

REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 12-09-2017

Mødedato Tirsdag d. 12. september 2017 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen, Gravane 4, 3 etg.

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyret 13.06.2017.....	3
Rapport om sommerfullmakt.....	5
Port Forward.....	7
Konsekvenser av gatebruksplan.....	10
Fergeterminalen – gjenoppstart av områdeplanen, orienteringssak til havnestyret.....	13

Punkt 30/17: Protokoll fra havnestyret 13.06.2017

Bilag

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 30/17, Protokoll fra havnestyret 13.06.2017

Protokoll Havnestyret 13.06.17



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. 201700260-31
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.09.2017

Protokoll fra havnestyret 13.06.2017

.

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 13.06.2017 godkjent og signert](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 31/17: Rapport om sommerfullmakt

Bilag

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 31/17, Rapport om sommerfullmakt



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. 200503216-28
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.09.2017

Rapport om sommerfullmakt

Forslag til vedtak

Sommerfullmakt i perioden 14.06.17 – 11.09.17 er ikke benyttet.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 32/17: Port Forward

Bilag

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 32/17, Port Forward



Arkivsak-dok. 201711401-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.09.2017

Port Forward

Sammendrag

Kristiansand Havn KF er involvert i et forprosjekt i EU sitt forskning- og utviklingsprogram Horizon 2020. Programområdet er *Smart, green and integrated transport*, og omsøkte prosjekt ligger innenfor temaområdet Ports of the Future. Prosjektleder er Fraunhofer Institute med selskapet Innvotek som koordinator.

Prosjektet heter Port Forward, og er videre fra første kvalifiseringsrunde. Endelig søknadsfrist for siste runde før tildeling er 19. oktober 2017.

Port Forward føyer seg inn i en rekke av utviklingsprosjektet som Kristiansand Havn deltar i. Havna sitt bidrag inn i prosjektene er basert på timer, og tilbake får vi faglige utfordringer og innspill, samt tilgang til fremtidsrettet teknologi.

Andre prosjekter som Kristiansand Havn deltar i:

- NØKS II (Nærskipsfart i Øresund-Kattegat-Skagerak
 - Prosjektleder: Høgskolen i Buskerud og Vestfold
- Infrastruktur for alternative drivstoff
 - Prosjektleder: Norske Havner
- Kystlast
 - Prosjektleder: Sandnes havn
- Smart Port
 - Prosjektleder: Port of Tallinn
- VACCINE
 - Prosjektleder: Universitetet i Agder
- Zero Emission Port
 - Prosjektleder: SINTEF

Kort prosjektbeskrivelse:

PortForward tar sikte på å effektivisere havneoperasjoner gjennom å forbedre arealbruken i havnene, optimalisere bruk av kai og kraner, og tilpasse «stacking» av containerne i havneområdene.

Prosjektet tar sikte på å utvikle ny teknologi som skal fungere som et verktøy for havnene, og være en del av beslutningsgrunnlaget for investeringer. Konsortiet bak prosjektet består av en rekke havner, og ledende forskingsmiljøer slik som Fraunhofer IFF fra Tyskland.

Kristiansand Havn sin forventede måloppnåelse er å bruke og integrere prosjektet som en del av den overordnede oppgaven med å digitalisere havna. Vi ønsker å være tidlig ute med å prøve ny teknologi, og gjennom å delta i prosjekt som dette får vi mulighet til å teste ut en rekke løsninger uten at det koster oss mer enn interne ressurser.

Forslag til vedtak

Havnestyret tar saken til orientering

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Kommunikasjon- og samfunnskontakt

Punkt 33/17: Konsekvenser av gatebruksplan

Bilag

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 33/17, Konsekvenser av gatebruksplan

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 33/17, Konsekvenser av gatebruksplan

Vedlegg 2 - Protokoll Havnestyret 31.01.2017.pdf

Vedlegg 1 - Notat - Gatebruksplan Kvadraturen og Vestre Havn.pdf



Arkivsak-dok. 201711402-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
12.09.2017

Konsekvenser av gatebruksplan

Sammendrag

På bakgrunn av flere politiske vedtak om å begrense antallet gateparkeringer i sentrum av Kristiansand ble arbeidet med gatebruksplan for Kvadraturen satt i gang vinteren 2015/2016. 21.06.2017 vedtok Kristiansand bystyret i sak 86/17 ny gatebruksplan for Kvadraturen.

Kristiansand Havn KF sendte inn høringsuttalelse til planen etter at den ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn 07.12.2016 (Vedlegg 1). Høringsuttalelsen ble vedtatt i havnestyresak 5/17 (Vedlegg 2).

Planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn berører parkeringsanlegg som i dag eies av Kristiansand Havn. Det gjelder området rundt Smiths kai og kai 6. Hensikten med å fjerne parkeringsplassene er å åpne opp kaifronten for allmennheten og koble området opp mot Torvet og øvrige områder av Kvadraturen.

Kristiansand Havn spilte inn to hovedinnvendinger til planen

1. Potensiell konflikt med havnetrafikk både på veg og bane
2. Tap av økonomiske inntekter for Kristiansand Havn KF

Vedlagt saksfremstillingen ligger høringsuttalelsen fra Kristiansand Havn KF der utfordringene blir nærmere gjengitt, og der det konkluderes med en klar anbefaling om å utelate arealene i Vestre Havn fra gatebruksplanens fase 1, og at de berørte områdene ikke blir gjenstand for tiltak som kommer i konflikt med havnetrafikken. Fase 2 vil kunne åpne for byutvikling og publikumsområder så fremt det ikke kommer i konflikt med havnetrafikken. Fase 3 anses som perioden etter at containerterminalen er flyttet, og havnas interesser i området er begrenset til ferje- og cruisedriften.

Forslag til vedtak

Havnestyret tar saken til orientering

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Kommunikasjon- og samfunnskontakt

Vedlegg:

Vedlegg 1: Høringsuttalelse gatebruksplanen

Vedlegg 2: Vedtak i havnestyret

Punkt 34/17: Fergeterminalen – gjenoppstart av områdeplanen, orienteringssak til havnestyret

Bilag

Vedtak HAVNES, 12092017, Sak 34/17, Fergeterminalen – gjenoppstart av områdeplanen, orienteringssak til havnestyret

