

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 21-06-2017

Møtedato Onsdag d. 21. juni 2017 kl. 15:30

Møtested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 07.06.17.....	3
Høring - Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag.....	5
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2. Veien videre.....	10
Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige...	31

Punkt 94/17: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 07.06.17

Bilag

Protokoll Formannskapet 07.06.17.docx



Dato 9. juni 2017
Saksnr.: 201700005-77
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
21.06.2017

Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 07.06.17

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 07.06.17.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 07.06.17

Punkt 95/17: Høring - Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag

Bilag

Vedtak HELSOS, 21062017, Sak 42/17, Høring - Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag

Hjerneslag - Skjema for høringsinnspill.docx



Dato 2. juni 2017
Saksnr.: 201705764-2
Saksbehandler Ellen K. Torgersen

Saksgang
Helse- og sosialstyret
Formannskapet

Møtedato
21.06.2017
21.06.2017

Høring - Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag

Sammendrag

Kristiansand kommune er bedt om å komme med høringsinnspill på helsedirektoratets utkast til Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag. Høringsfrist er 1. august.

Helsedirektoratet ønsker tilbakemeldinger vedrørende det faglige innholdet, brukervennlighet, tydelighet og avgrensninger.

Kristiansand kommune har vurdert det som hensiktsmessig å gi høringsuttalelse på retningslinjen siden den omhandler en av de store diagnosegruppene som i økende grad vil utfordre kommunens helse- og omsorgstjenesters prioriteringer framover.

Generelt og ut fra et helhetlig perspektiv på retningslinjen fremstår arbeidet med retningslinjen som svært grundig og systematisk, og en finner at anbefalingene er godt begrunnet.

Retningslinjen inneholder anbefalinger som er rettet mot både spesialisthelsetjenester og kommunale helse og omsorgstjenester. Med bakgrunn i at dette er en faglig retningslinje som vil være normgivende for begge forvaltningsnivå, kunne arbeidet med retningslinjen med fordel hatt større representasjon fra fagpersoner fra kommunale tjenester.

Ved at anbefalingen mener at kommunale rehabiliteringstjenester bør organiseres som ett eller flere rehabiliteringsteam, mener vi anbefalingen går på tvers av kommunenes frihet til å organisere tjenestene, så fremt krav til kompetanse er ivaretatt.

Flere av anbefalingene vil medføre nye samhandlingsmodeller og nye tjenester som vil kreve mer personellintensiv oppfølging fra kommunene. Det henvises til at anbefalingene i den faglige retningslinjen er å anse som gjeldende faglige normer på dette området og er retningsgivende for ansvarlig behandling av pasientene.

Det medfører en stor grad av forpliktelse som påføres kommunene. Det vil være behov for at det foretas ressursvurderinger i videre arbeid med implementering av den faglige retningslinjen. Det kan virke lite sannsynlig at kommunene vil ha økonomisk bæreevne til å

gjennomføre anbefalingene, særlig sett i lys av de demografiske utfordringene som ligger foran.

Forslag til vedtak

[Formannskapet slutter seg til rådmannens forslag til høringsuttalelse](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Wenche P Dehli
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:
Hjerneslag - Skjema for høringsinnspill

Bakgrunn

Kristiansand kommune er bedt om å komme med høringsinnspill på helsedirektoratets utkast til Nasjonal faglig retningslinje for behandling og rehabilitering ved hjerneslag. Høringsfrist er 1. august.

Kristiansand kommune har vurdert det som hensiktsmessig å gi høringsuttalelse på retningslinjen siden den omhandler en av de store diagnosegruppene som i økende grad vil utfordre kommunens helse- og omsorgstjenesters prioriteringer framover. Utkast til retningslinjen har vært til høring i kommunens fagutvalg for rehabilitering og kommuneoverlegeforum.

Hvert år rammes omtrent 12.000 av hjerneslag i Norge. Forekomsten forventes å øke med et økende antall av de eldste eldre, siden det er denne gruppen som rammes hyppigst av hjerneslag. 75 prosent av tilfellene oppstår etter 70 år. Det lever anslagsvis 60.000 personer i Norge med gjennomgått hjerneslag, og om lag 2/3 av disse har en funksjonssvikt som følge av slaget. I løpet av livet vil en av seks personer kunne rammes av hjerneslag. I Norge dør 5.500 personer av hjerneslag årlig. Dette utgjør 12 % av alle dødsfall og hjerneslag er den hyppigste dødsårsak. Hjerneslag er den sykdomsgruppen som krever flest pleiedøgn i den somatiske delen av helsetjenesten. Samlede kostnader for slagsykdommene i Norge anslås til om lag 6 milliarder per år.

I henhold til rettslig grunnlag henvises det til kommunens plikt til å yte forsvarlig helsehjelp etter lov om helse og omsorgstjenester § 4-1 samt Lov om helsepersonell § 4:

«Å yte forsvarlig hjelp innebærer en plikt til å opptre i samsvar med de til enhver tid gjeldende faglige normer og lovbestemte krav til yrkesutøvelse og virksomhet. Retningslinjen for hjerneslag gir anbefalte handlingsvalg. Anbefalingene er å anse som gjeldende faglige normer på dette området da de er retningsgivende for forsvarlig behandling av pasienten(e). Det vises i denne sammenheng til at et avvik fra anbefalingene skal dokumenteres i pasientens journal, i tillegg til øvrig nødvendig informasjon, jf. journalforskriften § 8 første ledd bokstav h.

Retningslinjen anses på denne bakgrunn for å være normerende for helsetjenesten. Som følge av dette vil retningslinjen være et sentralt verktøy i tjenestenes virksomhetsplanlegging og internkontroll, jf. helsetilsynsloven § 3.»

Forslag til høringsuttalelse

Høringsinstansene bes om å gi tilbakemelding på det faglige innholdet, brukervennlighet, tydelighet og avgrensinger. Forslag til tiltak som kan sikre at retningslinjen tas i bruk og øke etterlevelsen er også ønskelig.

Retningslinjen er inndelt i fire hovedkapitler og gir konkrete faglige anbefalinger om henholdsvis behandlingsskjeden, akutt behandling, sekundærforebygging og rehabilitering ved hjerneslag. Generelt ut fra et helhetlig perspektiv på retningslinjen fremstår arbeidet med retningslinjen som svært grundig og systematisk, og en finner at anbefalingene er godt begrunnet.

Formatet på retningslinjen er leservennlig og gir god oversikt over innhold.

Retningslinjen omhandler både tjenester i spesialisthelsetjenestene og en stor grad av anbefalingene er rettet mot kommunale helse og omsorgstjenester. En mener at på bakgrunn av dette kunne med fordel arbeidet med retningslinjene hatt større representasjon av fagpersoner fra kommunale tjenester.

I kapittel 4 omtales rehabilitering etter hjerneslag. En mener at anbefalingene i dette kapitlet går langt i beskrivelse av organisering av de kommunale rehabiliteringstjenester uten at det

henvises til studier som underbygger anbefalingene. Anbefalingene går ut over hva veileder til forskrift om habilitering, rehabilitering, individuell plan og koordinator gjør. Den beskriver også hvilke kommunale rehabiliteringstjenester kommunen bør tilby, og hvilken kompetanse som bør være tilgjengelig i kommunene. Til tross for at anbefalingen mener kommunale rehabiliteringstjenester bør organiseres som ett eller flere rehabiliteringsteam, mener vi anbefalingen går på tvers av kommunenes frihet til å organisere tjenestene, så fremt krav til kompetanse er ivaretatt.

Den tydelige henvisningen til at retningslinjen er å anse som normgivende for å yte forsvarlige helse- og omsorgstjenester, innebærer at retningslinjen legger sterke føringer og forpliktelser for hvordan kommunale helse og omsorgstjenestene skal innrettes og ytes til personer med hjerneslag. For å sikre implementering av den faglige retningslinjen mener en at det må i videre arbeid gjøres en ressursvurdering for å sikre kommunenes økonomiske bæreevne til å gjennomføre anbefalingene, særlig sett i lys av de demografiske utfordringene som ligger foran.

For øvrig vises til konkrete innspill på enkelte anbefalinger i vedlagte skjema utarbeidet av helsedirektoratet som de ønskes brukt ved konkrete innspill på den enkelte anbefaling.

Punkt 96/17: Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2. Veien videre.

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 148/17, Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2. Veien videre.

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 148/17, Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2. Veien videre.



Dato 7. mars 2017
Saksnr.: 201303978-35
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

Saksgang

Havnestyret
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato

13.06.2017
15.06.2017
21.06.2017

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2. Veien videre.

Sammendrag

Det pågår et omfattende planleggingsarbeid på flere nivå i Vestre havn. Samtidig gjennomføres det flere havnetiltak i området. Administrasjonen mener det vil være nyttig å gi en status av det som skjer i Vestre havn og avklare om noen av tiltakene kan gi konsekvenser for fremtidige planer. I saken er Kristiansand havn omtalt som Havna, og Kristiansand kommune omtalt som kommunen.

Historikken som ligger bak de ulike gjeldende vedtak er beskrevet og de viktigste vedtak som gjelder havnestruktur er referert. Videre er status for tiltak som er etablert, under etablering eller planlagt i Vestre havn beskrevet i forhold til dagens situasjon, fremtidig situasjon og finansiering:

- Trafikksituasjonen – havnetrafikk, kollektivtrafikk, privatbilisme, sykkel og gange
- Ferjeterminalen
- Containerhavna
- Tog – omlastingsspor for gods fra ferje
- Tog – jernbanespor til containerhavn
- Cruise
- Rutebilstasjonen
- Jernbanestasjonen

Gjeldende vedtak for havnestruktur og hva dette innebærer er beskrevet. I tillegg er planstatusen i området skissert, både gjeldende kommuneplan, kommunedelplan og reguleringsplaner, samt planer under arbeid. Videre er de ulike tiltakene som er beskrevet og deres evt. gjensidige avhengighet av hverandre forsøkt illustrert.

Tidsperspektivet for Vestre havn kan beskrives i tre faser:

- Fase 1 - Dagens situasjon, d.v.s. uten ombygging av Gartnerløkka og Havnegata, med containerhavn på Lagmannsholmen og evt. bruk av eksisterende havnespor.
- Fase 2 - Gartnerløkka og Havnegata, samt oppgradering av Vestre Strandgate, er gjennomført, inkludert nytt havnespor parallelt med Havnegata. Containerhavna er fremdeles på Lagmannsholmen.

- Fase 3 – Containerhavna flyttet ut av byen. Både havnetrafikk og godstog vil være borte fra området og det vil være store muligheter for en byutvikling i Vestre havn med god tilrettelegging for myke trafikanter og opphold.

I kommunens langsiktige planer (kommunedelplaner og kommuneplan) har tilrettelegging for og åpning av sjønære arealer i Vestre havn for publikum vært en forutsetning lenge. Bli containerhavna liggende på Lagmannsholmen i lang tid vil dette åpenbart ha konsekvenser for planene om framtidig byutvikling i dette området. Både fordi arealet ikke blir tilgjengelig og fordi en tilrettelegging for opphold for byens befolkning ned mot sjøen vil komme i konflikt med havnas virksomhet.

Gjennomgangen av vedtatte planer, planer under arbeid, tiltak under planlegging eller gjennomføring viser at det kan ta lang tid før Vestre havn kan utvikles i tråd med målsetninger som framkom i arbeidet med kommunedelplan for Vestre havn, del 2. Det er grunn til å tro at en akkumulering av kortsiktige investeringer vil gjøre at en transformasjon av området skyves lenger ut i tid.

Det anbefales at det utarbeides en forpliktende strategi for hvordan Kristiansand Havn, kommunen og næringslivet bør bruke ressursene for å være best rustet til å virkeliggjøre vedtatte planer og planer under arbeid. Kristiansand havn må ha hovedansvaret for strategien, men den bør utarbeides i nært samarbeid med kommunen.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn – del 2, Vestre havn er under utarbeidelse. I den forbindelse er det gjennomført et parallelloppdrag der tre team har gitt innspill til framtidig utvikling i tråd med formålet i gjeldende kommuneplan (sentrumsformål). Hvis det går svært langt utover planperioden (10-12 år) før det blir aktuelt å utvikle dette området videre kan det virke uhensiktsmessig å bruke mer ressurser på dette planarbeidet nå.

Grunnet den uklare tidshorisonen for flytting av containerhavna og det pågående arbeidet med kommunedelplanen for havneavsnitt nord, anbefales det at planarbeidet for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 – Vestre havn, stoppes inntil endelig vedtak om kommunedelplan for havneavsnitt nord foreligger.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet ber om at planarbeidet for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 – Vestre havn stoppes inntil endelig vedtak om kommunedelplan for Havneavsnitt Nord foreligger.
2. Det utarbeides en forpliktende strategi for hvordan aktørene kan realisere havnevedtaket. Kristiansand havn har hovedansvaret, men strategien utarbeides i nært samarbeid med kommunen.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

Vedlegg 1 - Vedtak om havnestruktur 2013 – vedtakspunkt med kommentarer

Utrykte vedlegg: Link: [Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 \(under arbeid\) – aktuelle dokument.](#)

Bakgrunn for saken

Det pågår et omfattende planleggingsarbeid på flere nivå i Vestre havn. Samtidig gjennomføres det flere havnetiltak i området. Administrasjonen mener det vil være nyttig å gi en status av det som skjer i Vestre havn og avklare om noen av tiltakene kan gi konsekvenser for fremtidige planer. I saken er Kristiansand havn omtalt som Havna, og Kristiansand kommune omtalt som kommunen.

Historikk

Arealbegrensingene i Vestre havn gjorde at alternative lokaliseringer for deler av havnevirksomheten ble vurdert i siste del av 1990-årene. Bystyret vedtok framtidig havneutvikling i Kongsgård/Vige i 1998. Dette vedtaket ble etterfulgt av vedtak om funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta i 2003.

Havneareal i Kongsgård-Vige ble innarbeidet i kommuneplanen i 2000 og fulgt opp i kommuneplanene i 2005 og 2011. Reguleringsplan for Kongsgård – Vige ble vedtatt i bystyret i 2005.

I forbindelse med høringen av Kommuneplanen 2011-2022 reiste Kystverket innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige området. På bakgrunn av Kystverkets innsigelse vedtok bystyret at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnevedtaket fra 2003. Kvalitetssikringen viste at løsningen vedtatt i 2003 ikke er realiserbar med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Investeringskostnadene vil bli langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen kan forsvare.

På bakgrunn av gjennomgangen gjorde Bystyret et nytt vedtak om havnestruktur i 2013. Mer om detaljene i dette vedtaket i vedlegg 1.

Kristiansand havn

Kristiansand Havn er fordelt på 16 kaiområder og driver fem ulike terminaltyper. De tre første er lokalisert i Vestre havn, og de to siste i Kongsgård Vige:

- Ferjeterminal
- Containerterminal
- Cruiseterminal
- Offshore-/supply terminal (OSP)
- Bulk-/stykkgoods/prosjektterminal

Strategiområdene

- Kristiansand Havn har utarbeidet en strategiplan for 2013-2025 med en visjon om å være et miljøvennlig transportknutepunkt nærmest markedet. Følgende seks strategiområder er prioritert:
- Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende ferjehavner i Norge
- Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge
- Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulkgoods og prosjektgoods
- Kristiansand Havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP)
- Kristiansand Havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen
- Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid

Havna har delt næringsstrukturen i tre:

- Logistikk og handel
- Industri
- Tjenester og opplevelser

Havnas funksjon for regionen er søkt dokumentert gjennom en økonomisk ringvirkningsanalyse for Kristiansand Havn KF fra mars 2014. Denne ble fremmet for bystyret 18.06.2014 (saksnr: 99/14). Analysen gir et øyeblikksbilde for situasjonen i 2012, og har ikke vært gjenstand for drøftelser eller kvalitetskontroll utover havnas egen. Næringslivet har endret seg siden den gang, men analysen bekrefter uansett havnas betydning for regionens næringsliv.

