

REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 04-12-2018

Møtedato Tirsdag d. 04. december 2018 kl. 15:00

Møtested Havnestyresalen 3 etg. Gravane 4

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyret 13.11.2018.....	3
Lukket.....	5
Fergeterminalen, regulering og status i forhold til forhandlinger med Statens vegvesen.....	6

Punkt 43/18: Protokoll fra havnestyret 13.11.2018

Bilag

protokoll 13 nov



Dato 13. november 2018
Saksnr.: 201800139-32
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
04.12.2018

Protokoll fra havnestyret 13.11.2018

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 13.11.2018 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 44/18: Lukket

Punkt 45/18: Fergeterminalen, regulering og status i forhold til forhandlinger med Statens vegvesen.

Bilag

2018-09-28-PLAN 1097- Bestemmelser detaljregulering Fergeterminal

2018-09-28-PLAN 1097-Planbeskrivelse Fergeterminal

PLAN 1097-B101-A

PLAN 1097-B201-A

PLAN 1097-B202-A

PLAN 1097-B301-A

PLAN 1097-Detaljreguleringsplan-2018-09-28

2018.10.03, KDP_Havneavsnitt Nord_redegjørelse knyttet til politisk fremsatte temaer v 2. gang behandlingen



Arkivsak-dok. 201706304-31
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
04.12.2018

Fergeterminalen, regulering og status i forhold til forhandlinger med Statens vegvesen.

Innledning.

Vi viser til tidligere orienteringer om nevnte sak, sist i sak 27/18 pr. 12.06.2018 vedr. budsjett etter forskudd på utbetaling av erstatning fra SVV.

Etter dette var det avtalt nytt møte med SVV pr. 20.09.2018 – men, dette ble foreslått utsatt av SVV for å forberede avtalens innhold. I og med at det dro såpass ut, valgt vi å foreslå utsettelse til vårt påbegynte skisseprosjekt/Forprosjekt forelå, og til vi hadde noen signaler fra kommunen på innsendte forslag til reguleringsplan for Fergeterminalen, noe SVV var enig i.

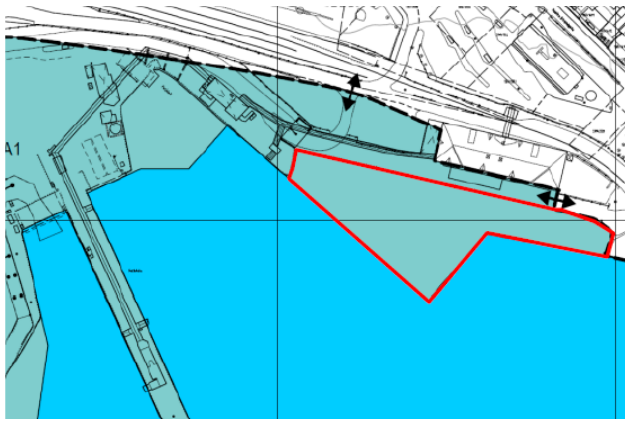
Dokumenter.

- Forslag til Reguleringsplan for Fergeterminalen.
- Forslag til reguleringsbestemmelser for samme plan
- Illustrasjonsplaner
- KDP, Havneavsnitt Nord, Kvalitetssikring av Havnestrukturvedtakene, sist fra 2013 (B-sak 47/2013) i forhold til plassering av containerterminalen's beliggenhet, jfr. Formannskapssak ved 2, gangs behandlingen av KDP'en i sak 116/2018.

Som nevnt pågår reguleringsarbeidet. Her pågår det nå rettinger/suppleringer etter foreløpig tilbakemelding fra administrativt nivå i kommunen.

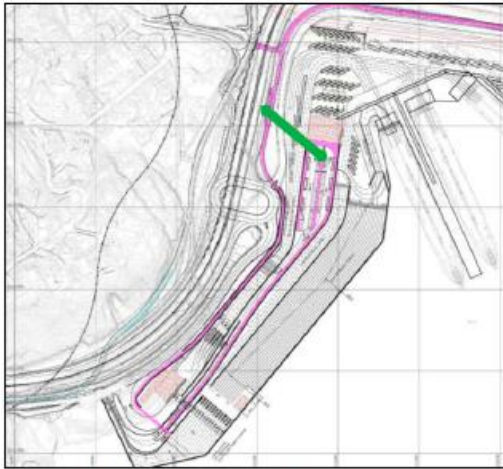
De viktigste forholdene i tilbakemeldingen er:

1. Ønske om å avvente politisk behandling av planforslaget for fergeterminalen inntil utredning av KMV-tomta til containerhavn er gjennomført iht. formannskapets vedtak.
2. Ønske om å ta ut utvidelse av havneareal i sjø ved Smiths lager.



