



Dato 29. mars 2019  
Saksnr.: 201513219-540  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
10.04.2019

## **Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige 2. gangs behandling etter mekling**

### **Sammendrag**

Formannskapet behandlet forslag til Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige den 26.09.2018, sak 116/18. Ved fremleggelse av saken var det ikke funnet en løsning på innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Agder og Bane NOR. Saken kunne derfor ikke gå videre til sluttbehandling og egengodkjenning i bystyret.

Formannskapet gjorde følgende vedtak med virkning for den videre saksbehandling (fullstendig protokoll følger saken som vedlegg):

2. Kommunedelplanen kan med bakgrunn i innsigelser ikke egengodkjennes. Saken oversendes Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for mekling. (Enst.)
9. Før saken behandles i bystyre bes administrasjonen utarbeide et grundig notat om muligheten for å legge containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane. (Enst.)

### Meklingen

Det har vært avholdt to meklingsmøter, 14.12.2018 og 27.02.2019. I meklingsmøtet den 14.12.2018 ble det i prinsippet oppnådd enighet om løsninger for alle innsigelsene unntatt Bane NORs rekkefølgekrav om at jernbaneforbindelse mellom Kongsgård og Sørlandsbanen skal være ferdig bygget før containerterminalen kan flyttes. Ved gjennomgang av protokollen ble det konstatert enkelte uklarheter, på forhold det var oppnådd enighet om, som medførte nytt meklingsmøtet. På meklingsmøtet den 27.02.2019 ble det funnet løsninger på disse uklarhetene.

Etter mekling gjenstår nå kun rekkefølgekravet fra Bane NOR som uløst. Rådmannen mener fortsatt dette rekkefølgekravet er uakseptabelt slik dette er begrunnet i saksfremlegget behandlet av formannskapet 26.09.2018. Rådmannen mener kristiansand kommune har strukket seg langt for å finne løsninger på alle innsigelsene, men ikke så langt at det hindrer en rasjonell havneutvikling og flytting av containerterminalen fra Lagmannsholmen til Kongsgårdbukta. Meklingsresultatet sikrer at Ringknoten ikke kan sprenges ned før andre havnearealer er utbygget og at det er behov for arealet Ringknoten representerer. Videre sikres større tilgang på grøntarealer.

Rådmannen mener den siste uløste innsigelsen bør finne sin løsning hos nasjonale myndigheter og anbefaler at denne oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet for avgjørelse. For å lette behandlingen i bystyret og

Kommunal og moderniseringsdepartementet, har administrasjonen oppdatert plankart og bestemmelser i samsvar med meklingsresultatet og formannskapets innstilling punkt. 1 samt forskrift for utarbeiding av plankart, jf. vedlagte plankart datert 27.03.2019. Administrasjonen har hatt møte med Bane NOR for å bli enige om hvordan hensynet til jernbane skal vises i plankartet. Partene er enige om å legge inn i plankartet sikringssone for adkomsttunell under Ringåsen og bestemmelsessone for jernbanespor i havneområdet. Bane NOR og kommunen har ikke blitt enige om den konkrete utformingen av bestemmelsessonen. Rådmannen fremmer administrasjonens forslag.

Fylkestinget skal, etter planen, behandle meklingsprotokollen i sitt møte den 29-30.04.2019. For å spare tid har rådmannen valgt å fremme saken for bystyret før fylkestinget har behandlet meklingsprotokollen. Skulle fylkestinget vedta å ikke godkjenne hele eller deler av meklingsprotokollen må det gjøres en vurdering av den videre saksgangen.

#### Notat om containerterminal i Kolsdalsbukta og dry port

På formannskapets møte 26.09.2018 ble det vedtatt at administrasjonen skulle utarbeide et grundig notat om muligheten for å legge containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane. Dette er gjort og notatet er vedlagt denne saken. Rådmannen oppfatter at notatet skal være en del av kunnskapsgrunnlaget og ikke gjøres gjenstand for politisk behandling. Rådmannen foreslår derfor at bystyret tar notatet til orientering.

Rådmannens forslag til vedtak i sak 116/18 til formannskapet hadde tre vedtakspunkt. Det gjøres følgende endringer: Pkt. 2 erstatter tidligere pkt. 1, pkt. 3 erstatter tidligere pkt 2 og pkt. 4 erstatter tidligere pkt. 3 i forslag til vedtak. Formannskapets øvrige vedtak følger saken til bystyret.