Status for tiltak som er etablert, under etablering eller under planlegging i Vestre havn:

Vestre havn er i dag et viktig transportknutepunkt med ferjeterminal, jernbanestasjon, rutebilstasjon, containerhavn og cruisekai. Jernbanestasjonen, rutebilstasjonen og ferjeterminalen utgjør til sammen det viktigste kollektivknutepunktet i regionen.

Trafikk – forhold for gående, syklende, kollektivtrafikk/buss og havnetrafikk

Dagens situasjon:

Havnegata fungerer som adkomst til ferjeterminalen og er hovedadkomst til Kvadraturen for busstrafikken fra vest. Videre sørover langs Vestre havn er Havnegata stengt for allmenn trafikk og forbeholdt havnetrafikken til containerhavna. Stort sett hele Lagmannsholmen benyttes som containerhavn.

Fremtidig situasjon:

Reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka (vedtatt 18.02.2015) forutsetter at hovedtrasé for kollektivtrafikken inn og ut av byen i vest skal skje i Vestre Strandgate. Havnegate skal bygges for å avlaste Vestre Strandgate og gi en sikker og god adkomst til byen for syklende og gående fra vest og ivareta atkomst til Lagmannsholmen. Når Vestre Strandgate avlastes kan kollektivtrafikken prioriteres sterkere i denne gata. Forslag til reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate er nå på offentlig ettersyn og viser konkrete løsninger for utformingen av gatene i dette området.

Finansiering:

Det er lagt opp til at Gartnerløkka og Havnegata-prosjektet finansieres gjennom Bymiljøavtale. Gartnerløkka ligger inne i første fase (sannsynligvis 2018-2021). Statens vegvesen har beregnet kostnader for etablering av ny Havnegate og Vestre Strandgate, inkludert vei, gang/sykkel/fortau og kollektiv til kr. 181 mill.

Ferje

Dagens situasjon:

Det er i dag en stor ferje som går året rundt (Colorline - Superspeed), og en mindre som kun går i sommerhalvåret (Fjordline). Trafikken ut og inn til ferjehavna går via havnegata. Ferjetrafikk er den største inntektskilden for Kristiansand havn (43% av inntektene i 2016 jfr. Budsjett 2017 og handlingsplan 2018-2020 for Kristiansand havn). Inntektene kommer både fra persontransport og godstransport. I havnestrukturvedtaket av 2013 ble det bestemt at ferja skal bli i byen, der den er i dag, og at ferjeterminalen skal rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig fremtid (pkt. 4). Mengden gods over ferje i 2015: 410 005 MT.

Fremtidig situasjon:

I havnas planer skal det legges til rette for at ferjeterminalen skal kunne håndtere tre ferjer av Superspeeds størrelse i fremtiden. Dagens tilknytning til overordnet veinett oppleves som utfordrende i dag. En økning av ferjetrafikken vil forverre situasjonen. Det er derfor behov for en bedre tilknytning fra ferjeterminalen til E18/E39 enn i dag. I tillegg vil det nye veianlegget for E18/E39 kreve en del av arealet som er ferjeterminal i dag. En tilrettelegging for to omlastningsspor for gods fra ferje til tog vil også gi et behov for å legge om kjøremønsteret og flytte ut- og innkjøringa til ferjeterminalen til en ny «ferjevei» vest i havna. Reguleringsplan for E18/E39-Gartnerløkka har i seg løsningene for både å kunne håndtere biltrafikken ut og inn av ferja, og godstransporten.

Nytt areal til ferjeterminal må etableres ved utvidelse av kaiarealet i sjø mot vest. Havnegata bygges på bru over havneområdet, slik at arealene under brua også kan benyttes. Samtidig

opparbeides egen adkomst til ferjehavna direkte fra E18/E39 med tilkøpling i krysset ved Arkivet. Det er ikke satt noe tidsperspektiv på når ny løsning for ferjeterminal er på plass, men arealutvidelse i sjøen er tenkt gjennomført i forbindelse med E18/E39 Gartnerløkka-prosjektet. Inntil videre vil ferjetrafikken gå ut på Havnegata som i dag. Det kan være aktuelt med en midlertidig løsning der biltrafikk fra ferjene slippes ut på Havnegata når denne er bygd.



Godstransport over ferje er et viktig satsingsområde for Kristiansand havn. Det er lagt til rette for dette med oppgradering av jernbanespor i Hirtshals. I reguleringsplan for Gartnerløkka er det regulert inn dobbelt jernbanespor til ferjeterminalen. Tiltaket med å tilrettelegge for omlastningsspor koblet til ferjeterminalen er spilt inn til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Det forventes økning i mengde godstransport mellom ferje og jernbane. Det er derfor viktig å få bygd dobbeltspor til ferjeterminalen så raskt som mulig, og helst samtidig med utbygging av Gartnerløkka og Havnegata.

Finansiering:

Deler av tiltaket gjennomføres i forbindelse med utbygging av Gartnerløkka og Havnegata. Full finansiering av ny ferjehavn er ikke avklart.

Containerhavn

Dagens situasjon:

Containerhavna er det neststørste inntektsområde for havna (19% av inntektene i 2016 jfr. budsjett 2017 og handlingsplan 2018-2020 for Kristiansand havn). Containerterminalen i Havna er viktig for eksportnæringen, og da spesielt bedriftene i Eyde-klyngen. Den relativt store andelen eksport gjør Kristiansand havn til en av få norske havner med tilnærmet retningsbalanse, d.v.s. like store mengder import/eksport. Dette gir bedre utnyttelse av arealet.

Det aller meste av godset som kommer via containerhavna skal ut i regionen og går på lastebil. Mengden gods over containerhavna i 2015: 493 033 MT. Det er i dag ca. 100 000 trailere som passerer inn- og ut av containerterminalen hvert år. Havna skriver i budsjett for 2017 og handlingsplan 2018-2020 at i konkurransen mot andre havner er det viktig å kunne ta inn større skip. Det gjøres derfor nå et arbeid med utdyping av havnebassenget, samt forsterking av kaifronter. Havna har tidligere planlagt å bygge en flerbrukskai for containerskip og cruiseskip på utsiden av Lagmannsholmen. Dette er nå forkastet og en enklere cruisekai er under bygging.

Fremtidig situasjon:

Containerhavna er besluttet flyttet til Kongsgård Vige (jfr. Havnestrukturvedtaket 2013). Når dette kan skje avhenger av etablering av ny havn i Kongsgård Vige. Det pågår et arbeid med kommunedelplan for havneavsnitt nord (Kongsgård Vige). Et forslag til kommunedelplan kommer til politisk behandling før sommeren 2017. 0-alternativet i kommunedelplanen er at containerhavna forblir i Vestre havn. Ifølge Kristiansand havn kan containerhavna drives i Vestre havn i relativt mange år fremover. Det er ikke aktuelt å flytte deler av containerhavna over tid. Hele containerhavna må flytte under ett og da må nødvendig areal og infrastruktur være på plass.

Finansiering:

Kristiansand havn investerer de to neste årene 20 mill. kroner på utdypning av havnebassenget. I tillegg investeres det i forsterkning av kaifronter for å kunne ta imot større skip. Når det gjelder flytting av egen aktivitet vil dette være havnas ansvar å finansiere.

Tog – Omlastingsspor for gods fra ferje:

Dagens situasjon:

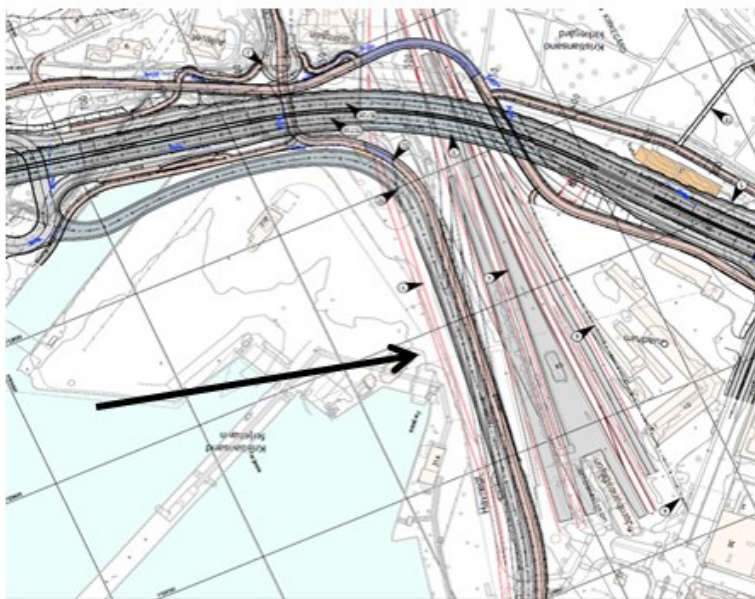
En del av godset som kommer med ferja fraktes videre på tog. Aller helst skal godset kjøres inn og ut på ferja med egen trekkvogner og lastes rett fra ferja over på tog. I praksis blir de nå fraktet med bil til Langemyr og der lastet om til tog. Dette er som regel gods som skal over lengre strekninger. Resten av godset går på biltransport der bilene kjører inn på ferja og kjører videre ved ankomst.

Fremtidig situasjon:

Det er et mål å få mer gods over fra bil til bane. Å oppgradere med doble omlastingsspor til ferjehavna her, slik det er regulert i reguleringsplan for Gartnerløkka, vil kunne bidra til en slik utvikling. Figuren under er hentet fra tekniske tegninger fra reguleringsplan for E18/E39-Gartnerløkka. Fremtidige omlastingsspor til ferjekaia er vist som røde streker langs Havnegata.

Finansiering:

Etableres sannsynligvis delvis som en del av Gartnerløkka-prosjektet, som finansieres gjennom bymiljøavtale.

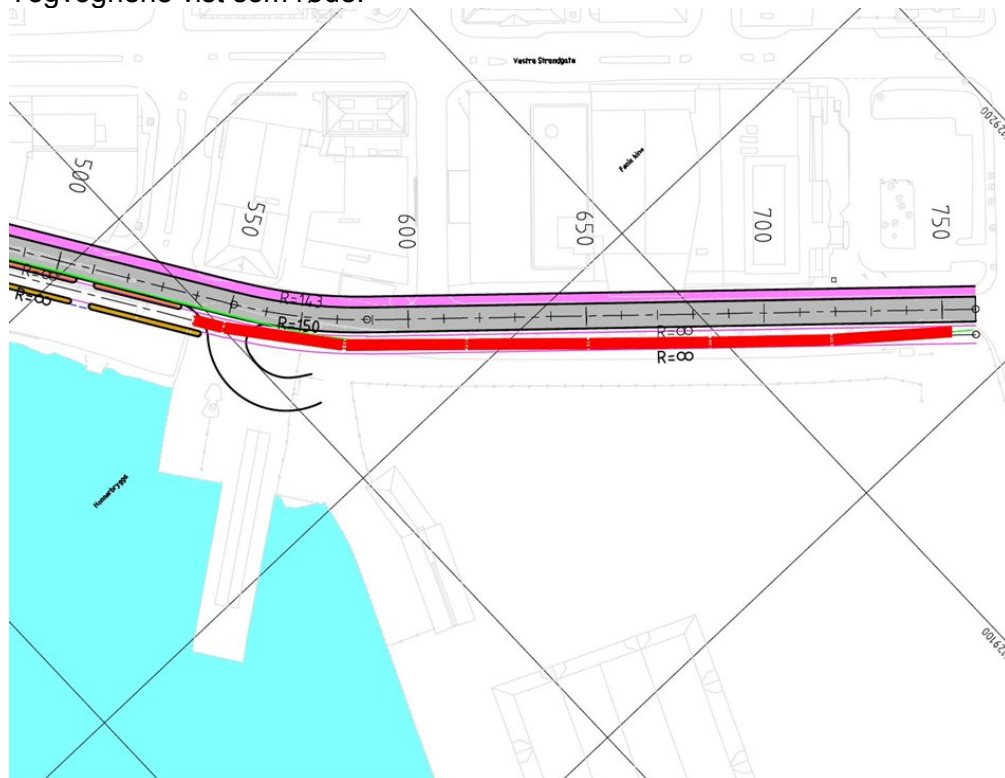


Tog - Jernbanespor til containerhavna:

Dagens situasjon:

Det ligger et jernbanespor til containerhavna i dagens havnegate. Sporet er pr. dags dato ikke i bruk og har ikke vært det på en del år. Det er nå tatt initiativ til at last fra VOSS-vann

skal fraktes med tog fra fabrikken i Iveland til containerhavna, for så å skipes ut derfra. Planen er å sette tog på sporet i juni 2017. Toget har 12 vogner. Når toget kommer til Kristiansand deles det i to for å få plass på containerhavna. Innkjøringen til containerhavna foran tollboden vil være stengt når det står tog oppstilt på Lagmannsholmen, og søndre atkomst til Lagmannsholmen (like ved broa til Silokaia) må benyttes. Dette vil gi konsekvenser for sikkerheten på skolevei fra Silokaia til Grim, som jf. vedtatt plan skal etableres på fortau mot containerhavna. Problemstillingen er nærmere beskrevet i saken om reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate som nå ligger ute på offentlig ettersyn. Skissen nedenfor viser situasjonen når godstoget med 6 vogner står i containerhavna. Togvognene vist som røde.



Så vidt kommunen kjenner til er det ikke utført en konsekvensvurdering eller kost/nyttevurdering av å ta i bruk jernbanesporet til containerhavna igjen eller av å reetablere det i ny trasé langs Havnegate.

Det er åpenbart at å flytte godset fra VOSS-vannfabrikken over på tog vil redusere mengden trailere på veiene i Iveland og gi bedre trafiksikkerhet i et utsatt område der oppe. Det vil også gi miljømessige gevinster å få dette godset over på tog istedenfor på biler. Det er skissert et driftsopplegg der togene kommer til Kristiansand på dagtid. Godstoget vil krysse busstraseen inn til byen fra vest i plan. Etter det kommunen har fått opplyst om driftsopplegget så vil denne traseen bli stengt åtte ganger á 2-3 minutter hver gang. Dette kan gi store konsekvenser for fremføringen av busstrafikken i byen. Det forventes en betydelig økning av busstrafikken i Kristiansand, noe som også er et viktig miljømessig tiltak, og som er helt nødvendig hvis Knutepunkt-kommunene skal lykkes med å forhandle frem en bymiljøavtale. Det arbeides hele tiden med å forbedre bussens fremkommelighet, og alle hindringer for busstrafikken vil gi uheldige konsekvenser.

Fremtidig situasjon:

I havnestrukturvedtaket fra 2013 vedtok bystyret følgende:

«Det tas initiativ overfor Jernbaneverket med sikte på å fjerne jernbanesporene på strekningen Vestervegbrua-Odderøya dersom sporene kommer i konflikt med andre funksjonelle forhold i området.»

I forbindelse med vedtak av reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka ble følgende rekkefølgekrav vedtatt:

§ 9.8: «Før det gis tillatelse til fjerning av spor til Kristiansand havn, skal det foreligge avtale mellom partene om arbeid med nytt havnespor. Det må sikres tilfredsstillende håndtering av gods mellom sjø og bane i hele byggeperioden og i driftsfasen.»

