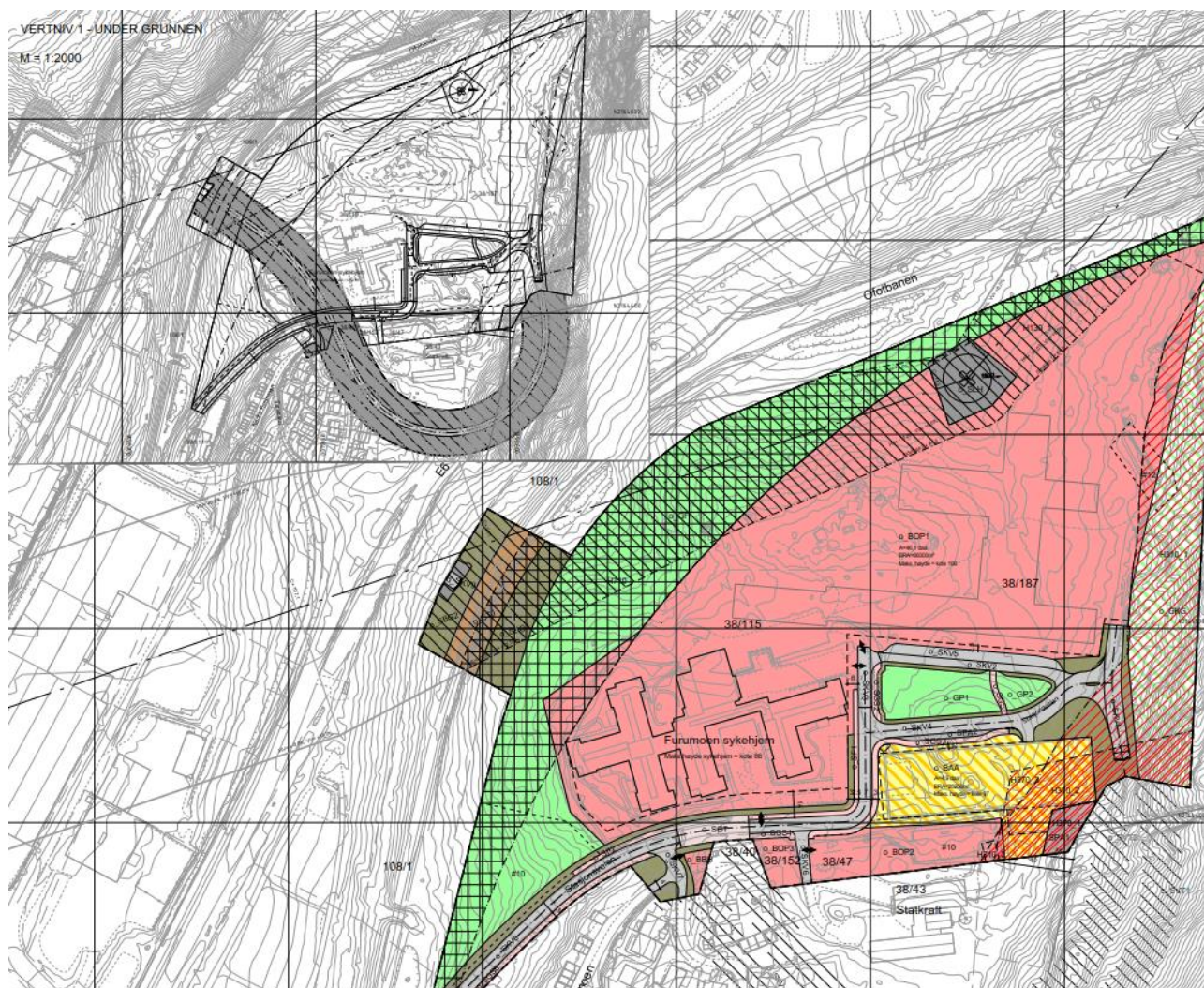


PLANBESKRIVELSE

Detaljregulering med konsekvensutredning Nye Narvik sykehus – planID 2015004

Narvik kommune



Kunde: Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN)

Prosjekt: Detaljregulering med KU, Narvik sykehus

Prosjektnummer: 10210088

Rev.: 02

Dato 18.09.2020

Vedtatt i Narvik kommunestyre: 29.10.2020 saksnr 145/20

Sammendrag:

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for etablering av nytt sykehus og helsehus med legevakt og pasienthotell, samt eventuelle tilhørende funksjoner som ambulansebygg, gymsal, helsepark o.l. Det skal også etableres helikopterlandingsplass på området.

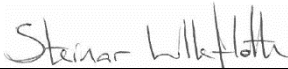
Nye Narvik sykehus skal samle alle UNNs klinikker i Narvik til en integrert sykehusmodell med plass for rusbehandling, psykiatri og somatikk på samme sted.

Parkering for alle institusjonene tenkes samlet i et parkeringshus.

Reguleringsplanen er utarbeidet av Sweco Norge AS på vegne av Universitetssykehuset Nord-Norge HF.

Rapporteringsstatus:

- Endelig
- Oversendelse for kommentar
- Utkast

Utarbeidet av:	Sign.:
Steinar Lillefloth	
Kontrollert av:	Sign.:
Ingrid Sværd Pedersen	
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Ingrid Sværd Pedersen	Daniel Ulstein Åkervik

Revisjonshistorikk:

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV
03	16.09.2020	Oppd. etter offentlig ettersyn	NOINPE	NOSLIL
02	05.02.2020	Oppd. etter kommentarer fra Narvik kommune	NOSLIL	NOINPE
01	20.12.2019	Planforslag oversendt til 1. gangs behandling	NOSLIL	NOINPE
00	10.01.2019	Opprettelse av dokument	NOSLIL	NOINPE

Innholdsfortegnelse

1	Arealoppgave	7
2	Bakgrunn	9
2.1	Hensikten med planen	9
2.2	Beliggenhet	9
2.3	Tiltakshaver og plankonsulent	10
2.4	Tidligere vedtak i saken	10
2.5	Utbyggingsavtaler	11
2.6	Vurdering av behov for konsekvensutredning og omfang av utredningsarbeid.....	11
3	Planprosessen.....	12
3.1	Medvirkningsprosess og saksbehandling	12
3.2	Varsling av planoppstart.....	12
3.3	Innkommne merknader til oppstart	13
4	Planstatus og rammebetingelser	17
4.1	Nasjonale føringer	17
4.2	Overordnede planer	17
4.3	Gjeldende reguleringsplaner	19
4.4	Tilgrensende planer	20
4.5	Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet	20
5	Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold.....	21
5.1	Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet	21
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	23
5.3	Eiendomsforhold	24
5.4	Stedets karakter	25
5.5	Landskap.....	26
5.6	Kulturminner og kulturmiljø	26
5.7	Naturverdier	27
5.8	Friluftsliv, rekreasjon og uteområder.....	27
5.9	Naturressurser	28
5.10	Trafikk.....	28
5.11	Barn og unges interesser	30
5.12	Sosial infrastruktur	31
5.13	Universell tilgjengelighet	31
5.14	Teknisk infrastruktur	31
5.15	Grunnforhold	31
5.16	Støyforhold	34
5.17	Luftforurensning	34
5.18	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	34

5.19	Næring.....	35
6	Beskrivelse av planforslaget	36
6.1	Planlagt arealbruk	36
6.2	Reguleringsformål/arealregnskap	37
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	40
6.4	Parkering	43
6.5	Trafikkløsning	43
6.6	Planlagte offentlige anlegg	45
6.7	Miljøoppfølging	45
6.8	Universell utforming	45
6.9	Uteoppholdsareal	45
6.10	Landbruksfaglige vurderinger.....	46
6.11	Kollektivtilbud	47
6.12	Kulturminner	47
6.13	Sosial infrastruktur	47
6.14	Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett	47
6.15	Plan for avfallshenting/søppelsug	47
6.16	Avbøtende tiltak/løsninger ROS.....	47
7	Konsekvensutredning	49
7.1	Oppsummering av konsekvensutredning.....	49
8	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	51
8.1	Overordnede planer	51
8.2	Landskap.....	51
8.3	Stedets karakter	52
8.4	Byform og estetikk.....	52
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, event. verneverdi.....	52
8.6	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	52
8.7	Grøntområder.....	52
8.8	Uteområder	52
8.9	Trafikkforhold	53
8.10	Barn og unges interesser	53
8.11	Folkehelse	53
8.12	Sosial infrastruktur	53
8.13	Universell tilgjengelighet	54
8.14	Energibehov – energiforbruk.....	54
8.15	ROS.....	54
8.16	Støv og luftkvalitet.....	54
8.17	Naturressurser	54
8.18	Teknisk infrastruktur	54

9 Kilder57

Vedlegg

1. Merknader til offentlig ettersyn
2. Sammenstilling av merknader med kommentarer
3. Illustrasjonsplan utearealer (Arkitema), datert 02.12.2019
4. KU Støy, datert 06.12.2019
5. KU Vibrasjon, datert 04.08.2019
6. KU Støv, datert 10.07.2019
7. KU Trafikk, datert 11.12.2019, revidert 10.09.2020
8. ROS-analyse, datert 10.12.2019
9. Landskapsanalyse, datert 13.12.2019
10. Sol-skyggeanalyse, datert 18.12.2019
11. Vurdering av parkeringsbehov, datert 11.06.2019, revidert 18.06.2019
12. Beregninger overvann HENT og Sweco
13. Byggherres parkeringsvurdering, datert 20.12.2019
14. Mobilitetsplan, datert 27.08.2020
15. Vurdering av sikt for Furumotunnelen

1 Arealoppgave

Nøkkelopplysninger			
Gnr/bnr.	38/1, 38/115 og 38/187		
Tiltakshaver	Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN)		
Forslagsstiller	Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN)		
Planen er utarbeidet av	Sweco Norge AS		
Konsulenter	Rådgivende ingeniør - arealplanlegger	Planforslag, ROS-analyse Landskapsanalyse	Sweco
	Rådgivende ingeniør – arealplanlegger	Planprogram	Multiconsult
	Rådgivende ingeniør veg	Vegfaglige vurderinger, modellering av vegger, helikopter - innflygingssoner og landingsplass	Sweco
	Rådgivende ingeniør – trafikk	KU-rapport Trafikk, Mobilitetsplan	Sweco
	Rådgivende ingeniør - akustikk – støy	KU Rapport Støy	Sweco
	Rådgivende ingeniør akustikk - vibrasjon	KU Rapport Vibrasjon	Sweco
	Rådgivende ingeniør - miljø	KU-rapport Luftkvalitet	Sweco
	Rådgivende ingeniør - VA	VA-vurderinger, beregninger og vurdering av overvannshåndtering	HENT, Sweco
	Arkitekt	Skisser, snitt	Arkitema
	Landskapsarkitekt	Illustrasjonsplan	Arkitema
Planområdets størrelse	Ca. 125 daa (vertnivå 1 + vertnivå 2)		
Hovedformål	Offentlig bebyggelse (sykehus og helsehus)		

Utnyttelsesgrad	Maks. BRA BOP1 = 66 000 m ² Maks. BRA BAA = 20 250 m ²		
Krav om KU	Ja		
Kunngjøringer	Oppstartsmøter med Narvik kommune	22.05.2015 25.01.2019	Multiconsult Sweco
	Varsel om planoppstart og høring av planprogram	21.09.2015 09.05.2019	Multiconsult Sweco
	Fastsetting av planprogram	15.12.2016	Narvik kommune
	Offentlig ettersyn av planforslag	31.03.2020 – 18.05.2020	Narvik kommune

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Formålet med reguleringsplanen er å tilrettelegge for nytt sykehus og helsehus med legevakt og pasienthotell. Disse bygningene skal etableres i nær tilknytning til eksisterende kommunalt sykehjem, Furumoen sykehjem. Reguleringsplanen legger også opp til eventuelle tilhørende funksjoner som ambulansebygg, gymsal, helsepark o.l. I tillegg skal det etableres helikopterlandingsplass på området.

Nye Narvik sykehus skal samle alle UNNs klinikker i Narvik til en integrert sykehusmodell med plass for rusbehandling, psykiatri og somatikk på samme sted.

Parkering for alle institusjonene tenkes samlet i et parkeringshus.

Nytt sykehus vil være i størrelsesorden 24 000 m², henholdsvis 1 underetg. og 5 etg. Kommunalt helsehus vil være ca. 7 000 m², 1 underetg. og 4 etg. I tillegg åpner reguleringsplanen for etablering av 1 ekstra etg. på sykehuset og 2 ekstra etg på helsehuset. Totalt 7 etg. på begge bygg inkludert underetg.

2.2 Beliggenhet

Tomta for nytt sykehus ligger på en høyde på Furumoen, mellom Narvik sentrum og Hålogalandsbrua. Nord og vest for planområdet ligger Ofotbanen og E6, se Figur 2-1 og Figur 2-2.



Figur 2-1: Lokalisering av planområdet (Gul sirkel).



Figur 2-2: Oversiktsbilde/skråfoto over området, sett mot nord, med Furumoen sykehjem sentralt i bildet. Kilde: narvik.kommune.no, 2019.

2.3 Tiltakshaver og plankonsulent

Tiltakshaver er Universitetssykehuset Nord-Norge HF (UNN). Universitetssykehuset Nord-Norge HF eies av Helse Nord RHF. Helseforetaket har sitt hovedkontor i Tromsø. UNN Tromsø er lokalsykehus for Troms og nordre Nordland, og universitetssykehus for Nord-Norge. Narvik sykehus vil dekke et lokalsykehusområde på omtrent 29 000 innbyggere i Nordre Nordland og Sør-Troms og tilby tjenester til Universitetssykehuset Nord-Norge sitt totale opptaksområde på 190 000 innbyggere (unn.no).

Sweco Norge AS er planfagligkonsulent og utarbeider reguleringsplanen for tiltaket.

2.4 Tidligere vedtak i saken

Styret i UNN vedtok i 2008 å bygge nytt sykehus i Narvik fremfor å rehabilitere eksisterende sykehus. Etter å ha utredet fire ulike lokaliseringer av nytt sykehus, vedtok styret i 2010 at nytt sykehus skal etableres på Furumoen. Tomtekvalitet, sykehusfaglige kriterier, økonomi og samfunnsutvikling ble vektlagt ved valg av tomt. I 2011 ble det utarbeidet en konseptskisse, og prosjektet ble også tatt inn i Helse Nord's finansieringsplan. Våren 2015 ble det vedtatt kjøp av tomt fra grunneier.

Arealet er avsatt til formålet offentlig/privat tjenesteyting i kommuneplanens arealdel 2016-2028, vedtatt 2. februar 2017.

Alternativ plassering vil derfor ikke bli utredet i planprosessen for denne reguleringsplanen.

I forbindelse med etablering av ny atkomstveg i tunnel fra E6 til sykehusomtå på Furumoen, ble det søkt dispensasjon fra bestemmelsen punkt 2.1 i kommuneplanens arealdel som stiller krav om detaljregulering. Dispensasjon fra gjeldende reguleringsplaner (Furumoen sykehjem og Statkraft driftssentral) for bygging av atkomstveg i tunnel ble gitt av Narvik kommune i brev av 06. juli 2018.

