



Dato 4. juli 2018
Saksnr.: 201513219-523
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang	Møtedato
By- og miljøutvalget 2015 - 2019	06.09.2018
Havnestyret (2015-2019)	11.09.2018
Formannskapet	26.09.2018
Bystyret	24.10.2018

Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige 2. gangs behandling

Sammendrag

Kristiansand havn er etablert i Kongsgård-Vige-området i dag. Havnevirksomheten har en lang historie i området. Kommunen kjøpte Kongsgårdbukta til industriell virksomhet i 1918 og regulerte den til industri- og havneområde i 1965. Reguleringsområdet ble utvidet i 1966 og er gradvis bygd ut etter det. Vigeområdet ble regulert til bolig- og industriformål i 1962.

Havnearealer er infrastruktur for sjøtransporten og en effektiv havn er viktig for å nå nasjonale mål om overføring av mer godstransport til sjø. 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 som inneholder de andre havnesegmentene. Planene for å flytte deler av havnevirksomheten fra silokaia og Lagmansholmen-området startet i 1998. Funksjonsfordelingen mellom Vestre havn og Kongsgård-Vige-området ble vedtatt i 2003 og gjeldende reguleringsplan for Kongsgård-Vige havne- og industriområde ble vedtatt i 2005.

Reguleringsplanen fra 2005 gir rom for videreutvikling av havneavsnitt nord og innvinning av nytt havneareal i sjø fra Vigebukta til og med strandkantdeponiet i Kongsgårdbukta. Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige gjelder videreutvikling av havneområde nord, herunder mulighet for flytting av containerterminal. Havneareal for ferje- og cruisetrafikk, som fortsatt skal være i Vestre havn, inngår ikke i planen.

Kommunedelplanen har sitt utgangspunkt i innsigelse fra Kystverket til kommuneplanens arealdel i 2011. Innsigelsen var begrunnet i at det var satt av for lite areal til havneutvikling i kommuneplanens arealdel. Kvalitetssikringen i 2013 av havnestrukturvedtaket fra 2003 konkluderte med at det ikke var realistisk å gjennomføre en flytting av containerterminalen til Kolsdalsbukta. Kystverket har akseptert forslag til kommunedelplan slik det foreligger, men ser det som svært problematisk at en eventuell mekling kan føre til at havnearealene blir krympet, uten at dette er vurdert av Kystverket i forhold til nasjonale interesser knyttet til sjøtransport. Både Fylkesmannen, Bane NOR og fylkeskommunen har fremmet innsigelse til planforslaget. Innsigelsene fra fylkeskommunen vil trolig kunne løses. Rådmannen mener de statlige innsigelsene er motstridende og setter kommunen i en vanskelig situasjon. Kommunen har ikke hjemmel til å fatte rettslig bindende planvedtak når det foreligger innsigelser til arealplaner etter plan- og bygningsloven. Myndigheten til å treffe endelig planvedtak overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Rådmannen anbefaler at hensynet mellom de ulike interessene avveies i mekling. Dersom partene kommer fram til enighet som medfører vesentlige endringer av planen sammenlignet med høringsforslaget, må saken sendes på ny høring. Ved et meklingsresultat som kun medfører mindre vesentlige endringer av planen vil denne kunne sluttbehandles i bystyret uten ny høring. Dette fordrer at myndighetene, langt på vei, trekker sine innsigelser. Om ikke partene blir enig i mekling vil Fylkesmannen måtte oversende planen til Kommunal og moderniseringsdepartementet til avgjørelse. Departementet vil ved sin behandling avveie de statlige sektorinteressene og involvere relevante departement som grunnlag for sin avgjørelse. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet, i tillegg til Bane NOR, vil rådføre seg med Kystverket i denne saken.

Investeringsevneanalysen, utarbeidet av Cowi til havneplanen 2015, og bearbeidet av Kristiansand havn tilpasset kommunedelplanen, viser at havna kan utvikle havneavsnitt nord i takt med behovet. Hvis veksten ikke blir så stor, så reduseres også investeringene.

Havna har økonomi til flytte containerterminalen til Kongsgård-Vige, forutsatt at havnas virksomhet i vestre - og nordre havneavsnitt sees under et. Det er også en forutsetning at havnearealene i Kongsgård-Vige er store nok og har en profil som gjør det mulig å innvinne de minst kostnadskrevene arealene først, for på denne måten å sikre havnas investeringsevne. Havna har investert ca 500 mill. i Vestre havn og 400 mill. i Kongsgård-Vige etter havnestrukturvedtaket av 2003. En utsettelse av vedtaket, som medfører at havna fortsetter å investere i Vestre havn, på dispensasjon fra gjeldende planer, kan medføre at havna gjennomfører store investeringer som ikke er nødvendige dersom containerterminalen skal flyttes.

Flytting av containerterminalen til Kongsgård-Vige legger forholdene til rette for byutvikling på Lagmannsholmen og målsettingen om 15 000 innbyggere i Kvadraturen med nære randsoner. Dette er i samsvar med nasjonale forventninger til kommunal planlegging, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, forutsetninger for byvekstavtaler mellom staten og byregionene, og bygger opp under kommuneplanens samfunnsdel med overordna arealstrategi 2017 og kommuneplanens arealdel 2011. Lokalisering av boliger og arbeidsplasser på Lagmannsholmen legger til rette for videreutvikling av Kristiansand som en vekstkraftig landsdelshovedstad og at flere kan gå, sykle og ta bussen i hverdagen. Samlet støybelastning for befolkningen, ved å flytte containerterminalen til Kongsgård-Vige sammenlignet med å beholde denne i Vestre havn, viser en netto reduksjon i antall personer som er eksponert for støy i gul/rød sone. Havneområdene i Kongsgård-Vige er lokalisert med direkte avkjørsel til E18 i Narviga. Med forventet vekst i mengde containergods over Kristiansand havn og økt biltrafikk til og fra containerterminalen, er dette en langt bedre lokalisering enn å lede all trafikken gjennom byen.

Planforslaget

Kommunedelplanen inneholder areal for langsiktig utvikling av havneavsnitt nord, inklusiv areal for flytting av containerterminalen fra Lagmannsholmen, Vestre havn. Planforslaget legger til rette for utvidelse av havnearealene i Kongsgård-Vige med ca 180 dekar og innebærer omdisponering av Ringknoten, deler av Ringåsen og Hesteheia fra grøntområder til havneformål. Størstedelen av Ringåsen, Romleåsen og grøntområdene i Marvika og Gleodden videreutvikles som viktige grøntområder for befolkningen på Lund. Disse vil også være en buffer mellom havna og bebyggelsen på Lund. Næringsområdene i Vige opprettholdes. Utbyggingsområdene i Marvika endres fra kombinert formål bolig/kontor til næring (kontor).

Høring og offentlig ettersyn

Kommunedelplanen ble førstegangsbehandlet i formannskapet 21.juni 2017 (sak 97/17) og utlagt til offentlig ettersyn (høring) i perioden 30. juni -10.oktober 2017. Alle høringsuttalelsene er oppsummert enkeltvis og tematisk i egne vedlegg til bystyresaken.

Administrasjonens merknader til høringsuttalelsene og hvordan disse er vurdert, er innarbeidet i den tematiske oppsummeringen.

Saken har ført til et stort engasjement i befolkningen. Det er kommet inn til sammen 329 høringsuttalelser, derav noen fellesuttalelser. Høringsuttalelsene fra privatpersoner, velforeninger og organisasjoner mm. er i hovedsak samstemte i sin motstand mot å flytte containerhavna til Kongsgård-Vige.

Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Aust- og Vest Agder og Bane NOR har fremmet innsigelser til planen. Innsigelsene omhandler:

- avgrensning av havneområdet og nedsprenning av Ringknuten og en mindre del av Ringåsen
- erstatningsareal for barn og unge
- areal og rekkefølgekrav til jernbane

Fylkesmannen mener at de statlige innsigelsene ikke er motstridende og at det ikke er grunnlag for avskjæring. Rådmannen vurderer at innsigelsene er i samsvar med retningslinjer for innsigelse i plansaker, men er uenig med Fylkesmannen i at disse ikke er motstridende.

Kystverket har ikke fremmet innsigelse til planforslaget, men har i høringsbrevet, varslet at de vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag hvor det innføres støykrav som vil medføre restriksjoner i havnedriften og begrense muligheten for kontinuerlig drift (24/7/365). Kommunedelplanen har sitt utgangspunkt i Kystverkets innsigelse til kommuneplanens arealdel i 2011 og Kystverket har, i drøftingsmøte etter høringen, uttalt at de ser det som svært problematisk at en eventuell mekling kan føre til at havnearealene blir krympet uten at dette er vurdert av Kystverket i forhold til nasjonale interesser knyttet til sjøtransport. Kystverket mener at en reduksjon av havneareal er av vesentlig betydning for saken og ønsker å bli involvert dersom det blir aktuelt.

Sentrale problemstillinger, i høringsuttalelsene, utover dette er:

- nok areal til langsiktig havneutvikling
- byutvikling i Vestre havn
- alternativ lokalisering av containerterminal/ funksjonsfordeling mellom havner i regionen
- miljøforhold og friluftsliv i og langs Topdalsfjorden, utdyping av terskelen ved innseiling til Topdalsfjorden
- økonomi
- støy, lys og luft
- helsekonsekvenser

Disse problemstillingene drøftes kort i saksframlegget og er utdypet i den tematiske oppsummeringen med administrasjonens merknader.

Rådmannens vurdering av innsigelsene

Administrasjonen har gjennomført drøftingsmøter om innsigelsene med regionale myndigheter 3. mai 2018 og drøftinger om erstatningsareal for barn og unge med Fylkesmannen og fylkeskommunen 18. juni 2018. Partene er ikke kommet fram til enighet, men har drøftet ulike skisser til løsning som kan danne grunnlag for en mekling. I drøftingsmøtene la administrasjonen fram notat med kartskisse om hvordan innsigelsene kunne løses, helt eller delvis.

Ringknuten vil kunne bevares midlertidig ved at dagens havn i Kongsgårdbukta tas i bruk til containerterminal. Det innarbeides bestemmelser som stiller krav om ytterligere dokumentasjon av arealbehov før havneområdet kan utvides til også å omfatte Ringknuten. Rådmannen vurderer at løsningen vil kunne imøtekomme innsigelsen i fylkestingets vedtak pkt. 4. En slik løsning vil måtte gå utover andre deler av havnevirksomheten, som benytter

disse arealene i dag og vil svekke havnas investeringsevne og den økonomiske muligheten til å flytte containerterminalen til Kongsgårdbukta. Kristiansand havn er sterkt uenig i denne løsningen.

Rådmannen vurderer at innsigelsen fra Bane NOR om å avsette 50-60 dekar til jernbaneterminal ikke er forenlig med innsigelsen fra Fylkesmannen om å avgrense havneområdet o_SHA_3 slik at Ringknoten med forbindelse til Ringåsen bevares som nærturterreng og som leke- og rekreasjonsområde for barn og unge.

Rådmannen er uenig i at bestemmelsene vedrørende erstatningsareal for barn og unge ikke er i samsvar med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Retningslinjene er utdypet i rundskriv T-2/08. Der framgår det at *«kravet til erstatningsareal vil ikke gjelde ethvert areal som er egnet for lek, men skal sikre at slike områder ikke blir tatt til utbygging før en har forvissnet seg om at de generelle kravene til lekemuligheter i punkt 5a og b kan oppfylles, og på hvilken måte dette skal skje»*.

Ringknoten er del av nærturområdet som omfatter Kristiansand museum (friluftsmuseet på Kongsgård, som er en del av Vest-Agder-museet) Ringåsen og Ringknoten og friområdene på Kongsgård. Området blir redusert i størrelse, men det er krav om at friluftsområdene på Ringåsen og arealer ved friluftsmuseet og/eller Roligheten friområde, Romleåsen og Gleodden skal tilrettelegges ytterligere før det settes i gang tiltak med utbygging av havn i området Ringknoten og Ringåsen (havneområde O_SHA_3). Dette vil etter kommunen sitt syn tilfredsstillende kravene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge punkt b om at det skal finnes areal av bestemt kvalitet hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

Prestebekken og Hesteheia er regulert til friområder. Det er opparbeidet kyststi gjennom området og her er det mulig å bade. Kommunedelplanen inneholder rekkefølgekrav til opparbeiding av ny kyststi utenom havneområdet, før denne delen av havna kan bygges ut. Badeplass er ivaretatt i Bertes og Gleodden. Disse arealene vil bli ytterligere tilrettelagt som del av rekkefølgekrav til utbygging av Ringknoten, som forutsettes bygd ut før Hesteheia.

Selv med fullt utbygd havn vil nyttetraffikkhyppigheten være så liten at den totale trafiksikkerheten, alle forhold tatt i betraktning, er godt ivaretatt. Bølgepåvirkning er utredet i konsekvensutredningen fra 2003. Denne konkluderer med at tiltaket medfører økt bølgepåvirkningen, men at det ikke vil ha stor konsekvens for området. Dette fordi det er hastighetsbegrensninger på skipene når de går så tett opp mot land og skal legge til kai. Det er vind, ikke skipstrafikk inn til havna, som vil stå for den største erosjonen.

Rekkefølgekravene med tiltak vil etter kommunen sitt syn tilfredsstillende kravene om erstatningsareal i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge punkt 5b og d.