Her ber kommunen om at areal markert med rødt må endres fra samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – havn, til havneområde sjø.

3. Gangatkomst til terminalområdet.



Det påpekes at planforslaget gir lang vei for gående passasjerer til terminalområdet, og det kreves at det må tilrettelegges for bedre gangforbindelse fra busstopp til nytt terminalbygg via bro/trapp/heis (i området markert med pil), slik at gangavstanden fra sentrum kan reduseres betraktelig.

4. Estetiske kvaliteter. Det angis at det savnes en ambisjon om å skape en bedre visuell byfront enn dagens, samt beskrivelse av hvilke virkemidler som kan tas i bruk for å oppnå dette, inklusive vegetasjonselement.
5. Bebyggelse. Det kreves at plankartet må vise byggegrense som angir beliggenheten for nytt terminalbygg.
6. Trafikk – forholdet til utbygging av E39/havnegata. Her krever kommunen at det tydeliggjøres at utkjøring til Havnegaten er et forhold som håndteres i forbindelse med E39 utbyggingen.
7. Kjøreatkomster. Krever at atkomst i vest etableres i samsvar med detaljregulering for E18/E39.

Bestemmelsene må angi at atkomst vis vest for Smiths lager er nød atkomst.

Atkomst inn mot o_SGG3 (torv) i detaljregulering for Havnegata tas ut, da en utkjøring her er i strid med framtidig bruk. I samsvar med bestemmelsen stenges denne når tollkontroll av kjøretøy er etablert innenfor planområdet, senest innen 10 år etter planvedtak. ISPS gjerde skal samtidig fjernes.

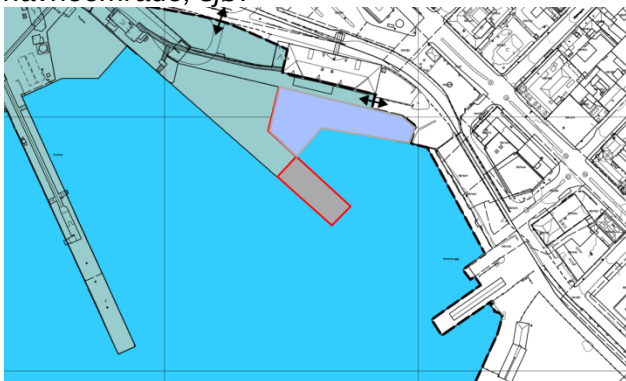
Havnedirektørens vurdering.

Til tilbakemeldingen fra kommunen.

I skrivende stund jobber vi med å svare ut kommunens tilbakemelding, hvor vi administrativt ikke har konkludert på alle forhold p.g.a. behov for nødvendige tilleggsutredninger og behov for påfølgende vurderinger. De vi har konkludert på er:

Pkt. 1, Kopling av fremdrift mot KDP. Vi har etter administrasjonens oppfatning ikke anledning til å vente på tilleggsvurderingen for KDP'en dersom vi skal kunne ferdigstille i tråd med SVV's fremdrift for byggingen av E39, som er avgjørende og kritisk for trafikkavviklingen ved fergeterminalen i utbyggingsperioden. Til realitetene vil en bemerke at en samlokalisering vurderes av administrasjonen som krevende – både kostnadmessig, arealmessig, sett i forhold til trafikkavvikling (har allerede i dag opp mot 300 TEU's pr. anløp) og i forhold til manøvreringsforhold på sjøen. Dersom det skal koples jernbane til en terminal i dette området, krever det at ytterligere areal innvinnes i sjøen slik at jernbanen kan gå i en tracè mellom E39 og terminalområdet. Dette vil være ytterligere fordyrende p.g.a. de rådende geotekniske forholdene, gitt at det ellers er løsbart.