#### Forslag til vedtak

1. Bystyret godkjenner protokoll fra meklingsmøte 14.12.2018 og 27.02.2019.
2. Bystyret vedtar kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård Vige med plankart og bestemmelser sist datert 27.03.2019.
3. Innsigelse fra Bane Nor, vedrørende krav om fastsettelse av rekkefølgekrav med krav til nytt jernbanespor før flytting av containerterminalen, oversendes Kommunal og moderniseringsdepartementet for avgjørelse i medhold til plan- og bygningslovens §5-6.
4. Planbeskrivelsen oppdateres etter endelig planvedtak og legges fram for formannskapet til godkjenning.
5. Bystyret tar notat om Kolsdalsbukta og dry port til orientering.

Ragnar Evensen  
Rådmann

Terje Lilletvedt  
Teknisk direktør

#### Vedlegg:

- Meklingsprotokoll datert 06.03.2019 med 2 kartvedlegg datert 27.02.2019
- Revidert plankart datert 27.03.2019
- Reviderte bestemmelser datert 27.03.2019
- Redegjørelse om Kolsdalsbuktas egnethet for lokalisering av containerterminal
- Protokoll fra formannskapets behandling 26.09.2018
- Saksfremlegg med vedlegg, behandlet av formannskapet 26.09.2018

## Bakgrunn for saken

Formannskapet behandlet forslag til Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige den 26.09.2018, sak 116/18. Ved fremleggelse av saken var det ikke funnet en løsning på innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Agder og Bane NOR. Saken kunne derfor ikke gå videre til sluttbehandling og egengodkjenning i bystyret.

Det redegjøres kort for meklingsprosessen og –resultatet, foreslåtte endringer i plankart og bestemmelser som følge av meklingsresultatet og konklusjonene fra vedlagte notat om Kolsdalsbukta og dry port.

## Meklingsprosessen

Fylkesmannen, Fylkeskommunen og Bane Nor fremmet innsigelser til kommunedelplanen, da denne var på høring. Bystyrets hjemmel til å fatte endelig planvedtak gjelder ikke for arealplaner der det foreligger innsigelser. Plan- og bygningsloven §5-6 har bestemmelser om mekling og avgjørelse i departementet. *Finner kommunen ikke å kunne ta hensyn til innsigelsen, skal det ordinært foretas mekling mellom partene. Dersom enighet ikke oppnås, treffer kommunen planvedtak og sender planen og innsigelsen, med meklerens tilråding, til departementet. Departementet avgjør om innsigelsen skal tas til følge og planen endres.*

Fylkesmannen i Agder har gjennomført mekling mellom partene i to runder 14.12.2018 og 27.02.2019, protokoll fra meklingen følger vedlagt. I meklingen ble partene enige på alle punkt med unntak av innsigelsen fra Bane Nor om rekkefølgekrav til jernbanespor:

- *Det må innarbeides rekkefølgekrav om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård – Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt.*

Meklingsresultat etter mekling 14.12.2018 og 27.02.2019:

«

1. *Ringknuten, slik området er avgrenset på kartvedlegg som er vedlegg 1 til denne protokollen, avgrenses som eget delområde med arealformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, underformål havn, o\_SHA\_8, eller avgrenses som bestemmelsessone innenfor arealformål/delområder i forslag til plankart datert 12.06.2017.*
2. *Det fastsettes rekkefølgebestemmelse etter plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 4 om at samtlige delområder med arealformålet o\_SHA skal være utnyttet før Ringknuten tas i bruk/sprenges ned. Det skal fastsettes bestemmelse i kommunedelplanen om at det må gjennomføres oppdatert faglig utredning av virkninger for nærfriluftsliv, barn og unge og folkehelse med behovsanalyse, som vurderer alternative løsninger før nedspregning av Ringknuten kan gjennomføres.*
3. *Det må innarbeides krav om detaljregulering av areal som skal benyttes til jernbaneformål, og settes av areal til jernbaneterminal og areal til jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringssone.*
4. *Kommunen skal i kommuneplanprosessen som er under oppstart vurdere om det skal tilrettelegges en friluftsakse fra Kongsgård-Vige-området til Jegersberg og Prestbekken.*
5. *Områdene BN\_4 og BN\_5 beholder foreslått arealformål bebyggelse og anlegg næringsbebyggelse (kontor). Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Ved regulering av områdene BN\_4 og BN\_5 skal det vektlegges god landskapstilpasning, tilrettelegges for allmenn rekreasjon og lek, og sikres minimum 2 grøntkorridorer gjennom hvert område.*

*Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Tillatt grad av utnytting i nevnte næringsområder BN\_4 og BN\_5 skal være BYA 35 % og BRA 150 %. Bebyggelsen skal ha maksimal høyde 15 meter, beregnet ut fra de måleregler som gjelder når kommunedelplanen blir vedtatt.*

6. Ved regulering av o\_G\_3 på Gleodden skal eksisterende lagerbygning fjernes eller disponeres til bruk for barn og unge. Lagerbygningen er vist på kart som er vedlegg 2 til denne protokollen.

*Protokolltilføyelse:*

*Kommunen og fylkeskommunen har ulikt syn på hvordan RPR for barn og unge skal tolkes med hensyn til krav til erstatningsarealer for friluftsområder. Denne meklingsprotokollen innebærer ikke at kommunen og fylkeskommunen slutter seg til hverandres synspunkter om dette.*

*Da partene er kommet til enighet, anses innsigelsene fra Fylkesmannen i Agder fremmet den 10.10.2017 som bortfalt. Videre anses innsigelsene fra Bane NOR av 29.09.2017 som bortfalt, bortsett fra innsigelse knyttet til manglende rekkefølgekrav. Innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune anses bortfalt.»*

Rådmannen viser til sin vurdering av Bane Nor sin innsigelse vedrørende rekkefølgekrav til jernbanetilknytning og anbefaler at den gjenstående innsigelsen oversendes Kommunal og moderniseringsdepartementet for avgjørelse.

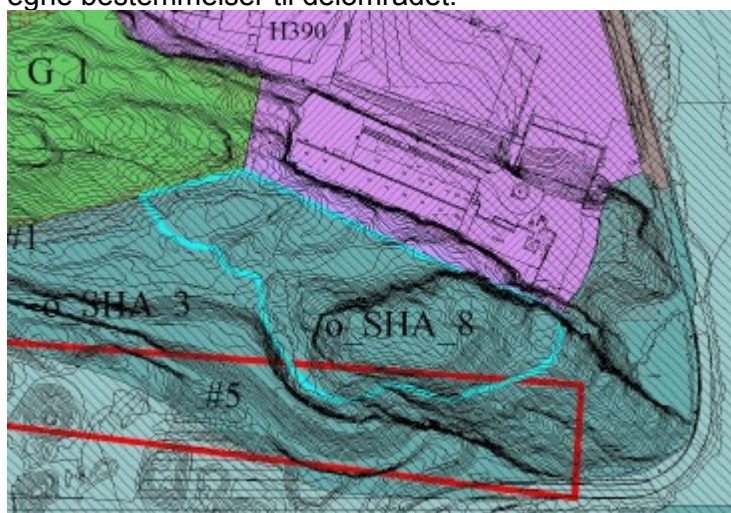
Fylkestinget skal behandle meklingsprotokollen i sitt møte den 29/30.04.2019. For å spare tid har rådmannen valgt å fremme saken for bystyret før fylkestinget har behandlet meklingsprotokollen. Skulle fylkestinget vedta å ikke godkjenne hele eller deler av meklingsprotokollen må det gjøres en vurdering av den videre saksgangen.

### **Foreslåtte endringer i plankartet**

For å lette behandlingen i bystyret og Kommunal og moderniseringsdepartementet, har administrasjonen oppdatert plankart og bestemmelser i samsvar med meklingsresultatet og formannskapetets innstilling pkt. 1 og rådmannens anbefaling vedrørende havneområde i sjø, jf. vedlagte plankart datert 27.03.2019. Foreslåtte endringer i plankart og bestemmelser er forelagt fylkesmannen, fylkeskommunen og Bane Nor.

