

Oppdragsgiver

Bane Nor, Narvikgården, Narvik havn KF

Narvik kommune

Rapporttype

Konsekvensutredning

Dato

2022-05-25

OMRÅDEREGULERING

NARVIKTERMINALEN

KONSEKVENsutREDNING

LANDSKAPSBILDE



Fra planområdet - august 2021

Oppdragsnavn: Områderegulering Narvikterminalen – KU landskap - estetisk utforming
 Dokument nr.: 1
 Filnavn: KU landskapsbilde

Revisjon	000	001	002	003
Dato	2022-04-15	2022-11-17		
Utarbeidet av	Tor Nilssen			
Kontrollert av				
Godkjent av		Erik Ditlefsen		

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
001	2022-11-17	Innsetting av oppdatert situasjonsplan

INNHold

1.	FORORD	4
1.1	Krav om konsekvensutredning	4
2.	SAMMENDRAG	5
3.	KONSEKVENsutREDNING	6
3.1	Metode for ikke-prissatte konsekvenser	6
3.2	Vurderingskriterier for landskapsbilde	7
4.	IKKE-PRISSATTE KONSEKVENSER.....	8
4.1	Landskap – estetisk utforming	8
4.1.1	Metode	8
4.1.2	Alternativ 0: Beskrivelse og verdivurdering av landskapsbildet.....	8
4.1.3	Landskapsbildet i og omkring planområdet – alternativ 0	10
4.1.4	Landskapsverdi	15
4.1.5	«Brygga i Kleiva»	16
4.1.6	Tiltakets påvirkning på landskapsbildet	19
4.1.7	Konsekvenser for landskapsbildet.....	25
4.1.8	Skadereduserende tiltak	25
4.2	Kilder	27

1. FORORD

1.1 Krav om konsekvensutredning

I vedtatt planprogram står bl.a. følgende vedr. KU landskap – estetisk utforming:

Tema	Konsekvens- utredes	Omtales i planbeskrivelsen	Egen fagrapport	Ikke relevant
Landskap – estetisk utforming	X			

Videre er følgende føringer gitt vedr. problemstillinger og metodikk for rapporten:

Nr	Tema	Antatte problemstillinger	Merknad / metodikk
1	Landskap	Tiltaket legger til rette for store næringsbygg samt eksisterende malmlager, som kan gi nær- og fjernvirkninger. Hvor godt synlig bebyggelsen blir, avhenger av byggehøyde, plassering av bygg og hvilken grad vegetasjon eller andre bygg skjerner for innsyn.	Konsekvensen av landskapsbildet som følge av planforslaget skal beskrives i en enkel landskapsanalyse sammen med eventuelle avbøtende tiltak. Fjernvirkning/nærvirkning av landskapet vil vurderes med grunnlag i tredimensjonal visualisering og snitt tegninger som viser bebyggelse i terrenget. Det redegjøres for framtidig bebyggelsesstruktur, f.eks. plassering og volum og sol-/skyggeanalyse. Det gis en enkel beskrivelse som grunnlag for føringer om arkitektonisk og estetisk utforming og uttrykk av fremtidig bebyggelse.

Området ble befart og fotodokumentert den 30. og 31.08.2021.

Trondheim, 25.05.2022

Tor Nilssen
Senior landskapsarkitekt - Rambøll

2. SAMMENDRAG

Denne rapporten inneholder konsekvensutredning (KU) for temaet landskapsbilde – estetisk utforming – i forbindelse med områderegulering for Narvikterminalen. Landskapsbildet i planområdet består både av naturlandskap og bylandskap.

I bylandskapet finner vi et verneverdig bygg som er en viktig del av Narvik Havns identitet. Bygningen er havnevesenets gamle lager, som på folkemunne også omtales som «Brygga i Kleiva». Kulturarv/kulturmiljø er ikke et utredningstema i forbindelse med denne reguleringsplanen. Vi har derfor valgt å beskrive og vurdere havnelageret i landskapsutredningen fordi bygningen også er et viktig element i områdets bylandskap.

Foruten delutredning for Landskapsbildet skal også følgende temaer også konsekvensutredes:

- Trafikk og trafiksikkerhet
- Lokal og regional utvikling, samfunnsvirkninger

Øvrige temaer skal omtales i planbeskrivelsen.

Metode og usikkerhet

Konsekvensutredningen er utført som en konsekvensanalyse for ikke-prissatte temaer etter Statens vegvesens håndbok V712 (Vegdirektoratet 2018). Kunnskapsgrunnlaget i saken vurderes som godt, så usikkerhet vurderes ikke å ha nevneverdig betydning for vurderingene.

Registreringer

Denne utredningen er basert på egen befaring i området, prosjektmateriale fra reguleringsplanen og innhenting av opplysninger fra databaser fra NIBIO, Naturbase, GisLink karttjenester m.fl.

Verdivurdering

Samlet sett vurderes landskapsbildet i planområdet å ha noe under middels verdi.

Påvirkning

Påvirkningen av reguleringsplanen vurderes til å gi et landskapsbilde som blir *ferringet*. Den negative påvirkningen beror i hovedsak på landskapsvirkningen av følgende større negative landskapsinngrep:

- De planlagte utfyllingene i Narvikbukta mellom RoRo-kaia og Kleiva
- Ny avkjørsel til planområdet ved Kleiva i nord og nytt dobbeltspor på Fagerneslinja samme sted - med de nye fjellskjæringene her.
- Terrenginngrepene pga. gang/sykkelvegen ved Lillekleiva

Konsekvenser

Med de ovennevnte verdier for verdi og påvirkning vil tiltaket få en *liten til middels negativ konsekvens* sammenlignet med nullalternativet.

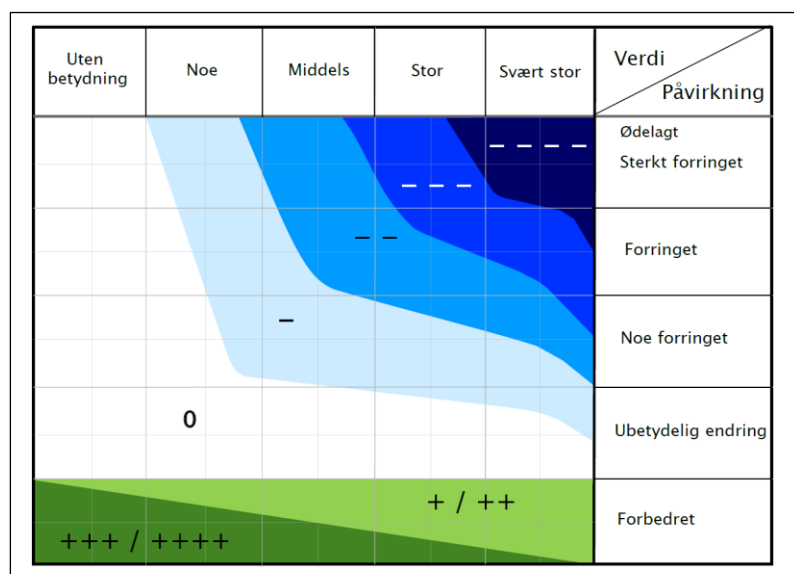
3. KONSEKVENsutREDNING

3.1 Metode for ikke-prissatte konsekvenser

Metodikken for konsekvensutredninger er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. Konsekvensene som blir utredet består av temaer fra ikke-prissatte konsekvenser.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; **verdi, påvirkning og konsekvens**. Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning området har i et nasjonalt perspektiv. Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen. Konsekvens framkommer ved en sammenstilling av verdi og påvirkning av inngrepet/tiltaket i henhold til matrisen (konsekvensviften). Både verdi, påvirkning og konsekvens bygger på en avveining mellom de fordeler og ulemper som tiltaket vil medføre.

Skalaen for vurderingene er gitt i en såkalt konsekvensvifte, definert i Statens vegvesens håndbok V 712. I viften kommer det fram en konsekvensskala fra svært stor positiv/negativ til ubetydelig på begge sider av skalaen. Koding ++++ via 0 til - - - -. Viften blir brukt for å sikre at riktig konsekvens blir utfallet. Endelig sammenstillinger av konsekvenser blir også vist skjematisk i tabell for å vise konsekvensen for det enkelte tema.



Figur 1: Konsekvensvifte

Det er viktig å være klar over at alle samlede konsekvens-vurderinger som blir oppsummert i skjemaer og konsekvensvifter blir vurdert ut fra en skala som skal dekke alle «normale» utbyggingssituasjoner. Konsekvenser som er vurdert til å være «liten negativ» kan derfor skjule vesentlige konsekvenser for nærmeste naboer, grunneiere eller andre. Disse lokale konsekvensene er ikke alltid vurdert i detalj, men det skal være tatt høyde for aktuelle problemstillinger så langt det er praktisk mulig å gjøre på dette plannivået. Det forutsettes imidlertid at enkeltstående detaljsaker håndteres i direkte prosesser mellom tiltakshaver og den enkelte grunneier/interessent.

