

TEKNISK
By- og samfunnsenheten



Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård–Vige

Saksnr. 201513219 og 2020006141
Vedtatt i bystyret 10. april 2019 (sak 47/19)
Godkjent i Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25. juni 2020



Prosjektgruppe:

Jan Erik Lindjord, by- og samfunnsenheten, prosjektleder

Marit Eik, by- og samfunnsenheten

Gro Solås, Ingeniørvesenet

Jøran Syvertsen, plan-, bygg-, og oppmålingsetaten

John Johansen, by- og samfunnsenheten pva miljøretta helsevern

Odd-Leif Berg, Kristiansand havn

Trond Johanson, parkvesenet

Tanya Boye Worsley, kystverket, observatør

Forord

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige ble vedtatt i bystyret 10.04.2019 og godkjent i Kommunal og moderniseringsdepartementet 25.06.2020.

Planbeskrivelsen er oppdatert i samsvar med vedtatt plankart og bestemmelser. Kapittel 4 Konsekvensvurdering – virkninger av planen, omhandler de ulike alternativene som ble utredet før høring og er ikke endret som følge av planendringer etter høring.

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 var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 10.mars – 29.april 2016. Kommunen mottok til sammen 32 høringsuttalelser, hvorav flere var fellesuttalelser. De mest sentrale problemstillingene i uttalelsene var støy fra ny havn til omkringliggende boligområder/friområder, inngripen i eksisterende grøntområder, forurensing i fjorden, tilrettelegging for næringslivet med jernbanetilknypning, avgrensning av influensområdet og medvirkning.

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige er utarbeidet i samsvar med planprogrammet fastsatt i bystyret 1.juni 2016.

Kommunedelplanen skal sikre nok areal for utvikling av en fremtidsrettet havn i Kongsgård – Vige innenfor økonomisk bærekraftige rammer samtidig som hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling er ivarettatt. Store investeringer for flytting av containerhavna fra Langmannsholmen til Kongsgård-Vige forutsetter langsiktighet og forutsigbarhet.

Formannskapet vedtok i møte 21.juni 2017 å legge forslag til kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige ut til offentlig ettersyn (pbl § 11-14). Kommunedelplanen med tilhørende utredninger var lagt ut til offentlig ettersyn i servicetorget Rådhusgata 18 og på kommunens internettside www.kristiansand.kommune.no/kongsgard-vige i perioden **30.juni til 10. oktober 2017**.

Saken skapte et stort engasjement i befolkningen. Det kom inn til sammen 329 høringsuttalelser, derav noen fellesuttalelser. Høringsuttalelsene fra privatpersoner, velforeninger og organisasjoner mm. var 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 fremmet innsigelser til planen. Innsigelsene omhandlet:

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

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

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

Bystyret, i gamle Kristiansand kommune, godkjente meklingsprotokollen og sluttbehandlet kommunedelplanen 10.04.2019. Innsigelse fra Bane Nor, med krav til nytt jernbanespor før flytting av containerterminalen ble ikke imøtekommet. Bystyret vedtok å oversende innsigelsen til Kommunal og moderniseringsdepartementet for avgjørelse i medhold av plan- og bygningslovens §5-6.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjente kommunedelplan for havneområdet nord, Kongsgård–Vige i brev av 25.06.2020. Departementet tok ikke innsigelsen fra Bane NOR til følge. I avgjørelsen fra departementet fremgår det blant annet *«at en rekkefølgebestemmelse om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård–Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt, er et uhensiktsmessig virkemiddel. En slik rekkefølgebestemmelse kan medføre at mulighetene for å videreutvikle Kristiansand havn blir utsatt på ubestemt tid, og at havnen kan bli mindre attraktiv for operatørene. Det vil i tillegg sette ønsket om fortetting og transformasjon i Kristiansand sentrum på vent. Etter departementets vurdering vil dette være uheldig ut fra nasjonal areal- og transportpolitikk»*. Videre understreker departementet *«at det fortsatt vil være viktig å arbeide for at jernbanen knyttes til den nye containerhavnen, i tråd med målet om å øke andelen gods som fraktes til sjøs og på jernbanen»*.

