

Narvik Havn

Rapport Dialogkonferanse 2 Nye Narvik Havn - Rangering av alternativer

Mars 2014

2014-03-05 Oppdragsnr.: 5125439



Rev.1	Dato: 14.3.2014	Rapport D2 for behandling i SG	Utarbeidet EAB	Fagkontroll SL	Godkjent TH
-------	--------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------	----------------

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Norconsult AS Teknologiveien 10, 8517 NARVIK

Innhold

1	Innledning	4
2	Bakgrunn og mål med dialogkonferanse 2	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Mål med dialogkonferanse 2	6
3	Arbeidsform	7
3.1	Metode	8
3.1.1	Oppgaver	9
3.1.2	Data analyse	9
4	Resultatene fra dialogkonferanse 2	12
4.1	Mønster på tvers av grupper	12
4.1.1	Vektinger av kriterier	12
4.1.2	Bruk av kriterier	13
4.2	Rangeringer av lokasjoner	14
4.3	Profil på topplokasjonene	17
5	Om prosessen videre	19
6	Sammendrag	22
7	Vedlegg	24

1 Innledning

Dette dokumentet «Rapport Dialogkonferanse 2 Nye Narvik Havn - Rangering av alternativer» presenterer oppsummerte resultater av evalueringer gjort under den åpne dialogkonferansen.

Dialogkonferanse 2, D2, som ble avholdt den 4.mars 2014.

Lokaliseringsalternativene/løsningsforslagene, som deltakerne ble bedt om å rangere/evaluere, ble produsert i den første dialogkonferansen, Dialogkonferanse 1, D1, som ble holdt 19.september 2013.

D2 er gjennomført som en del av prosessen «Nye Narvik Havn» der Bystyret i Narvik har bedt Narvik Havn KF, i samarbeid med Narvikgården AS og Futurum AS, gjennomføre en mulighetsstudie med bred medvirkning i forbindelse med utvikling av ny multimodal havn og/eller mineralhavn i Narvikregionen.

Hensikten med D2 har vært å få evaluert lokasjoner/løsningsforslag fremkommet i D1 opp mot et sett med samfunnskriterier for å kunne veilede og forberede arbeidet med en utvikling av nye havne - og næringsarealer i regionen.

Deltakerne ble delt inn i 14 grupper. Hver gruppe bestod av 3-7 medlemmer og gruppene fikk to oppgaver hver. Første oppgave gikk ut på å vekte kriterier og ved behov/ønske legge til et valgfritt kriterium. Andre oppgave var å rangere foreslåtte lokasjoner opp mot disse kriteriene.

Rapporten oppsummerer resultater fra dialogkonferansen samt påpeker sammenhenger på tvers av gruppene. I vedlegg 1 «Resultat fra Dialogkonferanse 2 Nye Narvik Havn» er resultatene som fra de enkelte gruppene presentert i mer detalj og med utfyllende informasjon og kommentarer.

2 Bakgrunn og mål med dialogkonferanse 2

2.1 BAKGRUNN

Narvik Havn KF, sammen med Futurum AS og Narvikgården AS, har satt i gang et arbeid med tanke på utvikling av nye havn/næringsområder i regionen. Prosessen er delt inn i ulike faser der en innledningsvis ønsker bred medvirkning fra samfunn og aktører for å ivareta ulike tanker og utviklingstrekk.

Utgangspunktet for prosessen har vært et behov, både i Narvik og i regionen rundt, for gode løsninger og arealkapasiteter som ivaretar både mineralnæringen, andre næringer og innbyggerne på en god måte. Å kunne tilby arealer for næringer med sjørettet arealbehov, vil være viktig for utviklingen fremover. Økt etterspørsel etter arealer er en konsekvens av økt aktivitetsnivå og økt kapasitet på Ofofbanen.

Prosjektet er delt inn i faser der resultatene fra hver fase i prosessen behandles i Bystyret i Narvik. Med dette får Bystyret tatt stilling til resultatene fra den enkelte fase, samt gitt føringer for arbeidet i den videre i prosess. I forkant av Bystyrebehandling, vil en likelydende sak bli fremmet for i styrene til Futurum AS, Narvikgården AS og Narvik Havn KF.

I Bystyrevedtak (BYST-003/14) er Narvik Havn KF gitt ansvar for å gjennomføre mulighetsstudier ved bruk av dialogkonferanser. Dialogkonferanse er i denne sammenhengen en metode for å skape likeverdig dialog mellom parter som skal samhandle om nåsituasjonen, utfordringer og fremtidige løsninger.

Som del av vedtaket er det lagt til grunn foreløpige målformuleringer for prosessen. Hovedmål slik det er formulert i dag er:

Å lokalisere «Ny Narvik Havn» for å gagne regionen mest, og tilby den beste utskipningshavn på Nordkalotten./Barentsregionen

Den 19.september ble det avholdt en åpen Dialogkonferanse 1 der deltakerne ble bedt om å foreslå mulige lokasjoner/løsninger. Det er utarbeidet en rapport «Resultater fra dialogkonferanse 1» der alle løsninger er presentert med bilder av kartproduksjon og kommentarer.

Disse lokasjonene/løsningene ønsket en vurdert/evaluert med en stor grad av medvirkning fra folk flest, noe som har resultert i en Dialogkonferanse 2, D2, – evaluering/rangering av lokasjoner.

D2 var åpen for at alle i lokalsamfunnene som ønsket å gi sitt bidrag i form av rangering av de ulike lokaliseringalternativene/løsningsforslagene som kunne være egnet i forhold til «Nye Narvik Havn».

Under Dialogkonferanse 1, 19. september 2013, deltok 111 personer. Under Dialogkonferanse 2, 4. mars 2014, var det 76 forhåndspåmeldte deltakere og over 80 deltakere ved oppstart, inkludert arrangørene.

2.2 MÅL MED DIALOGKONFERANSE 2

Målet med D2 var å invitere til åpent møte for å få vurdert lokasjonene/løsningsforslag for «Nye Narvik Havn» ut fra et sett med samfunnskriterier som er viktige for folk flest. En evaluering/rangering av lokasjonene, vil være en del av Mulighetsstudier for Nye Narvik Havn (fase 2 i prosessen).

