

Nye Narvik Havn

Idet jeg viser til saksdokumentene, fremmer jeg saken for havnestyret med forslag til

Vedtak:

Narvik Havnestyre ber kommunen ta inn sluttrapporten «Nye Narvik Havn – overordnede infrastrukturløsninger», i arbeidet med kommuneplanens arealdel.

Håkvik/Skjomnes er det eneste arealet i Narvikregionen som kan tilknyttes jernbane, havn og hovedveinett og som i tillegg har tilstrekkelig areal til containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer. Håkvik/Skjomnes er en forutsetning for utvikling av Narvik som logistikk-knutepunkt.

Kommunen bes prioritere infrastrukturentknytningen til «Nye Narvik havn» i NTP 2018-2029.

- Mineral-/malmterminal på Narvikterminalen, Skarveneset
- Mineral-/malmterminal på Grindjord ved behov for økt kapasitet utover maksimal kapasitet på Narvikterminalen, Skarveneset.
- Mineral-/malmterminal i Grunstadvika opprettholdes som alternativ til Grindjord i kommunedelplanen. Malmterminal kan etableres enten på Grindjord eller i Grunstadvika.
- Containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer i området Håkvik/Skjomnes.

Saksfremlegg:

Prioriteringer – sammendrag

1. Narvik Havn vil på kort- og mellomlang sikt prioritere å utvikle mineral-/malmterminalen på Narvikterminalen, Skarveneset. Arbeidet har startet som en konsekvens av konkurransen.
2. Containerhavn med tilhørende logistikk- og næringsarealer foreslås etablert i Håkvik/Skjomnes. Oppstart av prosjektet terminal Håkvik/Skjomnes forelegges havnestyret som egen sak når og om bystyrets vedtak i kommuneplanens arealdel foreligger. Terminalen anbefales å utvikle trinnvis.
3. Oppstart prosjektarbeid vedrørende mineral-/malmterminal på Grindjord alternativt Grunstadvika forutsetter eksterne interessenter.

Prosjektet Nye Narvik havn

Prosjektet startet opp høsten 2012 med bakgrunn i kommunestyrets vedtak 23.09.2010 i sak 072/10 om å finne ny permanent lokalisering av malmterminalen til Northland Resources.

Northland Resources etablering på Narvikterminalen skulle være midlertidig i 10 år, til 2023, med opsjon til 2028 ved behov. Bystyret trakk opp retningslinjer for arbeidet med «Nye Narvik havn» gjennom vedtak den 20.06.2013 i sak 055/13.

Narvik havn har ikke tilgang på arealer til langsiktig utvikling av malm-/mineralhavn og/eller containerhavn med tilhørende logistikk- og næringsarealer. Det ville ikke være hensiktsmessig av resursmessige hensyn å gjennomføre to parallelle prosesser, en for mineral/malm- og en for containerhavn. Narvik Havn besluttet derfor å samkjøre disse utredningene i ett prosjekt, kalt «Nye Narvik Havn».

Narvik kommune, Narvik Havn KF, Narvikgården AS og utviklingsselskapet Futurum AS har i samarbeid med de statlige etatene Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Kystverket gjennomført prosjektet Nye Narvik Havn. I møter mellom næringslivet, statlige og kommunale etater, og i åpne dialogkonferanser med over 200 deltakere fra kommune, region og fylkeskommunen, er det gjennomført et omfattende arbeid for å finne gode terminalløsninger for mineraler-/malm og gods (containere). Bystyret har behandlet flere delrapporter- og har vært løpende orientert om status i arbeidet. Det har vært ett møte med berørte grunneiere i Håkvik/Skjomnes. Grunneierne er invitert til et nytt møte for å bli orientert om sluttrapporten.

Influensområde til Narvik havn er regionen med Nordkalotten/Barents.

Dialogkonferansene med næringslivet

Overordnet mål:

Lokalisere Ny Narvik Havn for å gagne Narvik-samfunnet mest, og tilby den beste utskipningshavn på Nordkalotten

Fokusspørsmål malmhavn:

Hvordan utvikle et konsept som kan være operativt fra ca. 2025 og som skal vare i minst 100 år?