### Avgrensning av Ringknoten som eget delområde

Meklingsprotokollens pkt. 1 skisserer to alternative løsninger for Ringknoten. Plankartet er endret i samsvar med altarentaivet anbefalt av fylkesmannen. Ringknoten er avgrenset som eget delområde o\_SHA\_8, jf. kartutsnitt. O\_SHA\_8 er markert med blå strek. Det er knyttet egne bestemmelser til delområdet.

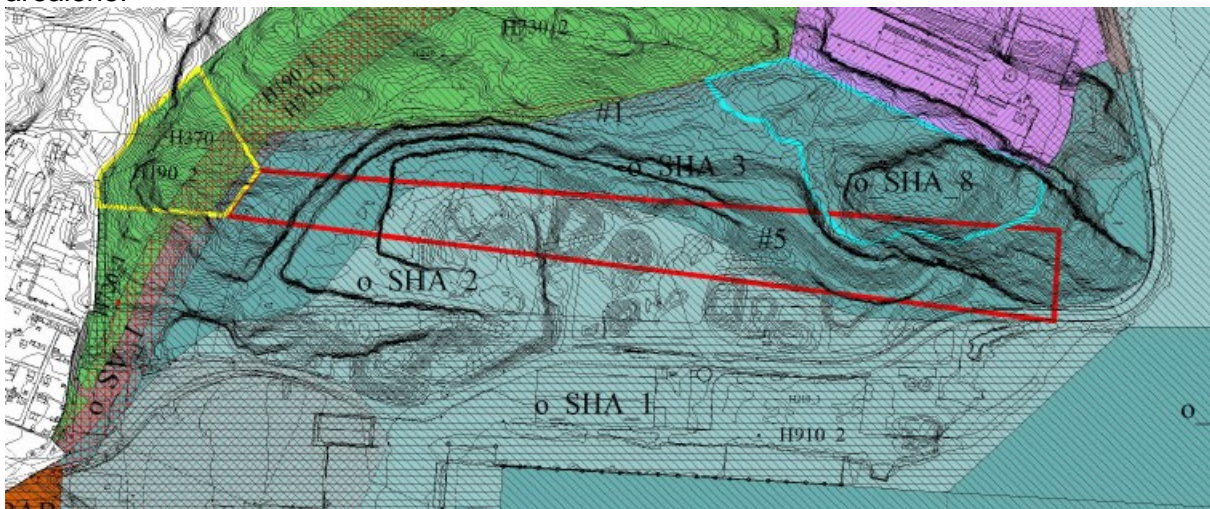


### Avgrensning av sikringssone og bestemmelsessone jernbane

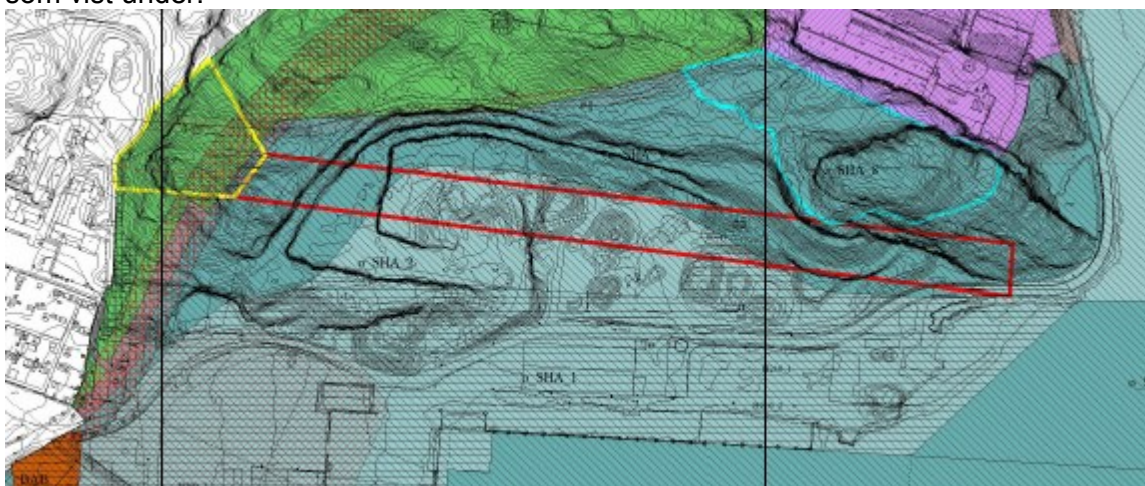
Administrasjonen har hatt møte med Bane NOR for å bli enige om hvordan hensynet til jernbane skal vises i plankartet. Partene er enige om å legge inn i plankartet sikringssone for adkomsttunnel under Ringåsen og bestemmelsessone for jernbanespor i havneområdet, bestemmelsessone #5 - jf bestemmelsene §1.5.3 f og retningslinjer for saksbehandling.