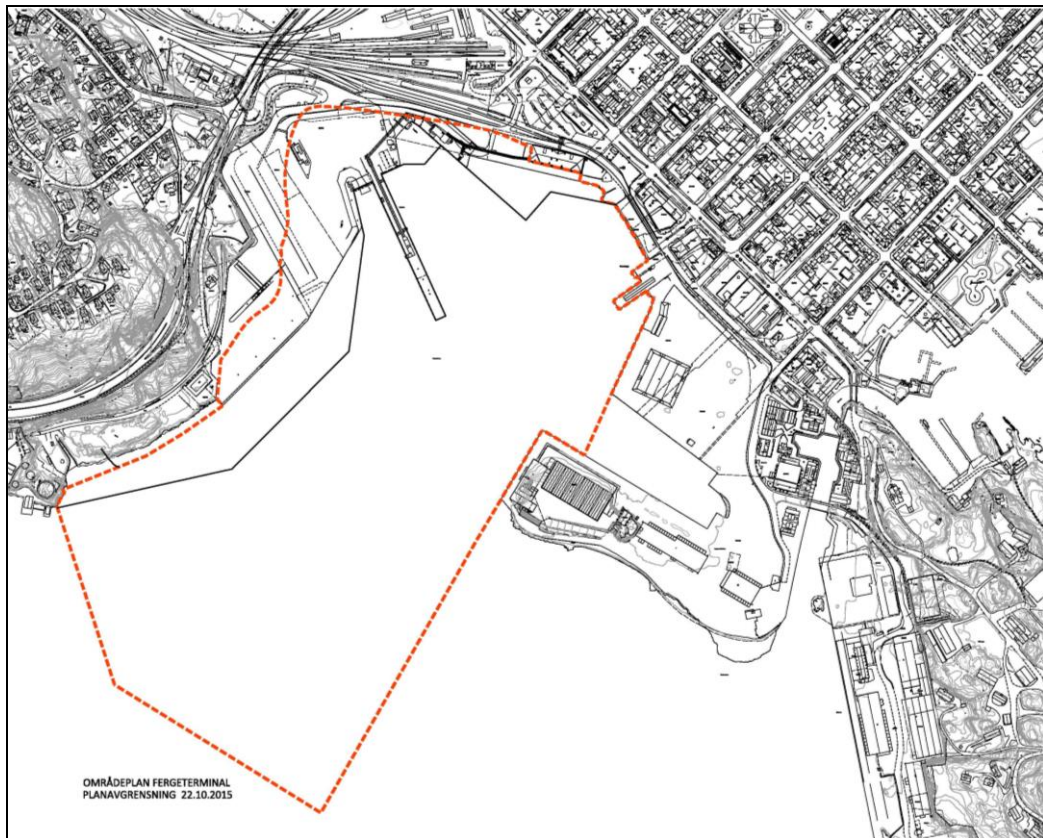
Fergeterminalen – gjenoppstart av områdeplanen, orienteringssak til havnestyret



KRISTIANSAND
HAVN KF

Kristiansand Havn KF Plan1097, Hampa (KMV), Fergeterminal Områderegulering

Planprogram



3115.10/bvh

01.11.2015

Rev 01.02.16

Rev 01.07.17

FORORD

Planarbeidet for ny ferge-terminal på tidligere KMV-området er hjemlet i bystyrets havne-strukturvedtak av 2003 og 2013, kommuneplan for Kristiansand kommune (KP) og Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn (KDP). Det er her satt krav om områdeplan for dette området.

Kristiansand bystyre vedtok i 2010 at Kristiansand Havn skulle gjennomføre arbeidet med områdeplan for ny ferge- og containerterminal på KMV-området, basert på havnestruktur-vedtaket av 2003. Oppstart av planarbeidet ble forskriftsmessig varslet og planprogram ble godkjent i 2011. Komplette skisseprosjekt for ny ferge- og containerterminal ble fremlagt 2012.

Bystyret vedtok så å gjennomføre en ekstern kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. Planarbeidet for ny ferge- og containerterminal ble da midlertidig stanset. I 2013 vedtok bystyret en ny havnestruktur som fikk konsekvenser for dette planarbeidet. Containerhavna skulle ikke ligge på KMV-området, men på sikt flyttes til Kongsgårdbukta. Kun fergehavna skulle videreutvikles på KMV-området.

Planarbeidet for ny ferge-terminal ble startet opp igjen i 2014. I mellomtiden hadde Statens vegvesen fremmet reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet, og Jernbaneverket hadde fremmet reguleringsplan for ny jernbanestasjon. I fortsettelsen fremmet også Statens vegvesen ny reguleringsplan for Havnegata. Disse planene grep delvis inn i planområdet for ferge-terminalen og la delvis nye rammer for ferge-terminalen. Det endret planforutsetningene betydelig.

Det er altså tidligere varslet planarbeid som nå tas opp igjen og videreføres med noe andre rammer enn før. En har derfor funnet det riktig å fremme et revidert og tilpasset planprogram som her legges frem.

Planprogrammet gir en beskrivelse av dagens situasjon, aktuelle problemstillinger, temaer som vil bli belyst i utredningsarbeidet og hvordan planarbeidet skal gjennomføres. Planbeskrivelse med skal være tilpasset omfanget av og nivået på planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte. Kun beslutningsrelevante temaer utredes.

Kristiansand Havn KF har nedsatt en prosjektgruppe som styrer planarbeidet og Havnestyret har vedtatt opplegg, fremdrift og økonomiske rammer for arbeidet gjennom fremlagte skisseprosjekt.

Kristiansand, 1.juli 2017

ViaNova Kristiansand AS
Bjørn Vidar Hellenes

FORORD	2
1. BAKGRUNN	4
1.1 Nasjonal havnestrategi	4
1.2 Lokal havnestrategi – ny havnestruktur	4
1.3 Revidert planprogram for områdeplan	4
1.4 Skisseprosjekt	4
2. FORMÅL – HENSIKT	5
3. TILTAKET	5
3.1 Planmyndighet	5
3.2 Tiltakshaver/regulant	5
3.3 Prosjektledelse	5
3.4 Lokalisering	6
3.5 Planavgrensning	6
3.6 Størrelser	7
3.7 Spesielle utfordringer	7
3.8 Vurdering av KU-plikt	7
4. OVERORDNEDE FØRINGER	8
4.1 Nasjonale føringer	8
4.2 Regionale føringer	8
4.3 Kommunale føringer	9
4.4 Politiske vedtak	12
4.5 Tekniske normaler/håndbøker	12
4.6 Vedtekter	12
4.7 Andre uttalelser	12
5. BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON	13
5.1 Dagens fergeterminal	13
5.2 Veiatomst	13
5.3 Jernbane	13
5.4 Teknisk infrastruktur	13
5.5 Landskap, park	14
5.6 Naboforhold	14
5.7 Grunneiere	14
6. AKTUELLE UTREDNINGSTEMA	15
6.1 Grunnforhold	15
6.2 Maritime forhold	15
6.3 Vei og trafikk	15
6.4 Jernbane	15
6.5 Terminalområdet	15
6.6 Konstruksjoner	16
6.7 Teknisk infrastruktur	16
6.8 Kontroll og sikkerhet	16
6.9 Landskap og estetikk	16
6.10 Kulturminner	16
6.11 Miljø	16
6.12 Naboskap	17
6.13 Barn og unges interesser	17
6.14 Universell utforming/tilgjengelighet	17
6.15 Risiko og sårbarhet	17
6.16 Kostnader	17
6.17 Etappevis utbygging	17
7. PLANPROSESS - GJENNOMFØRING	18
7.1 Organisering	18
7.2 Planprosess	18
7.3 Varsling	18
7.4 Medvirkning	18
7.5 Antatt fremdrift	19

1. BAKGRUNN

1.1 Nasjonal havnestrategi

I regjeringens dokument «Nasjonal Havnestrategi» (Samferdselsdepartementet, 2015) ønsker en å styrke sjøtransportens konkurranseevne ved bl.a. å satse på utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnetthavnregimet. Tidligere havnestruktur hvor Kristiansand Havn var en av fem utpekte havner, ble ved den nye Nasjonale Havnestrategien avvirket. En ønsker i den nye strategien i større grad å vektlegge intermodalitet hvor maritim- og landbasert infrastruktur skal sees i sammenheng.

Kristiansand havn har en viktig plass i det nasjonale og internasjonale transportnett. Kristiansand havn har landets eneste riksvegfergesamband med utlandet (E39), fergene frakter årlig ca 1,3 mill passasjerer, ca 400.000 kjøretøy og ca 500.000 tonn gods til og fra utlandet.

1.2 Lokal havnestrategi – ny havnestruktur

Det er et overordnet mål også for Kristiansand kommune at Kristiansand havn skal ha status som en nasjonal intermodal knutepunktshavn. All videreutvikling av havna skal bygge opp om denne målsetning (bystyrevedtak 18.06.2003). Intermodalitet betinger jernbanetilknytning.