Det ble i Narvik Bystyre 19. september 2019 vedtatt å gå for alternativ 2B som innebærer et bygg på ca. 7 000 m² BRA for det kommunale helsehuset. Valget er bl.a. begrunnet i behovet for et helsehus med kapasitet på 40 sengeplasser.

2.5 Utbyggingsavtaler

Det er signert en intensjonsavtale mellom UNN og Narvik kommune med virkning fra 1. juni 2019. Avtalen gjelder samarbeid om bygging, etablering og drift i forbindelse med etablering av det kommunale helsehuset og nye UNN Narvik.

2.6 Vurdering av behov for konsekvensutredning og omfang av utredningsarbeid

Det er allerede avklart at tiltaket omfattes av forskrift om konsekvensutredning av 01.01.2015. I henhold til denne ble det vurdert at tiltaket faller inn under § 2 planer som skal vurderes etter forskriften, f) reguleringsplaner til tiltak i vedlegg I: «...bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med bruksareal på mer enn 15 000 m² eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar».

Planprogram med merknadsbehandling ble fastsatt av Narvik Bystyre den 15.12.2016, sak 020/16. I planprogrammet stilles det krav om at skred- og rasfare, forurensning, støy og vibrasjoner, risiko og sårbarhet, støv, trafikale forhold samt grunnforhold skal konsekvensutredes i forbindelse med reguleringsplanen.

Narvik kommune har i brev av 28. februar 2019 avklart at kravet om at det skal utarbeides konsekvensutredning står fast, og at tema som skal utredes er de samme som i fastsatt planprogram. Kommunen påpeker samtidig at konsekvensutredningen ikke skal gjøres unødvendig omfattende, og det vil ikke være formålstjenlig å konsekvensutrede tiltak som er ferdigstilt. Fagkyndig vurderinger som er utarbeidet i forbindelse med dispensasjonen, f.eks. med hensyn til skred- og rasfare, vurderes å være dekkende som grunnlag for konsekvensutredning.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess og saksbehandling

Fase	Dato
Oppstartsmøte	22.05.15/25.01.19
Varsling av planoppstart og høring av planprogram	21.09.15/09.05.19/06.09.19
1. gangs behandling	30.03.2020
Høring og offentlig ettersyn	30.03.2020-18.05.2020
2. gangs behandling	
Sluttbehandling	

3.2 Varsling av planoppstart

Planprosessen følger rutinene og reglene i plan- og bygningsloven, samt de føringer som er lagt av Narvik kommune.

Oppstartsmøte

Det ble holdt oppstartsmøte 22.05.2015. Nytt avklaringsmøte ble gjennomført 25.01.2019 hos Narvik kommune. Bakgrunnen for møtet var at det var tilkommet noen nye forutsetninger siden oppstart ble varslet første gang, herunder bl.a. planavgrensning og at bygging av tunnelen allerede var igangsatt på bakgrunn av en innvilget dispensasjon. Oppstartsmøtet og avklaringsmøtet ga føringer for det videre planarbeidet.

Kunngjøring og varsling

Det er varslet oppstart av planarbeid i to omganger. Første gang høsten 2015, da det ble kunngjort varsel om oppstart sammen med offentlig ettersyn av planprogram, se vedlegg.

Med bakgrunn i revidert plangrense ble det varslet oppstart på nytt for detaljregulering med KU Narvik sykehus. Det vises til kap. 3.3. En mindre justering av plangrensen under grunnen ble varslet i brev 06. september 2019.

Det ble søkt om og innvilget dispensasjon fra detaljregulering for bygging av tunnel. Søknad om dispensasjon ble innvilget av Narvik kommune i brev datert 06 juli 2018.

Særmøter

Det har vært et eget møte 09. mai 2019 med Narvik kommune og midtre Hålogaland friluftsråd om stisystemet i området. Hovedprinsippene som ble diskutert i møtet er ivaretatt i planforslaget. Det vises blant annet til kapittel 6.10, ivaretagelse og opparbeiding av eksisterende sti som berøres av planforslaget.

Åpent informasjonsmøte

Det ble avholdt et åpent informasjonsmøte på Narvik rådhus 05. november 2019. Det deltok om lag 30 personer.

I møtet ble det bl.a. presentert foreløpige skisser for vegsystem, parkering og utearealer. Møtet åpnet for diskusjon og spørsmål til planarbeidet.

3.3 Innkomne merknader til oppstart

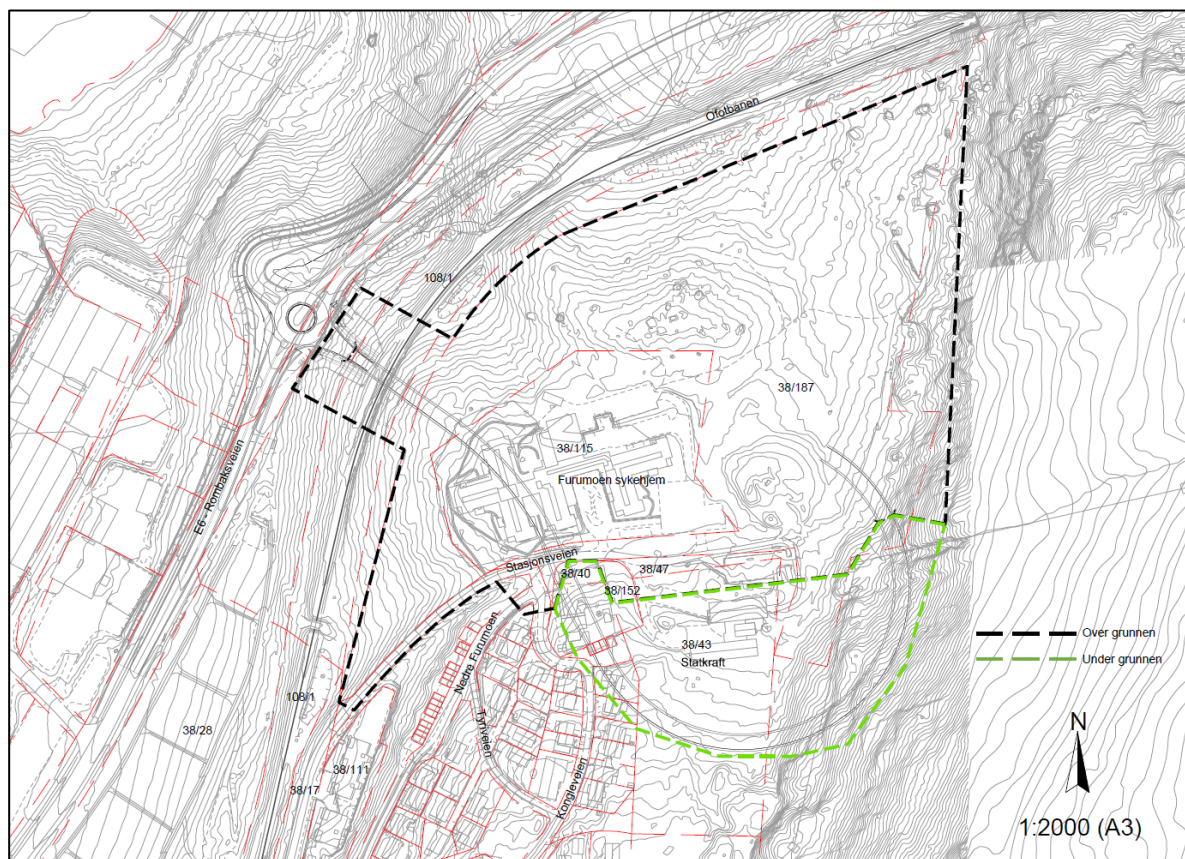
Med bakgrunn i en revidering av plangrense ble det varslet oppstart på nytt 9. mai 2019 for *detaljregulering med KU Narvik sykehus, med frist for å komme med innspill 12. juni 2019*. Nytt varsel innebar en mindre endring av planområdet, som er utvidet slik at hele Stasjonsveien inngår langs plangrensen. Det er tillagt litt areal sørover for å innlemme eksisterende atkomster til nabotomter. Planavgrensningen under bakken er også noe endret.

Varslet plangrense

Planområdet foreslås regulert i to nivåer, og planens avgrensning er forskjellig over og under bakken. Figur 3-1 viser foreslått avgrensning av planområdet over og under bakken, i forbindelse med varsel om oppstart. Innenfor svart, stiplet linje kan det reguleres både over og under bakken, mens det innenfor grønn stiplet linje kun reguleres under bakken.

Planen omfatter areal for gjeldende reguleringsplan Furumoen sykehjem. Det vil bli noe overlapping mellom eksisterende og ny plan, og det er derfor valgt å innlemme eiendom for sykehjemmet i det videre reguleringsarbeidet.

Planområdet for det som reguleres over bakken er ca. 98 dekar, og arealet som reguleres under bakken er ca. 27 dekar.



Figur 3-1: Planavgrensning (2019) for regulering over og under bakken vist med svart, stiple linje. Grønn stiple linje illustrerer regulering kun under bakken.

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 3 uttalelser. Kort sammendrag av merknadene gjengis her:

3.3.1 Sametinget, brev datert 28.05.2019

1. Ut fra deres vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan de ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til det utvidete planområdet.
2. Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd.
3. De minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn fra år 1917 er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, hustufter, gammetufter (sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring), teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Forslagsstillers kommentar:

1. Tas til orientering.

2. Tas til orientering.
3. Tas til orientering.

3.3.2 Bane NOR, brev datert 07.06.2019

1. Bane NOR forutsetter at det tas hensyn til arealbehov for jernbaneinfrastrukturiltak som skal utføres ved Narvik stasjon, herunder fremtidig dobbeltspor. Hensynssone for nytt dobbeltspor bør tas med i plankartet. Det anbefales at en sone på 30 meter fra eksisterende spor tegnes inn som hensynssone i plankartet og medtas i bestemmelsene, for å ivareta jernbanens utviklingsmuligheter og samtidig søke å unngå konflikter mellom tiltaket og jernbanens behov.
2. Det forutsettes videre at overvannshåndteringen av sykehusområdet ikke har som konsekvens at økt mengde overvann blir ledet mot jernbanens anlegg. Ifølge NVE Atlas er det registrert en faresone for skred ovenfor Furumoen. Det forutsettes at planen dokumenterer at jernbanen ikke vil utsettes for økt risiko for skader forårsaket av naturfarer.
3. Bane NOR minner for øvrig om at det innenfor en avstand på 30 meter fra nærmeste spors midtlinje ikke kan utføres tiltak uten tillatelse fra Bane NOR, jf. Jernbaneloven § 10.
4. De viser for øvrig til veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging og Bane NORs tekniske regelverk, og forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Forslagsstillerens kommentar:

1. Tas til etterretning. På spørsmål fra Sweco om innspillet fra Bane NOR betyr at man kan se bort fra hensynssonen som er tegnet inn i kommuneplanens arealdel, svarer Bane NORs saksbehandler (i e-post 14.06.2019) at hensynssonen i kommuneplanen og anbefalingen i deres uttalelse gjelder to forskjellige hensynssoner. Hensynssonen i kommuneplanen er for fremtidig dobbeltspor. Bane NORs anbefaling om en hensynssone på 30 meter er for å ivareta eksisterende infrastruktur. Hensynssonen for dobbeltsporet må videreføres i reguleringsplanen. I tillegg anbefales det å legge inn en hensynssone på 30 meter fra sporet, for å ivareta eksisterende jernbanes muligheter til drift, vedlikehold og utvikling etc.

Sweco har i planforslaget lagt inn 30 meter byggegrense fra nærmeste spors midtlinje, og viser en hensynssone for dobbeltspor i tråd med det som er vist i kommuneplanens arealdel.

2. Det er gitt bestemmelser som skal sikre at overvann ikke ledes mot jernbanen. Det er lagt inn hensynssone skred i plankartet. Tiltaket vil ikke medføre økt risiko for skred mot jernbaneanlegget.
3. Se kommentar til punkt 1.
4. Tas til etterretning.

3.3.3 Statens vegvesen, brev datert 17.06.2019

1. Statens vegvesen har ingen merknader til utvidelsen av plangrensen.
2. De ber om at tidligere merknader ivaretas og at det er en tett dialog i den videre planprosessen. De viser også til søknad om fravik for avstand mellom tunnelåpning og rundkjøring i forbindelse med bygging av tunnel og veg til nye UNN Narvik. Det foreligger svar og godkjenning fra Vegdirektoratet med krav om kompensierende tiltak som må følges opp i planen.

Forslagsstillers kommentar:

1. Tas til orientering.
2. Tas til etterretning. Det vises for øvrig til forslagsstillers kommentar til Statens vegvesens innspill til planprogram 09.11.2015.

4 Planstatus og rammebetingelser

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser.

4.1 Nasjonale føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26. september 2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, fastsatt ved kongelig resolusjon 28. september 2018
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, FOR-1995-09-20-4146
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520/2012
- Retningslinje for flaum- og skredfare i arealplanar (22. mai 2014)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2015-2019 (januar 2016)

4.2 Overordnede planer

Fylkesplan for Nordland

Arealpolitiske retningslinjer er gitt i kapittel 8 i Fylkesplan for Nordland 2013-2025 og danner grunnlaget for fylkeskommunens politikk for arealforvaltning.

Hovedformålet for arealforvaltningen i Nordland er som følger:

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

Kommuneplanens samfunnsdel 2013-2025

Kommuneplanens samfunnsdel gir retning til lokalsamfunnsutviklingen og bidrar til at nasjonale og regionale mål tilpasses lokale forhold (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019).

Samfunnsdelen av kommuneplanen legger bl.a. opp til at Narvik fortsatt skal ha et fullverdig sykehus lokalisert i Narvik.

Kommuneplanens arealdel 2017-2028

I Kommuneplanens arealdel, vedtatt 02. februar 2017, er området avsatt til nåværende offentlig eller privat tjenesteyting (T 1.4). For dette formålet står det følgende i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel:

«Forhold avdekt i konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med kommunedelplanen for Narvikhalvøya i 2011 skal vurderes og sikres ved utarbeidelse av detaljregulering, jf bestemmelser i kap. 2. Utbygging av nytt sykehus krever ny atkomst fra E6. Det må i planprosessen foretas utredning om trafikale forhold. Risiko og sårbarhet, inklusiv tematikk som støv, støy, ras- og skredfare, må vurderes særskilt i reguleringsplanprosess.»

Området er for øvrig avsatt til nåværende næringsbebyggelse, boligbebyggelse, bane/jernbane, nåværende LNFR og nåværende naturområde. Tunnelen er «båndlagt for regulering etter plan- og bygningsloven, andre lover» og inngår i risikosoner for ras- og skredfare og høyspentanlegg. Tunnelen er lagt inn i arealdelen som atkomstveg i tunnel.