Symbol	Konsekvens	Beskrivelse
++++	Meget stor positiv konsekvens	Meget store forbedringer i forhold til dagens situasjon. Kan i prinsippet ikke bli bedre.
+++	Stor positiv konsekvens	Store forbedringer i forhold til dagens situasjon.
++	Middels positiv konsekvens	Middels store forbedringer i forhold til dagens situasjon.
+	Liten positiv konsekvens	Små forbedringer i forhold til dagens situasjon.
0	Ubetydelig/ingen konsekvens	Ingen eller uvesentlige endringer i forhold til dagens situasjon.
-	Liten negativ konsekvens	Noe forverring i forhold til dagens situasjon.
--	Middels negativ konsekvens	Middels forverring i forhold til dagens situasjon.
---	Stor negativ konsekvens	Store forverringer i forhold til dagens situasjon
----	Meget stor negativ konsekvens	Meget store forverringer i forhold til dagens situasjon. Kan i prinsippet ikke bli verre.

Figur 2: Skala for vurdering av konsekvenser

3.2 Vurderingskriterier for landskapsbilde

Håndbok V712 gir føringer for hvilke parametere som er viktige for verdivurderingene vedr. KU-tema «landskapsbilde». I tabellen nedenfor er de viktigste kriteriene opplistet.

Tabell 6-1 Generelt grunnlag for verdisetting.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltningsprioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltningsprioritet	Høy forvaltningsprioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 3: Verdisetting av landskapsbilde – matrise fra håndbok V712

4. IKKE-PRISSATTE KONSEKVENSER

Ifølge planprogrammet skal følgende *ikke prissatte konsekvensene* vurderes i tilknytning til områdereguleringen for Narvikterminalen:

- **Landskap og estetisk utforming**
- Trafikk og trafiksikkerhet
- Lokal og regional utvikling, samfunnsvirkninger

Øvrige relevante temaer av *Ikke prissatte konsekvenser* skal omtales og belyses i planbeskrivelsen.

4.1 Landskap – estetisk utforming

4.1.1 Metode

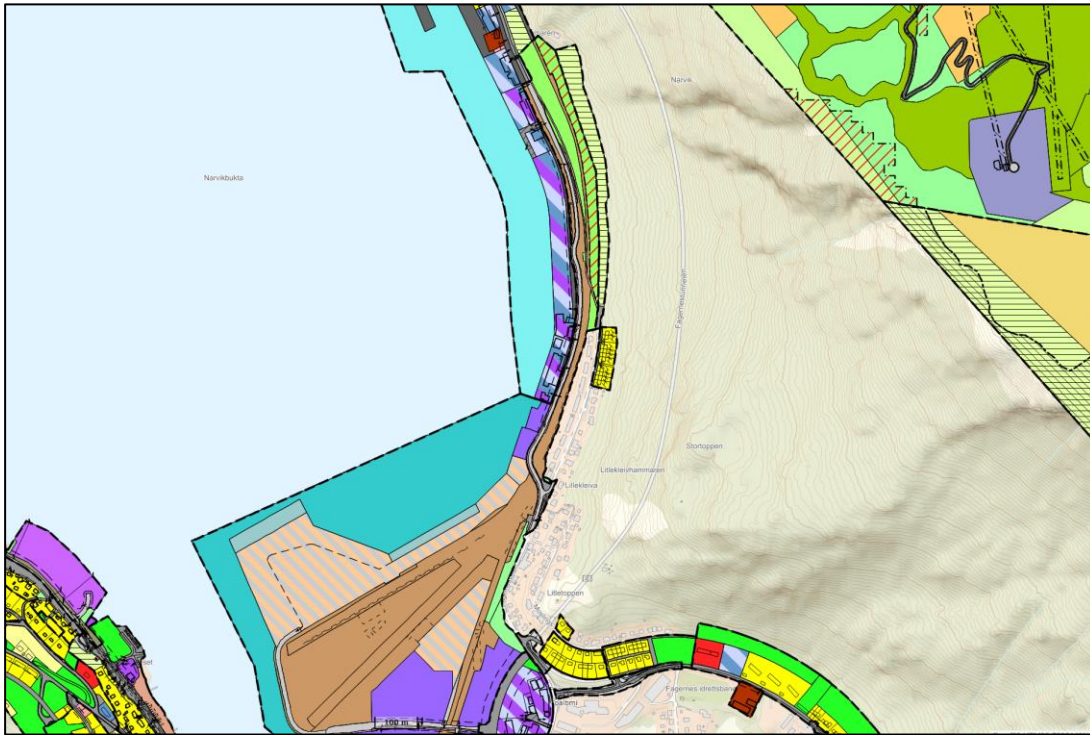
Med utgangspunkt i egen befaring, fotos, ortofotos og ulike kartbaser har vi nedenfor beskrevet landskapsbildet i området som berøres av reguleringsplanen Narvikterminalen. På bakgrunn av beskrivelsen er planområdet gitt en verdivurdering. Deretter har vi vurdert påvirkningen som tiltaket vil ha for landskapsbildet/bybildet i forhold til dagens landskapsbilde. På bakgrunn av verdisetting og grad av påvirkning har vi utredet de samlede konsekvenser for landskapsbildet. Til slutt er det utarbeidet forslag til skadereduserende tiltak (se generell beskrivelse av metode i kap. 2.1. ovenfor).

4.1.2 Alternativ 0: Beskrivelse og verdivurdering av landskapsbildet

I konsekvensutredninger skal konsekvensene av tiltak som blir foreslått i en arealplan vurderes i forhold til dagens situasjon, også kalt null-alternativet. Med dagens situasjon menes i KU-sammenheng også tiltak som er hjemlet i allerede stadfestede arealplaner, selv om disse ennå ikke er realisert. Det vises her til figur 5 nedenfor som viser dagens reguleringsformål i planområdet.



Figur 4: Ortofoto med planområdets plassering og avgrensning.



Figur 5: Gjeldende reguleringsformål i planområdet i dag

Generelt

Når verdien av et planområde skal vurderes, vil en måtte vurdere både menneskeskapt elementer (bygninger, vegger, plasser, parker, hager mm.) og naturgitte rammer som topografi, vegetasjon, landskapsrom og vann. Vann kan opptre i flere sammenhenger - som bekker, elver, tjern, dammer og strandsoner langs sjø og ferskvann. I dette prosjektet er det havnebassengets vannspeil og strandsoner/sjøfronter i tiltaksområdet som har vært fokusert.

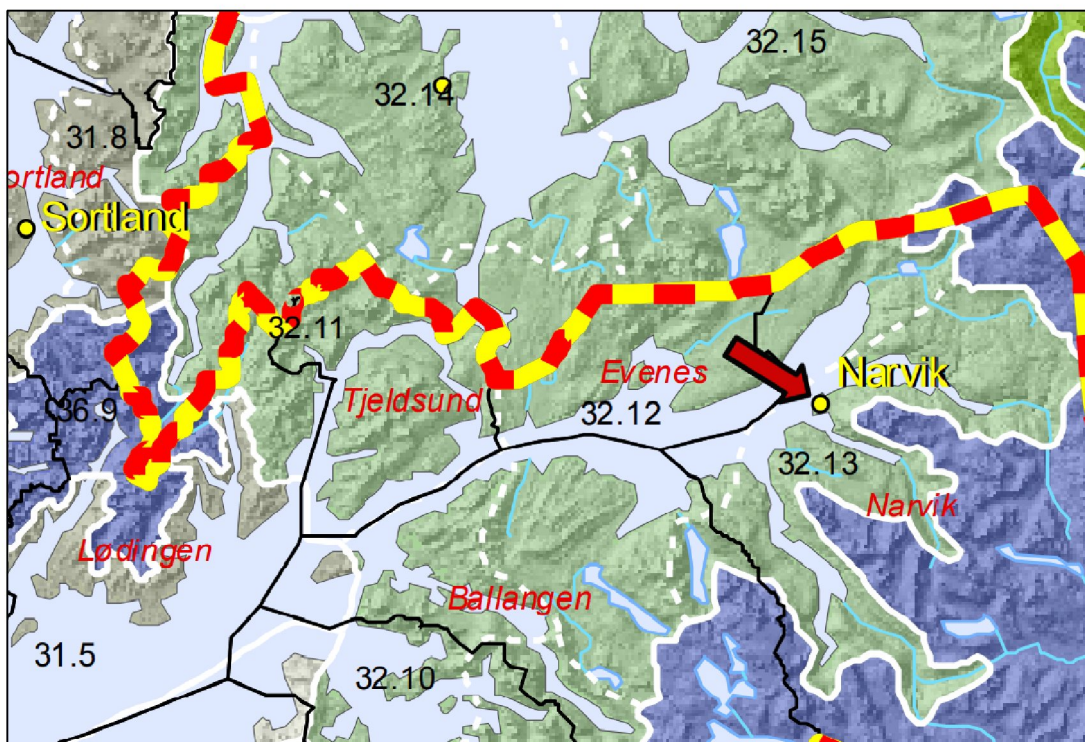
En må også vurdere om analyseområdet har spesielt verdifulle eller interessante elementer (gamle trær, geologiske og kvartærgeologiske formasjoner, sjelden vegetasjon m.m.) I kulturlandskap (bylandskap) kan karakteristisk bebyggelse eller andre verdifulle menneskeskapt elementer være viktige bestanddeler i landskapsbildet. Kulturminner som gravrøyser, boplasser og ruiner kan være verdifulle landskapselementer i tillegg til den kulturhistoriske verdien. Dette gjelder også eldre og nyere bygninger og bygningsmiljøer som er verdifulle og eller interessante. Bygninger som er fra før år 1900 er registrert i SEFRAK-registeret (Riksantikvaren). Kulturarv er ofte et eget KU-tema i forbindelse med kommunedelplaner og reguleringsplaner, men er ikke utredet i en egen rapport i forbindelse med denne reguleringsplanen.