I 2013 gjennomførte Kristiansand kommune en ekstern evaluering og fattet vedtak om ny havnestruktur i kommunen. Containerhavna skulle på sikt flyttes til Kongsgårdbukta, fergehavna skulle utvikles på KMV-området i nær tilknytning til jernbane for overføring av gods mellom ferger og bane.

1.3 Revidert planprogram for områdeplan

Bystyret vedtok allerede i 2010 at det skulle settes i gang arbeid med «områdeplan» for ny ferge- og containerterminal med jernbanetilknytning på KMV-området. Planarbeidet ble varslet og igangsatt, planprogram utarbeidet og godkjent i 2011. I forbindelse med evaluering av ny havnestruktur i 2013, ble planarbeidet inntil videre stilt i bero.

I 2014 fremmet Statens vegvesen reguleringsplan for ny E39 fra Gartnerløkka til Meieriet, herunder også ny atkomst til fergehavna. Omtrent samtidig fremmet Jernbaneverket ny reguleringsplan for stasjonsområdet i Kristiansand. Statens vegvesen har også fremmet forslag til reguleringsplan for ny Havnegate. Planene får store konsekvenser for havna og gir en helt ny plansituasjon for fergeterminal i området.

Basert på ny havnestruktur og ny plansituasjon, ble arbeidet med områdeplan for fergehavna tatt opp igjen i 2014. I tråd med direktiver fra kommunen, ble plannavnet endret og planprogrammet ble revidert i samsvar med nye planforutsetninger. **Det reviderte planprogram foreligger herved.**

1.4 Skisseprosjekt

Allerede i 2012 ble det lagt fram et «*Skisseprosjekt*» med tekniske løsninger og kostnader. Dimensjonerings-kriterier ble samtidig fastlagt av Havnestyret:

- 3 fergeleier
- Dimensjonerende skipslast er 2000 pax, 500 pbe og 60 vogntog
- Oppstillingskapasitet 1.byggetrinn: 1,5 skipslast

- Oppstillingskapasitet 2.bygge-trinn: 2 skipslaster
- Oppstillingskapasitet løshengere 50 stk.
- Maksimal terminaltid ved lossing ½ time

Som følge av ny havnestruktur og ny plansituasjon ble forutsetningene endret. I januar 2015 forelå nytt skisseprosjekt for fremtidig ferge-terminal – basert på de samme dimensjoneringskriterier. Skisseprosjektet inneholder mulige løsninger og kostnadsestimater.

Havnestyret godkjente (sak 2/15) skisseprosjektet som grunnlag for ny reguleringsplan (områdeplan). Vedtaket innebar også at det inngås avtale med Statens vegvesen om kompensasjon for tapt havneareal og at omlastningsspor avklares med Jernbaneverket.

2. FORMÅL – HENSIKT

Formålet med planarbeidet (områdeplan) er å:

- Sikre arealer til fremtidig ferge-terminal på tidligere KMV-område
- Sikre hovedatkomst fra E39
- Sikre arealer for omlasting ferge-jernbane
- Sikre tilstrekkelige sjøarealer for manøvrering av skip

Godkjente reguleringsplaner for E39 og Jernbanen, samt forslag til reguleringsplan for Havnegata, gir stramme rammer for dette planarbeidet. Plansituasjonen er vesentlig endret og en del av utredningsbehovet i områdeplanen er ivaretatt i disse planene.

3. TILTAKET

Tiltaket er ny ferge-terminal med tilhørende infrastruktur.

3.1 Planmyndighet

Kristiansand kommune, plan- og bygningsetaten

3.2 Tiltakshaver/regulant

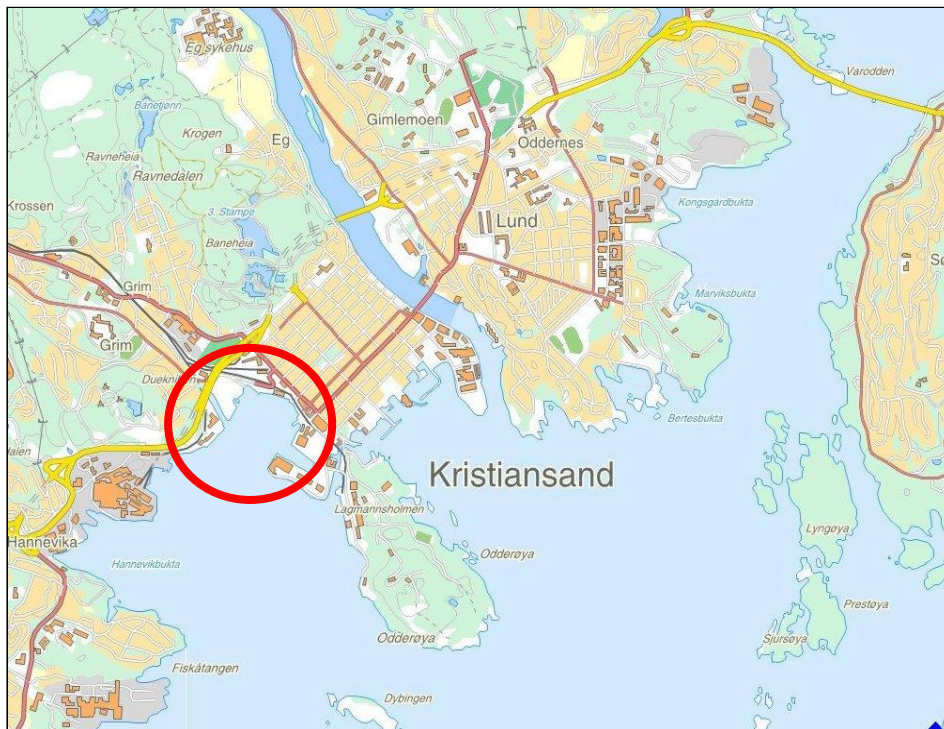
Tiltakshaver: Kristiansand Havn KF, Postboks 114, 4662 Kristiansand

Regulant: ViaNova Kristiansand AS, Postboks 541, 4665 Kristiansand

3.3 Prosjektledelse

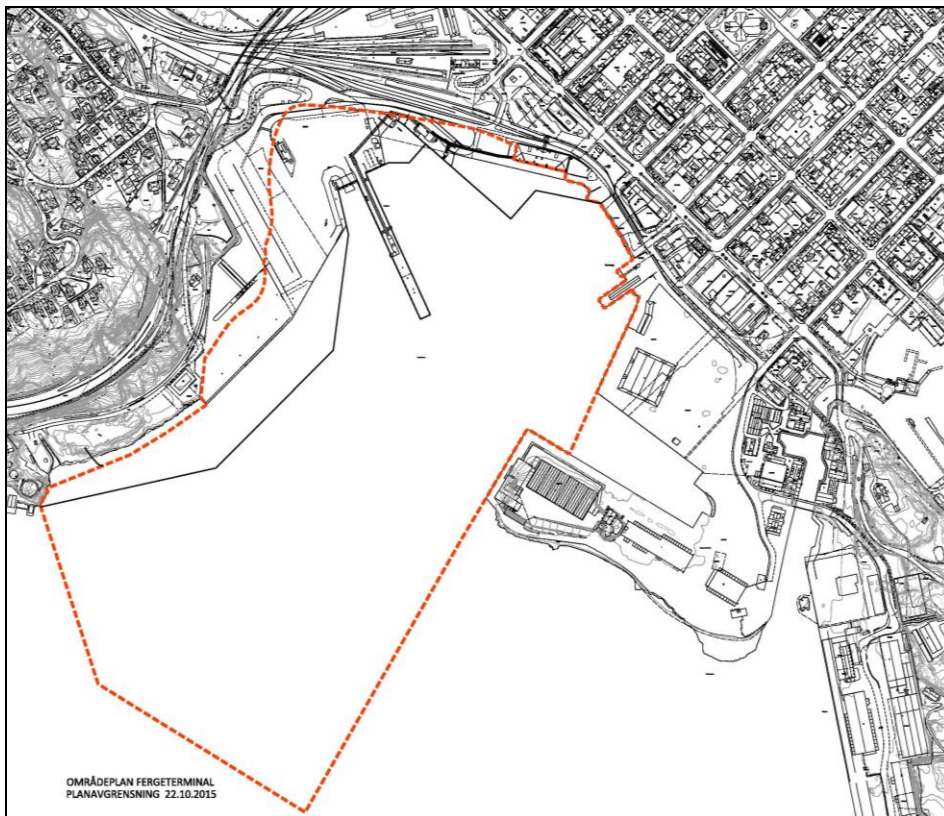
Kristiansand Havn v/Plan- og utviklingssjef Odd-Leif Berg