I forslag til plankart datert 27.03.2019 er det lagt inn sikringssone for jernbanetunell for forbindelsesspor til Sørlandsbanen, jf. markering med gul strek i kartutsnitt. Sikringssonen er, i samråd med Bane NOR, utformet med tanke på å gi fleksibilitet for den endelige plasseringen av jernbanetunellen.

Bane NOR og kommunen har ikke blitt enige om den konkrete utformingen av bestemmelsessonen. Bestemmelsessonen rådmannen fremmer sikrer at det ikke etableres bygg eller konstruksjoner som vil hindre at det kan anlegges jernbanespor for lasting og lossing av godstog, jf. rød markering i kartutsnitt. Bestemmelsessonen muliggjør etablering av jernbanespor før Ringknoten er sprengt ned, i tråd med Bane NORs krav. Samtidig sikrer den fleksibilitet for den endelige plasseringen av jernbanesporet. Størrelsen på sikringssonen og bestemmelsessonen er utvidet sammenlignet med rød skravur i illustrasjon 1 i saksfremlegget behandlet av formannskapet sak 116/18 og kartillustrasjonene som lagt frem av kommunen i første meklingsmøte. Kristiansand havn mener endringen i bestemmelsessonen vil legge noe større begrensninger på Kristiansandhavns bruk av arealene.



Bane NOR har i stedet for Rådmannens forslag til løsning ønsket en bestemmelsessone som vist under.

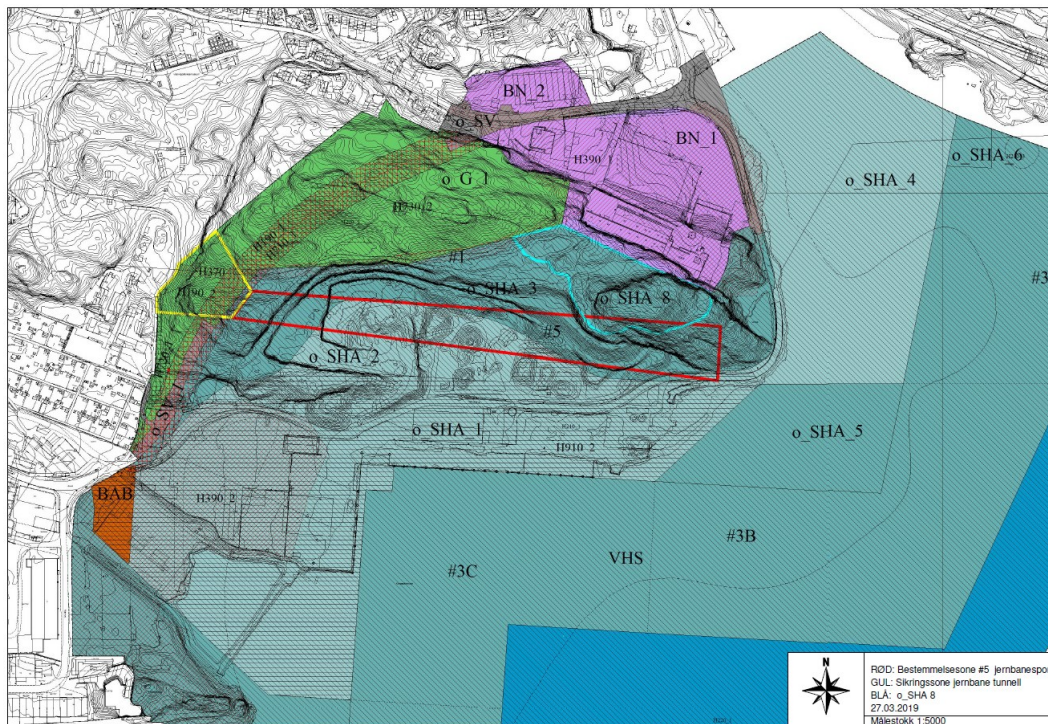


#### Arealformål i sjø

Hvilke arealformål som kan benyttes i arealplaner etter plan- og bygningsloven er bestemt gjennom forskrift – Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Forskriften er endret etter at kommunedelplan for havneområde nord var til behandling i formannskapet. Det er nå åpnet for bruk av «havneområde i sjø» også i kommune(del)planer. I forskriften som gjald da plankartet ble utarbeidet ble betegnelsen «farled» benyttet både også på den delen av sjøområdene som skal benyttes til