Beskrivelse av landskapet i regionen og planområdet

NIBIO (Norsk institutt for bioøkonomi) har utarbeidet dokumentet «Nasjonalt klassifiseringssystem for landskap». Planområdet i Narvik ligger i landskapsregion 32: Fjordbygdene i Nordland og Troms. Underregion er 32.13: Indre Ofotfjorden. Nedenfor er det tatt med et utdrag av NIBIOs beskrivelse av landskapsregion 32:

- *Regionens fjordlandskap spenner over fem breddegrader; fra Velfjorden sør i Nordland til Altafjorden i Vest-Finnmark. Fjordlandskapet er variert underveis, men til tross for en stor geografiske spredning er det likevel forholdsvis få ulike fjordtyper i regionen. Et karaktertrekk for regionens fjorder er at ytre deler skjermes bak en lunende krans av større halvøyer og øyer. Ut mot fjordmunningen har derfor de fleste fjorder et forgrenet og vidt løp. Lenger inn samles disse i et ofte buktende hovedløp, og som i varierende lengde trenger inn i landet. Som regel blir høydeforskjellen mellom sjøflate og fjelltopp større dess lenger inn i landet fjordene trenger. De omkransende landformene til disse lengste fjordene veksler fra mer rolige avrunda ås- eller lavfjellsformasjoner til mer alpint*

ville og opprevne tindepreg. Spredt på fjordenes strandflater eller inne i mer avskjerma dalganger ligger jordbrukets "lappetepper". Totalt dekker fortsatt hevdholdt jordbruksmark 1,6 % av landskapsregionens totale landareal. Særlig typisk er en smal stripe dyrka mark der små gårdstun med et naust i strandlinja danner blikkfang. Før ble gårdene helst drevet i kombinasjon med fiske, i nyere tid også med industri, servicenæringer eller ulike offentlig virksomheter. Anslagsvis er nær 40 % av all tidligere registrert dyrka mark gått ut av drift. Det er særlig mindre gårder langs fjordbremer eller i avsidesliggende sidedaler som er nedlagt. Et tradisjonelt kulturlandskap er på hell, og opphør av slått/beite gjør at lauvskogen gradvis gjenerobrer nedlagt kulturmark. Særlig påfallende er det langs smale fjordarmer, der vei på begge sider av fjorden gir godt innsyn mot strandbredden på motsatt side. Ved siden av nedlegging har det også skjedd en betydelig nydyrking her. Her er flere store jordbruksbygder, med aktiv drift og betydelig nydyrking i seinere år. Her er også et stort geitehold med 20 % av landets besetninger - noe som stedvis gir særegne beitelandskap i fjordlier og på fjell. Mye av hovedleia langs kysten går i de ytre regiondeler. Også regionens veinett er godt utbygd.



Figur 6: Utsnitt av NIBIOs kart over landskapsregioner i Norge. Planområdet er vist med pil, og ligger i landskapsregion 32 – Fjordbygdene i Nordland og Troms (grønn farge). Underregion er 32.13 Indre Ofotfjorden.

4.1.3 Landskapsbildet i og omkring planområdet – alternativ 0

Beskrivelse og vurdering

Planområdet ligger langs østsiden av Narvikbukta, som er en utvidelse av Beisfjorden sør for Narvik sentrum. Fra stranda langs Narvikbukta stiger terrenget bratt opp lia mot Fagernesfjellet i øst. Den nederste delen av lia har en frodig lauvskog på mark av middels bonitet. Bjørka dominerer, men det er også innslag av andre lauvtrearter som rogn, selje og or. Stedvis fins det også enkelttrær og grupper med innplantet gran.

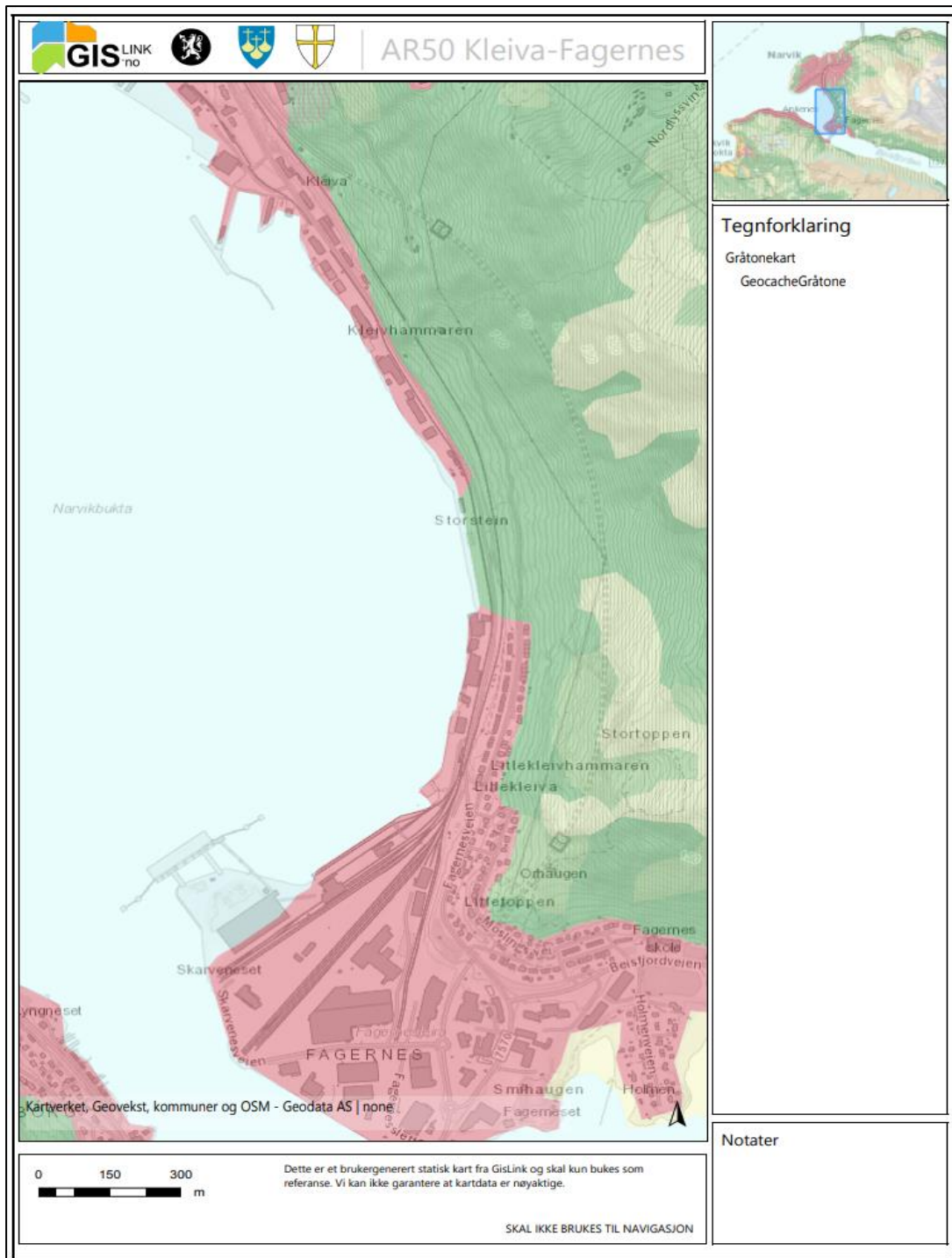
I østre del av planområdet finner vi skogsmark av en type som er beskrevet ovenfor, mens hoveddelen av området i dag består av områder som er dominert av menneskelig aktivitet; vegger, jernbaneterminal, ulike næringsbygg og utendørs næringsvirksomheter. På Fagerneset/Skarveneset og ved Lillekleiva er det terminalområder og engroslager som dominerer landskapsbildet. I området lenger nordover langs Fagernesveien er det andre virksomheter, som mindre firmaer, kontorer og forretninger (detaljhandel).