I starten av prosessen med reguleringsplan for Havnegata var forutsetningene endret noe, ved at det forelå et vedtak fra fylkeskommunens SAM-utvalg om en betydelig overgang av godstrafikk fra veitransport til sjøtransport og bane, og at havnesporet skulle opprettholdes. Da planprogrammet ble fastsatt 09.06.16, fattet by- og miljøutvalget følgende vedtak:

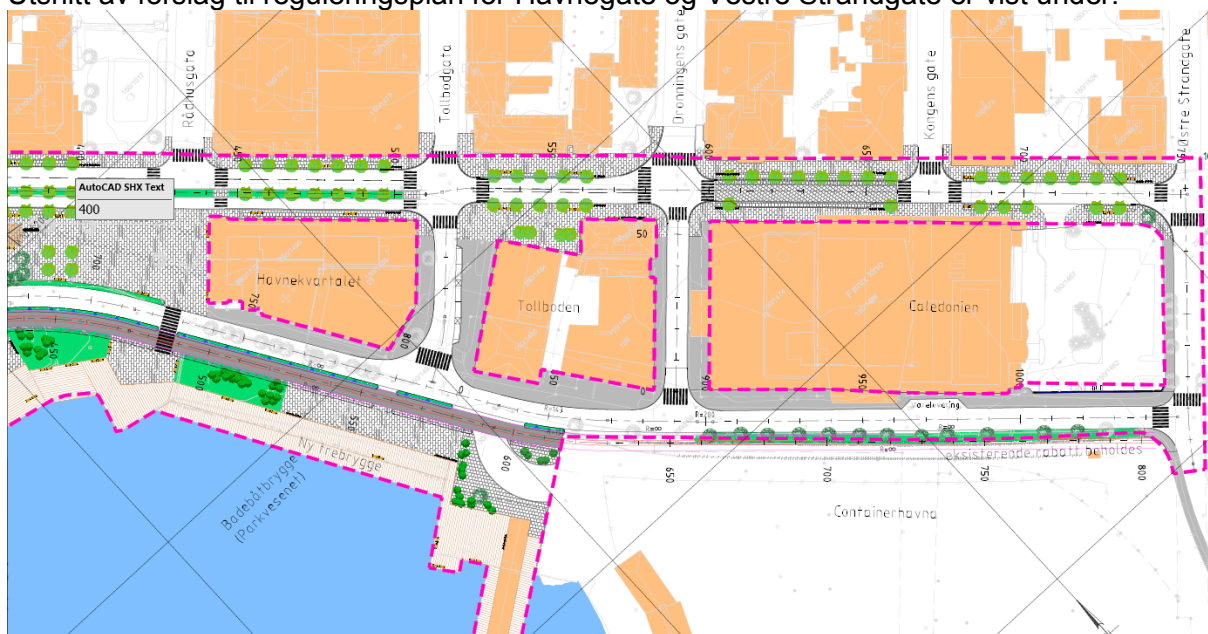
«By- og miljøutvalget vil understreke viktigheten av at Havnegata må gi nok plass gjennom regulering til jernbanespor for Kristiansand Havn.»

Det ble avklart i arbeidet med reguleringsplanen for Havnegate og Vestre Strandgate at det ikke var aktuelt å kombinere togtransporten av VOSS-vann med skissert driftsopplegg, med å sette vanlig trafikk på Havnegata. Reguleringsplanen viser derfor en løsning der det bygges et nytt havnespor parallelt med Havnegata. I denne situasjonen vil ikke toget komme i konflikt med hverken kollektivtrafikken eller annen trafikk.

Et alternativ ville være å frakte godset med tog til Langemyr og så ned til containerhavna med bil. Det er så vidt kommunen kjenner til ikke beregnet kostnader på en slik løsning. Det er heller ikke beregnet kostnadene ved å holde sporet åpent ved bygging av Gartnerløkka.

Foreløpig er det gods fra VOSS-vannfabrikken som vil dra nytte av tilrettelegging av jernbanespor til containerhavna. Havna har tro på at godsmengden vil øke etter hvert. Kommunen har ikke dokumentasjon på hvilke andre aktører som kan være aktuelle for å ta i bruk godstransport med tog til containerhavna.

Utsnitt av forslag til reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate er vist under.



Finansiering:

Finansiering av oppgradering og flytting av jernbanesporet til containerhavna er beregnet av Statens vegvesen til kr 23 mill. Det blir sannsynligvis bygd samtidig med Havnegata. Både utbygging av E18/E39 Gartnerløkka og Havnegata ligger inne som tiltak i forslag til bymiljøavtale. Det bør gjøres en avveining av investeringen mot restlevetid for sporet.

Cruisekai

Dagens situasjon:

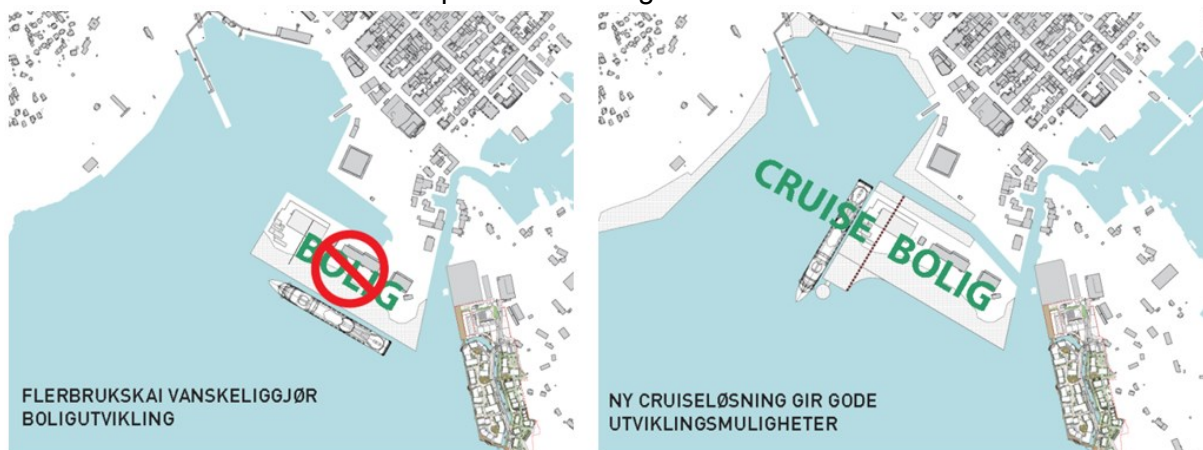
Cruisesesongen er fra 1. mai til 1. oktober. I 2016 var det 66 anløp. Foreløpig er det en nedgang i 2017 til 53 anløp. Skipene i 2017 er derimot større enn før, og ifølge havna bekrefter dette trenden med større cruiseskip. Dette gir flere passasjerer pr. anløp.

Cruisekaia i Kristiansand var tidligere regulert inn på Silokaia. Denne lokaliseringen har fungert t.o.m. sesongen i 2016. Lokalisering av cruiseskip er problematisk i forhold til byutvikling/boligbygging, både p.g.a. av skipenes størrelse og naboskapet med evt. boliger og støvsituasjon. Kristiansand havn gjorde derfor en vurdering av endret lokalisering og det er nå vedtatt at cruisekaia skal ligge på utsiden av Lagmannsholmen. Kristiansand havn hadde opprinnelig tenkt å bygge en større flerbrukskai for både cruise- og containerskip her, men prosjektet er nå redusert til kun å omfatte en enklere kai for cruisetrafikken. Havna har fått byggetillatelse til dette. Cruisekaia vil være klar ca. 1. juni. Frem til da må alternative kaifronter tas i bruk.

Cruisetrafikken fører med seg et visst logistikkbehov med transport av cruiseturister til ulike formål. Dette må løses på Lagmannsholmen. Ifølge rammetillatelsen skal ingeniørvesenet godkjenne en teknisk plan for en trafikksikker løsning langs Lagmannsholmen/Sjølystveien og frem til kryss Havnegata. Cruisekaien må også stenges av med gjerder. Lagmannsholmen er allerede gjerdet inne, så dagens situasjon endres ikke i forhold til dette. Tekniske planer, både for håndtering av busser o.l. og gående er sendt inn til ingeniørvesenet.

Fremtidig situasjon:

Så lenge containerhavna er på Lagmannsholmen kan den løsningen som nå bygges fungere. Ved en fremtidig byutvikling i Vestre havn må håndtering av cruise vurderes. Dette var et av mange tema som er omtalt i tre mulighetsstudier for utvikling av Lagmannsholmen etter at containerhavna har flyttet ut. Mulighetsstudiene viser ulike løsninger for lokalisering av cruisekai i området. Kort sagt konkluderer fagmiljøene med at en kombinasjon av cruise og utvikling til bolig- og næringsformål ikke er lønnsomt, noe erfaringene fra Silokaia bekrefter. Nedenfor skisser fra Asplan Viaks mulighetsstudie:



Finansiering:

Tilrettelegging for cruise er havnas ansvar. Totalrammen for piren på utsiden av Lagmannsholmen er kr 86 mill.

Rutebilstasjonen:

Dagens situasjon:

Rutebilstasjonen består i dag av et bygg med kiosk, fastfoodrestaurant, toaletter og kontorer. Bygget er i dårlig forfatning og skal rives. Det er en god del langdistansebusser som kjøres av kommersielle selskapet som står oppstilt på rutebilstasjonen, men det er også enkelte busser innenfor AKTs konsesjonsområde som står der, f.eks. busser til Søgne, Songdalen,

Mandal og Setesdal. I tillegg er hovedoppstillingsplassen for drosjene innenfor dette området.

Fremtidig situasjon:

Som nevnt skal dagens bygg rives og det skal bygges en ny paviljong som er et mindre og enklere bygg enn i dag. Det skal inneholde ventefasiliteter, kiosk og toaletter. Paviljongen skal henvende seg mot begge sider og vil også være et tilbud for busspassasjerer som kommer til eller skal dra fra Vestre Strandgate. AKT har flyttet til kontorer i Kvadraturen og trenger, og ønsker heller ikke, å være lokalisert på Rutebilstasjonen. I tillegg skal oppstillingsarealene for bussene oppgraderes. Kristiansand kommune har ansvaret for planleggingen og gjennomføringen av dette, i nært samarbeid med fylkeskommunen, AKT og drosjenæringen.

Rutebilstasjonen blir mindre viktig for lokalbussene i Kristiansand. Det legges opp til pendelruter der bussene kjører f.eks. fra øst til vest gjennom Kvadraturen og tidsreguleringen vil skje i hver ende. Rutebilstasjonen vil dermed hovedsakelig gi plass for de kommersielle langdistansebussene og hovedstasjon for drosjer.

Finansiering:

Deler av tiltaket vil være kommunens ansvar.

Jernbanestasjonen

Dagens situasjon:

Stasjonen fungerer i dag for regiontog mellom Stavanger og Oslo.

Fremtidig situasjon:

Behovene for oppgradering av spor og stasjon for jernbanen er avklart i reguleringsplan for Jernbanestasjonen. Det er ikke konkrete planer for når oppgraderingen skal skje.

Finansiering:

Bane Nor har ansvaret.

Vedtak om havnestruktur:

Bystyret gjorde et vedtak om havnestrukturen i 2003. Vedtaket ble kvalitetssikret etter innsigelse fra Kystverket til kommuneplanen 2011. På bakgrunn av kvalitetssikringsrapport, utarbeidet av Sitma, ble det gjort et nytt vedtak om havnestruktur av Bystyret i 2013. I 2003-vedtaket var det bestemt at containerhavna skulle flyttes til KVM-tomta. I 2013 ble det vedtatt at dette ikke skal gjennomføres. KVM-tomta ble besluttet å skulle romme ferjekai med tilhørende fasiliteter, nødvendig areal for på- og avkjøring til E39 og tankanlegg. Deler av løsningen er regulert i reguleringsplan for Gartnerløkka. Kristiansand havn har startet opp arbeid med reguleringsplan for ferjekaia og tankanlegg. Status for planarbeidene er beskrevet nedenfor. Havnestrukturvedtaket er gjengitt i vedlegg 1 med kommentarer til hvert vedtakspunkt.

Planstatus i Vestre havn:

I det følgende beskrives gjeldende planstatus og pågående planarbeid i Vestre havn.

Vestre havn – kommuneplan/kommunedelplan:

I Vestre havn er det delvis Kommunedelplan for Kristiansand havn (Havneplanen, vedtatt i 1995) og Kommuneplanen, vedtatt i 2011, som gjelder. I tillegg er deler av området ferdig regulert i flere reguleringsplaner.

Ifølge § 1 i gjeldende kommuneplans bestemmelser gjelder havneplanen foran kommuneplanen på arealene mellom Havnegata og Vestre Strandgate.

§ 1. Forholdet til eldre kommuneplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner (pbl § 1-5, annet ledd)

1. Kommunedelplan for Kvadraturen (1999), E 18 (1998), E 39 (2005) og RV 456 Vågsbygdveien (2007) med tilhørende reguleringsplaner gjelder foran kommuneplanens arealdel.
2. Kommunedelplan for Kristiansand Havn av 1995 gjelder ved eventuell motstrid foran kommuneplanens arealdel med unntak av Odderøya, arealene sydvest for Havnegata vist som senterområde og arealene vist som havneområde.



Gjeldende kommuneplan angir hele Lagmannsholmen med sentrumsformål.

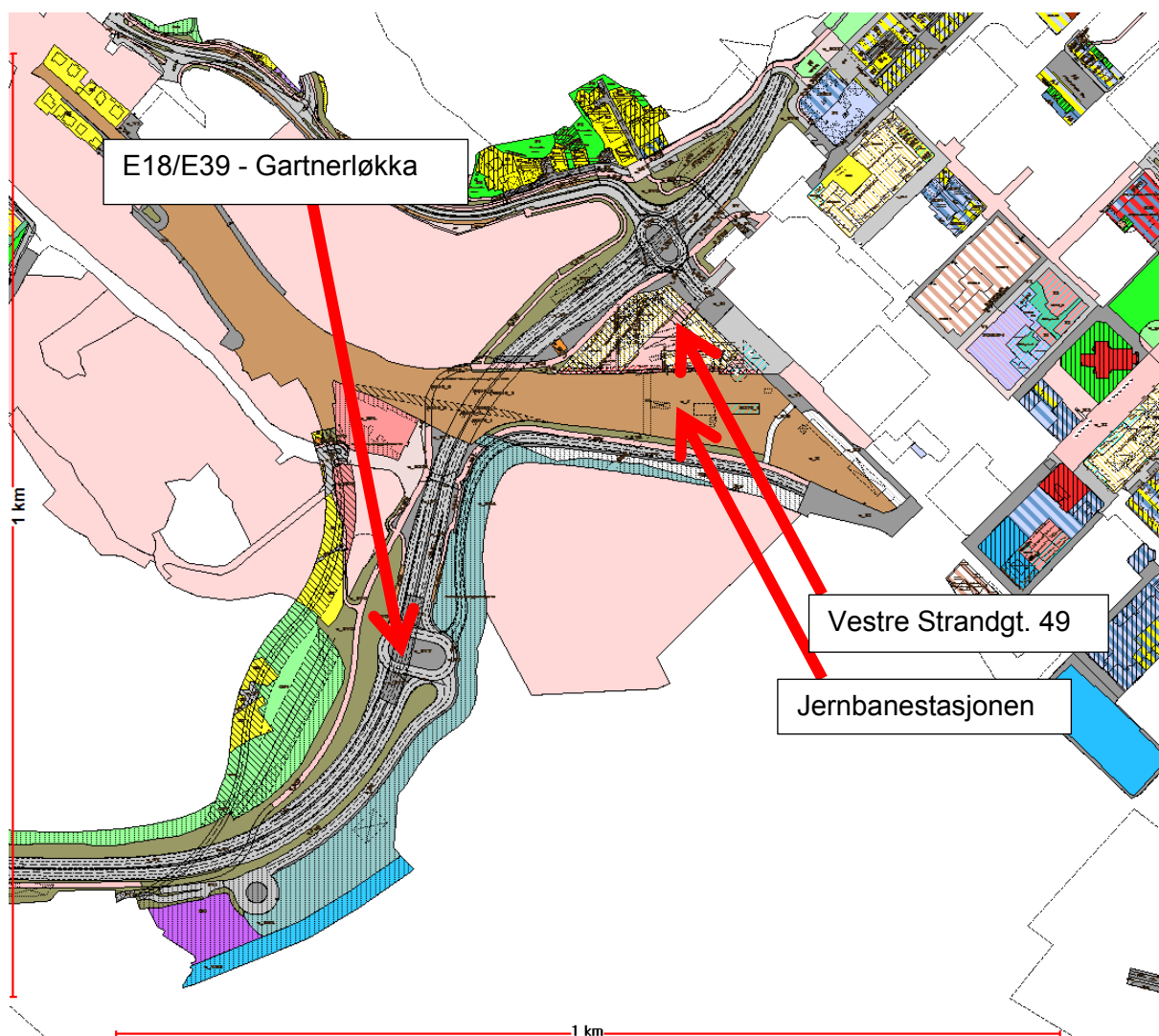


Vestre havn - Vedtatte reguleringsplaner:

Følgende vedtatte reguleringsplaner er bestemmende for fremtidig arealbruk i Vestre havn:

- Reguleringsplan for E18/E39 – Gartnerløkka - Meieriet, vedtatt 18.02.2015.
- Reguleringsplan for Kristiansand Jernbanestasjon, vedtatt 18.02.2015.
- Reguleringsplan for Vestre Strandgate 49, vedtatt 19.06.2013

I tillegg er det vedtatt reguleringsplaner for bebygde områder og områder under utbygging som f.eks. Gravanekanalene med tilstøtende havnearealer, Silokaia og Havnekvartalet.