Et rekkefølgekrav om etablering av jernbanespor fra Langemyr til Kongsgård-Vige vil, slik rådmannen vurderer det, innebære at containerterminalen ikke kan flyttes til Kongsgård-Vige. Rådmannen vil sterkt frarå et rekkefølgekrav som imøtekommer innsigelsen fra Bane NOR. Kommunen har fått utarbeidet en vurdering av innsigelsene fra Bane NOR (Fløvechange ved Geir Berg). Rapporten konkluderer med at investeringer i en banetilknytning mellom Kongsgård og Langemyr på 2-3 mrd. kroner ikke kan forsvares i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Tilgjengelig statistikk viser at hoveddelen av containergodset over Kristiansand havn skal til og fra destinasjoner som ligger kortere enn 300 km fra havna. Utfra dette og konklusjoner i statlige konseptvalgutredninger for andre havner i Norge, synes rekkefølgekrav knyttet til tilførselsspor til ny containerterminal i Kongsgård-Vige som urimelig. Rådmannen vil også minne om at Kristiansand havn fortsatt vil ha jernbaneforbindelse til ferjeterminalen som blir vesentlig forbedret i Gartnerløkkaprojektet.

Rådmannen vil ikke anbefale å imøtekomme innsigelsen fra Bane NOR og krav om detaljregulering innenfor område o_SHA-1. Bane NOR peker i sin uttalelse på at området,

som er avsatt til nåværende havn, ikke gir rom for etablering av jernbaneformål som spor eller godsterminal. Ved å unnta aktuelt delområde fra krav om utarbeiding av reguleringsplan kan tiltak i tråd med formålet havn gjennomføres uten å ta hensyn til fremtidig jernbane. Rådmannen viser til at det foreligger godkjent bebyggelsesplan for denne delen av havneavsnitt nord og at området er i aktiv bruk til havneformål i dag. Rådmannen finner det urimelig at havna ikke skal kunne gjennomføre tiltak i samsvar med gjeldene reguleringsplan i påvente av regulering av en jernbaneterminal, som det pr. i dag ikke synes å være markedsgrunnlag for.

Innsigelsen fra Bane NOR om at det må settes av areal til framtidig jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringssone, og tilsvarende innsigelse fra fylkeskommunen om areal til en jernbanetilknytning, er skissert i møte med regional myndigheter og vil kunne imøtekommes. Bane NOR har imidlertid uttrykt at planen på dette området bør utformes i tett samarbeid mellom kommunen og de regionale myndighetene og at endring av plankartet vil krever nytt offentlig ettersyn av planen. Rådmannen finner det imidlertid ikke hensiktsmessig å fremme revidert planforslag til nytt offentlig ettersyn så lenge innsigelsene ikke er løst, og anbefaler derfor at hensynet mellom de ulike interessene avveies i mekling.

En del av de øvrige høringsuttalelsene vil kunne imøtekommes ved justering av bestemmelsene. Rådmannen mener endringene er mindre vesentlige og ikke berører tredjepart. Bestemmelsene kan, etter rådmannens syn, derfor justeres uten nytt offentlig ettersyn. Endringene er beskrevet i saken og drøftet i den tematiske oppsummeringen. Reviderte bestemmelser er vedlagt saken. Også Kystverkets forslag om endringer på arealformål i sjø vil delvis kunne imøtekommes uten nytt offentlig ettersyn. Endringene er illustrert i saken.

Spørsmålet om lokalisering av containerterminalen har pågått siden 1998. Det er vesentlig å få avklart hvor containerterminalen skal ligge i framtida. Ingen, verken havna, næringslivet eller byen er tjent med at saken utsettes eller avsluttes uten planvedtak. Avslutning av kommunedelplanen for Kongsgård-Vige uten endelig planvedtak innebærer at containerterminalen blir liggende i Vestre havn. Lagmannsholmen er imidlertid uregulert og arealene er avsatt som sentrumsformål i kommuneplanen. Videre utvikling av containerterminalen i Vestre havn er i strid med kommuneplanens arealdel (2011) og overordnet arealstrategi (2017). Utviklingen er også i strid med nylig vedtatte reguleringsplaner, samt reguleringsplaner under arbeid i denne delen av Kristiansand sentrum. En videreutvikling av containerterminalen her vil derfor innebære kommuneplanendring. Arbeidet med kommunedelplan for Vestre havn - del 2, som er stilt i bero i påvente av kommunedelplan for havneområde nord, må eventuelt startes opp på nytt med formål havneutvikling for Lagmannsholmen og vurdere formål for arealer mellom Lagmannsholmen og ferjeterminalen.

Rådmannen viser til sine vurderinger knyttet til innsigelser til planen og anbefaler at hensynet mellom de ulike interessene avveies i mekling. Rådmannen foreslår ingen endringer av plankart og bestemmelser som medfører nytt offentlig ettersyn av planen, men anbefaler mindre justeringer av kart og bestemmelser, som imøtekommer enkelte høringsuttalelser, uten at planen må legges ut til nytt offentlig ettersyn. Disse er beskrevet i saken.

Saken er forelagt havnedirektøren som tiltrer rådmannens forslag til vedtak.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet anbefaler kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige med plankart siste datert 12.06.2017 og bestemmelser sist datert 26. 06 2018 med slik endring:
 - arealformål på sjøarealene innenfor bestemmelsesområde # 4, som vist i kartillustrasjon i saken, endres fra farled til ferdsel. Bestemmelsene § 2.1 endres tilsvarende.

2. Kommunedelplanen kan med bakgrunn i innsigelser ikke egengodkjennes. Saken oversendes Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for mekling.
3. Planbeskrivelsen oppdateres etter endelig planvedtak og legges fram for formannskapet til godkjenning.

Ragnar Evensen
Rådmann

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Plankart, høringsforslag, sist datert 12.6.2017
2. Bestemmelser, høringsforslag, sist datert 31.05.2017
3. Bestemmelser, revidert etter høring, datert 26.06.2018
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning, sist datert 21.06.2017
5. Kommunelegens notat om helsekonsekvenser
6. Tematisk oppsummering av høringsuttalelser med administrasjonens merknader
7. Oppsummering av høringsuttalelser, enkeltvis

Høringsdokumentene med delutredninger samt saksframstilling og saksprotokoll fra førstegangsbehandling av saken er tilgjengelig på <https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/kommunedelplaner-under-utarbeidelse/kommunedelplan-for-havneomrade-nord-kongsgard-vige/>

Høringsuttalelsene som helhet er tilgjengelig i [offentlig journal](#) på sak 201513219.

BAKGRUNN FOR SAKEN

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

Planforslaget er utarbeidet av prosjektgruppe ledet av by- og samfunnsenheten, med representanter fra ulike enheter i teknisk sektor, Kristiansand havn og med Kystverket som observatør.

Dagens situasjon

Havnevirkomheten er i dag fordelt på Vestre havn, som inneholder containerterminalen, ferjeterminal og cruiseterminal, og havneavsnitt nord, Kongsgård-Vige som inneholder mange av de andre havnefunksjonene som OSP, spedisjon, stykkgoods, tørrbulk osv..

Planområdet for kommunedelplanen ligger ytterst i Topdalsfjorden, sør for Varoddbroa, og er en del av bydel Lund. Området strekker seg fra Vige til og med Marvika og Gleodden, og inkluderer nødvendige sjøarealer. På motsatt side av fjorden ligger boligområder Søm og Randesundheimen. Kristiansand havn, Kristiansand kommune og Kristiansand næringssselskap (KNAS) er store grunneiere i området. Øvrige arealer eies av private.



Planområdet

Den nordlige delen av området utgjør i dag havne- og industriområdet Kongsgård-Vige. Reguleringsplan for området ble vedtatt i 2005. Havneaktiviteten her omfatter i hovedsak

tørrbulk, stykkgoods, prosjektlaster og OSP (offshore supply port). Her ligger også Vige næringsområde, Norcem sin sementsilo og Ringknuten pukkverk AS, som er under avvikling og strandkantdeponiet som siden 2006 har tatt imot forurensende masser.

Ringknuden og Ringåsen ligger som markerte topper i landskapet og er en buffer mot boligene på Vige og Vest-Agder museet avd. Kristiansand, friluftsmuseet på Kongsgård. Romleåsen og Marvika samt Gleodden er, sammen med tilgrensende områder rundt museet (friluftsmuseum), friområdene på Kongsgård, Kuholmen og Bertes en viktig del av grønnstrukturen på Lund. Planområdet inneholder flere sentrale militærhistoriske kulturminner og flere naturmangfoldslokalteter, blant annet Prestebekken, som er sjøørretførende.

Planens innhold

Det er foreslått avsatt til sammen 281 dekar til havneformål på land og 221 dekar fylt eller bygd ut i sjø. I gjeldende reguleringsplan er det avsatt totalt 155 dekar nytt havneareal på land, og 164 dekar som utfylt område. Havneområdene skal ivareta arealbehov for bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet, herunder kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger, lager og administrasjonsbygninger. Planforslaget legger til rette for at containerhavna kan flyttes fra Lagmannsholmen til Kongsgård-Vige. Containere og håndteringsutstyret er tunge konstruksjoner, det er derfor en forutsetning at denne delen av havnevirksomheten plasseres på stabil grunn for å unngå setningsskader.

Det er vist trase for ny vei mellom Kongsgårdområdet og Vige gjennom Ringåsen. I bestemmelsene er det krav om at det ved detaljplanlegging av veien skal tas hensyn til mulighet for framtidig jernbane for gods til og fra havna.

Næringsområdene i Vige er videreført som i reguleringsplanen fra 2005, men med bestemmelser om at kontorandelen i området ikke kan overstige 50 %. Dette for å ivareta at områdene utvikles for lager og logistikkvirksomhet som kan gi synergi til havna. Næringsområdene i Torsviga og Marvika er forutsatt utviklet til kontor. Arealbruken på næringsområdet i Torsviga er i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området, mens formålet for byggeområdene i Marvika er innskrenket sammenlignet med kommuneplanen 20011-2022 og tidligere kommunedelplan for Lund der arealene var disponert til kombinert formål bolig og kontor. Arealbruken er endret for å unngå framtidige konflikter mellom boligbebyggelse og havneutvikling.

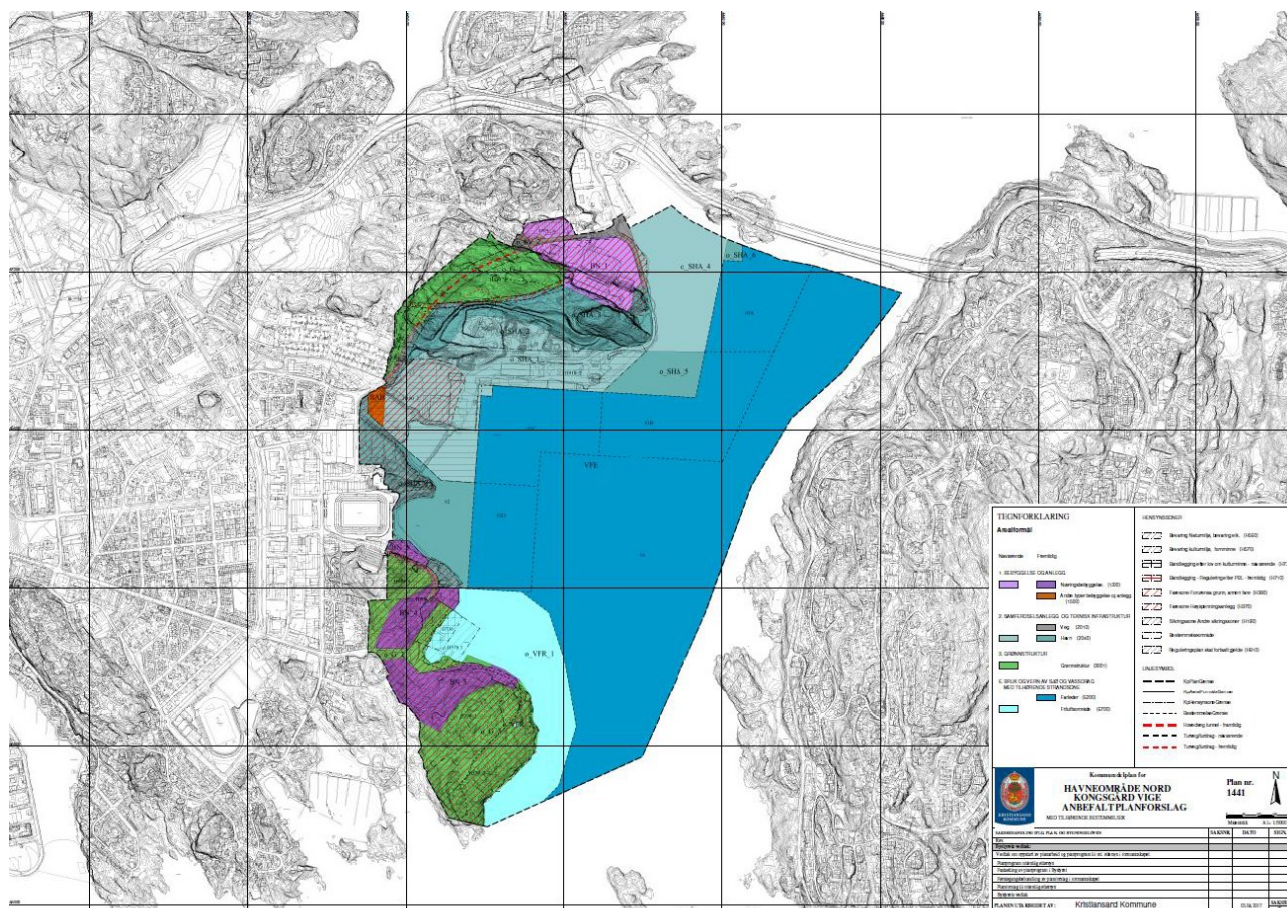
Ringåsen, Romleåsen, strandsonen i Marvika og Gleodden er avsatt som grønnstruktur. I Marvika er det forutsatt at veiforbindelsen mellom næringsområdene BN_4 og BN_5 skal gå gjennom grøntkorridoren. I strandsonen rundt Gleodden, Romleåsen, langs Torsviga, rundt Hesteåsen og langs Prestebekken er det eksisterende kyststi med varierende standard. Kyststien som i dag går gjennom framtidig havneområde må legges om når denne delen av havna bygges ut. Det er stilt rekkefølgekrav til dette. Planforslaget inneholder rekkefølgekrav om erstatningsareal for barn og unge, ved økt tilrettelegging av andre nærturområder på Lund når Ringknuten tas i bruk til havneformål. Krav om erstatningsareal for friområdet på Varodden er videreført fra gjeldende reguleringsplan. Etter innspill fra barn og unge i kommuneplanen 2011 og kommunedelplan for Kongsgård-Vige er bestemmelsene konkretisert til å omfatte nye badeplasser også i Vollevannet. Havneområdene utenfor Varodden er blant de siste som vil bli fylt ut til havn og Varodden ligger innenfor båndleggingssone for Ytre Ringvei. Om erstatning av badeplassen på Varodden vil skje som følge av Ytre Ringvei eller havneområde er derfor høyst usikkert.