havnevirksomhet og øvrige sjø areal. Hvilke tiltak som tillates hvor er fastsatt i bestemmelsene til kommunedelplanen §2.1 bruk og vern av vannflate, vannsøyle og bunn.

I formannskapetets innstilling punkt 1 er arealformål på de delene av sjøområdet som ikke skal benyttes til havnevirksomhet endret fra farled til ferdsel. For å lette lesbarheten av kartet foreslås det å ta i bruk det nye arealformålet «havneområde i sjø» for den delen av sjøarealene som skal benyttes til havneformål. I vedlagte forslag til plankart datert 27.03.2019, vist i illustrasjonen under er denne endringen gjennomført.



Illustrasjonen over viser endringer i plankartet etter høring. Endringer vedrørende Ringknuten og jernbane er omtalt over. Framtidig havneområde på land og havneområder i sjø har tilnærmet lik farge. Det gjøres oppmerksom på at o\_SHA\_4 er avsatt som eksisterende havneområde på land, som i gjeldene reguleringsplan og at o\_SHA\_5 og o\_SHA\_6 er avsatt som fremtidig havneområde på land, mens #3A, #3B og #3C samt #3D, som ligger sør for dette kartutsnittet, er avsatt som havneområde i sjø. Arealene lengst vest er avsatt som ferdsel i samsvar med formannskapetets innstilling punkt 1.

### Foreslåtte endringer i bestemmelsene

Ved fremlegging for 2. gangs behandling ble det gjort endringer i forslag til bestemmelser som følge av høringsuttalelsene. Etter mekling er det gjort ytterligere endringer. I forslaget til reviderte bestemmelser fremgår hvilke endringer som er gjort før og etter mekling.

Blant temaene som berøres av endringer er: justering av plankrav, krav til detaljregulering, her under erstatningsarealer for barn og unge, krav i vannforskriften og krav ved utvikling av næringsområdene i Marvika, krav som må være oppfylt før ringknuten kan sprenges ned m.m. Rådmannens reviderte forslag til bestemmelser følger vedlagt, jf. Bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan havneområde nor, Kongsgård-Vige datert 27.03.2019. Formannskapetets innstilling punkt 6 vil, forutsatt at de blir vedtatt av bystyret, kunne innarbeides som tillegg bestemmelsene punkt 1.2.

**Formannskapetets vedtak om konsekvensutredning av Kystverkets utdypningsprosjekt**  
Formannskapet vedtok ved behandling av kommunedelplanen, pkt 10. *Før terskelen i fjorden kan sprenges bort, skal det foreligge en grundig konsekvensutredning.*

Kystverket har utarbeidet en forenklet konsekvensutredning hvor det redegjøres for tema avtalt i møte med kommunen 3. mars 2015.

Konsekvensutredningen er sendt til kommunen. Kystverket hadde et møte med planavdelingen i Kristiansand kommune 05.02.2018 om videre prosess. Etter møtet har videre arbeid blitt stoppet inntil videre. Det skyldes prosjektets prioritering i NTP (prosjektet er satt opp i andre periode), og arbeidskapasitet ved Kystverkets utbyggingsavdeling.

Søknad om tillatelse etter forurensningsloven er ikke sendt til Fylkesmannen. Når søknad fra Kystverket foreligger vil saken bli lagt fram for politisk behandling i By- og miljøutvalget. Den skal også behandles av fylkesmannen etter forurensningsloven.

### **Notat om containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane**

Administrasjonen har, som oppfølging av formannskapetets vedtak punkt 9 utarbeidet notat – Redegjørelse om Kolsdalsbuktas egnethet for lokalisering av containerterminal. Utkast til notat er gjennomgått og kommentert av Geir Berg/Flow change. Notatet konkluderer med å ikke anbefale delt løsning.