Pkt. 2, utvidelse av Havneareal i sjø v/Smiths lager. Her foreslår havnedirektøren endret utforming, som frigjør vannspeilet foran Smiths lager, som etter endret forslag blir havneområde, sjø.



Endret løsning bør være tilstrekkelig til at det kan ivareta bevaringsstatusen til Smiths lager, som ble fremmet av kommunen og vedtatt som et resultat av Havnegaten planen vedtaket.

Bygget er altså ikke vernet av Riksantikvaren – men, regulert til bevaring som er en svakere status. Etter det Kristiansand Havn KF erfarer har det vært sjø- og havnerelatert virksomhet i bygget over meget lang tidshorison, fra byggets oppføring og frem til i dag. Dette reflekteres ikke i det vedtaket som er gjort og kommunens krav. En løsning som administrasjonen her foreslår i kompromisset bør kunne ivareta både bevaringsstatusen, og havnens behov – om enn redusert og ikke fullt ut i forhold til behov for oppstillingsareal for omlasting av løstraller, som ble dimensjonert analogt til terminalen i Hirtshals. Videre er det slik at om en skal få intermodale løsninger til å fungere, så kreves det areal for fulle tog i og med at det er volumet som er avgjørende for den bærekraftige utviklingen. Endelig er det ro-ro segmentet som etter Godsprognosen (2014) til Havneplanen, som viser størst vekst. Faren ved å krympe arealet er at staten ikke ser det som samfunnsøkonomisk riktig å satse på banetilkopling og ta utgiftene for dette i forbindelse med E39. Skulle det inntre, og vi flytter container ut av byen, så vil Kristiansand Havn KF stå igjen med sterkt reduserte intermodale tilbud.

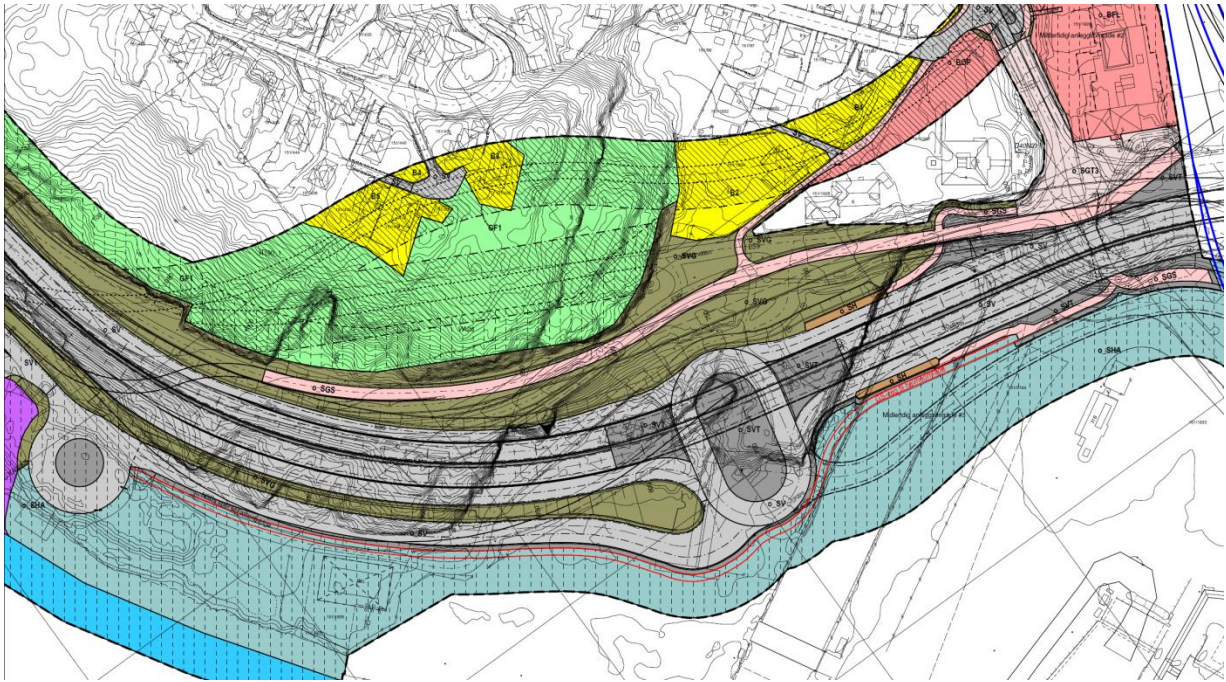
Pkt. 3, Gangatkomst til terminalbygget. Forholdet krever bearbeiding og er krevende. Gang- og sykkelveg er regulert i E39 planen, og ikke i Forslag til reguleringsplan for Fergeterminalen. Dersom en legger gangatkomst slik kommunen foreslår, vil det kunne fungere for vestgående busspassasjerer – men, for de i østgående retning blir det en lang veg å gå først mot øst, under det nye vegsystemet og deretter mot vest før de er på samme sted (busstoppet i vestgående retning), som eventuelt vil være tilkoplingspunktet for atkomst til terminalen. Deretter må de gå ned bakken under Havnegaten broen til terminalnivået, ta trapp/heis opp og krysse i bro over utkjøringsfilene, for så å ta trapp/heis ned til bakkeplan igjen, og deretter gå inn i bygget. M.a.o. det er en noe «kronplete» atkomst uansett om de skal gå rundt, eller krysse over mot fremtidig terminalbygg. Dessuten er det slik at havnas vurdering er at vi ikke kan «låse» plasseringen av terminalbygget nå. En mulig plassering er vist i illustrasjonen – men, administrasjonens oppfatning er at plasseringen ikke kan låses slik kommunen ønsker, så tidlig.