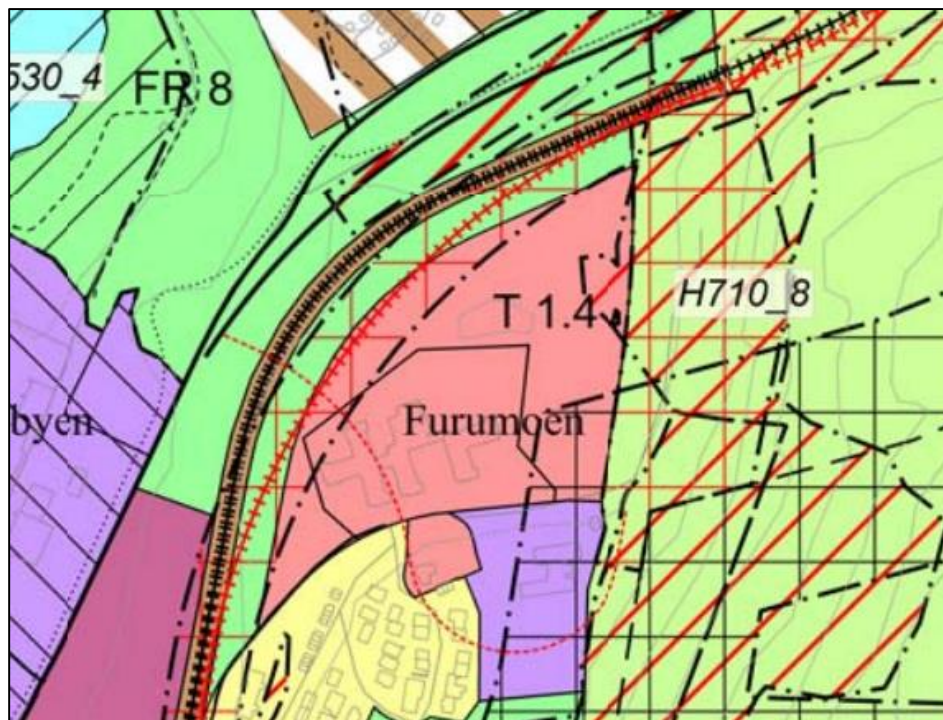
Det er avsatt en båndleggingssone med krav om regulering for dobbeltspor på jernbanen, samt vist aktuell framtidig jernbanetrasé, nord for Furumoen. For hensynssoner H710, inklusive H 710-5 dobbeltspor Ofotbanen, gjelder følgende bestemmelse:

«Innenfor hensynssone H710 kan det ikke gjennomføres tiltak før det foreligger vedtatt reguleringsplan. Båndleggingen gjelder inntil reguleringsplan er vedtatt.»

Deler av området øst for Furumoen ligger innenfor aktsomhetskart (faresone) for ras- og skredfare. Hensynssonen viser områder for potensiell skredfare. Innenfor hensynssone H310 krever kommunen fagkyndige utredninger som dokumenterer tilstrekkelig sikkerhet for ethvert tiltak før tillatelse gis, jfr. PBL § 1-6. Hensynssonene i plankartet er svært grove og i stor grad basert på datamodeller. Det tillates ikke utbygging i områder innenfor hensynssone ras og skred angitt på plankartet, uten at vurdering av skredfare er utført og dokumentert av fagkyndig. Skredfarevurderingen skal gjøres på reguleringsplannivå og skal inkludere faresonekart, samt beskrivelse og plassering av eventuelle sikringstiltak.

Det er også avsatt en hensynssone for høyspenningsanlegg, H370. Ved planlegging og realisering av nye bygge- og anleggstiltak skal fare knyttet til høyspente kraftlinjer vurderes særskilt.

Statkraft sin eiendom er avsatt til nåværende næringsvirksbebyggelse.



Figur 4-1: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2017-2028, Bykartet. Kilde: Narvik kommune.

Retningslinjene til kommuneplanens arealdel sier bl.a. at det skal tilrettelegges for sykkel i nye utbyggingsprosjekter, med effektive sykkelforbindelser til hovednett. Hovedtraseene for sykkel skal primært etableres som et tilbud til syklende, atskilt fra gangtrafikk.

Gang- og sykkelvegnett

Narvik kommune har utarbeidet en plan for et sammenhengende hovedvegnett for sykkel. Planen skal danne grunnlaget for et bedre tilbud til de som sykler og går til skole, arbeid, butikk og fritidsaktiviteter.

Parkering

Kommuneplanens arealdel 2017-2028 fastsetter ikke konkrete krav til antall parkeringsplasser som skal opparbeides for sykehus/sykehjem/helsehus.

Planforslaget tar derfor utgangspunkt i en mobilitetsplan som er utarbeidet til planforslaget.

Plass til varelevering, bringing og henting

Virksomheter skal avsette nødvendige arealer for varelevering, og bringing og henting av passasjer med bil eller drosje.

Kommunedelplan for kollektivtrafikk i Narvik 2017-2024

Det er utarbeidet en egen kollektivplan for Narvik, vedtatt 27.04.2017.

Nytt sykehus med ny lokalisering vil medføre behov for ny trasé og bussforbindelse.

Kommunedelplan for klima, energi og miljø 2015-2026

Kommunedelplanen legger føringer for utviklingen av Narvik kommune som miljøby frem til 2026.

4.3 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet berøres av flere gjeldende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Furumoen sykehjem, vedtatt 22.04.04. PlanID N-1, 136.
- Reguleringsplan for Statkraft driftssentral, vedtatt 16.12.1987. PlanID N-1, 107.
- Reguleringsplan for Stasjonsveien, vedtatt 30.07.2005. PlanID N-1, 141.



Figur 4-2: Oversikt over gjeldende regulerings situasjon i området. Planområdet illustrert med blå sirkel.. Kilde: narvik.kommune.no

4.4 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Narvik stasjon Øst, vedtatt 30.08.2018. PlanID 2017008.
- Bebyggelsesplan for Stasjonsveien 44 og 46-Gbr 38/1, vedtatt 22.09.2005. PlanID N-1.144.
- Reguleringsplan for Hålogalandsbrua, vedtatt 23.02.12. PlanID 2012009.

4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

Temaplan for turstier og turveier 2016-2019

Planen har som formål å sikre gode turstier og turveier, og god informasjon om disse.

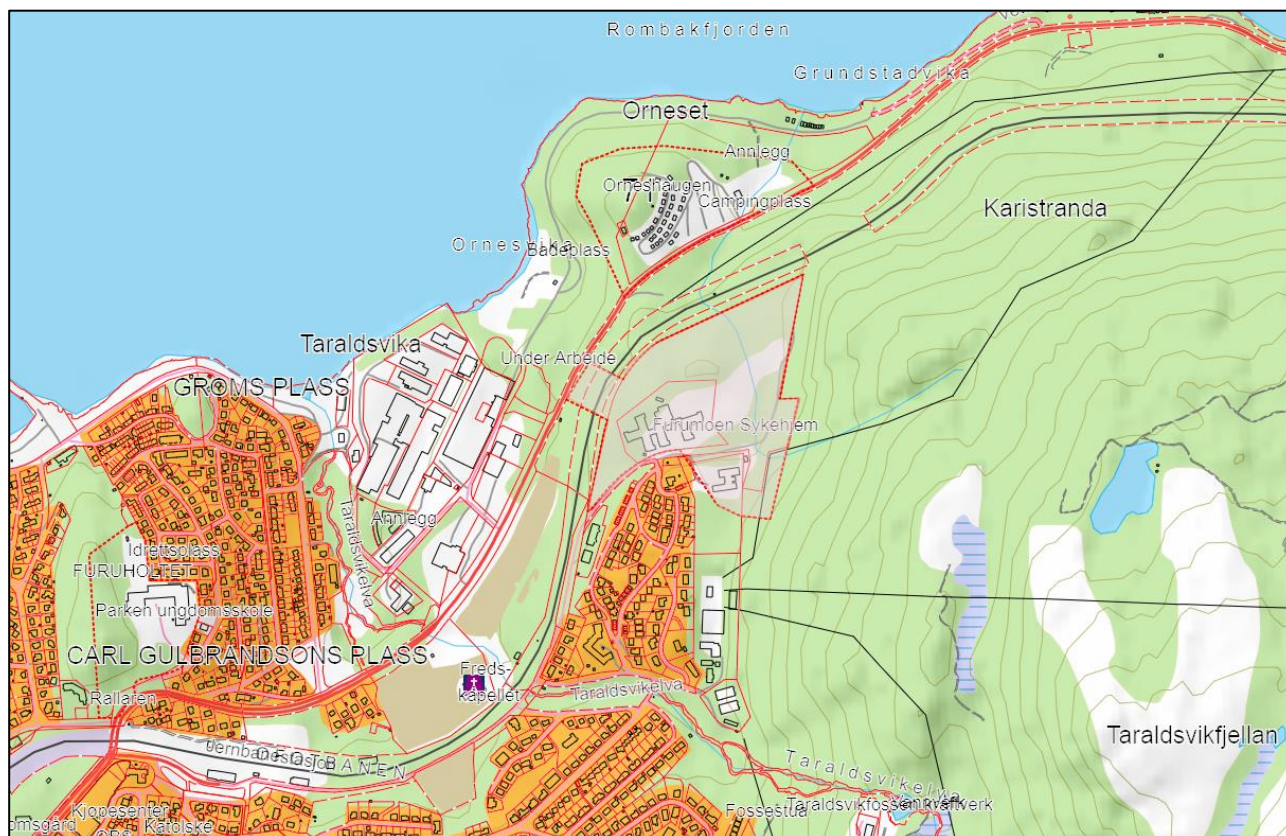
5 Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet er lokalisert på Furumoen, 1,5 km nord for Narvik sentrum i Narvik kommune. Området har varierende topografi fra flate partier til bratte skråninger. Fra planert flate skrår området ned mot jernbanen i nord og i vest. Øst i planområdet stiger terrenget bratt oppover mot en åskam.

I nord grenser planområdet til Ofotbanen, E6 og Hålogalandsbrua. Øst for planområdet ligger en høyspentlinje, skog og fjell. Sør og vest for planområdet er det næringsvirksomhet, en barnehage og et boligområde med småhusbebyggelse. Se Figur 5-1, Figur 5-2 og Figur 5-3.

Planområdet reguleres i to vertikalnivåer, slik at tunnelen under bakken også omfattes av reguleringsplanen. Planens avgrensning er forskjellig over og under bakken, se Figur 3 2. Planområdet ca. 27 dekar under bakken og 98 dekar over bakken.



Figur 5-1: Oversiktsbilde som viser planområdets utstrekning, med skyggelagt skravur. Kartet viser ikke siste oppdaterte planavgrensning mot øst og sør. Kilde: Narvik kommunes kartinnsyn.

Inne på selve tomten ligger et sykehjem. For øvrig består området av noen parkeringsplasser og atkomstveier. Ut over dette er tomten ubebygd.



Figur 5-2: Planområdet sett fra nordvest. Påhugg til den nye tunnelen fra E6 vises midt på bildet. Furumoen sykehjem vises til høyre i bildet. Kilde: Nordlandsatlas i 3D.

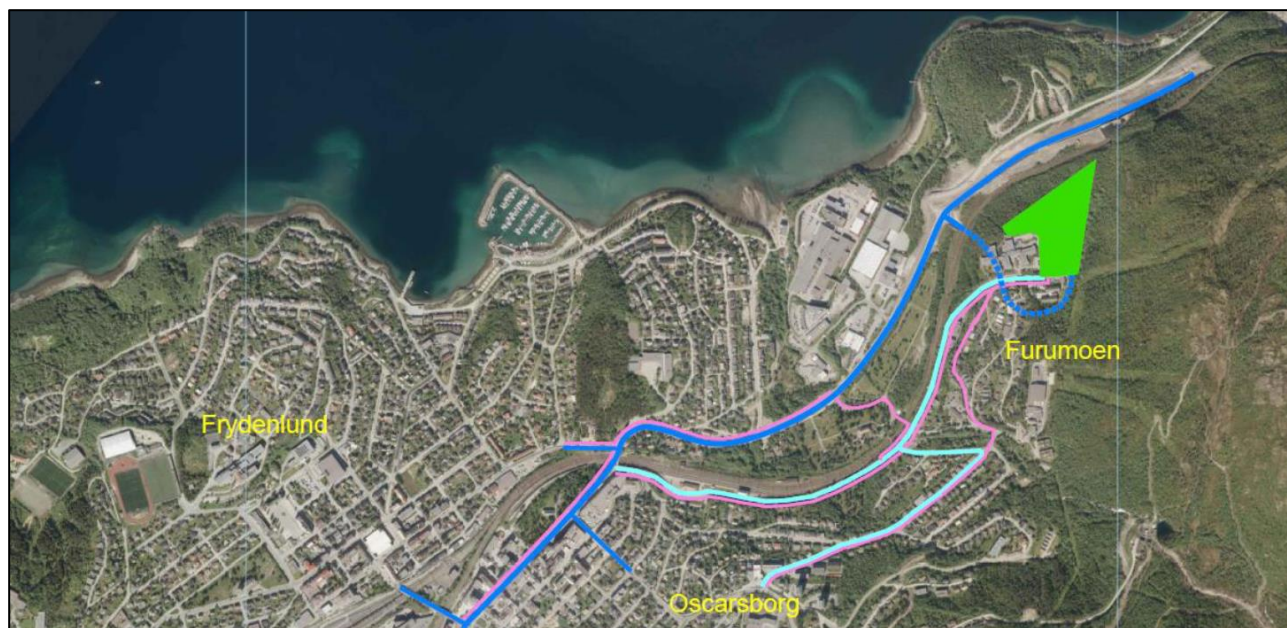


Figur 5-3: Planområdet sett fra sørvest. Bildet viser bl.a. Furumoen sykehjem, E6 og jernbanen. Trasé for Hålogalandsbrua vises øverst til venstre i bildet. Kilde: Nordlandsatlas i 3D.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området ligger like ved Furumoen sykehjem som ble ferdigstilt høsten 2006. Det er ca. 80 parkeringsplasser ved sykehjemmet i dag.

Stasjonsveien er hovedatkomst til området. Denne er envegskjørt, med signalregulering i begge retninger, på en ca. 150 m lang strekning mellom Narvik stasjon og Oterveien. Forbud mot gjennomkjøring på de interne vegene i boligområdet på Furumoen er ivarettatt med skilting om gjennomkjøring forbudt. Figur 5-4 viser atkomster til området i dag.



Figur 5-4: Atkomst til planområdet. Sykehustomta er vist med grønn farge, hovedveg er blå, kjørerute via Stasjonsvegen vist med lyseblå farge og gang-/sykkelveg er vist med rosa farge.

Atkomst via tunnel fra eksisterende rundkjøring på E6 ved Orneshaugen, under jernbanen, er ferdigstilt. Tunnelen er ca. 600 meter lang. Utsprengte tunnelmasser er brukt til utfylling av tomt for det nye sykehuset. Nytt bygg og logistikk tenkes etablert sør i planområdet i tilknytning til atkomsttunnelen, og denne delen av planområdet er derfor planert ut. Se Figur 5-5.



Figur 5-5: Utsnitt som viser planert område ved tunnelpåhugg og massedeponi. Bilde tatt 13.09.2019 kl. 09:15. Kilde: Borealis Panorama 360 UNN.

Statkraft sin driftssentral ligger på sørsiden av Stasjonsveien. Her har de ca. 40 parkeringsplasser, inkludert parkeringsplasser for driftsbiler ved hovedinngang.

