

REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 07-06-2016

Mødedato Tirsdag d. 07. juni 2016 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen 3 etg Gravane 4

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016.....	3
Ny havnebåt.....	5
Områdeplan 1097 for fergehavna - statusrapport.....	7
.....	10
"Shellkaia", Odderøya, etterbruk herunder cruise.....	14
Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF.....	20
Regnskapsrapport - 1 tertial 2016 - Kristiansand Havn KF.....	22
Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram.....	24

Punkt 18/16: Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 18/16, Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016

201600290-15 Protokoll Havnestyret 19.04 16130787_15690648_0.docx



KRISTIANSAND
HAVN KF

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 201600290-18
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016

Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016 godkjent og signert.

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 19.04.2016 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 19/16: Ny havnebåt

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 19/16, Ny havnebåt



**KRISTIANSAND
HAVN KF**

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 201001828-16
Saksbehandler Roald Endresen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

Ny havnebåt

Havnestyret har i investeringsbudsjett for 2013 bevilget kr. 3.800.000 til innkjøp av ny havnebåt. I tillegg søkte havna IUA (Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning) om tilskudd på kr. 257.000 til utrustning av båten. Søknaden ble innvilget og totalbevilgning til båten ble på kr 4.057.000. Ved gjennomgang av regnskapet er forbruket på kr. 4.078.000. Overforbruket på kr. 21.000 finansieres av mindre forbruk på andre prosjekter.

Kystverket har tatt kostnadene med sertifisering av båten for oljevernssertifikat.

Lextor Marine AS i Fosnavåg vant anbudskonkurransen og kontrakten ble inngått august 2014. Havnebåten ble levert Kristiansand Havn april 2015 og fikk navnet Molly.

Båten benyttes til ulike oppdrag, hvor en del av oppdragene kan faktureres. Båten er registrert som lasteskip, og er med i Kystverkets beredskap om akutt forurensning.

Forslag til vedtak

[Havnestyret godkjenner sluttregnskapet.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Thomas Granfeldt
Assisterende havnedirektør

Punkt 20/16: Områdeplan 1097 for fergehavna - statusrapport

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 20/16, Områdeplan 1097 for fergehavna - statusrapport



Arkivsak-dok. 200412355-126
Saksbehandler Svein-Inge Larsen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

Områdeplan 1097 for fergehavna - statusrapport

Områdeplan 1097 for fergehavna i Kristiansand-statusrapport

Det vises til havnestyresak 24/2015

De geotekniske undersøkelsene i sjøen utenfor fergehavna er nå fullført. Det er Multiconsult som vant anbudskonkurransen og det foreligger en rapport datert 10/5-16 som beskriver de geotekniske forholdene i det området som omfattes av områdeplanen. De er utført en rekke geotekniske grunnundersøkelser for blant annet å finne dybden til fjell og grunnforholdene for øvrig i det området man tenker å utvide fergehavnsarealet.

Resultatene viser at ønsket utfylling i området lengst vest kan gjennomføres, men dette betinger at det i forkant etableres en motfylling, samt at det under utfyllingsarbeidene må tas tilbørlig hensyn til oppbygging av poretrykk dvs. det må påregnes konsolideringspauser. Utfyllingen vil stedvis kunne medføre store setninger inne på land som vil pågå over lengre tid. Dette er m.a.o. ikke noen akseptabel løsning. Et bedre alternativ er utvidelse med et betongdekke fundamentert på peler til fjell.

Utenfor KVM området viser undersøkelsene at dagens stabilitet ikke er tilfredsstillende. For å oppnå nødvendig stabilitet må det slås ned en ny spunt i faste masser og avlaste arealet bak spuntene ved bruk av lette masser. Utvidelsen må utføres som et betongdekke fundamentert på peler til fjell.

Kostnadene for de planlagte utvidelsene av fergehavnsarealet må justeres på bakgrunn av resultatet av de geotekniske undersøkelsene. De justerte kostnadene må legges til grunn ved de videre forhandlingene med SVV om grunneieravtalen. Det er foreløpig ikke klart når arbeidene med den nye bymotorvegen kan starte opp.

Arbeidet med reguleringsplanen går sin gang. Det har vært nødvendig å avklare hvordan utkjøringen skal foregå fra fergehavna når arbeidet med bymotorvegen er fullført. Det logiske er å benytte den nye adkomsten som inngår i arbeidet med bymotorvegen. Dette betyr at logistikken i fergehavna må snus helt mot vest. Dette betyr videre at tollfunksjonene må flyttes mot vest. En omlegging av logistikken betyr kostnader som må inngå i grunneieravtalen fordi det er en følge av den nye veien.

Videre har det vært diverse møter med bl.a. Jernbaneverket og SVV om de nye godssporene som inngår i planen for fergehavna. Et av sporene skal tilknyttes til sporet til containerhavna fordi den gamle sporforbindelsen forsvinner med den nye vegen.

Det er overlevert til SVV et kostnadsoverslag for det arealet som må innvinnes i sjøen for å opprettholde dagens kapasitet på areal for utgående trafikk. På siste møte ble det foreviste et første utkast til en grunneieravtale.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Svein-Inge Larsen
Havneingeniør

Punkt 21/16:

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 21/16, Intermodal strategi



Arkivsak-dok. 201606399-1
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

Intermodal strategi.

1. Innledning.

Kristiansand Havn KF og Vest Agder fylkeskommune (VAF) har i fellesskap gått sammen om å jobbe fram en *intermodal strategi* med det formål å bidra til oppfyllelse av lokale, regionale, nasjonale og EU-mål (jfr. bl.a. behov for å flytte last for å avlaste lokal trafikkøkning, målsetting i regionalplanene m.m., NTP, samt EUs «White paper on transport») om flytting av gods fra veg til bane og sjø for å avhjelpe godvekst på veg med tilhørende vekst i klimagassutslipp.

Oppsummert om målsettingen:

- Ta unna godsveksten og flytte godsvolumer fra veg til andre lastbærere (bane og sjø).
- Styrke trafiksikkerhetsarbeidet.
- Bidra til at klimamålene nås (reduisert klimagassutslipp).
- Bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringene.
- Styrke regionens konkurransekraft.

Målsettingen med strategiarbeidet er:

- Å styrke regional konkurransekraft, økt verdiskaping og flere og mer attraktive arbeidsplasser.
- Å oppnå en effektiv, bærekraftig og trafiksikker godshåndtering.
- At regionens behov for intermodale knutepunkt innarbeides i kommende Nasjonale Transportplaner (NTPer).