På grunn av utfyllinger i Narvikbukta over lang tid er det i dag lite igjen av den opprinnelige strandlinja, men utfyllingene gir fortsatt sjøfronten et noenlunde jevnt forløp (se forsidefoto).

Landskapet ved jernbaneterminalen i søndre del av planområdet er i sin helhet menneskeskapt, og har vært i stadig endring og utvikling siden Fagerneslinjen og vegen ble anlagt først på 1900-tallet. I de siste tiårene har utviklingen gått mot større og færre bygninger og utanlegg i dette området. Det menneskeskapte landskapet har derfor gradvis blitt mer storskalig.

Fra RoRo-terminalen ved Lillekleiva og nordover mot Kleiva er landskapet mellom Narvikbukta og Fagerneslinja/Fagernesveien mer bymessig. Dette området domineres av næringsbygg av ulik karakter og størrelse fra tiden etter 2. verdenskrig.

Ved Storstein er det fortsatt et ubebyggt område langs sjøen, mens den nordligste delen av planområdet ved Kleiva består av større næringsbygg fra tiden etter 2. verdenskrig. Unntaket er Narvik Havns gamle lagerbygning fra 1910, som ble flyttet hit i 1937. På grunn av at denne bygningen er den eneste gjenværende fra før 2. verdenskrig og derfor har en betydelig kulturhistorisk verdi blir dette bygget omtalt og diskutert særskilt nedenfor.



Figur 7: Kart som viser produksjonsgrunnlag/bonitet i planområdet og omgivelsene. Rosa farge viser områder med bebyggelse og infrastruktur. Den mørkeste grønnfargen viser skogsmark av middels bonitet, mens den lyse grønnfargen viser lav bonitet. Kart fra GisLink/Geodata.

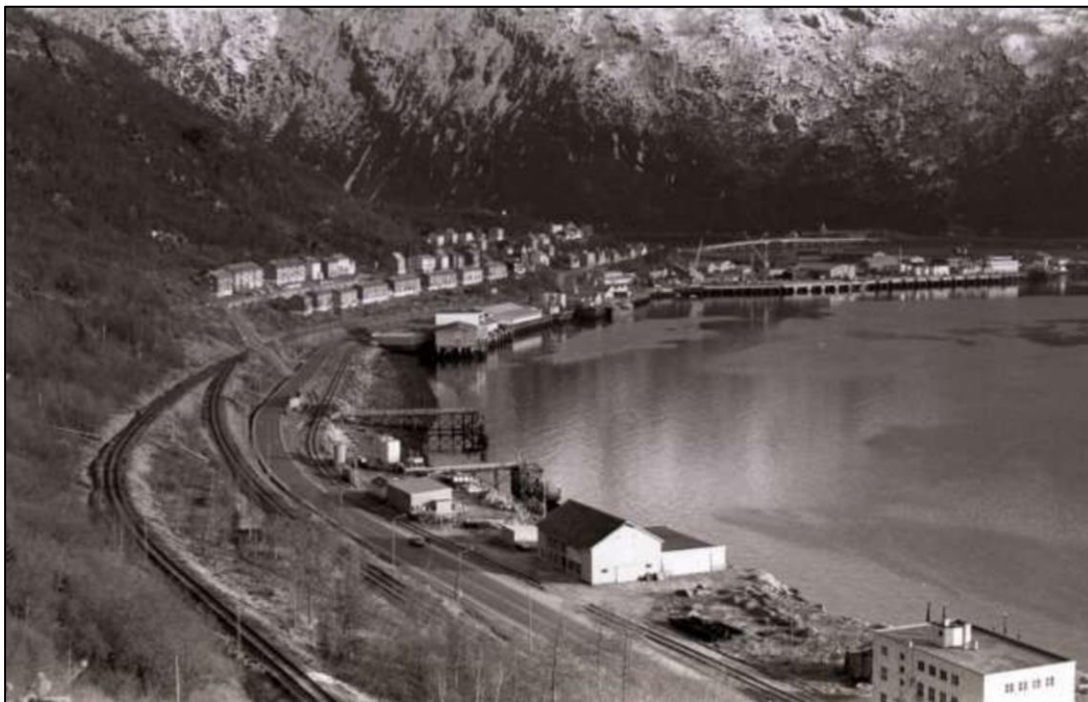
Nedenfor er det tatt med et utvalg bilder fra planområdet fra tidlig 1900-tall og fram til i dag, samt fotos som viser dagens landskapsbilde.



Figur 8: Foto fra lia ovenfor Kleiva mot Fagernes tatt tidlig på 1900-tallet. Fagernesveien og Fagerneslinja til Skarveneset er etablert, mens strandsonen ennå i hovedsak er urørt på strekningen. Fagernes gård er ennå lite berørt av utbyggingen og i full drift med matproduksjon. Den første kaia og enkelte næringsbygg er kommet opp på Skarveneset.



Figur 9: Luftfoto fra 1937 av strekningen mellom Kleiva og Fagernes



Figur 10: Foto tatt på midten av 1970-tallet. Utfyllinger i sjøen er påbegynt, men stolpekaier – både med og uten bebyggelse – dominerer ennå.



Figur 11: Søndre del av planområdet med terminal i 2021. Området domineres av jernbaneanlegg, arealer for containerhåndtering og noe bebyggelse. Den store kranen er et ikonisk og spennende landskapselement i denne delen av industribyen. Bak kranen sees den store lagerhallen for jernmalm.



Figur 12: Narvikbuktas sjøfront langs terminalområdet på Skarveneset.



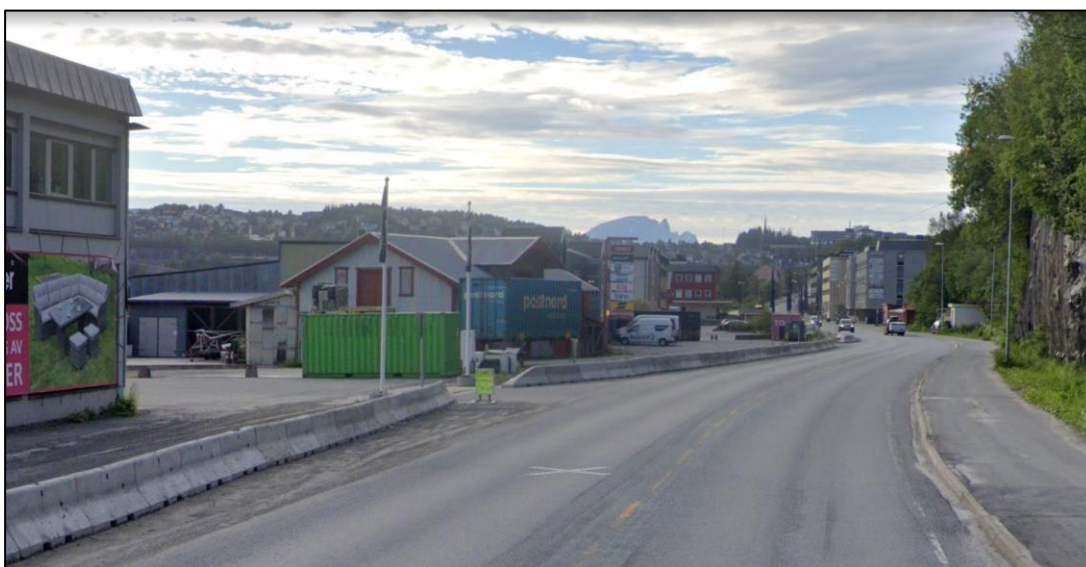
Figur 13: Utfyllinger mot Beisfjorden øst på Skarveneset. På denne strekningen har fyllingene en mindre god avslutning mot sjøen – både vedr. linjeføring og overflatebehandling (steinplastringer).



