

TEKNISK

By- og samfunnsenheten



KRISTIANSTAD
KOMMUNE

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige

Planprogram

Plan nr. 1441

Saksnr.: 201513219

Fastsatt i bystyret

22.06.2016



Forord

Dette dokumentet er planprogram for kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige, plan nr. 1441.

Planprogrammet er en plan for planarbeidet som skal gjennomføres. Formålet med planprogrammet er å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet, hvilke utredninger som skal lages og hvordan konsekvensene av planforslaget skal vurderes.

Planområdet er avgrenset slik at det omfatter arealbehovet i det mest omfattende alternativet for havneutvikling, inklusiv buffersone mellom havna og omkringliggende boligområder.

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

Bystyret fastsatte planprogrammet i møte 22.juni 2016. Planprogrammet er oppdatert i samsvar med bystyrets vedtak.

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

I høringen ble det bedt spesielt om synspunkter knyttet til å ta næringsarealene i Vige, felt B1, ut av planområdet. På bakgrunn av høringen er det ikke gjort endringer i avgrensningen av planområdet.

For nærmere opplysninger kan dere kontakte:
prosjektleder Jan Erik Lindjord, by- og samfunnsenheten på mobiltelefon 934 38 767
eller Marit Eik, by- og samfunnsenheten på mobiltelefon 464 23 416.

Øvrige prosjektgruppemedlemmer er:

Gro Solås, ingeniørvesenet

Jøran Syvetsen, plan-, bygg-, og oppmålingsetaten

John Johansen, by- og samfunnsenheten pva miljøretta helsevern

Odd-Leif Berg, Kristiansand havn

Trond Johanson, parkvesenet

Tanya Boye Worsley, Kystverket

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn for oppstart av planarbeidet	7
3	Krav om planprogram og konsekvensutredning	7
4	Mål for planarbeidet	8
4.1	Langsiktige mål - Effektmål	8
4.2	Resultatmål	8
4.3	Prosessmål	8
5	Avgrensning av planområdet	9
6	Dagens situasjon	10
6.1	Beskrivelse av planområdet og influensområde	11
6.2	Eiendomsforhold	13
6.3	Kristiansand havn.....	14
6.3.1	Havnas plassering i transportnett	14
6.3.2	Lokalisering av dagens havnevirksomhet	14
6.3.3	Havnas arealbruk og virksomhet i planområdet.....	15
6.3.4	Farled.....	15
6.4	Landskap, friluftsliv, naturmangfold og kulturmiljø	16
6.4.1	Landskap	16
6.4.2	Blå-grønnstruktur og friluftsliv	17
6.4.3	Naturmangfold.....	18
6.4.4	Kulturminner.....	19
6.5	Folkehelse og miljø	20
6.5.1	Støy	20
6.5.2	Forurensning i grunn	22
6.5.3	Forurensning i sjø	24
6.6	Grunnforhold og kommunalteknikk	25
6.6.1	Grunnforhold - geoteknikk	25
6.6.2	Flom/overvann/kommunaltekniske anlegg.....	25
7	Forutsetninger for planarbeidet	26
7.1	Status og utviklingstrekk for Kristiansand havn.....	26
7.2	Nasjonale føringer og planer	28
7.2.1	Nasjonale forventninger etter plan- og bygningsloven	28
7.2.2	Føringer i lover og forskrifter	28
7.2.3	Statlige planretningslinjer og rikspolitisk retningslinjer	30
7.2.4	Nasjonale planer og strategier.....	31
7.3	Regionale planer og føringer	32
7.4	Kommunale planer og føringer	35
7.4.1	Strategier og overordna plane	35
7.4.2	Reguleringsplaner	38
7.4.3	Bystyrevedtak	39
7.5	Føringer gitt i andre sentrale grunnlagsdokumenter	41
8	Alternativer	42
8.1	Grunnlaget for ulike planalternativ	42
8.1.1	Havneplanen 2015	42
8.1.2	Kokkersvold – Seaport-utredningen 2015.....	43
8.1.3	Likheter og forskjeller mellom Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen 2015.....	44
8.2	0-alternativet	46
8.3	Alternativ 1	47
8.4	Alternativ 2	48
9	Sentrale problemstillinger, utfordring og potensiale	49
10	Konsekvensvurdering miljø og samfunn	51
11	Planprosessen – organisering og medvirkning.....	57

11.1	Organisering	57
11.1.1	Politisk organisering	57
11.1.2	Administrativ organisering	57
11.2	Informasjon og medvirkning	57
11.2.1	Samarbeid med regionale myndigheter	58
11.2.2	Samarbeide og dialog med berørt næringsliv, grunneiere og innbyggere	58
11.2.3	Høring og offentlig ettersyn	58
11.3	Framdrift	59

1 Sammendrag

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

Planprogram for Kommunedelplan for Kongsgård–Vige inneholder en beskrivelse av bakgrunn og mål for planarbeidet og hvordan planområdet er avgrenset. Deretter følger en beskrivelse av dagens situasjon i planområdet og omkringliggende arealer, samt nasjonale, regionale og kommunale føringer for planarbeidet. Det gjøres rede for alternativ som skal utredes og bakgrunnen for valg av alternativ, sentrale problemstillinger for planarbeidet og en oversikt over hvilke utredninger som skal inngå i konsekvensutredningen. Avslutningsvis redegjør planprogrammet for organisering av planarbeidet, medvirkning og framdrift.

Bakgrunn

Bystyret vedtok framtidig havneutvikling i Kongsgård/Vige i 1998. Dette vedtaket ble etterfulgt av vedtak om funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta i 2003, innarbeidelse i kommuneplan og reguleringsplan. I forbindelse med høringen av Kommuneplanen 2011-2022 leverte Kystverket innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige området. På bakgrunn av KVs innsigelse vedtok 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. Gjennomgangen viste at investeringskostnadene er langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen kan forsvare. I 2013 vedtok Bystyret 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. Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige følger opp disse vedtakene.

Langsiktige mål for planarbeidet- Effektmål

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

Avgrensning av planområdet

Havneplanen 2015 og utredning fra Kokkersvold og Seaport om arealbehov for framtidig arealutvikling i Kongsgård-Vige utgjør grunnlag for alternativ som skal utredes. Begge utredningene utfordrer gjeldende reguleringsplan for Kongsgård-Vige havne- og industriområde vedtatt i bystyret 2005, ved at de foreslår at mest mulig havneareal utvinnes ved nedspregning av Ringknuden og deler av Ringåsen.



Planområdet er avgrenset slik at det omfatter arealbehovet til det mest omfattende planalternativet. Planprosessen vil avklare hvor stor del av planområdet som skal avsettes til havneformål og hvilke arealer som skal avsettes til buffersone mellom omkringliggende boligområder og havna i form av allment tilgjengelige friområder.

Dagens situasjon

Kristiansand havn ligger sentralt som et nav i de regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorene med tilknytning til E18, E39 og RV 9 og med ferjeforbindelse til Hirtshals. Havnevirksomheten er 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 Søm med boligområder, Randesundheimen og badestrender. Kristiansand havn, Kristiansand kommune og Kristiansand næringssselskap, KNAS er store grunneiere i området. Øvrige arealer eies av private.

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

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

Forutsetninger og føringer for planarbeidet

For at Kristiansand havn skal beholde og videreutvikle sin posisjon som sentralhavn i Norge, er det viktig at havna har arealer som gir grunnlag for å utvikle en konkurransedyktig havn. Andelen av inntektene fra baklandet er i mange havner opp mot 60 - 65 % av de totale inntektene. I Kristiansand Havn KF har denne andelen nå sunket til 18 %. Det gjør havnen mer sårbar, spesielt i forhold til det store investeringsprogrammet havnen står overfor dersom havnen skal fylle lokale, regionale og nasjonale behov/forventninger. Arealer der havna kan tilby verdikjende tjenester i tilknytning til havnas primærfunksjon vil kunne bedre havnas egenfinansieringsevne.

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

Hovedproblemstilling for planarbeidet er hvordan utvikle Kristiansand havn, havne avsnitt nord som en framtidrettet havn som muliggjør flytting av containerterminalen til havneavsnitt nord og imøtekommer mål om effektiv havnedrift og overføring av godstransport fra vei til sjø og bane samtidig som planen skal ivareta øvrig samfunns- og byutvikling. I denne forbindelsen vil støy fra den framtidige havnevirksomheten være et sentralt tema.

Det finnes eksisterende utredninger på flere fagtema, heriblant konsekvensutredning Kongsgård/Vige industriområde 2003. Eksisterende utredninger vil bli supplert slik at de omfatter hele planområdet og influensområdet rundt. Planarbeidet skal avklare konsekvenser av planforslaget for hvert enkelt tema og den samlede konsekvensen for området. Konsekvensene skal vurderes opp mot dagens situasjon (0-alternativet).

2 Bakgrunn for oppstart av planarbeidet

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

Arealbegrensningene i Vestre havn gjorde at alternative lokaliseringer for deler av virksomheten ble vurdert i siste del av 1990 årene. Bystyret vedtok framtidig havneutvidelse lokalisert til Kongsgård/Vige i 1998.

Bystyret behandlet funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta 18.juni 2003, sak 80/03. Det ble besluttet at Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Havnefunksjoner på Silokaia, bortsett fra cruisetrafikk og NATOs beredskapslager for olje, flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007 og containerterminalen flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området.

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 leverte Kystverket (KV) innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige-området. På bakgrunn av KVs innsigelse vedtok bystyret, ved behandling av kommuneplanen, at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket fra 2003. Utredningen som ble gjennomført av konsultentselskapet Sitma viste at løsningen, vedtatt i 2003, ikke er realiserbar med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Gjennomgangen viste at investeringskostnadene er langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen kan forsvare. Videre vil tilgjengelige arealer ved full utbygging i Kolsdalsbukta heller ikke være tilstrekkelige, samtidig som arealene ikke vil være optimale med tanke på drift av en moderne containerterminal. Kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket 2003, ble behandlet i bystyret i april 2013 (sak 47/2013). Bystyret vedtok at Kristiansand Havn skulle sette i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten og sette i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika samt i Kongsgård og Vige for å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt.

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.

3 Krav om planprogram og konsekvensutredning

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige er omfattet av plan- og bygningslovens krav om planprogram og konsekvensutredninger, jf. plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven av 19. desember 2014.

Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredning er å klargjøre virkningene av planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredninger skal sikre at disse virkningene blir tatt i betraktning under planlegging og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen kan gjennomføres. Krav til utredning og dokumentasjon som følger av annet lovverk skal ivaretas. Hensikten med planprogrammet er også å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere samt opplegget for medvirkning.

Planprogrammet skal også gjøre rede for eksisterende nasjonale, regionale og lokale mål og planer som er relevante for planarbeidet, og hvordan disse kommer til anvendelse i planarbeidet samt sentrale problemstillinger i planleggingen. Alle utbyggingsplaner etter plan- og bygningsloven skal ha en risiko og sårbarhetsanalyse (ROS).

Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

4 Mål for planarbeidet

4.1 Langsiktige mål - Effektmål

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

4.2 Resultatmål

- Kommunedelplanen med arealkart, bestemmelser, beskrivelse og KU med tydelige føringer for oppfølgende reguleringsplaner, her under eventuelle krav til ulike typer aktiviteter, er vedtatt.
- Arealbrukskonflikter er avklart og langsiktig arealbehov med anbefalt utviklingsrekkefølge for utvikling av en framtidsrettet havn i Kongsgård-Vige er sikret.
- Buffersone mellom omkringliggende boligområder og havna er etablert, f.eks. i form av allment tilgjengelige friområder, næringsbygg osv.
- Trase for veg mellom Marviksletta og E18 er avklart eller avklares i egen plan. Vegforbindelse for tunge kjøretøy mellom havna og E18 ved Vige er ivaretatt.
- Mulighet for jernbanespor til havna er avklart.
- Det er godt samsvar mellom kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige og kommuneplanens satsingsområder og arealpolitikk, inkludert forholdet til omkringliggende områder som følge av havnas virksomhet.
- Hensynet til ytre miljø, folkehelse og beredskap er ivaretatt.

4.3 Prosessmål

- Planarbeidet er godt forankret i kommunen, både politisk og administrativt. Politikere er involvert også i tidlig planfase
- Planprosessen er organisert slik at den blir arena for diskusjoner om utvikling av havneområde nord, Kongsgård-Vige i lys av havnas behov og øvrig byutvikling.
- Planen er koordinert mot og tilpasset trase for Ytre Ringveg i Vige.
- Arealbrukskonflikter og nabohensyn mellom Marviksletta, Marvika og havneutviklingen er avklart.
- Planprosessen legger til rette for aktiv medvirkning fra statlige og regionale myndigheter, naboer, berørte grunneiere og næringslivet.

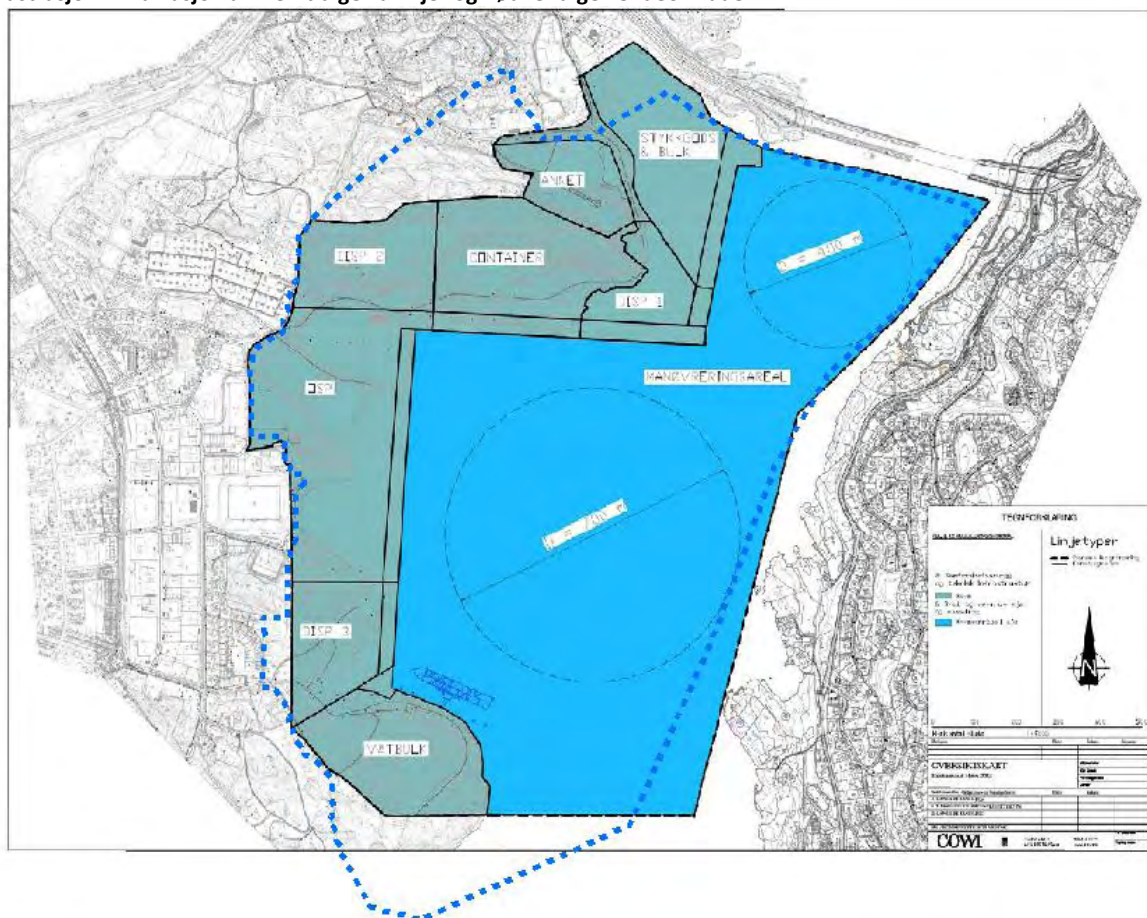
5 Avgrensning av planområdet

Planområdet for kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige, er avgrenset slik at det omfatter arealbehovet til det mest omfattende planalternativet. Planprosessen vil avklare hvor stor del av planområdet som skal avsettes til havneformål og hvilke arealer som skal avsettes til buffersone, i form av allment tilgjengelige friområder, mellom omkringliggende boligområder og havna. Planområdet er avgrenset slik:

- i nord mot kommunedelplan for Ytre Ringveg
- 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 Havneplan 2015. Behov for vendebasseng er vurdert å være 700 m i ytre basseng, og 400 m i indre basseng.

Illustrasjon 1 Indikasjon av fremtidige kailinjer og nødvendige vendeområder.



Avgrensning mellom havne- og veiareal i Vige avklares i reguleringsplan for Ytre Ringveg. Bilvei samt gang og sykkelveiforbindelse mellom Vige og Marviksletta avklares eventuelt i egen plan eller i reguleringsplan for Ytre Ringveg og koples til ny Varoddbro.

Planområdet kan reduseres underveis i prosessen. Dette gjelder blant annet arealer som er omfattet av midlertidig forbud mot tiltak til 20.6.2017 jf. plan- og bygningsloven § 13-1 og byutviklingsstyresak 115/14. Det er en forutsetning at arealbrukskonflikten er avklart. I høringen ble det bedt spesielt om synspunkter knyttet til å ta næringsarealene i Vige, felt B1, ut av planområdet. På bakgrunn av høringen er det ikke gjort endringer i avgrensningen av planområdet.

Det vurderes også om midlertidig forbud mot tiltak for arealer utenfor planområdet ved Ægirsvei i vest kan opphøre. Dette kan komme som eget vedtak i løpet av prosessen. Det vil også bli vurdert å avklare framtidig veiforbindelse mellom Marviksletta og E18 i egen reguleringsplan.

For en del utredningstema, bl.a. knyttet til konsekvenser for folkehelse, barn og unges bruk, støy og trafikk, vil analyseområdet også omfatte tilgrensende arealer vist som influensområde med gul linje i kartet.

Illustrasjon 2 Avgrensning av planområdet (blå linje) og influensområde (gul linje)



6 Dagens situasjon

6.1 Beskrivelse av planområdet og influensområde

Kristiansand havn, havneavsnitt nord strekker seg i dag fra Vigebukta i nord til og med Kongsgårdbukta i sør. Området har adkomst fra E18 ved Varoddbroa via Vigeveien og fra Marviksletta ved Kongsgård alle/Ægirs vei. Området ligger ytterst i Topdalsfjorden. Topdalsfjorden er 5 nautiske mil og strekker seg fra Gleodden til Ålefjær.

Illustrasjon 3 Planområdets plassering



Planområdet ligger øst i bydel Lund. Lund er den største av de 18 delområdene i Kristiansand med 10.381 innbyggere. Bydelen har økt innbyggertallet med 10,7 % siden 1994, mot 18 % for hele Kristiansand.

Alderssammensetning:

Befolkningssammensetningen er i tiårsgrupper pr. 1.1.2009 slik:

Aldersgruppe	0-9 år	10- 19 år	20- 29 år	30- 39 år	40- 49 år	50- 59 år	60- 69 år	70- 79 år	>80 år	sum
Lund	1037	1108	1719	1421	1297	1311	1005	737	746	10381

Sammensetningen er den som ligner mest på Kvadraturen, med sterkt innslag av eldre. I motsetning til yngre bydeler som så langt har et svakt innslag av eldre.

Bydelen har mange offentlige funksjoner med bydelshus, barnehager, småbåthavn, campingplass og Rosegården teaterhus.

Marviksletta, som ligger like vest for planområdet, er et til dels nedslitt næringsområde som skal omdannes til et urbant bolig- og næringsområde med inntil 1500 boenheter blandet med senterfunksjoner og kontorarbeidsplasser. I dette området kan det også komme støttefunksjoner for havnearealene.