I juni 2014 vil Bystyret i Narvik få presentert resultatene fra arbeidet som et grunnlag for vurdering, valg og prioritering av og blant lokasjonene som grunnlag for den videre planprosess.

Arbeidet er et bidrag til utarbeidelse av kommunevise strategier/arealplaner, også felles kommunevise strategier der dette kan være hensiktsmessig, for utvikling av havner med tilhørende arealer.

3 Arbeidsform

Denne dialogkonferanse, D2, er en del av en større prosess som er skildret i figuren 1 under. Prosessen består av flere faser. Den første, fokus-fasen, ble brukt til å definere hvilke områder prosessen skulle fokusere på (to *fokusområder ble valgt*) og å formulere hvilke mål man ønsket å oppnå innenfor de valgte områdene (et *fokusmål* for malm/mineralhavn og et for containerhavn). Resultatet av fokusfasen er dokumentert i en egen rapport¹, som er gjort offentlig tilgjengelig våren 2013. Neste fase ble innrettet mot utvikling av flere forslag for lokalisering av ny Narvik havn. Denne fasen ble gjennomført i form av en dialogkonferanse 19. september 2013. Resultatet av denne første dialogkonferansen, D1, er dokumentert i en egen rapport, offentliggjort høsten 2013. Dette resultatet dannet grunnlaget for arbeidet i den andre dialogkonferansen – Dialogkonferanse 2, D2.



Figur 1: Dialogkonferanse 2 i forhold til den øvrige prosessen

D2 ble gjennomført som et åpent møte. Hensikten med D2 var å gi deltakerne anledning til å være med på å vurdere 22 ulike forslag til lokalisering av nye Narvik havn opp i mot hverandre. Utfordringen var å kunne håndtere en høy grad av kompleksitet (mange variabler kan inngå i en slik vurdering), samt åpne for deltagelse av flest mulig i lokalsamfunnet ved å holde evalueringsarbeid på et kunnskapsnivå som var tilgjengelig for de fleste deltagere. Prosessen skulle også være strukturert, dokumenterbar, etterprøvbart, konsistent med tidligere faser, og ikke minst «gjennomsiktig» og demokratisk.

¹ Alle rapporter offentliggjøres på www.narvikhavn.no samt sendes ut til deltakere som har registrert seg ved e postadresse.

3.1 METODE

Metoden som er valgt er en form for «vektet scoring». Denne metode krever at det etableres evalueringskriterier i forkant av evalueringsprosessen. Arbeidet med å etablere kriterier startet allerede under fokusfasen der flere typer/kategorier kriterier var aktuelle for evaluering av ulike lokasjoner til «Nye Narvik Havn»: tekniske kriterier (f.eks. knyttet til tilgrensende infrastruktur, vei, jernbane, havntekniske/maritime forhold, med flere.); logistikk kriterier (f.eks. angående trender i vareflyt, retningsbalanse med flere); samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske kriterier; kriterier knytte til regional utvikling, naturmiljø, kultur miljø og så videre. Kriterier og krav fremkommet tidligere i prosessen var utgangspunktet for utvelgelse og utforming av kriteriene som skulle brukes i denne dialogkonferansen.

Evalueringsarbeid i et slikt tilfelle er krevende og organiseres gjerne som en prosess, der ulike kategorier kriterier blir ivaretatt suksessivt, og beslutningsgrunnlaget blir skaffet over flere evalueringsøvelser. Denne dialogkonferansen ga anledning til å starte evalueringsarbeidet på et overordnet nivå. Dette ble gjort ved å konsentrere seg om samfunnsrelaterte kriterier og ved å invitere så mange som mulig fra lokalsamfunnet til å engasjere seg i evalueringsoppgaven.

Kriteriene som ble valgt er vist i tabellen under:

Kriteriet	Definisjon
Bomiljø/bolyst/ støy/støv	I hvilke grad tar forslaget/lokasjonen hensyn til eksisterende boliger og fremtidige etablering av boliger i område?
Transport og logistikk	I hvilken grad gir forslaget/lokasjonen muligheter for tilknytting til vei (Europaveistandard), jernbane og sjø/båt?
Landskap og naturmiljø	I hvilke grad tar forslaget/lokasjonen hensyn til landskapet og naturmiljøet i området?
Areal	I hvilke grad er forslaget/lokasjonen plassert på et sted med god tilgang til arealer til utvikling av havn og tilgrensende aktiviteter?
Samspill ulike næringer	I hvilke grad skaper forslaget/lokasjonen samspillseffekter/nyetableringer for ulike næringer?
<i>Evt. valgfritt kriterium</i>	<i>Definisjon må gis av gruppen</i>

Disse kriterier er valgt utfra et behov for å dekke et bredt spekter av problemstillinger som etableringen av Nye Narvik Havn vil omfatte, samt holde kompleksiteten i oppgaven på et nivå som gjør at flest mulig kan delta i prosessen - demokratisk dialog.

Utover de fem gitte kriterier ble det gitt anledning til å vurdere behovet for å legge til ett kriterium i tillegg i de tilfeller en gruppe måtte finne det hensiktsmessig eller nødvendig. I så fall måtte gruppen også gi en kort definisjon av dette kriteriet.

Deltagerne, som alle optrådte som privatpersoner, ble delt i 14 grupper. Hver gruppe fikk to oppgaver som beskrevet under.

3.1.1 Oppgaver

Oppgave 1

Den første oppgaven gikk ut på å vektlegge kriteriene innbyrdes. Til dette formål ble en skala fra 1 (lettest) til 6 (tyngst) brukt. Flere kriterier kunne vektlegges likt, og det var hverken påkrevd eller nødvendig å bruke hele skalaen.

Vektlegging av kriterier brukes for å fange opp ulike nyanser i evalueringen. Dette er spesielt viktig i dette tilfellet, der ulike aktører kan vektlegge kriterier ulikt, og for å gi muligheten til å gjennomføre følsomhetsanalyser. Følsomhetsanalyse i dette tilfellet vil si å se i hvilken grad sluttresultatet preges av ulike typer vektning av de samme kriterier.

Vekting av kriterier er gjort innledningsvis og er i utgangspunkt uavhengig av rangeringene som ble løst i oppgave 2.