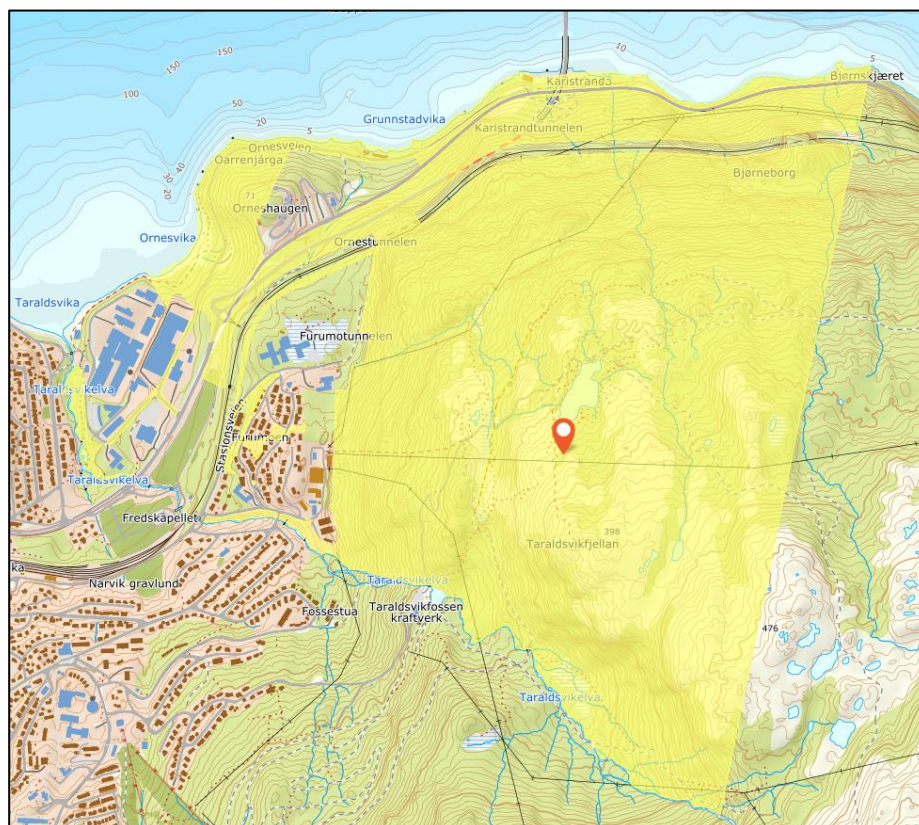
Planområdet berøres av hensynssone for kraftlinjer i sørøst. Kraftlinjene har 132kV.

5.3 Eiendomsforhold

Aktuell eiendom eies av Narvik kommune v/Narvikgården AS.

Planområdet berører følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Hjemmelshaver	Kommentar
38/1	LKAB	Prosess pågår for justering av tomtegrensen ved østre tunnelportal.
38/115	Narvik kommune	Furumoen sykehjem.
38/187	UNN	
38/47	Statkraft Energi AS	Gjelder areal under bakken for atkomst.
38/152	Narvik Barnehagebygg AS	Gjelder areal under bakken for atkomst.
108/1	Bane NOR	Gjelder areal under bakken for atkomst.



Figur 5-6: Eiendomsgrense for gnr/bnr 38/1 vist med gul farge. Kilde: seeiendom.no.

5.4 Stedets karakter

Om lag 1/3 av arealet som i kommuneplanen er avsatt til offentlig og privat tjenesteyting er utbygd for Furumoen sykehjem. Ubebygde arealer består i hovedsak av blandingsskog med furu og bjørk.

Furumoen sykehjem opptar en del av arealet som er avsatt til offentlig formål. Parkering og uteområder for sykehjemmet er utformet etter eget behov.

Furumoen sykehjem er godt synlig for store deler av Narvik by med sin framtreddende farge.

Stasjonsveien er hovedatkomst til området for sykehjemmet i dag. Som hovedatkomst til sykehuset, med en vesentlig større årsdøgntrafikk inn og ut av området, vil ikke Stasjonsveien fungere. Dette må forventes forbedret med ferdigstilteisen av Furumoen tunnel, som vil være hovedatkomst for sykehuset.

Eksisterende bebyggelse

Utbyggingstomta er lokalisert i utkanten av Narviks byområde, Furumoen som i hovedsak er bebygd med småhusbebyggelse i tradisjonell byggestil fra 1970- og 80-årene. Boligfeltene ligger imidlertid avgrenset fra utbyggingsområdet og sees ikke fra tomta. Bare to bygningsanlegg skiller seg ut fra boligfeltene på Furumoen: Statkrafts kontorbygg i to etasjer med saltak, med fasader i tegl og tre, og Furumoen sykehjem i to etasjer med underetasje, flatt tak og med fasadeplater som er irret kopper. Begge disse byggene står som solitærbygg i umiddelbar nærhet til utbyggingsområdet.

5.5 Landskap

Solforhold

Det er gode solforhold på tomten, da området som skal bebygges er relativt flatt og i stor grad ubebyggt.

Lokalklima

Ifølge rapporten til Multiconsult (2017a) er årsnedbør i skråningen øst for planområdet ca. 1000-1500 mm.

Målinger fra Fagernesfjellet indikerer en SØ-dominerende vindretning, parallell med Beisfjorden. Målinger fra Straumsnes indikerer en dominerende vindretning fra V-NV. Denne vindretningen er som regel snøførende vinterstid for området og vil gi pålagring av snø i den aktuelle skråningen (Multiconsult, 2017a).

Ut fra ulike klimamodeller har det blitt beregnet forventede klimaendringer fram til år 2100 (Multiconsult, 2017a). For Hålogaland er det forventet en økning av total årsnedbør på 10 – 18 % i 2100 i forhold til perioden 1971-2000. Temperaturen for samme år regnes med å øke med 3-5 °C.

Topografi og landskap

Narvikhalvøya tilhører landskapsregion 32 – fjordbygdene i Nordland og Troms. Landskapsformene og bosetningsmønsteret er representativt for regionen (rev. hovedplan for Narvik stasjon, 2014).

Planområdet ligger på et platå mellom E6 og Ofotbanen på nedsiden og Fagernesfjellet på oversiden. Arealet er delvis brutt opp av Furumoen sykehjem med tilhørende parkering og utearealer.

Terrenget skråner bratt ned mot Ofotbanen i vest og nord.



Figur 5-7: Til venstre: Furuskog med blokkstein. Til høyre: Utsikt mot fjellet og tunnelinnslaget. Befaring 7. juni 2019.

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert verneverdige kulturminner innenfor planområdet.

5.7 Naturverdier

Planområdet består delvis av skogbevokst naturlandskap (bar- og lauvskog) og er delvis myrlandt (miljostatus.no).

Offentlige databaser er gjennomgått for å innhente informasjon om biologisk mangfold, slik som viktige arter og naturtyper.

Det er ikke registrert verneområder, truede eller utvalgte naturtyper eller truede prioriterte arter i området.

5.8 Friluftsliv, rekreasjon og uteområder

I kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse er området klassifisert som et viktig nærturområde for friluftsliv. Temaplan for turveier og turstier (Narvik kommune, 2016) beskriver hvilke tiltak som skal bidra til å øke attraktiviteten for innbyggere og tilreisende turister. Stisystemet sikrer lett tilgang til et mangfold av vandruter og grøntanlegg med naturkvaliteter, utsikt og kulturminner (Narvik kommune, 2016).

Stitraseene er vist på kart over eksisterende stier, turveier og skiløyper i Narvik by i temaplanen, se Figur 5-8. Området rett nord og nordøst for Furumoen sykehjem vurderes å ha stort potensial ved bedre utnyttelse og tilrettelegging av utearealet bak bygningen (miljostatus.no).



Figur 5-8: Turstier i området ved Furumoen. Til opplysning er gul sti nr.1 missvisende da det er gjerde langsmed jernbanen her og ikke tilrettelagt for kryssing. Kilde: Narvik kommune, 2016.

Det går en tursti gjennom området, fra undergang under jernbanen i vest opp til sykehjemmet og videre fra enden av Stasjonsveien i retning øst langs bekkeleie. Mange benytter seg også av snarvei via Narvik nye gravlund for å komme til Furumoen fra Taraldsvik. Tursti markert som gul sti nr. 2 går gjennom undergang under jernbanen og er forholdsvis dårlig tilrettelagt, og ganske bratt siste del opp mot Stasjonsveien. Stien markert som gul nr. 1 er missvisende da det ikke er tilrettelagt med overgang over jernbanen her og det i tillegg går et gjerde langsmed jernbanen her.

Jernbanelinja og E6 deler byen og er barrierer for gående og syklende som skal bevege seg mellom fjord og fjell.

Utearealet rundt og nedenfor Soltoppen barnehage er også registrert som et viktig friluftslivsområde. Uteområdet er stort med gode muligheter for varierte og allsidige aktiviteter.

5.9 Naturressurser

Arealet er skogbevokst, og gnr/bnr 38/187 består ifølge gårdskart (gardskart.nibio.no) av produktiv skog.

Berggrunnen består av glimmerskifer og er middels næringsrik. Det er ikke registrert viktige mineralressurser i området.



Figur 5-9: Utsikt fra Furumoen mot nord. På bildet ser vi bl.a. deler av Hålogalandsbrua. Bilde fra befaring 7. juni 2019.

Planområdet grenser i øst/sørøst til vårbeite for rein (oksbeiteland) (kilde: kartinnsyn kilden.nibio.no). Det er ikke kjent at området har betydning for reindrif eller annen utmarksnæring da terrenget er svært bratt her.

5.10 Trafikk

5.10.1 Atkomst og vegsystem

Stasjonsveien er hovedatkomst til området i dag, både for bil og gang-/sykkeltrafikk. Denne følger jernbanelinjen fra Narvik stasjon til Furumoen. Ca. 150 meter av strekningen er signalregulert for møtende trafikk. Lysreguleringen er en flaskehals. Ved jernbanestasjonen og siste del av Stasjonsveien er det moderate stigningsforhold, men i hovedsak er atkomsten for gående og syklende uten store stigninger. Stasjonsveien har ensidig fortau, bortsett fra strekningen som er lysregulert.

Trafikkmengden på Stasjonsveien var i 2009 beregnet til ca. 850 i ÅDT. Denne trafikken genereres fra boliger, Furumoen sykehjem, Furumoen barnehage, Statkraft, Furugården omsorgsbolig og kirkegården.

Øvrig atkomst til Furumoen i dag skjer via Tøttaveien, Snorres gate, Elvefaret og siste del av Stasjonsveien, en strekning på ca. 2 km. Veiene går gjennom samme boligområde og er lang og komplisert, og egner seg ikke for utrykningskjøretøy. Forbud mot gjennomkjøring på de interne vegene i boligområdet på Furumoen er også ivaretatt med skilting om gjennomkjøring forbudt.

I forbindelse med forlengelse av jernbanesporene øst/nord for Narvik stasjon og plattform på stasjonen, planlegges det etablert en ny planskilt kryssing av Ofofbanen like ved Taraldsvikelva. Dagens kryssing i plan vil da erstattes av en ny undergang.

Det er en eksisterende turveiforbindelse mellom Furumoen og E6 under Ofofbanen nær nordenden av gravlunden (Grundstadbrua, km 4,682 på Ofofbanen). Denne turstiforbindelsen er relativt dårlig tilrettelagt i dag, og har en bratt stigning opp mot Stasjonsveien.

5.10.2 Ny atkomstveg og tunnel til Furumoen

Det er i forbindelse med planlegging og bygging av nytt sykehus bygd ny tunnel fra E6 opp til Furumoen. Tunnelen går fra ca. kote 44 meter over havet ved påhugget i vest til omtrent kote 77 ved påhugget i øst. Påhugg i øst vises i Figur 5-10.



Figur 5-10: Tunnelpåhugg øst. Bilde fra befaring 5. november 2019.

5.10.3 Trafikksikkerhet

I følge opplysninger i Vegkart har det vært få trafikkulykker i lokalveinettet ved Furumoen.

Etter 2005 er Stasjonsveien bygget med bl.a. ensidig fortau, bortsett fra strekningen som er lysregulert. Store deler av Stasjonsveien har nå 30 km/t fartsgrense og det er stedvis etablert fartshumper på strekningen.

5.10.4 Kollektivtilbud

Dagens kollektivtilbudet ved Furumoen er dårlig. Nærmeste kollektivtilbud er Narvik stasjon ca. 1,2 km fra planområdet, men toget har i likhet med andre kollektive reisemidler rundt Narvik liten betydning for sykehuset.

Nærmeste bussholdeplass er ved Narvik storsenter/Bromsgård som ligger ca. 1,5-1,6 km gangavstand fra planområdet.

I forbindelse med E6 Narviktunnelen (E6 Sjømannskirka – Ornes), er det planlagt nye bussholdeplasser langs E6 ved Rombaksveien 45/Teknologiparken. Disse bussholdeplassene vil ligge ca. 1,1-1,2 km i gangavstand fra sykehuset. Gangavstanden vil da være noe kortere enn fra Narvik storsenter/Bromsgård, men det vil fremdeles være relativt lang gangavstand til sykehuset, i tillegg til noe større stigning.

5.10.5 Parkering

Ved Furumoen sykehjem er det i dag ca. 80 parkeringsplasser for ansatte og besøkende. Sykehjemmet er på ca. 6 400 m² og parkeringsdekningen tilsvarer ca. 1 parkeringsplass per 80 m² (Sweco, 2019a), se Figur 5-11.

Statkraft har en parkeringsplass sør for Stasjonsveien i tilknytning til sitt anlegg.



Figur 5-11: Dagens parkeringskapasitet ved Furumoen sykehjem. Kilde: Sweco, 2019.

5.11 Barn og unges interesser

Det ble gjennomført barnetråkkregistrering i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan Narvikhalvøya i 2010. I følge barnetråkkregistreringen oppleves Stasjonsveien utrygg og lite trafikksikker.

Området på Furumoen er ifølge kommunens friluftslivskartlegging registrert som leke- og rekreasjonsområde og et viktig nærturområde. Områdene rundt Furumoen er blitt stadig mindre tilgjengelig. Se også kap. 5.8.

5.12 Sosial infrastruktur

En privateid barnehage (Hoppensprett Soltoppen barnehage) ligger sør for, og delvis innenfor planområdet. Barnehagen har ca. 40 plasser.

UiT, Norges arktiske universitet avdeling Narvik ligger på Oscarsborg, ca. 2-2,5 km mot sør.

5.13 Universell tilgjengelighet

Stasjonsveien har ensidig fortau og moderate stigningsforhold, spesielt i siste del mot Furumoen.

Furumoen sykehjem er godt tilrettelagt for å kunne benyttes av alle.

Området rundt er et mye brukt turområde og det går en sti gjennom planområdet i dag. På grunn av stigningsforhold i deler av planområdet er stien lite tilrettelagt og ikke universelt utformet.

5.14 Teknisk infrastruktur

Det går en 132 kV kraftledning øst/sørøst for planområdet, ved transformatorstasjonen til Statkraft og tunnelpåhugget.