Fokusspørsmål havneterminal:

Hvor bør ny havn lokaliseres for å ha tilstrekkelig areal til en multimodal terminal og relaterte industri- og næringsarealer i et hundreårsperspektiv?

Rapporten skal gi Narvik Havn grunnlag for lokalisering og utbygging av:

- 1) Malmhavn
- 2) Containerhavn med tilhørende logistikk- og næringsarealer

Status per dags dato

Narvik Havn har oversendt sluttrapporten «Nye Narvik Havn – overordnede infrastrukturløsninger» til kommunen iht. avtalt frist 5. august. Kommunen er informert om at havnestyret vil behandle sluttrapporten 21. september og at vedtaket deretter vil bli sendt kommunen. Havnestyrets vedtak vil være Narvik havn sitt faglige innspill til kommuneplanens arealdel. Bystyret må avveie Narvik Havn sine interesser/behov opp mot andre interessenter/forhold.

Narvik kommune holder på å slutføre arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel legges ut til offentlig ettersyn i desember i år.

Tilrådinger sluttrapport, Nye Narvik havn – overordnede infrastrukturløsninger

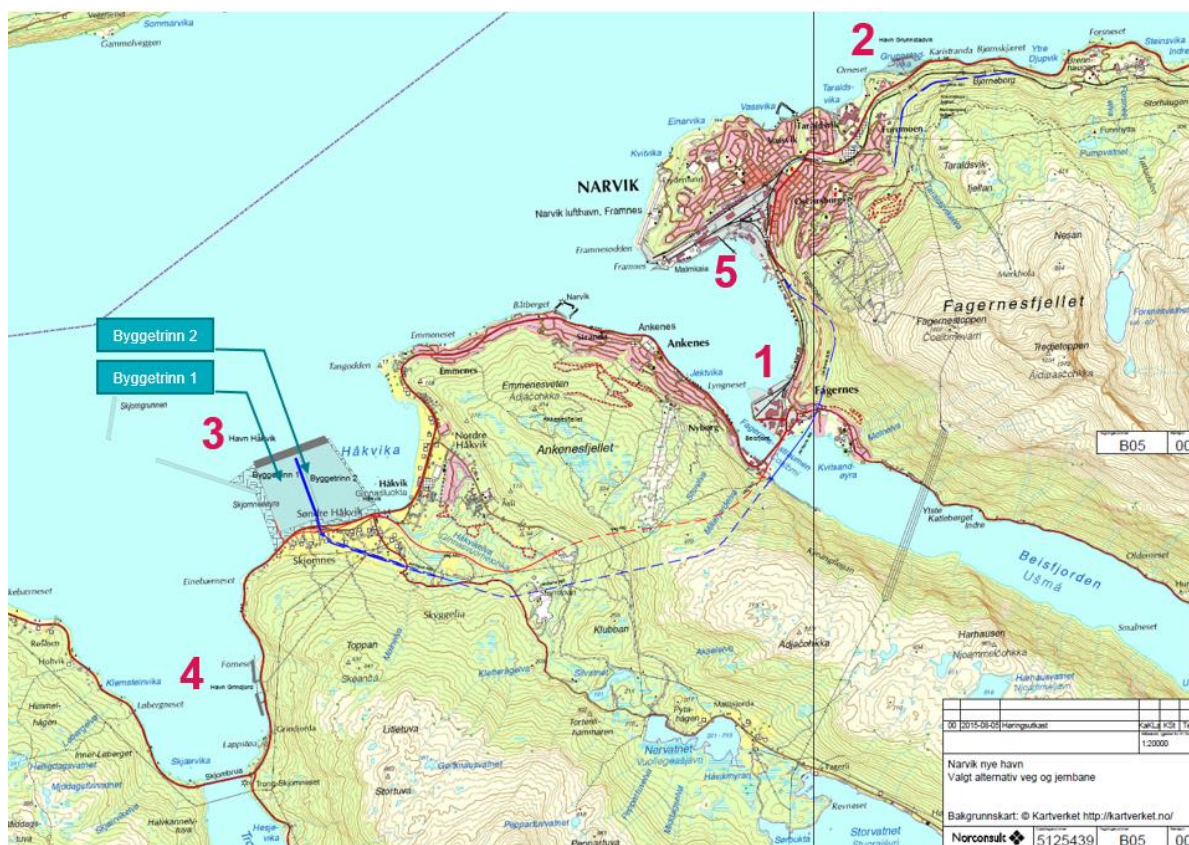
På bakgrunn av merknadene i samlerapporten, «Nye Narvik Havn – overordnede infrastrukturløsninger», og de faglige delrapportene gir sluttrapporten følgende tilrådning for valg av løsninger for det videre arbeid:

1 CONTAINERHAVN MED TILHØRENDE NÆRINGS- OG LOGISTIKKAREAL

- 1.1 *Med utgangspunkt i de målsettinger og krav som kom frem gjennom fokusmøter og dialogkonferanser samt Jernbaneverket sitt arbeid med utbygging av kryssningsspor/dobbeltspor på Ofotbanen, er det kun utbygging av en ny containerhavn i Håkvik/Skjomnes med tilhørende nærings- og logistikkareal som tilfredsstiller kravene.*
- 1.2 *Etablering av ny havn i Håkvik/Skjomnes kan skje uten at ny veg og/eller jernbane er på plass fra starten av.*

2 MINERAL-/MALMHAVN

- 2.1 Dagens mineral-/malmutskipningsanlegg på Narvikterminalen tilfredsstillende, sammen med LKABs anlegg, dagens behov.
- 2.2 Ved økt etterspørsel av utskipningskapasitet må det vurderes om et anlegg i Grunnstadvika sammen med de øvrige anlegg er en tilfredsstillende løsning på 10-20 års sikt.
- 2.3 Ved stor økning i etterspørsel av mineral-/malmutskipningskapasitet må det vurderes å etablere et mineral-/malmutskipningsanlegg på Grindjord. Et utskipningsanlegg på Grindjord vil kunne oppnå betydelig kapasitet, opp mot 100 mill. tonn pr. år.



1. Narvikterminalen – container/gods og malm
2. Grunnstadvika – Mineraler-/malm
3. Håkvik/Skjomnes-, containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer
4. Grindjord – Mineraler-/malm
5. LKAB – malmterminal (inngår ikke i prosjektet «Nye Narvik havn.»)

Tilleggs kommentarer - som en konsekvens av konkurransen til Northland Resources

Med bakgrunn i kjøpet av anlegget til Northland Resources gis følgende tilrådning:

Narvik Havnestyre ber kommunen ta inn sluttrapporten «Nye Narvik Havn – overordnede infrastrukturløsninger», i arbeidet med kommuneplanens arealdel.

Håkvik/Skjomnes er det eneste arealet i Narvikregionen som kan tilknyttes jernbane, havn og hovedveinett og som i tillegg har tilstrekkelig areal til containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer. Håkvik/Skjomnes er en forutsetning for utvikling av Narvik som logistikk-knutepunkt.

Kommunen bes prioritere infrastrukturtilknytningen til «Nye Narvik havn» i NTP 2018-2029.

- Mineral-/malmterminal på Narvikterminalen, Skarveneset
- Mineral-/malmterminal på Grindjord ved behov for økt kapasitet utover maksimal kapasitet på Narvikterminalen, Skarveneset.
- Mineral-/malmterminal i Grunstadvika opprettholdes som alternativ til Grindjord i kommunedelplanen. Malmterminal kan etableres enten på Grindjord eller i Grunstadvika.

Containerterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer i området Håkvik/Skjomnes.

Rapporter av betydning for prosjektet «Nye Narvik havn»

«Rapport Kapacitetsutvidgning för råvarutransport till och från Norrbotten via Luleå hamn. Åtgärdsvalsstudie 2014-09-01. Trafikverket»

Utdrag:

«Eftersom gruvbolagen ställer krav på redudans i transportsystemen måste fler än en hamn användas för utsklippning. De alternative hamnar som studerats är Murmansk, Kemi, Kalix, Piteå, Skellefteå, Umeå, Luleå, Narvik och Göteborg. Av dessa viser seg Narvik och Luleå vara de bästa alternativen med fördel av högre tillåten axellast på Malmbanan med bättre kapacitetsutnyttjande och kortare frakttider.»

