREDNING LOKAL OG REGIONAL UTVIKLING

Oppdragsnavn **Narvikterminalen områderegulering**
Prosjekt nr. **1350046864**
Mottaker **Narvik Havn KF, Bane NOR, Narvikgården AS**
Dokument type **Notat**
Versjon **02**
Dato **10.06.2022**
Utført av **ERDI**
Kontrollert av **Terje Norddal**
Godkjent av **Erik Ditlefsen**
Beskrivelse **KU Lokal og regional utvikling**

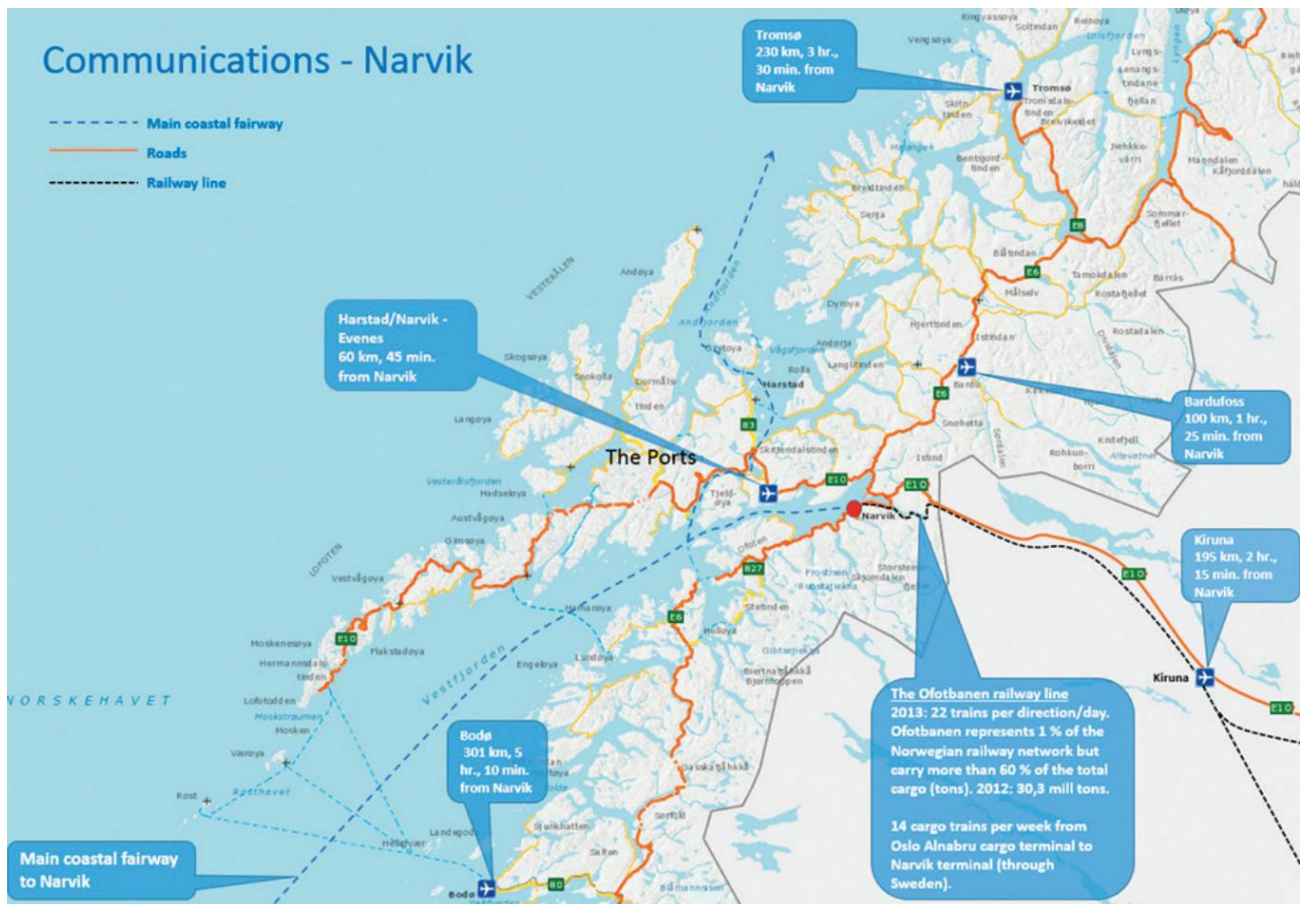
INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	2
2.	Metode	2
3.	Dagens situasjon	3
3.1.1	Narvikterminalen og transport av varer og gods	3
4.	Lokal og regional utvikling	4
4.1	Bidrag til økt sysselsetting	5
4.2	Fritids- og handlemønster	5
4.3	Kultur- og reiseliv	5
4.4	Hvilken status får næringsområdet i forhold til andre i kommunen?	6
4.5	Forsvaret	6
4.6	Anleggsvirksomheten	6
5.	Oppsummering	6
5.1	Konklusjon	7