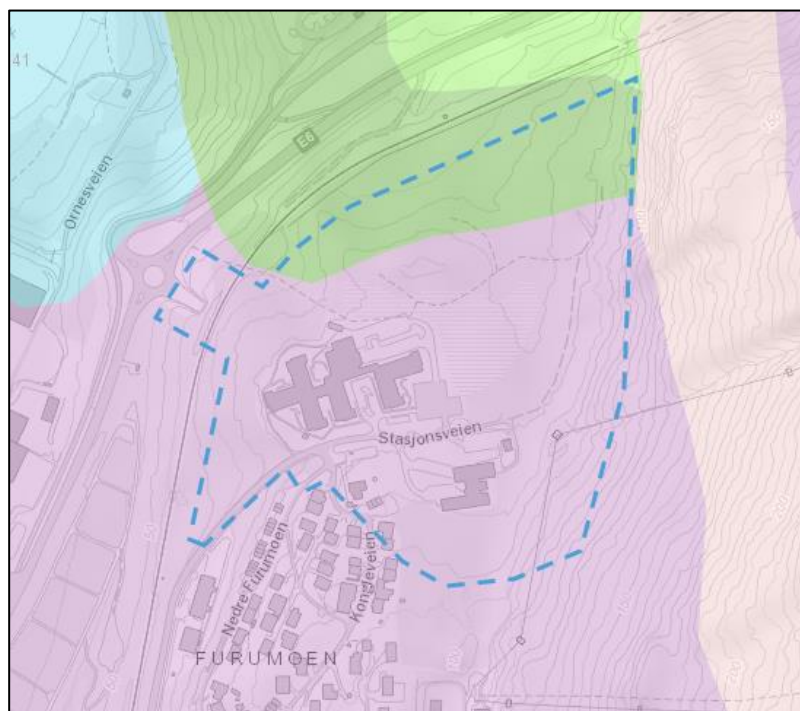
Arealet ligger innenfor området med tilgang til planlagt fjernvarmenett.

Responstiden ved brann anses meget tilfredsstillende, da tomten på Furumoen ligger innenfor 10 minutters utrykningstid fra Narvik brannstasjon (ref. lokaliseringsanalyse, 2009).

Da tomte er ubebygd i dag, er d ikke anlagt noe vann- og avløpsanlegg inn på området. Det er lagt vann- og avløpsledninger i Stasjonsveien, frem til avkjøringen til Statkraft. Avløpsledningen er en fellesledning for spillvann og overvann, men kommunen godkjenner ikke påslipp av overvann til denne da det vil overbelaste anlegget.

5.15 Grunnforhold

Området er delvis myrlendt. Ifølge løsmassekart fra NGU kan det forventes at løsmassene i området består av forvittringsmateriale og morene (sand, grus og stein). Se Figur 5-12. Ved bygging av sykehjemmet støtte man på noe leire ned mot fjell (Narvik kommune, 2009). Vegetasjonen i området er hovedsakelig furuskog.



Figur 5-12: Løsmassekart over området. Kilde: NGU. Omtrentlig planavgrensning vist med blå stiplet linje.

Terrenget har en fallretning nordvestover fra ca. kote + 77 til kote + 66 m.o.h. i nord. Det renner en liten bekk gjennom tomten som kommer ned fra berget i sør (Civil Consulting AS, 2018).

Dybde til berg varierer mellom ca. 6,8 – 26,0 meter fra topp av terreng der det er gjennomført grunnboringer. Sør på tomten er det noe utfordrende grunnforhold, da det er lengre ned til berg. I øst, nord og vest er det relativt korte dybder til antatt berg (Civil Consulting AS, 2018).

Grunnvannstanden ble høsten 2018 målt til ca. 1,4 m dybde under terreng, tilsvarende ca. kote + 75,6 (Civil Consulting AS, 2018).

Området er planert ut, og fylt opp med sprengsteinsmasser i forbindelse med bygging av vegtunnelen opp til Furumoen.

5.15.1 Overvann

I dag ledes overvann fra tomta direkte ned til bekk og videre i kulvert under jernbanen.

Ut fra gitte forutsetninger er avrenningen fra jomfruelig tomt beregnet til 110 l/s. Dette vannet renner ikke til kommunalt nett, men renner ned i bekk til jernbanelinjen og E6. Noe av vannet infiltreres deretter til grunnen.

5.15.2 Ledninger i grunnen

Det ligger avløpsledninger i Stasjonsveien fram til avkjøringen til Statnett. UNN har også etablert overvannsledning i grunnen like vest for tunnelen.

5.15.3 Berggrunn/geologi

Furumoen ligger på vestsiden av fjellmassivet som skiller Beisfjorden og Rombaksfjorden.

Ifølge NGUs berggrunnskart (www.ngu.no) består berggrunnen på Furumoen av glimmergneis og glimmerskifer med lag av andre bergarter. Observerte blotninger av berggrunnen er vist i Figur 5-13.



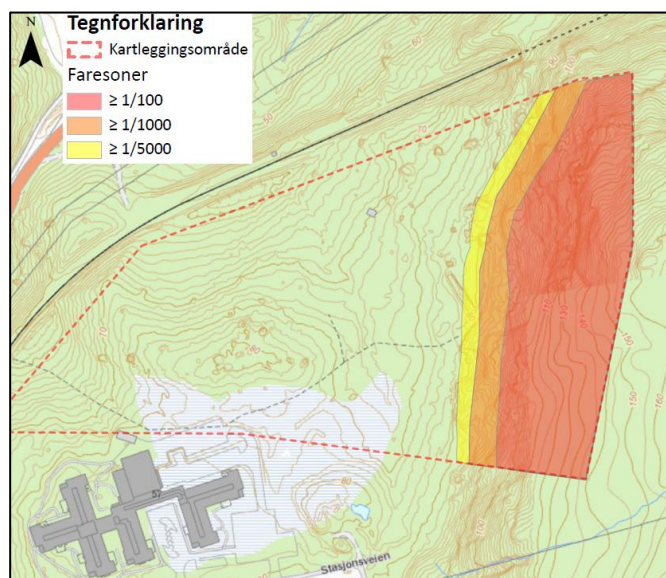
Figur 5-13: Påhugg vest til venstre. Blotninger av berggrunnen ved påhugg øst til høyre. Kilde: Multiconsult, 2017.

Se for øvrig ingeniørgeologisk rapport (Multiconsult, 2017b).

5.15.4 Vurdering av skredfare

Planområdet befinner seg delvis innenfor aktsomhetsområde for snø-, stein-, jord- og flomskred (NVE Atlas). Det er ikke registrert noen tidligere skredhendelser fra den aktuelle skråningen. NVE har befart deler av området høsten 2015 i forbindelse med nasjonal skredfarekartlegging (NVE, 2016). Multiconsult (2017a) har utført skredfarevurderinger for Furumoen i forbindelse med planene for nytt sykehus. I tillegg er det gjort vurderinger i felt.

Figur 5-14 viser skredfaresoner med største nominelle årlige sannsynlighet på 1/100, 1/1000 og 1/5000 for kartleggingsområdet (Multiconsult, 2017a). I de aktuelle skråningene er steinsprang den dominerende skredfaretypen.



Figur 5-14: Faresoner for skred, Furumoen. Kilde: Multiconsult, 2017a.

5.16 Støyforhold

Planområdet ligger i et område hvor det må antas å være sammensatt støybilde fra vegtrafikk og jernbane. Tomten ligger på en høyde med både E6 og Ofotbanen på det nærmeste 300 m unna i nord og vest.

5.17 Luftforurensning

Det er ikke kjente utfordringer med luftforurensning i området i dag.

5.18 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Skredfare

Det er identifisert et skredfareområde innenfor planområdet, se kap. 5.15.4.

Støy

Planområdet anses å være utsatt for støy fra vegtrafikk og jernbane, se kap. 5.16.

Forurensning

Det har tidligere vært skytebane på Furumoen. Det har vært en skytebane i deler av planområdet tidligere. Det kan være forurensning i form av ammunisjon i et meget avgrenset målområde. Det er ikke gjort noe miljøvurdering her tidligere.



Figur 5-15: Rester av den gamle skytebanen på Furumoen. Kilde: infoto.no.

I tillegg har gravemasser fra utbygging av Furumoen sykehjem blitt deponert i planområdet.

5.19 Næring

Nærmeste matvarebutikk ligger ved Skistua, ca. 1,5 km unna. Det tar omentrent 17 minutter å gå fra planområdet til nærmeste matbutikk, og 4 minutter med bil.

6.2 Reguleringsformål/arealregnskap

Tabellen nedenfor gir en oversikt over reguleringsformålene som inngår i planforslaget iht. pbl. § 12-5 og § 12-6.

Reguleringsformål	Størrelse (m ²)	Kommentar
Bebyggelse og anlegg		
Offentlig eller privat tjenesteyting	48 900	
Barnehage	200	
Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	4 900	
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg	5 400	
Fortau	400	
Gatetun	500	
Gang-/sykkelveg	1 100	
Annen veggrunn – grøntareal	3 400	
Annen veggrunn – teknisk anlegg	100	
Trasé for jernbane	1 400	
Annen banegrunn - grøntareal	2 400	
Landingsplass for helikopter o.a.	1 200	
Parkering	500	
Grønnstruktur		
Frrområde	17 700	
Park	1 700	
Kombinerte grønnstrukturformål	6 600	
Sum regulert areal	96 400	
Hensynssoner		
Ras- og skredfare	11 200	
Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	3 100	
Frisikt	30	

Båndledning for regulering etter PBL	18 700	
Byggeforbud rundt veg, bane og flyplass	18 900	

Bestemmelsesområder		
Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak	7 300	
Krav om nærmere undersøkelser, overvåking og klargjøring av virkninger	700	
Sum totalt	156 330	

6.2.1 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Offentlig eller privat tjenesteyting (BOP)

Innenfor formålet BOP1 etableres nye UNN Narvik sykehus, det nye kommunale helsehuset til Narvik kommune og ambulansebygg. Eksisterende Furumoen sykehjem inngår også i formålet.

Deler av Statkraft sin eiendom (BOP2 og BOP3) reguleres også med dette formålet.

Barnehage (BBH)

En privateid barnehage inngår i formålet.

Annen bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål (BAA)

Området kan benyttes til ulike formål. Bl.a. legges det til rette for at det kan etableres kontor, offentlig/privat tjenesteyting og/eller parkering innenfor dette formålet.

Regulerte parkeringsplasser er felles for hele planområdet. Parkeringen skal betjene sykehus, helsehus og sykehjem.

Kjøreveg (SKV)

Formålet omfatter offentlige veier i området.

Fortau (SF)

Formålet omfatter offentlig fortau langs offentlig vei. Regulert bredde er 2,5 meter.

Gatetun (SGT)

Formålet omfatter et areal (SGT) langs Stasjonsveien (foran sykehjemmet) der det forventes mer saktegående og mindre biltrafikk. Poenget med etablering av gatetun er å begrense gjennomkjøringstrafikk, og øke trafikksikkerheten. Arealet forventes delt mellom biler og myke trafikanter («shared space»).

Gang-/sykkelveg (SGS)

Formålet omfatter offentlig gang- og sykkelveg langs Stasjonsveien. Regulert bredde er 3 meter.

Annen veggrunn – grøntareal (SVG)

Formålet omfatter areal for grøft, fylling, skjæring og annet kantareal til offentlig veg og gang-/sykkelveg, samt plass til belysning langs gang-/sykkelveg. Arealet vil kunne benyttes til snøopplag.

Landingsplass for helikopter o.a. (SLH)

Formålet omfatter landingsplass for ambulanshelikopter. Allmenn bruk av landingsplassen tillates ikke. Landingsplassen skal opparbeides etter krav i Forskrift om utforming av små helikopterplasser.

Grønnstruktur - naturområde (GN)

Formålet er offentlig og omfatter et åpent område som skal være tilgjengelig for allmennheten.

Grønnstruktur - park (GP)

Formålet er offentlig og omfatter et åpent område som skal være tilgjengelig for allmennheten. Det legges til rette for stier og leke- og oppholdsareal som kan benyttes av pasienter og besøkende til sykehuset. Det legges også til rette for sykkelparkering.

Hensynssone ras og skredfare

Området som kan være utsatt for skredfare er markert som faresone ras- og skredfare.

Hensynssone høyspenningsanlegg

Det legges inn to hensynssoner for høyspentanlegg.

H370-1, med avstand 15,5 m fra senterlinje høyspent som er byggeforbudssone.

H370-2, med avstand 40 m fra senterlinje høyspent. Dette er en faresone med varslingsplikt, som innebærer at alle tiltak innenfor denne sonen skal godkjennes av ledningseier.

Båndlegging for regulering etter PBL

I reguleringsplanen er areal til fremtidig realisering av dobbeltspor på Ofotbanen sikret gjennom å legge inn en hensynssone med krav om regulering etter plan- og bygningsloven. Størrelsen på hensynssonen er i tråd med det alternativet som norske og svenske myndigheter ønsker for en videre utvikling av Ofotbanen.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Sykehuset planlegges med en bygningsmasse på 24 000 m².

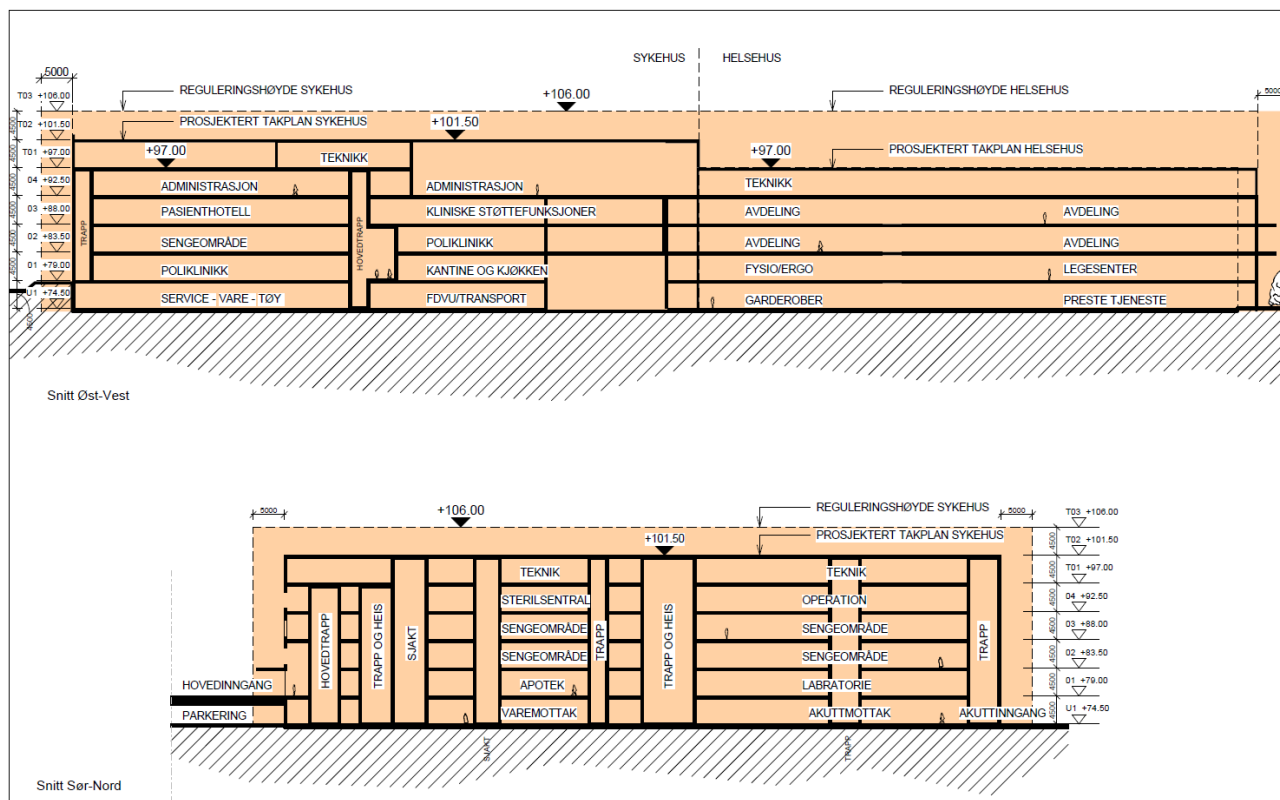
Narvik Bystyre vedtok i møte 19. september 2019 å bygge ut alternativ 2B for nytt kommunalt helsehus. Dette innebærer et totalt areal for helsehus på 7 000 m².