Sjøarealene er avsatt til farled og omfatter både arealer som skal disponeres til havnevirksomhet og leden til havna og inn Topdalsfjorden. Arealene er skilt med bestemmelsessoner. Bruken av arealene er definert i bestemmelsene § 2.1. Arealene nærmest land, ca 200 meter fra planlagt kai (bestemmelsessone # 3A-D) skal disponeres til havneformål i sjø. Forankring av konstruksjoner og fartøy er tillatt. Det er satt rekkefølgekrav

om at sjøarealene ikke kan tas i bruk til havneformål før områdene innenfor er utviklet til havneareal.

I område angitt med bestemmelsesområde #4 tillates ikke tiltak som hindrer fri ferdsel gjennom området. Etter høringsinnspill fra Kystverket anbefales sjøarealene innenfor bestemmelsesområde #4 endret til ferdsel. Sjøarealene utenfor Gleodden og Marvika er avsatt som friluftsområde i sjø.

Kommunedelplanen inneholder flere hensynssoner og bestemmelser om ytterligere utredninger når delområdene tas opp til regulering. Utylling i sjø behandles av Fylkesmannen etter forurensingsloven.



Plankart – høringsforslag datert 12.06.2017.

PLANPROSESSEN

Overordnede føringer og gjeldende planer

I planarbeidet skal kommunen avveie og samordne hensyn i ulike lover. Sentrale føringer for planarbeidet er beskrevet i planbeskrivelse med konsekvensutredning kapittel 7. Sentrale lover foruten plan- og bygningsloven er; havne- og farvannsloven, kulturminnevernloven, naturmangfold loven, friluftsløven, lakse- og innlandsfiskekloven, folkehelseloven med forskrift om miljørettet helsevern og forurensingsloven med forskrift om begrensning av forurensing, samt vannforskriften. Sentrale statlige retningslinjer i dette planarbeidet er rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesse i planleggingen, retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen og planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Vurderingen av planforslaget i lys av lov og forskrifter framgår av konsekvensvurdering.

- Flytting av containerterminalen til Kongsgård-Vige legger forholdene til rette for byutvikling på Lagmannsholmen. Dette er i samsvar med nasjonale forventninger til

kommunal planlegging, statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging.

- Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2017 – 2030.
Kommunedelplanen bygger opp under kommuneplanens strategi om å styrke byen som regionens transportknutepunkt for havn mm. Kommunedelplan for havneområde nord legger til rette for at containerterminalen kan flyttes fra Lagmannsholmen-området til Kongsgårdbukta. Dette åpner for at arealene kan utvikles som sentrumsområder. Dette er i samsvar med kommuneplanens overordnet arealstrategi der det framgår at Kvadraturen med randsoner skal utvikles til et attraktivt, vitalt og identitetsbærende senter med handel, kultur- og tjenestetilbud for hele regionen. Det er også i samsvar med kommuneplanens arealdel der Lagmannsholmen er avsatt til sentrumsformål.
- Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022
En kommunedelplan (areal) er kommuneplanens arealdel for et konkret område. – Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige er i samsvar med kommuneplanen for arealene som inngår i reguleringsplanen fra 2005, men er utdypet med bestemmelser og hensynssoner.
Forslag til kommunedelplan for Kongsgård - Vige endrer arealformålene på Ringknuten og deler av Ringåsen, samt Hesteheia med Prestebekken fra grønnstruktur til havneformål. Arealene rundt Prestebekken har egne bestemmelser om hensyn som skal tas i framtidig regulering. Utbyggingsområdene ved Romleåsen og Marvika endres fra kombinert formål (bolig og kontor) i kommuneplanens arealdel til næring (kontor) i kommunedelplanen.
- Kommunedelplan for ytre ringvei (2015)
Planområdet grenser til båndleggingsområdet for Ytre Ringvei. En mindre del av næringsområdet i Vige ligger innenfor båndleggingssonen. Løsningen er avklart med Nye veier, som har ansvar for regulering av ringveien.
- Reguleringsplan
Hoveddelen av planområdet er regulert i reguleringsplan for Kongsgård-Vige havne- og industriområde (2005) med etterfølgende detaljreguleringsplaner. Den mest omfattende endringen består i at havnearealene i Kongsgårdbukta utvides mot nord og vest ved at Ringknuten og deler av Ringåsen omdisponeres fra grøntområde til havnearealer. Dette for å sikre arealer til flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen i Vestre havn til Kongsgårdsbukta. Også Hesteheia, som ligger mellom Kongsgårdbukta og Torsviga omreguleres fra grøntområde til havneformål. Næringsområdene i Vige er videreført som i reguleringsplanen fra 2005, men med bestemmelser om at kontorandelen i området ikke kan overstige 50 %. Dette for å ivareta at områdene utvikles for lager og logistikkvirksomhet som kan gi synergi til havna.

Tidligere saksgang

Havnas etablering og framtidig arealbruk i Kongsgård har en lang historie. I dokumenter så langt tilbake som 1918 framgår det at arealene som kommunen har kjøpt i Kongsgårdbukta er forutsatt brukt til industrielle anlegg og eventuelt for opplag av masse gods.

Kongsgårdbukta ble regulert til industri og havneområde i 1965 med utvidelse i 1966. Vigeområdet ble regulert til bolig og industri i 1962.

Arbeidet med å avklare arealer for en framtidsrettet havn i Kristiansand har pågått over flere år:

- 1998: Bystyret vedtok framtidig havneutvidelse lokalisert til Kongsgård-Vige. I vedtaket bes det også om en vurdering av mulig funksjonsdeling mellom Kongsgård-Vige og KMF/Falconbridge (nå Glencore).
- 2003: Havnestrukturvedtaket av 2003 konkluderer med at cruisehavn og ferjehavn skal holdes uendret, containerhavn flyttes til Kolsdalsbukta, øvrige havneaktiviteter flyttes fra Vestre havn til Kongsgård-Vige. Behandlingen skjedde parallelt med utarbeiding av reguleringsplan for Kongsgård-Vige, der også lokalisering av containerterminalen ble vurdert.

- 2005: Gjeldende reguleringsplan for havneutvikling i Kongsgård-Vige vedtatt.
- 2011: I forbindelse med høring av Kommuneplan for Kristiansand fremmet Kystverket innsigelse knyttet til arealtilgang for framtidig havneutvikling. Kystverkets innsigelse til kommuneplanen s arealdel 2011 var begrunnet i manglende vurdering av behovet for arealreserve til en framtidig utvidelse av havnevirksomheten til Kristiansand havn blant annet som følge av at deler av Vestre havn er avsatt til sentrumsutvikling i kommuneplanen. Innsigelsen ble fulgt opp med bystyresak i 2013 om kvalitetssikring av strukturvedtaket om funksjonsfordeling mellom Vestre havn og Kongsgård-Vige fra 2003 og strategisk havneplan i 2015. Innsigelsen ble løst ved vedtak om å kvalitetssikre Havnestrukturvedtaket av 2003.(bystyresak 105/11 pkt. 4).
- 2013: Kvalitetssikringen av Havnestrukturvedtaket av 2003 (rapport fra Sitma 2012) anbefaler å ikke gå videre med planer for å flytte containerterminalen til Kolsdalsbukta. Bystyret vedtok at det skal settes i gang et planarbeid for å sikre arealer for framtidig havneutvikling og flytte containerterminalen.
- 2017: Forslag til kommunedelplan for utvidelse av det regulerte havneområdet i Kongsgård-Vige legges ut på offentlig ettersyn.

Organisering av planarbeidet

Planarbeidet er prosjektorganisert og ledes av Jan Erik Lindjord fra by- og samfunnsenheten. Gruppen er tverrsektorielt sammensatt og består av fagpersoner fra by- og samfunnsenheten, parkvesenet, ingeniørvesenet, miljøretta helsevern og Kristiansand havn. Kystverket er observatør i gruppa. Prosjektgruppa har faglig ansvar for planarbeidet herunder delutredninger og utarbeiding av planforslag. Gruppen knytter til seg andre fagpersoner i kommunen ved behov. Flere delutredninger er utarbeidet av konsulenter. Oversikt over delutredningen framgår av kapittel 9 i planbeskrivelsen.

Den administrative styringsgruppa ledet av rådmann er teknisk direktør, havnedirektøren, kommuneoverlegen og leder av by- og samfunnsenheten.

Medvirkning

Samarbeid med regionale myndigheter

I planprogrammet framgår det at det vil bli gjennomført arbeidsmøter/ samarbeidsmøter mellom prosjektgruppa og statlige og regionale myndigheter som temamøter med relevante myndigheter og i regionalt planforum. Ordningen med regionalt planforum er bestemt i plan- og bygningsloven, og har som formål å klarlegge og samordne statlige, regionale og kommunale interesser underveis i planarbeidet. I planforum møter representanter fra Fylkesmannen fylkeskommunen, Statens kartverk og Statens vegvesen fast. Kystverket, Fiskeridirektoratet, NVE og Bane NOR møter ved behov.

Kystverket har deltatt som observatør i prosjektgruppa. Det ble tidlig i prosessen avholdt avklarende møter, om avgrensning av planområdet og forholdet til framtidig ytre ringvei, med Statens vegvesen og Nye veier. Sentrale problemstillinger i planarbeidet har vært lagt fram og drøftet i regionalt planforum, gjennom hele planprosessen. Utkast til planprogram ble drøftet i planforum før det ble lagt fram for politisk behandling som del av melding om oppstart av planarbeidet. Utkast til planforslag med konsekvensutredning ble drøftet i planforum før planen ble fremmet til førstegangsbehandling og under offentlig ettersyn av planforslaget.

Etter offentlig ettersyn er det gjennomført ett møte i planforum og to administrative drøftingsmøter med berørte regionale myndigheter. Tema for møtene har vært drøfting av innsigelser og sentrale tema i høringsuttalelsene til planen.

Bane NOR er ikke fornøyd med involveringen i planprosessen og har uttalt at økt grad av involvering i planprosessen ville kunne ført til mer helhetlig planlegging ved at sektorer, oppgaver og interesser i et område sees i sammenheng gjennom samarbeid mellom sektormyndigheter, stat, region og kommune. Bane NOR har imidlertid ikke spilt inn konkrete

løsningsforslag utover det som framkommer i høringsuttalelsen. Fylkesmannen, fylkeskommunen og Kystverket har uttrykt seg positivt til samarbeidet og administrasjonens initiativ til drøfting av innsigelsene. Partene er ikke kommet fram til enighet, men har drøftet ulike skisser til løsning. Disse omtales i saken.

Referansegruppe

Ved fastsettelse av planprogrammet vedtok bystyret at det skulle inviteres til opprettelse av en lokal referansegruppe med representanter fra bydelsrådet, velforening, beboerforeninger og næringslivet og at det skulle gjennomføres dialogmøter mellom prosjektgruppa og referansegruppa.

Det ble opprettet to referansegrupper, en lokal referansegruppe og en næringslivsgruppe. Det ble avholdt seks dialogmøter med lokal referansegruppe under arbeidet med planforslaget. Prosjektgruppa la fram delutredninger og sentrale problemstillinger i planarbeidet og referansegruppa gav innspill til forhold som de har vært særlig opptatt av. Innspillene var til stor nytte for planarbeidet.

Næringslivsgruppa besto av representanter fra NODE/Eyde-nettverkene, de store transportørene, næringslivforeningen. Det ble avholdt 3 møter med gruppa, som også har vært referansegruppe i Rambøll sitt arbeid med å utrede næringslivets behov og jernbanetilnytning. Næringsgruppa har vært særlig opptatt av at Kristiansand må ha ei havn som kan betjene regionalt næringsliv.