1. Innledning

Narvik Havn, Narvikgården og Bane NOR har utarbeidet en ny reguleringsplan for Narvikterminalen. Reguleringsplanen utgjør en helhetlig plan for Narvikterminalen med jernbane-, bulk- og havneterminal. Det er et felles samarbeidsprosjekt mellom Narvik Havn, Bane NOR og Narvikgården som prosjekteiere. Narvikterminalen er et transport- og logistikknutepunkt og Narvik Havn er sammen med Narvikgården og Bane NOR tilretteleggere for næringsutvikling og -etableringer.

I forbindelse med oppstartsmøte med Narvik kommune og fastsettelse av planprogram skal det utarbeides en konsekvensutredning for lokal og regional utvikling, samfunnsvirkninger, da tiltaket legger til rette for etablering av industri og næring som vil kunne gi lokale og regionale ringvirkninger for næringslivet.



Figur 1: Narvik er et arktisk knutepunkt. Kartet viser avstander til viktige målpunkt. Kilde: Narvik havn KF.

2. Metode

Planområdet omfatter hele reguleringsplanen for Narvikterminalen, bane-området på terminalen til Sjøbakken bru, Fagernesveien gjennom områdene mot sjøen fram til Fagernesveien 14, samt tilstøtende havneområde i sjø. Planområdet er på ca. 990 dekar inklusivt sjøareal. Narvik havn, Narvikgården AS og Bane NOR eier i dag deler av området, men inkluderer også flere private eiendommer.

Metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 – Konsekvensanalyser, kapittel 8.3 legges til grunn for vurderingen av lokale og regionale virkninger. Det er som nevnt ikke gjort en avgrensning av tema i planprogrammet, men det står at virkninger for lokalsamfunnsutvikling skal inngå i vurderingene.

For informasjon om tema er det bl.a. innhentet informasjon om fremtidig arealbruk i kommunale arealplaner, samfunnsplaner, næringsrapporter lokalt og regionalt og informasjon om kommune vedrørende befolkningsutvikling og fremtidig boligbygging.

Det vil bli vurdert hvilke konsekvenser tiltaket vil få for verdiskaping i vare- og tjenesteleveranser, sysselsetting, samt for lokalt og regionalt næringsliv. Det gjøres også vurderinger av tiltaket sett i et større geografisk perspektiv, da både Narvikterminalen og Ofotbanen utgjør viktige transportåre for frakt av varer og gods til store deler av Nord-Norge nord for Tysfjorden.

Tiltakets ringvirkninger knyttet til nye arealbehov, og infrastruktur o.l. skal vurderes, samt hvordan dette kan løses på en bærekraftig måte i tråd med bl.a. statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

3. Dagens situasjon

I Narvik kommune bor det ca. 21.500 innbyggere (2022). De fleste bor i byen Narvik inkl. forstaden Ankenes. Bjerkvik er kommunens største tettsted etter Narvik.

I Narvik kommune er tertiærnæringen den viktigste næringen for sysselsetting med ca. 36 % av arbeidsstyrken etterfulgt av helse og sosialtjenester (26 %). Det er også en del sysselsetting knyttet til industri i kommunen, blant annet gjennom bergverksindustrien i Kiruna og LKAB sin havn i Narvik. Narvik er kommunesenter, og er den eneste byen i Ofotenregionen og et definert handelssenter i fylkeskommunale planer for Nordland. Ifølge kommuneplanen for Narvik (2016-2028) skal tyngdepunktet for handelen i Narvik kommune være i Narvik sentrum.

Næringslivet i Narvik er preget av tjenesteproduksjon, og de fleste jobber innenfor tjenester rettet mot husholdningene. Tall fra 2013 viser at 40 prosent av arbeidsplassene i kommunen var offentlige. Henholdsvis 16 og 11 prosent av arbeidsplassene var i varehandelen og i bygg og anlegg. Til sammen utgjør disse tre nærings- gruppene over to tredjedeler av arbeidsplassene i kommunen.