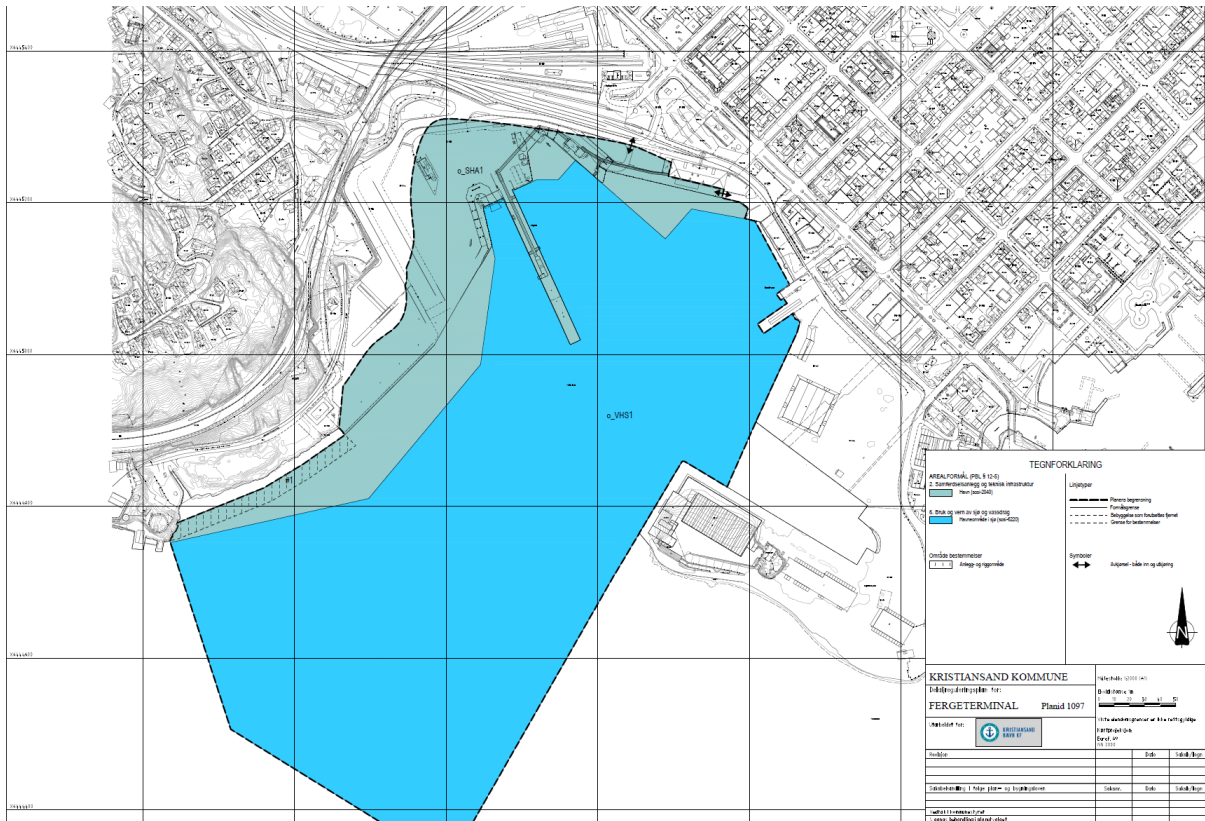
Figur 21: Krysset ved Arkivet. Havneområdet i forgrunnen. Arkivet og Samsen kulturhus bak sykkeleक्सpressvegen. Ny ferjeadkomst fra krysset ved Arkivet ned til vestre del av ferjehavna. SVV's illustrasjon