Figur 14: Landskapet nord for Lillekleiva, med rekkehusbebyggelse bak støyskjerm i øst (til venstre), Fagernesveien og Fagerneslinja, samt lagerbygningene mot kaia i vest.



Figur 15: Foto tatt fra området sør i Kleiva, med sjøfronten mellom Skarveneset bakerst til høyre og det ubebygde området ved Storstein til venstre.



Figur 16: Foto fra Kleiva hvor ny avkjørsel til Narvikterminalen er planlagt (Foto: Google streetview).

4.1.4 Landskapsverdi

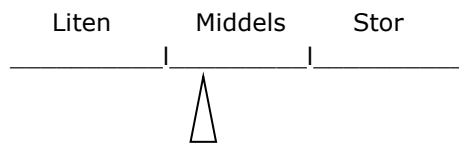
Natur- og kulturlandskapsbildet i østre del av planområdet (naturmark) er ganske typisk for landskapet i denne landskapsregionen, jfr. NIBIOs beskrivelse av landskapet i landskapsregion 32 – Indre Ofotfjorden i kap. 3.1.2 ovenfor. Dette delområdet har lite variasjon i topografi og vegetasjon, og er uten innslag av vann (elver, bekker og tjern). Området har heller ingen andre viktige/spesielle landskapselementer.

De bebygde områdene langs Narvikbukta mellom naturmarka mot Fagernesfjellet i øst og sjøen i vest på strekningen mellom fra Skarveneset i sør til Kleiva i nord er grovt omtalt i landskapsbeskrivelsen, kap. 3.1.3 ovenfor. Området er preget av ulike næringsvirksomheter, og med containere og annen utelagring som stedvis gir området et heller rotete uttrykk. Markbelegg og andre uteelementer har intet felles formspråk. Sjøfronten har stedvis ordnede fyllinger med plastring av større stein, men hovedinntrykk er et preg av uferdige fyllinger uten en felles estetisk og funksjonell bearbeiding. Området har også en bygningsmasse av meget variabel estetisk kvalitet. Flere bygninger er i dårlig forfatning, både teknisk og estetisk.

Området har ingen registrerte bygninger fra før år 1900, og heller ingen kartfestede kulturminner. Bygningen på eiendommen Fagernesveien 16 («Brygga i Kleiva») har imidlertid

en kulturhistorisk verdi for stedet og byen selv om den pr. i dag ikke er oppført i noe register over fredede/vernede/verneverdige bygninger (se nedenfor).

På bakgrunn av landskapsbeskrivelsen ovenfor vurderes landskapsverdien for planområdet samlet sett å være **middels** -.



Figur 17: Verdiskjema for temaet landskapsbilde.

4.1.5 «Brygga i Kleiva»

I forbindelse med områderegulering av Narvikterminalen er temaet «Kulturarv» ikke tatt inn som utredningstema. Årsaken til dette er vel at det ikke var kjente registrerte kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planområdet ved oppstart av prosjektet. Imidlertid er det minst én verneverdig bygning innenfor planområdet; Fagernesveien 16. I gjeldende regulering for Indre havn er bygningen og området omkring – i planen benevnt A1 – regulert til kombinert formål (almennyttig/oppholdsareal/lek). Området er på 1.58 daa. og skal sikre Kystlagets behov for forsamlingshus og uteopphold/lek for besøkende.

Spesielle og verdifulle bygninger og bygningsmiljøer er viktige elementer i landskapsbildet. Fagernesveien 16 ansees som interessant for landskapsopplevelsen av dette byområdet, og vi har derfor funnet det naturlig at bygget omtales i denne konsekvensutredningen for temaet «Landskapsbilde» - *men uten at bygningen tas inn i landskapsvurderingene av reguleringsplanen.*

Kort historikk

Bygningen som i dag har adresse Fagernesveien 16 omtales gjerne på folkemunne som «Brygga i Kleiva». Bygningen ble i 1916 oppført som lagerbygning for Narvik Havn på stedet hvor Havnens Hus står i dag. I 1937 ble bygningen flyttet til tomte der den fortsatt står. Huset ble da gjenoppført på en kaikonstruksjon av tre ute i Narvikbukta, og ble fortsatt brukt som lagerbygg for Narvik Havn. Havna brukte huset fram til 2004, da Narvik Kystlag flyttet inn. Huset er i dag det eneste bygget i havna fra før 2. verdenskrig.

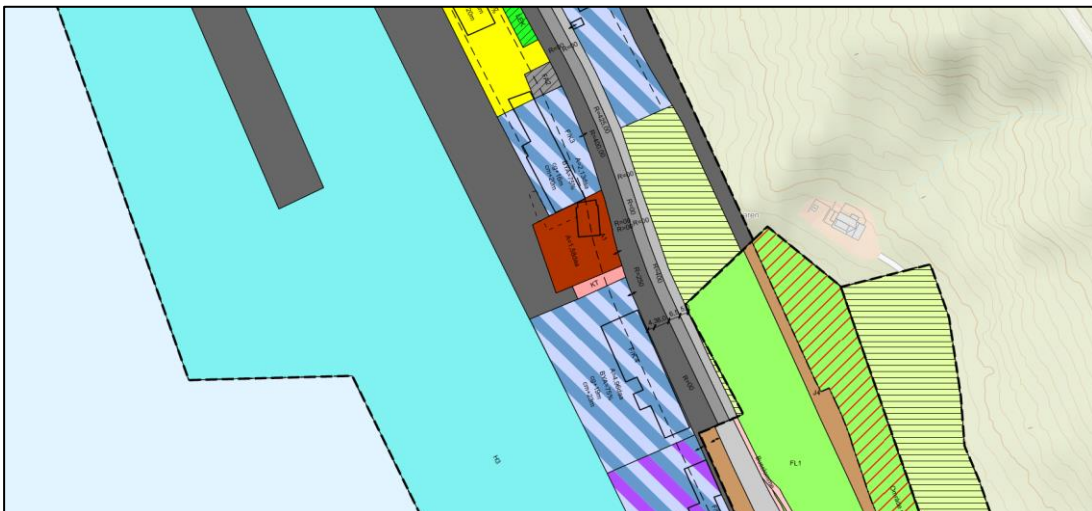
Fram til tidlig 1960-tall stod huset fortsatt på trepåler ute i Narvikbukta ved Kleiva. Senere er området omkring bygningen gradvis blitt oppfylt. På foto fra 1961 (figur 18) ser vi at området sør for bygget nettopp er blitt fylt opp helt inntil bygget.



Figur 18: Fagernesveien 16 i dag. Huset ble oppført i 1916 og var tidligere lager for havnevesenet. I nyere tid har huset vært disponert av Narvik kystlag. Huset stod tidligere på tomten til Havnens Hus, og ble flyttet til nåværende tomt i 1937.



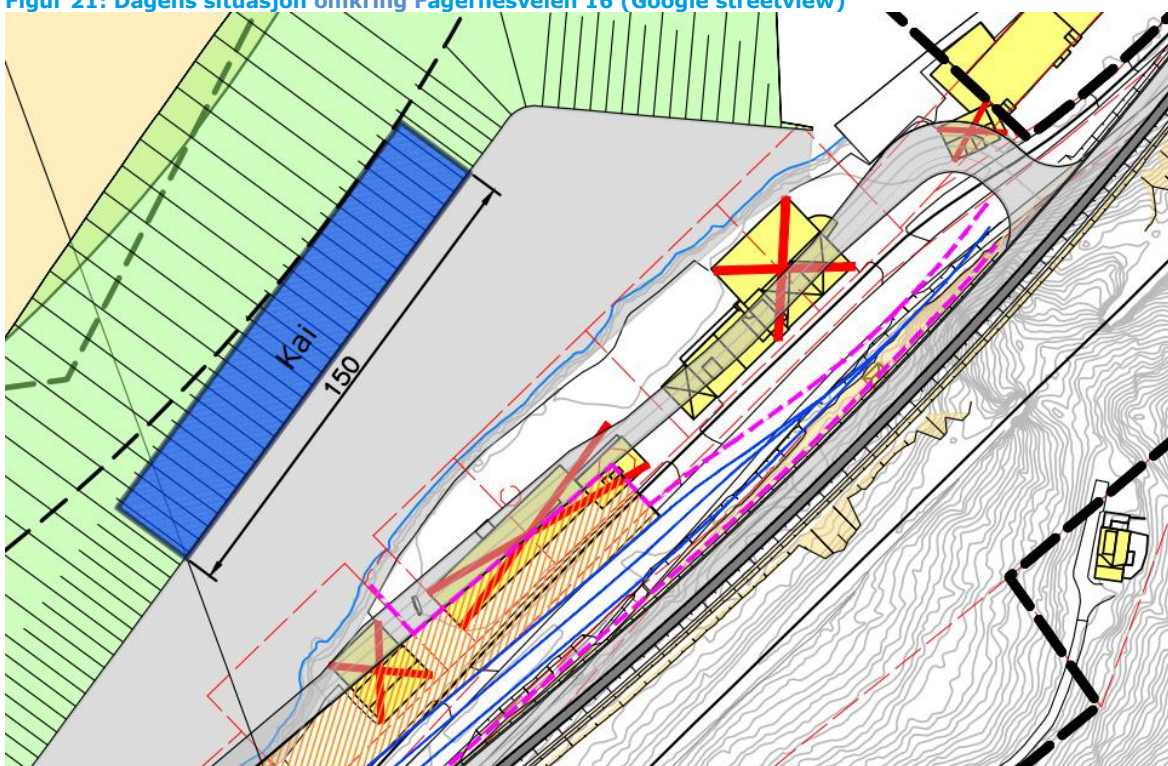
Figur 19: Fagernesveien 16 er bygningen lengst til høyre på dette bildet fra 1961