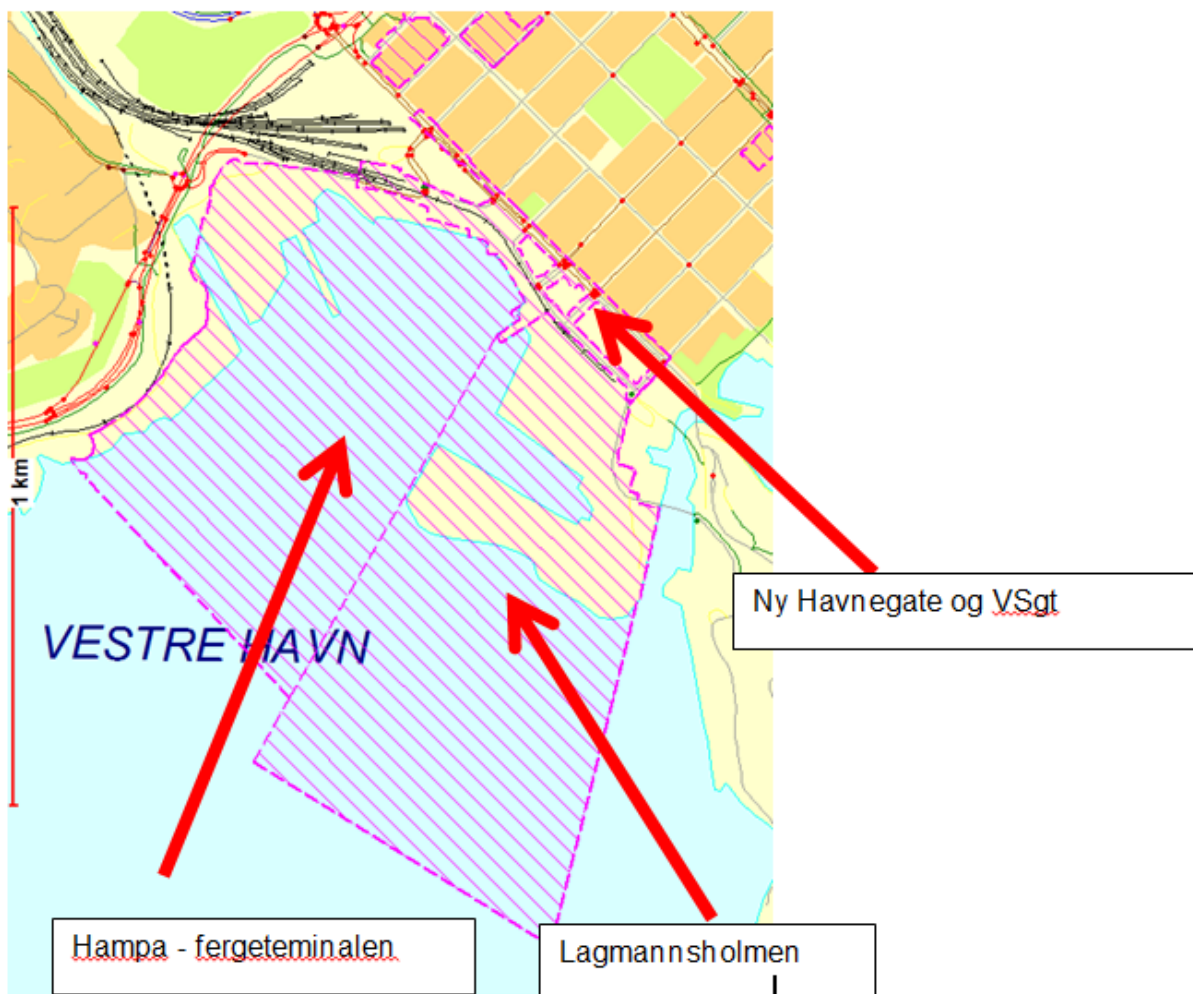
Pågående planarbeid i Vestre havn

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn var utlagt til offentlig ettersyn i 2009 (K1+K2). På bakgrunn av innsigelser til arealene i Vestre havn, ble kommunedelplanen delt i to. Kvadraturdelen (K1) ble vedtatt i 2014. Arbeidet med Vestre havndelen (K2) er i gang. Det er bl.a. utarbeidet en kulturhistorisk analyse og 3 mulighetsstudier for en fremtidig utvikling i området.



I tillegg pågår det arbeid med følgende reguleringsplaner i området:

- Reguleringsplan for ny Havnegate og Vestre Strandgate har vært ute på offentlig ettersyn med høringsfrist 19. mai. Hensikten med reguleringsplan for ny Havnegate og Vestre Strandgate er å lage en løsning der:
 - Vestre Strandgate prioriteres som bussgate, slik at målet om dobling av antall bussavganger/ -passasjerer kan nås.
 - Biltrafikk i Vestre Strandgate flyttes over til ny havnegate (som følge av punktet over)
 - Jernbanesporet til Lagmannsholmen opprettholdes.
 - Gående og syklende fra vest gis en trygg og oversiktlig atkomst til bysentrum.
 - Arealer åpnes for publikum; det etableres en bedre forbindelse mellom torvet og sjøen.
- Reguleringsplan for Hampa (KMV) – Ferjeterminalen – Planen skal fremmes av Kristiansand havn. Formålet med reguleringen er å sikre arealer for fortsatt drift av ferjeterminal i området mellom Kvadraturen og Glencore Nikkelverk AS med tilhørende veg- og jernbanetilknytning.
- Reguleringsplan for Lagmannsholmen - planen skal fremmes av Kristiansand havn. Det er uklart når den oversendes til kommunen for behandling. Det ble innvilget dispensasjon til cruisekai vinteren 2017. Formålet med planen er å legge til rette for fortsatt drift av containerhavn og ny cruisehavn, tilrettelegge for byutvikling på en mindre del av området, samt bedret trafikkavvikling. Planen skal legges til rette for en midlertidig løsning i påvente av at containerhavna skal flytte.



De ulike tiltakenes avhengighet av hverandre

Vestre havn er et komplisert område med mange kryssende interesser. De ulike tiltak vil hovedsakelig ha varierende effekt på trafikkflyten, både når det gjelder kollektivtrafikk, havnetrafikk og forholdene for gående og syklende. Dette er forsøkt illustrert i tabellen nedenfor.

Trafikk		
Ferje		Ferjetrafikken påvirker det øvrige trafikksystemet. Dette gjelder særlig ved Superspeeds ankomst når et stort antall biler skal i land og ut på øvrig trafikksystem samtidig.
Containerhavn		Trafikken til containerhavn er tungtrafikk og vil påvirke det øvrige trafikksystemet. Dette vil gjelde både i dagens situasjon og med ny Havnegate.
Tog – ferje		Gods via ferje som først skal fraktes med bil til Langemyr vil påvirke trafikken, men i en fremtidig situasjon der det går rett fra ferja til tog vil ikke trafikken påvirkes ikke av gods til og fra ferja.
Tog – containerhavn		Godstog på dagens havnespor vil kunne påvirke kollektivtrafikken og havnetrafikken, samt evt. gang- og sykkeltrafikk i området. I fremtidig løsning er havnesporet adskilt fra annen trafikk, men hindrer fri ferdsel i området for gående og syklende.
Cruise		Cruisetrafikken medfører en del persontransport i begrensede perioder i døgnet (morgen/kveld) og kun i cruise-sesongen (1/5-1-10).
Rutebilstasjon		Opprusting og bruk av rutebilstasjonen kan gjennomføres uavhengig av andre prosesser.
Jernbanestasjon	Opprusting og bruk av jernbanestasjonen kan gjennomføres uavhengig av andre prosesser.	

Tidsperspektiv for flytting av containerhavn

Kristiansand kommune har fulgt opp vedtakene som er gjort tidligere gjennom arbeid med Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2, Kommunedelplan for Kongsgård Vige og diverse arbeid med reguleringsplaner i områdene. 2013-vedtaket gir en klar anbefaling om arbeidsdelingen mellom de to havneavsnittene.

Reguleringsplanen for E18/E39 Gartnerløkka er vedtatt etter Havnestrukturvedtaket og gir mange føringer for området:

- Ny adkomst til ferjehavn, forutsetter at ferjehavna «snus»
- Lastespor for å legge til rette for gods via ferje og jernbane
- Ny Havnegate som skal avlaste Vestre Strandgate
- Bedre forhold for kollektivtrafikken – prioritert i Vestre Strandgate.

Muligheten for og konsekvenser av å flytte containerhavna til Kongsgård – Vige skal avklares i kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård –Vige. Kristiansand havn signaliserer at det kan ta tid før containerhavna kan flyttes til Kongsgård Vige, sannsynligvis ca. 15 år. Det er store kostnader forbundet med å etablere ny havn, og inntil videre er arealet på Lagmannsholmen tilstrekkelig for aktiviteten. I påvente av flytting gjøres det tiltak i Vestre havn for å legge bedre til rette for drift av containerhavn og andre havneformål som f.eks. cruise og ombygging av jernbanespor.

I arbeidet med Kommunedelplan for Kongsgård Vige er 0-alternativet dagens situasjon, altså at containerhavna forblir i Vestre havn. Hvis 0-alternativet blir gjeldende i lang tid fremover er trafikk, og togsituasjonen håndtert i reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate.

Situasjonen i Vestre havn har tre faser.

Fase 1 - Dagens situasjon:

Dagens situasjon d.v.s. uten ombygging av Gartnerløkka og ny Havnegate, med containerhavn på Lagmannsholmen og evt. bruk av eksisterende havnespor, vil ha følgende konsekvenser:

- Det er ikke mulig å slippe personbiltrafikk på Havnegata. Dette fordi Havnegata med dagens utforming ikke vil være av god nok kvalitet, samt at personbiltrafikk vil komme i konflikt med både tog og havnetrafikk.
- Havnegata kan dermed ikke avlaste Vestre Strandgate og det vil ikke være mulig å prioritere Vestre Strandgate for kollektivtrafikk.
- Utfordringer med redusert fremkommeligheten for bussene og muligheter til å nå målet om 0-vekst på personbiltrafikk bl.a. ved en økning av busstrafikken.
- Enhver tilrettelegging for myke trafikanter der godstog og havntrafikk skal gå vil være utfordrende i forhold til trafikksikkerhet.

Fase 2 - Med ny løsning for Gartnerløkka og Havnegate

I en fremtidig situasjon der Gartnerløkka og Havnegata, samt oppgradering av Vestre Strandgate, er gjennomført, men containerhavna forblir på Lagmannsholmen, vil gi følgende konsekvenser:

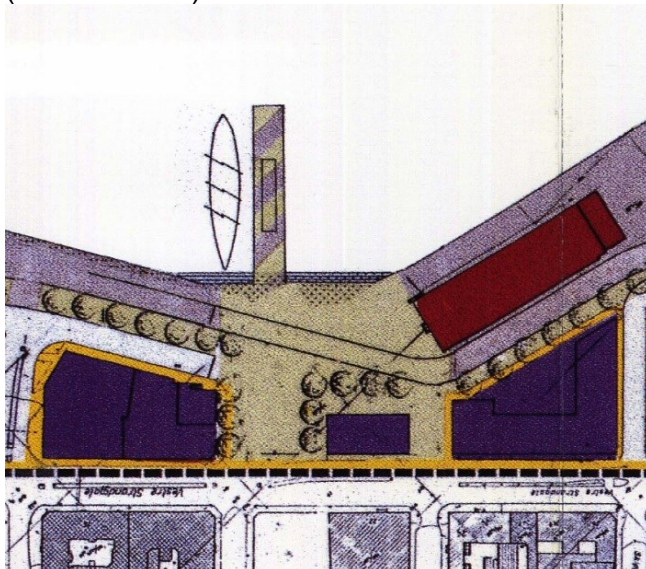
- Både personbiltrafikk og Havnetrafikk vil gå på Havnegata og det vil være mulig å prioritere Vestre Strandgate for kollektivtrafikk.
- Godstransport på tog vil gå i eget spor til containerhavna og vil ikke komme i konflikt med annen trafikk.
- Arealene vil være opprustet og ryddigere i forhold til håndtering av ulike trafikantgrupper og dermed også bedre for myke trafikanter.
- Det vil fremdeles være utfordrende å legge til rette for myke trafikanter og opphold for befolkningen langs Havnegata.

Fase 3 – Containerhavna flyttet ut av byen

I den siste fasen er containerhavna flyttet ut av byen. Både havnetrafikk og godstog vil være borte fra området og det vil være store muligheter for en byutvikling i Vestre havn med god tilrettelegging for mye trafikanter og opphold.

Byutvikling i Veste havn med containerhavn?

I kommunens langsiktige planer (kommunedelplaner og kommuneplan) har tilrettelegging for og åpning av sjønære arealer i Vestre havn for publikum vært en forutsetning lenge. F.eks. viser Havneplanen fra 1995 arealet mellom havnelageret (rødt til høyre) og havnekvartalet (lilla til venstre) med formål torv.



En slik tilrettelegging og utvikling mot sjøen i Vestre havn vil bli vanskelig i en situasjon med kjøregate, der det både går havnetrafikk (tungtrafikk) og vanlig trafikk, samt jernbanespor som både pga. fysisk størrelse og utforming skaper en barriere. Av sikkerhetsmessige hensyn må gående sluses over både Havnegata og jernbanesporet på faste oversiktlige kryssninger. Forbindelsen mellom Torvet, Børsparken og Vestre havn vil ikke kunne etableres

med ønsket utforming, ettersom havnesporet vil måtte etableres med gjerder/avgrensning mot kjøre- og oppholdsareal.

Blir containerhavna liggende på Lagmannsholmen i lang tid vil dette åpenbart ha konsekvenser for planene om framtidig byutvikling i dette området. Både fordi arealet ikke blir tilgjengelig og fordi en tilrettelegging for opphold for byens befolkning ned mot sjøen vil komme i konflikt med havnas virksomhet.

Veien videre

Gjennomgangen av vedtatte planer, planer under arbeid og tiltak under planlegging eller gjennomføring viser at det kan ta lang tid før Vestre havn kan utvikles i tråd med målsetninger som framkom i arbeidet med kommunedelplan for Vestre havn, del 2. Det er grunn til å tro at en akkumulering av kortsiktige investeringer vil gjøre at en transformasjon av området skyves lenger ut i tid.

Det anbefales at det utarbeides en forpliktende strategi for hvordan Kristiansand Havn, kommunen og næringslivet bør bruke ressursene for å være best rustet til å virkeliggjøre vedtatte planer og planer under arbeid. Kristiansand havn må ha hovedansvaret for strategien, men den bør utarbeides i nært samarbeid med kommunen.

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn – del 2, Vestre havn er under utarbeidelse. I den forbindelse er det gjennomført et parallelloppdrag der tre team har gitt innspill til framtidig utvikling i tråd med formålet i gjeldende kommuneplan (sentrumsformål). Hvis det går svært langt utover planperioden før det blir aktuelt å utvikle dette området videre kan det virke uhensiktsmessig å bruke mer ressurser på dette planarbeidet nå.