3.4 Lokalisering



Tiltakets lokalisering

3.5 Planavgrensning



Foreslått planavgrensning

Foreslått plangrense er tilpasset godkjent reguleringsplan for E39, Gartnerløkka-Meieriet, godkjent reguleringsplan for Jernbanestasjonen, forslag til reguleringsplan for ny Havnegate, forslag til reguleringsplan for Lagmannsholmen og gjeldende eiendomsgrenser. Planen overlapper andre planer kun på mindre punkter. Terminalbygget (Smiths lager) er holdt utenfor planen. Endelig plangrense vil bli avklart i planprosessen – i samarbeid med involverte parter.

3.6 Størrelser

Planområdet slik det er vist, dekker ca. 430 daa (mest sjøareal)
Området som tenkes utredet for fergeterminal dekker ca. 120 daa, inkl. utbygging i sjøen.
Investeringsbehovet antas ikke å overskride 500 mill. kroner.

3.7 Spesielle utfordringer

Av spesielle utfordringer som skal avklares, nevnes:

- Arealbehov
- Grunnforhold ved utbygging i sjøen
- Ny atkomst til hovedveinettet
- Jernbanetilknytning

3.8 Vurdering av KU-plikt

Forskrift om konsekvensutredning (2017) gir føringer for om tiltaket omfattes av forskriftenes §6, §7 eller §8. Vurderingsplikten påhviler tiltakshaver.

Tiltaket faller ikke inn under §6 eller §7, Vedlegg 1, pkt. 7e, ettersom investeringskostnaden er mindre enn 750 mill. kroner.

Tiltaket vurderes etter §8, Vedlegg 2, pkt. 10c og e. Kriterier for om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, er gitt i §10. Hverken størrelse, lokalisering, forhold til naturressurser, type virksomhet, miljøbelastning eller risiko for ulykker/katastrofer er av en slik karakter at tiltaket anses å kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Tiltaket anses således ikke KU-pliktig. Dette bekreftes også i møttereferat fra planmyndighet, Kristiansand kommune, datert 02.05.2017.

4. OVERORDNEDE FØRINGER

4.1 Nasjonale føringer

Lover og forskrifter

Nasjonale føringer omfatter lover og forskrifter som er aktuelle for dette planarbeidet:

- *Plan og bygningsloven*
- *Forskrift om konsekvensutredning*

Rikspolitiske retningslinjer (RPR)

- *RPR for samordnet areal- og transportplanlegging T-5/93*
- *RPR for riks- og fylkesveger T-1057*
- *Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2012)*

Nasjonal transportplan (2018-2029)

Det er her en målsetning at mer gods skal overføres fra veg til sjø og bane. Dette er relevant for tilrettelegging av jernbanespor i havna.

Nasjonal Havnestrategi (2015)

Kristiansand har hatt status som «utpekt havn». I den nye strategien foreslås det å utvikle systemet med utpekt havn. Regjeringen (Samferdselsdepartementet) ønsker i stedet å satse på utvikling av effektive, intermodale knutepunkt (stamnetthavner) og tilrettelegge for mer integrert planlegging av farled, veg og bane.

I samme dokument påpekes Statens ansvar for å sikre at stamnetthavner får god tilknytning til det øvrige transportnett (veg og jernbane).

Trans-European transport network (TEN-T).

Trans-European transport network (TEN-T), et europeisk samarbeid som skal skape et transportnettverk i Europa som gir bærekraftig transport under best mulige miljø- og samfunnsmessige forhold for å bidra til effektiv flyt av varer og tjenester i det indre marked.

I flg artikkel 22 skal havner i TEN-T nettverket bl.a. sørge for -

- *intermodalitet*
- *at havner som betjener fraktrafikk innehar minst en terminal som er allment tilgjengelig på en ikke-diskriminerende måte med transparente avgifter*
- *sikre at havner innehar utstyr som er nødvendig for miljømessig behandling av skip i henhold til EUs regelverk, herunder særlig mottak av avfall i henhold til Direktiv 2002/59/EC*
- *implementere VTMS og SafeSeNet i henhold til Direktiv 2002/59/EC, bruke e-maritime tjenester inkludert særlig "single-window" tjenester (jf Direktiv 2010/65/EC).*

Kristiansand Havn KF er av Kystverket vurdert å tilfredsstille kravene for innlemmelse i TEN-T nettet, jfr. brev fra Samferdselsdepartementet 01.02.2014.

4.2 Regionale føringer

Regionplan Agder 2020

Påpeker viktigheten av effektive overganger mellom transportformer, såkalte intermodale transportknutepunkter, for å kunne overføre transport fra veg til sjø og jernbane.

Kristiansand havn er regionens viktigste havn i den regionale havnestrukturen. Havna må videreutvikles som nasjonal knutepunkthavn.

Regional Transportplan Agder (2015-2027)

Fastslår at Kristiansand er et av landets viktigste intermodale trafikknutepunkt. Nødvendig utbygging av infrastruktur må til for å sikre havnas intermodalitet. Konkret nevnes bl.a.:

- Jernbane helt frem til kaifronten.
- Tilrettelegge for økt bruk av semihengere på jernbane/ferge
- Gode koblinger til overordnet vegnett

Planen gir klar målsetning om overføring av gods fra veg til jernbane og sjø.



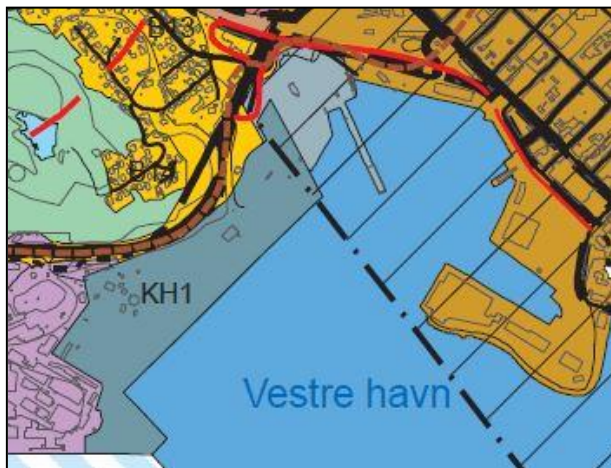
Regional plan for Kristiansandsregionen (2011-2050)

Kristiansand Havn omtales som en av landets viktigste eksport- og importhavner, med stor betydning for hele landsdelen. Dette er ytterligere tydeliggjort ved «Ringvirkningsanalysen» som ble utarbeidet i 2014 og som sammenligner Kristiansand Havn med andre havner som har gjennomført tilsvarende analyse. For å sikre at havna opprettholder sin status som intermodal knutepunktshavn, er det viktig at havna gis gode rammebetingelser for utvikling og vekst. For havna er det avgjørende å sikre en god forbindelse til stamveinettet og sikre en god tilkobling til jernbanen.