Folkemøter og informasjon

Det ble gjennomført to åpne møter i høringsperioden til planprogrammet og ett åpent møte i høringsperioden til planforslaget. Representanter fra prosjektgruppa og havna har også deltatt i åpent møte arrangert av aksjonsgruppa mot container og industrihavn i Kongsgård-Vige.

Informasjonsfolder om planforslaget ble sendt ut til husstander på Lund, i Randesund og Tveit ved offentlig ettersyn. Det vil også bli sendt ut informasjonsfolder før saken fremmes til sluttbehandling.

Møter med interessegrupper og grunneiere

Kristiansand Jeger- og fiskerforeningen og Norges fritids- og småbåtfiskerforbund har deltatt i arbeidet med kartlegging av fiske- og fangstplasser i planområdet og i tilstøtende områder. Det er gjennomført møter med Kristiansand Næringssselskap, berørte grunneiere og næringsdrivende i Vige og Torsviga.

Prosjektleder og medlemmer fra prosjektgruppa har deltatt på medlemsmøter i Kristiansand næringsforening.

Offentlig ettersyn

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige ble førstegangsbehandlet i formannskapet 21.juni 2017 og utlagt til offentlig ettersyn (høring) i perioden 30. juni-10.oktober 2017. Det er kommet inn til sammen 329 høringsuttalelser, derav noen fellesuttalelser. Svært mange privatpersoner har gitt uttalelse. Disse er i all hovedsak samstemte i sin motstand mot å flytte containerhavna til Kongsgård-Vige.

I plan- og bygningsloven § 11-14 siste ledd framgår det at det *av saksframlegget skal framgå hvordan virkningene av planen og innkomne uttalelser til planforslaget har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt ved vedtaket. Det skal også framgå hvordan planen ivaretar nasjonale og regionale hensyn.* Mange av høringsuttalelsene tar opp de samme temaene. Administrasjonen har derfor, i tillegg til enkeltvis oppsummering, valgt å lage en tematisk oppsummering med vurdering av innkomne uttalelser til planforslaget jf pbl 11-14.

Begge oppsummeringene følger som vedlegg til bystyresaken. Uttalelsene som helhet er tilgjengelig i [offentlig journal](#) på sak 201513219.

Innsigelser til planforslaget og administrasjonens merknader

Kommunen har ikke hjemmel til å fatte rettslig bindende planvedtak når det foreligger innsigelser til arealplaner etter plan- og bygningsloven. Myndigheten til å treffe endelig planvedtak overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Kommunen og vedkommende innsigelsesorgan må der det er mulig forsøke å bli enige om en løsning. Innsigelsen kan trekkes tilbake av det organ som har fremmet innsigelsen, så lenge saken ikke er oversendt til departementet.

Dersom kommunen kommer til at innsigelsen skal tas helt eller delvis til følge, og innsigelsen innebærer endring av vesentlig betydning i forhold til det utkast som tidligere har vært ute til offentlig ettersyn, må nytt planutkast legges ut til offentlig ettersyn før bystyrebehandling. Dersom kommunen ikke imøtekommer innsigelsen skal Fylkesmannen holde meklingsmøte mellom kommunen og vedkommende innsigelsesorgan.

Meklingen skal normalt skje før bystyrebehandling. Administrasjonen har, etter offentlig ettersyn, gjennomført drøftinger med regionale myndigheter både i planforum og i egne møter.

Planvedtak i Kommunal- og moderniseringsdepartementet er endelig og vil ikke medføre krav om nytt offentlig ettersyn. Departementet involverer departementer med fagansvar som er berørt av planen, før de fatter endelig planvedtak.

Fylkestinget i Vest-Agder behandlet saken i møte 24.10.2017 (sak 49/17) og fremmet 3 innsigelser til planforslaget:

1. Kristiansand havn er viktig for kommunens og regionens næringsliv. Fylkeskommunen er derfor positiv til at havna videreutvikles som en nasjonal knutepunkthavn.
2. Fylkeskommunen har gjennom en rekke vedtak pekt på at havna skal ha en jernbanetilknnytning. På plankartet må det legges inn areal til en slik jernbanetilknnytning. Det reises innsigelse til planen inntil dette er gjort.
3. *Vest-Agder fylkeskommune ber Kristiansand kommune ta initiativ til et prosjekt for å realisere/sikre statlig finansiering av et fremtidig havnespor til Kongsgård/Vige så fort endelig vedtak av kommunedelplanen foreligger.*
4. For å sikre friluftsinnteressene, barn og unges interesser, ivaretagelse av landskapet og det kulturhistoriske landskapet inntil videre, kan nedspregning av deler av Ringåsen og Ringknuten først skje to år før containerhavna faktisk skal flyttes. Det reises innsigelse til planen inntil dette er sikret i planbestemmelsene.
5. Planen sikrer ikke tilfredsstillende erstatningsarealer for barn og unges leke- og oppholdsarealer. Det reises innsigelse til dette forholdet. Kommunedelplanen må vise konkrete erstatningsarealer.
6. Forslag til kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård-Vige vil bidra til å styrke havneutviklingen på Agder. Planforslaget er langsiktig, noe som innebærer en rekke usikkerheter om gjennomføring. Kristiansand kommune anbefales å lage en handlingsplan for gjennomføring av planen. Kommunen bør vurdere nærmere om utviklingen de første 20-30 årene gjøres juridisk bindende, mens resten av planen gjøres retningsgivende.

Administrasjonens merknader

- Innsigelsen vedrørende areal til jernbanetilknnytning vil kunne imøtekommes ved at jernbanelinje innarbeides i plankartet med linjesymbol framtidig jernbane i tunell under Ringåsen.
- Innsigelsen vedrørende tidspunkt for nedspregning av Ringknuten vil delvis kunne imøtekommes, men to år før nedspregning av Ringknuten er urealistisk pga grunnforhold. For rask utfylling vil kunne medføre grunnbrudd, med utgliding av

masser. Ringknuten vil kunne bevares midlertidig ved at dagens havn i Kongsgårdbukta tas i bruk til containerterminal og at havnearealene som omfatter Ringknuten først kan tas i bruk når behovet er ytterligere dokumentert. En slik løsning vil måtte gå utover andre deler av havnevirkksomheten, som benytter disse arealene i dag og vil svekke havnas investeringsevne og den økonomiske muligheten til å flytte containerterminalen til Kongsgårdbukta. Kristiansand havn er sterkt imot denne løsningen.

- Rådmannen er uenig i at bestemmelsene vedrørende erstatningsareal for barn og unge ikke tilfredsstillende bestemmelsene i RPR for barn og unge §§5d. Økt tilrettelegging av andre nærturområder på vil, etter kommunen sitt syn, tilfredsstillende kravene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge punkt b om at det skal finnes areal av bestemt kvalitet hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. De aktuelle tiltakene er ytterligere konkretisert i saksfremstillingen og merknader til den tematiske oppsummeringen. Bestemmelsene vedrørende krav til reguleringsplan for delområdene er styrket.

Fylkesmannen fremmer på egne vegne følgende innsigelse til planforslaget i oversendelse av 10.10.2017:

«Fylkesmannen mener forslaget ikke er i tråd med nasjonale føringer for barn og unges interesser i planleggingen og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen: størrelse og utforming av kommunedelplanens o_SHA_3. Avgrensningen til o_SHA_3 må utformes slik at Ringknuten med forbindelse til Ringåsen bevares som nærturterreng og som leke- og rekreasjonsområde for barn og unge.»

Administrasjonens merknader

- Innsigelsen vedrørende avgrensning av havneområdene som sikrer permanent bevaring av Ringknuten med forbindelse til Ringåsen er vanskelig å etterkomme dersom planen også skal ivareta muligheten til å flytte containerterminalen med rammevilkår som sikrer havnas investeringsevne, dvs areal som er store nok og gjør det mulig å innvinne de minst kostbare arealene først. Ringknuten kan ikke bevares dersom det skal avsettes areal til jernbaneterminal.

Bane NOR har reist innsigelse til planforslaget på følgende punkter:

- *Det må innarbeides rekkefølgekrav om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård – Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt.*
- *Det må innarbeides krav om detaljregulering for delområde o_SHA-1.*
- *Innenfor delområde o_SHA-1 må det settes av areal til jernbaneterminal i tråd med utredninger i planbeskrivelsen, minimum 50 – 60 dekar.*
- *Det må settes av areal til fremtidig jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringssone.*

Administrasjonens merknader

Rådmannen vurderer at innsigelsen fra Bane NOR om å avsette 50-60 dekar til jernbaneterminal ikke er forenlig med innsigelsen fra Fylkesmannen om å avgrense havneområdet o_SHA_3 slik at Ringknuten med forbindelse til Ringåsen bevares som nærturterreng og som leke- og rekreasjonsområde for barn og unge.

Rådmannen vil ikke anbefale å imøtekomme innsigelsen fra Bane NOR og krav om detaljregulering innenfor område o-SHA-1. Bane NOR peker i sin uttalelse på at området er avsatt til nåværende havn ikke gir rom for etablering av jernbaneformål som spor eller godsterminal. Ved å unnta aktuelt delområde fra krav om utarbeiding av reguleringsplan kan tiltak i tråd med formålet havn gjennomføres uten å ta hensyn til fremtidig jernbane. Rådmannen viser til at det foreligger godkjent bebyggelsesplan for denne delen av

havneavsnitt nord og at området er i aktiv bruk til havneformål i dag. Rådmannen finner det urimelig at havna ikke skal kunne gjennomføre tiltak i samsvar med gjeldene reguleringsplan i påvente av regulering av en jernbaneterminal, som det pr. i dag ikke synes å være markedsgrunnlag for.

Innsigelsen fra Bane NOR om at det må settes av areal til framtidig jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringssone, og tilsvarende innsigelse fra fylkeskommunen om areal til en jernbanetilknytning, er skissert i møte med regional myndigheter og vil kunne imøtekommes. Bane NOR har imidlertid uttrykt at planen på dette området bør utformes i tett samarbeid mellom kommunen og de regionale myndighetene og at endring av plankartet vil krever nytt offentlig ettersyn av planen. Rådmannen finner det imidlertid ikke hensiktsmessig å fremme revidert planforslag til nytt offentlig ettersyn så lenge innsigelsene ikke er løst og anbefaler derfor at hensynet mellom de ulike interessene avveies i mekling.

Fylkesmannen har vurdert innsigelsen fra Bane NOR som ledd i prøveordningen med samordning av statlige innsigelser. Etter Fylkesmannens vurdering er innsigelsen fra Bane NOR relevant og saklig begrunnet. Fylkesmannen har kommet til at innsigelsen kan fremmes for kommunen.

Administrasjonens merknader

Rådmannen vurderer at de statlige innsigelsene om bevaring av Ringknoten, samt areal og rekkefølgekrav til jernbane som samtidig ivaretar hensynet til langsiktig havneutvikling og til flytting av containerterminalen til Kongsgård-Vige vanskelig lar seg løse.

Hovedmålet med dette planarbeidet er å sikre areal for en framtidsrettet og funksjonell containerhavn i Kongsgård-Vige i tråd med bystyrets havnestrukturvedtak av 2013, og tilstrekkelig havneareal for å imøtekomme Kystverkets innsigelse til gjeldende kommuneplan. Bevaring av Ringknoten i tråd med innsigelsen fra Fylkesmannen er etter rådmannens vurdering ikke i tråd med dette. Innsigelsene fra BaneNor om sikring av en eksklusiv jernbaneterminal og havnespor fra dag én kompliserer dette ytterligere, og gjør etter rådmannens vurdering innsigelsene innbyrdes motstridende.

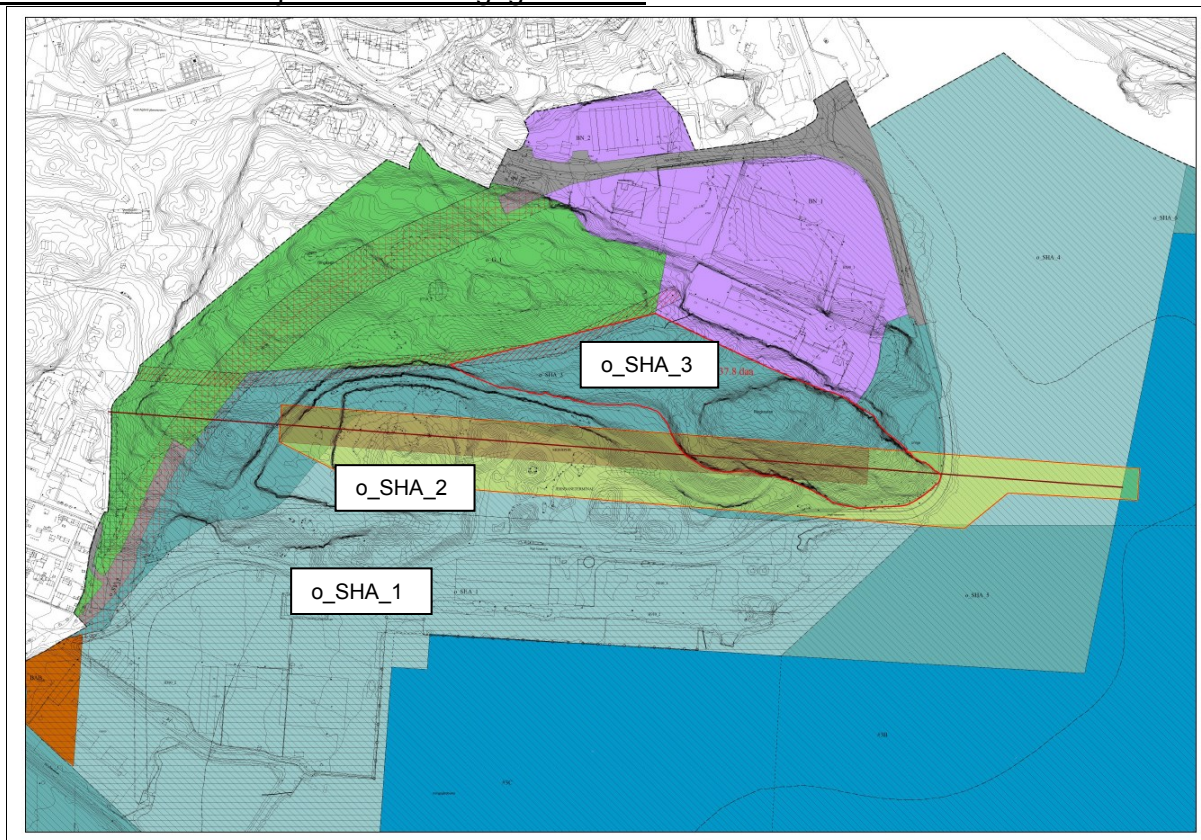
UTDYPING AV VURDERINGER KNYTTET TIL INNSIGELSENE

Den tematiske oppsummeringen av høringsuttalelsene med administrasjonens merknader inneholder en grundig drøfting av hovedproblemstillingene som er framkommet under høringen. Denne er vedlagt. I saksframstillingen oppsummeres administrasjonens merknader på de mest sentrale områdene.