«Sammenstilling malmvolym»: 54,3 til 69,5 mnton.

«De tilkommande volymerna i känslighetsanalyserna ...avser LKABs prognoser om ökat utbud samt tillkomst av Jokkmokk Iron Mines samt Kiruna Iron.»

Tabell fra rapporten, se vedlegg.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Kongelig resolusjon, 12.06.2015

Utdrag:

«En økt satsing på en konkurransedyktig godstransport og en bærekraftig transportmiddelfordeling er nødvendig. Det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skal skje på sjø og jernbane. Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter har ansvar for at godsterminaler og havner prioriteres i planleggingen. Godsterminaler og havner utvikles som

effektive logistikknutepunkter, og farledene for skipstrafikken tas hensyn til. Virksomheter som skaper tungtransport bør søkes lokalisert til områder med god tilgjengelighet til jernbane, havner og hovedveinett.»

.....

«Kommunene bidrar i samarbeid med statlige fagmyndigheter til at godsterminaler og havner prioriteres i planleggingen, og at disse utvikles som effektive logistikknutepunkter.»

NTP Godsanalyse, Delrapport 2: Offentlige godsterminaler, august 2015

Utdrag:

«Arealer for industri og/eller logistikkbedrifter samt til service for tungtransport og de øvrige aktørene som bruker terminalene bidrar til å øke terminalens attraktivitet. Langsiktig arealbruk som støtter opp om å lokalisere denne typen virksomhet nær havner og jernbaneterminaler bidrar til å styrke sjø- og banetransporter. Det har i mange år vært en klar trend mot å legge lager og andre logistikkbedrifter spredt langs riksveinettet. Dette bidrar til å styrke veitransporten. Sjønære arealer er imidlertid attraktive for byutvikling og rekreasjon, og det er store konflikter knyttet til å bruke attraktive terminaler til havn og tyngre næring. Nye jernbanearealer bør ha arealreserver både for terminalen selv men også for næringsarealer ved terminalene. For samlastere som bruker bane i stor utstrekning, er det viktig å være lokalisert tett ved jernbaneterminalen. På lang sikt vil økt fokus og ressurser til samordnet areal,- logistikk,- og transportplanlegging for gods og næring kunne bidra til mer effektive og miljøvennlige transporter.»

«Sjø og banetransporter er mest konkurransedyktig der brukerne er samlokalisert eller nærlokalisert med terminalen. Det er vanskelig å få aksept for at terminaler trenger arealer utover behovet til omlasting og kortsiktig mellomagring av gods. I mange tilfeller er bakarealet helt avgjørende for terminalens konkurransevne og økonomi.»

NordNorges logistikkhovedstad, Handels og næringsanalyse for Narvik, Cowi Juni 2015

Utdrag:

«Blant de mest effektive virkemidlene kommunen selv rår over er arealpolitikken. Narvik kommune har knapphet på arealer med tilgang til havn og jernbane, men har god tilgang på de fleste andre typer areal. Arealpolitikken i Narvik har gode forutsetninger for å gjøre Narvik enda bedre på det de allerede er gode på: Narvik kan bli bedre som logistikknutepunkt, og kan bli bedre som by.»

Anbefalinger:

- La havna være havn. Og kun det (*sjønære arealer forbeholdes havneformål, vår merknad*)
- Det anbefales at arealpolitikken i Narvik forutsetter dobbeltspor på Ofotbanen
- Planene for utvikling av havna bør ses i sammenheng med dobbeltspor
- Narvik bør tørre å tenke stort, og mulighetene som åpner seg ved utviding av havnearealene og forlenging av jernbanesporet er svært interessante

Dobbeltspor på Ofotbanen er en «gamechanger». Dobbeltspor gir muligheter for logistikkintensive virksomheter:

- Malmhavn for hele Nordkalotten
- Fiskeeksport/lakseslakteri
- Gassterminal
- Etc

Arealplanen er en forutsetning for gevinstsikring.