Ved sluttbehandling av planen 10.04.2019 vedtok bystyret også flere tilleggspunkt med forutsetninger knyttet til gjennomføring av kommunedelplanen. Det nye bystyret vedtok i møte 27.11.2019 at det skulle gjennomføres en grundig, ekstern og uavhengig utredning av KMV-alternativet/regionalt havnesamarbeid, og en tilsvarende utredning av konsekvensene en eventuell flytting av containerhavna til Vige kan få for marint liv i Topdalsfjorden.

Kontaktpersoner er:

- Prosjektleder Jan Erik Lindjord, by- og samfunnsenheten, fra 1.1.2020 enhetsleder areal- og transport i klima og arealutvikling
- Marit Eik, by- og samfunnsenheten, fra 1.1.2020 areal- og transport i klima og arealutvikling

Forord.....	2
Sammendrag	6
1 Bakgrunn.....	9
1.1 Mål med planen	9
1.2 Planprogram og konsekvensutredning	10
2 Dagens situasjon.....	11
2.1 Lokalisering av dagens havnevirksomhet.....	11
2.2 Beliggenhet.....	11
2.3 Arealbruk og virksomhet i planområdet	13
2.4 Eiendomsforhold	16
3 Beskrivelse av planen	17
3.1 Hovedgrep	17
3.2 Arealbruk.....	18
3.2.1 Havneområde	18
3.2.2 Veg gjennom Ringknuten	20
3.2.3 Næringsområder	20
3.2.4 Blå-grønnstruktur	20
3.2.5 Sjøarealene.....	21
3.3 Hensynssoner	22
3.3.1 Støy.....	22
3.3.2 Forurensing i grunnen	23
3.3.3 Kraftlinje	23
3.3.4 Sikringssone over og rundt vegtunnel.....	23
3.3.5 Kulturminnevern	23
3.3.6 Naturmangfold	25
3.4 Forholdet til eksisterende reguleringsplaner og bebyggelsesplaner (pbl § 1-5, annet ledd) 25	
3.5 Eiendomsendringer	26
3.6 Måloppnåelse.....	26
4 Konsekvensvurdering – virkninger av planen.....	27
4.1 Dimensjonerende rammer - forutsetninger, tidsperspektiv og usikkerhet	27
4.2 Alternativ som er utredet.....	29
4.2.1 0-alternativet.....	29
4.2.2 Alternativ 1	29
4.2.3 Alternativ 2	29
4.2.4 Anbefalt planforslaget.....	30
4.3 Kristiansand havn – næringslivets behov.....	31
4.4 Mulighet for jernbanetilknytning	33
4.5 Transport - trafikkgrunnlag og trafiksikkerhet på land.....	35
4.6 Landskap.....	37
4.7 Blå-grønnstruktur og friluftsliv	41
4.8 Barn og unges interesse	44
4.9 Naturmangfold	47
4.10 Kulturminner	53
4.11 Grunnforhold – geoteknikk	56
4.12 Havnivå/stormflo.....	57
4.13 Flom/overvann/kommunaltekniske anlegg	57
4.14 Luftforurensing.....	59
4.15 Lysforurensing	60
4.16 Forurensning og miljøkonsekvenser for det marine miljø	60
4.17 Støy.....	64
4.18 Kriminalitets-forebygging.....	67
4.19 Andre miljøkonsekvenser – mobilitetsplan.....	67
4.20 Risiko og sårbarhet	68