Administrasjonen har arbeidet videre med planforslaget etter høring for å se om det er mulig å løse innsigelsene vedrørende Ringknoten og en konkretisering av tiltak knyttet til erstatningsareal for barn og unge. Det har ikke vært mulig å finne en løsning som både ivaretar arealbehovet til havneutvikling, bevaring av Ringknoten og areal til jernbaneterminal. Administrasjonen gjennomførte drøftingsmøte om innsigelsene med Fylkesmannen, Bane NOR, Kystverket og fylkeskommunen 3.mai 2018 og drøftinger med Fylkesmannen og fylkeskommunen om erstatningsareal til barn og unge 18.juni 2018. Partene er ikke kommet fram til enighet, men har drøftet ulike skisser til løsninger.

I forkant av møtet 3.mai hadde administrasjonen utarbeidet notat som oppsummerte innsigelsene og beskrev mulige løsninger for midlertidig bevaring av Ringknoten og økt tilrettelegging i nærturområdene til Ringknoten.

Containerterminal med jernbane i Kongsgårdbukta



Illustrasjon 1 konfliktkart – høringsforslag av plankart med jernbanelinje under Ringåsen, alternative løsninger for jernbaneterminal og areal som ivaretar Ringknoten.

- Rød linje viser mulig jernbanespor under Ringåsen
- Gult felt viser areal til jernbaneterminal i hht. Rambølls utredning for å imøtekomme innsigelse fra Bane NOR. Som det framgår ligger jernbanesporene innenfor områdene o_SHA_2 og o_SHA_3, mens Bane NOR har fremmet innsigelser med krav om detaljplan og terminalområde innenfor o_SHA-1.
- Rød skravur viser nødvendig areal til sidespor inklusiv omlastningsareal som kan benyttes i kombinasjon med trafikkorridor tilsvarende Hirtshalsterminalen.
- Rød avgrensing viser areal som ivaretar Ringknoten for å imøtekomme innsigelse fra Fylkesmannen.

Administrasjonens innspill til mulig – midlertidig bevaring av Ringknoten:

Havnearealet som er nødvendig for containerterminal deles i to utbyggingsetapper.

Etappe 2 er avgrenset med rød linje i konfliktkartet over

Dette området angis som bestemmelsessone #5.

Det fastsettes rekkefølgekrav til bestemmelsessone #5 (Ringknoten)

Havneområde nord skal være tatt i bruk som containerterminal før det startes arbeid med reguleringsplan for bestemmelsessone #5 (Ringknoten). Før oppstart av planarbeidet som inkluderer bestemmelsessone #5 (Ringknoten) skal det foreligge en behovsanalyse som begrunner nedspregning. Ringknoten (bestemmelsessone #5) kan benyttes som grøntareal frem til anleggsarbeidet starter.

Administrasjonen vurderer at løsningen:

- ivaretar innsigelse fra fylkeskommunen om tidspunkt for nedspregning av Ringknoten
- ivaretar innsigelse Fylkesmannens innsigelse på kort/mellomlang sikt
- ivaretar areal til jernbanetilknytning jf innsigelse fra Bane NOR og fylkeskommunen
- ikke ivaretar jernbaneterminal i etappe 1, jf innsigelse fra Bane NOR
- ikke ivaretar fullskala jernbaneterminal, jf innsigelse fra Bane NOR

- ikke ivaretar rekkefølgekrav til jernbanetilknytning

Kristiansand havn er klar på at den skisserte løsningen ikke er mulig. I forslag til kommunedelplan er havnearealet sterk redusert sammenlignet med strategisk havneplan 2015 og ivaretar ikke areal til alle funksjonene som inngår i denne. Arealene som er tiltenkt fullt utbygd containerhavn må benyttes til flere havnefunksjoner inntil øvrige deler av havna er utbygd. Når containerterminalen flyttes til Kongsgård oppstår en dominoeffekt. Aktivitet som i dag foregår på arealene må flyttes, jf illustrasjon. Hvis tilgjengelige arealer er for begrenset må dagens aktiviteter enten reduseres eller avvikles. Geoteknikken er utfordrende og havneområdene som skal fylles i sjø, må fylles ut over flere år.

Erstatningsareal for barn og unge

Administrasjonen har skissert hvordan erstatningsarealene, som framgår av rekkefølgekravene, kan opparbeides som nærturterreng og leke- og rekreasjonsområde for barn og unge. Dette er beskrevet og illustrert med kart i den tematiske oppsummeringen. For samtlige tiltak forutsettes at fullgodt erstatningsareal ivaretas i reguleringsplan og at tiltakene konkretiseres i utomhusplan. Bestemmelsene som omhandler forhold som skal avklares og belyses i detaljreguleringsplan anbefales justert for å ivareta dette. Det foreslås nye punkt om at detaljreguleringsplanen skal *ivareta fullverdige erstatningsarealer for barn og unge*.

I rikspolitiske retningslinjer punkt 5 d framgår det at *arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, eller ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal, eller dersom omdisponering av areal egnet for lek fører til at de hensyn som er nevnt i punkt b for å møte dagens eller framtidens behov ikke blir oppfylt.*

I punkt 5 b framgår det at *i nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene:*

- *er store nok og egner seg for lek og opphold*
- *gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider,*
- *kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.*

Retningslinjen er utdypet i rundskriv T-2/08 - Om barn og planlegging framgår det at *«Retningslinjene tar utgangspunkt i faktisk bruk av arealet eller arealets nytteverdi for lek og opphold, og ikke i de formelle eller reguleringsmessige forhold som gjelder for arealer. Det er bruks- eller nytteverdien som er relevant for barn og unge og ikke hva arealet faktisk er regulert til, om det er regulert eller uregulert og hvem som eier det. Kravet til erstatningsareal vil ikke gjelde ethvert areal som er egnet for lek, men skal sikre at slike områder ikke blir tatt til utbygging før en har forvissnet seg om at de generelle kravene til lekemuligheter i punkt 5a og b kan oppfylles, og på hvilken måte dette skal skje.»*

Det vises for øvrig til innsigelsessak knytta til erstatningsareal i Nøtterøy kommune. Der viser Fylkesmannen i Vestfold til *«rikspolitiske retningslinjer punkt 5 bokstav d, der det går frem at det stilles krav om fullverdig erstatningsareal når nærmiljøet taper areal hvor barn kan utfolde seg. For å kvalifisere som fullverdig erstatningsareal skal det nye arealet ha tilsvarende kvalitet, tilsvarende tilgjengelighet i forhold til avstand, tilsvarende aktivitet og tilsvarende størrelse.»*

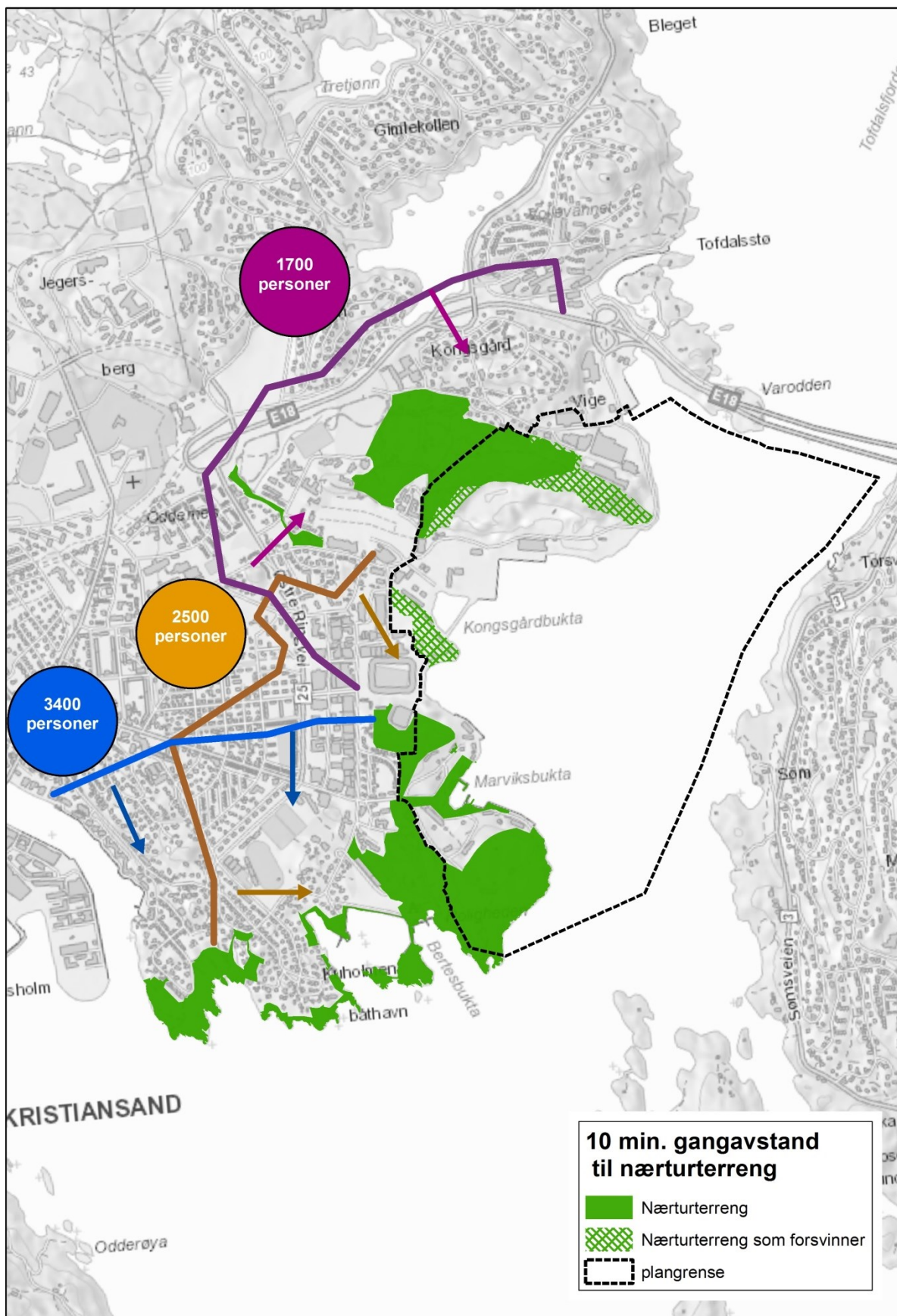
I sin avgjørelse om ikke å ta innsigelsen fra Fylkesmannen til følge uttaler departementet blant annet *«Kravet til erstatningsareal vil ikke gjelde ethvert areal som er egnet for lek, men skal sikre at slike områder ikke blir tatt til utbygging før en har forvissnet seg om at de generelle kravene til lekemuligheter er oppfylt.»*

Barn og unges bruk av arealer i skole og barnehagetid og på fritid er kartlagt i rapporten – innspill fra barn og unge, oktober 2016. I rapporten framgår det at skoler og barnehager

bruker friluftsmuseet på Kongsgård, skogen nord for småhagene og Ringåsen. På fritiden går barna på tur med og uten familien, på museumsområdet, Ringåsen og Ringknoten.