4.3 Kommunale føringer

Kommuneplan for Kristiansand 2011-2022

I gjeldende Kommuneplan for Kristiansand kommune er arealene innenfor planområdet avsatt til nåværende og fremtidig havneformål, sentrumsformål og farled (sjø). Fremtidig havneområde (KH1) er angitt som Containerhavn.



Kommuneplanen er basert på tidligere havnestrukturvedtak av 2003. Nytt havnestrukturvedtak forelå i 2013, dette fordrer på sikt containerhavna flyttet til Kongsgårdbukta. Dette vedtaket ligger til grunn for planarbeidet nå.

Utsnitt av kommuneplan 2011-2022

Kommunedelplan Havn (1994-2010)

I Kommunedelplan Havn (1994-2010), er arealene innenfor planområdet avsatt til havneområde, terminal, antikvarisk og park (grøntdrag). Planen er noe foreddet.

Kommunedelplan Kvadraturen og Vestre Havn (2011-2022), del 1 - Kvadraturen

Planområdet berører ikke denne kommunedelplanen.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 2 – Vestre havn (under utarbeidelse)

Det foreligger vedtatt planprogram for kommunedelplanen, fastsatt av bystyret februar 2015. Kommunedelplanen omfatter Vestre havn fra Glencore og hele havneområdet ut til og med fyret på Odderøya. Også Vestre Strandgate inngår i planen, samt jernbaneområdet.

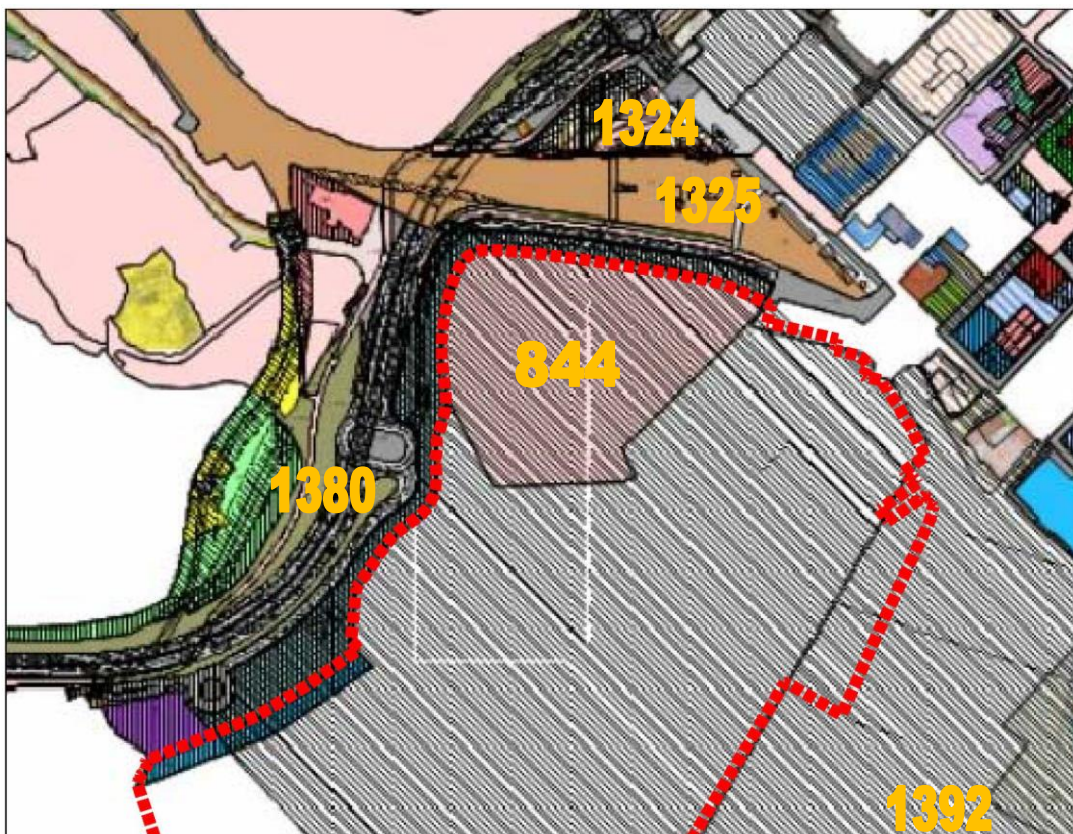
Planprogrammet påpeker at en god del av arealet i Vestre Havn vil bli brukt til havneformål også i lang tid fremover. Fergehavna skal være innenfor planområdet i overskuelig fremtid. Det skal sikres en betydelig overgang av gods fra veg til bane og sjø. Kommunedelplanen vil gi føringer for en utvikling av havna som ivaretar nødvendige havnefunksjoner på en god måte.

Havneplan

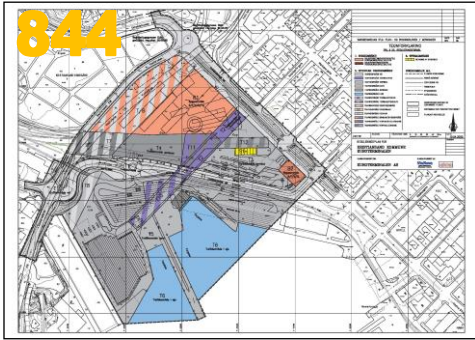
Kristiansand Havn har iht § 46 i Havne- og farvannsloven, utarbeidet en ny havneplan med tidsperspektiv fram til 2065. Denne skal følges opp med egen kommunedelplan etter plan- og bygningsloven for bl.a. å avklare detaljert arealbehov for hele planperioden. Dette gjelder i hovedsak Nordre havn og i liten grad Vestre havn. Planen er vedtatt av Havnestyret 08.06.2015 og behandlet i bystyret 17.06.2015.

Reguleringsplaner

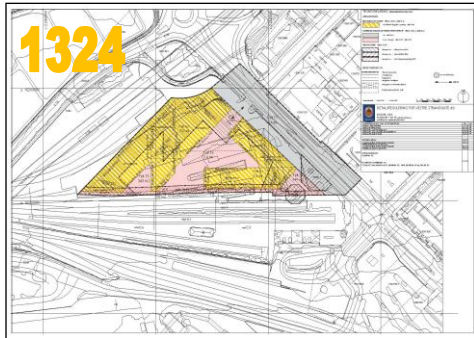
Herunder beskrives vedtatte reguleringsplaner som berører eller tangerer det aktuelle planområdet. Alle planene er ikke like aktuelle.



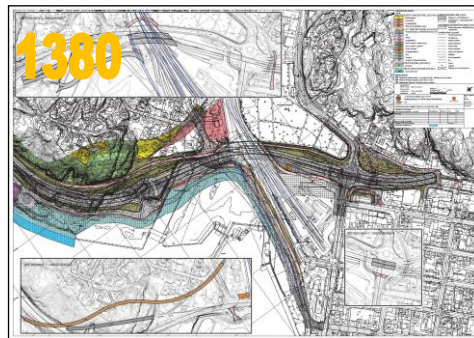
Gjeldende detaljplaner (utsnitt av kommunalt planarkiv, foreslått plangrense for 1097 omtrentlig inntegnet)



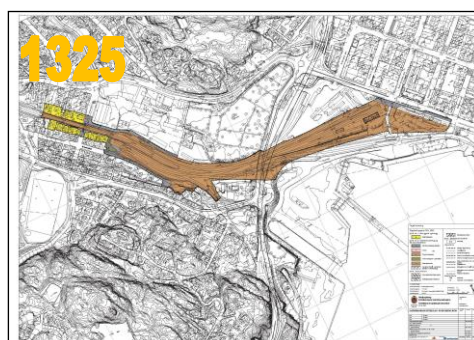
Plan 844, reguleringsplan for Euroterminalen, vedtatt 2002, ligger delvis innenfor det aktuelle planområdet. Overlappende arealer er regulert til byutviklingsområde og terminalområde.