Notatet tar utgangspunkt i at dry port konseptet som formannskapet ønsker vurdert baseres på at det kun lagres containere i havneterminalen knyttet til det enkelte anløp og at alle containere som innenfor dagens driftsopplegg lagres i havneterminalen, mellomlagres på Langemyr. Dette innebærer at alle containere må innom Langemyr til/fra havneterminalen. I drøftingen er det også sett på mer fleksible løsninger. I tillegg har notatet en gjennomgang av begrunnelsen for havnestrukturvedtaket i 2013.

Den største barrieren for en kombinert løsning er manglende tilgjengelige arealer i Kolsdalsbukta, både for laste- og losseoperasjoner over kaikanten og til og fra godstog. Arealer må innvinnes fra sjøen i betydelig omfang allerede i den tidlige fasen av en ny havneetablering, selv om en dry port etableres for å redusere behovet for havnearealer i Kolsdalsbukta mest mulig. Drøftingen av muligheten for å legge containerhavna til Kolsdalsbukta kombinert med en innlandsterminal på Dalane har følgende konklusjoner:

- For brukerne av havna vil kostnadene bli høyere enn ved direkte levering/henting i havna uten at brukerne får noen verdiøkning.
- Investeringsomfanget ved å etablere en effektiv jernbaneløsning for transport mellom havna og Langemyr og en ny havneterminal vil overstige investeringsbehovet for en fullverdig containerterminal i Kongsgårdbukta. I tillegg kommer merkostnader i Langemyr som ikke er tallfestet. Enhetskostnadene som er benyttet i notatet er basert på enhetskostnader fra høsten 2018. I forbindelse med analyse av nye grunnundersøkelser er det opplyst fra Kristiansand havn at de reelle enhetskostnadene kan bli større.
- Alle investeringer må tas før containerterminalen kan flyttes. I Kongsgårdbukta kan investeringene tas over lengre tid.
- Det vil kunne oppstå driftskonflikter mellom ferjeterminalen og containerterminalen, blant annet knyttet til anløp av skipene
- Utviklingsmulighetene i KMV-bukta vil være svært begrenset og til en høy kostnad.
- Dersom de nye lastesporene på ferjeterminalen blir en suksess vil jernbanebetjening av en containerterminal i tillegg øke kapasitetsutfordringene på hovedbanen.

Administrasjonen kan ikke se at en delt terminalløsning med en ny havneterminal i Kolsdalsbukta og innlandsterminal på Langemyr vil være til nytte for næringslivet som brukere av havna og dens tjenester. Konseptet vil direkte og indirekte være kostnadsdrivende for regionens import- og eksportvirksomheter. Konseptet innebærer stor usikkerhet både i etableringsfasen og i driftsfasen og vil ha svært begrensede utviklingsmuligheter. En delt terminalløsning vil ha langt høyere kostnader for brukerne enn en konsentrert terminal i Kongsgårdbukta.

Dersom Kristiansand havn generelt, og i dette tilfellet containerterminalen spesielt, skal kunne utvikles i tråd med næringslivets behov må den gis realistiske rammer. Et dry port-

konsept innrettet for å redusere arealbehovet til et absolutt minimum vil ha høyere investeringskostnader enn en fullverdig containerterminal i Kongsgårdbukta. Terminalen vil dessuten måtte baseres på operasjonelle forutsetninger som det er tvilsomt vil kunne fungere i praksis. Administrasjonen kan ikke anbefale etablering av en containerterminal i Kolsdalsbukta, inneklemt mellom Nikkelverket, tankanlegget og ferjeterminalen.

I kvalitetssikringsrapporten og administrasjonens saksfremlegg fra 2013 ble det pekt på at det bør utvikles løsninger basert på ny teknologi for effektiv kobling mellom jernbaneterminalen på Langemyr og containerterminalen. Med lokalisering av containerterminalen i Kongsgårdbukta og enkel adkomst til Ytre ringveg vil det kunne etableres en effektiv forbindelse mellom havn og jernbane. Den grunnleggende forskjellen mellom et slikt konsept og dry port er at det kun omfatter de containerne som uansett skal innom Langemyr. Mens dry port konseptet vil omfatte alle containere, også majoriteten som ikke er naturlig å omlaste på Langemyr.