En utsettelse av arbeidet med Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2, medfører at det vil være vedtatte reguleringsplaner, gjeldende kommuneplan og deler av Havneplanen fra 1995 som vil gjelde. Reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate vil avklare arealbruken i området som er nødvendig så lenge containerhavna ligger der. Det kan være fornuftig å vente med konkrete arealvurderinger for en framtidig byutvikling i Vestre havn til tidspunktet for utflytting av containerhavna er mer avklart.

Med dagens reguleringsstatus vil det være få konkrete føringer for kvartalene Havnekvartalet, Tollbodkvartalet og Caledonien-kvartalet, da disse er delvis uregulert og ligger utenfor den vedtatte kommunedelplanen for Kvadraturen og Vestre havn, del 1. Nå pågår det et reguleringsarbeid for Havnekvartalet, en stor del av Tollbodkvartalet er bevaringsverdig og Caledonien-kvartalet går nå gjennom en oppussing uten at det er nødvendig med reguleringsplan. Administrasjonen mener dermed at kvartalene håndteres på tross av at det ikke er en gjeldende kommunedelplan for arealene.

Det er i planprogrammet for kommunedelplanen sagt at som et svar på vedtaket om at det skal lages en sykkelplan for Kvadraturen, så skal det i arbeidet med kommunedelplanen lages en utredning som kartlegger viktige veilenker for gange og sykkel innenfor planområdet, men også gjennom resten av Kvadraturen. Administrasjonen er av den oppfatning at dette arbeidet nå er gjennomført i forbindelse med saken om gatebruk og parkering i Kvadraturen.

Teknisk direktør vurderer det slik at det videre arbeidet med kommunedelplanen for Vestre havn kan legges opp på to måter:

1. Lagmannsholmen skal gjøres tilgjengelig for byutvikling, og arbeidet med kommunedelplanen fullføres på et så overordnet nivå som mulig for å gi mål og retning for det videre arbeidet i området.
2. Planarbeidet for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 – Vestre havn, stoppes inntil endelig vedtak om kommunedelplan for Havneavsnitt Nord foreligger.

Grunnet den uklare tidshorizonten for flytting av containerhavna og det pågående arbeidet med kommunedelplanen for havneavsnitt Nord, anbefales pkt. 2.

26.05.2017 – Anne S. Lislevand

Vedlegg 1

Vedtak om havnestruktur 2013 – vedtakspunkt med kommentarer:

1. Vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KMV-bukta gjennomføres ikke.
 - a) Gjeldende planbestemmelser om bruk av arealene på KMV-området opprettholdes.

Kommentar: Følges opp i planarbeid.

2. Vedtak om bygging av jernbanespor med tilhørende terminalfunksjoner i KMV-bukta gjennomføres ikke.

Kommentar: Følges opp i planarbeidet for området

3. Områdeplan for KMV-området inkludert sikring av arealtilgang for tankanlegg, ferje, E39 og vegtilknytning slutføres. Det utredes mulighet for fremtidig etablering av lastespor for omlasting mellom bane og ferje innenfor eksisterende arealer mellom ferjeterminal og tankanlegg. Utredningen skal bl.a. omfatte teknisk gjennomførbarhet, kostnader og markedsbehov. Det forutsettes at lastespor ikke kommer i konflikt med øvrige ikke-havnerelaterte planer.

Kommentar: Kristiansand havn har ansvaret og iverksetter. Løsning for omlastingsspor mellom ferje og bane er vist i reguleringsplan for Gartnerløkka.

4. Ferjeterminalen rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig framtid.

Kommentar: Kristiansand havn har ansvaret. Det er gjort midlertidige tiltak. Reguleringsplanene for Gartnerløkka forutsetter at atkomsten til ferjekaia blir i sydvest og at ferjeterminalen snus. Det er uklart når dette skal gjennomføres. Før dette er på plass må trafikk fra ferga gå via Havnegata i midlertidig løsning.

5. Lokalisering av cruisehavn utredes av Kristiansand havn.

Kommentar: Kristiansand havn har vurdert ulike lokasjoner i nærheten av Kvadraturen og konkludert med at utsiden av Lagmannsholmen egner seg best. Det er nå gitt tillatelse til å etablere en cruise-pir på utsiden av Lagmannsholmen. Evt. endelig håndtering av cruise i Vestre havn er tema i Kvadraturplanen del 2 (Vestre havn).

Valg av løsning må baseres på tekniske og økonomiske muligheter. Det finansielle handlingsrommet påvirkes av havnens driftsinntekter, eventuelle muligheter for å realisere byutviklingsverdier og nye statlige finansieringsordninger gjennom kommende statlig nærsjøfartstrategi. I arbeidet med å utforske det finansielle handlingsrommet bør det være et samarbeid mellom Havna og KNAS.

6. Det settes i gang en prosess for fortsatt drift etter 2019 av tankanlegget på Kolsdalsodden og utvidelse av produktsortimentet. Det skal avsettes arealer og legges til rette for etablering av LNG-anlegg. Protokoll fra møte den 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune legges til grunn for prosessen.

Kommentar: Det må utøves betydelig press på Statoil for at de skal lever de produktene som er nødvendig for å drifte de tjenestene byen har behov for; herunder både havne- og flyplassaktiviteter. Parafin/jetfuel blir i dag bunkret på Gardemoen – dette bør kunne tilbys lokalt – mulig i Kongsgård/ Vige dersom det ikke kan legges til rette på Kolsdalsodden.

(KNAS opplyser at de har små leieinntekter på dette anlegget. Havna på sin side er interessert i å overta dette området hvorpå KNAS tar til orde for en evt. makeskifte av areal

mot Kanalen/ Caledonienområdet.)

7. Kristiansand havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. Arbeidet skal munne ut i en plan som tilfredsstiller §46, 2. ledd i havne- og farvannsloven.
- Arbeidet gjennomføres av Kristiansand havn og Kristiansand kommune, og det etableres en arbeidsgruppe med deltakelse fra Vest-Agder fylkeskommune og andre relevante aktører.
 - Kristiansand havn utarbeider en strategi for prioritering av markedsområder med angivelse av tilhørende arealbehov.
 - Det settes i gang et planarbeid for å sikre kort- og langsiktige arealbehov basert på markedsstrategien.
 - Det utredes muligheter for mer kostnads- og tidseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havna og Langemyr
 - Avklare hvor det er mest fordelaktig å deponere steinmasser for innvinning av sjøarealer for å dekke behov for havneareal.

Kommentar: Arbeidet er gjennomført. Havneplan er utarbeidet og arealbehovet er synliggjort i denne planen. Det er også utarbeidet en supplerende utredning om arealbehovet i Kongsgård Vige (Kokkersvold-Seaport-utredningen).

Pkt. 7d) må avklares tydeligere. Havna som «infrastrukturtilbyder» er ikke i inngrep med hvordan transportørene organiserer tilbringertransportene mellom havna og jernbaneterminal. Kristiansand kommune tar initiativ for å utdype hva som kan ligge i denne problemstillingen herunder om det er snakk om fysisk tilrettelegging eller transporttilbud og organisering av dette.

8. 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, Kongsgård og Vige. I tråd med at KNAS skal drive med og legge til rette for eiendoms- og næringsutvikling i Kristiansand skal KNAS involveres i arbeidet. Avgrensning av byutviklingsområdet Marviksletta må avklares før plan fremmes til sluttbehandling.

Kommentar: Kristiansand kommune er i gang med arbeidet. Forslag til plan skal legges frem for politisk behandling før sommeren 2017.

9. Det utredes om det finnes arealer for trinnsvis byutvikling i Vestre Havn i påvente av en eventuell utflytting av containervirksomheten fra Lagmannsholmen. Arbeidet kan gjøres som del av slutføring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn del 2.

Kommentar: Kommunedplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 2 er under arbeid. Det er bl.a. utarbeidet 3 mulighetsstudier for fremtidig utvikling av Lagmannsholmen.

10. Det tas initiativ overfor Jernbaneverket med sikte på å fjerne jernbanesporene på strekningen Vestervegbrua-Odderøya dersom sporene kommer i konflikt med andre funksjonelle forhold i området.

Kommentar: Jernbanesporet er tema i reguleringsplan for Havnegate og Vestre Strandgate. Reguleringsplanen åpner for mulighet til å bygge jernbanespor langs Havnegate. Å beholde dagens jernbanespor i drift når Havnegate bygges er ikke aktuelt. Reguleringsplanen kommer til politisk behandling våren 2017.

11. Det er et mål at Kristiansand havn skal bevare sin status som nasjonal utpekt havn, samt være en vesentlig havneaktør i vekst for å møte fremtidens terminalbehov i kommunens sjøområde. Dette for å sikre import og eksport til næringslivet. Flytting av havnevirksomhet fra sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling.

Kommentar: Anses som overordnede rammebetingelser for havnens utvikling og gjennomføringen av pkt. 7).

Punkt 97/17: Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Bilag

Vedtak HAVNES, 13062017, Sak 27/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 147/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Plankart Anbefalt Planforslag.pdf

Plankart Anbefalt planforslag støysoner.pdf

Bestemmelser til kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård - Vige ORIGINAL til gjennomsyn.docx

Planbeskrivelse med KU med forside.pdf

ROS-analyse.docx

Helsekonsekvensanalyse 2017-05-31_HKU_Kongsgård_Vige_siste versjon.pdf

Oppsummering av innspill til planarbeidet - administrasjonens kommentarer til hvordan de er behandlet i planforslaget.docx

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 147/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 147/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Vedtak BYUTVIK, 15062017, Sak 147/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Vedtak HAVNES, 13062017, Sak 27/17, Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige



Dato 2. juni 2017
Saksnr.: 201513219-128
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang

Havnestyret
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato

13.06.2017
15.06.2017
21.06.2017

Førstegangsbehandling av planforslag Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård-Vige

Sammendrag

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige gjelder videreutvikling av Kongsgård – Vige havneområde her under etablering av ny containerterminal. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk, som fortsatt skal være i Vestre havn, inngår ikke i planarbeidet. Videre omfatter planen arealformål for arealer innenfor planområdet som ikke forstås som havneformål.

Planforslaget er utformet i samsvar med planprogram vedtatt av Formannskapet 2. mars 2016.

Det er lagt til grunn følgende effektmål for planarbeidet, måloppnåelse er beskrevet:

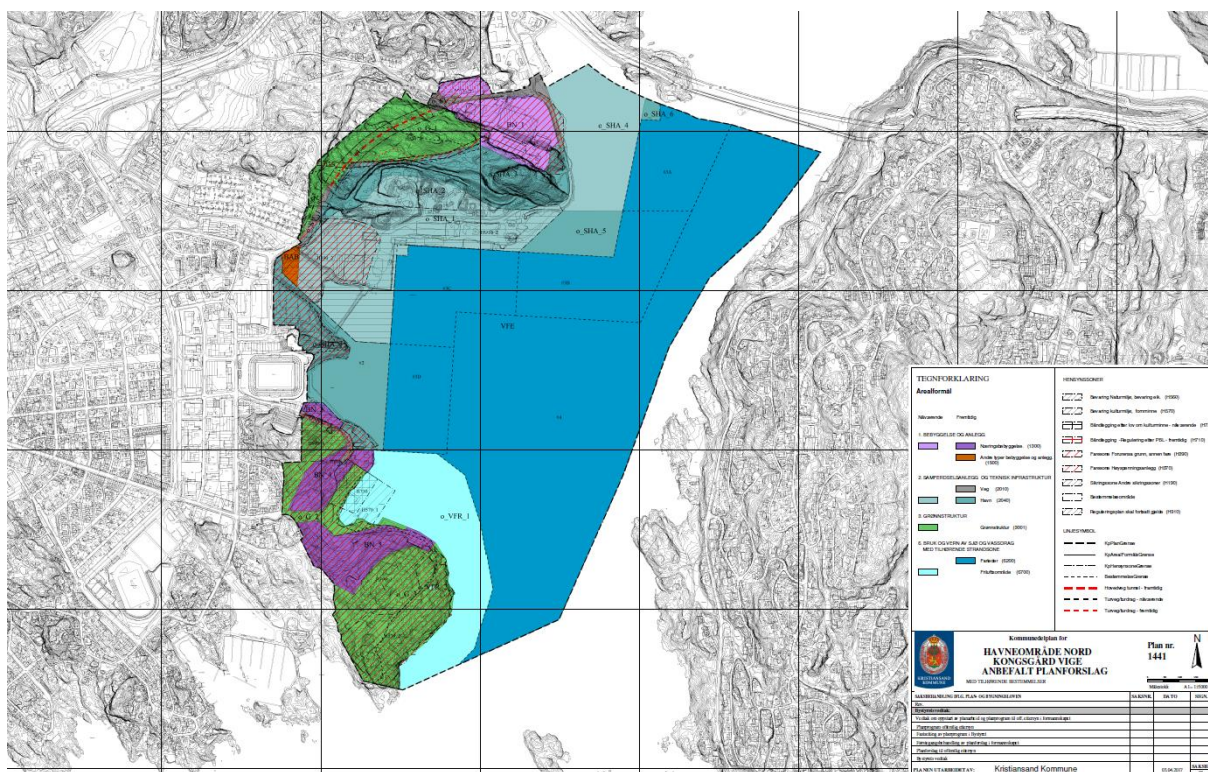
- *Langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidrettet havn i Kongsgård-Vige som ivaretar behovene til regionens næringsliv og nasjonale funksjoner er sikret:*
Anbefalt planforslag gir rom for en vesentlig netto økning av fremtidig havneareal sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Her under mulighet for å opparbeide arealer for etablering av en moderne containerterminal. Fullt utbygget vil anbefalt planforslag, fratrukket 110 daa til containerterminal i henhold til forslag i Strategisk havneplan, gi en økning på 73 daa sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Selv om anbefalt forslag er mindre enn alternativ 1 som bygger på Strategisk havneplan 2015 mener Rådmannen at planen gir rom for en vesentlig aktivitetsøkning i fremtiden som vil gi bedre mulighet til å betjene næringslivets behov lokalt og regionalt.
- *Hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømslandet, er ivarettatt:*
Anbefalt planforslag vil gi store arealinngrep i området Ringåsen-Ringknuden. Planforslaget vil bevare det meste av Ringåsen som landskapselement og nærturterreng. Vider vil Ringåsen fortsatt fungere som buffer og støyskjerming mot havna for bakenforliggende bebyggelse. Planforslaget innebærer at hensynet til utvikling av en framtidrettet havn med containerterminal er vurdert viktigere enn å bevare Ringknuden. I planforslaget opprettholdes Marvika og Gleodden som delvis grøntområde og delvis utbyggingsområde med næring/kontor. Planen legger til rette for at Marvika kan videre utvikles som et viktig rekreasjonsområde for en voksende

befolkning. Videre har Rådmannen lagt vekt på at landarealene og sjøarealene må ses i sammenheng når verdien av Marvika vurderes.

- *Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt:* Planforslaget gir rom for at arealer kan opparbeides i henhold til havnas finansieringsevne og næringslivets behov. Mulighet for å sprengne ned Ringknuden og opparbeide havneareal på fast grunn er avgjørende for en økonomisk bærekraftig havneutvikling og etablering av containerterminal. Det er Rådmannens vurdering at en plan som forutsetter tilsvarende arealer etablert ved utbygging i sjø vil være urealistisk og medføre stor uforutsigbarhet for havna og regionens næringsliv.

I styringsgruppa, ledet av Rådmannen, er det ikke full oppnådd enighet om planforslaget. I saksfremstillingen gjengis derfor konklusjonene i Havnedirektørens merknad til planforslaget samt tilhørende plankart. Havnedirektørens merknad følger som vedlegg til saksfremstillingen. I tillegg viser saksfremstillingen et redusert alternativ basert på planprogrammets alternativ 2.

Anbefalt planforslag er basert på en helhetlig avveining av konsekvenser for fremtidig bruk av grøntområder, støy, forurensning, næringslivets behov og havnas mulighet for å utvikle en fremtidsrettet havn. Planforslagets bestemmelser er utformet for å ivareta viktige hensyn til beboere på Lund og Søm, grøntinteresser og befolkningens bruk av disse, risiko og sårbarhet med mer. Det er utarbeidet to plankart, et som viser arealformål og hensynsoner og et som viser arealformål og støysonegrenser. Illustrasjonen under viser plankart med arealformål og hensynsoner unntatt støysoner. Plankart med støysoner følger vedlagt.