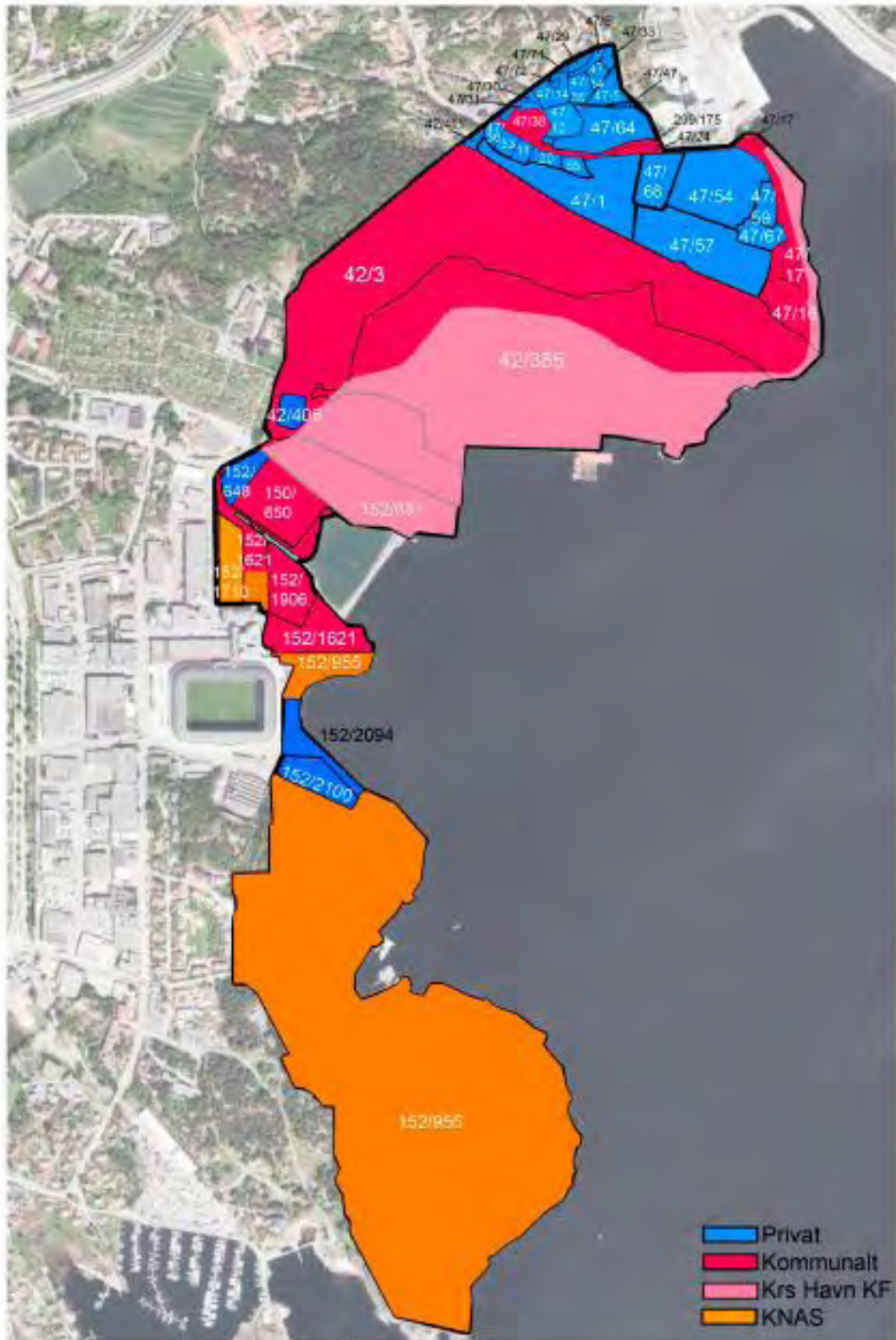
Kolonihagene vest for planområdet og nord for områdeplan for Marviksletta, har ca. 109 parseller som leies ut av kommunen for bruk som hager med små hytter for befolkningen i Kristiansand. Lengre nord ligger Sørlandet sykehus med psykiatrisk avdeling, og enda lengre nord har Vest Agder fylkesmuseum område (Kristiansand museum) med bevaringsverdige bygninger. Boligområde ved Vige består av eneboliger som er bygd rundt 1960 – og 70 tallet.

På østsiden av Topdalsfjorden ligger Søm med ca. 2400 innbyggere innenfor det viste influensområdet. Sømlandet, som grenser mot Topdalsfjorden, består av eldre eneboligbebyggelse som er etablert fra ca. 1950 – til 1980. Her ligger også Randesundheimen, omsorgssenter.

6.2 Eiendomsforhold

Kristiansand kommune og kommunens næringssekselskap (KNAS) er de store eiendomsbesitterene innenfor planområdet. Kristiansand Havn eier store deler av det som er regulert til havn i gjeldende plan for Kongsgård/Vige havneområde. Marvikaområdet eies av KNAS. Kristiansand kommune er grunneier for grøntområdene i Ringknuden, Ringåsen og Romleåsen. I Vige og i Torsviga er det mange private næringssekselskaper

Illustrasjon 4 Eiendomsforhold i planområdet



6.3 Kristiansand havn

6.3.1 Havnas plassering i transportnettet

Kristiansand havn ligger sentralt, som et nav i de regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorene. Både E18, E39 og RV 9 går gjennom Kristiansand, med god kopling mot Oslo, Stavanger og Bergen. Ferjeforbindelsen mellom Kristiansand og Hirtshals (NTP-korridor U3) er den korteste sjøveien til Europa, med kopling til det europeiske jernbanenettet, vegnettet og de oversjøiske sjørutene. Når ombyggingen av E39 Gartnerløkka er gjennomført og nye lastespor er etablert på ferjeterminalen vil det være mulig med tilnærmet sømløs jernbaneforbindelse mellom Norge og Kontinentet.

I Danmark korresponderer ferjeforbindelsen med EU's TEN-T nettverk (Trans European Transport Network). Vegen og jernbanene fram til Hirtshals inngår som en del av corenettverket. Gjennom Nordic Link har Kristiansand således gode forbindelser via Jyllandskorridoren til Europa

Illustrasjon 5 Transportkorridorer i Norge og Nord-Europa



6.3.2 Lokalisering av dagens havnevirksomhet

Kristiansand havns hovedaktiviteter er i dag lokalisert i Vestre havn og Kongsgård-Vige.

I Vestre havn er containerterminalen lokalisert på Lagmannsholmen, ferjeterminalen i KMV-bukta/Hampa og cruiseterminal er lokalisert til Silokaia. Etter planen skal cruiseterminalen flyttes til ny kai på Lagmannsholmen. På Silokaia er det ut over cruisetrafikk fortsatt noe gjenstående godsaktivitet som skal flyttes til Kongsgård-Vige. I Kolsdalsbukta er regionens hovedterminal for flytende bulk (drivstoff) lokalisert. Operatør for tankanlegget er Statoil fuel & retail. På Kroodden driftes fortsatt et mindre tankanlegg som vil legges ned i forbindelse med utbygging i samsvar med reguleringsplan for Kroodden.

I Kongsgård-Vige omfatter aktiviteten i hovedsak tørrbulk (bl.a. cement) stykkgoods, prosjektlaster (f.eks. større konstruksjoner til vegbygging, industriinstallasjoner osv.) og OSP (offshore supply port).

6.3.3 Havnas arealbruk og virksomhet i planområdet

Reguleringsplan for Kongsgård-Vige havne- og industriområde (2005) er bare delvis gjennomført. Havna er bygd ut i etapper etter behov og tilgang på investeringsmidler.

I Vigebukta er det en gammel kai, som var anlagt før overtakelsen. Kaien har begrenset tilleggssdybde. Den er i begrenset bruk og benyttes i hovedsak av Norcem. I Vige næringsområde ligger det flere store næringsvirksomheter blant annet engrosbedrifter (Optimera og Norengros) og en bensinstasjon. Avfall sør holder til i den gamle tobakksfabrikken. Det er også et eksisterende cementproduksjonsanlegg i Vige, og et nytt er etablert like nordøst for Kongsgårdbukta

Havnearealene i Kongsgårdbukta omfatter i dag kai 35 og kai 36 med noe bakland, til sammen ca. 456 m kaifront, og ca. 80 daa opparbeidet areal. I dag er det i hovedsak stykkgoods, bulk og noe OSP (Offshore Supply Port) som drives fra området. Her ligger det også et deponi for mottak av forurensede masser som er planlagt disponert til havnearealer.

Ved Torsviga grenser planområdet til Sør Arena stadion. I dette området er det planert et areal som er regulert til næring. I Marvika er det noen næringsarealer og en kai som er utleid til bl.a. ubåttesting.

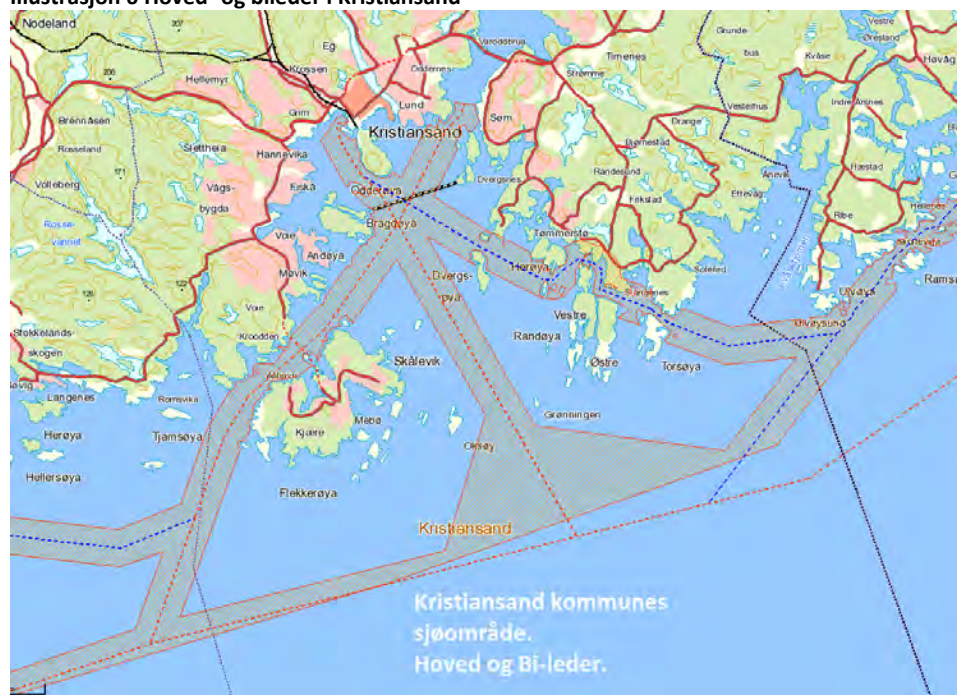
Ringknoten pukkverk AS er under avvikling og skal flytte til Studedalen innen 2016. Bedriften har antydnet at de trenger ytterligere ett år for avvikling av sin drift utfra markedssituasjonen som råder. Derav er kontrakten under forlengelse ut 2016.

6.3.4 Farled

I dag er farleden definert vist på kartet nedenfor. Farleden er under revisjon, og det jobbes med at hovedledene skal føres helt inn til kaifronter. Kystverket har igangsatt forberedelsene for utdypingsprosjekt hvor farleden inn til det nye havneområdet skal breddeutvides med nødvendig utdyping. Tiltak vil være gjenstand for fortløpende vurderinger, sett opp mot trafikkutviklingen.

Gjeldende fartsforskrift har begrensning på 5 knop nærmere enn 50 m fra land. Men for store skip vil fartsgrensen kunne avvikes for å opprettholde manøvreringsevne i forhold til vind, strøm etc.

Illustrasjon 6 Hoved- og biler i Kristiansand



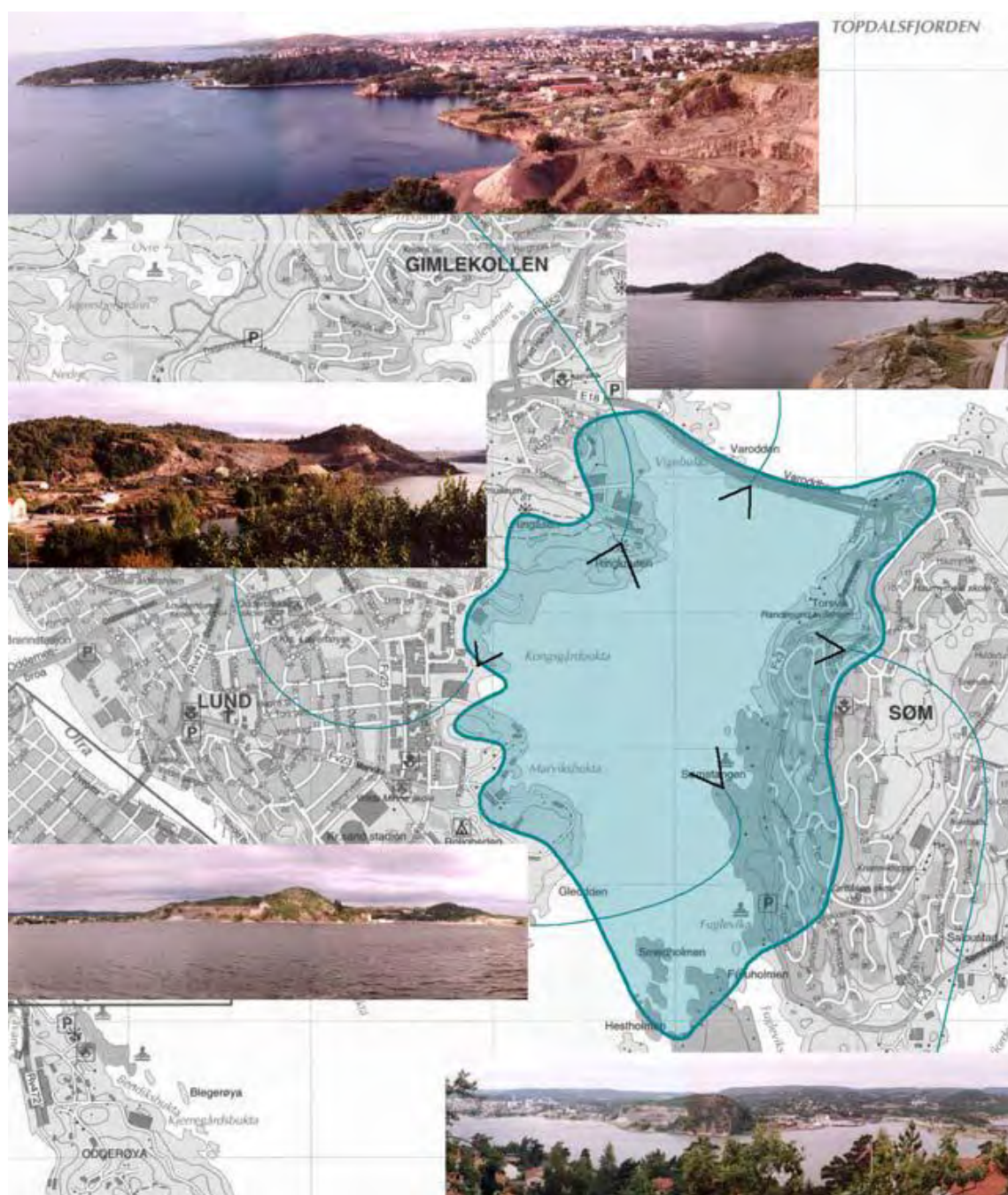
6.4 Landskap, friluftsliv, naturmangfold og kulturmiljø

6.4.1 Landskap

Landskapet omkring planområdet er beskrevet i konsekvensutredning for Kongsgård/Vige havne- og industriområde 2003. I denne utredningen er tiltaksområdet mindre enn planområdet for planarbeidet som nå startes opp.

Planområdet ligger i et stort landskapsrom med flere markerte landskapselementer. Ringåsen (81 moh) og Ringknuden (78 moh) er de høyeste toppene i området. Ringknuden, med sin karakteristiske profil, danner et lett gjenkjennelig landemerke. Fra toppene er det vidstrakt utsikt mot fjordområdene. Høydedraget Ringknuden ligger som markert landskapselement mellom Vigebukta og Kongsgårdbukta.

Illustrasjon 7 Visuelt influensområde for landskap- Kilde: Norconsult, KU for Kongsgård/Vige havne- og industriområde 2003



6.4.2 Blå-grønnstruktur og friluftsliv

Det er flere viktige arealer for friluftsliv i området. Både Ringåsen og Ringknuden ligger i eksisterende grønnstruktur og er bundet sammen med et nettverk av turløyper og stier. Løypene er skiltet og merket. Ringåsen og Ringknuden utgjør til sammen et stort naturområde. Sammen med Fylkesmuseet, flerbruksløypa på Kongsgårdjordene og Marvika-Bertes utgjør dette et viktig nærturterreng og et betydelig bidrag til den sjønære grønnstrukturen i bydel Lund.

Marvika var tidligere et lukket militær område. Etter at kommunen kjøpte området og åpnet det opp som friluftsområde, er naturen og parken blitt et mye brukt rekreasjonsareal for befolkningen på Lund. Sammen med tilgrensende grønnstruktur i Berteskukta/Roligheden utgjør dette et viktig område også for befolkningen i andre deler av kommunen og regionen. Det er en sammenhengende kyststi gjennom planområdet fra Kuholmen/Bertesbukta til Marvika forbi Sør Arena stadion og Hesteheia, langs Prestebekken, forbi kolonihagene og opp til Ringknuden. Kyststien binder sammen grønnstrukturen med viktige friluftsområder, kulturminner og naturmangfoldsområder på en god måte. Strandsonen sammen med Prestebekken og tjønna på Ringknuden definerer den blå-strukturen i området. Sammen med grøntarealene er det en fin blå-grønnstruktur i området som i sum gir gode arenaer for naturmangfold, friluftsliv og rekreasjon.

Illustrasjon 8 Arealer avsatt som grønnstruktur og kyststi i kommuneplanen

Planområdet strekker seg mot Sømlandet. Her er strandsonen avsatt til grønnstruktur i kommuneplanen og regulert til friområder. Strandarealene er opparbeidet med badestrender og aktivitetsområder. Også her er områdene bundet sammen med en sammenhengende kyststi i form av en turvei. På vinterstid benyttes isen innfor Varoddbroa til isfiske.