Figur 20: Utsnitt av gjeldende reguleringsplankart, hvor Fagernesveien 16 - «Brygga i Kleiva» - er regulert til kombinert formål (almennyttig/oppholdsareal/lek). Området har fått rød farge og er benevnt A1. Arealet er 1.58 daa. stort og skal sikre Kystlagets behov for forsamlingshus og uteareal. Bygget har derfor hatt et vern i reguleringsplanen for Indre Havn fram til i dag.



Figur 21: Dagens situasjon omkring Fagernesveien 16 (Google streetview)



Figur 22: Utsnitt av forslag til plankart i Områderegulering for Narvikterminalen. Her er bygget foreslått sanert

Fagernesveien 16 - dagens situasjon

Dette huset er viktig både som del av Narviks historie og for området landskapsbilde (bybilde). Dersom bygningen skal bevares vil det være to alternativer:

1. Adkomstveg flyttes slik at huset og tomte kan bevares der den ligger i dag.
2. Huset demonteres og gjenoppføres på et alternativt sted i/ved Kleiva.

Alternativ 1 vurderes å gi en dårligere løsning for både adkomstvegen og terminalens nordre del. Alternativ 2 ansees generelt å være en dårlig løsning når verneverdige bygninger skal bevares. Ved å flytte bygningen mister den mye av sin identitet fordi denne er knyttet nettopp til bygningens historiske plassering i landskapet. I dette tilfellet mener vi imidlertid at på grunn av de store fysiske endringene som har skjedd med bygningen og dens omgivelser i løpet av de siste tiårene har bygningen nå mistet mye av sin verdi som kulturminne. Bygningens tidligere plass på en trekai i Narvikbukta er erstattet av oppfylte asfalterte areal preget av parkering, lager og bygninger av tvilsom arkitektonisk kvalitet. Dette gjør at en ikke lenger opplever bygningen i sitt rette element og med den sjørelaterte bruk som huset opprinnelig hadde.

Bygningen har vært flyttet en gang tidligere innenfor Kleivaområdet. Huset er derfor også et viktig eksempel på tradisjonen med å flytte og gjenbruke hele bygninger på ny tomt når forutsetningene for deres opprinnelige plassering ble endret.

«Brygga i Kleiva» bør få en ny plassering i dette området hvor huset igjen blir godt synlig på en trekai ute i Narvikbukta. En må søke å finne en plassering hvor tilstøtende bebyggelse og utemiljø spiller på lag med huset. Slik vil huset kunne få et nytt liv og bli en berikelse for Narvik havn.

Plasseringen av «Brygga i Kleiva» bør bli et viktig element i arbeidet med ny regulering for området nord for Narvikterminalen.

4.1.6 Tiltakets påvirkning på landskapsbildet

Generelt

Foreslått reguleringsplan legges fram som ett samlet alternativ. I forhold til dagens landskapsbilde vil tiltakene i reguleringsplanen medføre påvirkninger som endrer landskapsbildet. I de fleste reguleringsplaner for tyngre nærings- og industriformål vil summen av påvirkningene som oftest være negative for landskapsbildet. Ved regulering til næringsformål i natur- og kulturlandskaper som er lite påvirket av større landskapsinngrep vil påvirkningene alltid være negative, mens i områder som allerede har en arealbruk med industri, lager og terminal m.m. vil summen av påvirkninger være mer nyansert, og kan endog være positive. Årsaken til dette er gjerne at ny regulering av eldre næringsområder gir mulighet for en fysisk og visuell opprydding.

Planområdet

I dette planområdet er arealbruken allerede dominert av de formål som reguleringsplanen skal legge til rette for (jfr. beskrivelse ovenfor, kap. 4.1.3-4.1.4). Planen bidrar til en fysisk opprydding som stedvis kan bidra til en positiv landskapspåvirkning. Blant annet vil den planlagte utfyllingen mot Beisfjorden i sør gjøre at en her får en strammere avslutning mot sjøen, og med plastringer av stor stein. Dette er positivt.

I en områdeplan som denne vil det være riktig å framholde de viktigste og største landskapspåvirkningene av planen. Detalj situasjoner vil måtte løses gjennom detaljregulering for delområder.

I forhold til områdereguleringsplanen slik den foreligger i dag vil vi derfor fremheve følgende landskapspåvirkninger av planmaterialet:

Nærvirkninger

Nedenstående vurderinger gjelder i hovedsak for nærvirkningen av reguleringsplanen. Tiltakene vil altså først og fremst angå beboere langs østsiden av Narvikbukta og alle typer av trafikanter som ferdes i dette området. Fra Framnes (mellomvirkning) vil det i første rekke være den endrede sjøfronten som vil bidra til en negativ landskapspåvirkning.

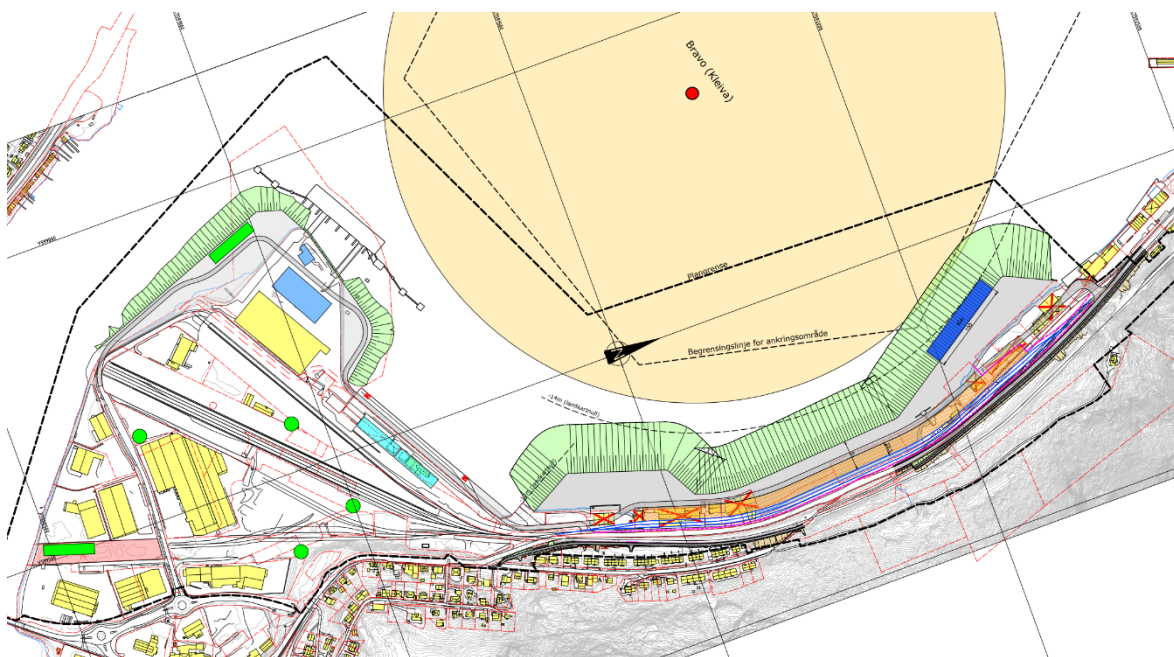
Langs Narvikbukta er det planlagt to større utfyllinger for å ivareta terminalfunksjonene; en utvidelse av RoRo-kaien mot nord og en større utfylling lenger nord ved Storstein. Disse utfyllingene bryter med dagens sammenhengende svakt buede kai/strandlinjen mellom Kleiva og terminalområdet på Skarveneset. Dette er negativt for landskapsbildet. De foreslåtte utfyllingene i sør mot Beisfjorden vil ikke ha den samme negative effekten for landskapsbildet.