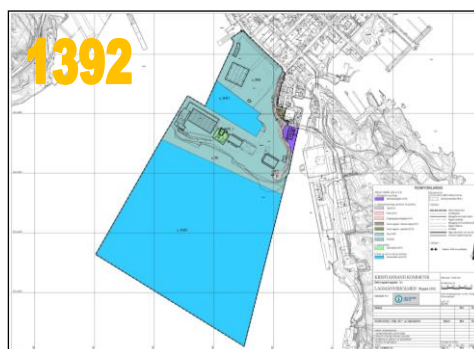
Plan 1324, detaljreguleringsplan for Vestre Strandgate 49 (Quadrum), vedtatt 19.06.2013, ligger utenfor det aktuelle planområdet, men i sin helhet innenfor plan 844.



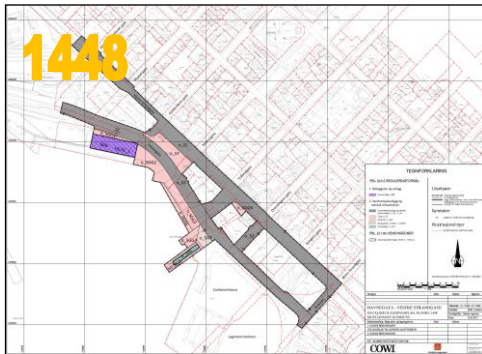
Plan 1380, detaljreguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet (R1), vedtatt 18.02.2015. Planen er en sterk premiss for utvikling av havna. Planen griper inn i havneområdet og overlapper delvis det aktuelle planområdet. De overlappende arealer er regulert til havneformål land og sjø, samt kombinert formål samferdsel/havn som skal benyttes til jernbanespor gods. Endelig grensesnitt avklares med Kr.sand kommune i planprosessen.



Plan 1325, detaljreguleringsplan for Kristiansand Jernbanestasjon, vedtatt 18.02.2015. Planen danner en premiss for utvikling i havna. Plan 1325 tangerer plan 1380 langs fremtidig havnegate. Men planen ligger i sin helhet utenfor det aktuelle planområdet.



Plan 1392, forslag til detaljreguleringsplan for Lagmannsholmen – cruisekai, datert 30.09.2016 (under behandling). Planen grenser inntil det aktuelle planområdet, grensesnitt vil bli koordinert og tilpasset.



Plan 1448, forslag til reguleringsplan for Havnegata-Vestre Strandgate, datert 15.02.2017 (under behandling). Planen grenser inntil det aktuelle planområdet, grensesnitt vil bli koordinert og tilpasset.

4.4 Politiske vedtak

- Bystyrevedtak 18.06.2003 – funksjonsfordeling mellom Vesterhavna og Kongsgårdbukta
- Bystyrevedtak 20.01.2010 – igangsetting av områdeplan for ferje- og containerterminal
- Bystyrevedtak 10.04.2013 – kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket
- Strategiplan Kristiansand Havn KF, 2013–2025
- Ringvirkingsanalysen for Kristiansand Havn 2014, havnens betydning for regionen. Bystyret ga 18.06.2014 (sak 99/14) føringer om at resultatene i analysen skal være styrende for innspill i bl.a. planprosesser

4.5 Tekniske normaler/håndbøker

Følgende normer/normaler kan være aktuelle å forholde seg til i planarbeidet:

- Normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune, 2008
- Veinormal for Kristiansand kommune, 2015
- Norsk VA-norm, Kristiansand kommune, 2007
- Bydesignprogrammet for Kristiansand kommune, 2011
- Håndbok N100 "Veg- og gateutforming", Statens vegvesen, 2013
- Håndbok N200 «Vegbygging», Statens vegvesen, 2014
- Håndbok N300 «Trafikkskilt», Statens vegvesen, 2012
- Håndbok V430/V431 «Ferjeleier», Statens vegvesen, 1999/2017
- Port Designer's Handbook, Carl A. Thoresen, 2003
- Jernbaneverkets Tekniske regelverk, 2010

4.6 Vedtekter

Kristiansand kommunes vedtekter etter PBL som kan ha betydning for planarbeidet, bl.a.:

- *Fjernvarme*
- *Parkering*
- *Plassering av bedrifter/anlegg*
- *Bruksendring og rivning*

Vedtektene er innarbeidet i bestemmelsene til forslag til revidert kommuneplan.

4.7 Andre uttalelser

Uttalelse fra Kystverket Sørøst, 19.05.2017, til plan 1448 om bl.a. at bruk av havnebassenget til fritidsbåter, rekreasjon og bading ikke er sikkerhetsmessig forenelig med nyttefartøy og fergetrafikk.

5. BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON

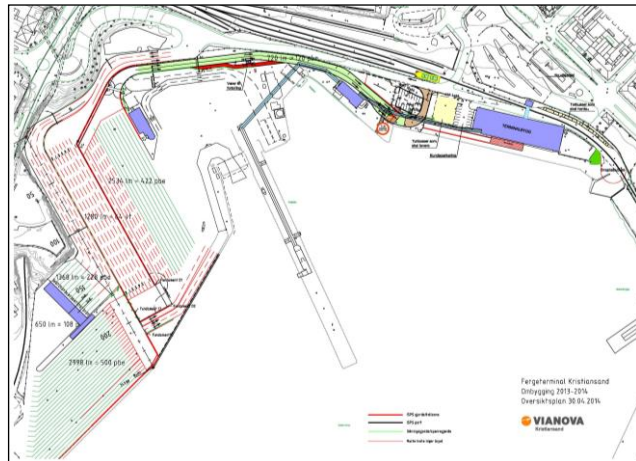
Planområdet omfatter eksisterende fergeterminal, deler av eksisterende havnegate, tidligere tørrdock (gjenfylt), kontorbygg Vesterveien 15B samt utfylte arealer mellom dokka og Nikkelverket (KMV-vest). Det utfylte arealet er midlertidig benyttet som steintipp.

5.1 Dagens fergeterminal

Fergeterminalen har i dag tre fergeleier og betjener to fergeselskaper. Det er nylig tatt i bruk et biloppstillingsområde på vestsiden av dokka.

På fergeterminalen er det følgende bygninger:

- Ekspedisjonsbygning (Smiths lager)
- Hampa bygget
- Fraktekspedisjon
- Terminalbygg (satellitterminalen)
- Billettbus med servicebygg



Fergene frakter i dag (2013) ca 1,3 mill passasjerer og ca 390.000 kjøretøy i året, hvorav ca 40.000 er trailere/løshengere, med til sammen ca 500.000 tonn gods.

Dagens terminalområde er dimensjonert for

- Utreise: 700 personbiler og 60 trailere
- Innreise: 420 personbiler, eller 270 personbiler og 55 trailere
- Gods: 40 løstrailere, kan kombineres med vanlige trailere

5.2 Veiatkomst

Dagens veiatkomst til fergeområdet går via Havnegata fra E18 i rundkjøring ved "Samsen". Veiatkomsten er en del av E39.

5.3 Jernbane

Fergehavna har i dag ikke jernbanespor. Utenfor planområdet går det jernbanespor til dagens containerhavn. I tillegg går det industrispor til Nikkelverket i bakkant av området på KMV-vest.

5.4 Teknisk infrastruktur

Dagens fergeterminal har omfattende teknisk infrastruktur i bakken, vann, avløp, pumpeledning, overvannssystem, høgspente kabler, lavspente kabler og signalkabler. Dette er registrert og kartfestet. Hovedledning for fjernvarme tangerer området.