Oppgave2

Den andre oppgave gikk ut på å vurdere et lokaliseringsforslag om gangen opp imot kriteriene i oppgave 1, et kriterium om gangen. Til dette formål ble en skala fra 1 (lavest poeng) til 6 (høyeste poeng) brukt for å rangere lokasjonene. Hvis et forslag på lokalisering av havn ikke tilfredsstilte de kravene som ble stilt gjennom det gitte kriteriet, ville den lavere delen av skala (1, 2 eller 3) brukes. I motsatt tilfelle ville den høyere delen av skalaen brukes (4, 5 eller 6). Ved å gi et forslag «1» poeng på alle kriterier, signaliseres at forslaget er uaktuelt eller vurdert som for dårlig i forhold til de gitte kriterier. Den ideelle, perfekte løsningen/lokasjonen innebærer at en gir 6 poeng opp mot alle kriterier. Forslag som ikke blir vurdert får ikke noe poeng, og gruppen gir kommentarer i forhold til dette.

Alle grupper, hver for seg, gjennomførte oppgave 2 ved å gi poeng til hver av de forslag som de ville evaluere. I vedlegg 1 «Resultat fra Dialogkonferanse 2 Nye Narvik Havn» illustreres metodikken nærmere.

3.1.2 Data analyse

Resultatene fra oppgave 1 og oppgave 2 representerer rådata. Disse data kan analyseres i forhold til målsettingen for Dialogkonferanse 2 på to nivåer.

Nivå 1, gruppevis analyse.

Data analyseres gruppevis. For hver gruppebesvarelse kan man oppnå en egen rangering av de 22 forslagene på lokalisering. Rangering fra en gruppe kan kommenteres i forhold til kriteriene som er brukt, inkludert eventuelt et ekstra valgfritt kriterium, og den kriterievekting som gruppen har valgt. Denne analysen kan kjøres gruppevis for hver av de 14 grupper. Analysen gir et bilde av hvilke forslag som er rangert høyest av en gruppe, basert på hvilke kriterier og en gitt vekting. På dette nivå vil det være mulig å kjøre følsomhetsanalyser ved å endre vekting av kriterier, men resultatet vil alltid kun gjelde for den gitte gruppebesvarelsen.

Nivå 2, analyser på tvers av gruppebesvarelser.

- 1) *Vekting av kriteriene.* Besvarelser fra oppgave 1 kan sammenlignes direkte når det gjelder vekting av de fem kriteriene som er gitt i utgangspunkt. Dette kan brukes til å se på mønstre i vektinga på tvers av gruppene og fremheve hvordan hele forsamlingen så på den innbyrdes viktighet av de gitte kriterier. Denne analysen fanger ikke opp eventuelle ekstra kriterier. Disse ekstra kriterier må eventuelt kommenteres separat.
- 2) *Rangering av forslagene.* Besvarelser fra oppgave 2 er ikke uten videre direkte sammenlignbare på tvers av gruppene. For å kunne sammenligne ulike gruppebesvarelser på oppgave 2 direkte, kreves det at de grupper som sammenlignes har valgt samme sett av kriterier. To grupper med samme sett av kriterier, men med to ulike forslag på vekting (fra oppgave 1) kan sammenlignes først ved å bruke et vektingsforslag om gangen, og deretter ved å kjøre følsomhetsanalyser på en gruppes rangering gjennom bruk av vektingsforslag fra andre grupper. Dette kan gjøres kun for grupper som ikke har valgt å bruke et ekstra kriterium, og gir dermed kun begrenset sammenligningsverdi.

Besvarelser fra grupper som har brukt ulike kriterier, dvs. ulike valg av ekstra kriterium, kan ikke sammenlignes uten videre.

Alle besvarelser fra oppgave 2 kan imidlertid brukes i forbindelse med en kvalitativ sammenligning av rangeringene. Rangeringene fra de ulike grupper kan analyseres med tanke på å finne mønstre i besvarelsene, det vil si likheter i besvarelser på tvers av ulike grupper, f.eks. hvilke forslag rangeres i topp 3 sjiktene, hvilke forslag er slått sammen under evaluering, hvilke forslag er konsekvent i bunnen av rangering, hvilke vinnende forslag hos noen grupper er betraktet som uaktuelle fra andre gruppe, etc. Dette er gjort gjennom en preferansescore der lokasjoner som hver gruppe rangerer som nr 1 (topp plassering hos gruppen) får 6 poeng. Lokasjoner som hver gruppe rangerer på andre eller tredje plass får 4 poeng. Lokasjoner som hver gruppe rangerer på fjerde

eller femte plass får 2 poeng. Lokasjoner som hver gruppe rangerer på sjette eller syvende plass får 1 poeng. Øvrige plasseringene får ikke preferansescore. Se tabellen under.

Lokasjonens rangering hos gruppen	Preferanse score
1 plass	6
2-3 plass	4
4-5 plass	2
6-7 plass	1

Figur 2: Tabellen viser score for å sammenligne rangeringer blant ulike grupper

På denne måten trekker man frem de lokasjonene som på tvers av gruppene er blitt plassert i den øvre delen av rangeringslista. Kommentarene fra gruppene kan så brukes til å understøtte, eventuelt avkrefte, oppdagelsen av disse mønstrene i rådata.

Basert på data-analysen på disse to nivåer, og med en forklaring på hvordan sammenligningen er gjennomført, kan man slutte hvilke forslag som er foretrukket og hvilke er vurdert som mindre aktuelle.

Besvarelsene er representative for den delen av befolkningen som var deltakere under dialogkonferansen. Disse besvarelser og resultatet av denne data analysen kan brukes som et relevant bidrag inn til den politiske beslutningsprosess som vil finne sted etter Dialogkonferanse 2. Besvarelsene kan imidlertid ikke brukes statistisk uten forklaring på hvordan rådata blir behandlet i forkant av en eventuell statistisk analyse.

4 Resultatene fra dialogkonferanse 2

I vedlegg 1 «Resultater fra Dialogkonferanse 2 – Nye Narvik Havn» er resultatene fra de enkelte gruppene med observasjoner og kommentarer fra datamaterialet sammenstilt og forklart. I tillegg er det gjort summeringer fra alle grupper på rangeringer og kriterier samt vist hvordan de ulike gruppene hver enkelt og i sum har rangert de ulike lokasjonene.

Under, kapittel 4, vises en oppsummering og kort drøfting av disse resultatene.