Gamechanger:

Nye arealer vil være en forutsetning for å utvikle Narvik som logistikk-knutepunkt med de positive effekter dette vi ha for sysselsetting, skatteinnngang m.m.

Internasjonal vurdering av «Nye Narvik havn»

Narvik Havn sendte i oktober 2014 søknad til Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL) om tilskudd til finansiering av prosjektet «New Narvik Harbour». «The current members of the NDPTL are Belarus, Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Norway, Poland, Russia, Sweden and the European Commission.»

Budsjettet er på EUR 1 170 000 med NDPTL-andel EUR 500 000.

Søknaden omfatter:

Activity 1 - Infrastructure elements

Activity 2 - Preparing zoning plans

Activity 3- Business modelling and case

Grunnet diplomatiske forhold blir søknaden først formelt behandlet 01.10.15. Vi mottok nylig muntlig tilbakemelding på vår søknad fra samferdselsdepartementet: Dette er den eneste norske søknaden, søknaden er meget god og den anbefales innvilget.

Administrasjonens vurderinger

Det arbeidet som er igangsatt med «Nye Narvik havn» er i tråd med nasjonale forventninger om at godsterminaler og havner prioriteres av statlige fagetater, i fylkeskommunal og kommunal planlegging. Godsterminaler og havner skal utvikles som effektive logistikkknutepunkter med god tilgjengelighet til jernbane, havner og hovedveinett.

Mineral-/malmterminal

Som en konsekvens av at Northland Resources AB gikk konkurs i desember 2014, har Narvik Havn har kjøpt maskiner og bygninger fra konkursboet. Dette betyr at Narvik Havn vil disponere en malmterminal med kapasitet i størrelsesorden 10 mill. tonn/år. Narvik Havn har dermed tilgang på malm-/mineralhavn på kort og mellomlang sikt.

Ved stor økning i etterspørsel av mineral-/malmutskipningskapasitet, vil konsekvensene være at det må vurderes å etablere et mineral-/malmutskipningsanlegg på Grindjord. Et utskipningsanlegg på Grindjord vil kunne oppnå betydelig kapasitet, opp mot 100 mill. tonn pr. år.

Grunstadvika opprettholdes som alternativ til Grindjord i kommuneplanes arealdel som mineral-/malmhavn. Malmterminal tillates enten etablert på Grindjord eller i Grunstadvika.

Konklusjon:

1. Mineral-/malmterminal etableres på Narvikterminalen, Skarveneset. Kostnader for kjøp av konkursboet/anlegget behandles som egen sak.
2. Mineral-/malmterminal vurderes etablert på Grindjord ved behov for økt kapasitet utover maksimal kapasitet på Narvikterminalen, Skarvenest.
3. Grunstadvika opprettholdes som alternativ til Grindjord i kommunedelplanen. Malmterminal kan etableres enten på Grindjord eller i Grunstadvika.

Havneterminal med tilhørende logistikk- og næringsarealer - Containerhavn

Med utgangspunkt i de målsettinger og krav som kom frem gjennom fokusmøter og dialogkonferanser samt Jernbaneverket sitt arbeid med utbygging av krysningsspor/dobbeltspor på Ofotbanen, er det kun utbygging av en ny containerhavn i Håkvik/Skjomnes med tilhørende nærings- og logistikkareal som tilfredsstiller kravene.

- Lokalisere «Nye Narvik havn» for å gagne Narvik-samfunnet mest, og tilby den beste utskipningshavn på Nordkalotten
- Lokalisere en ny havn som har tilstrekkelig areal til en multimodal terminal og relaterte industri- og næringsarealer i et hundreårsperspektiv

Jernbanen møter sjøen på Narvikterminalen, Fagernes (og ved LKABs anlegg). Dobbeltspor på jernbane er nødvendig til Narvik for planlagt trafikkøkning og forventet trafikkvekst hos LKAB og over Narvikterminalen. Alle alternative havneterminaler sørvest for Narvik sentrum støtter opp under etablert infrastruktur og igangsatte kapasitesøkende tiltak på jernbane og hovedveier.