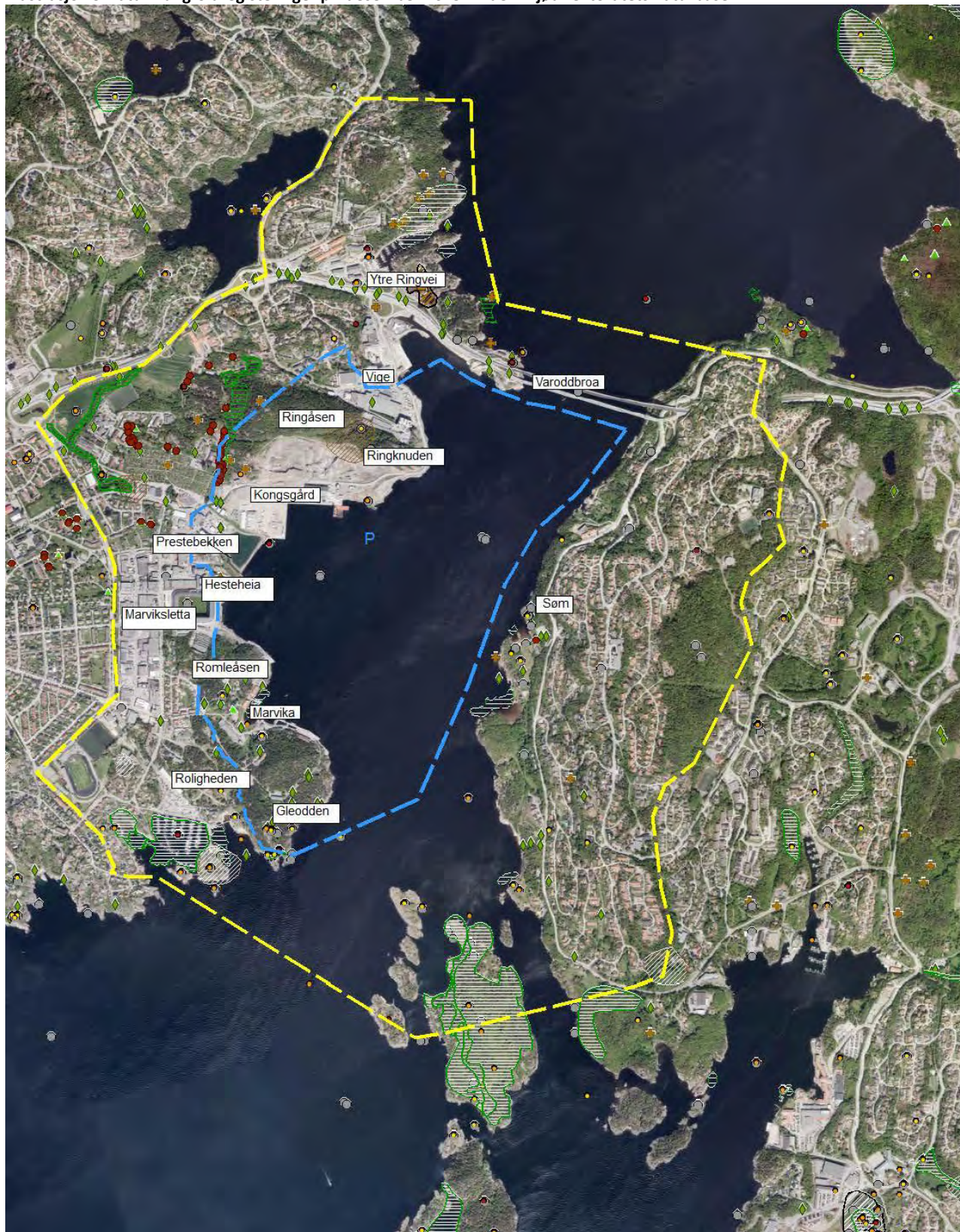
Det er flere store småbåthavner nær planområdet. Sør for planområdet ligger Berteskukta småbåthavn. I Topdalsfjorden innenfor Varoddbroa ligger det flere store småbåthavner blant annet Narviga -Varen, Eidsbukta, Hånesbukta og Ronsbukta småbåthavner. Båter som skal til og fra disse havnene passerer gjennom planområdet (trafikkområde sjø). I havneområdet har lystbåttrafikk vikeplikt for nyttetraffikk. Det betyr at småbåttrafikken går nærmere Sømlandet når det pågår havneaktivitet i området.



6.4.3 Naturmangfold

Planområdet inneholder flere viktige naturtyper; ålegressforekomster i sjø, salamanderlokalitet mellom Ringknuden og Ringåsen, en rekke biologisk verdifulle eiketrær, som er omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper i tillegg til flere enkeltlokaliteter. Prestebekken er en viktig sjørrettforekomst. Denne er sikret regulert til friområde på land og i vassdrag i gjeldende reguleringsplan for Kongsgård-Vige Havne og industriområde.

Illustrasjon 9 Naturmangfoldregistreringer pr. desember 2015. Kilde Miljødirektoratets naturbase



6.4.4 Kulturminner

Ringåsen og Ringknuden har tradisjonelt utgjort viktige punkter ved innfallsporten til Topdalsfjorden. På Ringåsen er det registrert en bygdeborg, trolig fra folkevandringstiden. På motsatt side av fjorden ligger en annen borg, og de to anleggene må antas å ha inngått i ett og samme system for å kontrollere innseilingen til fjordsystemet innenfor. Det er grunn til å tro at den stupbratte Ringknuden har hatt en funksjon knyttet til borgen på Ringåsen. Ringåsen - Ringknuden rolle som seilingsmerke og stedets maritime militære betydning fra tidligere tider gjør at sammenhengen mellom landskap og kulturmiljø er viktig. Det finnes kjente automatisk fredete kulturminner, jf. kartutsnitt fra Askeladden.

I Marvika og på Gleodden er det flere sentrale, militærhistoriske kulturminner. Kristiansand ble, som kjent, grunnlagt også av militærstrategiske hensyn. Med sin framskutte beliggenhet mot Skagerak har Kristiansand lange tradisjoner og historisk betydning som marineby. Orlogsstasjonen i Marvika kom på et tidspunkt da Sverige dominerte fiendebildet.

Orlogsstasjonen ble etablert i 1898 og var militært område fram til 1999. Her har forsvaret disponert store arealer. I forbindelse med salg av eiendommen fredet Riksantikvaren to bygninger i 2004, varegodslageret «Gamla» og et båthus. Bygningene er fra etableringstiden og ligger ved siden av hverandre rett nord for vika, hvor hovedtyngden av stasjonsbebyggelsen ligger. Ved dette vedtaket er kulturminner av nasjonal verdi sikret iht. Kulturminneloven.

På Gleodden, sør for stasjonen, står ruiner etter Gleodden batteri, bygd i 1896-1897. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt til grøntstruktur med hensynsone kulturmiljø. Deler av dette anlegget ligger innenfor planområdet. Batteriet vurderes til å ha både lokal og regional verneverdi.

Det foreligger ikke antikvarfaglige vurderinger av øvrig bebyggelse.

Illustrasjon 10 Freda kulturminner, desember 2015. Kilde Askeladden



6.5 Folkehelse og miljø

Folkehelselovens § 4 beskriver kommunens ansvar for folkehelsearbeid, der kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Støy er det miljøproblemet som rammer flest mennesker i Norge. Negative helsevirkninger av støy er knyttet til støy som en stressfaktor som kan påvirke atferd, trivsel, kommunikasjon, hvile og søvn. Senere tids forskning antyder også en sammenheng mellom støy og økt risiko for hjerte-karsykdom.

6.5.1 Støy

Kongsgård/Vige havneterminalen ligger i et område tett opp mot helårsboliger og godt besøkte friluftsområder. Selv om avstanden i meter kan virke tilstrekkelig, gir landskapet minimal beskyttelse mot støy. Den åpne fjorden bærer lyd over lang avstand. Kommuneoverlegen har mottatt støyklager fra beboere med opp til to kilometers avstand fra havna. Klagene gjelder støyende virksomhet om natta, slik at søvnen forstyrres. Støyen har vært preget til dels høy motordur, bruk av høyttaler/intercom og et jevnt bakgrunnsnivå. Multiconsult har utført målinger i kontrollpunkt bygningsfasade på kai 36 Kristiansand havn, Kongsgård, i perioden desember 2015. Det er tidligere rapportert for målinger i andre punkter mars – mai og 3.- 5. sept. 2014. Målingene som er utført i desember 2015 viser følgende ekvivalent lydnivå for 14 skipsanløp, i målepunktet: 62 dBA på dagtid, 60 dBA på kveldstid og 58 dBA på nattetid. Dette er en svak økning på dag og kveldstid i forhold til måneden før. For nærmeste boliger på Lund viser beregnede støysonekart:

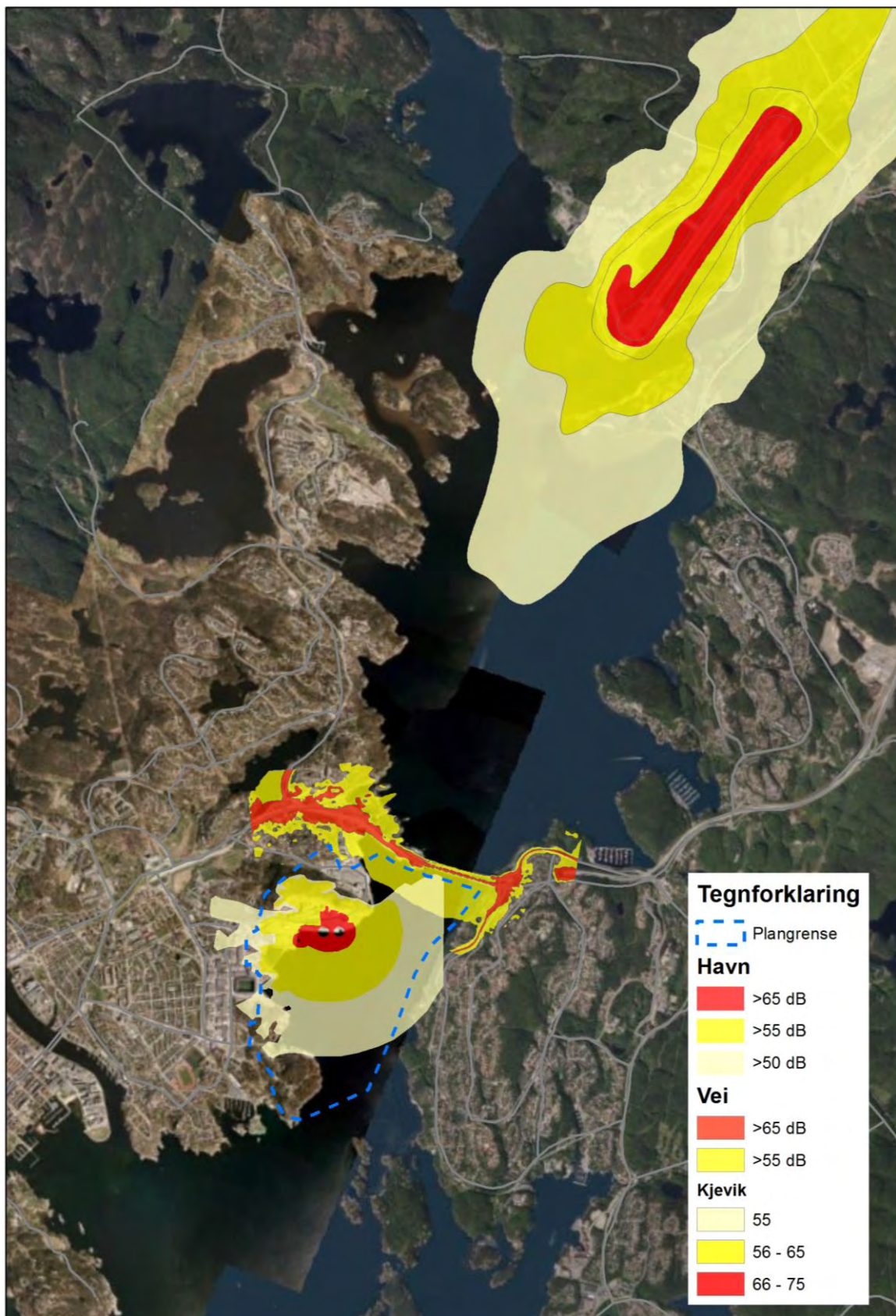
- Dersom lyden vurderes som ikke impulsartet, er det 2 dB margin til «gul sone» for «verste døgn» og 6 dB margin for hele måneden sett under ett.
- Dersom lyden vurderes som impulsartet, viser beregningen at nærmeste bebyggelse, boliger på Kongsgård, flere døgn blir liggende innenfor gul støysone. Et høyt aktivitetsnivå ved havna kan derfor være problematisk mht. å innfri grensen for støy som har impulsiv karakter eller ren-tone innhold.

Beregninger av veitrafikkstøy fra Haumyrheia til Vollevannet i 4 meters høyde over terreng viser at deler av bebyggelsen i Kongsgård 1 og 2 og på Søm/Torsvika ligger i gulstøysone for vegtrafikk fra E18. For bebyggelsen er støysonene for vegtrafikk og havn i liten grad overlappende.

Støysonekart for flystøy fra Kristiansand lufthavn Kjevik 2015 viser at arealene som ligger innenfor flystøysonen ligger i Tveit. Arealene som er berørt av flystøy og havnestøy er ikke overlappende.

Illustrasjon 11 Havnestøy verste døgn 2015, vegtrafikkstøy januar 2016 i 4 meters høyde og flystøy 2015

Kilder Multiconsult, Statens vegvesen og Sintef pva Avinor



6.5.2 Forurensning i grunn

Det er påvist forurenset grunn i flere deler av området som planlegges regulert til havn. Tidligere militær aktivitet i Marvika, det gamle kommunale deponiet i Kongsgårdbukta, og Strandkantdeponiet som ble etablert for å håndtere masser fra opprydning i forurenset sjøbunn. Det er også gjennomført et prosjekt hvor man så på hvilken risiko havnivåstigning innebærer for utlekking fra deponiene, samt tiltak som vil være nødvendig for å sikre dem.

Illustrasjon 12 Aktsomhetskart for forurenset grunn. Kilde: Kommunens kartprogram



I forbindelse miljøsikring av tidligere avfallsdeponi, bygging av ny havn og etablering av strandkantdeponi gir Fylkesmannens utslippstillatelse av 01.4.2004 en samlet oversikt over

krav og vilkår med miljøopprydding i felt A og D samt pålegg om å utarbeide tiltaksplan for områdene B og C. Sørlandskonsult sin rapport, Kongsgård industriområde forurenset grunn 25.02.03, ble lagt til grunn for utslippstillatelsen. Tiltaksplan for områdene C er ikke endelig godkjent av Fylkesmannen.

Illustrasjon 13 Lokalisering av områdene A, B, C og D



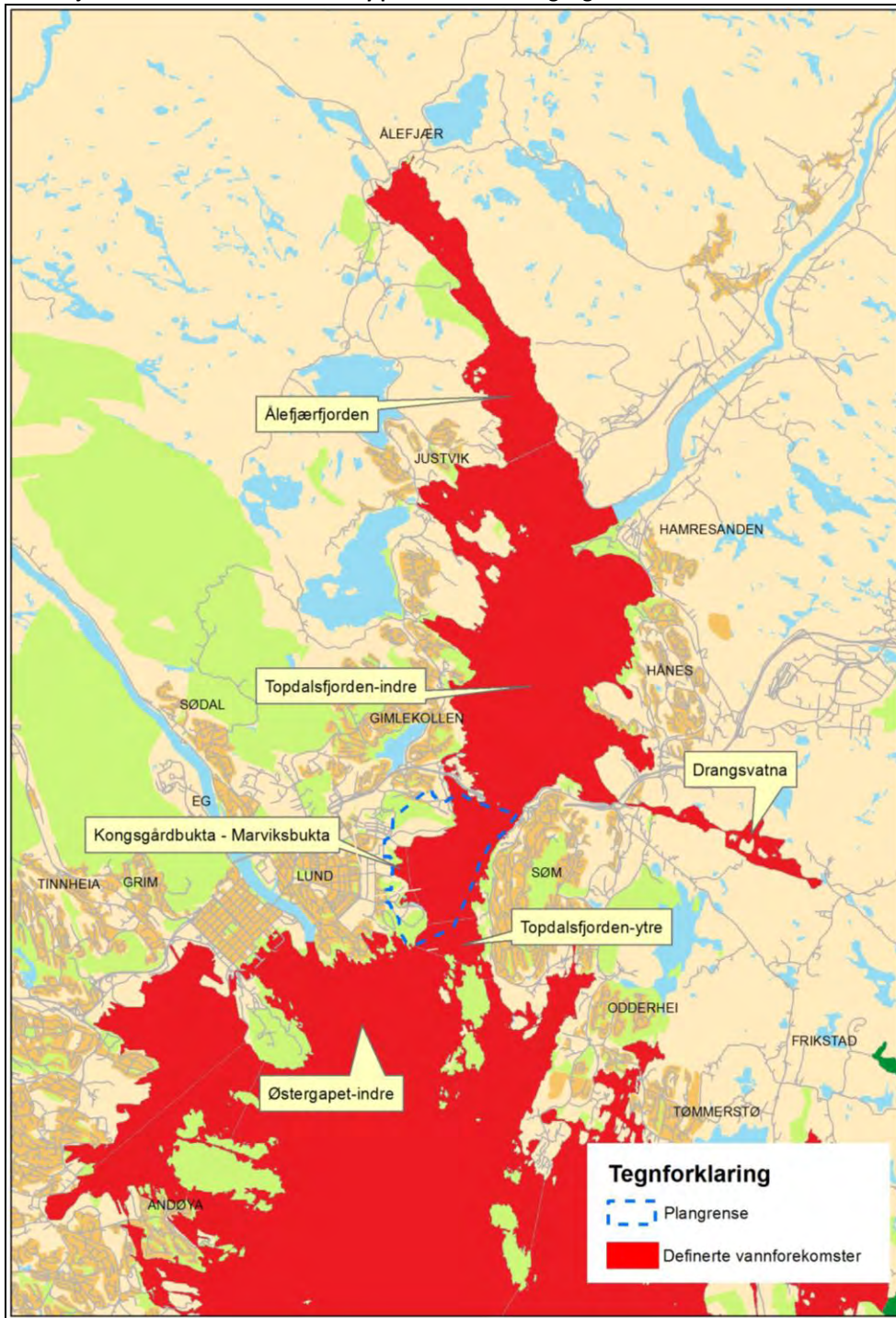
Strandkantdeponiet har siden deponiet sto ferdig i 2006 tatt i mot forurensende sedimenter. Deponiet er bygd opp med en steinfyllingsdam som er kledd med et sandfilter. Sandfilteret skal fange opp partikkelbundet forurensning og skal i tillegg fungere som et rensetrinn for partikkelbundet forurensning i bakkant av deponiet ved at sigevannet dreneres gjennom deponiet. Det er utarbeidet mulighetsstudie (Multiconsult 19.4.2013) som ser på mulighet for å etablere areal som kan fungere som byggegrunn for bygninger knyttet til havnedrift når deponidriften er avsluttet.

6.5.3 Forurensning i sjø

Planområdet er en del av vannforekomstene «Topdalsfjorden Indre», «Kongsgårdsbukta-Marviksbukta» og del av «Topdalsfjorden ytre». Miljømålet for naturlige vannforekomster av overflatevann (elver, innsjøer og kystvann) er at de skal ha minst *god* økologisk og kjemisk tilstand innen 2021. I Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2016-2021 står det at *i vannregion Agder vil mange vannforekomster ikke nå dette målet*. Vannforekomstene i Topdalsfjorden er blant de som er betegnet med *risiko* for ikke å oppnå miljømålet.

Forholdene i sedimentene er kartlagt i mudringsprosjekt som har vært gjennomført samt kartlegging i forbindelse med etablering av strandkantdeponiet.

Illustrasjon 14 Vannforekomsten som ny plan er en del av og tilgrensede vannforekomster. Kilde: Vann-nett.



6.6 Grunnforhold og kommunalteknikk

6.6.1 Grunnforhold - geoteknikk

Deler av området har fjell i dagen, men det er kjent at grunnforholdene i området kan være utfordrende, både på land og i sjøen. På land er det i området både nedlagt søppeldeponi (tidligere avfallsdeponi) og strandkantdeponi. Begge gir utfordringer for havnedrift på grunn av bæreevne.

Grunnforholdene i sjøen er også utfordrende. Norges geologiske undersøkelser har gjennomført kartlegging av sjøbunnen i Kristiansand (NGU Rapport 2013.07). Rapporten gir en oversikt over sjødybder, tykkelse på løsmasselagene, sammensetning av løsmasser mm, og viser at planområdet har til dels store vanddyp og stor løsmassemektighet med tykke lag med løsmasser fra sjøbunnen og ned til fast grunn (fjell). Kristiansand Havn har videre en del geotekniske undersøkelser, og foretar i disse dager ytterligere 9 boringer for å få bedre oversikt over beskaffenhet, løsmassemektighet og dybder. Dette materialet vil i sum gi et bilde for å vurdere behovet for ytterligere geotekniske undersøkelser, noe som antas å være nødvendig for utarbeidelse av *fyllingsplaner*.