4.1 MØNSTER PÅ TVERS AV GRUPPER

4.1.1 Vektinger av kriterier

Hvordan har deltakerne/gruppene gjort vektingen av kriterier (Oppgave 1)?

KRITERIE	DEFINISJON OG FORKLARING PÅ KRITERIE	SUM VEKTING
Bomiljø/bolyst/støy /støv	I hvilke grad påvirker forslaget/lokasjonen eksisterende boliger og fremtidige etablering av boliger i området.	59
Transport og logistikk	I hvilken grad gir forslaget/lokasjonen muligheter for tilknytting til vei (Europavei standard), jernbane og sjø/båt.	80
Landskap og naturmiljø	I hvilke grad tar forslaget/lokasjonen hensyn til landskapet og naturmiljøet i området	50
Areal	I hvilke grad er forslaget/lokasjonen plassert på et sted med god tilgang til arealer til utvikling av havn og tilgrensende aktiviteter	77
Samspill mellom ulike næringer	I hvilke grad skaper forslaget/lokasjonen samspillseffekter/nyetableringer for ulike næringer.	54
Eget kriterium	Andre kriterier	16

Totalt har de 14 gruppene vektet Transport og logistikk og Areal høyest i oppgave 1. Det er imidlertid store forskjeller på hvordan gruppene har brukt skalaen 1-6. Enkelte grupper har sagt at alle kriteriene er like viktige, andre har brukt hele skalaen. Denne variasjonen fanges ikke opp i de etterfølgende figurene, da disse viser totaliteten fra gruppene samlet.

Fire grupper har brukt valgfrie kriterier. Disse kriteriene er:

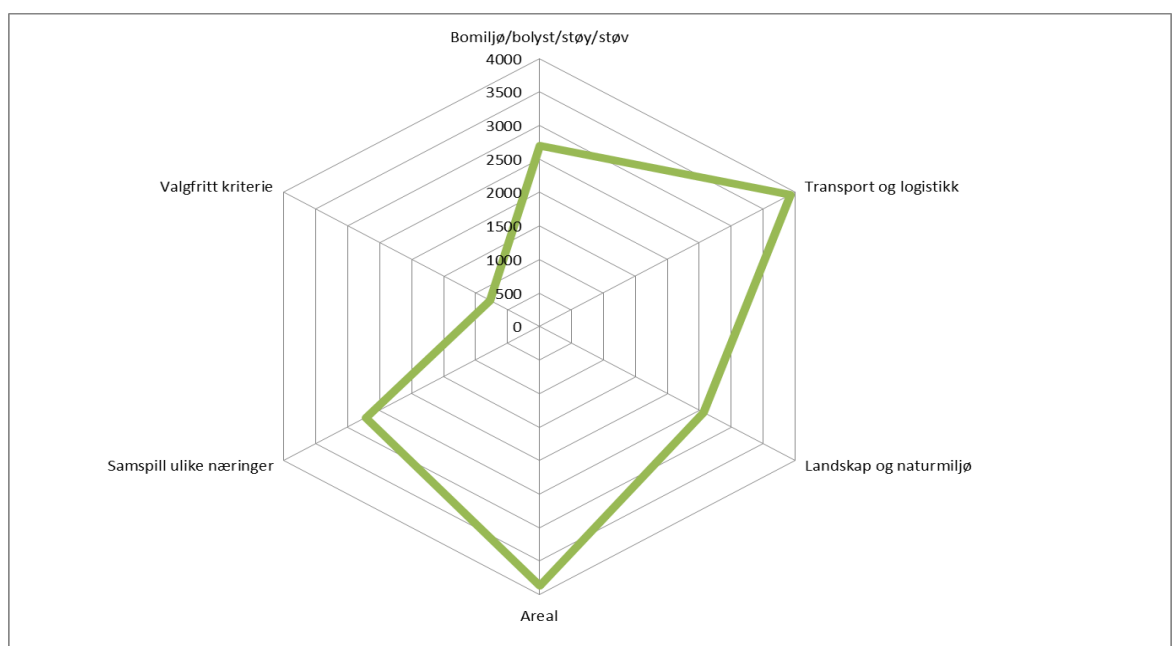
- Investeringskostnader – der det er lagt til grunn at løsninger også bør ilegges kostnad som et kriterium for valg av løsning, vektet 6 av en gruppe
- Kulturminner, med vekt 1 av en gruppe
- Betydning for Narvik By, vektet 4 av en gruppe
- Muligheter for trinnvis utbygging – vektet 5 av en gruppe

4.1.2 **Bruk av kriterier**

Hvordan er kriteriene vektet?

Figuren under, fig. 3, viser hvordan de 14 gruppene samlet har fordelt sine vektete poeng på de ulike kriteriene som de enkelte lokasjoner skulle vurderes etter under D2. Her multipliseres lokasjonen sin score/poeng (oppgave 2) med den vektning gruppene har satt på de ulike kriteriene (oppgave 1) slik at de aktuelle lokasjonene kommer tydeligere frem.

Vi ser ut fra figuren at lokasjonene samlet sett har fått relativt høy bedømming i forhold til Transport og Logistikk og Areal. Videre ser en at samspill mellom de ulike næringene kommer høyt opp, mens lokasjonene samlet sett får en lavere score på Bomiljø/bolyst/støy/støv og Landskap og naturmiljø.



Figur 3: Hvordan gruppene samlet har vektet de ulike kriteriene opp mot de lokasjonene/løsningsforslagene de har valgt

4.2 RANGERINGER AV LOKASJONER

Hvordan blir rangeringen av de ulike lokasjonene?

Som beskrevet i kapittelet om arbeidsform har alle grupper fått en liste med 22 lokasjoner som skulle rangeres. Fem av de 14 gruppene har evaluert alle lokasjonene i lista. De andre gruppene har evaluert et utvalg av lokasjoner. Begrunnelsen for dette har vært kommentarer på at lokasjoner skal sees i sammenheng med lokasjonene som allerede er evaluert, eller betraktes som uaktuelle. Begrunnelser for at en lokasjon anses som uaktuell kan være at forslaget er vurdert som ikke realiserbart eller at lokasjonen ligger utenfor Narvik kommune og dermed utenfor det mandatet som Narvik Havn KF arbeider etter.