Strategien belyser *intermodalitet*-temaet, og skal bidra til en prioritering av arealbruken innenfor samferdsel og tilhørende infrastruktur, slik at regionen sikres nødvendig areal til infrastrukturløsninger for å dekke regionale behov, samt ruste regionen med retning og evne til å gjennomføre en satsing for å styrke den regionale konkurranseevnen.

Bidra til å løfte det intermodale knutepunkt på Agder på dagsorden, og å få oppmerksomhet for disse i det regionale og nasjonale ordskiftet - for å posisjonere

satsingen i forhold til kommende NTPer. En klar hensikt er å følge utviklingen, legge til rette for konkurransedyktighet i næringslivet og oppnå nasjonale og internasjonale mål i.f.t. klima og trafiksikkerhet m.m.. I tillegg er målsetting at strategien skal fungere som et verktøy og gi retning for videre utvikling, iverksetting og planlegging etter plan- og bygningsloven.

2. Kristiansand havn plass i den intermodale tekningen.

Kristiansand Havn har svært gode forutsetninger for å videreutvikles som intermodalt knutepunkt, med sin strategiske plassering og naturlige beliggenhet i forhold til Norge med nasjonale transportkorridorer, og Europa med de internasjonale transportkorridorene. Kristiansand Havn har et sterkt fokus på å styrke koblingen mellom sjø og bane, som en forutsetning for å nå målene om å redusere utslipp fra transportsektoren, og sist men ikke minst, å legge til rette for en robusthet i infrastrukturkjeden, som styrker regionens konkurransekraft. Det er viktig at satsingen lykkes slik at det miljøvennlige modulskiftet tar en reell lastandel - enten det er bane eller båt. Til denne utviklingen trengs det betydelige nasjonale midler, i tillegg til lokal og regional innsats.

3. Dokumenter.

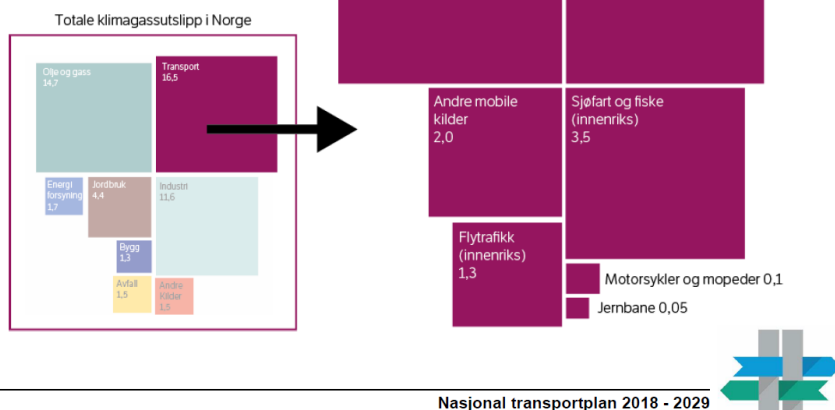
Det er støtte i en rekke dokumenter for arbeidet. Her nevnes:

- EU's «White paper on transport»
- Nasjonal Havnestrategi (2015)
- Strategi "Mer gods på sjø – Regjeringens strategi for nærskipfart", Regjeringen (2013)
- NTP 2018-2029 (presentasjon til policygruppa)
 - ✓ Det forventes en 30% vekst i godstransport frem mot 2029
 - ✓ Utslipp fra transport skal halveres innen 2030 (Gods fra veg til sjø og bane er ett av fem nevnte punkter.)
 - ✓ Overføring til sjø og bane – Potensiale: 5-7 mill tonn ~ 15% av vegtransporter > 300 km. Det skal gis virkemidler for overføring. Godstransporten øker – i alle transportformer.
 - ✓ Godstransporten skal vokse med 30%, mens klimapåvirkningen skal halveres.
 - ✓ Trengs mer last per transportmiddel, effektivisering og bedre vegtilknytning til havner og terminaler.
 - ✓ Jernbanen skal bli mer pålitelig – økt kapasitet.
 - ✓ Incentiver for overføring til sjø – reduserte kostnader.
- Region plan for Agder 2020.
- Regional Transportplan for Agder 2015 – 27.
- Internasjonal Strategi for Agder.
- Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050

Klimagassutslipp fra transport 2014

Utslipp til luft (millioner tonn Co₂-ekvivalenter)

Kilde: Miljødirektoratet 2016



4. Havnedirektørens drøftelse.

Det har over tid vært sterkt fokus på å få til løsninger, som muliggjør flytting av last for å kunne holde kostnadene for vareeierne nede, og for å oppnå klimamål, økt trafiksikkerhet etc.. For å få det til kreves det at vi har en fremtidsrettet infrastruktur på plass, som legger til rette for konkurranse mellom de ulike transportformene. Det er først når det er på plass, at regionen har de forutsetningene som skal til for å kunne konkurrere internasjonalt, nasjonalt og mot andre regioner. Dette fordi vi da har en transportsituasjon i regionen, som muliggjør helhetlige transportløsninger der hvor det er fornuftig, og konkurranse mellom transportformene der hvor det er riktig. Det er i dette spenningsfeltet vi får den gode konkurransen, som skal være med å gi en stabil og pålitelig transportkjede, som setter oss i stand til å holde kostnadene for vareeierne nede, og som i tillegg skal gi oss klima- og trafiksikkerhetsuttellinger i form av reduserte klimagass utslipp, og redusert antall trafikkulykker.

Forslag til vedtak

Havnestyret slutter seg til havnedirektørens vurdering av viktigheten i å få på plassen intermodal strategi, hvor havnes samfunnsansvar knyttes opp mot felles regional målsetting om at dette skal være et fokusområde, og være styrende for innspill til infrastrukturgrepene som tas, og i forhold til kommende NTP prosesser.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Prosjektleder

Punkt 22/16: "Shellkaia", Odderøya, etterbruk herunder cruise

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 22/16, "Shellkaia", Odderøya, etterbruk herunder cruise



Arkivsak-dok. 201606847-1
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

[Klikk her for å skrive inn tekst.](#)

DRØFTING AV FREMTIDSBRUKEN AV «SHELLKAIA», ETABLERING CRUISELØSNING FOR SESONGEN 2017 MED KAPASITETSØKNING FOR STRATEGIOMRÅDET VIDERE, SAMT AVLASTNING I BYEN (BL.A. HAMPÅ) FOR LANGTIDSLIGGEPLASSER.

Innledning.