Det at Narvik er den største byen i Ofoten, og den nest største i regionen etter Harstad, samt et trafikkknutepunkt, tiltrekker en del turister på gjennomreise nord- eller sørover. Årsaken til at mange blir i Narvik er i tillegg til omkringliggende natur og muligheter for utøvelse av skisport, Narviks betydning under 2. verdenskrig. E6 mellom Narvik og Bjerkvik er en sentral transportåre som tusenvis av turister benytter seg av hvert år på veg til eller fra Lofoten, Vesterålen, Troms, Finnmark eller Nord-Sverige.

Det er ca. 500 vogntog som hver dag kjøre på E6 gjennom Narvik.

3.1.1 Narvikterminalen og transport av varer og gods

Narvik er et knutepunkt i Nord-Norge og Narvikterminalen er navet i denne funksjonen.

Narvikterminalen er i dag en godsterminal for bulkvarer og stykkgoods/containergoods med tilhørende næringsvirksomhet. De siste årene er det gjort flere store investeringer i området. Kapasiteten kan økes noe innen rammen av dagens regulerte areal. Med økning av arealet, i praksis i stor grad ved utfylling i sjø, kan terminalens kapasitet økes relativt mye. Terminalens potensial ønskes fullt utnyttet før ny havn etableres et annet sted, og denne optimaliseringen har vært en sentral del av utredningsarbeidet til planen.

Terminalen serverer store deler av Nord-Norge med varer og gods. Eksempelvis kommer 75% av alle dagligvarer som selges i Tromsø over Narvikterminalen, og 80% av alle biler som selges nord for Tysfjorden kommer også over terminalen. Ofotbanen er en svært viktig transportåre og Narvikterminalen med andre ord er et svært viktig knutepunkt for varer og gods for store deler av Nord-Norge.

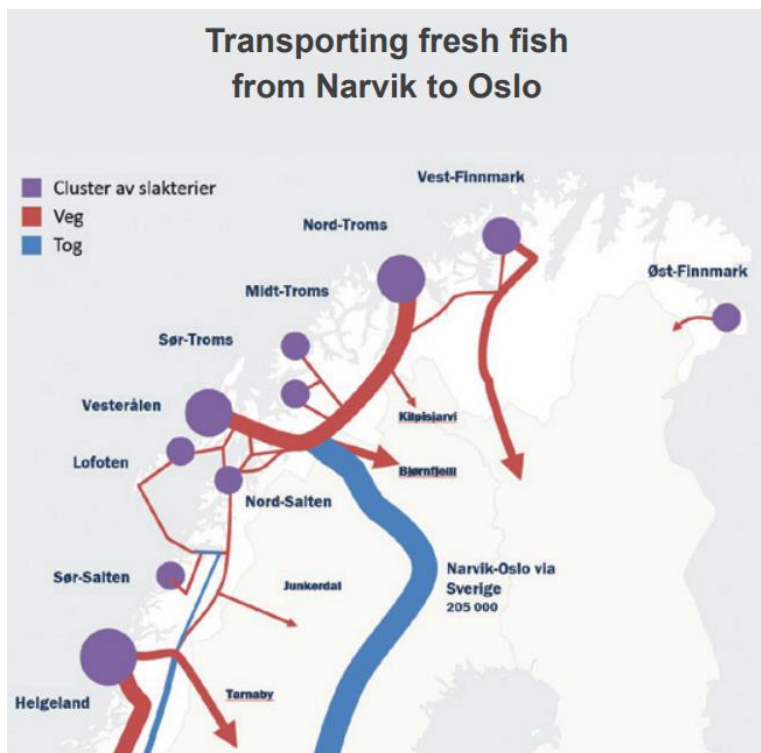
Sjømat er en viktig næring i landsdelen og mye av sjømaten transporteres langs E6 og E10, fra forskjellige mottak og anlegg i Finnmark, Troms og Nordland. Jernbanen fra Narvik til Sverige benyttes også i stor grad til transport av sjømat. Ca. 170 000 tonn transporteres med tog fra Narvik i året (2014). Det aller meste av varetransport inn og sjømat ut fra bane foregår på Narvikterminalen.

Jernbanens kombiterminalen hadde en containeromsetning på ca. 70 000 TEU i 2020 som med 11 tonn gods per TEU tilsvarende omtrent 800 000 tonn gods. 200 000 tonn av dette var fersk fisk som ble transportert sørover. Resten var hovedsakelig forbrukervarer fraktet nordover, mye til grossistene Rema og Bring i Narvik og andre grossister lengre nord. Det blir anslått at 80 % av godset kommer fra nord til Narvik, eller skal nordover. 50 % av all fisk som transporteres med jernbane i Norge, starter i Narvik.