6.6.2 Flom/overvann/kommunaltekniske anlegg

Prestebekken har utløp i Kongsgårdbukta. I tillegg til å være viktig for naturkvaliteter og naturmangfold, er Prestebekken viktig for å kunne lede bort overvann for store deler av Lund. I fortsettelsen av Vigeveien og Stadionveien ledes store overvannsledninger ut i sjø. Ledningene er viktige for bortledning/drenering av overvann fra de bakenforliggende områdene til planområdet.

Eksisterende kommunale pumpestasjoner i Kongsgårdbukta, Ægirsvei, Stadionveien og Kristiansand Havn sin pumpestasjon i Kongsgårdbukta, har overløpsutslipp til sjø. Forurenset overvann ledes til sjø ved store nedbørsmengder eller ved driftsstopp i pumpestasjoner.

Hovedvannforsyningen til byens østside ligger i Vigeveien, Vigehavnevei og videre ut i sjø i området som i gjeldene plan for Kongsgård Vige havn er regulert til kanal/friområde i sjø (FO4)

Kapasitet på eksisterende infrastruktur i bakken, behov for ny infrastruktur og eventuell omlegging av eksisterende infrastruktur må utredes når utbyggingsvolum er avklart.

7 Forutsetninger for planarbeidet

7.1 Status og utviklingstrekk for Kristiansand havn

Kristiansand Havn KF hadde status som utpekt havn fram til 2015. Systemet med utpekte havner ble da avvirket som et ledd i regjeringens arbeid med å forenkle havnestrukturen. Havna er etter dette en av stamnetthavnene. Forutsatt jernbanetilknytning er Kristiansand havn vurdert av Kystverket til å tilfredsstille EU's krav til å inngå i corenettverket.

Det er en klar målsetting i nasjonal, regionale og lokale strategier at transport av gods skal bli sikrere, mer miljøvennlig og effektivt for alle transportformer. En større del av godstransporten skal overføres til sjø. Som en konsekvens av dette skal det utvikles effektive havner med tilknytning til jernbane (intermodale havner).

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

I NTP Godsanalyse fremheves at havnene som skal lykkes har arealreserver som gir muligheter for samlokalisering av terminalfunksjoner, slik at omlasting og mellomtransport, som er kostnadsdrivere unngås. Dette blir viktigere når målet er sikrere transport til en lavere kostnad.

Videre er hensynet til godt samvirke mellom havn og næringsliv med behov for sjønære arealer viktig. Begrunnelsen er å skape attraktivitet for regionen i konkurransen om å beholde/tiltrekke seg et konkurransedyktig næringsliv.

Andelen av inntektene fra baklandet er i mange havner opp mot 60 - 65 % av de totale inntektene. I Kristiansand Havn KF har denne andelen nå sunket til 18 %. Det gjør havnen mer sårbar, spesielt i forhold til det store investeringsprogrammet havnen står overfor dersom havnen skal fylle lokale, regionale og nasjonale behov/forventninger. Arealer der havna kan tilby verdidøkende tjenester i tilknytning til havnas primærfunksjon vil kunne bedre havnas egenfinansieringsevne.

Tabell 1 til Tabell 3 viser godsmengder i Kristiansand havn sammenlignet med utvalgte havner i Norge og prognoser for Kristiansand havn. Størrelsesforholdene er ikke direkte sammenlignbare for alle godstyper, f.eks. kan ikke våtbulk i Kristiansand sammenlignes med Tønsberg og Grenland pga. oljeraffineriene der, eller Drammens volum av annet stykk gods som til en stor grad må tilskrives bilimport. For containere (lolo) og ferje (roro, selvgående/ikke selvgående) er sammenligning mellom havner langt mer relevant. Kristiansand er i denne sammenligningen 3. størst på lolo containere. Det samme gjelder gods på ferje, men det er grunn til å stille spørsmål om tallet for Stavanger inkluderer bilferjene som er en del av innenriks vegnett.

Tabell 1 Godsmengder i utvalgte norske havner 1000 tonn, 2012 (Kilde: Havneplan 2015)

	Borg	Oslo	Drammen	Tønsberg	Larvik	Grenland	Stavanger	Kristiansand	
								Mengde	Rangering
Våt bulk	1 061	2 123	178	9 066		2 996	727	369	6
Tørr bulk	1 053	1 311	1 275	56	707	6 372	1 035	433	7
Containere - lolo	361	1 280	122		670	353	377	412	3
Containere - roro	2					36	3		5
Roro - selvgående		392	124		526	29	2 795	432	3
Roro - ikke selvgående		299	3			203	80	70	4
Annet stykk gods	330	236	1 340	7	113	323	400	102	7
Sum	2 807	5 641	3 042	9 129	2 016	10 312	5 417	1 818	

Tabell 2 Godsmengder over Kristiansand havn 2013 (Kilde: Havneplanen 2015)

	Enhet	Mengde
Roro (ferje)	tonn	492 892
Lolo	tonn	421 953
	TEU	48 652
Våt bulk	tonn	339 601
Tørr bulk	tonn	420 061
Annet	tonn	85 988
OSP	anløp	10
Sum tonn		1 760 495

Tabell 3 viser godsprognoser fra Havneplanen 2015, utvikling i Kristiansand havn fram mot 2065. I tabellen er gjengitt prognosene for de virksomhetsområdene det er vedtatt skal flyttes til Kongsgård-Vige, i tillegg er våtbulk inkludert siden dette er inkludert i Kristiansand havns forslag til havneareal. Prognose for roro over containerterminalen er ikke lagt inn. Det legges til grunn at roro benytter ferjeterminalen så lenge der er kapasitet. Spørsmålet om roro vurderes ytterligere i planarbeidet.

Tabell 3 Prognoser for gods relevant for Kongsgård/Vige (oppskalert vekstsenario) (Kilde: Havneplan 2015)

	Enhet	2013	2025	2045	2065	Gjns årlig vel
Container lolo	tonn	421 953	576 248	1 018 878	1 824 328	
	%-vekst fra 2013		37	141	332	2,86
	TEU	48 652	66 442	117 479	210 349	
	%-vekst fra 2013		37	141	332	2,86
OSP	anløp	10	12	15	21	
			20	50	110	1,44
Våt bulk	tonn	339 601	289 459	249 402	213 246	
			-15	-27	-37	-0,89
Tørr bulk	tonn	420 061	461 659	545 659	660 506	
			10	30	57	0,87
Annet	tonn	85 988	99 778	132 005	178 849	
			16	54	108	1,42

Skipsstørrelser og liggetid ved kai er viktig for dimensjonering av kailengder, mens liggetid for last er viktig for dimensjonering av arealbehov. Videre stiller godstypene ulike krav til størrelse og utforming på bakarealene og bakarealenes bæreevne. Til sammen utgjør skipsstørrelser, liggetider og egenskaper ved godset noen av de viktigste faktorene som bestemmer behovet for kailengder og bakarealer. I tillegg vil utstyr og systemer som påvirker liggetid ved f.eks. lasting/lossing påvirke behovet for kailengder og areal. For noen virksomhetsområder, så som f.eks. bulk og OSP, så er antall liggedøgn særdeles utslagsgivende for tilgjengelige kailengder. Mens for containerterminalen kan effektiv lasting/lossing redusere behovet for kailengder. På den andre siden er container terminalen avhengig av at utgående containere kan lagres for å være klare til hurtig lasting når skipet anløper og arealer for lagring av lossete containere som venter på videre landtransport. Containere stiller dessuten store krav til stabilt underlag, det samme gjør utstyret for håndtering. Alle disse forholdene bør tas hensyn til i arealdimensjoneringen.

Antall anløp i fremtiden er vanskelig å anslå. Det synes som utviklingen går i retning av at økt godsvolum betjenes med større skip uten at antall anløp øker i takt med volumøkningen. Gjennomsnittlig containerskipsstørrelse som anløper containerterminalen i Kristiansand havn har gått fra 1 155 TEU's til 3 074 TEU's fra 1987 til 2012. Tilsvarende gjelder også for andre segmenter. Med økt godsvolum kan ruter til nye destinasjoner oppstå, dette kan på sin side innebære økning i anløp. Tabell 4 viser fordeling av anløp i 2015 for året totalt og et gjennomsnitt per uke. Anløp per uke kan variere. Trafikktypene som skal flyttes til Kongsgård-Vige (Container, OSP og Bulk/stykkogods) summerer seg til 827 for hele året og

16 per uke, her er ikke tallet for bulk/stykkgoods korrigeret for anløp til tankanlegget i Kolsdalssbukta som i utgangspunktet ikke skal flyttes.

Tabell 4 Skipsanløp til de ulike terminalene, 2015.

Terminaler	Årstotal	Gjsn per uke
Fergeterminalen	878	17
Containerterminalen	222	4
Offshore Suplly Port	45	1
Bulk/stykkgoods	560	11
Cruise	40	1
Sum	1 745	34

Konsekvensutredning for Kongsgård / Vige havne- og industriområde opererte med et samlet anløpsvolum på 1 120 anløp. Kristiansand havn vurderer at et samlet anløpsvolum kan være i størrelsesorden 1 100 – 1 500 anløp. Som tabellen og drøftingen ovenfor viser er det mange forhold som påvirker fremtidig anløpsfrekvens og det vil derfor være stor usikkerhet knyttet til å lage en prognose.

7.2 Nasjonale føringer og planer

Nasjonale føringer og planer omfatter nasjonale forventninger til regionale og kommunal planlegging, lover, forskrifter, rikspolitiske retningslinjer og aktuelle nasjonale planer.

7.2.1 Nasjonale forventninger etter plan- og bygningsloven

Nasjonale forventninger etter plan- og bygningsloven § 6-1, ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12.juni 2015. De nasjonale forventningene peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven i kommende fireårsperiode. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter plan- og bygningsloven og legges til grunn for statens deltaking i planleggingen og omfatter følgende tema:

- Gode og effektive planprosesser basert på godt samarbeid med regionale fagmyndigheter, godt kunnskapsgrunnlag og målrettet planlegging
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

I forventningen står det at en økt satsing på en konkurransedyktig godstransport og en bærekraftig transportmiddelfordeling er nødvendig. Det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skal skje på sjø og jernbane. Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter har ansvar for at godsterminaler og havner prioriteres i planleggingen. Godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikk knutepunkter, og farledene for skipstrafikken tas hensyn til. Virksomheter som skaper tungtransport bør søkes lokalisert til områder med god tilgjengelighet til jernbane, havner og hovedveinett.

7.2.2 Føringer i lover og forskrifter

Planen skal utarbeides som en kommunedelplan i samsvar med reglene i *Plan- og bygningsloven (2008)* og *forskrift om konsekvensutredninger (2009)*. Planarbeidet skal avveie hensyn fastsatt i aktuelt lovverk.

Havne- og farvannsloven (2009) har som formål å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel, forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirkosomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transport. Videre skal loven sikre effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og

internasjonale transportnettverk. Kommunen har ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde.

Kulturminneloven (1978) Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene skal det legges vekt på denne lovs formål.

Naturmangfoldloven (2009) Naturmangfoldlovens § 8 fastslår at offentlige beslutninger skal så langt som rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap, kunnskapsgrunnlag og føre-var prinsipper.

Friluftsløven (1957) Formålet med loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold mv. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes.

Laks- og innlandsfiske_loven (1993) Lovens formål er å sikre at naturlige bestander av anadrome laksefisk, innlandsfisk og deres leveområder samt andre ferskvannsorganismer forvaltes i samsvar med naturmangfoldloven slik at naturens mangfold og produktivitet bevares. Innenfor disse rammer skal loven gi grunnlag for utvikling av bestandene med sikte på økt avkastning, til beste for rettighetshavere og fritidsfiskere.

Folkehelseloven (2011) Målsetting i loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller.

Forskrift om miljørettet helsevern (2003) Forskriftens formål er å fremme folkehelse og bidra til gode miljømessige forhold, og å sikre befolkningen mot faktorer i miljøet, blant annet biologiske, kjemiske, fysiske og sosiale, som kan ha negativ innvirkning på helsen. Eksempler på slike miljøfaktorer er støy, forurensning og sikkerhetsforhold. Etter forskriftens § 7 skal virksomheter og eiendommer planlegges, bygges, tilrettelegges, drives og avvikles på en helsemessig tilfredsstillende måte, slik at de ikke medfører fare for helseskade eller helsemessig ulempe.

Forurensningsloven (1981) Loven har til formål å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden av avfall og å fremme en bedre behandling av avfall.

Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensninger og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse

Forskrift om begrensning av forurensning (2004) (forurensningsforskriften), kap. 7. Lokal luftkvalitet Bestemmelsene i dette kapitlet har som formål å fremme menneskers helse og trivsel og beskytte vegetasjon og økosystemer ved å sette minstekrav og målsetningsverdier til luftkvalitet og sikre at disse blir overholdt, og ved å sette krav til overvåking av og informasjon om konsentrasjonen av bakkenær ozon.

7.2.3 Statlige planretningslinjer og rikspolitisk retningslinjer

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) har som formål å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. I retningslinjen (pkt 4.6) framgår det at effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesse i planleggingen (1995)

Barn og unge sine interesser er sentral i plan- og bygningsloven og veiledning fra regjeringen. Barns oppvekstvilkår er avgjørende for deres mulighet for en trygg oppvekst, motorisk utvikling og god helse. Å planlegge for et samfunn der trygge oppvekstmiljø har gode møtesteder, muligheter for lek, og aktivitetsfremmende omgivelser er noe av det viktigste vi kan gjøre. Barns hverdag blir mer og mer stillesittende. Manglende fysisk aktivitet gir uheldige konsekvenser for stadig flere barn og unges helse. Å skape omgivelser som gir rom for fantasibasert lek, samvær og fysisk utfoldelse blir stadig viktigere.

I plan- og bygningsloven av 2008 er krav til og virkemidlene for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen styrket. Alle som fremmer planer, private, kommuner, regionale myndigheter og andre offentlige instanser, skal etter loven ta hensyn til barn og unge i sin planlegging, og må legge til rette for gode bomiljøer og gode oppvekst og levekår. Medvirkningen skal beskrives i planprogram og planbeskrivelse, og planers virkninger og konsekvenser for barn og unge skal beskrives.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2012)

Retningslinjen skal legges til grunn ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistriksel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder. Retningslinjen anbefaler at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at bebyggelse med støyfølsom bruksformål skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Tabellen under viser anbefalte støygrenser for havner og terminaler.

Tabell 5 Anbefalte støygrenser og fargekode for havner og terminaler.

Gul sone		Rød sone	
Utendørs støynivå	Utendørs støy-nivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støy-nivå i nattperioden kl. 23 – 07
Uten impulslyd: L_{den} 55 dB	L_{night} 45 dB L_{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L_{den} 65 dB	L_{night} 55 dB L_{AFmax} 80 dB
Med impulslyd: L_{den} 50 dB		Med impulslyd: L_{den} 60 dB	

Veiledningen (M-128) til T-1442 anbefaler at man for havner med varierende aktivitet ser på verste døgn, når man vurderer opptredende støy mot grensen. For noen aktiviteter er det også aktuelt med skjerpet grense på grunn av impulsstøy eller rentonestøy.

T-1520/2012 Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen

Retningslinjen er veiledende, statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Retningslinjen inneholder anbefalte luftforurensningsgrenser som bør legges til grunn ved planlegging av ny eller utvidelse av eksisterende virksomhet eller bebyggelse. Dårlig luftkvalitet utgjør et betydelig helseproblem i mange norske kommuner. Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning.

Tabell 6 Anbefalte grenser for luftforurensning og kriterier for soneinndeling ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse. Alle tall i $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (mikrogram/m³) luft.

Komponent	Luftforurensningszone ¹	
	Gul sone	Rød sone
PM ₁₀	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 7 døgn per år	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 7 døgn per år
NO ₂	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vintermiddel ²	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ årsmiddel
Helserisiko	Personer med alvorlig luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for forverring av sykdommen. Friske personer vil sannsynligvis ikke ha helseeffekter.	Personer med luftveis- og hjertekarsykdom har økt risiko for helseeffekter. Blant disse er barn med luftveislidelser og eldre med luftveis- og hjertekardidelser mest sårbare.

¹ Bakgrunnskonsentrasjonen er inkludert i sonegrensene.

² Vintermiddel defineres som perioden fra 1.nov til 30. april.

Vannforskriften, forskrift 15.12.2006 nr. 1446

Vannforskriften hjemler EUs vanddirektiv i norsk rett. Forskriften er hjemlet i forurensningsloven, plan- og bygningsloven og vannressursloven og forvaltes av Klima- og miljødepartementet og Olje- og energidepartementet i fellesskap. Hovedformålet med vanddirektivet er å sikre beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet, og om nødvendig iverksette forebyggende eller forbedrende miljøtiltak for å sikre miljøtilstanden i ferskvann, grunnvann og kystvann. I henhold til Vannforskriften skal ikke miljøtilstanden i vannforekomsten bli dårligere ved etablering av ny aktivitet i vannforekomsten.

7.2.4 Nasjonale planer og strategier

Nasjonal Transportplan

I NTP 2014-2023 fremgår det bl.a. at sjøtransport er mest gunstig for transport av store godsmengder på lange strekninger.

Regjeringen vil styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø og jernbane. Spredt bosetting og lange avstander bidrar til at norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land vi konkurrerer med. Det er derfor viktig å skape et effektivt transportsystem som kan redusere avstandskostnadene og dermed også konkurranseulempene for norsk næringsliv. Dette vil også bidra til å redusere kostnadsnivået for varer og tjenester i Norge.

Regjeringens godsstrategi er todelt:

- Sikre god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for en overgang fra godstransport på veg til sjø og bane. Det skal legges til rette for knutepunkt som letter overgangen.

Landsverneplan for forsvaret (2000) katalogdel Sør- og Vestlandet inngår i forsvarets kulturminneprosjekt som er et samarbeid mellom Forsvarets bygningstjeneste,

Riksantikvaren og Forsvarsmuseet. Planen er fulgt opp med forskrift om fredning av bygninger og anlegg etter kulturminneloven. To av bygningene i Marvika er fredet i medhold av denne forskriften.

Restriksjonsplan for Kristiansand Lufthavn Kjevik (2010) har som formål å ivareta flysikkerheten i forbindelse med operasjoner med luftfartøy på lufthavna samt sikre høy regularitet. Restriksjonsplanen skal bla vise de begrensninger og rådighetsinnskrenkninger som er nødvendige for å sikre:

- hinderfritt luftrom for flytrafikken
- at navigasjonsinstrumentenes signalkvalitet tilfredsstillende de krav som stilles
- at det ikke etableres farlige og villedende lys som reduserer flysikkerheten
- at fugler ikke representerer noen sikkerhetsrisiko for flytrafikken
- at fly ikke utsettes for vindskjær og turbulens som reduserer flysikkerheten
- at det ikke forekommer bruk av modellfly som kan være farlig for flysikkerheten

Nasjonal havnestrategi - Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø (2015). Strategien legger opp til en forenkling av havnestrukturen blant annet med avvikling av ordningen utpekte havner. Utvikling av intermodale knutepunkt er et sentralt virkemiddel for å styrke sjøtransportens konkurransevne. Derfor skal stamnetthavnregimet forbedres og forsterkes. Kommuner med stamnetthavn som legger frem planer for havneutvikling og havneprioritering vil bli vurdert i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. Målet er å stimulere til proaktive havner og havneiere, og prioritere statlige infrastrukturmidler der det er lokalt engasjement. Det skal legges til rette for sterkere og mer robuste havner og utvikles et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten.