Pkt. 4, estetiske kvaliteter. Også her er det slik at kommunen har krevd at vi legger oss inntil E39 planen, og at sidearealet til E39 er regulert i vegplanen, og ikke i vår plan. I E39 planen er det kun fra rundkjøringen og vestover at det er lagt inn grønt sideareal belte. Her antar vi at SVV vil legge til rette for et vegetasjonsbelte. Det antar vi også kommunen kan påvirke gjennom byggesaksbehandlingen. Vegprosjektene ligger vesentlig høyere enn terminalområdet, og å skjeme fra terminalnivået er derfor krevende.

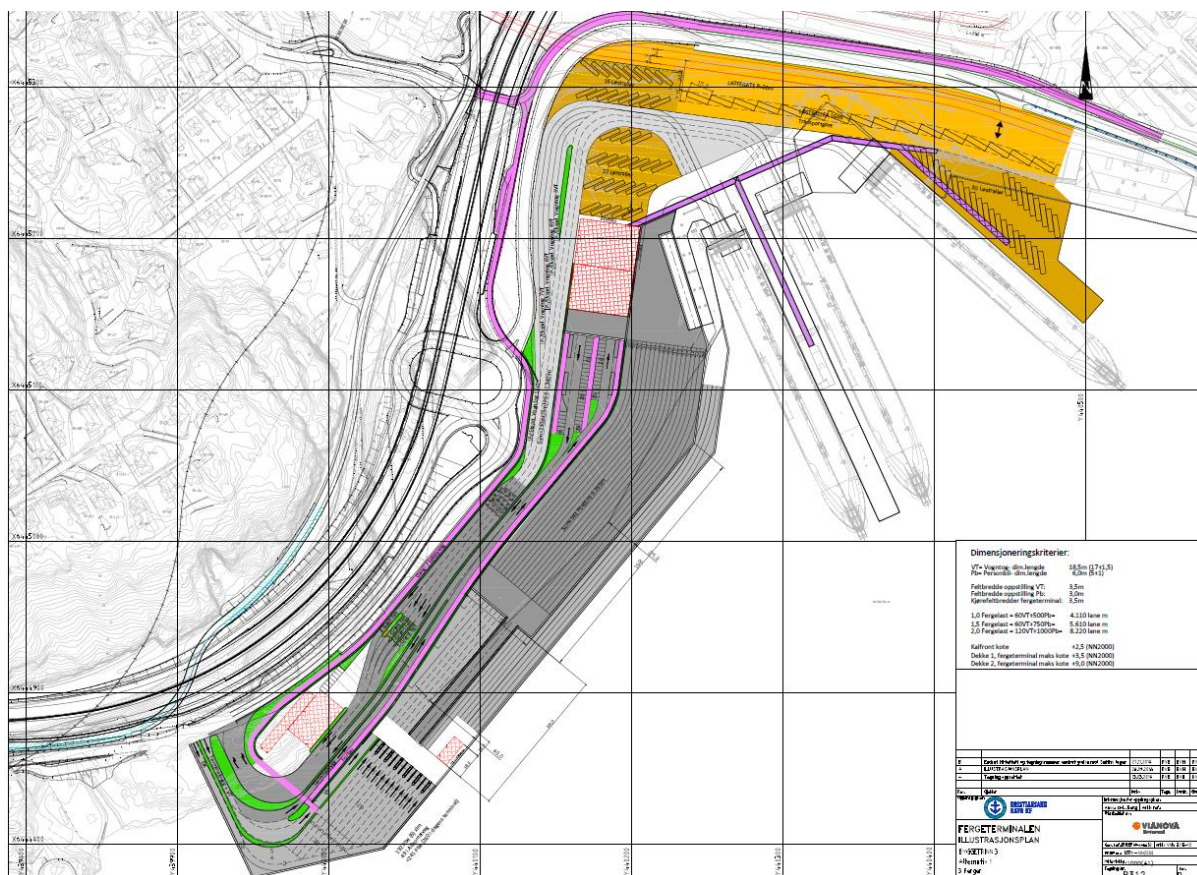
Når det gjelder nevnte forhold inne på terminalområdet, så har det vært store utfordringer å få terminalområdet til å «gå opp» arealmessig i forhold til de funksjoner som skal inn, og å skaffe rom for tilstrekkelige kapasiteter for disse. Dette har gjort at vi må lengre ut i sjøen enn ønskelig, og er inne i et område med meget krevende geoteknikk, som krever dyre utbyggingsløsninger. Videre er det kun i begrensede områder at det er mulig å få til utfra ISPS krav og sikkerhetskrav, effektivitetskrav for øvrig. Terminalen er kameraovervåket p.g.a. ISPS kravene, og det skal være visuell kontakt over hele området av nevnte hensyn. Dette umuliggjør vegetasjon inne på terminalområdet med unntak av tilbringerarealet, og mindre areal, vist under i illustrasjonsplanen som kan mykes opp med et grøntbelte i begrensede felt og utstrekning. Endelig er terminalen å anse som en «trafikkmaskin» med høy trafikkbelastning i korte perioder og strenge krav sikkerhet i sin alminnelighet. Nettopp dette er bakgrunnen til at slike elementer ikke finnes i andre terminaler heller, f.eks. Oslo, Hirtshals, Fredrikshavn, som kan nevnes som et lite tilfeldig utvalg.