Sykehuset og helsehuset vil ha ulik bygningsstandard og behov. Psykiatri og rusomsorg vil legge vekt på utforming og tilgang til uteområder. Somatikk har høyere krav til smitte/sterilitet osv.

Det planlegges et felles varemottak for helse- og sykehuset, og et eventuelt felles kjøkken for sykehus, helsehus og sykehjem.

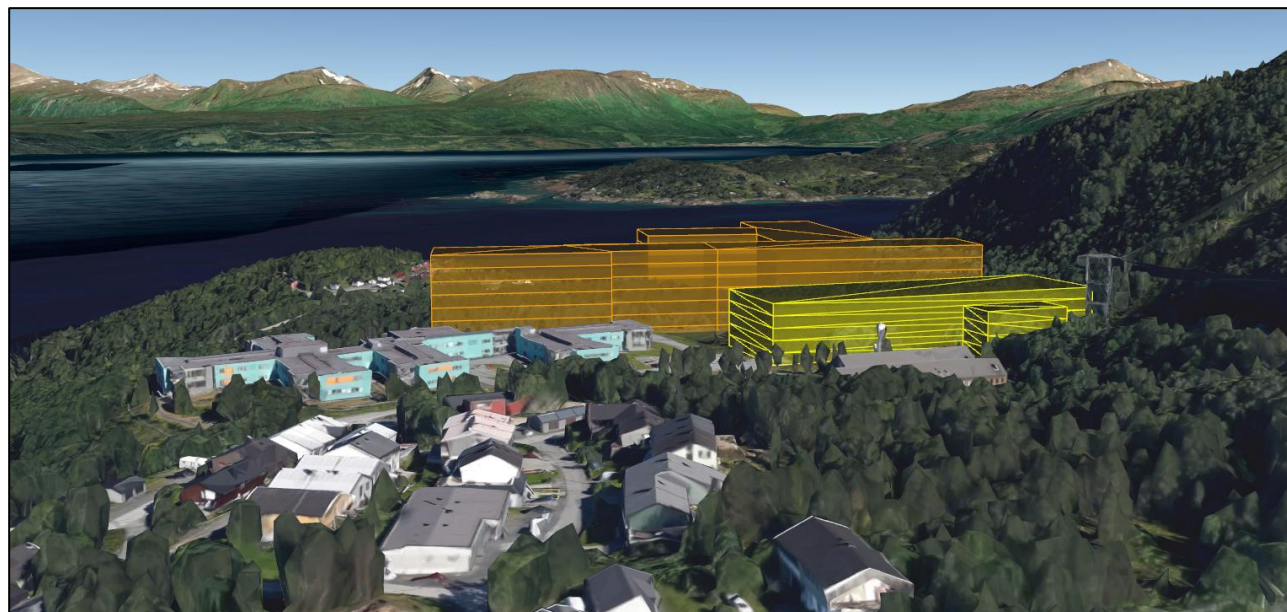
Bebyggelsens høyde

Det tillates bebygd opp til kote 106 for sykehuset og helsehuset innenfor formålet offentlig og privat tjenesteyting, BOP1. Det gis i tillegg en mulighet gjennom bestemmelsene at det skal kunne etableres tekniske takoppbygg og trappetårn. Figur 6-2, Figur 6-3 og Figur 6-4 viser makshøyden det legges opp til i reguleringsplanen. Som vi ser av figur 6-2 er sykehuset og helsehuset planlagt lavere enn makshøyden.



Figur 6-2: Snitt for nytt sykehus og helsehus. Kilde: Arkitema architects, 27.11.2019.

Innenfor arealformålet for kombinert bebyggelse og anlegg tillates det byggehøyde opp til kote 97. Eventuell bebyggelse innenfor hensynssone høyspentanlegg skal godkjennes av linjeeier.



Figur 6-3: Bebyggelsens plassering og høyde i forhold til nabobebyggelsen og områdene rundt, sett i retning nord.



Figur 6-4: Bebyggelsens plassering og høyde i forhold til nabobebyggelse og områdene rundt, sett i retning sør.

Grad av utnyttning

I reguleringsplanen er utnyttelsesgraden angitt i BRA, bruksareal, som angis i m². Bruksareal er summen av alle bruksarealer for bygninger/ konstruksjoner, åpent overbygd areal og parkering. Bruksareal for bebyggelse på en tomt skrives m²-BRA og angis i hele tall.

Arealutnyttelse for området BOP1 er beregnet på følgende måte:

Bebyggelse	Beregning	BRA
Sykehus (maks utnyttelse)	4 418 m ² BRA brukes som utgangspkt pr. etg (1-6) Underetg. utgjør 5 020 m ² BRA	BRA 31 528 m ²
Helsehus (maks utnyttelse)	1 645 m ² BRA brukes som utgangspkt. pr. etg (1-7)	BRA 11 515 m ²
Gymsal		BRA 200 m ²
Ambulansestasjon		BRA 4 700 m ²
Takoppbygg	20 % av 1. etasje på sykehus og sykehjem	BRA 1 213 m ²

Eksisterende sykehjem		BRA 9 000 m ²
Sum alle bygninger i BOP1		BRA 58 156 m ²
Parkeringsarealer i BOP1 (anlagsvis)		BRA 2 000 m ²
Total BRA - Bygninger og parkering på BOP1		BRA 60 156 m²
Total BRA + sikkerhetsmargin	Total BRA * 10 %	BRA 66 000 m ²

Ettersom sykehuset og helsehuset fortsatt er i forprosjektfasen legger planforslaget opp til en litt høyere utnyttelse for å ha en ekstramargin. Maks BRA for område BOP1 settes derfor til 66 000 m².

For området avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, BAA, er det beregnet ut i fra satt byggegrense. 4050 m² per etasje for 5 etg. utgjør derfor en BRA på 20 250 m².

6.4 Parkering

Det foreslås å legge til grunn mobilitetsplanens anbefaling for parkering, dvs. at parkeringen for eksisterende Furumoen sykehjem og nyetableringene innenfor området ses på samlet og at det totale antall parkeringsplasser innefor planområdet utgjør 1 p-plass per 100 m² BRA. For Narvik sykehus, det kommunale helsehuset og Furumoen sykehjem til sammen vil dette utgjøre ca. 400 p-plasser. Maks. BRA for kombinert formål (BAA) settes til 20 250 m². Antall p-plasser dette formålet utløser avhenger av hvor mye BRA av dette som skal benyttes til annet formål enn parkering. Hvor mye som kan benyttes til annet formål enn parkering er også avhengig av det totale p-behovet på tomten, som skal løses innenfor kombinertformålet BAA.

Planforslaget legger opp til etablering av parkeringshus for all bebyggelse innenfor planområdet. Felles parkeringshus etableres innenfor området kombinert bebyggelse og anlegg, BAA.

Det vises for øvrig til vedlagt mobilitetsplan.

Sykkelparkering

Det er anbefalt 1 sykkelparkingsplass per 100 m², dvs. en halvering av kravet fra kommuneplanens arealdel der det er stilt krav om 1 sykkelparkingsplass per 50 m². Beregnet behov anslås til ca. 300 sykkelplasser ut fra en beregnet arealbruk på 0,75 – 1,4 m² pr sykkel (totalt ca. 420 m²).

Det planlegges for sykkelparkering på bakken (innenfor GP1) og i parkeringshus.

6.5 Trafikkløsning

Området planlegges utbygd med opp mot 30 000 m² BRA (tekniske etg. o.l er ikke inkludert), og vil kunne produsere en nyskapt biltrafikk (kjøretøybevegelser) på ca. ÅDT 2200-2300. I tillegg kommer reiser i form av bilpassasjerer (inkl. taxi), kollektiv- og gang-/sykkeltrafikk, totalt ca. 3000 reiser per dag (ÅDT) til/fra Furumoen, inkl. biltrafikk.

Det er etablert ny tunnel til sykehuset og helsehuset. Denne går mellom E6 ved Orneshaugen og Furumoen.

Mesteparten av den nyskapede biltrafikken til/fra planområdet vil benytte atkomsttunnelen, men også noe biltrafikk vil belaste lokalveinettet via Stasjonsveien. I tillegg vil en stor del av eksisterende biltrafikk ved Furumoen (sykehjem, Statkraft, barnehage, nærliggende boliger) benytte den nye tunnelen og således avlaste lokalveiene. Totalt sett vil planene avlaste lokalveinettet i området, inkludert Stasjonsveien.

Atkomstveien til/fra sykehuset slutter seg til E6 i en 4-armet rundkjøring ved Ornes (mellom atkomstveien, E6 sentrum, E6 Hålogalandsbrua og fylkesvei 7575 Rombaksveien). Rundkjøringen har en diameter på ca. 37 meter og vurderes å ha relativt god kapasitet.

Det er valgt en løsning som legger opp til et rasjonelt og enkelt veinett. Hovedsakelig skjer parkeringen samlet på en parkeringsplass, og det etableres felles publikumsavkjørsel til sykehus og helsehus.

Ambulanse lokaliseres i retning mot helikopterlandingsplass. Felles mål er sykehusets akuttmottak. Ambulansegarasjen skal kunne gi plass til 3 kjøretøy, og skal inneholde vask, verksted og hvileplass. Det tilrettelegges for snuplass med diameter 30 m.

Tilførselsveg for ambulanse legges så langt inn mot fjellvegg/fjellskjæring som mulig, og T-kryss med alternativt høyre- eller venstresvingefelt legges så nært tunnelåpning som mulig, for å gi plass til et stort sykehusvolum. Tilførselsvei for ambulanse er felles med vei for varemottak/avfallshåndtering.

Gangveinettet i planområdet tilslutter seg det omkringliggende veinettet (atkomsttunnelen fra E6 er stengt for myke trafikanter). Stasjonsveien vil være den viktigste forbindelsen for gang-/sykkeltrafikken til/fra planområdet.

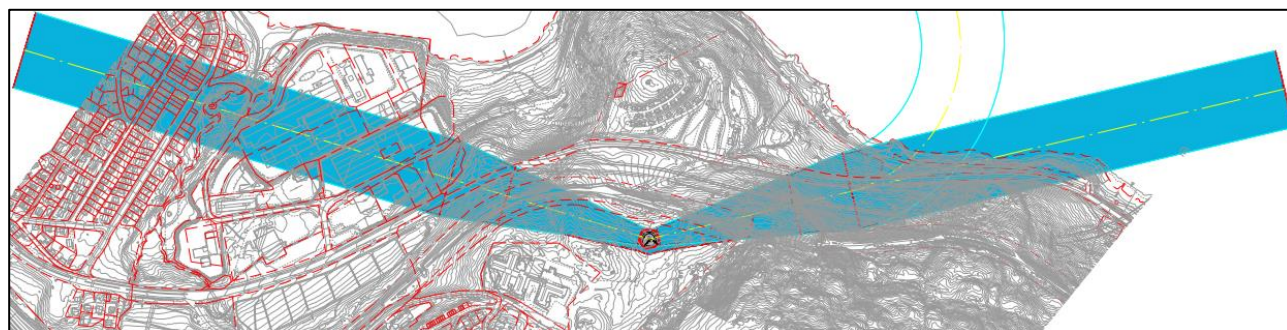
Det antas at 2-3 oppstillingsplasser for taxi vil være tilstrekkelig, slik det også er ved dagens sykehus.

Helikopterlandingsplass

Helikopterlandingsplassen er plassert ut ifra luftfartstilsynets krav til høyder, inn- og utflygingstraseer og størrelse.

Landingsplassen lokaliseres så langt mot nord på tomten som mulig, for å kunne etablere gunstige inn- og utflygingsområder. Helikopterlandingsplassen dimensjoneres opp til SeaKing. Det etableres ingen base i tilknytning til landingsplassen.

Landingsplassen plasseres på bakken, nært akuttmottak. Av terrengmessige årsaker plasseres denne nordvest for det planlagte sykehusbygget.



Figur 5 Skisse som viser inn- og utflygingssoner for helikopterlandingsplassen.

6.6 Planlagte offentlige anlegg

Reguleringsplanen skal legge til rette for etablering av et nytt sykehusbygg, samt et kommunalt helsehus og et ambulansebygg.

Innhold og eierform på kombinert formål (inkludert parkeringshus) sør på området er ikke avklart.

6.7 Miljøoppfølging

Det stilles krav i reguleringsplanen om gjennomføring av miljøkartlegging av området ved gammel skyttervoll.

6.8 Universell utforming

Den nye bebyggelsen på Furumoen er offentlig, og krav om universell utforming skal ivaretas.

Krav om universell utforming av sykehus, helsehus, ambulansebygg og sykehjem følger byggteknisk forskrift (TEK17). Det vil avsettes mulighet for av-/påstigning for forflytningshemmede lett tilgjengelig i forhold til hovedinngangen for sykehuset og helsehuset, samt tilstrekkelig antall HC-parkeringsplasser på parkeringsarealet. HC-parkeringene vil naturligvis ha prioritert plassering slik at avstanden til hovedinngangen minimeres.

6.9 Uteoppholdsareal

Innenfor reguleringsplanen tas med sti fra undergang under jernbanen i vest, gjennom friområdet og opp til sykehjemmet og fortsetter fra enden av Stasjonsveien i retning øst langs bekkeleie. Stien skal ikke reguleres, men sikres i bestemmelsene, se Figur 6-6. Stier i områder som medfører fare tas ikke med i planforslaget.