4.21	Helsekonsekvenser	69
4.22	Samlede konsekvenser – oppfølging av nasjonale og regionale mål	70
5	Gjennomføring av planen og økonomiske konsekvenser for kommunen og Kristiansand havn .	71
5.1	Oppfølgende planarbeid	71
5.2	Økonomiske konsekvenser.....	71
6	Planprosessen og medvirkning	72
6.1	Prosessen.....	72
6.2	Medvirkning	72
	Vedlegg.....	74
7	Forutsetninger for planarbeidet	74
7.1	Nasjonale føringer og planer	74
7.1.1	Nasjonale forventninger etter plan- og bygningsloven.....	74
7.1.2	Føringer i lover og forskrifter	74
7.1.3	Statlige planretningslinjer og rikspolitisk retningslinjer	75
7.1.4	Nasjonale planer og strategier	77
7.2	Regionale planer og føringer	78
7.3	Kommunale planer og føringer	80
7.3.1	Strategier og overordna planer	80
7.3.2	Bystyrevedtak	85
7.3.3	Føringer gitt i andre sentrale grunnlagsdokumenter	86
8	Ordliste, havnevirksomhet	87
9	Delutredninger.....	88
10	Kilder og grunnlagsdokument:	89

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.

Dimensjonering og usikkerhet

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

I den langsiktige målsettingen for planarbeidet fremgår det at kommunedelplanen skal sikre langsiktig arealbehov for utvikling av en fremtidsrettet havn i Kongsgård – Vige, som ivaretar behovene til regionens næringsliv og sikrer nasjonale funksjoner. Planen skal ivareta hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømlandet. Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer skal ivaretas.

Et langsiktig perspektiv for havneutvikling innebærer stor usikkerhet når det gjelder utvikling i skipsfarten, konkurransesituasjonen mellom havner, skipsstørrelse, hvilken teknologi som benyttes for lasting og lossing og transport av containere på området og utviklingen innen næringer eller bransjer som forutsetter tilgang på gode kai og havnefasiliteter (f.eks. Offshore Supply Port (OSP)). Alle disse forholdene, hver for seg og samlet, innvirker på fremtidig arealbehov for havneutvikling og utbyggingstakten. I tillegg til de forholdene det har vært mulig å vurdere i dette planarbeidet pågår også andre prosesser som på sikt vil kunne påvirke havnevirksomheten i Kristiansand. I et langsiktig perspektiv er også andre arealbehov, eksempelvis byutvikling usikre.

Plan- og bygningsloven § 3-1 fastslår at planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig. Store investeringer for flytting av containerhavna fra Langmannsholmen til Kongsgård-Vige forutsetter langsiktighet og forutsigbarhet. For å sikre dette er det avsatt havneareal utover 10-12 år, som er vanlig tidshorisont for kommuneplanens arealdel. I delutredningene til konsekvensutredningen er det tatt utgangspunkt i forventet vekst i godsvolum i henhold til godsfremskrivningene i Strategisk havneplan 2015.

Hovedgrep

Kommunedelplanen åpner for utvidelse av havneområde nord, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan fra 2005. 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. Utvidelsen innebærer at Ringknuten og deler av Ringåsen sprenges ned til samme nivå som dagens havneareal. Det er imidlertid knyttet fortsetninger til detaljregulering av område o_SHA_8 - Ringknuten. Det skal utarbeides en faglig utredning av virkninger nedspregning av Ringknuten har for nærfriluftsliv, barn og unge og folkehelse og behovsanalyse med alternativvurdering som begrunner nedspregning. Vige og Kongsgårdsbukta blir et sammenhengende havne- og næringsområde uten den markerte Ringknuten som deler opp området. Det stilles krav om at det skal utarbeides landskapsplan som viser hvordan overgangen mellom havnearealet og Ringåsen skal utformes. Fremtidig vegtunell og jernbanetunnel under Ringåsen er vist med sikringssoner. Areal for fremtidig jernbanespor er vist med bestemmelsessone.