Vi er i den situasjonen at «Shellkaia» har et generelt behov for oppdragering etter utfasing som våtbulkskai for å kunne opprettholdes som et alternativ for flere typer anløp, såsom yachter, orlogsfartøy etc., samt opplag av f.eks. OSP- skip osv. Ved å oppgradere denne, vil vi få større fleksibilitet, og det vil gi oss mulighet for å avlaste sentrum ved å ha muligheten for å flytte skip med langtidsligge vekk fra sentrum.

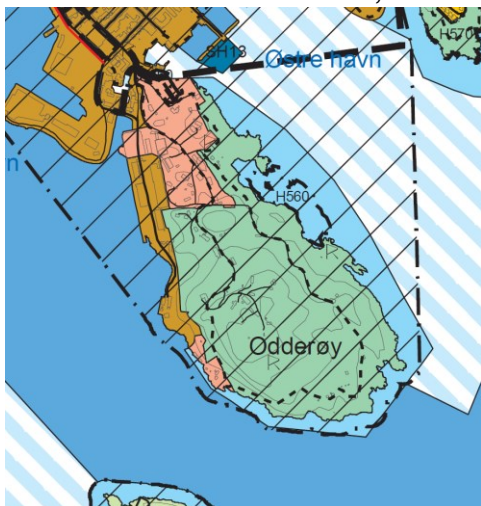
Videre vil vi i forbindelse med Silokaiutbyggingen, miste Silokaia som cruisekai fra og med sesongen 2017. På dette tidspunktet vil heller ikke flerbrukskaia på Lagmannsholmen være ferdigstilt (p.g.a. geoteknikk m.m.). Vi er derfor i en situasjon hvor vi må vurdere alternative løsninger også for cruise for å opprettholde trafikk for sesongen 2017.

På bakgrunn av dette har vi sett på muligheten for å gjøre tiltak ved «Shellkaia», og hva som skal til for å tilfredsstillere nevnte utfordringer.

TILLEGGINGSARRANGEMENT VED «SHELLKAIA», ODDERØYA.

Vi ser for oss at dette kan gjøres med å etablere to dykdalber i en avstand på 120 – 150 m, og bro over disse for mottak av folk. For å kunne få mest mulig fleksibel bruk av liggeplassen, må Hideboen sprenges ned til cote (-11). Det legges ikke opp til en løsning hvor «Shellkaia» kan fungere i forhold til lasthåndtering da det i tilfelle vil være sterkt fordyrende.

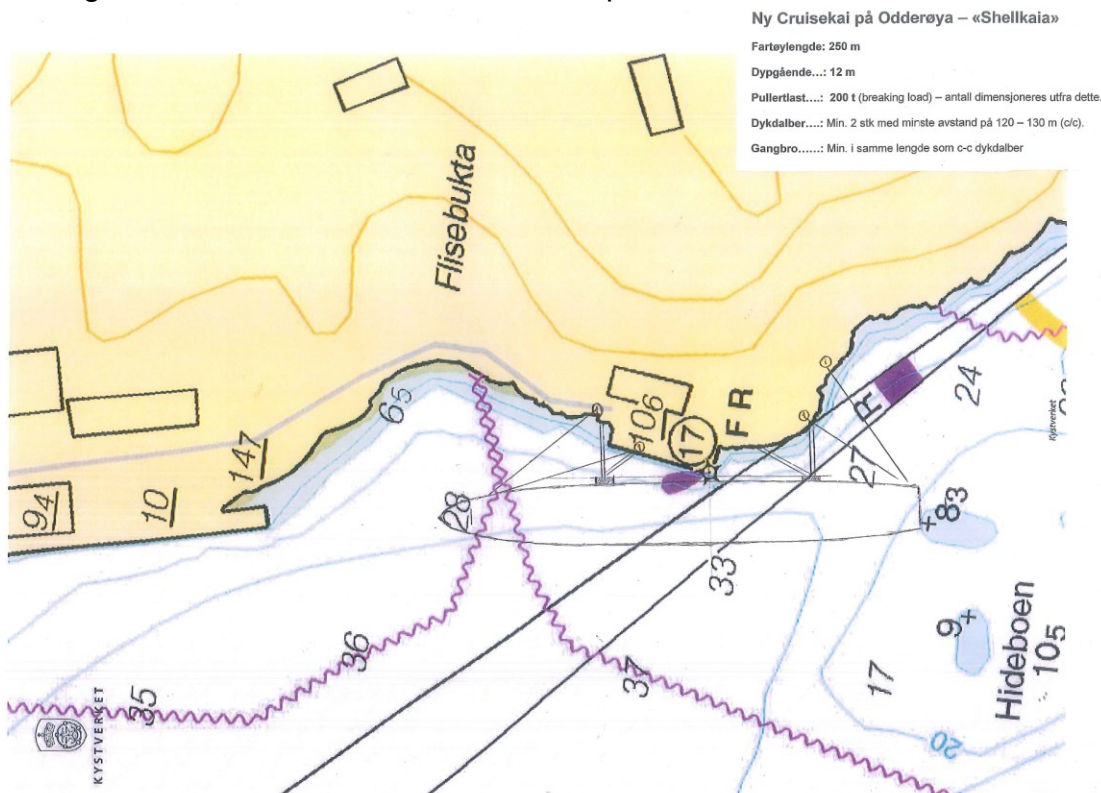
Planstatus for «Shellkaia», Odderøya.



Utsnitt fra Kommuneplanen fra 2011, hvor området er avsatt til sentrumsformål.