Utsnitt av E39 reguleringen



Forslag til reguleringsplan for Fergeterminalen



Forslag til rev. illustrasjonsplan til Forslag til Reguleringsplanen for Fergeterminalen.

Pkt. 5, Bebyggelse, og krav om byggegrense som angir beliggenheten for nytt terminalbygg. Som nevnt over i pkt. 3 kan vi ikke låse oss til en plassering på nåværende tidspunkt. Terminalområdene er i kontinuerlig endring, så også fergeterminalen. Det er av denne grunn de ytre rammene som kan fastlegges nå, og ikke elementer inne på terminalområdet, som er styrende for funksjonaliteten og effektiviteten. Det har vi sett i den tiden som har gått også, hvor terminalområdets layout, og funksjonsplasseringer (kjøremønster, oppstillingsarealer, billettbodenes plasseringer etc.) har vært i kontinuerlig endring.

Pkt. 6, Trafikk – forholdet til utbygging av E39/havnegata. Her krever kommunen at det tydeliggjøres at utkjøring til Havnegaten er et forhold som håndteres i forbindelse med E39 utbyggingen.

Vi forstår dette slik at det legges opp til at avkjørslene til Havnegaten skal stenges for utkjøring fra Fergeterminalen når E39/Havnegaten utbyggingen er fullført, og at det etter dette kun skal være nødtkomst. Det er ikke tilfelle. Den må og kunne fungere som serviceatkomst m.m., og dessuten utkjøring fra terminalen frem til denne er snudd. For at den skal kunne snus kreves det betydelige investeringer som følge av at tollfunksjoner, inkl. kontrollhall etc. må flyttes til vest. Dette representerer store investeringer, og kommer ikke som følge av trafikk- og volumøkninger over fergeterminalen. Hvis de skal gjennomføres innenfor den tidsrammen kommunen krever i sin tilbakemelding, så vil det komme som følge av arealinngrepet, og må bæres av E39 prosjektet. Vi er med bakgrunn i dette enig i at snuingen av terminalen knyttet opp mot ferdigstillingen av E39 veganlegget kan kan være et mål, gitt at vi oppnår erstatning som muliggjør dette – men, ikke et krav. Begrunnelsen er altså at hvis ikke erstatningene fra SVV blir tilstrekkelige, så har heller ikke havna økonomi til å snu terminalen og flytte toll funksjoner etc. til vest så lenge som trafikkveksten ikke er tilstede. Her må vi huske på at det ikke er havnas behov som initierer endringene. Det er E39 utbyggingen, og eiendomsinngrepet på terminalen som er bakgrunnen for disse. M.a.o. så er det ikke en bærekraftig vekst, som forsvaret slike tunge investeringer i den nære tidshorisonten.