Ringknoten er del av nærturområdet som omfatter friluftsmuseet på Kongsgård, Ringåsen og Ringknoten og friområdene på Kongsgård. Området blir redusert i størrelse og et flott utsiktspunkt, som også benyttes av barn og unge på fritiden, blir borte. Men det er planforslaget inneholder krav om at friluftsarealene på Ringåsen og arealer ved Fylkesmuseet og/eller Roligheten friområde, Romleåsen og Gleodden skal tilrettelegges ytterligere før det settes i gang tiltak i med utbygging av havn i området Ringknoten og Ringåsen (havneområde O_SHA_3). Det bemerkes at «fylkesmuseet» er friluftsmuseet på Kongsgård (Vest-Agder museet, Kristiansand museum). Benevnelsen justeres i bestemmelsene. Områdene har stort potensiale for økt bruk. Økt tilrettelegging vil etter kommunen sitt syn, legge forholdene til rette for at flere tar i bruk områdene og vil tilfredsstillende kravene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge punkt b om at det skal finnes areal er store nok og egner seg for lek og opphold, gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider, kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

Prestebekken og Hesteheia er regulert til friområde. Områdene benyttes, i følge rapporten – innspill fra barn og unge, til tur, bading og fiske. I temautredning om friluftsliv er området betegnet som grønnkorridor og viktig friluftsområde. Det er opparbeidet kyststi gjennom området. Et lite svaberg i enden av strandpromenaden (del av F2 i gjeldende plan), samt svaberg ved Hesteheia som henvender seg mot Prestebekken utløp er egnet til bading. Prestebekken og Hesteheia ligger innenfor område o_SHA_7, som i henholdt til rekkefølgebestemmelsene i planen er forutsatt bygd ut sist, dvs. på svært langt sikt. Kommunedelplanen inneholder rekkefølgekrav til opparbeiding av ny kyststi utenom havneområdet, før denne delen av havna kan bygges ut. Badeplass er ivaretatt i Bertes og Gleodden. Disse arealene vil bli ytterligere tilrettelagt som del av rekkefølgekrav til utbygging av Ringknoten, som forutsettes bygd ut før Hesteheia. Og vil etter kommunen sitt syn tilfredsstillende kravene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge punkt 5 d og b. Kommunedelplan for havneområde nord har et svært langt tidsperspektiv (aktivitetsnivå framskrevet til 2065). Store forandringer vil trolig ha skjedd før havneområdet i Kongsgård-Vige er fullt utbygd. Det er derfor rimelig at rekkefølgekravene vedrørende erstatningsareal konkretiseres i reguleringsplaner for de enkelte delene av havna. Det vises her til departementets avgjørelse i innsigelse til kommunedelplan for E39 Ålgård – Hove i Sandnes kommune. *«Departementet forutsetter at det som del av reguleringsplanprosessen finnes og sikres nødvendige rettigheter til et fullverdig erstatningsareal som fyller de formål for lek og opphold som går tapt.»*



Kartet viser grøntområder på Lund og antall personer som bor i 10 minutters gangavstand fra disse. Arealene som er foreslått omdisponert i kommunedelplanen er vist med grønn skravur.

I drøftingsmøtene mellom administrasjonen og de regionale myndighetene framkom det:

- Fylkesmannen presiserer at deres innsigelse ikke gjelder bestemmelsene om erstatningsareal, men omdisponering av Ringknuten i seg selv. Avgrensningen til o_SHA_3 må utformes slik at Ringknuten med forbindelse til Ringåsen bevares som nærturterreng og som leke- og rekreasjonsområde for barn og unge. Den konkrete avgrensningen bør foretas ved befarings.
- Fylkesmannen uttaler at kommunen må gi sin vurdering av innspillende fra barna og andre høringsuttalelser vedrørende bruken av Ringknuten. Fylkesmannen anbefaler videre at kommunen involverer barn og unge i arbeidet med opparbeiding av erstatningsareal.
- Fylkeskommunens plansaksbehandlere presiseres at innsigelsene er vedtatt politisk og at administrasjonen ikke har mandat til å imøtekomme disse. Det vises til fylkestingsaken der det framkommer at det ikke er tilfredsstillende nok for å sikre barn og unge tilstrekkelig med erstatningsarealer at tapte områder skal kompenseres gjennom ny tilrettelegging i nærliggende områder. Innsigelsen kan løses f.eks. ved å omdisponere næringsområdene i Marvika og Romleåsen til friluftsområder. I drøftingsmøtet skisserte fylkeskommune at mulig løsning kan være å utvikle Marvika som «barnas bukt» med aktiviteter for barn og unge og å fjerne eksisterende bebyggelse/enkeltbygninger på Gleodden, samt å redusere deler av næringsområdet slik at strandsonen i område BN_5 frigjøres til grønnstruktur med kyststi.
- Fylkeskommunen understreket at bestemmelse om erstatningsareal på museumsområdet kan være utfordrende med hensyn til fylkesmuseets fremtidige bruk og problemstillinger vedrørende lukket museumsområde og åpent friluftsområde. Området avsatt til tjenesteyting i kommunens arealdel, og er ikke en del av aktuelt planområde for havna.
- Fylkeskommunen er enig med kommuneadministrasjonen at kravet om erstatningsareal gjelder tilgjengelighet, funksjoner og kvalitet, ikke erstatning kvadratmeter og kvadratmeter.

Administrasjonens vurdering av andre sentrale problemstillinger

Havnearealbehov - funksjonsfordeling mellom havner - alternativ lokalisering av containerhavn

Flere av høringsuttalelsene tar opp tema som berører havnas arealbehov og hvordan behovet kan dekkes. Det er imidlertid stort spenn i uttalelsene på hvor mye areal som bør settes av til havnevirksomhet. Mange privatpersoner foreslår funksjonsfordeling mellom havnene i regionen og alternativ lokalisering av containerterminalen til KMV-området med og uten dryport på Langemyr, Hanneviga; Lumber eller Mandal. Fylkeskommunen, Kystverket og næringslivet er på sin side entydig på viktigheten av langsiktighavneutvikling i Kristiansand.

- Administrasjonen anbefaler at Kristiansand havn jobber videre med spørsmålet om havnesamarbeid og funksjonsfordeling mellom havnen i regionen. Det er sentralt at containerterminalen lokaliseres nær de store markedene i regionen. Funksjonsfordeling som medfører at containerterminalen flyttes ut av Kristiansand frarådes på det sterkeste
- På bakgrunn av eksisterende utredning og arealtilgangen i KMV-området vil ikke administrasjonen anbefale ytterligere utredninger om lokalisering av containerterminalen her. Langemyr er og vil fortsatt være godsterminal i Kristiansand. Det er ingen motsetning mellom lokalisering av containerterminal i Kongsgård-Vige og framtidig videreutvikling av godsterminalen på Langemyr.
- Det anbefales ikke å utrede Lumber-alternativet på nytt eller lokalisering av containerterminal i Hanneviga.

Containerterminal på Lagmannsholmen

- Alternativ til flytting av containerterminalen til Kongsgårdsbukta er at denne blir værende på Lagmannsholmen. (0-alternativet). 0-alternativet er pr. definisjon utvikling i samsvar med gjeldende reguleringsplaner. Utfordringen er at containerterminalen på Lagmannsholmen er uregulert og området er avsatt til sentrumsutvikling i kommuneplanens arealdel.

Kristiansand havn har skissert ett mulig alternativ for utvidelse av containerterminalen i Vestre havn. Havna mener at det med utvikling av containerterminal som vist i skissen i prinsippet vil være mulighet for ca. 290 med lastespor for jernbanen innenfor området, men kan økes ytterligere dersom containerterminalen og fergeterminalen (som også får omlastingspor til bane i forbindelse med E39) sees under ett. Vestre havn er ikke dyp nok til å kunne ta imot de største containerskipene som trafikkere havner av Kristiansands størrelse. Dersom containerterminalen skal forbli på Lagmannsholmen må havneområdet utdypes. Videre utvikling av containerterminal i vestre havn innebærer:

- at havnestrukturvedtaket fra 1998 og 2003 (sak 80/2003) om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen ikke blir gjennomført
- endring av kommuneplanens arealdel, der arealene er avsatt til sentrumsformål
- endringer av detaljreguleringsplan for Havnegata – Vestre Strandgate, vedtatt januar 2018, der kaifronten mellom honnørbrugga og havnelageret (frilageret) er regulert til gangareal/strandpromenade
- vedtatt løsning for Havnegata og Vestre Strandgate som prioritert bussgate må justeres
- at igangsatt arbeid med reguleringsplan for ferjeterminalen må justeres
- Flytting av containerterminalen til Kongsgård-Vige legger forholdene til rette for byutvikling på Lagmannsholmen og målsettingen om 15 000 innbyggere i Kvadraturen med nære randsone. Dette er i samsvar med nasjonale forventninger til kommunal planlegging, statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging, forutsetninger for byvekstavtaler mellom staten og byregionene, og bygger opp under kommuneplanens samfunnsdel med overordna arealstrategi 2017 og kommuneplanens arealdel 2011. Lokalisering av boliger og arbeidsplasser på Lagmannsholmen legger til rette for videreutvikling av Kristiansand som en vekstkraftig landsdelshovedstad og at flere kan gå, sykle og ta bussen i hverdagen.
- Samlet støybelastning på befolkningen, ved å flytte containerterminalen til Kongsgård-Vige sammenlignet med å beholde denne i Vestre havn, viser en netto reduksjon i antall personer som er eksponert for støy i gul/rød sone. Havneområdene i Kongsgård-Vige er lokalisert med direkte avkjørsel til E18 i Narviga. Med forventet vekst i mengde containergods over Kristiansand havn og biltrafikken til og fra containerterminalen, er dette en lagt bedre lokalisering enn å lede all trafikk gjennom byen. Det vises også til forutsetningene for reguleringsplan for Havnegata og Vestre strandgate om å prioritere fremkommelighet for bussen i Vestre strandgate mens Havnegata blir hovedadkomst for øvrig trafikk. Det er lagt til grunn at godstrafikken til Lagmannsholmen er midlertidig. På lengre sikt vil økning i trafikken til Lagmannsholmen være i strid med de trafikale forutsetningene i reguleringsplanen.
- Utvikling av containerterminalen i Vestre havn, i samsvar utviklingsbehovet som ligger til grunn for kommunedelplan for havneområdet nord, Kongsgård-Vige, vil på sikt medføre at forutsetningene i kommuneplanens arealdel om byutvikling på Lagmannsholmen og ambisjonene om å åpne opp sjøfronten for allmenheten skrinlegges.

Havn -industrihavn

GCE NODE uttaler at det er viktig for industriregionen og for arbeidsplassene at havnas arealbruk kan tilpasses/utvides når behov for ytterligere havneareal kan dokumenteres mer

konkret i en senere tid. OSP-områdene er viktig for å skape aktivitet, næringsutvikling. GCE Node anbefaler utvidelse av havneområdene som vist i alternativ 1 til å omfatte deler av Marvika. Området må reguleres til havneformål, men kan reguleres av bestemmelser om at arealene forblir friluftsområder foreløpig. Havna må dokumentere behov for utvidelse for å kunne benytte seg av disse arealene til havn.

Velforeninger, aksjonsgruppa og privatpersoner protesterer mot utbyggingen av en container- og industrihavn i Topdalsfjorden. De uttaler at OSP-virksomhet som drives i Kongsgårdbukta i dag har mer karakter av arbeid utføres på skipsverft og at planforslaget åpner for en betydelig utvidelse av denne type industri- og skipsreparasjonsvirksomhet, og at området får mindre preg av havnevirksomhet. Aksjonsgruppa savner en utredning av at havna skal kunne drive med opphogging av oljerigger.

Ved en funksjonsfordeling mellom havnene i regionen vil, etter havnas syn, verftsindustrien naturlig kanaliseres til Arendal. Også i Mandal er det tanker om tilrettelegging for OSP-virksomhet.

Kommunedelplanen gjelder videreutvikling av havneavsnitt nord, ikke etablering av industriområde. Industriområder reguleres ikke til havn, men næring (industri). Virksomheten som drives i havna må være i samsvar med havneformålet.

Økonomi

Fylkesrådmannen viser til formannskapetets vedtak om innspill til de økonomiske beregninger og totalkostnadene ved å flytte dagens containerhavn og anbefaler at kommunen sørger for at en slik utredning/kvalitetssikring om foreligger før kommunen skal vedta planen, da det er helt avgjørende for havneutviklingen at planen som vedtas lar seg gjennomføre. Flere av høringsuttalelsene fra private aktører uttaler at de økonomiske konsekvensene er mangelfullt utredet. Det etterlyses samfunnsøkonomiske fordeler og kostnader ved havneflytting og ved å utvikle havn uten jernbanetilknytning.

Planforslaget gir samfunnsøkonomisk handlingsrom for videreutvikling av et attraktivt bysentrum og en konkurransedyktig havn i samsvar med næringslivets behov. Administrasjonen viser til at utvidelse av havnearealene i Kongsgård-Vige og forslaget om å flytte containerterminalen ikke er begrunnet i å øke Kristiansandhavns inntjening, men ønske om byutvikling i Kvadraturens randsoner og dels begrensede utviklingsmuligheter ved Lagmannsholmen, samt trafikkavviklingskapasitet i sentrum, og miljøeffekter. Planen gir den mest kostnadseffektive løsningen for flytting av containerterminalen av alternativene som er utredet fra 1998, samtidig som planen gir rom for en fleksibel arealutvidelse. I den samfunnsøkonomiske vurderingen må det tas med muligheten for arbeidsplass- og boligetablering på Lagmannsholmen der transportbehovet kan dekkes med kollektivtransport, sykkel eller gange.