Planskisse over arrangementet

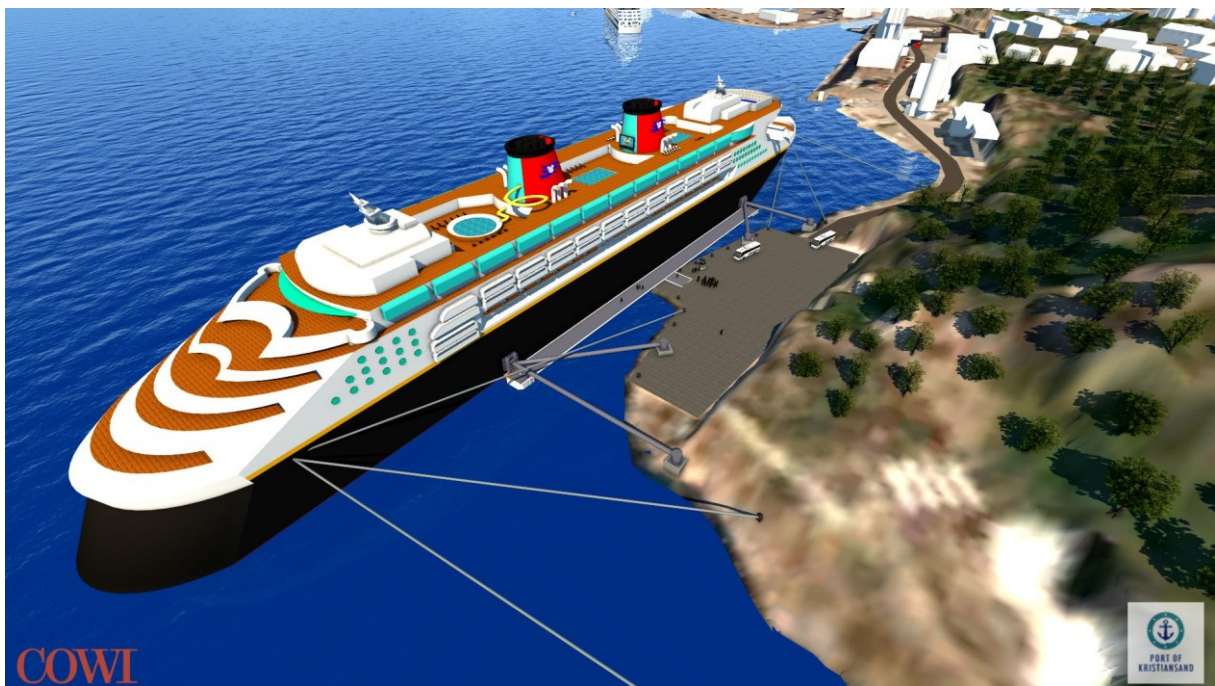
Arrangementet slik vi ser det for oss vises på skissen under.



Skisse av tilleggingsarrangementet i plan



Tilleggingsarrangement illustrert i plan.



Tilleggingsarrangement i perspektiv

Vi har fått Kystverket til å beregne dybde ved to alternative skipsdyp. Resultatet fra disse er at 9,2 m dypgående fartøy krever 10,8 m's dyp, og at 9 m's dypgående krever 10,5 m. Utdypingen bør som følge av dette fastsettes til min. 11 m.

Utskrifter fra Kystverkets beregning.

Dybdedimensjonering av farled	
Fyll inn verdier i gult felt	
Input verdier	
Lengde dim. Fartøy	362 meter
Bredde dim. Fartøy	47 meter
Dyptgående dim. Fartøy	9,2 meter
Blokk-koeffisient	0,80 dimensjonsløs
Kanalbredde	370 meter
Fartøyets hastighet	5 knop
Krengvinkel	1 grader
Bunnstype	2 løsmasser = 1 hard = 2
Ekstra sikkerhetsmargin	0 meter
Navn på skip	Harmony of the seas
Navn på prosjekt	Test
Nødvendig farledsdybde	10,8m

Dybdedimensjonering - Test		
Dimensjonerende skip - Harmony of the seas		
T	9,2m	Skipets dyptgående
$\Delta T_{\text{sikkerhet}}$	1m	Sikkerhetsmargin
ΔT_{squat}	0,19m	Tilleggsdybde squat
$\Delta T_{\text{HeelTurn}}$	0,41m	Tilleggsdybde kringing
Dybde	10,8m	Nødvendig farledsdybde

Nødvendig farledsdybde er beregnet fra metoden beskrevet i Farledsnormalen med en nøyaktighet på 5 iterasjoner.

Dybdedimensjonering av farled	
Fyll inn verdier i gult felt	
Input verdier	
Lengde dim. Fartøy	345 meter
Bredde dim. Fartøy	32 meter
Dyptgående dim. Fartøy	9 meter
Blokk-koeffisient	0,80 dimensjonsløs
Kanalbredde	370 meter
Fartøyets hastighet	5 knop
Krengvinkel	1 grader
Bunnstype	2 løsmasser = 1 hard = 2
Ekstra sikkerhetsmargin	0 meter
Navn på skip	dimensjonerende cruise
Navn på prosjekt	Test
Nødvendig farledsdybde	10,5m

Dybdedimensjonering - Test		
Dimensjonerende skip - dimensjonerende cruise		
T	9m	Skipets dyptgående
$\Delta T_{\text{sikkerhet}}$	1m	Sikkerhetsmargin
ΔT_{squat}	0,18m	Tilleggsdybde squat
$\Delta T_{\text{HeelTurn}}$	0,28m	Tilleggsdybde kringing
Dybde	10,5m	Nødvendig farledsdybde

Nødvendig farledsdybde er beregnet fra metoden beskrevet i Farledsnormalen med en nøyaktighet på 5 iterasjoner.

Havnedirektørens drøftelse.

Vi står overfor den situasjonen at vi har behov for å gjøre oppgraderinger ved «Shellkaia», og at vi har utfordringer i forhold til kaiplasser for langtidsligge. Samtidig bør vi styrke våre muligheter for liggeplass for yachter, orlogsfartøy o.l.. Endelig vil oppstart av Kanalbyen medføre at vi er uten cruisekai ved Silokaia fra og med sesongen 2017. Dersom vi velger å gå for tiltak ved «Shellkaia», så kan vi møte disse behovene på en rimelig god måte. Det vil gi oss plasser for langtidsligge utover de vi har inne ved Hampa, som også vurderes som mer ugunstig ettersom de ligger tettere på byen, som til tider har forurensning over grensen pga biltrafikken. Ser vi alt dette opp mot det samlede kapasitetsbehovet som strategiområdet cruise vil utløse

(hvor vi etter Strategiplanen skal opp i 150 anløp pr. år), så vurderer jeg det som mest hensiktsmessig å satse på tiltak som skissert ved «Shellkaia». Den vil sikre fremtiden og gi fleksibilitet – både for cruise og annen trafikk, som nevnt over, med andre ord mulighet for fler- /etterbruk som en «buffer» på tvers av strategiområdene.

Saken legges fram for Havnestyret til drøftelse med tanke på å få fram om dette er noe administrasjonen skal jobbe med, eller ikke.

Forslag til vedtak

Havnestyret tiltrer havnedirektørens vurdering, og ber om at administrasjonen jobber videre med løsning om etterbruk av «Shellkaia» som skissert, og da med tanke på ferdigstillelse innen 01.05.2017.