I området går det i dag flere overvannskulverter for bekkeløp: Mølle vannsbekken, Nattmannsbekken (Grimsbekken) og Stampebekken.

5.5 Landskap, park

I bakkant av det utfylte areal på KMV-vest er det i dag et grøntområde, et bevoskt fjellparti. Øverst i dette området er det et opparbeidet lite parkområde, et utsiktspunkt med sittebenker og statue av Wilhelm Krag. Stedet gir en unik utsikt over havneområdet.

5.6 Naboforhold

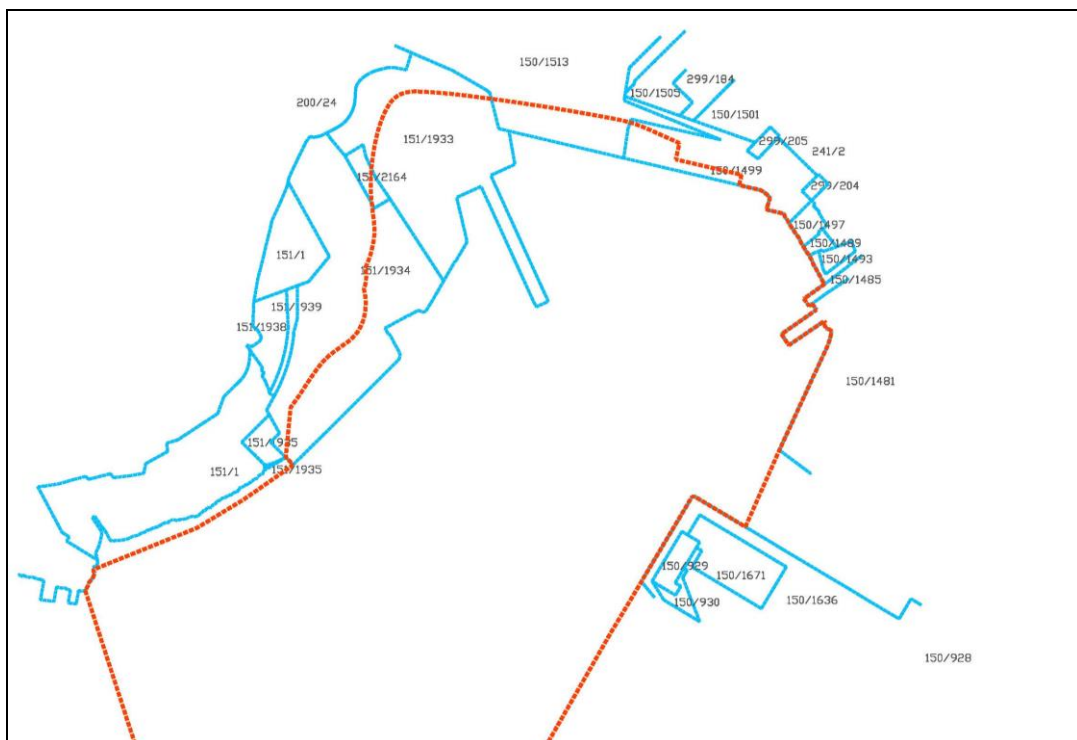
Planområdet grenser i vest mot Statoils tankanlegg og E39/E18, i nord mot Havnegata og jernbaneområdet, i øst mot randsonene til Kvadraturen og containerhavn på Lagmannsholmen, i syd mot havnebassenget (sjøen).

Nikkelverket ligger vest for planområdet og utenfor dette. Statoils oljeanlegg ligger på kommunal grunn utenfor planområdet. Kontorbygget Vesterveien 15B ligger i planområdet.

5.7 Grunneiere

Planområdet omfatter følgende eiendommer og grunneiere (innenfor plangrensen):

Gnr	Bnr	Grunneier/fester/aktuell eier	Rolle
150	1485	Kristiansand Eiendom	Grunneier
150	1499	Kristiansand Havn KF	Hjemmelshaver
150	1513	Jernbaneverket	Hjemmelshaver
151	1	Kristiansand kommune	Hjemmelshaver
151	1933	Kristiansand kommune	Hjemmelshaver
151	1934	<i>Kristiansand Havn KF</i>	
151	1935	Kristiansand kommune	Hjemmelshaver
151	1935	Vesterveien 15 AS	Fester
151	2164	<i>Kristiansand Havn KF</i>	
200	24	Statens vegvesen	Aktuell eier



Eiendomsforhold og hjemmelshavere er i hht til grunnboken, Kristiansand kommune.

6. AKTUELLE UTREDNINGSTEMA

Aktuelle utredningstemaer og omfang må sees i forhold til det aktuelle plannivå (områdeplan). De utredninger som foretas skal omfatte beslutningsrelevant informasjon. Forhold som allerede er utredet og avklart i tilgrensende planer, vil ikke bli utredet på nytt. Detaljeringsgrad skal være tilpasset omfanget av og nivået på planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte. Aktuelle tema vil være:

6.1 Grunnforhold

Grunnforhold på land og i sjø skal avklares tilstrekkelig som grunnlag for valgte løsninger. Arealutvidelser er basert på utbygging i sjøen. Områdestabilitet ved eventuelle utfyllinger må vurderes.

6.2 Maritime forhold

Maritime forhold skal avklares tilstrekkelig som grunnlag for valgte løsninger. Det gjelder manøvrering av ferger, farled, kailengder og -dybder, vind- og bølgeførhold og strømninger. Skipstrafikk og det sikkerhetsmessige aspekt mellom fergetrafikk og annen båttrafikk i området vil også bli belyst.

6.3 Vei og trafikk

Ny hovedatkomst til fergehavna er avklart i godkjent reguleringsplan for E39, Gartnerløkka-Meieriet. Vegvesenet har i planarbeidet utført analyser og beregninger av trafikale konsekvenser for trafikken til og fra terminalområdet. Atkomsten blir en del av E39, Danmark-Norge.

Løsninger for myke trafikanter er også ivaretatt, men må videreføres inne på terminalområdet.

Forholdet til rutebilstasjonen og kollektivtrafikk er utredet i Jernbaneverkets plan.

Tilgjengelighet til terminalen, tilbringertjenester med privatbil og kollektivtrafikk vil bli vurdert.

6.4 Jernbane

Jernbanespor til Nikkelverket er avklart i godkjent reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet (Statens vegvesen).

Fergene fungerer som ro-ro skip og frakter mye gods. Intermodale løsninger skal etterstrebese. Jernbanespor for omlasting av gods fra ferge til bane er (eller vil bli) ivaretatt i godkjent reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet (Statens vegvesen). Spør lengder og -høyder samt nødvendige arealer for håndtering av gods mellom skip og bane utredes.

6.5 Terminalområdet

Arealmessige forutsetninger for terminalområdene vil bli utredet og avklart som underlag for reguleringsplanen. Det gjelder antall kjøretøy og passasjerer, antall og størrelse på ferger, dimensjoner på kaier, størrelser på inn- og utsjekkingsområder, oppstillingsområder, transittområder, billetteringsområder, toll og sikkerhet.

Trafikklogistikk inne på terminalområdene vil bli utredet i den grad det har betydning for arealbehov og løsninger. Områdene må ha tilstrekkelig kapasitet og trafikkavviklingen må kunne fungere effektivt.

6.6 Konstruksjoner

Behov for og dimensjoner på bygninger og konstruksjoner vil bli grovt vurdert. Bygninger, dekker, kaier og ramper vurderes og dimensjoneres mhp areal, høyder og volum. Bygninger og konstruksjoner vil ikke bli detaljprosjektert.