Godsomslaget er desidert størst på bulkterminalen med 1,7 mill. tonn i 2021. Over Narvik havn har totalt utgående tørrbulk vært i området 19-23 mill. tonn per år i perioden 2013-2020, med stigende trend. Malm fra Kiruna dominerer i dette bildet.

4. Lokal og regional utvikling

Lokale og regionale virkninger av tiltaket vil være mangfoldige. Det vil være formålstjenlig å synliggjøre lokale og regionale effekter som tiltaket vil kunne bidra til.



Figur 2: Eksporten av ferskfisk over Narvikterminalen er viktig for en hel landsdel. Kilde: Narvik havn KF.

Prosjektet har betydning for en hel landsdel, både i forhold til varetransport ut til butikkene i nordre Nordland, Troms og Finnmark, men også i forhold til ambisjonene om å generelt øke transporten på bane i forhold til veg, herunder spesielt frakt av sjømat/fisk.

Et viktig poeng her er at virkningene ofte vil være kumulative, og dermed ikke direkte medregnet i dvs. at endringer påvirker hverandre på en dynamisk måte og at tiltaket vil kunne være den utløsende faktor som får virkningsspiralen til å begynne. En rekke andre betingelser må imidlertid være oppfylt, eller settes i gang som et resultat av tiltaket, for at virkningene skal inntreffe.

Under gjengis et sammendrag av konsekvensutredning for regionale virkninger.

4.1 Bidrag til økt sysselsetting

Et viktig spørsmål er hvordan og i hvilken grad tiltaket vil kunne bidra til å skape flere og nye virksomheter og arbeidsplasser. For å svare på dette ser vi her på behov og markedsmuligheter som er synliggjort i løpet av planprosessen og hvordan tiltaket vil kunne bidra til å øke sysselsettingen i regionen.

Arealer med god tilgjengelighet til både havn og jernbane er de mest attraktive i kommunen. Vi anbefaler at disse forbeholdes bedrifter med tydelig behov for disse funksjonene. Virksomheter som ikke oppfyller dette kriteriet bør søkes relokalisert. Dette er det kortsiktige svaret på hvordan Narvik bedre kan utnytte sine særegne kvaliteter.

På den andre siden legges det til rette for en nedlegging av en del virksomheter langs Fagernesveien. Dette vil ha en negativ effekt på sysselsetting om ikke disse arbeidsplassene kan flyttes til andre områder. Et siste moment er at de planlagte havne- og banetiltakene er forholdsvis arealkrevende, og at man slik sett vil kunne fått mer arbeidsplasser pr. areal om man la opp til andre formål.

Med ambisjonene om et grønt skifte i Narvik vil behovet for sikker logistikk til og fra regionen bli enda viktigere enn det det er i dag, i tillegg til at mye av logistikken er grønnere enn alternativet med tradisjonell trailertansport på vegnettet. Slik sett vil utbyggingen av Narvikterminalen på sikt være med på å sikre arbeidsplasser andre steder i regionen. Indirekte vil man dermed kunne si at dette også gjelder fiskerinæringen i Lofoten, Vesterålen og Senja.

Den planlagte utbyggingen av terminalområdet vil legge til rette for lokal vekst innen logistikk, engros- og fiskerinæringen generelt i regionen. Hvorvidt en slik vekst vil materialisere seg i nye virksomheter og arbeidsplasser er høyst usikkert, og vil skje over en lang tidsperiode.

4.2 Fritids- og handlemønster

Planforslaget legger til grunn at det innenfor det nye terminalområdet ikke skal tilrettelegges for publikumsrettet virksomheter som handels-, kontor- eller kulturvirksomhet. Dette er i tråd med dagens bruk.

Planforslaget vil derfor ikke medføre endret handlemønster i regionen.

4.3 Kultur- og reiseliv

En kan ikke se at forholdet til kultur blir påvirket negativt av planforslaget. Planen legger til rette for etablering av kryssingsspor sør for Sjøbakken bru, og her er det i tillegg planlagt etablert plattform med tilhørende atkomst fra nylig etablert cruise-kai. Et slik tiltak vil være positivt i forhold til reiselivet ved at man tilrettelegger for turisme i Narvik. Direkteatkomst til Ofofbanen fra cruisebåt vil kunne bli et populært reisemål.

4.4 Hvilken status får næringsområdet i forhold til andre i kommunen?

Terminalområdet vil komplementere eksisterende og fremtidige næringsarealer i Narvik kommune.