Maritim strategi (2015) - Regjeringen lanserte ny strategi i mai 2015. Med utgangspunkt i den politiske plattformen til regjeringa, vil strategien ta for seg åtte satsingsområder: fartsområde, miljø, sjøfartsadministrasjon og forenkling, kompetanse og utdanning, forskning, utvikling og innovasjon, internasjonale rammevilkår, blå vekst og nordområdene.

7.3 Regionale planer og føringer

Regional planstrategi for Vest-Agder 2012-2016, 31.10.2012

Planstrategien fremhever Kristiansand havn som landets nest største ferjeknutepunkt. Havnene i regionen fungerer som innfallspor for store deler av landet både for gods- og persontrafikk. Kristiansand havn, med sin strategiske plassering som intermodalt knutepunkt, spiller en viktig rolle for både gods- og persontrafikk inn og ut av landsdelen.

I 2010 har Kristiansand havn gått forbi Sandefjord og igjen tatt rollen som landets nest største ferjeknutepunkt, målt i antall passasjerer til og fra utlandet. Dette skyldes en passasjerøkning på hele 10,4 pst., som er et direkte resultat av at selskapet Fjord Line startet opp ruten til Hirtshals i 2010, i tillegg til Color Line sin helårsrute.

Alle de fem havnene i Vest-Agder hadde en positiv utvikling i godstrafikken i 2010. Godsmengden i fylkets havner økte med over 13,4 pst.

Havner:

Vest-Agder har ikke en helhetlig strategi for havneutviklingen. Utviklingen i de enkelte havnene i regionen skjer som regel som et resultat av lokale initiativ og enkeltinvesteringer. I Kristiansand er framdriften i planlegging av havneutviklingen preget av vansker med å avveie mellom ulike typer arealbruk. Koblingen til annen infrastruktur står fram som en kritisk faktor i den sammenheng. Den pågående diskusjonen burde brukes som anledning til å se hele havnestrukturen i regionen i sammenheng, særlig når en tar i betraktning at ikke alle funksjoner kan konsentreres i Kristiansand, fordi det er der en har det største presset på arealene.

Regionplan Agder 2020 ble vedtatt i fylkestingene i Aust-Agder og Vest-Agder juni 2010. Planen er et strategisk dokument vedtatt av både Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner. Planen peker ut regionale målsettinger og satsingsområder. Hovedsatsingsområdene er klima, det gode liv, kunnskapsbasert verdiskaping, samferdsel og kultur.

Havnene i regionen beskrives under strategien kommunikasjon – de viktige veivalgene. Kristiansand havn er regionens viktigste havn i den regionale havnestrukturen. Arendal havn, sammen med flere andre havner i Vest-Agder, vil være viktige havner for sjøtransport og offshorerelatert industri. For å legge til rette for økt sjøtransport er det viktig at en bruker mulighetene som ligger i å utnytte den eksisterende havneinfrastrukturen i Agder gjennom bedre organisering og driftssamarbeid. Dette krever enighet om rollefordelingen mellom de ulike havnene.

Hovedtiltak er:

- Videreutvikle Kristiansand havn som nasjonal knutepunktshavn som binder sammen transport på sjø, jernbane og veg.
- Sørge for en klar rollefordeling mellom de ulike havnene i landsdelen.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050, juni 2011

Styrking av Kristiansand havn er en av de anbefalte strategiene i planen, pkt 8.5.

Regional Transportplan for Agderfylkene, 2015- 27 (vedtatt i VAF, Fylkestinget 16.6.2015). I planen heter det bl.a. «... effektiv havn med tilknytning til jernbane og en lufthavn med gode flytilbud for passasjerer og cargo vil ha avgjørende betydning for den videre utviklingen av hele Agder. Kristiansand som intermodalt knutepunkt for alle transportformer vil være helt sentralt i dette arbeidet.»

Regional plan for samferdsel i Vest-Agder 2015-2020 (plan under arbeid)

Regional plan for samferdsel Vest-Agder 2015-2020 følger opp Regionplan Agder 2020 og hovedformålet er å etablere en strategisk overbygning for å samordne fylkeskommunens ansvarsområder i en felles plan og å kunne se virkemidlene under de forskjellige samferdselsområdene i sammenheng. Samferdselsplanen vil også være et strategisk innspill til Nasjonal transportplan. Planen vil avløse regional plan for samferdsel Vest-Agder 2014-2019.

Fylkeskommunens målsetninger for havn er formulert på bakgrunn Regionplan Agder 2020 og lyder:

- å tilrettelegge for samarbeid og dialog mellom havnene i fylket
- å følge utviklingen som foregår i transportkorridoren U3
- tilrettelegging av økt godstransport via sjøveien, som beskrevet i kapittelet for godstrafikk

Målsetningene som er nevnt ovenfor skal nås gjennom samarbeid og dialog med havnene i fylket. På denne måten skal fylkeskommunen skal bidra til en positiv utvikling for havnene i fylket og også ivareta deres interesser. Fylkeskommunen vil inkludere føringer gitt i Regionplan Agder 2020 og Regional transportplan i innspill til NTP og handlingsprogram for havnene.

I fylkestingets møte 16.6.2015 (sak 35/15) ble det vedtatt at fylkeskommunen:

- vil arbeide aktivt for å fremme Kristiansand Havn KF som et nasjonalt intermodalt trafikkknutepunkt og som nasjonal knutepunktshavn som binder sammen transport på sjø, bane og vei.
- vil følge opp dette arbeidet i forbindelse med innspill til neste Nasjonal transportplan (NTP) og styrke gods- og passasjergrunnlaget for utenlandsretta transporttilbud i tråd med Agders internasjonale strategi og Regionplan Agder 2020.

- er positiv til deltakelse i Interreg-prosjekter som kan bidra til å bygge internasjonale nettverk og å profilere Kristiansand havn som et attraktivt og foretrukket knutepunkt, og styrke samarbeid med Hirtshals for å realisere gevinstene av koblingen til EUs transportnettverk.
- er positiv til deltakelse i europeiske interesseorganisasjoner for maritime regioner som The Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR), Nordisk Transportpolitisk nettverk (NTN) og Nordsjøkommisjonen.

Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2014-2020

Planen skal være et styringsverktøy for å gjennomføre Vest-Agder fylkeskommunes politikk innen idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet. Planen inneholder kartlegging og verdisetting av viktige og svært viktige regionale friluftsområder. Område 11 Bertesbukta, Roligheden, Marvika og område 27 Sømmlandet er gitt verdi svært viktige områder.

Illustrasjon 15 Utdrag fra Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet (Fylkeskommunen i Vest-Agder 2014 - 2020). Regional plan viser at arealer innenfor planområdet er angitt som svært viktige friluftsområder.



Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen

Planen ble vedtatt i alle kommunestyrene i regionen i 2014. Planen er fulgt opp med egen handlingsplan for hver kommune. En av satsingene i den regionale planen er å utvikle fremtidens havn og havnestruktur. Dette skal skje ved å:

- «Styrke Kristiansand havn som nasjonalt utpekt havn og landets neststørste containerterminal
- Utvikle nye havneavsnitt tilrettelagt for videreutvikling av regionens internasjonalt rettede næringsliv
- Videreutvikle gode løsninger for ferje- og cruisetrafikken»

En viktig prioritering for næringsarealpolitikken er sjønære næringsarealer:

- For at Kristiansand skal ha tilstrekkelige arealer til sjønær virksomhet, må det prioriteres å sikre slike arealer

- Landarealer tilknyttet havnevirksomheten er en viktig del av ny havnestruktur i Kristiansand
- Det er viktig å sikre arealer i tilknytning til havna for verdikjæpende tjenester jfr. havnestrukturvedtak 10. april 2013 og Havnestrategi for Kristiansand Havn KF 2013.

7.4 Kommunale planer og føringer

7.4.1 Strategier og overordna plane

Kommunal planstrategi 2013-15. I planstrategiene framgår det at planlegging i Kongsgård-Vige skal sees i sammenheng med behovet for bygging av ny E18/E39 og Kystverket sitt innspill om ny plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet. Planarbeidet er fulgt opp.

Plan- og utredningsprogram 2014 – 2018 Kommunedelplan for Kongsgård -Vige er innarbeida med oppstart 2015 og vedtak 2016. Finansiering av planarbeidet inngår i HP 2015-2019.

Styrke i muligheter - Kommuneplan for Kristiansand (2011-2022)

Gjeldende kommuneplan, ble vedtatt i bystyret 22.juni med tilleggsbehandling 7.september 2011.

Kommuneplanens satsingsområder er:

- Byen som drivkraft
- Byen det er godt å leve i
- Klimabyen

Under punktet om samferdsel framgår det at arealer til fremtidig utvikling av havnerelaterte næringer, sammen med oppgradering av flyplassen, er en vital forutsetning for å tiltrekke seg næringsvirksomheter og rekruttere nasjonal og internasjonal kompetanse.

Kristiansand kommune har satt seg som mål å være «*folkehelsebyen som inkluderer alle og gir rom for utfoldelse*». Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Arealplanens hovedgrep

Prinsippet om samordnet areal- og transportsystem og sikring av grønnstruktur er overordnet all arealplanlegging i kommunen.

Kommuneplanens arealdel

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

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

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

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

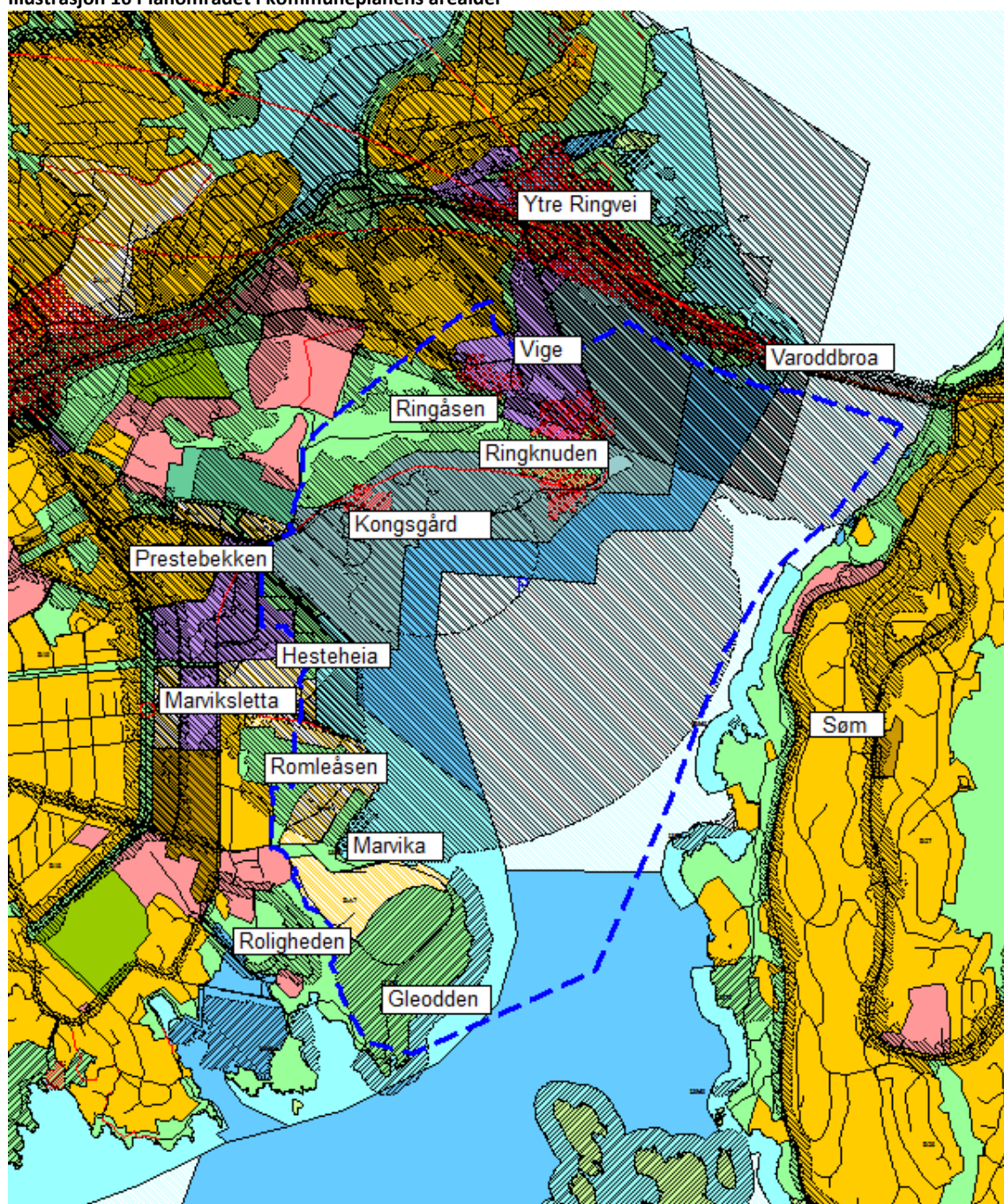
Hensynssoner og gjennomføringssone. På både sjø- og landarealene, som ligger ved Torsviga, er det lagt en gjennomføringssone med krav om felles planlegging. Sona omfatter

også Marviksletta og strekker seg nord til E18 Innerst i Marvika er det angitt hensynssone naturmiljø H560. Sør på Gleodden er det angitt hensynssone kulturmiljø H570.

Ved høring av kommuneplanen fremmet Kystverket innsigelse til områdene BA5,BA6 og BA 7. Innsigelse var begrunnet i viktigheten av å avsette nye reservearealer. Kystverket trakk innsigelse i mekling 16.6.2011 på vilkår av at Kystverket opprettholder muligheten til å reise innsigelse på samme forhold til kommende reguleringsplaner i områdene BA5,BA6 og BA 7 med tilhørende sjøareal, jf. innsigelse av 12.4.2011. Dette innebærer at det ikke kan gjennomføres irreversible tiltak i området. Ved behandling av kommuneplanen fattet bystyret slikt enstemmige vedtak:

Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.

Illustrasjon 16 Planområdet i kommuneplanens arealdel



Kommunedelplan for Ytre Ringveg ble vedtatt i bystyret 4. november 2015. Statens vegvesen hadde innsigelse til det planalternativet som bystyret vedtok. Planen skal derfor sluttbehandles i Kommunal og moderniseringsdepartementet. Det var ingen uenighet i planen for den delen av planen som grenser til planområdet for kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige.

Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2015-2018

Planen ble vedtatt i bystyret november 2014. Planen har som mål at befolkningen får gode opplevelser og oppnår bedre helse, trivsel og livskvalitet gjennom godt tilrettelagte idretts- og friluftstilbud. Marvika defineres som bydelsmark i denne planen. Marvika, Prestebekken og Ringåsen trekkes frem som friluftsområder i Lund bydel. Deler av Marvika, kyststien, Ringåsen og Ringknuden skal videreutvikles som friluftsområder. Kyststien er vist langs kysten og langs Prestebekken i planområdet.

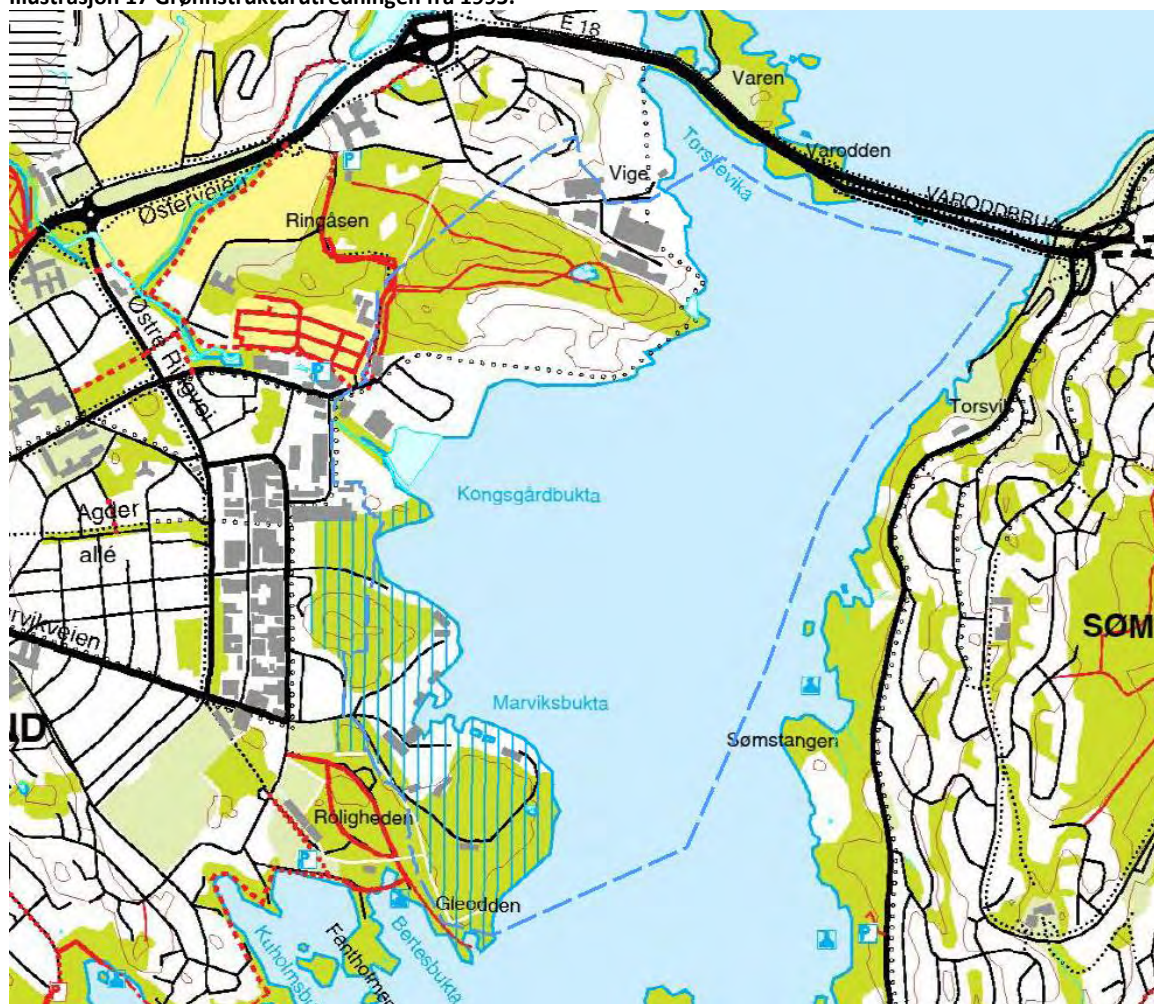
Kulturminnevernregistreing bydel Lund, 2003.

Registreringen omhandler blant annet Kristiansand som forsvarsby og omtale av forsvarets antikvariske vurdering av bygninger som forutsettes bevart i Marvika.

Grønstrukturutredningen 1995

Grønstrukturutredningen fra 1995 illustrerer også på en god måte grønstrukturen, slik den allerede da ble vektlagt og kartfestet. Mørk grønn farge markerer 1. prioritets grøntarealer. Ringåsen, Ringknuden, Hesteheia, Prestebekken og Marvika er vurdert til å være 1. prioritets grønstruktur.

Illustrasjon 17 Grønstrukturutredningen fra 1995.



7.4.2 Reguleringsplaner

Kartet nedenfor gir en oversikt over gjeldende reguleringsplaner og reguleringsplaner som er under arbeid i og i tilknytning til planområdet. Innholdet i reguleringsplanene er omtalt i vedlegg.

Illustrasjon 18 Oversikt over gjeldende planer, angitt med svart skrift og planer under arbeid angitt med rød skrift.



Merknad plan 1247 – Marviksletta, områdereguleringsplan.