Bygningsrekka vest for Fagernesveien skjærer i dag mot innsyn til utelagring og virksomheter langs Narvikbukta, og bidrar til en visuell todeling av uterområdet mellom naturmarka i lisonen mot Fagernesfjellet og strand/kaisonen langs bukta. I dag har Fagernesveien et eget vegrom som vil bli helt borte dersom planforslaget blir gjennomført. En

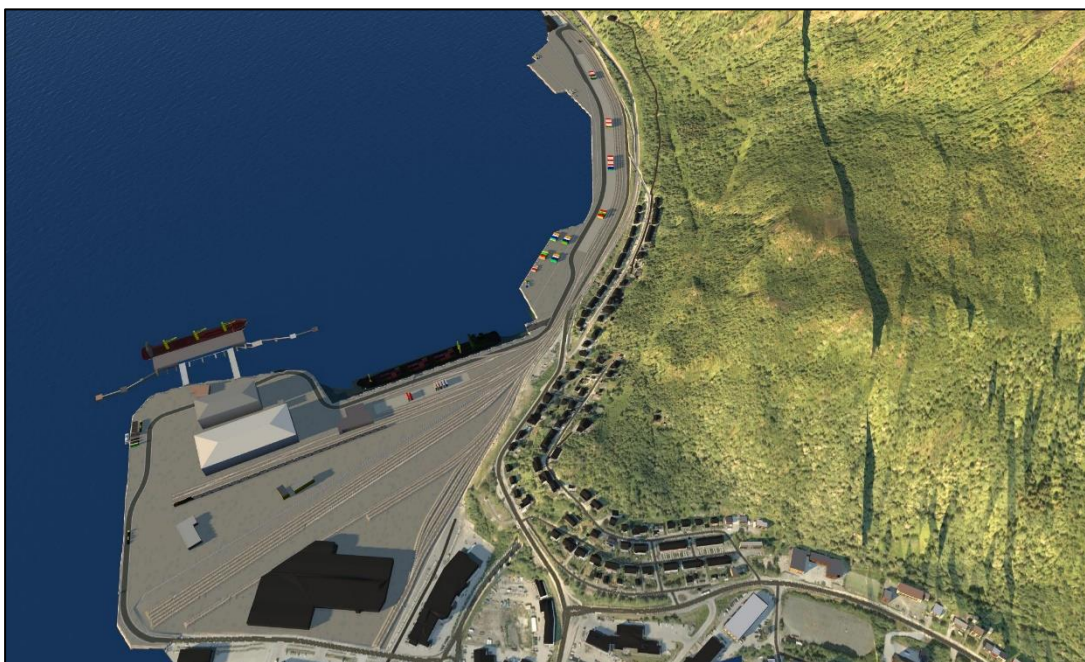
vil da få et sammenhengende flatt og grått areal av vegger, jernbaner og terminalfunksjoner helt fra foten av Fagernesfjellet og ut til de nye kaifronten for Narvikterminalen. Dette er meget negativt for landskapsbildet i dette området, spesielt for beboere øst for planområdet og alle typer trafikanter som ferdes her i dag. For å avbøte dette bør det anlegges en grønnsoner med trekke(r) langs vestsiden av Fagernesveien slik at en får reetablert dagens vegrom med et grønt landskapsskille som går nord-sør gjennom området (se også forslag til skadereduserende tiltak nedenfor).

Ved Kleivhammeren vil landskapet bli sterkt endret som følge av et det skal etableres et dobbeltspor for jernbanen forbi dette stedet, og fordi ny avkjøring til terminalområdet fra nord medfører mer plass til veganlegg på nivå med Fagernesveien. Dette medfører at dagens jernbanetunnel blir sprengt vekk og at dagens skjæring mellom vegen og jernbanen flyttes østover. En vil derfor få to høge skjæringer i samme område for veg og bane. Disse skjæringene vil bli markante sett fra vest og for trafikanten i nærområdet.

Den planlagte gang/sykkelvegen i Lillekleiva forbi Fagernesskrenten medfører høye fjellskjæringer her. Her er gang/sykkelvegen prosjektert på en hylle mellom terrengnivået for Fagernesveien og utearealene til Fagernesskrenten 1 og 1A (jfr. figur 26 og 27). Her bør det lages en detaljert plan for området, som også omfatter forholdet til TraFoen, samt en utsiktsplass for gående/syklende.



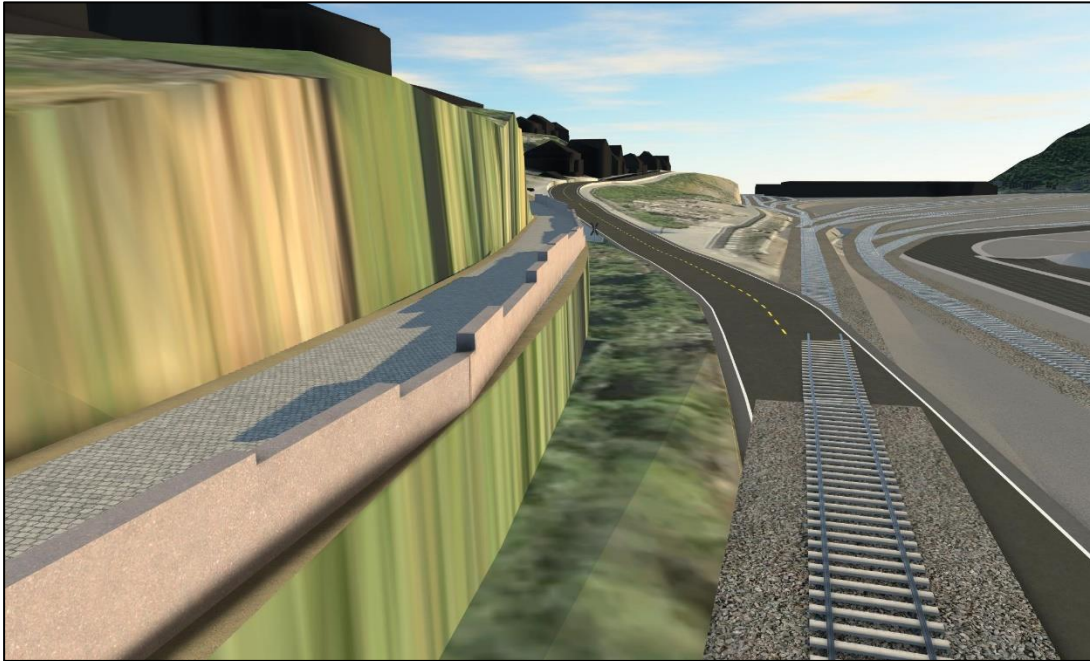
Figur 23: Situasjonsplan for de planlagte tiltak.



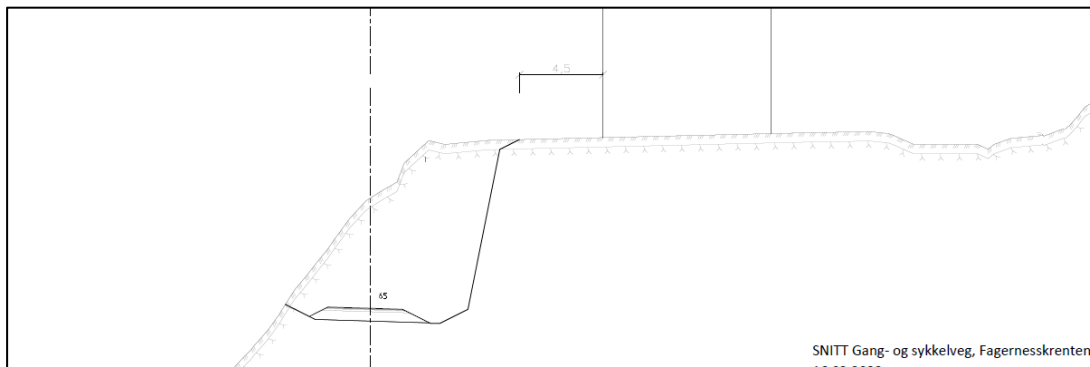
Figur 24: Modellfoto som viser Narvikterminalen sett i fugleperspektiv fra sør