Sett under ett har gruppene har hatt en tendens til å konsentrere sine preferanser rundt 7 til 9 av de 22 lokasjonene. Tar man i betraktning evalueringene som er levert inn av hver gruppe, slik som beskrevet i vedlegg 1, ser man følgende mønster:

Topp seks plasseringer

Grindjord og Håkvik/Skjomnes har den bredeste konsensus blant deltagerne. Alle gruppene har vurdert disse lokasjonene. Med utgangspunkt i rangering uten tilleggskriterier, ser vi at Grindjord og Håkvik/Skjomnes er blant de syv beste alternativene i 12 av de 14 gruppene. Åtte av gruppene har Grindjord blant topp tre og 6 av gruppene har Håkvik/Skjomnes blant topp tre lokasjoner. I D1 ble disse lokasjonene nevnt oftest, og D2 har rangert disse øverst ut fra de kriteriene og vektingene som er brukt.

Djupvik og Øyjord/Bjerkvik følger de to topp plasserte lokasjonene ved at de begge er nevnt åtte ganger blant topp syv og fire ganger blant topp tre. Djupvik trekkes opp med tre toppl plasseringer (gruppe 7,9 og 13) mens Øyjord/Bjerkvik er gitt poeng av flere grupper med jevnt over gode plasseringer, men bare toppl plassering av gruppe 6.

De to etterfølgende lokasjonene, Grunstavika og Narvikterminalen, er begge foreslått som førstevalg en gang hver. Begge lokasjonene er nevnt blant de syv beste lokasjonene av syv grupper, men Grunstavika er på topp 3 listen fire ganger mot tre for Narvikterminalen.

Midt på treet

Fornes/Ballangsløira har ingen toppl plassering hos noen av gruppene, men får en bra poengsum som følge av at fire grupper har plassert lokasjonen blant topp tre lokasjoner.

Narvik Lufthavn har en toppl plassering (gruppe 10) og har både en fjerde, tredje, og andre plassering hos henholdsvis gruppe 12, 13 og 14, men har dårlig gjenklang i de øvrige gruppene.

Herjangen er med i topp syv plasseringene ofte (ni ganger) og har også en topp tre plassering, men når ikke helt opp sammenlagt.

Havna/Framneslia, Vegglandet og LKAB har alle en topp plassering. Havne/Framneslia er ofte med i topp syv plasseringene (syv grupper) og er blant topp tre hos 2 grupper.

Indre Narvik Havn har ingen topp plassering hos noen av gruppene, men er jevnt over med og har 2 plasseringer i topp tre sjiktet.

Øvrige lokasjoner utenfor Narvik har generelt fått liten oppmerksomhet og dermed rangering i nederste ende av skalaen. I den graden regionaltenkning skal vektlegges, bør et slikt resultat sjekkes i forhold til Narviks kommunegrensen og antagelsen av at deltagerne var mest opptatt av lokasjoner innenfor Narvik kommune.

Tabellrangering

Idé nr	Forslag beskrivelse	Type havn	GRUPPE 1	GRUPPE 2	GRUPPE 3	GRUPPE 4	GRUPPE 5	GRUPPE 6	GRUPPE 7	GRUPPE 8	GRUPPE 9	GRUPPE 10	GRUPPE 11	GRUPPE 12	GRUPPE 13	GRUPPE 14	TOTAL POENGSUM
			Poeng1	Poeng2	Poeng3	Poeng4	Poeng5	Poeng6	Poeng7	Poeng8	Poeng9	Poeng10	Poeng11	Poeng12	Poeng13	Poeng14	
7	Grindjord	Mineral	6	4	2	6	6	0	4	4	4	1	2	4	2	0	45
11	Håkvik/Skjomnes	Samlokalisering	4	6	1	2	2	0	4	4	0	1	6	6	1	1	38
3	Djupvik	Mineral	1	0	0	0	0	4	6	0	6	1	2	1	6	0	27
22	Øyjord/Bjerkvik	Samlokalisering	2	2	4	4	0	6	4	0	0	2	0	2	0	0	26
8	Grunstadvika	Mineral	4	1	0	0	0	0	0	0	4	1	4	1	6	0	21
17	Narvikterminalen	Container	0	0	0	0	4	0	2	6	0	1	4	1	0	2	20
5	Fornes/Ballangseira	Container	0	4	0	0	1	4	0	2	0	4	0	4	0	0	19
16	Narvik Lufthavn	Samlokalisering	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	2	4	4	17
10	Herjangen	Samlokalisering	2	2	2	4	0	2	0	1	0	1	1	1	0	0	16
9	Havna/Framneslia	Samlokalisering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	4	4	15
12	Indre Havn Narvik	Container	0	0	0	0	4	1	1	0	4	2	0	1	0	2	15
19	Vegglandet	Samlokalisering	0	0	6	0	4	0	0	2	0	1	0	1	0	0	14
14	LKAB	Mineral	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	6	10
21	Øyjord	Samlokalisering	0	0	4	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	10
4	Evenes v/Flyplass	Container	0	0	0	2	0	1	0	0	2	1	0	1	0	0	7
1	Beisfjord - ytre	Container	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1	6
6	Forra	Container	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	4
15	Lødingen	Container	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	4
20	Virakleira	Samlokalisering	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	4
2	Bogen	Container	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	3
13	Kjøpsvik	Container	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
18	Tysfjord	Container	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2

Figur 4: Rangering av lokasjoner fordelt på den enkelte gruppe og summert – her uten tilleggskriterier/valgfritt kriterium.