Pkt. 7, Kjøreatkomster. Krever at atkomst i vest etableres i samsvar med detaljregulering for E18/E39.

Krav om at *Atkomst inn mot o_SGG3 (torv)*, syd for Smiths lager tas ut og stenges senest etter 10 år, og at ISPS gjerde fjernes *Her er vår vurdering den samme som i foregående punkt – at den må være operativ inntil terminalen er snudd, og da med samme begrunnelse forøvrig.* I tillegg må det bemerkes at så lenge containerterminalen ligger der den ligger, så må det være muligheter for mellomtransport mellom terminalene dersom lastsegmenter tilsier det.

Den samlede begrunnelse for tidspunkt for når tid krav til snuing av terminalen skal slå inn, må være knyttet til vekst i trafikk, og økonomisk bæreevne - jfr. Bystyrets krav i vedtakene i sakene 80/2003 og 47/2013 om at utbyggingene skal være økonomisk bærekraftig.

Påbegynt prosjektering.

For å utnytte tiden mens reguleringsarbeidet pågår, er det videre igangsatt arbeider med geotekniske undersøkelser, hvor feltundersøkelsen er gjennomført og vurderinger/tolkninger av disse resultatene pågår slik at anbefalinger til konstruksjonsvalg, fyllingsplaner etc. kan gjøres. Neste fase er Forprosjekt, som skal drøfte disse ulike løsningene, sett opp mot kost/nytte vurderinger, og munne ut i tilrådning. Resultatet fra dette arbeidet vil så igjen bli forelagt for Havnestyret som underlag for beslutning om utbygging. Forprosjektet forventes å foreligge primo febr. 2019.

Forholdet til SVV og avtale/erstatning for inngrep.

Havna har i all kontakt med SVV vær tydelig på at fremdriften vår er relatert til *avtale og erstatningsutbetaling* ettersom utbyggingsbehovet kommer som følge av eiendomsinngrepet fro utbygging av E39, og ikke som følge av terminalens behov. På grunn av at det gikk så lang tid som det gjorde, valgte havna å foreslå at vi avventer tilleggsundersøkelsene og skisse-/forprosjekt/ny kalkyle. Dette for å ha oppdatert grunnlag for å videreføre forhandlingene på best mulig grunnlag. Arbeidet må videreføres så snart vi har den reviderte kalkylen på plass, ventelig i månedsskiftet primo febr. 2019.

Fremdrift. Med bakgrunn i SVV's signaler jobbes det ut fra følgende fremdrift.

- Forundersøkelser, prosjektering m.m. i 2018/19.
- Utbygging av terminalen i 2020 og 2021
- SVV's anleggsarbeider i 2022 - 2025

Av dette fremgår det at vi må ha 2 år til egen bygging etter prosjektering, og før SVV's arbeider påbegynnes. Tiden som har gått – med til dels liten fremdrift, er i ferd med å skape tidspress for oss. Dette henger sammen med at SVV også har hatt usikkerhet knyttet til finansieringen (byvekstavtalen og nå forlenging av bompengefinansieringen), som ennå ikke er landet.

Saken legges fram for Havnestyret som til drøftelse og orientering, og slik at styret kan gi innspill i saken.

Forslag til vedtak

Havnestyret tar saken til orientering, og slutter seg til Havnedirektørens vurdering og konklusjoner på de ulike temaene slik de fremgår over.

Havnestyret vurderer det som umåte viktig å følge opp Bystyrets krav i vedtak 80/2003 og vedtak 47/2013 om at utbyggingene skal være økonomisk bærekraftig. Dette må være styrende også for de tidsrammer som legges inn i rekkefølgekravene m.h.t. å snu terminalen, å stenge avkjøring syd for Smith lager, og å begrense utkjøringen nord for det samme bygget.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Plan- og utviklingssjef

Vedlegg:

- Forslag til Reguleringsplan for Fergeterminalen m/illustrasjonsplaner
- KDP, Havneavsnitt Nord, Kvalitetssikring av Havnestrukturvedtakene