Figur 25: Modellfoto som viser Narvikterminalen sett fra Framnes



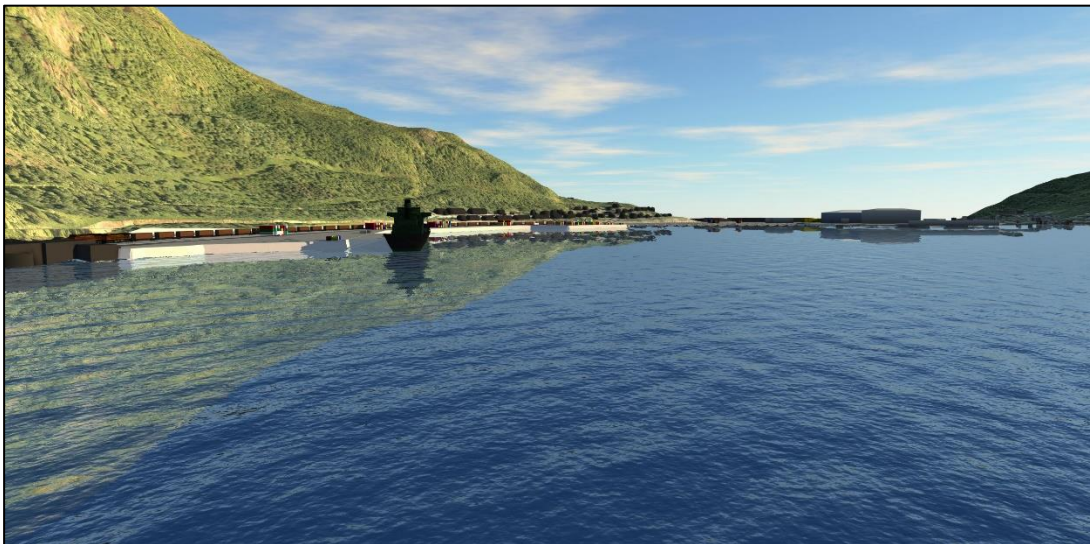
Figur 26: Modellfoto som viser ny situasjon sett mot sør ved Fagernesskrenten/Lillekleiva.



Figur 27: Terrengsnitt som viser fjellskjæring ved Lillekleiva sett mot nord.



Figur 28: Modellfoto som viser terminalområdet mot sør fra ny avkjørsel ved Kleivhammeren.

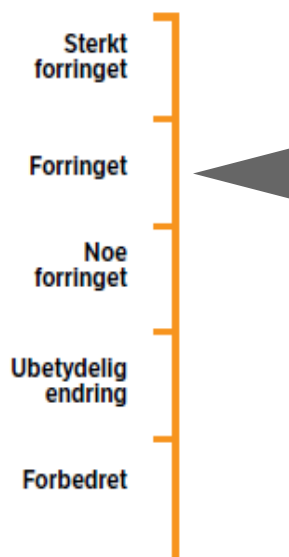


Figur 29: Modellfoto som viser ny sjøfront i øst sett fra Pir 2 ved Kleiva

I beskrivelsen og ved hjelp av illustrasjonene ovenfor er de faktiske landskapsendringene som forårsakes av de tiltakene som er foreslått i reguleringsplanen grovt vist og vurdert. Disse endringene medfører landskapsendringer som i hovedsak vil være negative for landskapsbildet. Imidlertid er det også noen positive landskapsendringer. De viktigste av disse er at det skjer en sanering av og opprydding i gammel og dårlig vedlikeholdt bebyggelse, samt at det i planen stilles krav til at de nye sjøfrontene skal gis en god estetisk utforming med plastringer av stor stein.

Landskapsforringelsen vil påvirke både nær- og fjernvirkningen av tiltaket. Nærvirkningen angår bebyggelse på Fagerneset og langs Fagernesveien og Fagerneslinjen, Indre Havn og Kleiva og de nærmeste områdene på Ankenes. Fjernvirkningen vil gjelde fra mer fjerntliggende områder på Ankenes og fra Framnes/Frydenlund.

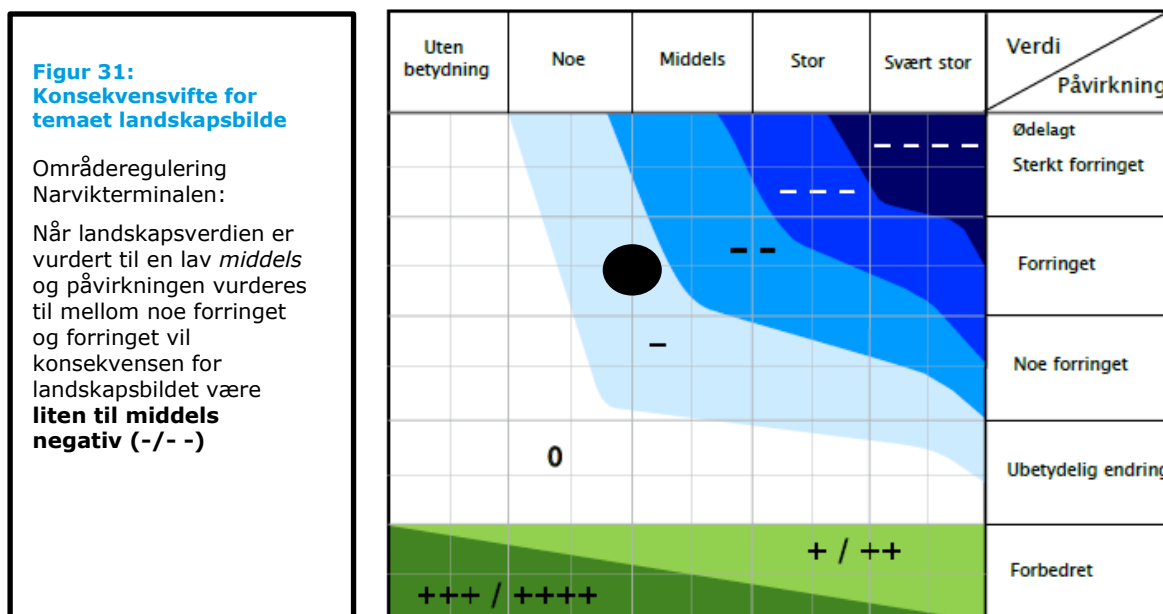
Når vi vurderer landskapstap og landskapsvirkningene samlet sett vurderes disse å medføre en påvirkning som gjør at landskapsbildet bli **forringet** (se figur 33 nedenfor).



Figur 30: Tiltakets påvirkning på temaet LANDSKAPSBILDE

4.1.7 Konsekvenser for landskapsbildet

De samlede konsekvenser for landskapsbildet framkommer ved en sammenstilling av landskapets vurderte **verdi** og **påvirkningen** som tiltaket medfører. Til denne vurderingen benyttes konsekvensviften (nedenfor) Som denne viser vil konsekvensen for landskapsbildet av denne områdereguleringen være **liten til middels negativ**.



4.1.8 Skadereduserende og landskapsfremmende tiltak

I tillegg til forslaget til planbestemmelser vil vi foreslå følgende tiltak for å redusere negative landskapsvirkninger av reguleringsplanen:

- Etablere et belte med treplantinger som landskapskille langs vestsiden av Fagernesveien
- Vegetasjonsetablering mellom Fagernesveien og Fagerneslinjen
- Vegetasjonsetableringer ytterst på nye utfyllinger i Narvikbukta
- Utarbeiding av en formingsveileder for utforming og fargesetting av støyskjermer, møblering og fargesetting av uterom
- Planlegge og opparbeide en ny helhetlig plansituasjon for terreng/grøntareal i området ved Lillekleiva/ Fagernesskrenten 1/1a
- Utarbeide plan/ruste opp med trekker og grønt langs Skarvenesveien og Fagernessletta.
- Avsette areal til/anlegge trekke/busker ytterst langs sjøfronten av Skarveneset mot Beisfjorden i sør.



Figur 32: Ny gang/sykkelvei i Lillekleiva ved Fagernesskrenten 1 og dagens TRaFo medfører en stor fjellskjæring i terrenget, og området må detaljprosjekteres for å få en helhetlig løsning.



Figur 33: Ytre del av utfyllingene langs vestsiden av Skarveneset i dag (2021). Fyllingsfronten mot sjøen har fått en god linjeføring, og med plastringer av stor stein. Nye utfyllinger mot Beisfjorden og i Narvikbukta bør få samme behandling og ddt bør plantes en trerekke, evt. med busker langs hele sjøfronten her

4.2 Kilder

- Statens vegvesen - Vegdirektoratet (2018) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*.
- NIBIO: Kilden – Arealressurskart med eksterne lenker
- Miljødirektoratet: Naturbase
- NIJOS: Nasjonalt referansesystem for landskap (Puschmann 2005)
- GISLINK/Geodata karttjenester
- Narvik kommune: Planprogram for reguleringsplan for Narvikterminalen (30.09.2021)
- Øvrige kartbaser

Tor Nilssen (sign.)

Senior landskapsarkitekt MNLA - Rambøll