Budsjett/økonomiske rammer legges fram for godkjenning så snart dette er klart.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Prosjektleder

Punkt 23/16: Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 23/16, Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF

Landstrømplan Kristiansand Havn (2).pdf

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 23/16, Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF



**KRISTIANSAND
HAVN KF**

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 201606780-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
07.06.2016

Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF

Sammendrag

Kristiansand Havn har etter vedtak i Kristiansand bystyre blitt bedt om å fremlegge en handlingsplan for landstrøm. Planen tar sikte på å gi en grundig gjennomgang av hva landstrøm faktisk er, hvorfor det satses på landstrøm, og ikke minst en kartlegging av prioriterte investeringer for Kristiansand Havn i fremtiden.

Kristiansand Havn har vært langt fremme blant norske havner når det gjelder investeringer i infrastruktur for landstrøm, og det har over tid vært et prioritert arbeid i tråd med den overordnede strategien om å utvikle havna som et miljøvennlig transportknutepunkt.

Havnedirektøren anmoder havnestyret om å gi administrasjonen fullmakt til å fortsette arbeidet med å utvikle landstrømtilbudet i havna i tråd med havnas strategiplan, og vedlagte handlingsplan.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering, og ber Havnedirektøren arbeide for å utvikle og utvide landstrømstilbudet i Kristiansand i tråd med handlingsplanen.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Kommunikasjons- og samfunnskontakt

Vedlegg:
Handlingsplan for landstrøm Kristiansand Havn KF

Punkt 24/16: Regnskapsrapport - 1 tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 24/16, Regnskapsrapport - 1 tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Første tertialrapport 2016.pdf

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 24/16, Regnskapsrapport - 1 tertial 2016 - Kristiansand Havn KF



**KRISTIANSAND
HAVN KF**

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 201604557-7
Saksbehandler Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret
Bystyret

Møtedato
07.06.2016
22.06.2016

Regnskapsrapport - 1 tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Tertialrapport følger vedlagt.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar tertialrapport tas til orientering.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen
Administrasjonssjef

Punkt 26/16: Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram

Bilag

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 26/16, Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram

Planprogram høringsdokument.pdf

Oppsummering av høringsuttalelser Planprogram 110516 siste.docx

Vedtak FORMAN, 08062016, Sak 66/16, Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram

Vedtak HAVNES, 07062016, Sak 26/16, Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram

Vedtak BYUTVIK, 26052016, Sak 97/16, Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram



Dato 11. mai 2016
Saksnr.: 201513219-59
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang

By- og miljøutvalget
Havnestyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

26.05.2016
07.06.2016
08.06.2016
22.06.2016

Kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige Fastsettelse av planprogram

Sammendrag

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige omhandler videreutvikling av Kongsgård – Vige havneområde her under etablering av ny containerterminal. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk inngår ikke i planarbeidet.

Denne saken omhandler fastsettelse av planprogram for arbeidet med kommunedelplanen. Planprogrammet inneholder en beskrivelse av bakgrunn og mål for planarbeidet og hvordan planområdet er avgrenset. Deretter følger en beskrivelse av dagens situasjon i planområdet og omkringliggende arealer, samt nasjonale, regionale og kommunale føringer for planarbeidet. Det gjøres rede for alternativ som skal utredes og bakgrunnen for valg av alternativ, sentrale problemstillinger for planarbeidet og en oversikt over hvilke utredninger som skal inngå i konsekvensutredningen. Avslutningsvis redegjør planprogrammet for organisering av planarbeidet, medvirkning og framdrift.

Formannskapet vedtok i møte 2.mars 2016 å melde oppstart av kommunedelplan for havneområdet nord, Kongsgård – Vige og å sende planprogrammet på høring/ offentlig ettersyn.

Planprogrammet var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 10.mars – 29.april 2016. Det er mottatt til sammen 32 høringsuttalelser, hvorav flere er felles uttalelser. De mest sentrale problemstillingene i uttalelsene er støy fra ny havn til omkringliggende boligområder/friområder, inngripen i eksisterende grøntområder, tilrettelegging for næringslivet med jernbanetilknytning og avgrensning av influensområdet. I høringen har fylkeskommunen varslet at de vurderer å reise innsigelse på følgende tema; omdisponering av viktige friluftsområder og trafikk (atkomst fra Marvika til Østre Ringvei, jf havneplanen 2015), dette må avklares tidlig i planfasen.

Etter at saken om høring av planprogrammet ble fremmet for formannskapet er det blitt enighet om at Kystverket inngår som medlem i prosjektgruppa som observatør. Planprogrammet justeres i samsvar med dette.

Videre anbefaler rådmannen at influensområdet til planen utvides til å omfatte bebyggelsen med utsikt til fjorden på Søm og Kongsgård. Noen velforeninger har foreslått utvidelsen til å omfatte arealene langs Topdalsfjorden og større deler av Randesund. Rådmannen finner ikke dette hensiktsmessig. Konsekvensutredningen vil likevel omfatte innvirkning på areal utenfor influensområdet der dette er relevant.

Opplegget for informasjon og medvirkning utvides med egne informasjonsmøter knyttet til utredning av enkelte tema, spesielt støy. Denne justeringen medfører ikke behov for endring av planprogrammet.

Rådmannen anbefaler at planprogrammet vedtas, jf. plan- og bygningslovens § 11-13.

Forslag til vedtak

1. Bystyret fastsetter planprogram for Kommunedelplan Havneavsnitt nord, Kongsgård-Vige, datert 28.januar 2016, i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-13.
2. Planprogrammet dateres bystyrets vedtaksdato og justeres slik:
 - a. Prosjektgruppen suppleres med deltakelse fra Kystverket.
 - b. Influensområde endres i henhold til administrasjonens forslag.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

Forslag til planprogram for kommunedelplan havneområde nord, Kongsgård-Vige
Oppsummering av høringsuttalelser

Utrykte vedlegg

Høringsuttalelser kan fås ved henvendelse til saksbehandler

BAKGRUNN

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige omhandler videreutvikling av Kongsgård – Vige havneområde her under etablering av ny containerterminal. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk inngår ikke i planarbeidet.

I generalplanen av 1969 ble det gitt en vurdering av havnemulighetene i Kristiansand. I generalplanen 1979-90 står det at enkelte aktiviteter kan etter hvert overflyttes til eller utbygges i området Kongsgård/Ringknuden/Vige. Arealene var her avsatt til industri. I kommuneplanen Kristiansand mot år 2000 var arealbruken utbygd byggeområde. Formålet Havneareal ble tatt i bruk i kommuneplanen i 2000 og fulgt opp i kommuneplanene i 2005 og 2011 Reguleringsplan for Kongsgård – Vige ble vedtatt i bystyret i 2005.

Funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta ble behandlet i bystyret i 2003. Med bakgrunn i innsigelse til kommuneplanen 2011-2022 fra Kystverket besluttet bystyret at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnevedtaket fra 2003. Utredningen viste at løsningen vedtatt i 2003 ikke er realiserbar med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket 2003 ble behandlet i bystyret i 2013. Bystyret vedtok da at Kristiansand Havn skulle lage en plan for strategisk utvikling og arealbehov for havnevirksomheten og at Kristiansand kommune skulle sette i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika, Kongsgård og Vige for å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt og ivareta næringslivets behov.

Kristiansand Havn la våren 2015 fram plan for Strategisk utvikling og arealbehov, Havneplanen 2015. Havneplanen 2015 og dens delrapporter er, sammen med andre underlagsdokumenter, et viktig grunnlag for kommunedelplanen.

Hovedproblemstilling for planarbeidet er hvordan utvikle Kristiansand havn, havne avsnitt nord som en framtidsrettet havn som muliggjør flytting av containerterminalen til havneavsnitt nord og imøtekomme mål om effektiv havnedrift og overføring av godstransport fra vei til sjø og bane, samtidig som planen skal ivareta øvrig samfunns - og byutvikling.

Krav om planprogram

Det er et krav i plan- og bygningsloven at alle kommuneplaner og kommunedelplaner skal ha planprogram. Planer som inneholder areal for utbygging skal også konsekvensutredes. Planprogrammet er en plan for planarbeidet som skal gjennomføres. Formålet med planprogrammet er å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet, hvilke utredninger som skal lages og hvordan konsekvensene av planforslaget skal vurderes.

Planprogrammets innhold

Planprogrammet følger som trykt vedlegg i saken.

Formål med planarbeidet

Det legges til grunn følgende effektmål for planarbeidet:

- Langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidsrettet havn i Kongsgård-Vige som ivaretar behovene til regionens næringsliv og nasjonale funksjoner er sikret.
- Hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømmlandet, er ivaretatt
- Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt.

Avgrensning av planområdet

En svært viktig oppgave i planarbeidet er å avveie behovet for fremtidig areal til havnevirksomhet mot øvrige samfunnsinteresser.

Planområdet avgrenset slik at det omfatter arealbehovet til det mest omfattende planalternativet (Havneplanen 2015) samt mulige buffersoner. Planprosessen vil avklare hvor stor del av planområdet som skal avsettes til havneformål og hvilke arealer som skal avsettes til buffersone mellom omkringliggende boligområder og havna. Buffersoner kan etableres i form av allment tilgjengelige friområder, næringsbygg osv. Planområdet, jf. illustrasjon, er avgrenset slik:

- i nord mot kommunedelplan for Ytre ringvei
- i nordvest ved Ringåsen, mot museet
- i vest ved Torsviga mot Sør Arena og Ægirs vei
- i sør mot reguleringsplanen Roligheden, Fantholmen og Kuholmsbukta

Avgrensing i sjø tar hensyn til nødvendig manøvreringsareal slik de er vurdert i arbeidet med havneplanen 2015. Behov for vendebasseng er vurdert å være 700 m i ytre basseng, og 400 m i indre basseng.

Gang og sykkelveiforbindelse mellom Vige og Marviksletta avklares i egen plan og i planer for Ytre Ringveg og ny Varoddbro. Det vil også bli vurdert å avklare framtidig kopling mellom Marviksletta og E18 i egen reguleringsplan.

Planområdet kan reduseres underveis i prosessen. Dette gjelder blant annet arealer som er omfattet av midlertidig forbud mot tiltak til 20.6.2017 jf. plan- og bygningsloven § 13-1 og byutviklingsstyresak 115/14. Det er en forutsetning at arealbrukskonflikten er avklart.

For en del utredningstema, bl.a. knyttet til konsekvenser for folkehelse, barn og unges bruk, støy og trafikk, vil analyseområdet også omfatte tilgrensende arealer vist som influensområde i kartet. Influensområdet er utvidet med bakgrunn i høringsuttalelser. For enkelte tema vil konsekvenser bli vurdert ut over det skisserte influensområdet.



Illustrasjon: Planavgrensning (indre markeringslinje - blå) og influensområde (ytre markeringslinje – rød). Influensområdet er justert etter høring

Dagens situasjon

Havnevirksomheten er i dag fordelt på Vestre havn, som inneholder containerterminalen, ferjeterminal og cruiseterminal, og havneavsnitt nord, Kongsgård-Vige.

Planområdet for kommunedelplanen ligger ytterst i Topdalsfjorden og er en del av bydel Lund. På motsatt side av fjorden ligger boligområdene Søm og Randesundheimen. Kristiansand havn, Kristiansand kommune og Kristiansand næringsselskap, KNAS er store grunneiere i området. Øvrige arealer eies av private.

Den nordlige delen av området utgjør i dag havne- og industriområdet Kongsgård-Vige. Reguleringsplan for området ble vedtatt i 2005. Havneaktiviteten her omfatter i hovedsak tørrbukk, stykkgoods, prosjektlaster og OSP (offshore supply port). Her ligger også Ringknuten pukkverk AS, som er under avvikling og strandkant deponiet som siden 2006 har tatt imot forurensende masser.

Ringknuden og Ringåsen ligger som markerte topper i landskapet og er en buffer mot boligene på Vige og Vest-Agder museet på Kongsgård. Deler av Romleåsen og Marvika samt Gleodden er en viktig del av grønnstrukturen på Lund. Området inneholder flere sentrale militærhistoriske kulturminner og flere naturmangfoldslokaliteter, blant annet Prestebekken, som er sjørrettførende.

Planstatus

I kommuneplanens arealdel er havneavsnitt nord avsatt til havneformål og havneformål i sjø. Nedenfor følger en gjennomgang av arealbruksformål for tilgrensende områder.

Grønnstruktur: Ringåsen, Ringknuden, Hestheia, Romleåsen og deler av Marvika og Gleodden.

Bebyggelse og anlegg kombinert formål: Områdene ved Torsviga (BA5) er avsatt til idrett, kontor og forretning. To områder lokalisert på nord - og sørsiden av Marvika er regulert til kombinerte formål for bolig og kontor (BA6 og BA7).

Områder i sjø: Formålene som ligger i eksisterende kommuneplan er bruk og vern av sjø og vassdrag, ferdsel og kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Hensynssoner og gjennomføringssone: På både sjø- og landarealene, som ligger ved Torsviga, er det lagt en gjennomføringssone med krav om felles planlegging. Sona omfatter også Marviksletta og strekker seg nord til E18. Innerst i Marvika er det angitt hensynssone naturmiljø H560. Sør på Gleodden er det angitt hensynssone kulturmiljø H570.