Slik utviklingen har vært i området er det naturlig at man i framtiden også fokuserer på en utvikling av området som et terminalområde. Med foreslåtte terminal nord-utbygging vil man legge til rette for dette, uten at det i stor grad går på bekostning av særlig viktig næringsvirksomhet som opererer i området i dag. Det som er der, kan med fordel flyttes til andre næringsområder i byen.

4.5 Forsvaret

I utgangspunktet er ikke forsvarsaktivitet et aktuelt tema i forbindelse med den aktuelle reguleringsplanen, men tiltaket legger til rette for at RO-RO-kan brukes i tråd med Forsvarets ønsker i forbindelse med øvelser i området. Planen legger dessuten til rette for en biloppstillingsplass som er tilpasset framtidig behov ved at Sverige og Finland ev. blir medlem av NATO.

4.6 Anleggsvirksomheten

Anleggsvirksomheten i forhold til realiseringen av tiltaket vil stimulere lokalt næringsliv både direkte og indirekte i den fire til fem år lange byggeperioden. Det vil utlyses kontrakter for en rekke arbeider bl.a. entreprenørarbeider for utdyping, opparbeiding av næringsareal, bygging av kaier mm. Videre vil det generere behov for overnatting, bespisning og en rekke andre servicetilbud.

5. Oppsummering

Distribusjon av varer og gods til og fra Nord-Norge er økende. Utvidelse av Narvikterminalen vil sikre funksjonen av området som terminalområde på svært lang sikt, og dermed også gi forutsigbarhet for framtidig vare-, gods- og malmtransport for Nord-Norge nord for Tysfjorden. Dette vil ha svært stor betydning for nærmest en hel landsdel, og vil være avgjørende for blant annet å realisere det grønne skiftet som det er planer om i regionen.

Nasjonal transportplan (NTP) påpeker at en god maritim infrastruktur er viktig for effektiv sjøtransport og for verdiskaping og bosetting langs hele kysten. Det er en nasjonal målsetning å få mer gods over på kjøll.

Hensikten med tiltaket er å utvikle Narvikterminalen til en fremtidsrettet havn som betjener godsfartøy og godstog, samt andre aktuelle fartøy, og som gjennom tilgang på næringsareal stimulerer til etablering av en variert og sjørettet service- og næringsvirksomhet.

Gjennom å etablere større sjøareal i havna, samt opparbeiding av nye landareal legger tiltakene til rette for å næringsetablering og tjenesteyting i selve havna. Økt virksomhet her vil ha positive ringvirkninger for resten av samfunnet gjennom behov for en rekke andre tjenester som servicenæring knyttet til sjørelatert virksomhet og forsyning av andre tjenester som overnatting, bespisning, handel mm. I tillegg vil tiltakene legge til rette for vekst innen turisme og forsvarsrelatert virksomhet som også vil kunne ha tilsvarende positive ringvirkninger for etablert næringsliv i kommunen.

Terminaldrift er arealkrevende, og således vil ikke antall arbeidsplasser pr. m² være på nivå med mer typiske industri- og næringsområder. Som følge av økt trafikk over terminalen forventes det allikevel at det vil kunne genere behov for arbeidskraft innenfor en rekke næringer, og da hovedsakelig innen logistikkbransjen.

Narvikterminalen er som nevnt viktig for en stor region, og en ytterligere utbygging legger til rette for hensiktsmessig logistikk for en rekke næringer som ikke nødvendigvis har tilhold i Ofotregionen. Spesielt

gjelder dette fiskerinæringen utenfor kommunegrensen som er avhengig i å få fisken ut på det europeiske markedet. Sånn sett vil planen være med på å sikre arbeidsplasser for nesten en hel landsdel.

Det negative ved det planlagte tiltaket er at flere næringsdrivende langs Fagernesveien må flytte fra området. Hvorvidt de finner lokaler som er hensiktsmessig for videre drift er usikkert og omtales ikke nærmere her. Det vil med stor sannsynlighet oppleves som en betydelig ulempe for eksisterende næringsliv å måtte flytte, noe som gjenspeiler seg i innspillene som kom til planoppstart og planprogram som var ute på høring sommeren 2021.

5.1 Konklusjon

Gjennomføring av planforslaget vil ha positiv effekt på næringslivet samlet sett og dens videre utvikling når det gjelder økt aktivitet og sysselsetting. Det er viktig at Narvikterminalen ses i en stor sammenheng og at utbyggingen vil trygge langsiktige planer om det grønne energi-skifte i Narvik, samtidig som funksjonen er svært viktige for både handels- og fiskerinæringen langt utenfor kommunegrensen til Narvik.