Illustrasjon. Anbefalt planforslag med arealformål.

Rådmannen mener både arealutforming og samlet fremtidig arealtilgang gir et betydelig bidrag til å dekke næringslivets behov sammenlignet med gjeldende reguleringsplan og tilgjengelige arealer i Vestre havn. Samlet areal ved full utbygging er om lag 502 daa, dette er 183 daa mer enn gjeldende reguleringsplan (319 daa). Dersom en fullt utnyttet containerterminal baseres på 110 daa fra Strategisk havneplan gir anbefalt planforslag en netto økning på 73 daa. Planforslaget gir rom for en fleksibel utbygging og bruk av arealene tilpasset Kristiansand havns investeringsevne. Videre vil det være mulig å etablere lastespor for jernbane tilpasset fremtidig behov.

Planforslaget gir et godt grunnlag for offentlig diskusjon før endelig vedtak av plan. Rådmannen anbefaler at anbefalt planforslag legges ut på offentlig ettersyn. Høringsfristen forslås satt til 2. oktober 2017.

Forslag til vedtak

Anbefalt forslag til Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige med planbeskrivelse og konsekvensutredning legges ut på offentlig ettersyn. Høringsfristen settes til 2. oktober 2017.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Havnedirektørens merknader til anbefalt planforslag.
- Anbefalt plankart med arealformål.
- Anbefalt plankart med støysonegrenser.
- Planbestemmelser for anbefalt planforslag.
- Planbeskrivelse med konsekvensutredning.
- ROS
- Helsekonsekvensanalyse

Bakgrunn for saken

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige gjelder videreutvikling av Kongsgård – Vige havneområde her under etablering av ny containerterminal. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk inngår ikke i planarbeidet. Videre omfatter planen arealformål for arealer innenfor planområdet som ikke forslås som havneformål.

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/Ringknuten/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 fra Kystverket til kommuneplanen 2011-2022 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 framtidrettet 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.

Formål med planarbeidet

Det er lagt til grunn følgende effektmål for planarbeidet:

- Langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidrettet 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 Sømslandet, er ivaretatt
- Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt.

Planprosessen

Formannskapet vedtok i møte 2.mars 2016 å melde oppstart av kommunedelplan for havneområdet nord, Kongsgård – Vige og å sende planprogrammet på offentlig ettersyn. Planprogrammet var utlagt til offentlig ettersyn 10.mars – 29.april 2016. Kommunen mottok til sammen 32 høringsuttalelser, hvorav flere var fellesuttalelser. De mest sentrale problemstillingene i uttalelsene var støy fra ny havn til omkringliggende boligområder og friområder, inngripen i eksisterende grøntområder, forurensing i fjorden, tilrettelegging for næringslivet med jernbanetilknytning, avgrensning av influensområdet og medvirkning.

Det ble gjennomført to åpne møter under høringsperioden til planprogrammet. Det vil også bli arrangert møter i perioden som planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Bystyret fastsatte planprogrammet i 1.juni 2016 (sak 91/16).

Styringsgruppe for planarbeidet har vært: Rådmannen (leder), Havnedirektøren, Kommuneoverlegen, Teknisk direktør og enhetsleder for By- og samfunnenheten. Prosjektgruppen har vært sammensatt av medlemmer fra teknisk sektor, Kristiansand havn, representant for Kommunelegen og med Kystverket som observatør.

Sentrale problemstillinger i planarbeidet er lagt fram og drøftet i Fylkeskommunens planforum både ved utarbeidelse av planprogrammet og under utarbeidelse av planforslaget. I planforumet skal statlige, regionale og kommunale interesser klarlegges og søkes samordnet underveis i arbeidet med regionale og kommunale planer. I planforum møter representanter fra følgende myndigheter: Fylkesmannen i Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Kartverket og Statens Vegvesen. Kystverket, Fiskeridirektoratet, NVE og Jernbaneverket møter ved behov.

Ved fastsettelse av planprogrammet vedtok bystyret at det skulle inviteres til opprettelse av en lokal referansegruppe med representanter fra bydelsrådet, velforening, beboerforeninger og næringslivet. Det ble opprette to referansegrupper, en lokal referansegruppe og en næringslivsgruppe.

Det har vært avhold seks dialogmøter med lokal referansegruppe. Prosjektgruppa har lagt fram delutredninger og sentrale problemstillinger i planarbeidet og referansegruppa har gitt innspill til forhold som de er særlig opptatt av. Innspillene har vært til nytte for planarbeidet. Den lokale referansegruppa er særlig bekymret for støy fra havnedriften, miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden og at viktige friluftsverdier skal gå tapt.

Næringslivsgruppa består av representanter fra NODE/Eyde-nettverkene, de store transportørene, næringslivforeningen. Det er avhold 3 møter med gruppa. Gruppa har også vært referansegruppe i Rambøll sitt arbeid med å utrede næringslivets behov og jernbanetilknnytning. Næringslivsgruppas medlemmer har ulik vektlegging av ulike forhold, men administrasjonen mener følgende punkter er omforente i gruppa:

- Kristiansand havn må gis mulighet til dekke næringslivets behov både når det gjelder sjøtransport og OSP-virksomhet.
- Dagens container terminal nærmer seg en grense for å kunne ta imot de containerskipstypene gruppa ser at er på vei inn i markedet som Kristiansand havn er en del av. Det er fare for at flere skip velger å seile forbi Kristiansand, noe som vil være svært negativt for brukerne av havna og miljøet.
- Det må vedtas en plan som gir forutsigbarhet både for Kristiansand havn som infrastrukturutvikler og næringslivet som bruker av havnas tjenester.
- Planen må gi forutsigbarhet langt inn i fremtiden.
- Det må ikke startes en ny diskusjon om hvor havna skal være lokalisert.

Kristiansand Jeger- og fiskerforeningen og Norges fritids- og småbåtfiskerforbund har deltatt i arbeidet med kartlegging av fiske- og fangstplasser i planområdet og tilstøtende områder.

Det er gjennomført møter med KNAS og andre grunneiere innenfor planområdet.

Avgrensning av planområdet

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

Planområdet er avgrenset slik at det omfatter arealbehovet til det mest omfattende planalternativet, Alternativ 1 (Havneplanen 2015), samt mulige buffersoner. I anbefalt planforslag foreslås 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

Avgrensning 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 er også vurdert å avklare framtidig kopling mellom Marviksletta og Vige i egen reguleringsplan.

Planprogrammet åpnet for at planområdet kunne 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. For å kunne redusere planområdet forutsettes at arealbrukskonflikten er avklart. Samtidig med offentlig ettersyn av planforslaget vil midlertidig forbud mot tiltak oppheves for delområde B2 lengst nordvest i Vige, delområder vest for Ægirs vei i områdeplan for Marviksletta samt delområde BN 3 ved Torsviga.

For en del utredningstema, bl.a. knyttet til konsekvenser for folkehelse, barn og unges bruk, støy og trafikk, har analyseområdet også omfattet tilgrensende arealer vist som influensområde i kartet. For enkelte tema er også konsekvenser utenfor det skisserte influensområdet vurdert.



Illustrasjon 1: Planavgrensning (indre markeringslinje - blå) og influensområde (ytre markeringslinje – rød). Influensområdet er justert etter høring

Dagens situasjon

Havnevirkksomheten 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 tørrbulk, stykkgoods, prosjektlaster og OSP (offshore supply port). Her ligger også Ringknuten pukkverk AS, som er under avvikling og strandkantdeponiet 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. Planområdet inneholder flere sentrale militærhistoriske kulturminner og flere naturmangfoldslokaliteter, blant annet Prestebekken, som er sjørrettførende.

Planstatus

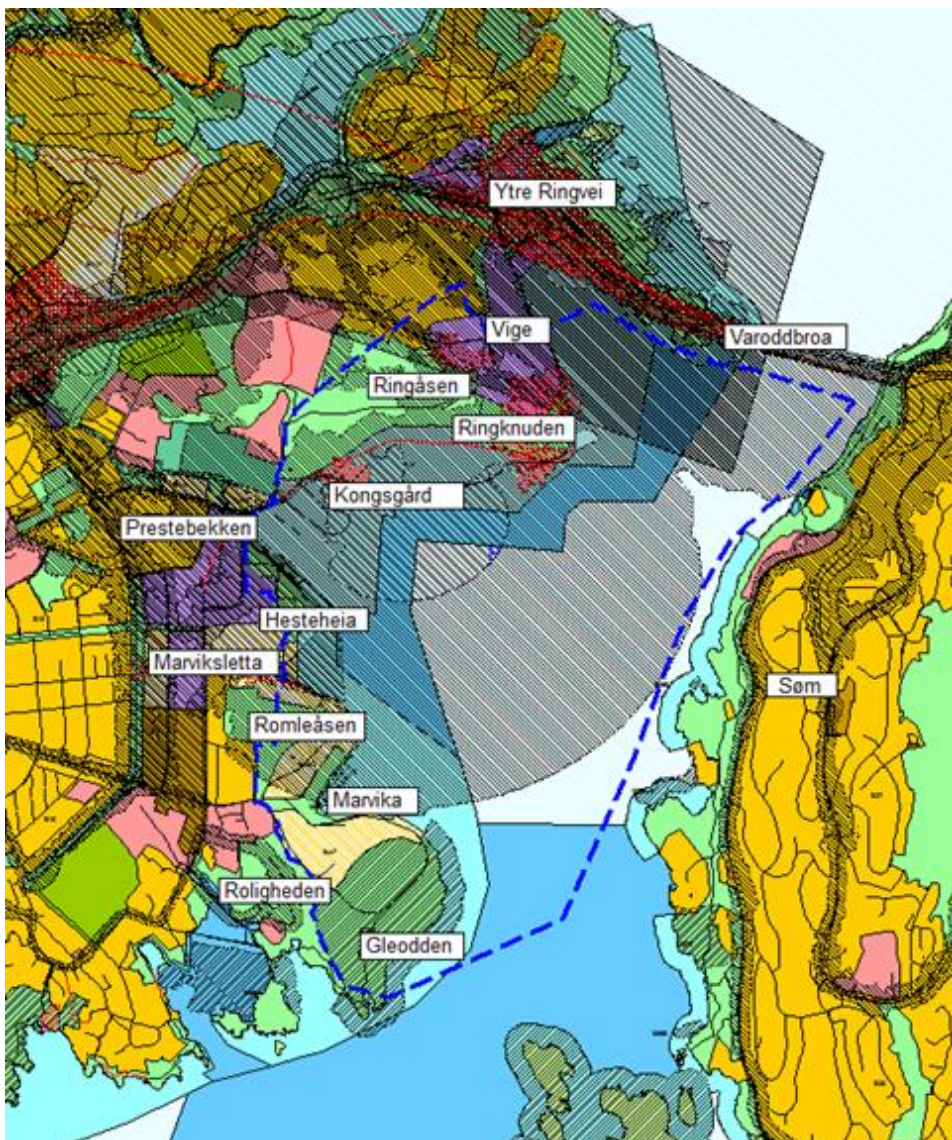
I kommuneplanens arealdel er havneavsnitt nord avsatt til havneformål og havneformål i sjø. Nedenfor følger en gjennomgang av arealbruksformål for tilgrensende områder, jf kartillustrasjon med angivelse av arealformål.

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.



Illustrasjon 2: Gjeldende arealformål i henhold til Kommuneplanen.

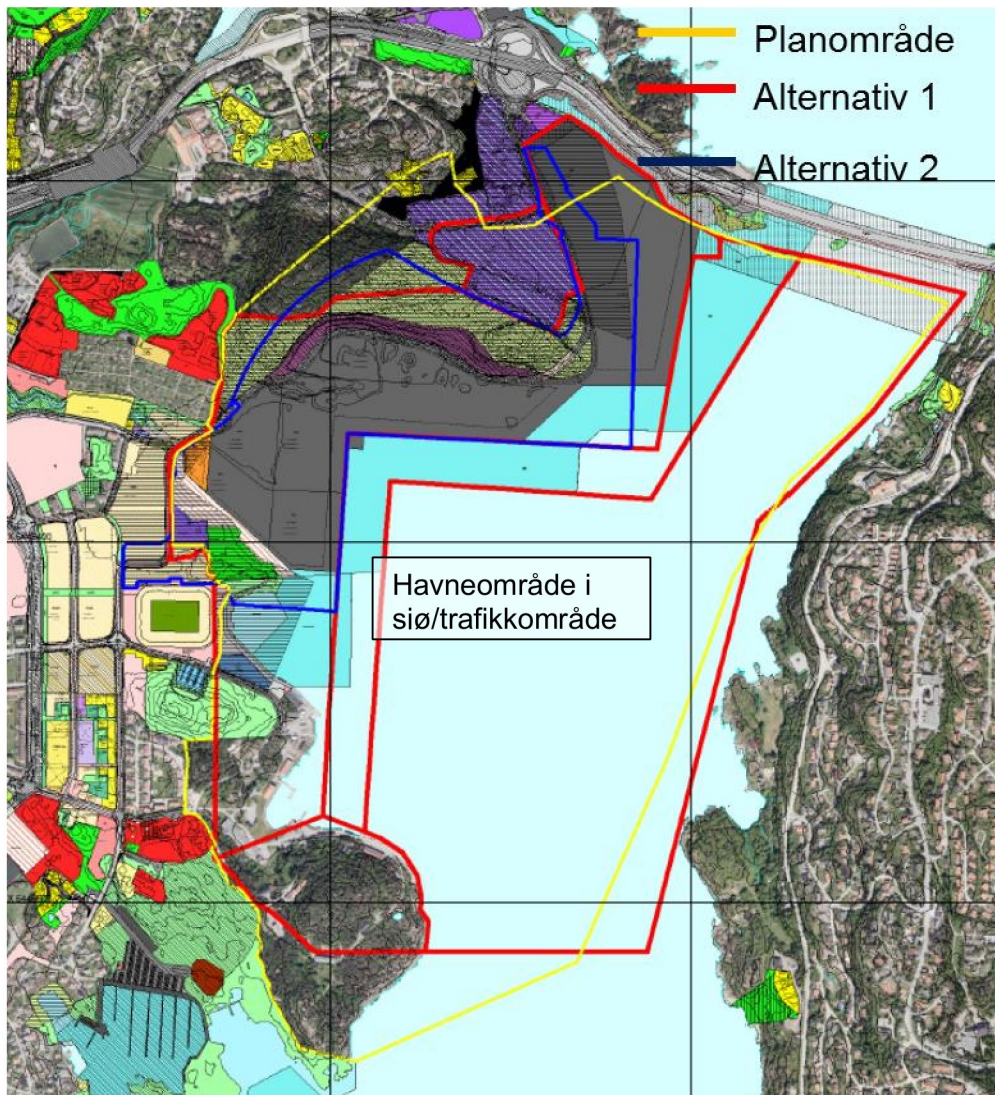
Alternative planforslag

Planarbeidet er basert på de tre arealalternativene vedtatt i planprogrammet: 0-alternativet (gjeldende reguleringsplan), Alternativ 1 (havnas forslag i Strategisk havneplan 2015) og Alternativ 2 (fra Kokkersvold/Seaport-utredningen). Illustrasjon 3 viser de tre alternativene samlet. For alternativ 1 vises også havneområde i sjø.

Gjennom planarbeidet er både alternativ 1 og 2 justert sammenlignet med planprogrammet. Det anbefalte planforslaget er et kompromiss mellom et justert alternativ 1 og justert alternativ 2.

Som følge av at det ikke er oppnådd full enighet i styringsgruppa omtales også Havnedirektørens merknader til anbefaling med tilhørende plankart, samt en justert utgave planprogrammets alternativ 2 basert på Kokkersvold/Seaport utredningen. Alle tre alternativene, anbefalt, Havnedirektørens merknader og justert alternativ 2 har identisk arealavgrensning fra Vige- og Kongsgårdbukta syd til og med Hesteheia. Justert alternativ 2 og Havnedirektørens forslag kommenteres kort nedenfor sammenlignet med anbefalt planforslag.