Omdisponering av Ringknuten med toppen og salamanderdammen, Prestebekken og Hesteheia grøntområdene utløser krav om erstatningsareal, jf. RPR for barn og unge. I bestemmelsene til kommunedelplanen er det lagt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer etablering av erstatningsarealer. Områdene blir ikke direkte erstattet og viktige friluftsområder og

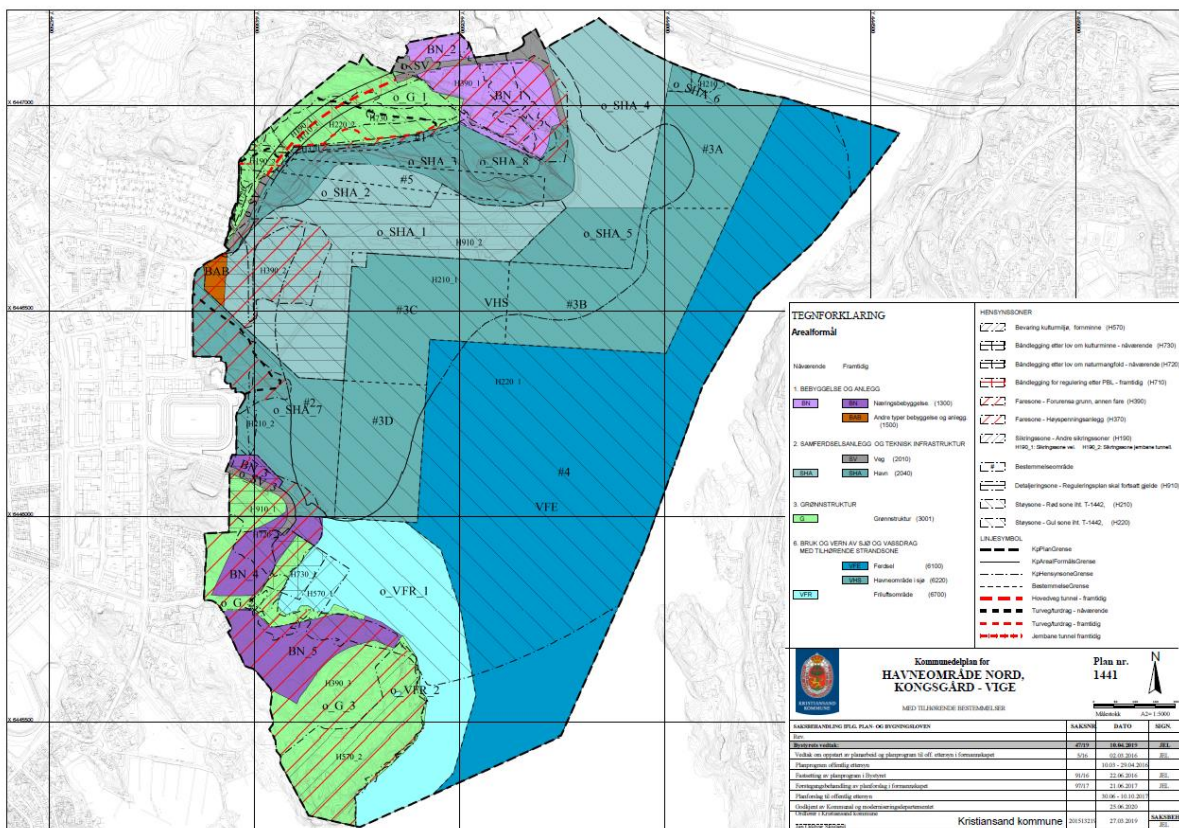
landskapselementer går tapt, men barn- og unges bade- og lekearealer vil bli kompensert gjennom opparbeidelse av nye områder og kvalitetsheving av eksisterende friluftsområder.

Havnearealene i Kongsgårdbukta utvides også sørover ved at Hesteheia og sjøområdene utenfor Sør-Arena omdisponeres til havn. Kaianlegget sør for Torsviga (ubåtkaia) som er avsatt til kombinerte formål bolig-kontor bebyggelse og anlegg i kommuneplanen endres til havneformål. Øvrige deler av de kombinerte utbyggingsområdene i Marvika endres til næring, kontor.