Forutsetninger og føringer for planarbeidet

For at Kristiansand havn skal beholde og videreutvikle sin posisjon som sentralhavn i Norge, er det viktig at havna har arealer som gir grunnlag for å utvikle en konkurransedyktig havn.

Utvikling av effektive havner og overføring av godstransport fra vei til sjø og bane står sentralt i nasjonale føringer for havneutvikling. Både regionale og kommunale planer og enkeltvedtak peker på viktigheten av utvikling av Kristiansand havn. Andre nasjonale, regionale og kommunale styringsdokumenter vektlegger byutvikling og folkehelse.

Sentrale problemstillinger

- Havneutvikling - Hvordan utvikle Kristiansand havn, havne avsnitt nord som en framtidsrettet havn som muliggjør flytting av containerterminalen til havneavsnitt nord og imøtekommer mål om effektiv havnedrift, og ivaretar regionens behov og statens mål om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane?
- Næringsutvikling - Hvordan sikre tilstrekkelig arealer til å imøtekomme behovet til logistikknæring og eventuelt andre næringer som kan ha gevinst av å være lokalisert nær havna?
- Trafikkavvikling/ Trafikkgrunnlag og sikkerhet på land og sjø
- Folkehelse
- Tilpassing til eksisterende bomiljø
- Blå-grønn struktur -
- Hvordan tilrettelegge for en havneutvikling som ivaretar natur-, friluftsliv- og kulturminneverdier innenfor planområdet og influensområdet.
- Buffersoner
- Allment tilgjengelige friområder og ikke støyømfintlig bebyggelse mellom havna og boliger.
- Tilpassing til framtidig byutvikling

Alternativ

Havneplanen 2015 og utredning fra Kokkersvold – Seaport vil danne grunnlag for alternativene som skal utredes.

Planalternativ 1 tar utgangspunkt i havneplanen. I dette alternativet utredes arealene fra Vige i nord til og med Gleodden i sør avsatt til havneformål. Deler av Ringåsen og Ringknuden omdisponeres til havneformål. For å sikre manøvreringsareal i sjø avsettes sjøarealene inn mot Sømlandet til trafikkområde i sjø.

Planalternativ 2 bygger på arealbehov anbefalt i utredning fra Kokkersvold – Seaport. I tillegg skal mulighet for jernbanetilknypning avklares. Havnearealet i dette alternativet strekker seg fra Vige i nord til Torsviga i sør. Også i dette alternativet vil deler av Ringåsen og Ringknuden omdisponeres til havneformål og sjøarealene inn mot Sømlandet til trafikkområde i sjø. Hovedatkomsten er den samme. Planen skal ivareta buffersoner mellom havn og boligområder i form av allment tilgjengelige friområder.

Konsekvensutredning

Planarbeidet skal avklare konsekvenser av planforslaget for hvert enkelt tema og den samlede konsekvensen for området. Konsekvensene skal vurderes opp mot dagens situasjon (0-alternativet). 0-alternativet er sammenligningsgrunnlag, definert som dagens situasjon, inkludert utvikling i samsvar med allerede godkjente reguleringsplaner, kommunedelplan for Ytre Ringveg og kontor/næring i Marvika i samsvar med kommuneplanen. Kvalitetssikringen av havnestrukturvedtaket av 2003 konkluderte med at det ikke er realistisk å flytte containerterminalen til Kolsdalsbukta eller Kongsgård-Vige innenfor gjeldende reguleringsplan, i 0-alternativet blir derfor containerterminalen værende på Lagmannsholmen.

Det finnes eksisterende utredninger på flere fagtema, heriblant konsekvensutredning Kongsgård/Vige industriområde 2003. Eksisterende utredninger vil bli supplert slik at de omfatter hele planområdet og influensområdet rundt.

Følgende tema skal utredes:

- Fornminner, kulturminner og kulturmiljø
- Landskap
- Grønnstruktur og friluftsliv
- Naturmangfold
- Transport - trafikkgrunnlag og trafiksikkerhet på land
- Grunnforhold i land/sjø geoteknikk
- Havnivå/stormflo
- Flom, overvann og kommunale tekniske anlegg
- Forurensning
- Luftforurensning
- Støy
- lysforurensning
- Barn og unges interesser
- Skolenes og barnehagenes bruk av nærmiljøet
- Kriminalitets-forebygging
- Risiko og sårbarhet
- Folkehelse – samlet helsekonsekvensutredning

Organisering

Arbeidet med kommunedelplan for havneområdet nord Kongsgård-Vige er prosjektorganisert med en administrativ styringsgruppe og prosjektgruppe. Formannskapet, som ansvarlig planutvalg for kommuneplan og kommunedelplaner, er politisk styringsgruppe for planarbeidet. Saker til formannskapet fremmes via havnestyret og by- og miljøutvalget til uttalelse.

Administrativ styringsgruppe består av Teknisk direktør, Havnedirektøren, Kommunelegen og leder av by- og samfunnsenheten og ledes av Rådmannen. Prosjektgruppa ledes av by- og samfunnsenheten og har medlemmer fra Kristiansand havn KF og representanter fra relevante fagmiljø i kommuneadministrasjonen. Etter at saken om høring av planprogrammet ble fremmet for formannskapet er det blitt enighet om at Kystverket inngår som medlem i prosjektgruppa som observatør. Planprogrammet justeres i samsvar med dette.

Planprogrammet er utarbeidet i tett samarbeid med prosjektgruppa og relevante fagpersoner. Det har også vært avholdt møter med Kystverket og Statens vegvesen. Videre har planprogramforslaget blitt presentert i planforum.

Framdrift

Etter framdriftsplanen vil forslag til kommunedelplan bli lagt fram for behandling senhøsten 2016. Høringen forventes tidlig vinter 2017 og sluttbehandling i løpet av våren 2017.