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige har et svært langt tidsperspektiv og havneområdene vil bli utbygd etappevis i takt med arealbehov og investeringsevne. Det økonomiske grunnlaget for flytting av containerterminalen og utvikling av Kristiansand havn bygger på en investeringsevneanalyse ikke lønnsomhetsanalyse. Investeringsevneanalysen, utarbeidet av Cowi til havneplanen 2015, og bearbeidet av Kristiansand havn tilpasset kommunedelplanen, viser at havna har økonomi til flytte containerterminalen til Kongsgård-Vige, forutsatt at havnas virksomhet i vestre - og nordre havneavsnitt sees under et. Havna tjener ikke penger på å flytte, men havna vil ha råd til å flytte. Økonomi i havna ses under ett ikke pr havneavsnitt. I det bearbeida notatet fra Kristiansand havn er totalkostnaden for utbygging av Havneavsnitt nord, i henhold til høringsforslaget, anslått til om lag 4,5 mrd. kr. Dette er kostnader for utvikling av hele havneavsnitt nord, inkludert arealet i gjeldende reguleringsplan, i et svært langsiktig perspektiv. Havna har investert totalt ca. 900 mill. etter havnestrukturvedtaket av 2003. Av disse er 400 mill. investert i Kongsgård-Vige. Nye arealer vil bli utviklet i takt med behov og investeringsevne. Kostnader knyttet til flytting av

containerterminalen til Kongsgårdbukta er anslått til ca 600 mill., gitt at havna kan nyttiggjøre seg kaianlegg, infrastruktur m.m., slik de er bygd i dag. Havneaktivitetene som i dag foregår her må flyttes til andre arealer etter hvert som arealbehovet for containere øker, og kan medføre økt investeringsbehov.

Byutvikling i Kongsgård-Vige

Flere av de private uttaler at havnearealene i Kongsgård-Vige heller bør tas i bruk som byutviklingsområder med videreutvikling av Marvikslettautbyggingen mot Topdalsfjorden. Dette har også vært tema i den offentlige debatten rundt kommunedelplanen.

Kommunedelplanen omhandler spørsmål om utvidelse av havneområdet i Kongsgård-Vige utover det som følger av gjeldende reguleringsplan. Spørsmålet om å ta ut regulerte havnearealer og endre disse til byutviklingsområder var ikke tema i bystyrevedtaket (47/2013) om å igangsette arbeid for langsiktig løsning for havnevirksomheten. Det var ikke tema i planprogrammet og er derfor ikke tema i planforslaget med konsekvensutredning. En omdisponering av regulert havneområde til byutvikling er en kommuneplanendring som krever full planbehandling.

Avgrensing av boligområder mot havna ble avklart i kommunedelplan for Lund som ble opphevet i 2011 og erstattet av kommuneplanen. Her ble det avklart at det ikke tillates ytterligere boliger mot havnearealene i Kongsgård utfra hensyn til støy osv. I områdeplanen for Marviksletta er dette noe modifisert etter bl.a. avklaringer gjennom støyanalyser og drøftelser med Kystverket.

Havnas etablering og framtidig arealbruk i Kongsgård har en lang historie. Området ble senest regulert til havnevirksomhet i 2005 og havna har gjennomført og planlagt store investeringer i samsvar med gjeldende Dette underbygger at utviklingen i Kongsgårdbukta har vært kjent for omgivelsene, og det er med bakgrunn i dette viktig nå å videreføre en forutsigbarhet for havna dersom slike store investeringer, som denne infrastrukturbyggingen representerer, skal tas. Havneutvikling medfører store investeringer og forutsetter forutsigbarhet og langsiktighet..

Støy

Fylkesmannen uttaler at det er gjort en grundig utredning på støy, mens andre fagpersoner/firma uttaler at støyrapporten er mangelfull og tøyser dagens regelverk til gunst for havna. Multiconsult, som har utarbeidet støyrapporten på vegne av kommunen, har kommentert høringsuttalelsene fra fagmiljøene. Administrasjonen har forkortet Multiconsults kommentarer og innarbeidet disse under administrasjonens merknader i den tematiske oppsummeringen. Kommentaren i sin helhet er tilgjengelig i [offentlig journal](#) på sak 201513219, dokument 495 og 496.

Rådmannen støtter ikke Kystverket sin anbefaling om å ta ut planbestemmelse § 3.1 om støy. Det vises blant annet til at Fylkesmannen støtter en slik bestemmelse og at det er viktig for omgivelsene at havna jobber kontinuerlig med støydempende tiltak. Administrasjonen er innforstått med at Kystverket har varsel at de vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag hvor det innføres støykrav som vil medføre restriksjoner i havnedriften og muligheten for kontinuerlig drift (24/7/365).

I den offentlige debatten har enkelte oppfattet maksimum støygrense og Kystverkets varsel om innsigelse til restriksjoner på havnedriften, som at havneaktiviteten i Kongsgård-Vige vil medføre maksimum støy hele døgnet, året rundt. Administrasjonen vil bemerke at kommunedelplanen har et svært langt tidsperspektiv og at det er stor usikkerhet om veksten blir så stor innenfor alle segmentene som visst i prognosene samtidig. Havnas mulighet til døgnkontinuerlig havnedrift innebærer ikke at det vil være full aktivitet til enhver tid. Foreslåtte støybestemmelser til kommunedelplanen (§3.1) begrenser antall utypiske verste døgn.

Helsekonsekvensutredning

I saksinnstillingen til fylkestinget peker fylkesrådmannen på betydningen av å ha 100-meterskoger og sammenhengende store nærturområder m.m. som vesentlig i et folkehelseperspektiv. Fylkesmannen viser til stortingsmelding om Friluftsliv og Folkehelsemeldingen og vurderer at helsekonsekvensutredningen er mangelfull i sin beskrivelse av helsekonsekvenser knyttet til støy

Aksjonsgruppa nei til containerhavn, velforeninger, privatpersoner mm er opptatt av hvordan støy ved boliger og turområder, lysforurensning, luftforurensning, forurensning i vann, ødelagte strender i hele Topdalsfjorden og tap Ringknuten og kulturminnene påvirker folkehelsen. De savner uttalelse og folkehelseaspekt fra kommuneoverlegen og fylkeslegen. Den grønne «tanken» er fjern fra planen. Om planen gjennomføres vil den også ødelegge også for fremtidens generasjoner.

For å imøtekomme merknadene fra Fylkesmannen om helsekonsekvenser knyttet til støy, har kommuneoverlegen utarbeidet et notat med kommentarer og helsefaglige vurderinger til helsekonsekvensutredning fra Norconsult og høringsuttalelser. Notatet følger som trykt vedlegg til saken. I notatet vurderes de tre områdene som i særlig grad kan ha innvirkning på folkehelsen. De tre er støy, lysforurensning og tilgang til leke- og rekreasjonsområder, grønnkorridor og strandsone for hele befolkningen.

Kommunelegen konkluderer slik:

- En samlet vurdering av total støybelastning på befolkningen i de to influensområdene – Kongsgård-Vige og Lagmannsholmen tilsier at det kan være en liten gevinst ved å flytte containerhavnen til Kongsgård-Vige. I alle fall tilsier disse tallene at det ikke er noen spesielle fordeler ved å la den bli værende der den er når det gjelder støy.
- Slik planforslaget foreligger, vil ikke lysforurensning være et problem for helsen til befolkningen.
- Ut fra de mer detaljerte data som er fremkommet om endring i nærturområder, vurderer jeg at folkehelsen ikke vil bli negativt påvirket i signifikant grad av en gjennomføring av kommunedelplanen.

SAMLET KONKLUSJON: Det er ikke tungtveiende og objektive faktorer som tilsier at den samlede folkehelsen i Kvadraturen/Lund/Søm vil bli skadelidende i signifikant grad ved en eventuell gjennomføring av kommunedelplanen.

Tabellen under viser antall personer bosatt innenfor gul og rød støysone i nærheten av hhv. Vestre havn og Havneavsnitt nord. Beregningene er gjort for årene 2015 (i dag) og 2065 for de to utviklingsalternativene containerterminalen blir på Lagmannsholmen og containerterminalen flyttes til Havneavsnitt nord. Framskrivningen av antall bosatt er basert på vedtatte planer. Av tabellen framgår at dersom containerterminalen blir på Lagmannsholmen og Havneavsnitt nord videreutvikles i henhold til vedtatt reguleringsplan vil totalt antall bosatte innenfor gul og rød havnestøysone øke til 3 300 personer. Tilsvarende vil totalt antall bosatte innenfor gul og rød havnestøysone øke til 3 000 pers dersom containerterminalen flyttes til Havneavsnitt nord. Utvikling av Lagmannsholmen til boliger ved flytting av containerterminalen er ikke inkludert. En eventuell boligutvikling på Lagmannsholmen vil ta hensyn til nærheten til Ferjeterminalen tilsvarende Kanalbyens nærhet til dagens containerterminal.

År og planalternativ	Vestre Havn	Kongsgård - Vige
2015: 0 alternativ	276	0
2065: 0 alternativ	2300	1000
2065: Planforslag	1900	1100

Miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden med tilhørende strandsone

Mange høringsuttalelser uttrykker bekymring for og forholdet for natur- og miljøforhold og friluftsliv med badeaktivitet, fiske og småbåttaktiviteter i Topdalsfjorden.

Det er utarbeidet eget notat som omhandler forurensing og miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden. Notatet er utarbeidet av Kristiansand kommune ved by- og samfunnsenheten (miljøvern) og bygger på opplysninger fra 30 fagrapporter og dokumenter, overvåkingsrapporter, miljøoppdyringsrapporter og utslippstillatelse samt konsekvensutredning-2003 utarbeida som del av gjeldende reguleringsplan. Konklusjonene i notatet er innarbeidet i planbeskrivelse med konsekvensutredning. Fylkesmannen har i sin uttalelse gitt kommunen ros for arbeidet, men har anmodet om at det gjøres en konkret vurdering etter denne vannforskriften før 2. gangs behandling av planforslaget. Administrasjonen har etter høring utdypet notat med et eget kapittel som omhandler vurdering etter vannforskriften og sendt dette til Fylkesmannen for gjennomgang. Fylkesmannen er enig i at notatet er tilpasset plannivået og at det er riktig å vise til at vannforskriften § 12 kommer til anvendelse etter annet lovverk. I tillegg bør det fremkomme at § 12 skal vurderes i fremtidige detaljreguleringer for havneområdet. Administrasjonen anbefaler at dette innarbeides i bestemmelsene.

Hensynet til miljøforholdene i fjorden er ivaretatt i planforslaget slik:

- I plankartet er områder med potensiell forurensa grunn vist som hensynssone.
- I bestemmelsene til kommunedelplanen framgår det detaljreguleringsplanen skal inneholde krav til miljøoppfølgingsprogram hvor det framgår hvor det skal rapporteres og hvem som skal følge opp.
- I retningslinjer for saksbehandling framgår det at
 - tiltaksplan i områder med forurensing i grunnen skal godkjennes av kommunens forurensningsmyndighet
 - fylling og mudring i sjø skal godkjennes av Fylkesmannen (Fylkesmannen er utslippsmyndighet) og sendes Norsk Maritimt Museum til uttalelse

Utdyping av innseiling til Topdalsfjorden

Mange av de private høringsuttalelsene tar opp bekymringer for miljøkonsekvenser knyttet til utdyping av terskelen ved innseilingen til Topdalsfjorden.

Utdyping av innseilingen til Kristiansand havn Kongsgård/Vige er et eget prosjekt i regi av Kystverket og er ikke en del av kommunedelplanen. Dagens innseiling til Kongsgård/Vige har tilstrekkelig dybde for blant annet containerskip og bulkskip. For å legge til rette for en sikrere måte å kunne ta inn blant annet offshoreinstallasjoner til eksisterende kaianlegg, er det behov for å øke dybden til 20 meter og bredden til 168 meter i hovedleden mellom Gleodden og Smedholmen. I tillegg er det en grunne utenfor kaifronten i Kongsgårdbukta på opptil 15 meter. Også her er det behov for å utdypes ned til 20 meter. Søknad om utdyping vil bli behandlet som egen sak og ha sitt eget forløp. Flytting av containerterminalen er ikke avhengig av dette tiltaket.