6.7 Teknisk infrastruktur

Det vil bli gjort en overordnet utredning av behov for og omfanget av vannforsyning og avløp, energiforsyning og signalkabler. Det vil også bli vurdert behov for og omfang av teknisk infrastruktur til skip (landstrøm, vannforsyning og kloakk).

Eksisterende vassdrag (bekkeløp) skal ivaretas i planen. Mølle vannsbekken inngår i plan for E39 Gartnerløkka-Meieriet (Statens vegvesen). Overvann for øvrig utredes i den grad det er nødvendig for valg av løsninger.

Fjernvarmeledning og høgspenkabel gjennom området er utredet i godkjent reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet og vil bli ivaretatt i vegvesenets utbyggingsplaner.

6.8 Kontroll og sikkerhet

Områdesikkerhet (ISPS), tollarealer og passkontroll avklares i den utstrekning det har betydning for arealbehov og løsninger.

Planen grenser ikke til Nikkelverket. Olje- og gassinstallasjoner inngår ikke planen. Sikkerhetsavstander i forhold til industri, olje- og gassanlegg forutsettes utredet og ivaretatt i tilgrensende planer og eventuelle planer for drivstoffanlegg.

6.9 Landskap og estetikk

Landskapsmessige inngrep vil i stor grad bli forårsaket av det nye veganlegget, E39 Gartnerløkka-Meieriet (Statens vegvesen). Konsekvenser av dette er behandlet i Vegvesenets plan. I bakkant av det utfylte areal på KMV-vest, er det i dag et grøntområde/parkområde. Hele dette området inngår i plan for E39. Fergeterminalen krever ingen ytterligere terrenginngrep.

Terminalanlegget med konstruksjoner og bygninger vil bli undergitt en enkel estetisk vurdering sett i forhold til de konstruksjoner og inngrep som forårsakes av nytt veganlegg.

6.10 Kulturminner

På landsiden er eventuelle kulturminner ivaretatt og nedbygd i plan for ny E39, eventuelt. Sjøsiden vil bli utredet. Arkeologiske undersøkelser under vann vil bli foretatt av Norsk Maritimt Museum.

6.11 Miljø

Miljømessige konsekvenser av tiltaket skal utredes mht utslipp til luft og vann. Støysituasjonen vil bli utredet i samsvar med retningslinjene T-1442 (2012). Forekomst av eventuell forurenset grunn utredes i nye områder som tas i bruk.

6.12 Naboskap

I vest er planområdet tilpasset godkjent reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet, i nord mot Havnegata som også er regulert i samme plan, i øst mot reguleringsplan for Lagmannsholmen (under arbeid).

Plangrensa berører viktige byutviklingsområder i nordøstre del av planområdet. Endelig plangrense i forhold til planlagt park og strandpromenade vil bli avklart i planprosessen.

Planen berører ikke Nikkelverket eller Statoils tankanlegg. Et mindre område beliggende mellom fergeterminalen og Statoils tankanlegg, er i reguleringsplan for ny E39, Gartnerløkka-Meieriet (Statens vegvesen), regulert til drivstoffanlegg. Forhold til disse bedrifter/anlegg, herunder atkomst, forutsettes avklart i vegvesenets eller andre planer.

Kontorbygget Vesterveien 15B kan vanskelig innpasses i terminalplanene. Bygget forutsettes innløst som en del av grunneieravtalen.

Forhold til omkringliggende boområder (Dueknipen, Bellevue, Quadrum) antas i stor grad avklart i Jernbaneverkets og Vegvesenets planer som grenser til boområdene. Boområdene blir ikke direkte berørt av fergeplanen. Utrede ikke ytterligere.

Eiendomsforholdene i planområdet vil bli avklart i planarbeidet.

6.13 Barn og unges interesser

Området brukes ikke av barn og unge, annet enn som reisende. Utrede ikke.

6.14 Universell utforming/tilgjengelighet

Forskriftsmessige krav vil bli innarbeidet i planen i form av bestemmelser for senere detaljplanfaser.

6.15 Risiko og sårbarhet

Det vil bli gjennomført en overordnet vurdering av risiko og sårbarhet i samsvar med kommunal sjekkliste.

6.16 Kostnader

Basert på aktuelle planløsninger vil det bli utarbeidet grove overslag for anleggskostnader.

6.17 Etappevis utbygging

Trinnvis utbygging og konsekvenser i utbyggingsperioden vil bli belyst.

7. PLANPROSESS - GJENNOMFØRING

7.1 Organisering

Planarbeidet er organisert med Kristiansand Havn KF som tiltakshaver og regulant.

Kristiansand Havn har etablert en intern prosjektgruppe som styrer og leder planarbeidet. Prosjektgruppen ledes av plan- og utbyggingssjefen i havna. I prosjektgruppen inngår eksterne konsulenter som prosjektsekretær.

Det er etablert en ekstern samarbeidsgruppe med representanter for aktuelle offentlige etater og berørte parter.

Det vil senere i prosessen også bli etablert en brukergruppe med representanter fra ulike brukere av terminalanlegget.

7.2 Planprosess

Planarbeidet gjennomføres i to faser:

- 1) Skisseprosjekt, for godkjenning i Havnestyret. Denne er utført.
- 2) Områdeplan med planbeskrivelse og utredning av aktuelle tema.

7.3 Varsling

I samsvar med plan- og bygningslovens § 12-8 ble oppstart av planarbeidet varslet i september 2010, med annonse i dagspressen og brev til offentlige myndigheter og berørte parter. Planprogram ble samtidig sendt ut på høring og lagt ut til offentlig ettersyn med merknadsfrist 6 uker. Revidert planprogram ble godkjent 03.02.2011.

Som følge av kommunens arbeid med nytt havnestrukturvedtak (2013), ble planarbeidet midlertidig stanset og så tatt opp igjen i 2014/2015. I påvente av forhandlinger og avklaringer om grunnavståelse med Statens vegvesen og utarbeidelse av tilliggende reguleringsplaner (Lagmannsholmen og Havnegata), ble selve reguleringsarbeidet for ny fergeterminal utsatt inntil nå (2017).

Det er altså tidligere varslet planarbeid som nå tas opp igjen og videreføres med noe andre rammer enn før – containerhavna er tatt ut (flyttes på sikt til Kongsgårdbukta), atkomstene er endret, planområdet er innskrenket og grensesnittene definert som følge av nye planer for E39, Jernbanestasjonen, Havnegata og Lagmannsholmen. I tillegg er utbyggingsvolum og investeringskostnader redusert (terminalbygg flyttes ikke) slik at KU-plikt faller bort. En har derfor funnet det riktig å fremme et revidert og tilpasset planprogram.

Samtidig varsles at det vurderes igangsatt arbeid med utbyggingsavtale.

7.4 Medvirkning

Det er gjennomført oppstartmøte med Kristiansand kommune 30.06.2010. Det har i ettertid vært god kontakt med kommunen omkring evaluering av havnestrukturvedtaket og gjenopptakelse av planarbeidet.

Nødvendige avklaringer og medvirkning i planprosessen sikres gjennom tett samarbeid mellom tiltakshaver, berørte parter og aktuelle offentlige etater som beskrevet ovenfor under «Organisering».

7.5 Antatt fremdrift

Detaljert fremdriftsplan for gjenstående arbeid er under utarbeidelse.

En tar sikte på ferdig reguleringsplan til 1. gangs behandling sommeren 2018 og endelig planvedtak før jul 2018. Deretter må det kontraheres prosjektering og bygging.

Fremdriften styres ellers i stor grad av vegvesenets fremdrift for ny E39-Gartnerløkka. Ferge-terminalen må være ombygd før vegomleggingen på E39 kan starte.