Dette gir følgende rangeringer i topp:

1. Grindjord – Mineral
2. Håkvik/Skjomnes – Mineral/Container
3. Djupvik – Mineral
4. Øyjord/Bjerkvik – Mineral/Container
5. Grunstadvika – Mineral
6. Narvikterminalen – Container

Kommentarer

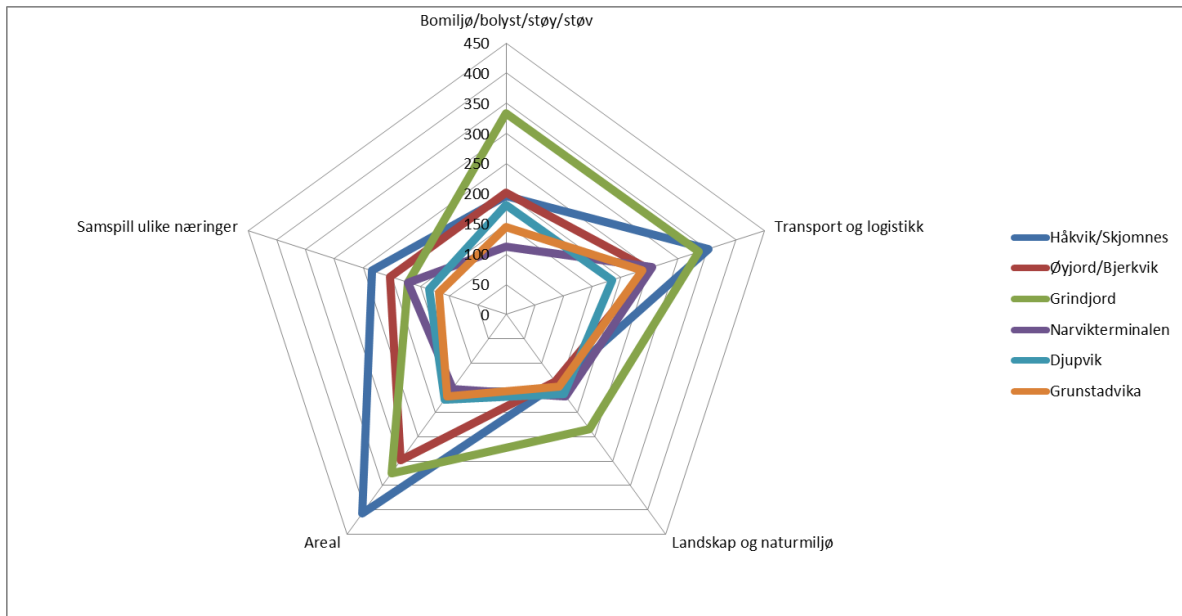
- Bruk av tilleggskriterier for å vurdere lokasjoner opp mot et ekstra kriterium og mulighet for ekstra poeng (brukt av kun fire grupper, gruppe 6, 7, 13 og 14) endrer ikke hovedbildet på topp plasseringene (Grunstadvika og Narvikterminalen bytter plass, Narvikterminalen blir nummer 5 og Grunstadvika nummer 6)
- Flere grupper har kommentarer og gjort forutsetninger i forbindelse med sine valg og poenggivninger på de ulike lokasjonene. Dette er gjengitt i vedlegg 1 til rapporten, her er et utdrag av disse
 - Grindjord og Håkvik/Skjomnes er lokasjoner som ofte vurderes under ett (Gruppe 1, 7, 8 og 12). Dette kan være med på å forklare den sterke preferansen for Grindjord (mineral) og Håkvik/Skjomnes (container), og får også frem behovet for å se lokasjoner i større sammenhenger.
 - Indre Narvik Havn og Narvikterminalen (Gruppe 2) og andre lokasjoner som ligger nært opp til hverandre i havna slik som Havna/Framneslia og Narvik Lufthavn (Gruppe 2, 6, 10 og 11) og store deler av området Havna/Framneslia, Indre Havn Narvik, Narvik Lufthavn, LKAB og Narvik terminalen (Gruppe 14) bør ses på i sammenheng og/eller under ett.
- Enkelte grupper har funnet kriteriene for generelle og gjort sine forutsetninger ved vurderinger av de ulike lokasjonene. Eksempler på dette er at Djupvik er valgt under forutsetning av seilingshøyde under den nye Hålogalandsbroa, at fremføring av jernbanetilknytning er realistisk ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv, at rekkefølgen på de ulike aktivitetene (byggetrinnene) gjøres på en slik måte at dette knyttes til faktiske volumøkninger (dobbeltsporutbygging Jernbane), at maritime forhold faktisk gjør lokasjonen realiserbar, at løsningen på stedet innebærer lagring i fjell eller andre funksjonskrav opp mot den angitte lokasjonen.
- Som påpekt av enkelte grupper vil kriteriene og vektingen av disse også være avhengig av hvilke type havn som i siste ende vil bli oppført samt størrelsen på og behovet for ulike typer infrastruktur i tilknytning til dette.

Kommentarer og forutsetninger over, samt andre økonomiske, tekniske, miljømessige kriterier, vil måtte vurderes av egen faggruppe/ekspertgruppe.

4.3 PROFIL PÅ TOPPLOKASJONENE

I vedlegg 1 er det vist hvordan de ulike lokasjonene er rangert opp mot hvert enkelt kriterium og hvordan hver enkelt gruppe har vektlagt ut fra kriteriene.

Tar vi topplokasjonene fra rangeringen over får vi i sum følgende profiler på topplokasjonene.



Figur 5: Profiler topplokasjoner fra rangeringen

Ut fra kriteriene som er lagt til grunn, er Grindjord den lokasjonen som tar mest hensyn til bomiljø, scorer høyt innenfor transport og logistikk, tar hensyn til landskap og miljø og anses å ha arealer til den påtenkte virksomheten - mineral.