Arealbruk i sjø

Kystverket gir faglig råd om

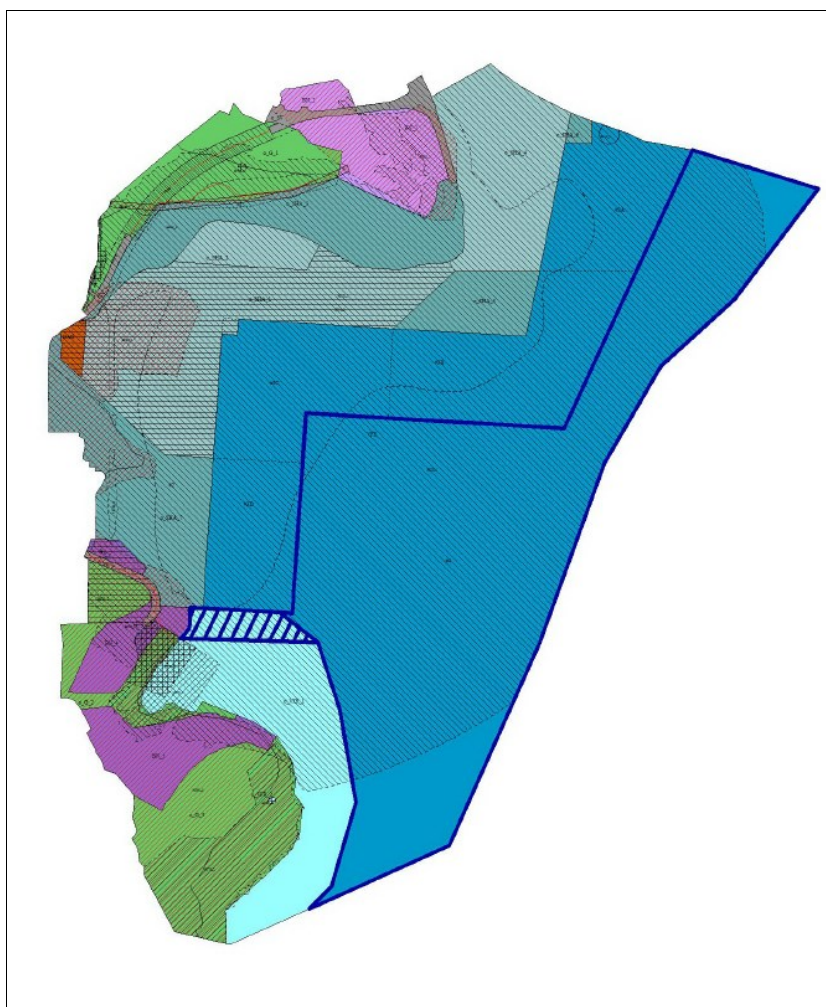
- at sjøområdet som er avsatt til *friluftsområde* avgrenses og trekkes nærmere land og at deler av friluftsområde i sjø, som er nærmest leia endres til *ferdsel*
- at kommunen presiserer hvilke aktiviteter som det åpnes for i *friluftsområdet i sjø*
- det reguleres til arealformål *ferdsel* for sjøarealene som ikke omfattes av bestemmelsesområde #3A - #3D (havneformål i sjø). Dette for å synliggjøre at området skal være åpent for alle typer båter, ikke bare trafikken til havna.

Administrasjonen støtter forslaget fra Kystverket om å endre arealformål på sjøarealene utenfor bestemmelsesområde #3A - #3D. Dette sjøarealet, som i planforslaget er betegnet #4 (øst for blå linje i illustrasjonen), endres fra farled til ferdseil. Bestemmelse 2.1 *Bruk og vern av vannflate, vannsøyle og bunn* justeres i samsvar med dette ved at overskriften

endres til *Ferdseil og Farled*. Administrasjonen viser til Kystverkets begrunnelse for forslaget og vurderer at denne endringen ikke krever nytt offentlig ettersyn.

Friluftsområde i sjø, utenfor Gleodden og Marvika er ca 100 meter på det smaleste, og avgrenset som i kommuneplanen. Dette er samme avgrensingen som i kommunedelplan for Lund (LNF-område i sjø). Den nordlige delen av friluftsområde i sjø, arealene øst for næringsområdet ved Romleåsen (blå skravur illustrasjonen) vil kunne endres fra friluftsområde i sjø til ferdsel uten at det går utover potensialet som ligger i videre utvikling av Marvika som grøntområde. Endringen fra friluftsområde i sjø til ferdsel vil imidlertid kunne medføre behov for nytt offentlig ettersyn. Administrasjonen vil derfor ikke anbefale denne endringen når planen fremmes for 2.gangsbehandling, men anbefaler at en slik endring høres, dersom endringer i planen som følge av mekling, likevel medfører nytt offentlig ettersyn av planen.

Det anbefales et nytt punkt i bestemmelsene som presiserer arealbruken innenfor friluftsområdet i sjø. *I friluftsområder i sjø skal overflate og bunn forbeholdes allmennhetens bruk til rekreasjon og opphold. Enkle tiltak for tilrettelegging for friluftsliv er tillatt.*



Illustrasjonen viser arealer i sjø hvor det anbefales endret arealbruk til arealformål ferdsel.

Oppsummering – anbefaling om endringer etter offentlig ettersyn

Plankart

- Arealformål i sjø utenfor bestemmelsesområde #3A - #3D (øst for blå linje i illustrasjonen over) fra farled til ferdsel, som anbefalt av Kystverket.

Bestemmelser

1.1 Plankrav

- Plankravet innenfor de eksisterende næringsområdene i Vige lempes noe. Det er ikke kommet høringsuttalelser som berører dette plankravet, men administrasjonen finner det uhensiktsmessig strengt og foreslår slik tillegg til bestemmelsen: *Mindre tiltak innenfor BN1 og BN2 i tilknytning til eksisterende virksomheter tillates uten krav om detaljregulering jfr. kommuneplanens § 3. Bruksendring omfattes av plankrav.*

1.2 Forhold som skal avklares og belyses i detaljreguleringsplan

- Administrasjonen foreslår språklige justeringer. Disse omtale ikke konkret.
- Det foreslås nye punkt om at detaljreguleringsplanen skal
 - ivareta fullverdige erstatningsarealer for barn og unge
 - vurdere forhold til vannforskriften
 - avklare overgangen mellom havnearealene og Sør-Arena og BN_3 (høyhustomta).

1.4 Rekkefølgekrav

- Pkt i – språklig justering som sikrer at strandpromenaden i Torsviga opparbeides og opprettholdes inn til o_SHA_7 skal tas i bruk til havneformål slik:
Kyststi gjennom o_SHA_7 skal opprettholdes inntil det gis igangsettingstillatelse av tiltak i område o_SHA_7. *Strandpromenade i Torsviga er en del av kyststien i område o_SHA_7 skal opparbeides og opprettholdes som del av denne.*
- Pkt j – språklig justering som sikrer forbindelse mellom kyststien og Vigeveien samt stinettet i Ringåsen slik: *Erstatning for kyststi gjennom område o_SHA_7, med forbindelse til stinettet på Ringåsen og Marvika, skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse av tiltak i området o_SHA_7*

1.5.1 Byggehøyde

- Utvidelse av bestemmelsen om byggehøyder i samsvar med innspill fra Avinor slik: *Skip/rigger som befinner seg innenfor planområdet må ikke komme i konflikt med høyderestriksjonsflatene/hinderflatene i restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn Kjevik.*

1.5.3 Funksjonskrav og utbyggingsvolum til arealformål

- Nytt punkt som beskriver bruken av friluftsområde i sjø slik: *I friluftsområder i sjø skal overflate og bunn forbeholdes allmennhetens bruk til rekreasjon og opphold. Enkle tiltak for tilrettelegging for friluftsliv er tillatt.*
- Nytt punkt som presiserer adkomsten til havneområde nord slik: *Havneområdene o_SHA_1 - o_SHA_7 skal ha adkomst for tungtrafikk fra E18 ved Narviga.*

2.1 Bruk og vern av vannflate, vannsøyle og bunn (pbl § 11- 11 nr 3)

I bestemmelsene datert 31.mai 2017 står det underformål *Ferdse!*. Det skulle ha stått *Farled* som er arealformålet i plankartet. Som det framgår av drøftingene under...

ROS-analyse

Høringsuttalelser vedrørende risiko og sårbarhet omhandler det marine miljøet, faren for forurensing i fjorden og påvirkning på naturmiljø og strendene i hele Topdalsfjoren, samt risiko for småbåttrafikken og badende ved økt skipstrafikk til havna i Kongsgård-Vige.

ROS-analysen er utarbeidet med bakgrunn i veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB – Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Den er tilpasset kommunedelplannivå, vil bli fulgt opp av ROS på reguleringsplannivå og som grunnlag for gjennomføring av tiltak.

Etter høringen er administrasjonen blitt oppmerksom på en feil i ROS-analysen, som ikke er tatt opp i noen av høringsuttalelsene. I ROS-analysen datert 31.mai 2017 er grad av

sannsynlighet multiplisert med grad av konsekvens. Dette innebærer at risikoen i for enkelte forhold er satt for høy, og i andre tilfeller er satt for lav. ROS-analysen er nå rettet.

Som beskrevet i metoden i ROS-analysen framkommer risikoen ved å addere grad av sannsynlighet med grad av konsekvens.

Fargene som framkommer plasserer hendelsen i risikosoner med slike vurderinger av tiltak.

- grønn risikosone – «risikoreduserende tiltak søkes innarbeidet i reguleringsplan»
- gul risikosone – «tiltak for å redusere risikoen må gjennomføres»
- rød risikosone - «tiltak for å redusere risikoen må gjennomføres, eventuelt bør området ikke tas med i kommuneplanen»

For ca. halvparten av hendelsene innebærer endringen ingen endring av risikosone. Risikoen er, som følge av regnefeilen, endret fra gul til grønn for hendelsene 1,3,9,13,14,17,18,20,22 og 29. og fra grønn til gul for hendelse 16. For hendelsene 4, 10 og 15 risikoen er endret fra rød til gul risikosone. ROS-analysen konkluderer med at de mest kritiske forholdene når det gjelder risiko (røde felt) i havneområde nord, Kongsgård – Vige er våtbulk (hendelse 19) Denne hendelsen har høy risiko. Kommunedelplanen har ikke satt av areal til våtbulk eksplisitt. Etablering av våtbulkanlegg kan skje innenfor havnearealene, gitt at det gjøres en egen ROS-analyse og at anlegget tilfredsstiller krav til slikt anlegg på det tidspunktet det er aktuelt. Geoteknikk (hendelse 4), akuttforurensning (hendelse 10) fra strandkantdeponiet som følge av havnivåstigning/ved utbygging av havna i samsvar med gjeldende regulering og fare for akutt forurensning ved utvidelse av havna (hendelse15) ligger i gul risikosone. Her bør tiltak for å redusere risikoen gjennomføres.

Notat -forurensning og miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden,

Administrasjonen har, etter høring, utdypet notat med et eget kapittel som omhandler vurdering etter vannforskriften. Samlet sett er det vurdert at vannforskriftens § 12 som viser til §§4-6 (kystvann, sterkt modifiserte vannforekomster og grunnvann) vil bli ivaretatt etter annet lovverk, og i fremtidige detaljreguleringer, samt internasjonalt og nasjonalt regelverk for aktivitetene som vil foregå. Administrasjonen har sendt vurderingen etter vannforskriften til Fylkesmannen for gjennomgang. Fylkesmannen er enig i at notatet er tilpasset plannivået og at det er riktig å vise til at vannforskriften § 12 kommer til anvendelse etter annet lovverk. I tillegg bør det fremkomme at § 12 skal vurderes i fremtidige detaljreguleringer for havneområdet. Administrasjonen anbefaler at dette innarbeides i bestemmelsene.

Helsekonsekvensutredning

For å imøtekomme merknadene fra Fylkesmannen om helsekonsekvenser knyttet til støy, har kommuneoverlegen utarbeidet et notat med kommentarer og helsefaglige vurderinger til helsekonsekvensutredning fra Norconsult og høringsuttalelser. Kommunelegens konklusjoner er beskrevet ovenfor. Notatet følger som vedlegg til saken.

Samlet konklusjon

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige er utarbeidet i samsvar med planprogram fastsatt i bystyret 22.06.2018. Målene for planarbeidet er ivaretatt og konsekvensvurderinger for miljø og samfunn er gjennomført som beskrevet i planprogrammet kapittel 10. Planforslaget legger til rette for utvikling av en framtidrettet havn som ivaretar behovene til regionens næringsliv og nasjonale funksjoner. Innsigelsene fra Fylkesmannen og Bane NOR utfordrer størrelsene på framtidig havneareal.

Hensynet til øvrig byutvikling på Lund er ivaretatt ved at Ringåsen og framtidig næringsbebyggelse på Marviksletta skjermer boligbebyggelsen mot støy fra havna. Byggeområdene i Marvika er endret fra kombinert formål bolig/kontor til næring (kontor) for å hindre eventuelle framtidige konflikter mellom havneutvikling og ny boligbebyggelse i området. Trafikken fra havna ledes direkte ut på E18 og belaster ikke veinettet på Lund.

Grøntarealene på størstedelen av Ringåsen, Romleåsen, i Marvika på Gleodden er videreført som i kommuneplanen og vil, etter hvert som havna bygges ut, bli ytterligere tilrettelagt som nærtur- og lekeområde for barn og voksne.

Støyutredningene viser at framtidig støy fra havna ligger innenfor gjeldende retningslinjer. Dette gjelder både befolkningen på Lund og på Søm.

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige legger forholdene til rette for flytting av containerterminalen fra Lagmannsholmen og frigjør arealene for byutvikling. Avslutning av kommunedelplanen for Kongsgård-Vige uten endelig planvedtak innebærer at containerterminalen blir liggende i Vestre havn. Lagmannsholmen er imidlertid uregulert og arealene er avsatt som sentrumsformål i kommuneplanen. Videre utvikling av containerterminalen i Vestre havn er i strid med kommuneplanens arealdel (2011) og overordnet arealstrategi (2017) og gjør det vanskeligere å realisere målet om 15000 innbyggere i Kvadraturen. Utviklingen er også i strid med nylig vedtatte reguleringsplaner, samt reguleringsplaner under arbeid i denne delen av Kristiansand sentrum. En videreutvikling av containerterminalen her vil derfor innebære kommuneplanendring. Arbeidet med kommunedelplan for Vestre havn - del 2, som er stilt i bero i påvente av kommunedelplan for havneområde nord, må eventuelt startes opp på nytt med formål havneutvikling for Lagmannsholmen og vurdere formål for arealer mellom Lagmannsholmen og ferjeterminalen.

Saksbehandler, dato 04.07.2018

Marit Eik, planrådgiver
Jan Erik Lindjord, prosjektleder