Rådmannen mener anbefalt planforslag er et godt kompromiss mellom havnas og næringslivets arealbehov og konsekvenser for øvrige samfunnskonsekvenser.



Illustrasjon 3. Alternativene vedtatt i planprogrammet.

Havnedirektørens merknader til planforslaget

Dette forslaget innebærer en mindre utvidelse av havnearealet sammenlignet med anbefalt planforslag. Havnearealet utvides rundt Romleåsen til avgrensningen for vernet bebyggelse i Marvika. Arealformålene på land er uendret sammenlignet med anbefalt planforslag med unntak av en del av grøntområdet med kai syd i Marvika. En del av dette området foreslår Havnedirektøren lagt som formål Næring, jf. illustrasjon 4. Havnedirektørens merknad til planforslaget følger vedlagt. Kort oppsummert mener Havnedirektøren at anbefalt planforslag bør inkludere følgende:

1. Det avsettes tilstrekkelig areal til våtbulkanlegg primært ved Marvika/Gleodden
2. For å unngå for tung økonomisk belastning i en tidlig fase av flyttingen av havna bes det om at geotekniske undersøkelser skyves til faktisk gjennomføringsfase for det enkelte delområdet.
3. Når det gjelder forslaget om at eksisterende kaier i Marvika skal legges inn i grøntområdet, så vil Havnedirektøren vise til alternativ arronderingsplan (jf. kart under) som er gitt som innspill fra Kristiansand Havn til kommunens forslag til plankart. Her foreslår Kristiansandhavn at disse legges inn som en del av næringsområdet. Med dette mener Kristiansand havn at intensjonen for området kan imøtekommes.

Det bemerkes at pkt. 1 etter administrasjonens oppfatning ikke er hensyntatt i illustrert plankart nedenfor. Videre mener administrasjonen at planbestemmelsene tar høyde for pkt. 2.

Administrasjonens begrunnelse for ikke å anbefale et planforslag som ivaretar Havnedirektørens merknader er at havnearealet går inn i Marvika og kommer for tett på vernet bebyggelse. Verdien av Marvika bør vurderes ved å se på landarealet og sjøarealet i sammenheng. Administrasjonen mener derfor at allmenhetens nytte av Marvika vil bli vesentlig forringet på grunn av nærføring av havnevirksomhet både på land og i sjøen. Planalternativet, også anbefalt planforslag, legger opp til store inngrep i dagens grøntstruktur og da blir viktigheten av å kunne utvikle Marvika mest mulig intakt til nytte for en voksende befolkning enda større. Dersom Bystyret skal kunne vedta et endelig planforslag som ivaretar Havnedirektørens merknader må dette høres på nytt dersom alternativet ikke Formannskapet vedtar at dette legges ut i den ordinære høringen.

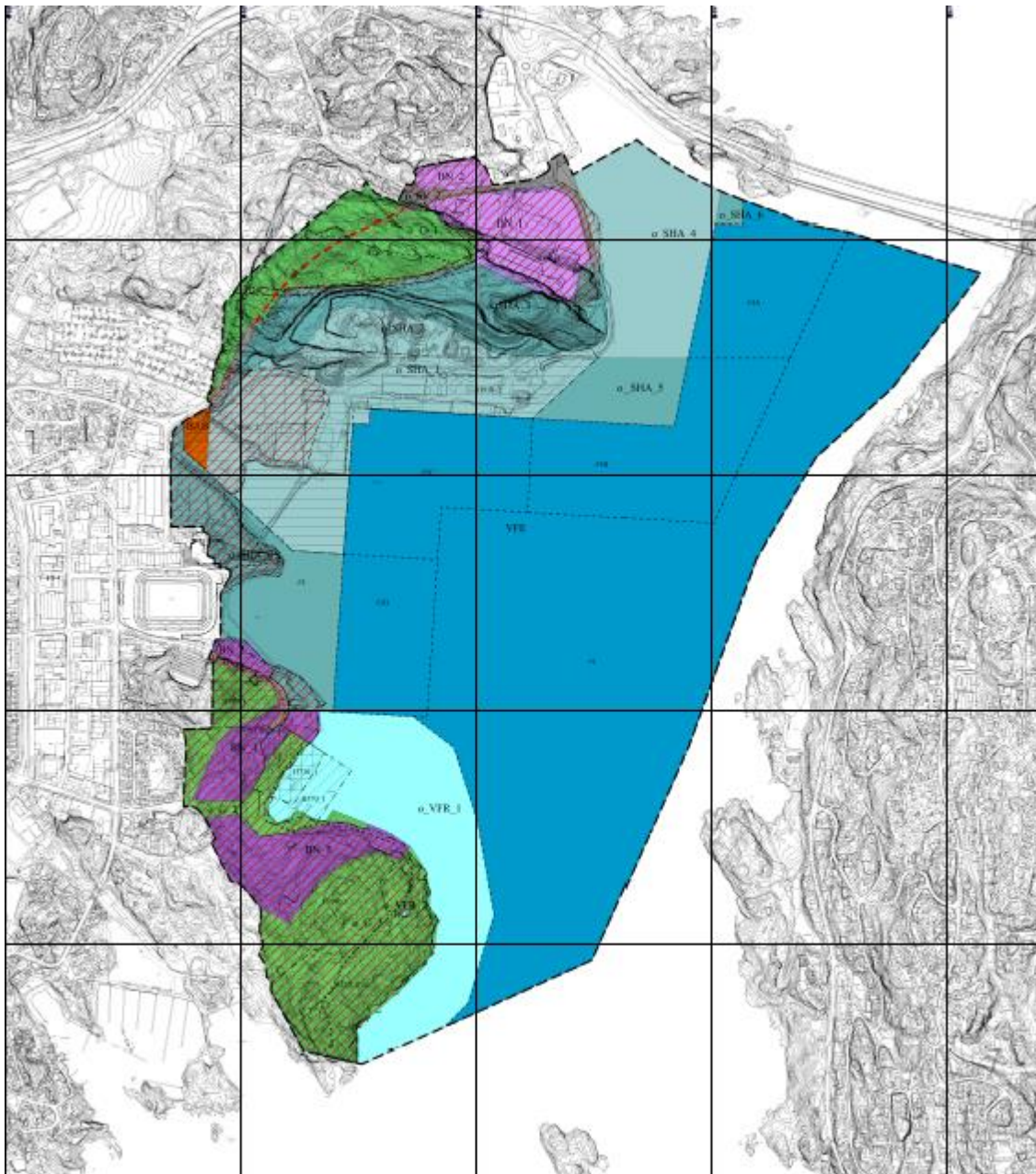
Justert alternativ 2

Dette vil alternativet innebærer at det meste av Torsviga ikke bygges ut til havneformål og Torsviga mot Romleåsen/Marvika kan opparbeides med kyststi i henhold til gjeldende kommuneplan langs strandkanten og over Romleåsen. Planalternativet vil opprettholde kommuneplanens utbyggingsområder ytterst i Torsviga og i Marvika. Videre legges til grunn at formålsendringen for utbyggingsområdene i Marvika i anbefalt planforslag også innarbeides i justert planalternativ 2. Administrasjonen anbefaler ikke dette alternativet fordi det ikke gir en tilstrekkelig arealreserve for langsiktig utvikling av havna. Justert alternativ kan imidlertid vedtas av Bystyret uten ny høring av planalternativet. Illustrasjonen 5 viser plankart for justert alternativ 2.

Anbefalt planforslag

Anbefalt planforslag omfatter:

- Gjeldende reguleringsplan for havneformål innenfor planavgrensningen. I Vigebukta ligger deler av gjeldende reguleringsplan med havneformål innenfor planområdet til Kommunedelplan for Ytre ringveg. Kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård-Vige endrer ikke arealformål for den delen av gjeldende reguleringsplan som overlapper med plan for Ytre ringveg. Avklaring av bruken av disse arealene må skje i andre planprosesser.
- I nord anbefales det å endre formål fra grøntområde til havneformål for arealene som omfatter Ringknuden og deler av Ringåsen slik det er vist i forslag til plankart. Begrunnelsen for dette arealinngrepet er at etablering av containerterminal forutsetter setningssikker grunn og en mest mulig rektangulær form på arealet med tilstrekkelig areal bak kailinjen. Dersom disse betingelsene skal oppfylles uten de foreslåtte arealinngrepene må nytt havneareal bygges i sjø til en svært høy kostnad for å oppnå tilstrekkelig setningssikkerhet.
- I syd anbefales det at fremtidig havneformål kan inkludere Heståsen, og Torsviga til Romleåsen, slik det er vist i forslag til plankart. Begrunnelsen er at planen skal gi rom for havneutvikling langt inn i fremtiden og at det bør være forutsigbart for både havna og omgivelsene hvor det en gang i fremtiden kan bli etablert havn. I planbestemmelsene er det foreslått en rekkefølge for utbygging som forutsetter at arealene som er nødvendige for å etablere containerterminal er utbygd før Torsviga bygges ut.
- Sammenlignet med planprogrammets alternativ 1 er sydlig del av Ringåsen foreslått opprettholdt som grøntområde. Denne vil også fungere som støyskjerming mot bakenforliggende bebyggelse.
- Det er lagt en bestemmelses sone for Prestebekken. Når havnearealet skal utvides forbi Prestebekken skal bekken legges om og fortrinnsvis etableres med åpen løsning utenfor havnegjerdet. Konkret løsning for omlegging av Prestebekken avklares i reguleringsplan.
- I Marvika foreslås å beholde gjeldende grøntformål, men endre utbyggingsformålet kombinert Næring/kontor, bolig til Næring/kontor. Begrunnelsen er at eventuell boligetablering vil kunne komme i sterk konflikt med fremtidig havnevirksomhet.
- Planforslaget foreslår at det opprettes bestemmelsessoner for når ulike deler av i arealet som er foreslått som havneområde i sjø kan benyttes.



Illustrasjon 6. Anbefalt planforslag.

Plankart med støysoner innenfor planområdet

Der er laget plankart med støysoner basert på støykart som i «Vedlegg 3n - Årsmiddeldøgn 2065_Alternativ 1_redusert areal_L_{den} med impulslydgrense» som følger støyutredningen, jf. vedlagt plankart. Det bemerkes at i plankart med støysoner er det ikke vist støysoner utenfor planområdet. I plankart med støysoner strekker gul sone seg til den ytterste stipulerte linjen i illustrasjonen. Planbestemmelsene om støy er imidlertid basert på de fullstendige støykartene som også viser støyutbredelse utenfor støygrensen. Disse følger vedlagt planbeskrivelsen med konsekvensutredning.

Mulighet for jernbane

Rambøll har utredet arealbehov for lastespor inne på havna og kostnader for etablering av forbindelsesspor mellom havna og Sørlandsbanen. Utredningen viser at det er mulig å anlegge lastespor både i øst-vest retning inntil Ringåsen og i nord-sør retning fra Kongsgårdbukta mot Torsviga, jf. illustrasjon 6. Hvilken løsning som velges må bestemmes ut fra fremtidige behov og planer.



Illustrasjon 6. Alternativer for lastespor inne på havneområdet.

Rambøll har kostnadsberegnet forbindelsesspor fra Sørlandsbanen ved Dalane til Kongsgård i to sporalternativ der det ene er kostnadsberegnet til 1 759 mill. kr, og det andre til 2 121 mill. kr. Forskjellen mellom alternativene er dels knyttet til vanskeligere grunn- og terrengforhold og dels at det ene alternativet er bare har sving i en retning ved påkobling til Sørlandsbanen.

I fagmiljøene er det enighet om at lastespor som blir bygget sammen med Gartnerløkkaprosjektet bør utnyttes i kombinasjon ferja og jernbaneterminalen i Hirtshals. Det er uenighet i fagmiljøene hvor viktig jernbaneforbindelse er generelt for containerterminalen. I dag er jernbaneforbindelsen til Lagmannsholmen først og fremst knyttet til transporten fra Voss production på Iveland. En videre utvikling av dagens havnespor på Lagmannsholmen med flere lastespor vil være konfliktfylt. Ut fra den kunnskap vi har avhenger også et større omfang av jernbanetransport til og fra Kristiansand havn av større forbedringer i det nasjonale jernbanenettet, bl.a. på Sørlandsbanen. Koblingen jernbane-sjø avhenger også av en større diskusjon som omfatter både den nasjonale havnestrukturen og de nasjonale logistikkstrømmene. I hvilken grad bør gods gå over Kristiansand havn i kombinasjon med jernbane i stedet for med skip direkte til andre havner? Hva skal til for å endre terminalstrukturen for de nasjonale logistikkaktørene?

Mulighet for våtbulkterminal

I planforslagets alternativ 1 er det illustrert våtbulkterminal lokalisert på Gleodden. Dersom kommunedelplanen skal omfatte lokalisering og arealavgrensning av slik terminal må det gjennomføres en ROS-analyse som tilfredsstillende kravene for slike terminaler. Kravene til slike terminaler er svært strenge og Rådmannen mener den foreliggende kunnskapen ikke gir grunnlag for å gjennomføre en detaljert ROS-analyse. Planforslaget tar derfor ikke stilling til hvor en våtbulkterminal bør lokaliseres, men slik terminal kan etableres innenfor arealet foreslått til havneformål dersom anlegget tilfredsstillende kravene til slike anlegg. Basert på tidligere kostnadsvurderinger av etablering av nye tankanlegg i fjell legges det til grunn at et fremtidig tankanlegg vil bli med tanker i dagen.

Forbindelsesvei mellom Vige og Marviksletta

Planforslaget viser trase for forbindelsesvei mellom Vige og Marviksletta. Traseen går i hovedsak i tunell gjennom ringåsen. Dersom veien blir bygget før jernbaneforbindelse til havna må veien ta høyde for at jernbanen kan passere under. I trafikkanalysen Rambøll har gjennomført er det påpekt at veien kan få en trafikkmengde (ÅDT 5 000-10 000) som kan forstyrre adkomsten til havna. Rambøll mener derfor det bør vurderes virkemidler som reduserer trafikkmengden.

Vurdering av måloppnåelse: Langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidsrettet havn i Kongsgård-Vige

Anbefalt planforslag gir rom for en vesentlig netto økning av fremtidig havneareal sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Her under mulighet for å opparbeide arealer for etablering av en moderne containerterminal. Fullt utbygget vil anbefalt planforslag, fratrukket 110 daa til containerterminal i henhold til forslag i Strategisk havneplan, gi en økning på 73 daa sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Selv om anbefalt forslag er mindre enn alternativ 1 som bygger på Strategisk havneplan 2015 mener Rådmannen at planen gir rom for en vesentlig aktivitetsøkning i fremtiden som vil gi bedre mulighet til å betjene næringslivets behov lokalt og regionalt.

Vurdering av måloppnåelse: Hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømlandet, er ivaretatt

Anbefalt planforslag vil gi store arealinngrep i området Ringåsen-Ringknuden. Planforslaget vil bevare det meste av Ringåsen som landskapselement og nærturterreng. Vider vil Ringåsen fortsatt fungere som buffer og støyskjerming mot havna for bakenforliggende bebyggelse. Planforslaget innebærer at hensynet til utvikling av en framtidsrettet havn med containerterminal er vurdert viktigere enn å bevare Ringknuden. I planforslaget opprettholdes Marvika og Gleodden som delvis grøntområde og delvis utbyggingsområde med næring/kontor. Planen legger til rette for at Marvika kan videre utvikles som et viktig rekreasjonsområde for en voksende befolkning. Videre har Rådmannen lagt vekt på at landarealene og sjøarealene må ses i sammenheng når verdien av Marvika vurderes.