Fylkesmannen i Vest-Agder mottok høringsuttalelse med innsigelse fra Kystverket den 24.4.2015. Innsigelsen gjaldt forslag til områderegulering for Marviksletta. Fylkesmannen

deltar i forsøksordningen *Samordning av statlige innsigelser*, og har lagt til rette for dialog mellom kommunen og Kystverket etter at de mottok innsigelsesbrevet. I møte mellom partene den 19.6.2015 ble kommunen og Kystverket enige om følgende:

1. Følgende tas inn i planbestemmelsene:
Ny veitrase fra Marviksletta til Narviga skal utarbeides. Trase må ikke legges innenfor havnas fremtidige arealer i Kongsgård/Vige. Endelig veitrase skal avklares i kommunedelplanen for havnearealene i Kongsgård/Vige.
2. Kystverket skal inviteres inn i det forestående arbeidet med kommunedelplanen for havnearealene.
3. Det skal ikke tillates midlertidig trafikk eller anleggstrafikk fra bygge- og anleggsaktivitet på Marviksletta, på dagens havnevei.

Kystverket frafalt innsigelsen etter dette.

Bystyret vedtok ved behandling av områdereguleringsplanen å endre bestemmelsen pkt. 6.1.f. slik: «Dersom konklusjonen fra havnestrukturen ikke tilsier behov for arealer i KILH1 og/eller KILH2, faller bestemmelsen på maks kontorandel bort i § 1.14 og/eller § 1.15.»

Merknad plan 1363 – Marviksletta senterområde

Bystyret vedtok detaljreguleringsplan, Marviksletta senterområde, den 16.09.15 i sak 140/15. Planen ble vedtatt med innsigelse fra Kystverket for manglende støyutredning fra Kristiansand havns fremtidige aktiviteter i Kongsgård/Vige.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten har anmodet Fylkesmannen om å oversende innsigelsen til Kommunal- og moderniseringsdepartementet uten mekling for endelig avgjørelse, da det er uenighet i avgjørelsen.

I etterkant har Kommunal – og moderniseringsdepartementet oppfordret Fylkesmannen til å oppnå enighet i mekling, og det ble meklet i januar 2016. Partene fikk frist til 12 februar til å komme fram til en omforent løsning, men det ble ikke oppnådd enighet i meklingen. Det er nå på nytt sendt brev til Fylkesmannen med henstilling om å oversende saken til Kommunal – og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse

7.4.3 Bystyrevedtak

Bystyresak 80/2003 - Funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta
Bystyret besluttet at Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Havnefunksjoner på Silokaia, bortsett fra cruisetrafikk og NATOs beredskapslager for olje, flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007 og Containerterminalen flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området.

Bystyresak 105/11- Styrke i muligheter - kommuneplan for Kristiansand 2011-2022.
Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.

Bystyresak 47/2013 – Kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket 2003

Bystyret vedtok at Kristiansand Havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika samt i Kongsgård og Vige.

Bystyresak 99/2014, Ringvirkningsanalysen for Kristiansand Havn KF. Bystyret tok ringvirkningsanalysen til etterretning. Av vedtaket framgår det at bystyret er av den oppfatning at analysen gir en bekreftelse på havnens betydning for regionen, både i forhold til viktigheten for næringslivet, arbeidsmarkedet og skatteinntektene i de enkelte kommunene.

Bystyret legger til grunn at dette må avspeiles i det videre arbeidet, og være førende for havnens innspill i/til dimensjonering av arealer og det generelle arbeidet i forhold til Havneplanen og innspill som Kristiansand Havn KF gir i forhold til ulike planprosesser.

Bystyresak 73/15 Havneplanen – realitetsbehandling av havnestyresak 05/15 omhandler Strategisk utvikling og arealbehov for Kristiansand havn. Bystyret fattet slikt vedtak:

1. Bystyret tar havneplanen slik denne er fremlagt til orientering.
2. Planen har ikke status som juridisk dokument etter plan- og bygningsloven og forutsettes fulgt opp av en egen kommunedelplan.

Byutviklingsstyresak 115/14 Kongsgård – Vige midlertidig forbud mot tiltak.

Det er gjort vedtak om midlertidig forbud mot tiltak jf. plan- og bygningsloven § 13-1 for næringsområder i Kongsgård og i Vige. Forbudet gjelder til 20.6.2017.

Illustrasjon 19 Kartet viser oversikt over areal som har fått nedlagt midlertidig forbud mot tiltak.



7.5 Føringer gitt i andre sentrale grunnlagsdokumenter

European Commission, White paper – Roadmap to a Single European Transport Area. EU's mål om å optimalisere utviklingen av multimodale logistikkjeder, inklusive bruk av mer energieffektive transporter. Skal oppnås gjennom å flytte 30 % av vegtransporten over 300 km til annen modalitet, som jernbane og vanntransport innen 2030 og mer enn 50 % innen 2050, jfr. «White paper». Dette som et ledd i å redusere CO₂ utslippene og ulykkene fra transport. Veiulykkene som følge av transporten, er i dette dokumentet beregnet til å utgjøre 69 %.

8 Alternativer

8.1 Grunnlaget for ulike planalternativ

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige omhandler etablering av containerterminal og videre utvikling av Kongsgård – Vige havneområde. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk inngår ikke i planarbeidet.

Bystyret vedtok i 2003 (havnestrukturvedtaket av 2003) at daværende havnevirksomhet på Silokaia, med unntak av cruisebåter, skulle flyttes til Kongsgård-Vige. Containerterminalen skulle flyttes til Kolsdalsbukta. Videre ble det vedtatt at Silokaia og Lagmannsholmen skulle frigjøres for byutvikling. Ferjeterminalen skulle videreutvikles med økt kapasitet. Basert på denne funksjonsfordelingen ble reguleringsplan for Kongsgård-Vige vedtatt i 2005.

Som følge av Kystverkets innsigelse til Kommuneplanen 2011-2022 ble det gjennomført en kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket av 2003. I 2013 behandlet Bystyret kvalitetssikringen av 2003-vedtaket, der det bl.a. ble konkludert med at også containerterminalen bør flyttes til Kongsgård-Vige (havnestrukturvedtaket av 2013).

På bakgrunn av havnestrukturvedtaket av 2013 har Kristiansand havn utarbeidet Havneplan 2015 med forslag til arealbehov for langsiktig havneutvikling i Kongsgård-Vige. Havneplanen 2015 omfatter hele virksomheten til Kristiansand havn, ikke bare fremtidig aktivitet i Kongsgård-Vige. Samtidig har Kristiansand kommune fått gjennomført en utredning (Kokkersvold-Seaport-utredningen) av arealbehov i Kongsgård-Vige for å ivareta konklusjonene i havnestrukturvedtaket av 2013. Både Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen konkluderer med at gjeldende reguleringsplan ikke tilfredsstillers dagens krav for langsiktig havneutvikling. Imidlertid konkluderer Havneplanen 2015 og Kokkersvold – Seaport-utredningen ulikt når det gjelder arealbehov for havna. De to arealforslagene utgjør ytterpunktene i alternativene som skal utredes.

Havneplanen 2015 har sitt utspring i Kristiansand havns tidligere status som utpekt havn og Bystyrets vedtak om fremtidig havnestruktur fra 2013. Kokkersvold- Seaport-utredningen 2015 ble bestilt som følge av Bystyrets havnestrukturvedtak av 2013 med tanke på oppstart av kommunedelplan for Kongsgård-Vige.

8.1.1 Havneplanen 2015

I arbeidet med Havneplanen 2015 ble det gjennomført et bredt utredningsløp for å få fram dimensjoneringsbehovet. Næringene generelt og transportnæringene spesielt var involvert, det samme var transportetatene, Kystverket m.m. Planarbeidet endte med anbefalingene slik de fremkommer i planen – med et totalt arealbehov på ca. 700 daa. og muligheter for opp mot 1 830 m kaifront. I dette arealbehovet er ikke jernbane arealbehovet utredet – kun en mulighet for tilknytning. Om havneavsnitt nord skal ha jernbane, vil det kreve oppstillingsplasser for 600 meters tog. Togene må kjøre inn fra nord mot syd, og penses over til spor ved containerterminalen på øst/vest linjen. (Hirtshals havn har lagt til grunn 31,5 x 700 m = 23 daa bare i omlastingsareal utfra det behovet 43 løstraller gir. Sporarealer etc. kommer i tillegg). Dette vil være arealkrevende, og kommer som tillegg til utredet terminalbehov.

I arealbehovet ligger det inne areal for HUB funksjonene (infrastruktur nav) til de ulike lastsegmentene (bulk, container, OPS (Offshore Supply Port) og våtbulk. For HUB funksjonen¹ handler det om å legge til rette for regionens næringsliv. Infrastrukturen skal ha god kapasitet og legge til rette for vekst og sette næringslivet i stand til å ta del i den stadig skjerpede konkurransen.

¹ HUB (intermodalt nav med infrastruktur tilrettelagt for alle godsberere; veg, jernbane, sjø, samt mellomgring av gods).

Det ligger også inne strategisk satsing på OSP og våtbulk, i tråd med bystyrets vedtak i tilknytning til Ringvirkningsanalysen. Bystyret er av den oppfatning at analysen gir en bekreftelse på havnens betydning for regionen, både i forhold til næringslivet, arbeidsmarkedet og skatteinntektene i de enkelte kommunene og legger til grunn at dette må gjenspeiles og være førende for Havneplanen og havnas innspill til ulike planprosesser. Begrunnelsen er regionens behov for nærings-, og arbeidsmarkedsutvikling, for derigjennom å ivareta og styrke grunnlaget for skatteinntektene for de enkelte kommunene i regionen. Gjennom dette legges det også til rette for at regionen kan delta i framtidig næringsutvikling, så som EU's «Blue Growth»².

Våtbulk er i havnestrukturvedtaket av 2013 forutsatt videreutviklet i Kolsdalsbukta. I havneplanen 2015 er det lagt inn arealer for en våtbulksatsing på Gleodden. Våtbulksatsingen vurderes som viktig fordi det ikke er plass til utvikling av dette segmentet på Kolsdalsodden. Våtbulk er viktig for det regionale næringslivets behov fordi det ikke er dekkende tilbud i dag og for kommende vekst. Tilbud i dette segmentet vil være en stor bidragsyter til å flytte last fra veg til sjø, og at regionene skal kunne konkurrere på nye energiløsninger.

Illustrasjon 20 Illustrasjon av Havneplanens forslag til havneutvikling i Kongsgård-Vige.



I forbindelse med Havneplanen foretok COWI en analyse av Havnas investeringsevne. Analysen konkluderte med at havnen har investeringsevne gitt godsprognosene som er lagt til grunn. Utvikling av de foreslåtte arealene baseres bl.a. på trinnvis utbygging og implementering av nytt utstyr i takt med investeringsevnen og vekst i godsvolumene.

8.1.2 Kokkersvold – Seaport-utredningen 2015

Konsulentselskapene Kokkersvold og Seaport fikk, etter utlyst konkurranse, oppdraget med å utrede forslag til arealbehov for fremtidig havneutvikling i Kongsgård-Vige. Arealene skulle dekke behov knyttet til havnas aktiviteter i henhold til Bystyrets vedtak av 2013, dvs. containerterminal, stykk gods, OSP og tørrbulk. Forslag til løsning skulle gi grunnlag for utvikling av en moderne og effektiv havn med kapasitet til å håndtere vekst i mange år fremover. Det skulle vurderes havneløsninger basert på forskjellige teknisk løsninger, dvs. utfyllingskai, pelekai, nedspregning på land og kombinasjoner. Videre skulle utredningen belyse alternative utforminger av havnearealen. Basert på de forskjellige alternativene skulle

² Se linken: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/

konsulentene anbefale arealbehov og den arealutforming som potensielt kunne gjennomføres med lavest kostnad og best mulig funksjonsnivå for havnedriften. Til grunn for arealbehovet skulle konsulentene ta utgangspunkt i godsprognosene som var utredet i forbindelse med Havneplanen 2015.

Kokkersvold-Seaport anslo arealbehovet for langsiktig utvikling til 385 daa. Samlet kailengde er i det anbefalte alternativet 1 370 m, effektivt 1 050 m. Illustrasjon 21 viser Kokkersvold og Seaport sitt anbefalte alternativ 1e, med eksisterende kai i Kongsgårdbukta forlenget syddover så langt konsulentene mener behovet tilsier.

Illustrasjon 21 Kokkersvold/Seaport Alternativ 1e



8.1.3 Likheter og forskjeller mellom Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen 2015

Som følge av de vanskelige grunnforholdene, foreslår både Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen å legge containerterminalområdet inn på fast grunn i Kongsgård. Derav oppstår også behovet for nedspregning av Ringknuden og større deler av Ringåsen enn det gjeldende reguleringsplan gir rom for. Begrunnelsen er at containeravsnittet ikke kan akseptere setninger hvis ny og mer effektiv godshåndteringsteknologi skal tas i bruk. Eksempler på dette er skinnegående laste-/losseutstyr (gantry kraner). Dessuten er kostnadsforskjellene mellom å vinne areal på land og i sjøen betydelige. I tillegg til kostnadsforskjellen vil utbygging i sjø innebære en lang og uforutsigbar fremdrift pga. grunnforholdene. Dersom havnen skal utvikles forutsigbart og være en konkurransedyktig medspiller for regionens næringsliv må havnen kunne utvikles innenfor et realistisk kostnad-inntektsforhold. De dypeste og vanskeligste områdene, spesielt det meste av Vigebukta er naturlig å utvikles i et langsiktig tidsperspektiv gjennom utfylling med overskuddsmasser fra andre byggeprosjekter, f.eks. Ytre Ringveg. Nedenfor listes de viktigste likhetene og ulikhetene mellom anbefalingene i de to utredningene, for flere detaljer vises det til de to hovedrapportene.

Det er følgende likheter mellom Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen 2015:

- Hovedatkomst for tungekjøretøy, primært for levering/henting av gods, legges til Vigebukta med påkobling til eksisterende E18 og fremtidig Ytre ringveg.

- Det forslås at mest mulig havneareal vinnes ved nedsprenning av Ringknuden og deler av Ringåsen. Omfanget og arealene som berøres er om lag det samme i de to utredningene.
- For å kunne ha effektiv drift av havnearealene, og særlig containerterminalen, er det avgjørende med stor nok avstand fra kaikant og bakover for lagring og håndtering av gods.
- Containerterminalen bør lokaliseres nærmest mulig hovedatkomsten, rett syd av Ringknuden.
- Arealer som skal benyttes til lagring/håndtering av gods som krever plant underlag bør pga. setningsproblemer ikke ligge på utfylt område. Dette er særlig viktig for containerterminalen.
- Fjellskjæring etter utsprengning av Ringknuden/Ringåsen bør ha en utforming som bidrar til å dempe støyrefleksjon.

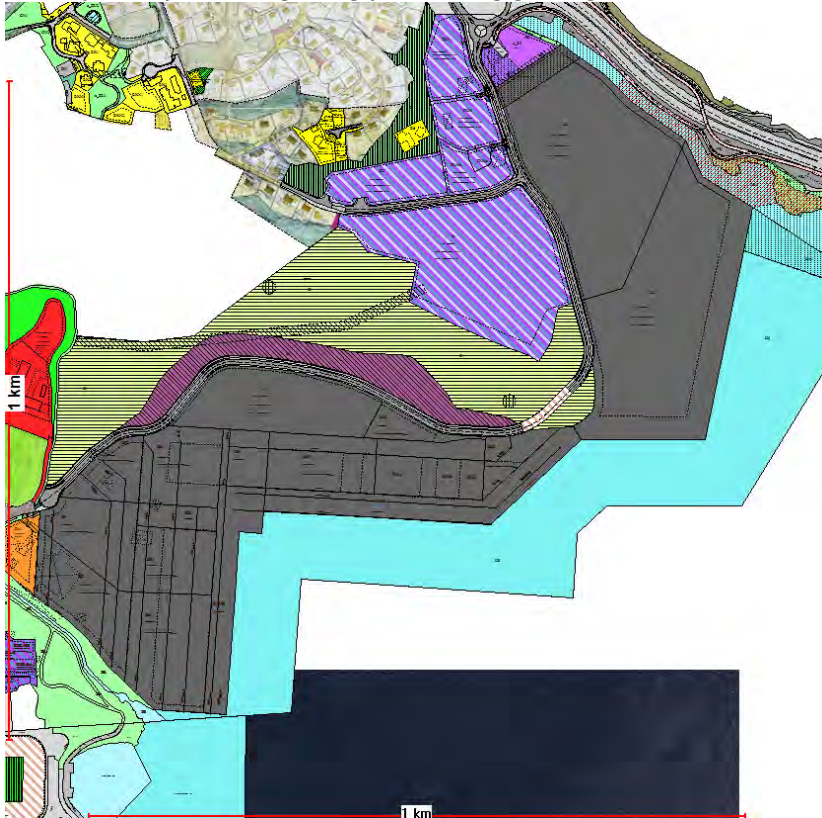
Forskjeller mellom Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen 2015:

- Havneplanen 2015 anslår et vesentlig større samlet arealbehov enn Kokkersvold Seaport-utredningen som følge av:
 - Etablering av terminal for flytende bulk (drivstoff osv.).
 - forskjeller i vurdering av arealbehovene knyttet til OSP-terminal, her under clusterfunksjon med fokus på næringer knyttet til sjøtransport og vedlikehold.
 - Havneplanen har fokus på full intermodal løsning (inkl. jernbane) med oppstalling og pensing av 600 m's godstog.
- Kokkersvold-Seaports mindre arealbehov skyldes:
 - Mangler jernbaneterminal på havna i Kongsgård-Vige, ikke en del av havnestrukturvedtaket av 2013.
 - Omfatter ikke arealer for våtbulk, i tråd med havnestrukturvedtaket av 2013.
 - Har redusert nærings-satsing i forhold til Havneplanen. Kokkersvold –Seaport mente arealene som bygges ut må stå i forhold til kostnaden forbundet med utbyggingen. Kokkersvold-Seaport klarte ikke å identifisere et forretningsmessig behov som forsvarte større arealer enn det som er angitt.
- Både Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen legger til grunn effektivisering og at ny teknologi tas i bruk. Forskjellen i arealbehov er til en viss grad uttrykk for forskjeller i vurderingen av hvor raskt ny teknologi bør tas i bruk, særlig gjelder dette teknologi for lasthåndtering. I tillegg til betydningen ny teknologi har for arealbehovet påpekte Kokkersvold-Seaport også betydningen teknologi kan ha for havnas konkurranseevne og for å minimere støy- og lysforurensning.

8.2 0-alternativet

Konsekvenser for de ulike tema og samlede konsekvenser skal beskrives for alternativene som utredes. Konsekvensene skal vurderes opp mot 0-alternativet. 0-alternativet er sammenligningsgrunnlag, definert som dagens situasjon, inkludert utvikling i samsvar med allerede godkjente reguleringsplaner, kommunedelplan for Ytre Ringveg og kontor/næring i Marvika i samsvar med kommuneplanen. Kvalitetssikringen av havnestrukturvedtaket av 2003 konkluderte med at det ikke er realistisk å flytte containerterminalen til Kolsdalsbukta eller Kongsgård-Vige innenfor gjeldende reguleringsplan, i 0-alternativet blir derfor containerterminalen værende på Lagmannsholmen.