Grøntområdene i Marvika og Gleodden opprettholdes som rekreasjonsområde med historiske kulturminner, kyststi, badeplasser og fiskeområder som i kommuneplanen 2011-2022.

Næringsområdene i Vige og havneområde har hovedatkomst fra E18 ved Narvikakrysset. All godstransport til og fra havna med tunge kjøretøy skal ha adkomst her. Havneområdet har også adkomst for ansatte og besøkende fra Kongsgård ålle. Næringsområdene i Marvika skal ha adkomst via Stadionveien.

I samsvar med målene i fastsatt planprogram er det avsatt areal som skal sikre et langsiktig arealbehov for utvikling av havna. I bestemmelsene er det satt rekkefølgekrav om at nye havneareal i Torsviga (o_SHA_7) ikke kan utvikles før områdene i Kongsgårdbukta er utviklet. Videre er det fastsatt rekkefølgekrav om at de øvrige havnearealene, områdene o_SHA_1 til o_SHA_7 skal detaljreguleres og utvikles før arealene på Ringknoten (o_SHA_8). Dette skal sikre at havna ikke tar i bruk nye arealer før dette er nødvendig.



Figur 1 Plankart

Samlede konsekvenser – oppfølging av nasjonale og regionale mål

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

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

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

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

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

Støybestemmelsene til kommunedelplanen følger i det vesentligste Retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442/2012. T-1442 tar ikke hensyn til befolkningens spesielle behov for skjerming på fridager (søn- og helligdager). På grunn av havnas beliggenhet tett opp til boligområder, er det tatt inn en skjerping av kravene for å sikre en slik skjerming. Det er satt et strengt krav om maksimum antall dager og maksimal støy på utypiske verstedøgn. Detaljreguleringsplaner skal utrede støy og redegjøre for støydempende tiltak og fastsette krav til miljøoppfølgingsprogram.

1 Bakgrunn

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.

Arealbegrensingene i Vestre havn gjorde at alternative lokaliseringer for deler av virksomheten ble vurdert i siste del av 1990 årene. Bystyret vedtok fremtidig havneutvidelse lokalisert til Kongsgård/Vige i 1998. Dette vedtaket ble etterfulgt av vedtak om funksjonsfordeling mellom Vesterhavnen og Kongsgård-/Vigebukta i 2003, sak 80/03. Det ble besluttet at Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Deler av daværende havnefunksjoner på Silokaia skulle flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. Containerterminalen skulle flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KVMV-området, Kolsdalsbukta. Ferjeterminalen skulle videreutvikles med økt kapasitet. Videre ble det vedtatt at Silokaia og Lagmannsholmen skulle frigjøres for byutvikling. Basert på denne funksjonsfordelingen ble reguleringsplan for Kongsgård-Vige vedtatt 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 frem plan for Strategisk utvikling og arealbehov, Havneplanen 2015. Planen omfatter hele virksomheten til Kristiansand havn, inklusivt arealbehov for langsiktig havneutvikling i havneavsnitt nord. Også Kristiansand kommune fikk gjennomført en utredning av arealbehov i Kongsgård-Vige (Kokkersvold-Seaport-utredningen). Både Havneplanen 2015 og Kokkersvold-Seaport-utredningen konkluderer med at gjeldende reguleringsplan ikke tilfredsstiller 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 er utredet.

1.1 Mål med planen

Langsiktige mål - Effektmål

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

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 ivarettatt.
- 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 ivarettatt.

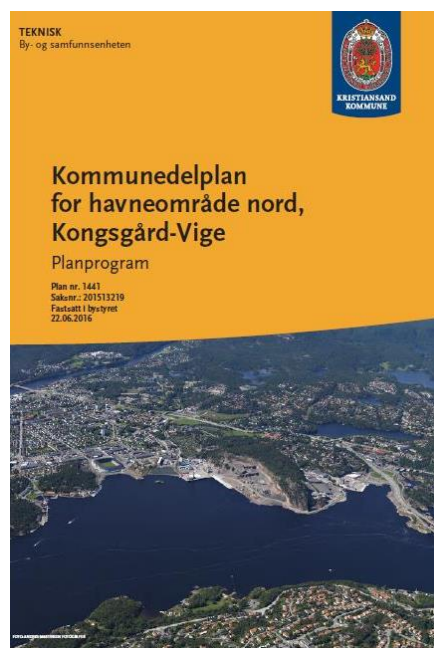
Prosessmål

- 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.