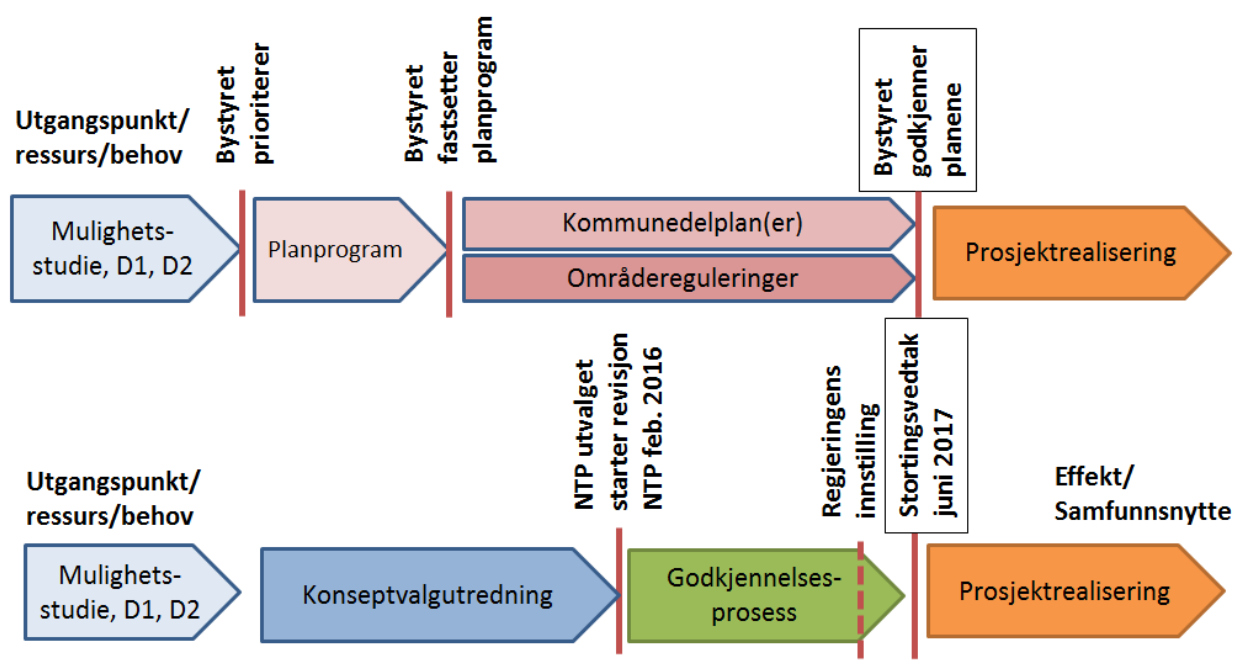
Håkvik/Skjomnes får høyest poengsum på areal og transport og logistikk. Lokasjonen scorer ikke like høyt med hensyn til landskap og miljø samt bomiljø.

Øyjord/Bjerkvik scorer jevnt over noe dårligere enn Grindjord men gjør det relativt sterkt innenfor samspill med ulike næringer og bomiljø.

Narvikterminalen, Grunstavvika og Djupvik scorer jevnt over noe lavere enn Grindjord, men likevel blant de lokasjonene som oftest er tatt med i topplisten i de ulike gruppene.

5 Om prosessen videre

Det arbeides ut fra en fremdriftsplan som vist under.



Figur 6: Samordnet fremdriftsplan - kommunale og statlige planer

- I løpet av april/mai 2014 vil det bli gjennomført et møte med fagetater (Narvik Kommune ved Rådmann, Jernbaneverket, Statens Vegvesen, Kystverket, Nordland Fylkeskommune) der resultatene fra D2 vil bli presentert.
- Narvik Bystyre vil i juni 2014, som egen sak, bli forelagt resultater fra D2 og det samlede resultat fra mulighetsstudie «Nye Narvik Havn». Ut fra dette grunnlaget vil Bystyret bli invitert til å prioritere de alternativ/områder som det skal utarbeides kommunale planer for, kommunedelplaner og/eller områdereguleringsplaner, som grunnlag for videreutvikling av prosjektene knyttet til «Nye Narvik Havn». Dette arbeid vil skje i henhold til gjeldende lover og forskrifter.

- Parallelt med kommunens planarbeid, er det forventet oppstart av en statlig Konseptvalgutredning (KVU) høsten 2014 som er en utredning på et overordnet nivå bestilt av staten v/Samferdselsdepartementet. Denne bestilling foreligger ikke ennå, men forventes å foreligge tidlig høst 2014 på bakgrunn av bystyrets vedtak juni 2014. Staten har retningslinjer som sier at det skal gjennomføres Konseptvalgutredning for alle statlige investeringer som utgjør mer enn 750 MNOK. Konseptvalgutredning gjennomføres som grunnlag for prioritering av de samferdselsprosjekt som konkurrerer om å komme med i Stortingets prioritering i Nasjonal Transportplan, NTP, for perioden 2018-2027. Stortinget reviderer NTP 2018-2027 i juni 2017.

I utgangspunktet er alle forslagene som er kommet frem i D1 med i den videre planprosess. Gjennom demokratisk dialog og et sett med samfunnskritiker, er vi i D2 kommet frem til en rangering av aktuelle lokasjoner som Narvik Bystyret vil bli invitert til å ta stilling til. Resultatet innarbeides i kommunens planprogram/strategi.

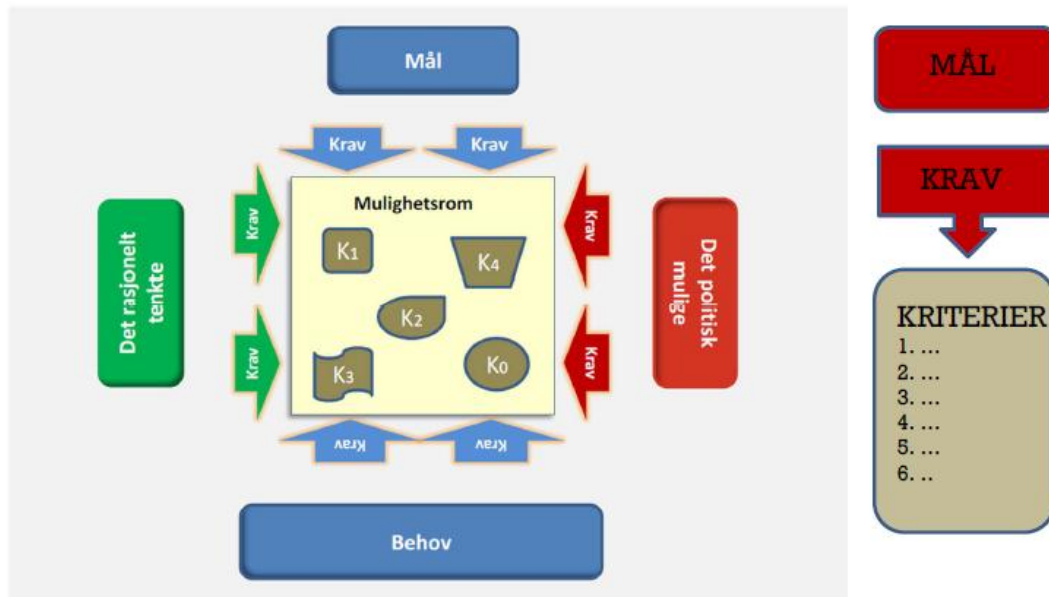
Parallelt vil Staten ved Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket, gjennom en konseptvalgutredning, vurdere aktuelle infrastrukturløsninger og søke å finne ut hvordan disse infrastrukturløsninger harmonerer med kommunens vedtatte prioriteringer og planprogram.