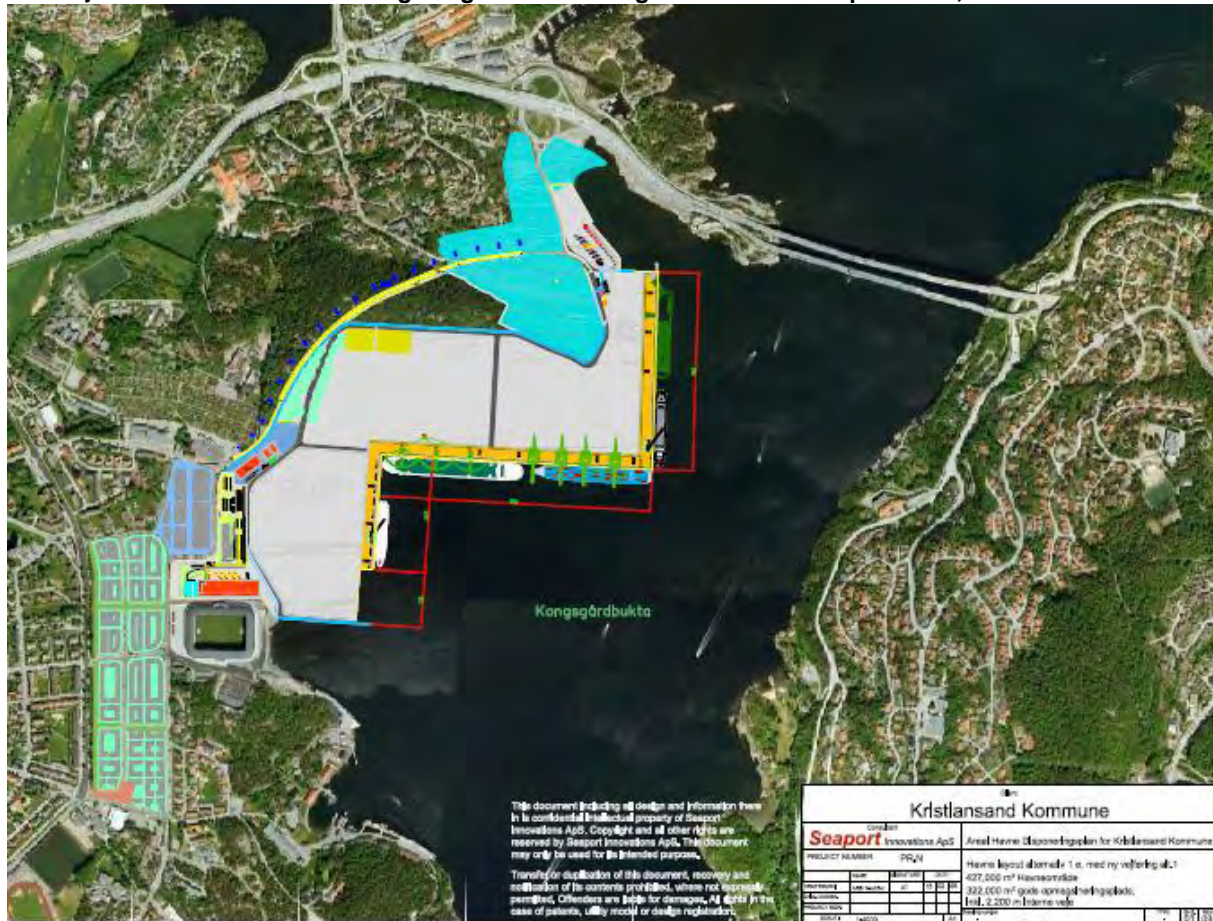
Illustrasjon 22 Gjeldende reguleringsplan for Kongsgård-Vige.



8.4 Alternativ 2

Planalternativ 2 bygger på arealbehov anbefalt i utredning fra Kokkersvold – Seaport-utredningen. I tillegg skal mulighet for jernbanetilknnytning avklares. Det skal også avklares areal til tjenester og virksomhet knyttet til relaterte logistikkfunksjoner og næringer, bl.a. lager/omlastning, vedlikehold, testing mm av skip/utstyr. Havnearealet i dette alternativet strekker seg fra Vige i nord til Torsviga i sør. Også i dette alternativet vil deler av Ringåsen og Ringknuden omdisponeres til havneformål og sjøarealene inn mot Sømmlandet til trafikkområde i sjø. Hovedatkomst er den samme. Planen skal ivareta bufferzoner mellom havn og boligområder i form av allment tilgjengelige friområder.

Illustrasjon 24 Foreslått areal for langsiktig havneutvikling Kokkersvold/Seaport 2015, skisse 1e



9 Sentrale problemstillinger, utfordring og potensiale

Hovedproblemstilling:

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

Tema	Problemstilling
Havn	Hvordan utvikle Kristiansand havn, havne avsnitt nord som en framtidsrettet havn som muliggjør flytting av containerterminalen til havneavsnitt nord og imøtekommer mål om effektiv havnedrift, og ivaretar regionens behov og statens mål om overføring godstransport fra vei til sjø og bane?
Næringsutvikling	Hvordan sikre tilstrekkelig arealer til å imøtekomme behovet til logistikknæring og eventuelt andre næringer som kan ha gevinst av å være lokalisert nær havna?
Trafikkavvikling/ Trafikkgrunnlag og sikkerhet på land	<p>Økning i havnearealer vil føre til mer trafikk til havna.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektiv og godt dimensjonert vei med god tilknytning til overordnet veinett, hvor ny vei fra Marviksletta skal ha vikeplikt for havnetrafikken som er samordnet med planer for Ytre Ringveg. • Påkobling til ny veg til Marviksletta • Trygge løsninger for myke trafikanter inkludert gang og sykkelveiforbindelse fra E18 til Marviksletta. • Veiløsninger skal ta hensyn til mulighet for fremtidig jernbanetilknytning. • Avklare mulighet for framtidig jernbanetilknytning.
Trafikkgrunnlag og -sikkerhet på sjø.	<ul style="list-style-type: none"> • Manøvreringforhold for skip som skal til havna. • Fritidsbåttrafikk til og fra småbåthavnene i Topdalsfjorden
Folkehelse	Utvikling av havneaktiviteten vil kunne påvirke faktorer som er viktig for folks helse (støy, luftkvalitet, lys, forurensing, tilgang til friluftsområder mm.).
Tilpassing til eksisterende bomiljø	Planlagt havnevirksomhet vil medføre støy. Støy fra havnevirksomheten vil ha et influensområde som påvirker eksisterende bomiljø på Lund og på Søm. Boligene på Søm har uteområder med kveldsol på den siden av husene som vender mot havna. Kystverket og Kristiansand havn ønsker ikke driftsrestreksjoner på havnevirksomheten. Hvordan utforme plan, bestemmelser og krav til avbøtende tiltak som ivaretar eksisterende boligbebyggelse med uteoppholdsareal?

Tema	Problemstilling
Blå-grønnstruktur	<p>Planområdet berører viktige natur, kulturmiljø og landskapsområder som er sentrale turområder for befolkningen på Lund.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvordan tilrettelegge for en havneutvikling som ivaretar natur-, friluftsliv- og kulturminneverdier innenfor planområdet og influensområdet. <ul style="list-style-type: none"> ○ Hvor store deler av grønnstrukturen kan sikres? ○ Hvordan vil havnas virksomhet innvirke på kvaliteten på turområder, badeplasser og småbåttrafikk innenfor influensområde for støy, luftforurensing fra havna? ○ Hvordan bevare de overordnede linjene i landskapet, slik at sammenhengen mellom landskap og kulturmiljø ikke forsvinner og at Ringåsen - Ringknuden rolle som seilingsmerke og stedets maritime militære betydning fra tidligere tider ivaretas?
Buffersoner	<ul style="list-style-type: none"> • Allment tilgjengelige friområder og ikke støyømfintlig bebyggelse mellom havna og boliger.
Tilpassing til framtidig byutvikling	<p>Marviksletta er regulert for framtidig byutvikling. Hvordan utvikle havna i samspill med byutvikling på Marviksletta?</p>

10 Konsekvensvurdering miljø og samfunn

Planarbeidet skal avklare konsekvenser av planforslaget for hvert enkelt tema og den samlede konsekvensen for området. Konsekvensene skal vurderes opp mot dagens situasjon (0-alternativet).

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
Fornminner, kulturminner og kulturmiljø	Egen fagrapport <ul style="list-style-type: none"> • Automatisk freda kulturminner og potensialet for nye funn i sjø og på land skal beskrives. • Nyere tids kulturminner og bevaringsverdien av disse skal beskrives. • Konsekvenser for kulturminner skal beskrives. 	<ul style="list-style-type: none"> • Askeladden.no • Landsverneplan for forsvaret • Kulturminnevernregistering bydel Lund, 2003 • Landskapsanalyse i Konsekvensutredning Kongsgård/Vige industriområde 2003
Landskap	Det skal utarbeides en landskapsanalyse. Planens konsekvenser for landskapet skal beskrives og illustreres. Det skal synliggjøres hvordan tiltakene vil endre eksisterende landskap, forhold mellom land og vann, endre byens utseende mot fjorden, sett fra sjø og land.	<ul style="list-style-type: none"> • Landskapsanalyse i Konsekvensutredning Kongsgård/Vige industriområde 2003
Grønnstruktur og friluftsliv	Eksisterende grøntarealer skal kartlegges og verdsettes etter metodikk beskrevet i Miljødirektoratets håndbok M98 - 2013, kartlegging og verdsetting av Friluftsområder. Planens konsekvenser for friluftsliv og betydningen for folkehelse skal beskrives.	<ul style="list-style-type: none"> • Grønnstrukturutredningen 1995 • Kommuneplanen 2011, viser, hensynssone friluftsliv, grønnstruktur og kyststi. • Kristiansandskartet
Naturmangfold	Kvalitetssikre at alle kjente registreringer i sjø og på land inngår i Miljødirektoratets naturbase. Tilleggsundersøkelser i områdene avsatt til grønnstruktur i kommuneplanen og gjeldende planer. Eksisterende og ny kunnskap skal sammenfattes i egen rapport. Planens konsekvenser for naturmangfold skal beskrives.	Miljødirektoratets naturbase,

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
<p>Transport - trafikkgrunnlag og trafiksikkerhet på land</p>	<p>Økning i havnearealer vil føre til mer trafikk til havna. Eksisterende trafikkanalyser skal samordnes og ved behov suppleres mot trafikkmengden fra ny havn.</p> <p>Kapasitetene på vegger og kryss skal vurderes opp mot genererte trafikkmengder basert på godsvolumer og maks time belastning. Dette er synliggjort gjennom trafikkberegninger utfra godsvolumene som lå til grunn for Havneplanen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikkanalyse for Marviksletta, Via Nova 30.06.2011 • Trafikkanalyse for Ytre Ringveg, Rambøll 27.5.2015 • Trafikkanalyse, Havneplanen, Cowi 26.11.2014 • Kapasitetsvurdering for alternative veitraseer Marviksletta – E18 01.11.2015 • Forholdet transport til/fra havna på veg og bane i et langsiktig perspektiv (utredning?) • Innspill til vegtraseer og kryssløsninger basert på Rambølls kapasitetsvurdering, COWI des. 2015
<p>Mulighet for jernbanetilknytning</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jernbanetilknytning til Kongsgård/Vige utredes, herunder kostnader. • Arealbehov knyttet til terminal inne på havna. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mulige traseer for jernbanespor til Kongsgård, Cowi A/S 2014 • Kokkersvold.Seaport Utredning for Kristiansand kommune, 2015 • Godprognosen, COWI mai 2014 • Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018 • NTP Godsanalyse (Hovedrapport) • NTP Godsanalyse, delrapport 2 Off. godkjente godsterminaler • NTP Godsanalyse, delrapport 3 Virkemidler og tiltak • Regional transportplan Agder 2015-2027, juni 2015. • Varestrømsanalyse for Kristiansand Havn, Asplan - Viak, 2013 • Havneplan 2015, for Kristiansand Havn med vedlegg, Cowi mars 2015. • Nasjonale mål og EU mål om reduksjon av utslipp og overføring av last fra veg til sjø og bane.
<p>Næringsliv</p>	<p>Hvordan planen ivaretar næringslivets interesser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportbehovet til lokalt og regionalt næringsliv • Lager og logistikk knytta til transportstrømmer gjennom havna, her under samlokalisering av terminaler. • Sjørettet næringsaktivitet (virksomheter som utfra sin funksjon må ligge ved sjøen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ringvirkningsanalysen for Kristiansand Havn KF, av Gemba Seafood 2014 • Varestrømsanalyse for Kristiansand Havn, Asplan - Viak, 2013 • Havneplan 2015, for Kristiansand Havn med vedlegg, Cowi mars 2015. • Kokkersvold.Seaport Utredning for Kristiansand kommune, 2015 • Strategiplan 2013-2025, Kristinasnad havn KF oktober 2013. • Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen, 2014.

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
Grunnforhold i land/sjø geoteknikk	Det skal gjennomføres tilleggskartlegging og vurderinger av geotekniske forhold tilpasset kommunedelplannivå.	<ul style="list-style-type: none"> • NGU Rapport 2013.07, Sjøbunnskartlegging ved Kristiansand • NOTEBY, grunnundersøkelser for Stranddeponi, rapport nr 600121-2 • Multiconsult, Vigeboen-Ringsodden-311428 Notat RIG03-Utfillingsfrekvens • Multiconsult Notat RIG01-131030, Torsvika • Med flere notater mm utarbeidet for Kristiansand havn
Havnivå/stormflo	Nødvendig høyde på kaifront og havneareal som ivaretar havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning skal avklares.	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens bestemmelse § 7b byggehøyde over havet • Havnivåendring i Norge, september 2015
Flom, overvann og kommunale tekniske anlegg	<p>Havneutbygging vil medføre svart store områder med tette flater som medfører at store mengder overflatevann må håndteres når det gjelder avledning og forurensing.</p> <p>Det skal utredes hvordan overvann fra nedbørsfeltet til området og overflatevann fra området kan ledes gjennom området slik at det ikke skaper flom eller forurensningsproblemer i planområdet med tilhørende nedbørsfelt.</p> <p>Kristiansand kommune sin overvannsveileder skal være retningsgivende.</p> <p>Kapasitet på eksisterende infrastruktur i bakken, behov for ny infrastruktur og eventuell omlegging av eksisterende infrastruktur skal utredes når utbyggingsvolum er avklart.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modell av overflateavrenning og aktsomhetskart for 20 og 50 års nedbørshendelser som viser forventet vannstand ved 20 og 50 års nedbørshendelser utarbeidet av GeoVA for Kristiansands kommune.
Luftforurensing	Luftforurensning fra skip og trafikk i området skal vurderes/beregnes i henhold til retningslinje T-1520/2012. Beregningen skal inkludere konsekvenser ved fremherskende vindretning. Avbøtende tiltak i form av tilkobling til landstrøm skal avklares.	

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
Forurensning	<p>Det skal utredes hvordan man skal sikre at forurensning ifra tidligere aktivitet i Marvika, det gamle kommunale deponiet i Kongsgårdbukta, og Strandkantdeponiet som ble etablert for å håndtere masser fra opprydning i forurenset sjøbunn ikke spres og lekker til sjø med ny aktivitet i området.</p> <p>Det skal utredes hvilken påvirkning havneetableringen vil ha på vannforekomsten «Topdalsfjorden Indre». og om kravene i Vannforskriften overholdes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kongsgård industriområde forurenset grunn 25.02.03, grunnlag for utslippstillatelse for miljøsikring av tidligere avfallsdeponi, bygging av ny havn og etablering av strandkantdeponi. • Fylkesmannens utslippstillatelse av 01.4.2004 med samlet oversikt over krav og vilkår med miljøopprydding i felt A og D samt pålegg om å utarbeide tiltaksplan for områdene B og C. • Sørlandskonsult -Tiltaksplan for områdene B og C oversendt Fylkesmannen i henholdsvis 2013 og 2015. • Multiconsult (19.4.2013) - Mulighetsstudie - bruk av deponiareal byggegrunn for bygninger knyttet til havnedrift når deponidriften er avsluttet.
Lysforurensing	<p>Det skal utredes om og hvordan lysforurensing fra høye lysmaster, lyskilder på kaikraner, samt lyskilder på skipene kan innvirke på folks helse.</p>	

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
Støy	<p>Det skal utarbeides støyutredning i samsvar med, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128).</p> <p>Fylkesmannen i Telemark sin tolking av støygrensene i saken «Breviksterminalen - Klager på vedtak vedrørende støygrenser fra Folkeaksjonen Redd Eidangerfjorden, Skjelsvik Vel og Solheim hytteforening» skal legges til grunn i helsekonsekvensutredningen. Helsekonsekvenser og avbøtende tiltak skal beskrives, blant annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • støy fra bygg- og anleggsvirksomhet gjennom hele anleggsfasen • støy ved døgnkontinuerlig drift ved havna, lydbilde for dag, kveld, natt og morgen • støy fra framtidig jernbane og aktiviteter knyttet til denne • summen av alle enkeltstående støykilder f.eks. havnevirksomhet, veitrafikk, flystøy, pukkverk og anleggsvirksomhet • konsekvenser ved fremherskende vindretning • boligene på Søm har uteoppholdsområder med ettermiddag- og kveldsol på den siden av husene som vender mot havna. • Avbøtende tiltak for berørt boligmasse fra 1950-1980 årene som i dag har dårlig fasadedemping. <p>Kommunen jobber med å kartlegge <i>stille områder</i> i Kristiansand, dvs. områder som har lavere støynivå enn henholdsvis 40 og 50 dB L_{den}. Beregning av havnestøy skal inkludere disse støynivåene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40, 50, 55 og 65 dB L_{den} uten impulslyd • 50 og 60 dB L_{den} med impulsstøy • 45 og 55 dB L_{night} • 60 og 80 dB L_{AFmax} 	<ul style="list-style-type: none"> • Støyanalyse, Kilde akustikk, fra KU Kongsgård- Vige, dato 23.8.2002 • Støyanalyse, Kilde akustikk, fra KU Kongsgård- Vige, tilleggsutredning, dato 15.1.2004 • Støyanalyse, Kongsgård – Vige, for bebyggelsesplan, Sinus, dato 30.01.2009 • Miljøoppfølgingsprogram, Kongsgård – Vige, Sinus, dato 23.4.2009 • Støytvurdering av Havneplanen, Cowi, dato 21.1.2015

Utredningstema	Utredningsbehov	Eksisterende dokumentasjon
Barn og unges interesse	Barn og unges bruk av arealene innenfor planområdet og tilgrensende arealer skal kartlegges med utgangspunkt i eksisterende registreringer. Konsekvenser for barns bruk av disse arealene skal beskrives. Avbøtende tiltak og eventuelle erstatningsareal (jf. RPR for barn og unge pkt. 5d) skal gjøres rede for.	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunedelplan Lund, innspille fra barn og ungdom, inkludert fire karter (2003) • Langs sjø og vann i Randesund. Barn og unges innspill, kommuneplanen 2010 – 2020
Barnehager og skoler	Skolens og barnehagenes bruk av nærmiljøet i og i tilknytning til planområdet (influensområdet) skal oppdateres med utgangspunkt i eksisterende kartlegging. Elevenes skoleveier skal kartlegges.	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging av skolens bruk av arealer i nærmiljøet (2000, oppdatert 2010) • Kartlegging av barnehagers bruk av arealer i nærmiljøet (2004)
Kriminalitetsforebygging	Planbeskrivelsen skal inneholde krav til hvordan reguleringsplan og tiltaket skal utformes for å redusere muligheter for kriminelle hendelser.	
Risiko og sårbarhetsanalyse	Det skal utarbeides samlet risiko- og sårbarhetsanalyse. Utredningen skal oppsummere om og hvordan planforslaget innvirker på faktorer som er viktig for risiko og sårbarhet. Det skal vurderes hvordan planforslaget legger til rette for å forebygge ulykker og uønskede hendelser.	
Folkehelse	Det skal utarbeides samlet helsekonsekvensutredning. Utredningen skal oppsummere om og hvordan planforslaget innvirker på faktorer som er viktig for folks helse (støy, luftkvalitet, lys, forurensing, tilgang til friluftsområder mm.). Det skal vurderes om og hvordan planforslaget vil påvirke folks helse Sumeffekten mellom de ulike faktorer skal vurderes. Verktøy for helsekonsekvensutredning (HKU) skal benyttes.	