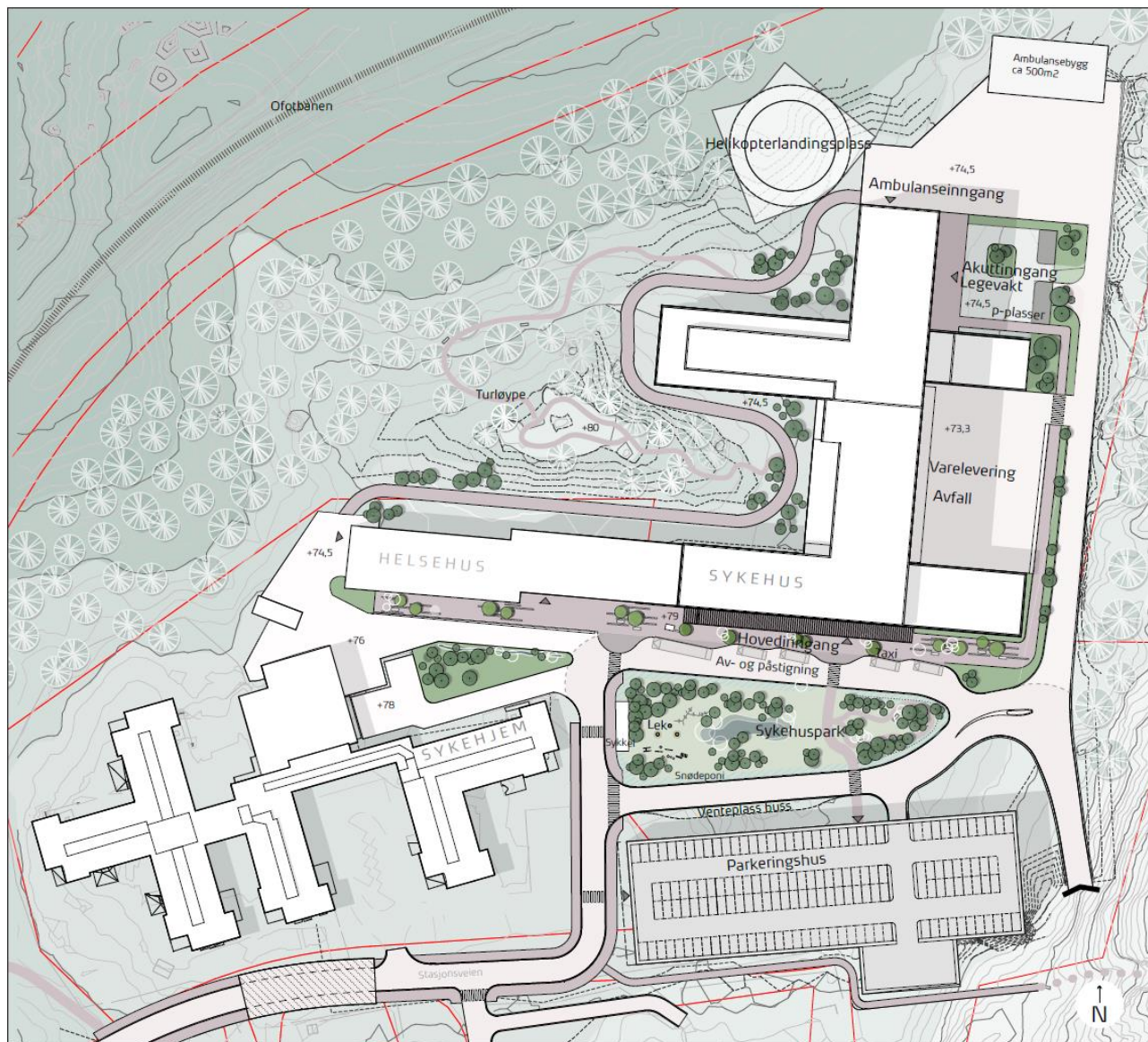
Figur 6-6: Stier som sikres i bestemmelsene til reguleringsplanen.

Byggene vil ligge på en høyde, og vil bli godt synlig.

Felles uteoppholdsareal (inkludert lekeplasser)

Det er foreslått et større uteoppholdsområde i tilknytning til sykehuset som er offentlig, og skal være tilgjengelig for allmennheten. Nye uterom inkluderer anlegg for lek og opphold. På grunn av risiko for høyt støy fra framtidig togfrekvens er området nord for planområdet i støyrapporten ikke anbefalt som uteoppholdsareal i framtiden. På bakgrunn av dette er det lagt særlig vekt på uteoppholdsarealet som

etableres sør i planforslaget, ved hovedinngangen. Området skal opparbeides som park, med mulighet for rekreasjon og lek. Det stilles krav til utarbeidelse av situasjonsplan som viser opparbeidelse av området. Figur 6-7 viser illustrasjonsplan/foreløpig situasjonsplan for området.



Figur 6-7: Illustrasjonsplan over uteområder. Kilde: Illustrasjonsplan, datert 02.12.2019. Arkitema Architects.

Privat uteoppholdsareal

Soltoppen barnehage har uteoppholdsareal med anlegg for lek på egen grunn.

6.10 Landbruksfaglige vurderinger

Det er ingen landbruksinteresser innenfor planområdet bortsett fra at deler av området i øst/sørøst grenser til et område definert som vårbeiteområde for rein. Planforslaget vurderes å ikke berøre reindriftsinteresser.

6.11 Kollektivtilbud

Det er behov for å bedre kollektivtilbudet ved Furumoen. Det tilrettelegges for kollektivtrafikk i planområdet med bl.a. en sentral bussholdeplass. Det vil være fylkeskommunen som bestemmer hvilket rutetilbud som skal betjene sykehusområdet.

Planforslaget legger til rette for buss, taxi og kiss and ride ved hovedinngangen til sykehuset. Snuplass for rutebuss er lokalisert så nært hovedinngangen som mulig. Det er i tillegg regulert inn en ventelomme for buss innenfor planområdet. Denne er også vist på utomhusplan, se figur 6-6.

6.12 Kulturminner

Det er ikke registrert viktige kulturminner innenfor planområdet.

6.13 Sosial infrastruktur

Deler av Hoppensprett Soltoppen barnehages eiendom på Furumoen ligger innenfor reguleringsgrensen.

6.14 Plan for vann og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Vannforsyning hentes fra området ovenfor Furumoen sykehjem. Det stilles krav til tosidig vannforsyning for å sikre tilstrekkelig brannvann til sykehuset.

Det er ikke mulig å få selvfall på spillvannsledningen fra bygget og det er derfor nødvendig med en egen pumpestasjon for sykehuset. Spillvannet pumpes til høybrekk i Stasjonsveien og knyttes på kommunalt avløpsanlegg.

6.15 Plan for avfallshenting/søppelsug

Det skal etableres et anlegg for avfallssug ved Narvik sykehus og kommunalt helsehus. I tilknytning til avfallssjaktene skal det også legges sjakter for tøynekast. Dette er et passivt system med tøyinnsamling i bunn av sjakt.

6.16 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Med unntak av atkomsttunnelen og hovedveinettet, vil planene for nytt sykehus og helsehus ikke medføre en vesentlig økning av biltrafikken i lokalveinettet. I forbindelse med en eventuell stengning av atkomsttunnelen kan det være aktuelt å vurdere endringer i signalstyringen av skyttelsignalanlegget i Stasjonsveien for bl.a. å øke kapasiteten og eventuelt prioritere den meste tidskritiske trafikkretningen.

Planene kan potensielt øke gang-/sykkeltrafikken betydelig bl.a. langs Stasjonsveien. I den sammenheng kan det vurderes tiltak utenom sykehusområdet for å bedre forholdene for disse trafikantgruppene. Slike tiltak kan ses i sammenheng med de øvrige planene i området og i forbindelse med Bypakke Narvik. Det bør også ses nærmere på hvordan kollektivtilbudet til/fra Furumoen kan styrkes.

Det vises forøvrig til mobiliteitsplanen som er utarbeidet som vurderingsgrunnlag til planforslaget.

6.16.1 Overvannsproblematikk

Ny utbygging vil øke andelen tette flater på tomta og dermed også avrenningen av overvann mot kulvert under jernbanen.

Områder med bebyggelse, trafikk og parkeringsområder med ikke-drenerende overflater vil dekke en stor del av planområdet. I forbindelse med intens og vedvarende nedbørsmengde kan det oppstå betydelige mengder overvann. Jernbanen og E6 ligger nedstrøms planområdet.

Terrengfall og drenering internt i området er planlagt slik at det i perioder med ekstrem nedbørsmengde ikke skal oppstå problemer med vanninntrenging i bebyggelsen.

Det vises til eget notat om overvannshåndtering (Sweco, 2019).

6.16.2 Trafikkulykker

Det er viktig med ivaretagelse av myke trafikanter og god fremkommelighet for nødetaer. Ivaretagelse av myke trafikanter sikres ved regulering av trygge atkomster (gangveg/fortau, trygger overganger) i plankart og bestemmelser.

Nødetaene sikres god fremkommelighet gjennom god skilting og kort avstand fra hovedvegnettet rett fram fra tunnelåpningen.

I forbindelse med en eventuell stenging av tunnelen til sykehuset, kan det være aktuelt å vurdere endringer i skyttelsignalanlegget i Stasjonsveien, for bl.a. å øke kapasiteten og eventuelt prioritere den mest tidskritiske trafikkretningen.

6.16.3 Støy

Kommuneplanens arealdel for Narvik viser til at Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 må legges til grunn ved planlegging av utbygging innenfor området.

6.16.4 Skredfare

Som beskrevet i kapittel 5.15.4 og vist i Figur 5-14 er det registrert skredfaresoner med største nominelle årlige sannsynlighet på 1/100, 1/1000 og 1/5000 for kartleggingsområdet (Multiconsult, 2017a). I de aktuelle skråningene er steinsprang den dominerende skredfaretypen.

Sykehusbygget, helsehuset, ambulansebygg og atkomst til akuttmottak legges utenfor skredsonen.

Åpningen på den bygde vegtunnelen er anlagt innenfor faresone med skredsannsynlighet >1/100. Dette er innenfor akseptabel strekningsrisiko iht. rundskriv fra Statens vegvesen (2014).

Deler av tomta som i reguleringsplanen øremerkes for parkeringshus ligger innenfor faresoner for skred med skredsannsynlighet >1/1000 og >1:5000. TEK17 definerer skredutsatte områder med størst nominell sannsynlighet på 1/1000 som sikkerhetsklasse S2 og angir parkeringshus blant typer av byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen.

7 Konsekvensutredning

7.1 Oppsummering av konsekvensutredning

7.1.1 Trafikk

Mesteparten av den nyskapte biltrafikken til/fra planområdet vil benytte atkomsttunnelen som allerede er bygd, men også noe biltrafikk vil belaste lokalveinettet. I tillegg vil en stor del av eksisterende biltrafikk ved Furumoen (sykehjem, Statkraft, barnehage, evt. noen nærliggende boliger) benytte den nye tunnelen og således avlaste lokalveiene. Totalt sett kan tiltaket avlaste lokalveinettet i området, inkludert Stasjonsveien.

I de tilfeller atkomsttunnelen stenges, vil særlig Stasjonsveien få en viktig rolle. Det kan derfor være nødvendig å endre signalstyringen i skyttelsignalanlegget i Stasjonsveien for å øke kapasiteten og å prioritere trafikkstrømmene i dette tilfellet.

Gangveinettet i planområdet tilslutter seg det omkringliggende veinettet (atkomsttunnelen fra E6 er stengt for myke trafikanter). Stasjonsveien vil være den viktigste forbindelsen for gang-/sykkeltrafikken til/fra planområdet. Det kan i forbindelse med annet planarbeid (bl.a. Bypakke Narvik) vurderes tiltak som kan bedre forholdene for myke trafikanter langs Stasjonsveien utenfor planområdet. Dette for å legge bedre til rette for den økte gang-/sykkeltrafikken som følge av planene.

Det er også behov for å bedre kollektivtilbudet ved Furumoen. Det vil tilrettelegges for busstrafikk i planområdet med bl.a. en sentral bussholdeplass. Det vil være fylkeskommunen som bestemmer hvilket rutetilbud som skal betjene sykehusområdet.

Det er utarbeidet en mobilitetsplan som foreslår og vurderer ulike tiltak for å minimere bilbruken til området. Mobilitetsplanen er vedlagt i sin helhet.

Det vises for øvrig til konsekvensutredning for tema trafikk.

7.1.2 Støy

Lydnivå på sykehusets fasader vil ha støy over grenseverdi for vei, jernbane og helikopter. Det kan måtte stilles lydkrav til vinduene for å oppnå forskriftsmessig innendørs lydnivå. Beregninger viser at mesteparten av tomten ligger over grenser for støy på utendørs oppholdsareal fra en eller flere kilder. Området nord/vest for bygget vil derfor ikke kunne anbefales som uteoppholdsareal, med mindre det bygges en form for skjerming. Området sør og øst for bygget vernes mot støy fra selve bygget og kan derfor anbefales som uteoppholdsareal. Planforslaget legger derfor opp til etablering av en park ved hovedinngangen sør i planområdet. Området nord/vest for sykehuset vil også benyttes til uteoppholdsareal, selv om den framtidige estimerte trafikken på Ofofbanen gir dårlig utslag i støyrapporten. Bane NOR har uttalt at deres framskrivninger er alt for høye, og at de jobber med å lage nye framskrivninger.

Det vises for øvrig til konsekvensutredning for tema støy.

7.1.3 Vibrasjoner

Det er vurdert at vibrasjoner og strukturlyd mest sannsynlig ikke vil være et problem for Narvik sykehus, men dersom svært vibrasjonssensitivt utstyr er planlagt installert i bygget bør egne vurderinger av dette

gjennomføres. Det anbefales også at det i videre arbeid gjennomføres vibrasjonsmålinger for å kartlegge hvor godt vibrasjoner overføres i grunnen.

Det vises for øvrig til konsekvensutredning for tema vibrasjoner.

7.1.4 Luftkvalitet

Beregningene viser at planområdet ikke vil befinne seg i gul eller rød luftforurensningssone i henhold til T-1520. Med en så begrenset luftforurensningssone som er beregnet her, vil ikke selv en vesentlig trafikkøkning medføre at planområdet blir berørt av luftforurensningssone.

Oforbanen blir brukt til å frakte jernmalm i form av malnkuler til Narvik. Dette er ikke medtatt i beregningene da støv generert fra malnkuler under transport vil ha en meget begrenset utstrekning og vil ikke kunne påvirke planområdet. Det er rimelig å anta at støv generert fra bremses på tog vil ha en større utstrekning med tanke på den tunge lasten, men fortsatt med en såpass liten utstrekning at det ikke vil påvirke utstrekningen utover utslipp fra vei.

Terrenget har stigning mot planområdet, noe som er gunstig med tanke på luftkvalitet.

Det vises for øvrig til konsekvensutredning for tema luftkvalitet.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Arealet er i tråd med kommuneplanens arealdel. Området som foreslås regulert til offentlig/privat tjenesteyting omfatter sykehus, helsehus og eksisterende Furumoen sykehjem. Hensynssone for fremtidig dobbeltspor på Ofofbanen er videreført i reguleringsplanen.

8.2 Landskap

Topografi og landskap

Det legges opp til en relativt høy byggehøyde og volum for den nye bebyggelsen. Tiltaket vil være godt synlig fra ulike deler av byen. Det er i tillegg lite bebyggelse rundt planområdet, og ingen bebyggelse i øst og nord, noe som øker følelsen av et nytt element i landskapet.