Vurdering av måloppnåelse: Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt

Planforslaget gir rom for at arealer kan opparbeides i henhold til havnas finansieringsevne og næringslivets behov. Mulighet for å sprengne ned Ringknuden og opparbeide havneareal på fast grunn er avgjørende for en økonomisk bærekraftig havneutvikling og etablering av containerterminal. Det er Rådmannens vurdering at en plan som forutsetter tilsvarende arealer etablert ved utbygging i sjø vil være urealistisk og medføre stor uforutsigbarhet for havna og regionens næringsliv.

Konsekvensutredning av planalternativene

I henhold til planprogrammet er tre planalternativ utredet:

- 0-alternativet: Havneutvikling i tråd med gjeldende reguleringsplan.
- Alternativ 1: Havneutvikling i tråd med forslaget til havneareal i Havneplanen 2015.
- Alternativ 2: Havneutvikling i tråd med forslaget til havneareal i Kokkersvold/Seaport utredningen.

0-alternativet er referansealternativet som alternativ 1 og 2 sammenliknes med. Det er altså konsekvensen av større havn som er vurdert og ikke konsekvensen av alternativene sammenlignet med fravær av havn i fremtiden. Det er gjort kartlegging av dagens situasjon innenfor et stort antall tema i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, deretter er det gjort en vurdering av alternativenes konsekvenser. For en beskrivelse av de ulike temaene vises det til planbeskrivelse med konsekvensutredning og de enkelte temarapportene.

Følgende tema er vurdert:

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. Fornminner, kulturminner og kulturmiljø | 10. Luftforurensing |
| 2. Landskap | 11. Støy |
| 3. Grønnstruktur og friluftsliv | 12. Lysforurensing |
| 4. Naturmangfold | 13. Barn og unges interesse |
| 5. Transport - trafikkgrunnlag og trafiksikkerhet på land | 14. Barnehager og skoler |
| 6. Grunnforhold i land/sjø geoteknikk | 15. Kriminalitets-forebygging |
| 7. Havnivå/stormflo | 16. Risiko og sårbarhetsanalyse |
| 8. Flom, overvann og kommunal tekniske anlegg | 17. Folkehelse |
| 9. Forurensning | 18. Næringslivets behov |

Av de vurderte temaene er det de som blir berørt av økte arealinngrep som gir størst konsekvenser sammenlignet med 0-alternativet (temaene 1-4, 13,14,17 og 18). I tillegg gir mulighet for økt aktivitet større støyutbredelse enn 0-alternativet. I tillegg er det gjennomført en samlet helsekonsekvens utredning av anbefalt planforslag.

Kort om konsekvenser av arealinngrep

Både planforslagets alternativ 1 og 2 medfører store inngrep i Ringknoten og noe inngrep i Ringåsen sammenlignet med 0-alternativet. Videre forutsetter begge alternativene at Hesteheia innlemmes som fremtidig havneareal. Disse inngrepene vil ha negative konsekvenser for viktige friluftsliv- og rekreasjonsområder for befolkningen. Alternativ 1 forutsetter også at Torsviga stor del av Romleåsen og Marvika til Gleodden kan bygges ut til framtidig havneareal. Alternativ 1 vil gi ytterligere negative konsekvenser for befolkningens tilgang på friluftsliv- og rekreasjonsområder. I tillegg vil etablering av havn i Marvika komme i konflikt med vernet bebyggelse og fjerne muligheten for utbygging med formål næring/kontor, bolig i henhold til gjeldende kommuneplan for Marvika. Samlet konsekvens av planforslagets alternativ 1 er en svært stor reduksjon i tilgjengelig arealer for friluftsliv og rekreasjon for befolkningen på Lund.

Kort om støyanalysene

Det er utført støyanalyser for alle alternativene i planprogrammet. For hvert alternativ er det gjennomført støyberegning for årene 2025, 2045 og 2065. Året 2065 representerer en framtidssituasjon der arealet i det enkelte alternativet er fullt utbygd og med maksimal aktivitet i havnen. De øvrige årstallene representerer ulike stadier i arealutvidelsen og ulikt aktivitetsomfang. I støyberegningene er det benyttet samme aktivitetsomfang for samme år, men beregningene for 0-alternativet inneholder ikke containerterminal. Samlet sett gir støyberegningene et godt grunnlag for å vurdere hvordan støy avhenger av arealutforming og aktivitetsomfang.

Støyberegningene viser at uavhengig av arealalternativ vil boliger på Søm komme innenfor gul sone først når samlet aktivitetsnivå nærmer seg maksimal aktivitet i arealalternativene 1 og 2. Antallet boliger er imidlertid begrenset. På Lund vil kolonihagene komme innenfor gul sone tidligere, dette gjelder alle arealalternativene. I tillegg vil behandlingsinstitusjonene på Kongsgård komme innenfor gul sone i alternativ 1. Dette skyldes at alternativet forutsetter at åsryggen som danner begynnelsen på Ringåsen er sprengt ned og omgjort til havneareal.

Samlet sett viser støyanalysen at støykonsekvensene ikke er mer alvorlige enn at de kan reduseres til et akseptabelt nivå gjennom skjermingstiltak eller bruk av mer støysvak teknologi. Støyberegningene viser at dersom det tas i bruk teknologi som tilnærmet fjerner impulsstøy fra containerhåndtering vil gul sone i støykartene strekke seg omtrent til midten av Toppdalsfjorden. Dette er vist med støyberegninger uten impulslydgrense.

Kort om konsekvenser for næringslivets behov

Det er spesielt to forhold som påvirker næringslivets behov: arealenes utforming, samlet arealtilgang, og stabil grunn.

Arealenes utforming er spesielt viktig for containerterminalen. Arealet for containerterminalen bør være rektangulært med fremtidig mulighet for to samtidige anløp og nok areal bakover fra kaifront til å operere en effektiv terminal. Stabil grunn er også særlig viktig for containerterminalen. På areal der det skal stables containere og benyttes moderne håndteringsutstyr, f.eks. skinnegående kraner, er det en forutsetning at grunnen er setningssikker. Disse to faktorene, arealutforming og stabil grunn, er tilfredsstillt i både alternativ 1 og alternativ 2, men forutsetter som beskrevet store inngrep i Ringknoten og noe inngrep i Ringåsen.

Samlet arealtilgang varierer med de tre alternativene. Alternativ 1 er basert på vurderingen i Strategisk havneplan 2015, mens alternativ 2 baseres på Kokkersvold/Seaport utredningen. Den viktigste forskjellen bak arealbehovet i de to utredningene er knyttet til det som kalles Offshore supply port (OSP) og terminal for flytende bulk. Strategisk havneplan vurderer behovet til OSP-aktivitet som betydelig større enn Kokkersvold/Seaport. I tillegg er det lagt inn i strategisk havneplan et stort areal knyttet til terminal for våtbulk. Våtbulkterminal var ikke en del av oppdraget for Kokkersvold/Seaport-utredningen. Når det gjelder containerterminal er vurderingen av arealbehov relativt lik i de to alternativene, men noe større i alternativ.

0-alternativet har det minste arealet samlet sett og dermed større begrensninger for å tilfredsstille næringslivets behov i et langt tidsperspektiv. I tillegg er Strategisk havneplan 2015 og Kokkersvold/Seaport samstemte i at arealene i 0-alternative er dårlig egnet til container terminal, både med hensyn til størrelse og utforming.

Samlede konsekvenser – oppfølging av nasjonale og regionale mål

Anbefalt planforslag gir rom for en vesentlig netto økning av fremtidig havneareal sammenlignet med gjeldende reguleringsplan og gir mulighet for å opparbeide arealer for etablering av en moderne containerterminal og økt aktivitet innenfor øvrige virksomhetsområder. Dette bygger opp under nasjonale, regionale og kommunale føringer om overføring av gods fra veg til sjø. Planen ivaretar muligheten for en fremtidig jernbane til havna dersom de økonomiske forutsetningene for slik satsing er tilstede.

Anbefalt planforslag vil gi store arealinngrep i området Ringåsen-Ringknoten. Det meste av Ringåsen bevares som landskapselement og nærturterreng og som buffer og støyskjerming mot havna for bakenforliggende bebyggelse. Ringknoten er foreslått nedsprenget og omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Området inneholder flere kulturminner eldre enn 1537 som er automatisk freda etter kulturminneloven § 4. Det må søkes Riksantikvaren om dispensasjon fra vernebestemmelsene i kulturminneloven. Kyststien som i dag går helt opp på Ringknoten må legges om. Salamanderdammen, som er en gammel dam for isproduksjon forsvinner fra natur- og kulturhistorien.

Omdisponering av grøntområder som brukes av barn og unge utløser krav om erstatningsareal, jf. RPR for barn og unge. I planarbeidet er det forsøkt å finne erstatningsarealer som til en viss grad kan kompensere for tapet av de nevnte arealene for barns lek og rekreasjon.

Det er også krav om at i område angitt med bestemmelsesområde # 2 skal Prestebekkens løp med tilhørende grønnstruktur, turløype, naturmangfold og overvannshåndtering avklares i detaljreguleringsplan.

I planforslaget er Marvika og Gleoddenområdet grøntområdene og friluftsområde i sjø videreført som regionalt viktig friluftsområde og byggeområde. Dette i samsvar med kommuneplanen og regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet. Området som er freda etter kulturminneloven er bevart.

Støybestemmelsene til kommunedelplanen følger i det vesentligste Retningslinje for støy i arealplanleggingen, T1442/2016. T-1442 tar ikke hensyn til befolkningens spesielle behov for skjerming på fridager (søn- og helligdager). På grunn av havnas beliggenhet tett opp til boligområder, er det tatt inn en skjerping av kravene for å sikre en slik skjerming. Det er satt et strengt krav om maksimum antall dager og maksimal støy på utypiske verstedøgn.

Detaljreguleringsplaner skal utrede støy og redegjøre for støydempende tiltak og fastsette krav til miljøoppfølgingsprogram.

Vurdering

Anbefalt planforslag er basert på en helhetlig avveining av konsekvenser for fremtidig bruk av grøntområder, støy, forurensning, næringslivets behov og havnas mulighet for å utvikle en fremtidsrettet havn. Planforslagets bestemmelser er utformet for å ivareta viktige hensyn til beboere på Lund og Søm, grøntinteresser og befolkningens bruk av disse, risiko og sårbarhet med mer.

Rådmannen mener både arealutforming og samlet fremtidig arealtilgang gir et betydelig bidrag til å dekke næringslivets behov sammenlignet med gjeldende reguleringsplan og tilgjengelige arealer i Vestre havn. Samlet areal ved full utbygging er om lag 502 daa, dette er 183 daa mer enn gjeldende reguleringsplan (319 daa). Dersom en fullt utnyttet containerterminal baseres på 110 daa fra Strategisk havneplan gir anbefalt planforslag en netto økning på 73 daa. Planforslaget gir rom for en fleksibel utbygging og bruk av arealene tilpasset Kristiansand havns investeringsevne. Videre vil det være mulig å etablere lastespor for jernbane tilpasset fremtidig behov.

Planforslaget gir et godt grunnlag for offentlig diskusjon før endelig vedtak av plan. Rådmannen anbefaler at anbefalt planforslag legges ut på offentlig ettersyn. Det foreslås en lang høringsperiode både for å ta hensyn til at høringsperioden omfatter sommerferien og for å tilpasses den politiske behandlingen i fylkeskommunen.

VEDLEGG: Havnedirektørens merknader til planforslaget

Kristiansand Havn KF vil først vektlegge de åpenbare fordelene ved å flytte containerhavna, og dermed mesteparten av havnedriften ut til Kongsgård/Vige. For havna gir det unike muligheter for å etablere en effektiv, moderne og rasjonell havnedrift i et langsiktig perspektiv. Det gir forutsigbarhet til næringslivet, og det gir oss muligheten til å utvikle oss som en motor for regional vekst.

På toppen av dette kommer fordelene ved å frigjøre attraktive arealer i sentrum til andre formål.

Samtidig må vi påpeke visse elementer ved planen som kan sette begrensinger for fremtidig havneutvikling. Først og fremst handler det om planforutsetningene som vi finner for omfattende. Vi vil understreke at området i Kongsgård/Vige har vært regulert til industri- og industrihavneformål siden 1964. Videre ble dagens reguleringsplanområde på ny regulert til havne- og industriformål i 2005 (plan for Kongsgård/Vige havne- og industriområde). Store deler av området forøvrig er avsatt til næring og utbyggingsformål, og ulike næringsaktiviteter har forekommet i området over lang tid. Det er derfor ikke slik at den nye kommunedelplanen begynner seg inn i uberørte områder. Det bør gjenspeiles i planforutsetningene.

Planen fokuserer sterkt på ulempene tiltaket kan medføre for omgivelsene.

Vi anerkjenner utfordringene ved å ha en havn som nærmeste nabo, og vi vil gjøre vårt ytterste for å sikre at havna alltid er ledende når det gjelder teknologiutvikling, støyskjerming, og vil som alltid sette sikkerhet og miljø først. Men vi mener det overordnede aspektet, og vektlegging av regionale og nasjonale forhold i plangrunnlaget bør vektlegges tyngre.

Havna er en betydelig aktør for regionens næringsliv, og en forutsetning for mye av verdiskapningen som skjer i landsdelen. Kristiansand er den største byen i landets fremste eksportfylke, og byens historie forteller oss også om en stolt kjøpmannstradisjon som i dag lever videre og er representert ved byens importbedrifter. På toppen av det kommer lokale, regionale, nasjonale og internasjonale målsettinger om å flytte last fra veg til bane og sjø. Spesielt viktig er det at vi flytter store deler av tungtransporten ut av sentrum av Kristiansand. Det gir en forbedret støysituasjon for Kvadraturen, og det gir en reduksjon av lokale utslipp i bykjernen.

Våtbulk er et annet tema som mangler tilstrekkelig fokus i plangrunnlaget. Å avsette tilstrekkelig areal for våtbulk er en viktig premisse om vi ønsker å ta del i utviklingen av alternative drivstoff for sjøtransporten. Motsatt hvis vi ikke legger til rette for det, stiller vi oss også i en vanskelig situasjon for å møte de kravene som EU setter for havner som ønsker å bli en del av det europeiske transportnettverket (TEN-T). Her er et av vilkårene at havnene skal tilby LNG (Naturgass) til det stadig økende antall LNG-fartøy verden over. Den overordnede målsettingen om å få Kristiansand Havn innlemmet i transportnettverket vil derfor ikke være mulig uten et fullverdig bunkerstilbud, og det ikke tilstrekkelig kapasitet på Kolsdalodden i dag til å levere dette i dag.

Vi har forståelse for at planene for ny havn i Kongsgård kan virke svært omfattende. Men som en aktør i et dynamisk marked må det understrekes at vi aldri vil legge opp til investeringer som ikke kan forsvares utifra markedsituasjonen eller Kristiansand Havn KF til enhver tids økonomiske evne. Det vi er opptatt av fra havnas side er å legge til grunn et tilstrekkelig areal for fremtidig vekst, og sikre en buffersone mot fremtidig by/bydelsutvikling.

Kristiansand Havn KF har som formål å sørge for en effektiv og rasjonell drift av kommunens havneanlegg. Hensikten er å sikre at foretaket utgjør et konkurransedyktig transportknutepunkt for Sør-Norge og til det beste for regionens næringsliv. Det er grunnlaget for alle investeringer vi gjennomfører i dag, og det vil være premisset for utviklingen av havnen i årene fremover.

På bakgrunn av det anbefaler Havnedirektøren å følge Rådmannens innstilling med følgende endringer:

1. Det avsettes tilstrekkelig areal til våtbulkanlegg primært ved Marvika/Gleodden
2. For å unngå for tung økonomisk belastning i en tidlig fase av flyttingen av havna bes det om at geotekniske undersøkelser skyves til faktisk gjennomføringsfase for det enkelte delområdet.
3. Når det gjelder forslaget om at eksisterende kaier i Marvika skal legges inn i grøntområdet, så vil havnedirektøren vise til alternativ arronderingsplan som er gitt som innspill fra Kristiansand Havn til kommunens forslag til plankart. Her foreslår vi at disse legges inn som en del av næringsområdet. Med dette mener vi at intensjonen for området kan imøtekommes.