Etterfølgende figur søker å anskueliggjøre prosessen fra de lokalpolitisk prioriterte løsninger sammenholdt med prosessen som de statlige etater gjennomfører, konseptvalgutredning.



Narvik Havn KF

Mulighetsrommet



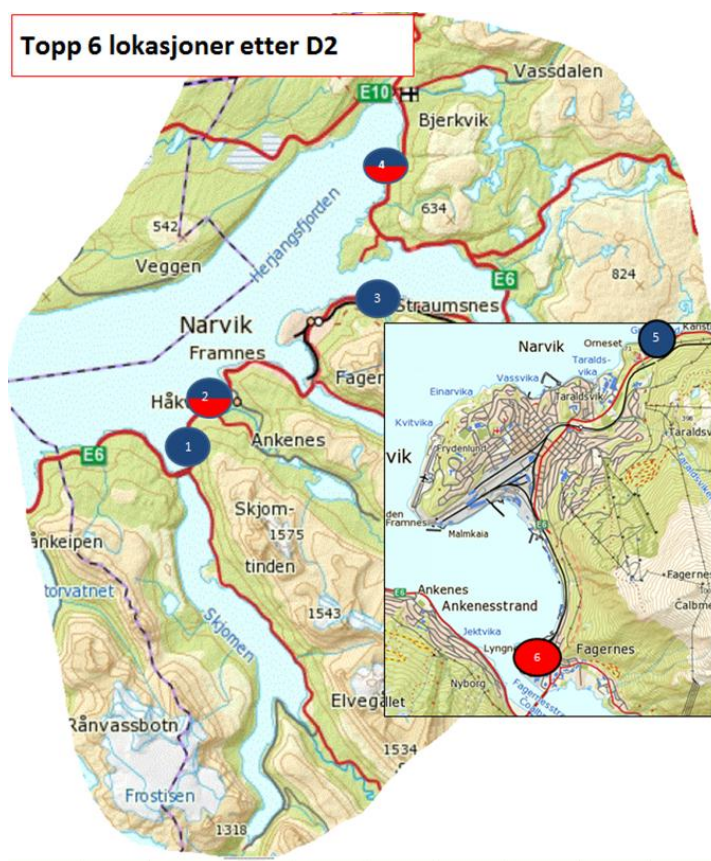
Figur 7: Illustrasjon "politisk mulige" løsninger sammenholdt med mål, behov og såkalte rasjonelt tenkte løsninger

I en Konseptvalgutredning vil tekniske, økonomiske og eventuelt andre kriterier bli gjenstand for ytterligere evalueringer før endelig lokasjon(er)/løsninger blir vedtatt.

6 Sammen drag

De ulike vektingene som deltakerne har gjort, viser hvilke kriterier som er viktige å ta hensyn til i forbindelse med valg av Nye Narvik Havn, der transport og logistikk samt areal i sum vektes høyest.

De lokasjonene som er rangert flest ganger i toppsjiktet er:



1. Grindjord – Mineral
2. Håkvik/Skjomnes – Mineral/Container
3. Djupvik – Mineral
4. Øyjord/Bjerkvik – Mineral/Container
5. Grunstadvika – Mineral
6. Narvikterminalen – Container

Figur 8: Topp 6 lokasjoner etter Dialogkonferanse 6

I forhold til D1, er Djupvik noe overraskende da denne var foreslått som lokasjon kun en gang. Ut fra resultatene i D2 har lokasjonen blitt tillagt kvaliteter fra flere grupper som gjør at denne lokasjonen bør være med videre i vurderinger.

Grunstadvika ble ikke nevnt som mulig lokasjon i D1, men er tatt med i D2 som følge av tidligere Bystyrevedtak. Denne lokasjonen har flere grupper rangert høyt og må være med videre.

Grindjord, Håkvik/Skjomnes og Øyjord/Bjerkvik er lokasjoner som også ble foreslått flere ganger i D1. Opp mot samfunnskriteriene og gruppenes rangeringer kommer disse lokasjonene høyt opp i evalueringen fra D2. Spørsmålet for sistnevnte lokasjon dreier seg i hovedsak om hvor på strekningen Øyjord-Bjerkvik en havn eventuelt kan ligge, hvilke type havn som er mest aktuell samt spørsmål om lokasjonen er realistisk opp mot en jernbanetilknytning.

Narvikterminalen, som er del av løsningsalternativet i dag, må med i den videre vurderingen av løsningsalternativer fremover. Denne lokasjonen er ofte sett i sammenheng med andre lokasjoner i og rundt Indre Narvik Havn og som en lokasjon som må ses i sammenheng med en trinnvis utbygging der mineraldelen eksempelvis flyttes til ny egnet lokasjon. Av nevnte lokasjoner over, er Narvikterminalen den løsningen som gir lavest score på bomiljø, bolyst, støv og støy.

Det er kommet inn innspill per e post på rangeringer og tanker rundt «Nye Narvik Havn ». Disse innspillene tas med videre i arbeidet med mulighetsstudiet som fremlegges som sak for Bystyret i Narvik.

7 Vedlegg

- **Vedlegg 1:** Resultater fra dialogkonferanse 2 – Nye Narvik Havn
- **Følgende dokumenter er tilgjengelig ved forespørsel til Narvik Havn**
 1. Invitasjonsbrev til deltakerne og agenda for dagen
 2. Liste over forhandsregistrerte deltakere.
 3. Kopi av alle gruppebesvarelsene fra oppgave 1 og 2
 4. Annonser i Fremover og annet markedsføringsmateriell i forkant av konferansen
 5. Artikler i avisen Fremover
 - 28.februar 2014– Narvik Havn - snart størst i Nord – artikkel Fremover
 - 4.mars 2014 – Bærekraftig vekst i Narvik – leserinnlegg/artikkel Fremover
 - 5.mars 2014 – Nye Narvik Havn» - leserinnlegg Fremover
 - 5.mars 2014 – Sa sin mening om ny havn – artikkel Fremover
 6. Presentasjon – Innledning til oppgaver D2