Tidligere saksgang

- *Bystyresak 80/2003 - Funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta*
- *Bystyresak 105/11- Styrke i muligheter - kommuneplan for Kristiansand 2011-2022.* Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger. Bakgrunnen for vedtaket var innsigelse til kommuneplanen fra Kystverket.
- *Bystyresak 47/2013 – Kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket 2003.* Bystyret vedtok at Kristiansand Havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika samt i Kongsgård og Vige.
- *Bystyresak 99/2014, Ringvirkningsanalysen for Kristiansand Havn KF.* Bystyret tok ringvirkningsanalysen til etterretning. Av vedtaket framgår det at bystyret er av den oppfatning at analysen gir en bekreftelse på havnens betydning for regionen, både i forhold til viktigheten for næringslivet, arbeidsmarkedet og skatteinntektene i de enkelte kommunene. Bystyret legger til grunn at dette må avspeiles i det videre arbeidet, og være førende for havnens innspill i/til dimensjonering av arealer og det generelle arbeidet i forhold til Havneplanen og innspill som Kristiansand Havn KF gir i forhold til ulike planprosesser.
- *Bystyresak 73/15 Havneplanen – realitetsbehandling av havnestyresak 05/15* omhandler Strategisk utvikling og arealbehov for Kristiansand havn. Bystyret fattet slikt vedtak: Bystyret tar havneplanen slik denne er fremlagt til orientering. Planen har ikke status som juridisk dokument etter plan- og bygningsloven og forutsettes fulgt opp av en egen kommunedelplan.
- *Byutviklingsstyresak 115/14 Kongsgård – Vige midlertidig forbud mot tiltak.* BS vedtok midlertidig forbud mot tiltak jf. plan- og bygningsloven § 13-1 for næringsområder i Kongsgård og i Vige. Forbudet gjelder til 20.6.2017.
- Formannskapet vedtok i møte 2.mars 2016 å melde oppstart av kommunedelplan for havneområdet nord, Kongsgård – Vige.

Medvirkning

I arbeidet med utarbeidelse av planprogrammet har administrasjonen hatt møter med Statens vegvesen og Kystverket. Forslag til planprogram ble presentert i regionalt planforum med deltakelse fra regional myndigheter.

I høringsperioden er det avholdt åpen dag 06.04.2016 i Salems lokaler på Lund. Det var beskjedent fram møte. Som følge av at flere mente informasjonen om åpen dag hadde vært for dårlig og at for få velforeninger på Søm hadde blitt informert ble det holdt et nytt informasjonsmøte i bydelshuset på Søm 25.04.2016. Dette møtet var svært godt besøkt.

Det er også avholdt en presentasjon av planprogrammet i regional planforum 14.04.2016 og i Kristiansand næringsforening 19.04.2016.

Høring av planprogrammet

Formannskapet vedtok 02.03.2016 å legge planprogrammet ut på offentlig ettersyn (høring). Høringsperioden ble fastsatt til 8 uker fra 10.03.2016 til 29.04.2016. Høringsfristen for Randesund bydelråd ble utvidet til 02.05.2016. Det er mottatt til sammen 23 høringsuttalelser, hvorav flere er felles uttalelser. Oppsummering av høringsuttalelsene

De mest sentrale problemstillingene i uttalelsene er støy fra ny havn til omkringliggende boligområder/friområder, inngripen i eksisterende grøntområder, tilrettelegging for næringslivet med jernbanetilknytning og avgrensning av influensområdet. I høringen har fylkeskommunen varslet at de vurderer å reise innsigelse på følgende tema; omdisponering

av viktige friluftsområder og trafikk (atkomst fra Marvika til Østre Ringvei, jf havneplanen 2015), dette må avklares tidlig i planfasen.

Administrasjonens vurdering av hver enkelt uttalelse følger vedlagt. I det følgende gis en kort redegjørelse for de viktigste temaene, samt hvilke endringer som er gjort i planprogrammet som følge av høringen.

- Medvirkningsopplegg i planarbeidet og ved offentlig ettersyn av planforslaget vil bli tilpasset erfaringene fra høringen av planprogrammet og høringsuttalelsene. I tillegg til ordinære informasjonsmøter ved høring av planforslag, vil det bli lagt opp til å ha egne informasjonsmøter når støyanalysene er klare.
- Influensområdets størrelse er det gitt flere kommentarer til. Administrasjonen har konkludert med at avgrensningen av influensområdet var for snever i forslaget til planprogram. Avgrensningen har begrenset praktisk betydning for analyser av støy, luftforurensning m.v., men kan ha medvirket til at et for snevert utvalg av velforeninger ble tilskrevet.
- Støy som følge av utvidet havneaktivitet er det enkelttemaet flest er bekymret for. Støy er dessuten et tema som påvirker flere andre tema som livskvalitet, bruk av friluftsområder osv. Administrasjonen vil understreke at støy er tema som tas på alvor i konsekvensutredningen. Temaet vil dessuten være gjenstand for ytterligere vurdering i helsekonsekvensvurderingen. Det legges til grunn at det vil være forskjellige konsulenter som utreder støy og som utfører helsekonsekvensutredningen.
- Planavgrensningen er et tema i flere av uttalelsene fra offentlige virksomheter og næringslivet. Alle uttalelsene som omfatter planavgrensning advarer mot å ta ut arealer på nåværende tidspunkt. I tillegg advares det mot å oppheve gjeldende vedtak om forbud mot tiltak i randsonen av planavgrensningen. Kystverket foreslår også at områdene BA5 (Sør Arena), BA6 og BA7 tas inn i 0-alternativet. Dette er ivare tatt i planprogrammet der det står at kontor/næring i Marvika i samsvar med kommuneplanen inngår.
- Alternativene: Fra næringslivet er det flere som tar til orde for at Alternativ 1 må velges. Velforeninger og beboere mener Alternativ 1 må forkastes og at det bør utformes et Alternativ 3. Administrasjonen mener at slik et eventuelt tredje alternativ beskrives er dette en variant av 0-alternativet.
- Jernbanetilknytning går igjen som tema i mange uttalelser. Spørsmålet om areal for jernbaneterminal vil bli utredet i alle alternativene, slik det er angitt i forslag til planprogram.
- Grøntområder og friluftsområder m.v. og konsekvenser av større havn og mer trafikk er et gjennomgående tema hos beboere, velforeninger og hos miljømyndighetene. Dette er tema som vil bli utredet i konsekvensutredningen. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder spør konkret om det er mulig å anlegge fjellhaller for containerterminalen slik at tilstrekkelige arealer kan vinnes uten nedsprenning av Ringknuden og Ringåsen.

Administrasjonen foreslår på bakgrunn av høringsuttalelsene at

- Planavgrensningen endres ikke, og vedtak om midlertidig forbud mot tiltak opprettholdes.
- Opplegget for medvirkning justeres i henhold til erfaringene fra høringen av forslag til planprogram, bl.a. avholdes eget møte knyttet til støyutredningene og eventuelt andre utredninger.
- Planprogrammet justeres slik:
 - Prosjektgruppen suppleres med deltakelse fra Kystverket.

- Influensområde endres i henhold til administrasjonens forslag.