Solforhold

Området der bebyggelsen etableres er flatt og har gode solforhold. Tiltaket vil ikke påvirke omkringliggende bebyggelse nevneverdig med tanke på solforhold. Den eneste påvirkningen den nye bebyggelsen har i forhold til solforhold, er solforholdene mot egne bygg og uteoppholdsareal innenfor planområdet. Figur 8-1 viser utklipp fra sol-skyggeanalysen ved vårjevndøgn, sommersolverv, høstjevndøgn og vintersolverv kl. 17.00. Fulstendig sol-skyggeanalyse følger planen som vedlegg.



Figur 8-1: Sol-/skyggeforhold på tomte. Kilde: Arkitema architects, 18.12.2019.

Lokalklima/vindanalyser

Forventet fremtidig lokalklima er beskrevet i kapittel 5.5. Det forventes ikke en endring i lokalklima som følge av tiltaket.

8.3 Stedets karakter

Området har vært et friområde som besto av ei stor myr omkranset av blandet skog. Planforslaget innebærer at området blir fullstendig forandret. Bare fjellsidene ovenfor og nedenfor tomta beholdes som friområder med skog. De nye bygningene som blir på inntil 6-7 etasjer, vil dominere hele området og gi det en karakter av monumentalbygg, slik de er lokalisert på et høydedrag. Bygningene vil kunne sees fra store deler av byområdet og de nærliggende bygdene nord for Narvikhalvøya.

8.4 Byform og estetikk

Landskapsanalysen konkluderer med at tiltaket vil være godt synlig fra de fleste områder i byen. I tillegg er det lite bebyggelse rundt planområdet, og ingen bebyggelse i øst og nord, noe som øker følelsen av en nytt element i landskapet. Sykehusbygg og helsehus med tilhørende funksjoner har en svært høy samfunnsnytte. Det er derfor nødvendigvis ikke negativt at slike bygninger får monumentale plasseringer og vises godt i landskapet. Vi kan sammenligne det nye anlegget med dagens sykehus som ligger godt synlig, sentralt og monumentalt midt i bysentret.

Selv om det vil være mulig å tilpasse sykehusets og helsehusets utforming til Furumoen sykehjems arkitektur, er det å forvente at de monumentale bygningene vil få en egen utforming som i fremtiden vil være den dominerende i nabolaget.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, event. verneverdi

Det er ikke registrert kulturminner i området.

8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Det er ikke registrert verneområder, truede eller utvalgte naturtyper eller truede prioriterte arter i området. Planforslaget forventes derfor ikke å få negative konsekvenser for naturmangfold.

8.7 Grøntområder

Det settes av grønntområder i planforslaget som har til hensikt å bevare eksisterende grøntarealer, sikre skredfarlige områder mot utbygging og sikre friluftsområder der det bl.a. går turstier.

8.8 Uteområder

Det planlegges en park med lekeplass i tilknytning til sykehuset.

Det sikres gjennom bestemmelsene at det skal opparbeides en sti fra eksisterende undergang under jernbanen, langs Stasjonsveien og østover mot fjellet.

8.9 Trafikkforhold

Gang-/sykkeltrafikk

Stasjonsveien vil være den sentrale gang-/sykkelforbindelsen til store deler av Narvik (bl.a. til Framnes, Narvik sentrum og til Ankenes m.m. langs E6 sør for sentrum). I tillegg til Stasjonsveien vil boligveien Nedre Furumoen ha en funksjon for gående og syklende mellom sykehuset og boligområdene rundt universitetet og Skistua.

Sykehuset og det kommunale helsehuset vil medføre en betydelig økning av gang-/sykkeltrafikken til/fra Furumoen gjennom bl.a. Stasjonsveien. Det er spesielt ansatte som vil stå for denne økningen.

Kollektivtrafikk

Det vil være behov for å forbedre busstilbudet. Det kan tilrettelegges for både rutebuss og eventuelt helseekspres i selve sykehusområdet. I dagens situasjon går Helseekspresen bare en gang daglig i begge retninger mellom Narvik og Tromsø (UNN). På Narvik halvøya går helseekspresbussen bare til/fra bussterminalen (Narvik Amfi) og er ikke innom Narvik sykehus.

8.10 Barn og unges interesser

Etablering av fortau og gang-/sykkelveg langs Stasjonsvegen bidrar til å øke trafikksikkerheten i området. Det legges også opp til fotgjengerkryssinger på egnede steder innenfor planområdet, samt trafikksikker atkomst til bussholdeplass.

Det etableres en liten park med et tilhørende lekeområde som kan benyttes av barn i forbindelse med opphold i området.

8.11 Folkehelse

Det legges til rette for at det skal være enklere å sykle eller gå til området, ved at det etableres gang-/sykkelveg og fortau på henholdsvis nord- og sørsiden av Stasjonsveien.

Atkomstveg med tunnel vurderes å ikke skape negative konsekvenser for befolkningens helse.

Det legges til rette for å sikre og oppgradere eksisterende turvei i området. Det etableres en offentlig park i tilknytning til det nye sykehuset.

8.12 Sosial infrastruktur

Planforslaget omfatter deler av eksisterende barnehage ved Stasjonsveien. Planforslaget regulerer avkjørsel til barnehagen, og det reguleres noe areal langs barnehagens grense mot Stasjonsveien til annen veggrunn for å sikre areal til snøopplag.

8.13 Universell tilgjengelighet

Krav om universell utforming av sykehus, helsehus, ambulansebygg og sykehjem følger byggt teknisk forskrift (TEK17). Det vil avsettes mulighet for av-/påstigning for forflytningshemmede lett tilgjengelig i forhold til hovedinngangen for sykehuset og helsehuset, samt tilstrekkelig antall HC-parkeringsplasser i parkeringshuset.

8.14 Energibehov – energiforbruk

Et nytt sykehus på Furumoen vil være en naturlig kunde i et fjernvarmenett, og ligger innenfor området med tilgang til fjernvarmenettet.

8.15 ROS

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse som er vedlagt planforslaget.

Det er registrert 3 potensielle uønskede hendelser som kan inntreffe innenfor planområdet. Det gjelder overvann, støy og trafikk som er underlagt en risikoanalyse. Ingen av de forhold som er undersøkt i analysen viser seg å ha slik karakter at de medfører risiko for at tiltaket ikke bør gjennomføres.

Oppsummert viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet er egnet for foreslått utvikling av sykehus og helsehus.

Det vises for øvrig til vedlagte ROS-analyse.

8.16 Støv og luftkvalitet

Det er utarbeidet et notat med en overordnet vurdering av lokal luftkvalitet, se eget notat (Sweco, 2019).

Beregningene viser at planområdet ikke vil befinne seg i gul eller rød luftforurensningssone i henhold til T-1520. Med en så begrenset luftforurensningssone som er beregnet her, vil ikke selv en vesentlig trafikkøkning medføre at planområdet bli berørt av luftforurensningssone.

Terrenget har en stigning mot planområdet, noe som er gunstig med tanke på luftkvalitet.

8.17 Naturressurser

Deler av området øst/sørøst for planområdet grenser til et område definert som vårbeite (oksbeiteland). Terrenget i øst er bratt og lite tilgjengelig, og planforslaget vurderes å ikke ha negative konsekvenser for vårbeiteområdene.

8.18 Teknisk infrastruktur

Vannforsyning hentes fra området ovenfor Furumoen sykehjem. Det stilles krav til tosidig vannforsyning for å sikre tilstrekkelig brannvann til sykehuset.

Det er ikke mulig å få selvføll på spillvannsledningen fra bygget og det er derfor nødvendig med en egen pumpestasjon for sykehuset. Spillvannet pumpes til høybrekk i Stasjonsveien og knyttes på kommunalt avløpsanlegg.

8.18.1 Overvannshåndtering

Ut fra gitte forutsetninger er avrenningen fra jomfruelig tomt beregnet til 110 l/s. Se kap. 5.15.1 Tiltak som skal utføres på tomten vil øke avrenningen betraktelig. Økt avrenning tilsvarer, i henhold til Swecos beregninger, 130 l/s. Totalt utgjør dette 240 l/s.

Lokal overvannsdiskonering (LOD)

Det stilles krav til at det skal være delvis LOD på tomten.

Nedbørshendelser med inntil 5 års gjentakelsesintervall skal innfiltreres på tomten. Det vil si at infiltrerende løsninger må beregnes til å ta opp de vannmengdene som vil komme med nedbørshendelser med inntil 5 års gjentakelse. For hendelser mellom 5 og 20 års gjentakelsesintervall skal det fordrøyes så store mengder på tomten at det på et maksimalt nivå slippes vannmengder tilsvarende eksisterende situasjon til bekk. Ved nedbørshendelser med gjentakelsesintervall mer enn 20 år vil dermed avrenningsmengder over beregnet avrenning for 20 års gjentakelse tillates sluppet på overløp til bekk.

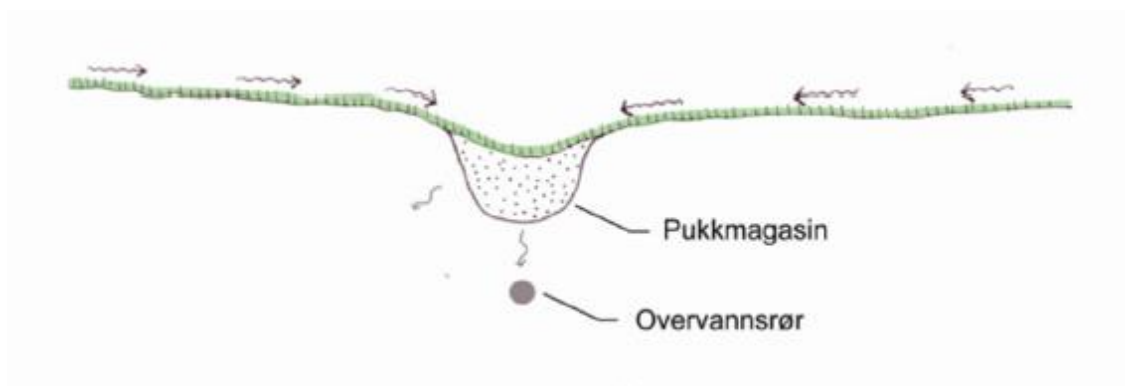
Prosjektet setter fokus på blå-grønn infrastruktur for ivaretagelse av overvann.

Fordrøyning og infiltrasjon

Det skal etableres en kombinasjon av fordrøyning og infiltrasjon der regnvann i størst mulig grad fordrøyes på overflaten og infiltreres til grunnen. Lukkede overvannsanlegg skal unngås i den grad det er mulig.

Blågrønne takflater kan løses ved hjelp av takflater som er dimensjonert og bygd for å fordrøye regnvann kombinert med grønn struktur. I tillegg til at dette gir redusert avrenning fra tomten vil løsningen gi miljøgevinst. Blågrønne tak kan med fordel kombineres med takhager og uteoppholdsarealer på taket.

Overvann på bakken kan samles i drenerte regnbed eller dreneringsgrøfter hvor det under pukkmagasinet legges en drensledning som fører til sandfang og videre til infiltrasjonsmagasinet. Den samme løsningen kan brukes for forsenkning av større arealer som, når de er tørre, kan benyttes til uteoppholdsarealer. Se Figur 8-2.



Figur 8-2: Infiltrasjon.

Dersom taket på bygget skal fordrøye vann må taket dimensjoneres for vekten av fordrøyet vann med opptil 300 mm metning. Dvs. ca. 2950 N/m². Se Figur 8-3.

Eksempler på blågrønne løsninger:

- Blågrønne tak
- Takhager
- Regnbed
- Kanaler
- Dammer



Figur 8-3: Infiltrasjonsmagasin.

Vann fra tak og impermeable overflater på tomten kan samles i et infiltrasjonsmagasin. Vannet vil da sive gradvis ut i grunnen. Før denne løsning etableres må det kontrolleres om grunnforholdene er egnet for infiltrasjon.

Det er også viktig å vurdere plasseringen av magasinet, slik at ikke infiltrert vann skaper utfordringer. Eksempelvis ved at det oppstår vanntrykk mot kjellermurer.

Infiltrasjon til grunnen skal fortrinnsvis løses ved at vann fra tette flater samles opp i grøntarealer (regnbed/åpne fordrøyningsdammer) og gradvis infiltreres til grunnen gjennom et pukkmagasin under filterlag av murersand og torv..

Infiltrasjons-/fordrøyningsmagasin

Infiltrasjonsmagasinet bygges på en slik måte at infiltrerende overflate blir størst mulig. Når det gjelder lukkede/nedgravde magasiner er store infiltrerende sideflater og liten bunnflate det mest effektive.

Infiltrasjonsmagasinets volum skal detaljprosjekteres og dimensjoneres utfra gitte forutsetninger.

Foreløpige beregninger tilsier et behov for fordrøyet volum på ca. 300 m³ vann.

Det er også viktig å vurdere plasseringen av magasinet, slik at ikke infiltrert vann skaper utfordringer. Eksempelvis ved at det oppstår vanntrykk/ økt jordtrykk mot kjellermurer.

Magasinet skal bygges med regulert overløp, som ikke slipper mer vann til kulvert/bekkeløp enn eksisterende avrenning.

9 Kilder

Litteratur

- Narvik kommune, 2009: Lokaliseringsanalyse nytt sykehus i Narvik. September 2009.
- Narvik kommune, 2016: Temaplan – Turstier og turveier i Narvik 2016-2019.
- NVE, 2016. Rapport nr. 20 – Skredfarekartlegging i Narvik kommune.
- Multiconsult AS, 2016: Merknadsbehandling innspill til planprogram/varsl oppstart planarbeid. 31.10.2016.
- Multiconsult AS, 2017a: Skredfarevurdering.10200088-03-RIGberg-NOT-001. 16. oktober 2017.
- Multiconsult AS, 2017b: Totalentreprisebeskrivelse UNN Narvik tunnel - Ingeniørgeologisk rapport. 10200088-RIGberg-RAP-001. 6. november 2017.
- Civil Consulting AS, 2018: Geoteknisk datarapport. Notat RIG-01. 19. september 2018.
- Sweco, 2019a: Notat – Universitetssykehuset Nord-Norge HF. Logistikk – Trafikk, veg og parkering. 11. juni 2019.
- Sweco, 2019b: Notat for overvannssituasjon for NUNN ved reguleringsplan, 21.11.2019.
- Nordland fylkeskommune, 2019: Busslinjekart Narvik.
- Nordland fylkeskommune, 2013: Fylkesplan for Nordland 2013-2025.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019: Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
- Statens vegvesen (2014): NA-rundskriv 2014/08. Retningslinjer for risikoakseptkriterier for skred på veg.
- HENT (2019): NUNN – Overvannshåndtering. Notat, 02.09.2019.
- UNN (2019): <https://unn.no/om-oss/nytt-sykehus-i-narvik>

Kart og databaser

- Nordlandsatlas
- NGU
- Google streetview
- Infoto.no
- miljostatus.no
- gardskart.nibio.no
- kilden.nibio.no