Håkvik/Skjomnes er **det eneste** arealet i Narvikregionen som kan tilknyttes jernbane, havn og hovedveinett og som i tillegg har tilstrekkelig areal til containerterminal med tilhørende industri- og næringsarealer i et hundreårsperspektiv. Håkvik/Skjomnes er en forutsetning for utvikling av Narvik som logistikk-knutepunkt med de positive effekter dette vi ha for sysselsetting, skatteinnngang m.m.

Etablering av ny havn i Håkvik/Skjomnes kan skje trinnvis og uten at ny veg og/eller jernbane er på plass fra starten av.

Kostnadssammenligning

Sammenligning av kostnader mellom utfylling Narvikterminalen, Skarveneset og Håkvik/Skjomnes, Q1/2013 priser. Kostnadberegningene er utført av Norconsult og er basert på erfaringstall.

	Narvikterminalen, Skarvenes	Håkvik/Skjomnes 1.byggetrinn	Merknader
Areal	29,5 daa	600 daa	
Beregnete kostnader Sjeté + innfylling	4.688 kr/kvm	4.167 kr/kvm	Kai og molo inngår ikke
Prosjektrekskap 15.04.11 Sjeté + innfylling	1.763 kr/kvm	-	Tilskudd og billige masser gjorde utslaget
Beregnete kostnader Sjeté + innfylling + 1 kai	13.559 kr/kvm	4.500 kr/kvm	Molo inngår Håkvik/Skjomnes
Beregnete kostnader Molo + innfylling + 2 kaier	-	5.333 kr/kvm	Molo inngår Håkvik/Skjomnes

Oppsummert

- Nye terminaler med tilgang til havn, jernbane og hovedveinett må etableres sørvest for Narvik sentrum
- «Nye Narvik havn» samsvarer med nasjonale forventninger til godsterminaler og havner
- Håkvik/Skjomnes er **eneste** alternativ i Narvik-området til containerhavn med tilhørende logistikk- og næringsarealer
- Infrastrukturtilknytning til terminalene i «Nye Narvik havn» innarbeides i NTP 2018-2028
- Store arealreserver skaper forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv
- Trinnvis utbygging gir muligheter for billige innfyllingsmasser, gir større rom for å søke tilskudd med lavere kostnader som resultat
- En fordel å fordele kostbar infrastruktur på store arealer

Vedlegg:

Tabelle fra «Rapport Kapacitetsutvidgning for råvarutransport till och fran Norrbotten via Luleå hamn». Åtgärdsvalsstudie 2014-09-01. Trafikverket

Tabell 4: sammanställning över samtliga utredningsalternativ och känslighetsanalyser med Trafikverkets BAS-2010 prognos som referens.

SAMMANSTÄLLNING MALMVOLYMER					
Utredningsalternativ	Volym Narvik	Volym Luleå	Volym totalt		
Ordinarie BAS-2030	41,1	13,2	54,3	mnton	
JA	37,5	16,8	54,3	mnton	
UA1	37,5	16,8	54,3	mnton	
UA2	37,5	16,8	54,3	mnton	
UA3	37,5	16,8	54,3	mnton	
Känslighetsanalyser	Volym Narvik	Volym Luleå	Volym totalt		
Noll trafiktillväxt	37,5	16,8	54,3	mnton	KA1
Hög trafiktillväxt (50 % högre)	37,5	16,8	54,3	mnton	KA2
CO2 3,50 kr/kg	37,5	16,8	54,3	mnton	KA3
Högre investeringskostnad (1,3 högre)	37,5	16,8	54,3	mnton	KA4
Ordinarie BAS + tillkommande, 100 % Luleå	44,9	24,6	69,5	mnton	KA5
Omfördelad BAS + tillkommande, 100 % Luleå	41,3	28,2	69,5	mnton	KA6
Ordinarie BAS + tillkommande, 100 % Narvik	54,4	15,1	69,5	mnton	KA7
Omfördelad BAS + tillkommande, 100 % Narvik	50,8	18,7	69,5	mnton	KA8

De tillkommande volymerna i känslighetsanalyserna 5 till 8 avser LKABs prognoser om ökat utbud samt tillkomst av Jokkmokk Iron Mines samt Kiruna Iron. En mer detaljerad redovisning följer längre ner, se rubrik "Känslighetsanalyser".