11 Planprosessen – organisering og medvirkning

11.1 Organisering

11.1.1 Politisk organisering

Bystyret er kommunens øverste planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og vedta kommunedelplanen.

Formannskapet, som ansvarlig planutvalg for kommuneplan og kommunedelplaner, er politisk styringsgruppe for planarbeidet. Formannskapet orienteres om sentrale problemstillinger underveis, behandler planprogrammet før og etter høring, førstegangsbehandler planen før høring og innstiller til bystyret. Representanter fra formannskapet er til stede og leder planmøtene/ offentlige planmøter.

By- og miljøutvalget (tidligere byutviklingsstyret) har en særlig rolle ettersom kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige er en arealplan. Planprogrammet og planforslag legges fram til uttalelse i by- og miljøutvalget i forkant av formannskapets behandlinger. Representanter fra by- og miljøutvalget inviteres til offentlige planmøter.

Havnestyret har en særlig rolle ettersom kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige skal ivareta Kristiansand havn sitt langsiktige arealbehov (med unntak av ferjetrafikk og cruisetrafikk). Planprogrammet og planforslag legges fram til uttalelse i havnestyret i forkant av formannskapets behandlinger. Representanter fra Havnestyret inviteres til offentlige planmøter.

11.1.2 Administrativ organisering

Det administrative arbeidet med kommuneplanen er prosjektorganisert.

Administrativ styringsgruppe ledes av rådmann Tor Sommereth. Øvrige deltakere er teknisk direktør Ragnar Evensen, havnedirektør Halvard Aglen, kommuneoverlege Dagfinn Haarr og leder av by- og samfunnsenheten Tone Iglebæk.

Prosjektgruppa ledes av Jan Erik Lindjord fra by- og samfunnsenheten. Gruppa er tverrsektorielt sammensatt og består av fagpersoner fra by- og samfunnsenheten, parkvesenet, ingeniørvesenet, miljøretta helsevern og Kristiansand havn. Prosjektgruppa har faglig ansvar for planarbeidet herunder delutredninger og utarbeiding av planforslag for styringsgruppa. Gruppa knytter til seg andre fagpersoner ved behov.

Arealfaglig referansegrupper:

- Teknisk direktørs ledergruppe,
- Samarbeidsgruppe sentrum.

11.2 Informasjon og medvirkning

Kristiansand kommune har vedtatt kommunikasjonsstrategi med følgende mål: Flere innbyggere skal delta i samfunnsdebatter og i samfunnsbyggende prosesser. Det skal gjennomføres planprosesser som bidrar til å fremme engasjement, ideer og synspunkt blant innbyggerne.

Evalueringen av kommuneplanen vektlegger at den grundige medvirkningsprosessen i planarbeidet er en styrke ved arbeidet som bør opprettholdes og videreføres.

Formålet med medvirkning er å bedre beslutningsgrunnlag for planen og å forankre planprosessen i befolkningen og sikre god forankring av planarbeidet i egen organisasjon.

Medvirkning i planarbeidet skal bidra til å skape forståelse mellom innbyggere og beslutningstakere om felles utfordringer.

11.2.1 Samarbeid med regionale myndigheter

Det vil bli gjennomført arbeidsmøter/ samarbeidsmøter mellom prosjektgruppa og statlige og regionale myndigheter. Møtene vil bli avholdt temavis med relevante myndigheter.

- Statens vegvesen koordinering mot Ytre Ring,
- Jernbaneverket - sikring av muligheter for framtidig jernbanespor
- Kystverket – ivareta statens mål om effektiv havnedrift og overføring godstransport fra vei til sjø og bane. (sikring av langsiktig havnearealreserve (50år+), god kobling til overordna veinett, kobling mot jernbane (intermodalitet), unngå driftsrestriksjoner/ støymfintlig bebyggelse innenfor havnas influensområde)
- Vest-Agder fylkeskommune – regionale hensyn
- Fylkesmannen i Agder – folkehelse, miljø og klima, samfunnssikkerhet og beredskap
- Fiskeridirektoratet – oppvekstforhold for fisk
- Agder energi nett – strømforsyning

Regionalt planforum

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 fast: Fylkesmannen i Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Kartverket og Statens Vegvesen. Kystverket, Fiskeridirektoratet, NVE og Jernbaneverket kan møte ved behov.

11.2.2 Samarbeide og dialog med berørt næringsliv, grunneiere og innbyggere

Det vil bli gjennomført dialogmøter med grunneiere her under KNAS, næringslivet og aktuelle interessegrupper underveis i planarbeidet. Sentrale næringsaktører er: NHO logistikk, større logistikkbedrifter og andre store transportbrukere, Kristiansand næringsforening og NODE infrastruktur.

Elevrådene ved skoler i området vil få planprogram og planforslag på høring

Det vil bli laget et eget arbeidsopplegg for å kartlegge barn og unges interesser i og i tilknytning til planområdet.

Det inviteres til opprettelse av en lokal referansegruppe med representanter fra bydelsrådet, velforening, beboerforeninger og næringslivet. Det gjennomføres dialogmøter mellom prosjektgruppa og referansegruppa.

Det vil bli gjennomført åpne møter under veis i prosessen. Velforeningene vil bli invitert.

11.2.3 Høring og offentlig ettersyn

Planprogrammet og planforslag skal sendes på høring til alle statlige, regionale og kommunale myndigheter og aktuelle interessegrupper som blir berørt av forslaget.

11.3 Framdrift

Aktiviteter	Utvalg	Tidsbruk
Utarbeidelse av forslag til planprogram		november 2015 – januar 2016
Politisk behandling av forslag til planprogram	Havnestyret By- og miljøutvalget Formannskapet	februar/mars 2016
Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram		mars 2016 (minimum 6 uker)
Arbeidsmøter med offentlige aktører		Løpende
Informasjonsmøter med interessenter og aktører i området		februar/mars 2016
Fastsettelse av planprogram	Havnestyret By- og miljøutvalget Formannskapet Bystyret	mai/ juni 2016
Utredninger og vurderinger hht. planprogrammet og utarbeidelse av plandokumentene		februar – september 2016
Konklusjon på problemstillinger/temaer		oktober
1.gangsbehandling av planforslag med konsekvensutredning	Havnestyret By- og miljøutvalget Formannskapet	november - desember
Offentlig ettersyn Åpent møte		vinter 2017 (minimum 6 uker)
2.gangsbehandling/ vedtak av plan	Havnestyret By- og miljøutvalget Formannskapet Bystyret	vår 2017

Oversikt over vedtatte reguleringsplaner og reguleringsplaner under arbeid.

Vedtatte reguleringsplaner	
Planid, navn, vedtaksdato	Innhold
121, Vige, vedtatt, 10.07.1963	Boliger
122, Hestheia industriområde, vedtatt 17.2.1962	Industri
235, Gnr. 58, Søm, 03.6.1971	Friområde, boliger
330, Området mellom Topdalsfjorden og Sømsveien, vedtatt 15.6.1978	Boliger, offentlig formål, aldersboliger
846, Roligheden, Fantholmen og Kuholmsbukta, vedtatt 12.6.2002	Offentlig friområde, havneområde, offentlig formål – teater, bolig
930, Kongsgård/Ringåsen, vedtatt 14.9.2005	Offentlig formål, sosial medisin, friområde, kolonihage
966B, Torsviga fotballstadion, vedtatt 18.10.2006	Fotballstadion, næringsarealer- kontor og forretning og parkeringshus
975, Kongsgård/Vige havne- og industriområde, vedtatt 30.03.2005	Hovedplanen for havneområde på Kongsgård/Vige, havneformål på sjø og på land, offentlig vei med kollektivtrase, forretning, kontor, lager, industri, bensinstasjon, friområde på land og i sjø, friluftsområde
975A, Kongsgård/Vige – felt B4, vedtatt 16.11.2006	Kontor/industri/lager
975B, Kongsgård/Vige – felt H1a-b, H4a-b, vedtatt 29.10.2009	Bebyggelsesplan med havneformål
975E, Kongsgård/Vige – felt B5, vedtatt 26.1.2011	Bensinstasjon
1204, Roligheden gård, vedtatt 08.12.2009	Bydelshus, barnehage, fritidsklubb
1225, Kongsgård/Vige – felt B3, vedtatt 14.1.2009	Forretning, kontor, industri
1247, Marviksletta, områdereguleringsplan, vedtatt 16.9.2015	Senterfunksjoner, bolig, næring - støy er sentral problemstilling
1313, Kongsgård/Vige – felt H1, vedtatt 19.6.2013	Varmesentral for Agder Energi
1314, E18 – Ny Varoddbro, vedtatt 21.3.2012	Offentlig veiformål, bru
1363, Marviksletta senterområde (foreligger innsigelse fra Kystverket), egengodkjent 16.9.2015	Senterformål – støy er sentral problemstilling
Reguleringsplaner under arbeid	
Planid, navn,	Innhold
1336, Roligheden	Barnehage, campingplass, vandrerhjem, bobilcamp
1406, E 18/E 39 Ytre Ringveg, kommunedelplan	Offentlig veiformål – god kopling mot ny kryssløsning er viktig
1423, Sømsveien 12	Bolig, friområde - støy er sentral problemstilling

Kilder og grunnlagsdokument:

Nasjonale planer og føringer

- Lovdata.no – gjeldende lover og forskrifter
- Regjeringen.no - Statlige planretningslinjer og rikspolitisk retningslinjer
- Nasjonale forventninger etter plan- og bygningsloven
- Nasjonal Transportplan 2014-2023
- Nasjonal havnestrategi, Regjeringens strategi for effektive havner for å få mer gods på sjø (2015).
- Maritim strategi (2015)
- Landsverneplan for forsvaret, katalogdel Sør- og Vestlandet fra 2000
- Restriksjonsplan for Kristiansand Lufthavn Kjevik (2010)
- Havnivåendring i Norge, september 2015

Regionale planer og føringer

- Regionplan Agder 2020, juni 2010
- Regional planstrategi for Vest-Agder 2012-2016, 31.10.2012
- Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050, juni 2011
- Regional Transportplan for Agderfylkene, 2015- 27
- Regional plan for samferdsel i Vest-Agder 2015-2020 (plan under arbeid)
- Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2014-2020

Kommunale planer og føringer

- Kommunal planstrategi 2013-15.
- Handlingsprogram med plan- og utredningsprogram 2016-2019.
- Styrke i muligheter - Kommuneplan for Kristiansand (2011-2022), 22.6.2011.
- Kommunedelplan for Ytre Ringveg, vedtatt i bystyret 4.november 2015. Med bakgrunn i innsigelse er planen oversendt kommunal og moderniseringsdepartementet for slutføring
- Gjeldende reguleringsplaner
- Bystyresak 80/2003 - Funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta
- Bystyresak 47/2013 – Kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket 2003
- Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen, 2014.
- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2015-2018
- Kulturminnevernregistreing bydel Lund, 2003
- Kommunedelplan for Lund, 2005 (opphevet og innarbeidet i kommuneplanen 2011).
- Havneplan 2015, for Kristiansand Havn ved Cowi 2015.

Andre grunnlagsdokument

- Norconsult 2003 - Kongsgård / Vige havne- og industriområde Konsekvensutredning
- Grunnlaget for NTP 2018 – 2029 m/tilhørende utredninger,
 - Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018 -27, m.m.
 - NTP Godsanalyse (Hovedrapport)
 - NTP Godsanalyse, delrapport 2: Off. godkjente godsterminaler
 - NTP Godsanalyse, delrapport 3: Virkemidler og tiltak
- NHO Logistikk og Transport, Potensiale for sjøtransport
- Grunnlagsdokument til Havneplanen 2015
 - Ringvirkningsanalysen for Kristiansand Havn KF, av Gemba Seafood 2014
 - Godprognosen, COWI mai 2014
 - Varestremsanalyse for Kristiansand Havn, Asplan - Viak
- Kokkersvold/Seaport-Utredning for Kristiansand kommune
- Trafikkanalyse for Marviksletta, Via Nova, dato 30.06.2011

- Trafikkanalyse for Marviksletta, økt utnyttelse, ViaNova, dato 05.3.2015
- Kapasitetsberegninger Vige – Marviksletta, Rambøll dato 01.11.2015
- Trafikkanalyse for Ytre Ringveg, Rambøll dato 27.5.2015
- Trafikkanalyse for Havneplanen, Cowi dato 26.11.2014
- Innspill til vegtraseer og kryssløsninger, Marviksletta-Vige (vurdering utført av COWI, des. 2015 med bakgrunn i forannevnte kapasitetsberegning m.m. fra Rambøll)
- Støyanalyse, Kilde akustikk, fra KU Kongsgård- Vige, dato 23.8.2002
- Støyanalyse, Kilde akustikk, fra KU Kongsgård- Vige, tilleggsutredning, 15.1.2004
- Støyanalyse, Kongsgård – Vige, for bebyggelsesplan, Sinus, dato 30.01.2009
- Miljøoppfølgingsprogram, Kongsgård – Vige, Sinus, dato 23.4.2009
- Støyvurdering av Havneplanen, Cowi, dato 21.1.2015
- European Commission, White paper – Roadmap to a Single European Transport Area.
- Rederiforbundet 2014 - Styrket konkurransekraft for norsk nærskipfart – Broen til Europa.
- NGU Rapport 2013.07, Sjøbunnskartlegging ved Kristiansand
- NOTEBY, grunnundersøkelser for Stranddeponi, rapport nr 600121-2
- Multiconsult, Vigeboen-Ringsodden-311428 Notat RIG03-Utfillingsfrekvens
- Multiconsult Notat RIG01-131030, Torsvika

Ordliste, havnevirksomhet

Bulk Last som ikke er pakket eller emballert, men fraktes som løs masse; enten flytende (våtbulk) eller i pulverform (tørrbulk). Se også tørrbulk og våtbulk.

Container er en ståkasse som benyttes som transportemballasje (20, 40 eller 45 fot lange og 9 fot brede). Varer som er lastet i standardiserte enheter kan håndteres effektivt med likt utstyr overalt.

Dryport En innlands intermodal terminal tilknyttet havna ved vei eller jernbane, og som opererer som senter for omlasting eller samling av gods for videre transport med skip til innen- eller utenlands destinasjoner.

Havnekapitalen består av alle havnas eiendeler og inntektene havna har fra havnevirksomhet og utleie.

Havnevirksomhet Ekspedering av skip som anløper havn for lossing og lasting av gods, og mellomlagring av gods for utskipning og videredistribusjon. Tilrettelegging for ombordstigning og ilandstigning for passasjerer fra ferger og cruisebåter inkludert terminalbygg og oppstillingsplasser for busser. I tillegg omfattes annen industriell virksomhet som bidrar til eller er avhengig av sjøverts transport av gods og passasjerer i vanlig havnevirksomhet.

HUB Oppsamling av varer på ett sted for omlasting.

Infrastruktur Anlegg for alle former for trafikk i samfunnet, bl.a. vei, bane, trafikkareal, kai, energi, telekommunikasjoner, samt vann- og avløpssystem.

Intermodalitet Håndtering av standardiserte containere som er tilpasset flere transportmidler.

ISPS Forkortelse for "The International Ship and Port Facilities Security Code". Regelverk som medfører at skip i internasjonal trafikk skal anløpe en adgangskontrollert terminal.

Landstrøm Elektrisitetsforsyning fra elektrisitetsnettet på land til skip ved kai. Elektrisiteten erstatter all bruk av forbrenningsmotorer/ aggregater om bord så lenge skipet ligger ved kai. Større skip må ha høyspent landstrøm.

LNG – liquid natural gas

Flytende naturgass

Logistikk Styring av vareflyt gjennom hele eller deler av verdikjeden. Gjelder både produksjon, transport og distribusjon.

Lo/lo (lift on/lift off) Lasting og lossing av containere med kran.

NTP (Nasjonal Transportplan) Samlet strategi- og investeringsplan for alle de nasjonale transportetatene. Planen rulleres hvert 4. år og vedtas av Stortinget.

Nordic Link er en forening av virksomheter, organisasjoner og personer, som på et kommersielt og transportfaglig grunnlag arbeider for å styrke forståelsen for og utviklingen av Nordic Link-Transportkorridoren mellom Norden og Kontinentet via Jylland.

Offentlig trafikkhavn Kommunalt eid havn åpen for all skipstrafikk og underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser.

Oversjøisk transport Sjøtransport mellom kontinentene.

OSP Offshore supply port tilrettelegging for at det kan utføres reparasjoner og service på materiell innen offshoreindustri. Rigger, supplybåter og boeskip er typiske eksempler.

Ro/ro (roll on/roll off) Lasting/lossing av enhetslaster som trekkes over rampe mellom skip og kai av egen trekkvogn eller med terminaltraktor.

Samlasting Varepartier til forskjellige vareeiere som lastes inn i samme lastebærer.

STS-kran/Ship-to-Shorekran Containerkran som løfter containere mellom båt og land.

Stykkgoods Alt gods som ikke er tørr- eller våtbulk. Det kan være stykkgoods i containere, frukt på paller, trematerialer på flak, jernprodukter etc.

TEU (Twenty feet Equivalent Unit) Internasjonal standard måleenhet for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots container tilsvarer to TEUs.

Tørrbulk Gods i løs form som fraktes uemballert i skipets lasterom. Lastes/losses via transportbånd, pater-nosterverk eller i rørsystemer direkte mellom skipets lasterom og lager på land. Eksempler på dette er korn, gjødsel, salt og sement.

Våtbulk Gods i flytende form som fraktes i tanker. Dette omfatter kjemikalier og ulike typer petroleumsprodukter, blant annet flydrivstoff. Lastes/losses via rørledninger mellom tanker i skipet og på land.



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201513219
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og miljøutvalget	26.05.2016	97/16
2 Formannskapet	08.06.2016	66/16
3 Bystyret	22.06.2016	91/16
4 Havnestyret	07.06.2016	26/16

KOMMUNEDELPLAN HAVNEOMRÅDE NORD, KONGSGÅRD-VIGE FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM

BYSTYRET 22.06.2016 SAK 91/16

Vedtak:

1. Bystyret fastsetter planprogram for Kommunedelplan Havneavsnitt nord, Kongsgård-Vige, datert 28.januar 2016, i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-13.
2. Planprogrammet dateres bystyrets vedtaksdato og justeres slik:
 - a. Prosjektgruppen suppleres med deltakelse fra Kystverket.
 - b. Influensområde endres i henhold til administrasjonens forslag.
 - c. Jernbanetilknytning til Kongsgård/Vige utredes, herunder kostnader.
 - d. Det inviteres til opprettelse av en lokal referansegruppe med representanter fra bydelsrådet, velforening, beboerforeninger og næringslivet. Det gjennomføres dialogmøter mellom prosjektgruppa og referansegruppa.
Mht offentlige planmøter – politisk deltakelse:
Representanter fra formannskapet er tilstede og leder planmøtene
Representanter fra BM og Havnestyret inviteres til offentlige planmøter.
3. I planprogrammet utredes det selvstendig konsekvenser for næringslivet.
(Enst.)
4. Miljøkonsekvenser, herunder støy og det marine miljø, i hele Topdalsfjorden må kartlegges i planprogrammet.
(44/7)

51 av 53 repr. tilstede.

Forslag:

MDG fremmet følgende forslag:

«Havneaktiviteter på flytende moduler utredes.»

AP fremmet følgende forslag:

«Miljøkonsekvenser, herunder støy og det marine miljø, i hele Topdalsfjorden må kartlegges i planprogrammet.»

Votering:

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.

MDGs forslag falt med 44 mot 7 stemmer.

APs forslag ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 4.

RETT UTSKRIFT:

23.06.2016