1.2 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.

Planprogram for kommunedelplanarbeidet ble fastsatt i bystyret 22. juni 2016. Planprogrammet gjør rede for bakgrunn for planarbeidet, mål, begrunnelse for avgrensning av planområdet, beskrivelse av dagens situasjon, forutsetning for planarbeidet, sentrale problemstillinger i planleggingen, krav til utredninger, organisering av planarbeidet og opplegg for medvirkning.



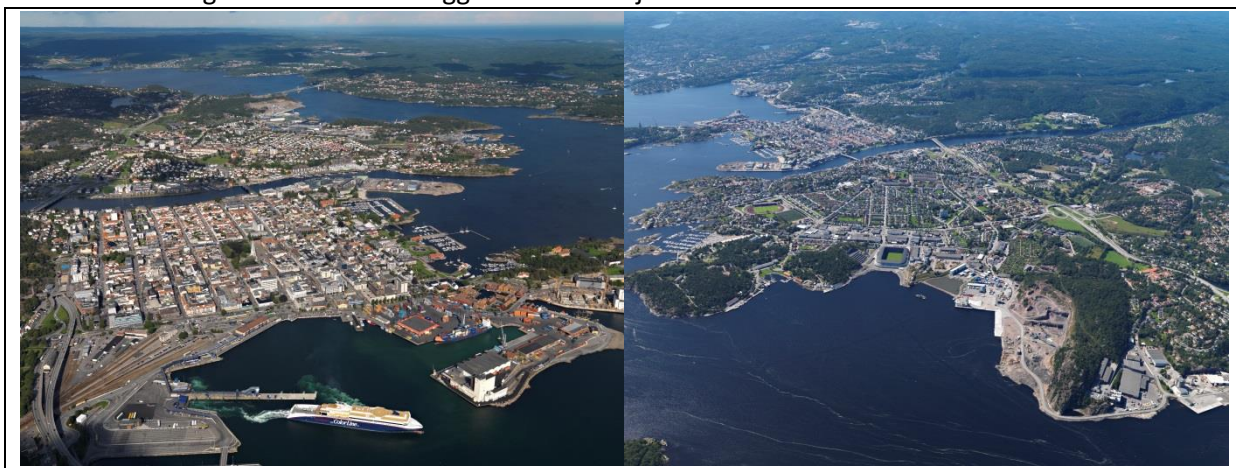
Figur 2 Planprogram

2 Dagens situasjon

2.1 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 og ferjeterminalen i KMV-bukta/Hampa. Cruiseterminal er vedtatt flyttet fra Silokaia til ny kai på Lagmannsholmen og en mindre pir lengre ute på Odderøya. Godsaktiviteten som tidligere var på Silokaia er flyttet til Kongsgård-Vige. I Kolsdalsbukta er regionens hovedanlegg for drivstoff. Operatør for tankanlegget er Statoil fuel & retail. På Kroodden driftes et tankanlegg. Området er regulert til bolig/næring i områderegeringsplan for Kroodden. Det er forutsatt at tankanlegget skal legges ned ved utbygging. Kristiansandsregionen har ikke anlegg for bunkersolje.



Figur 3 Vestre havn og havneområde nord

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

2.2 Beliggenhet

Planområdet er i 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

Avgrensing 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.

Kristiansand havn, havneavsnitt nord strekker i dag seg 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 en sidearm av Kristiansandsfjorden, som strekker seg nord-sør fra Topdalselvas munning til Gleodden/Marvika. Fra elveoset

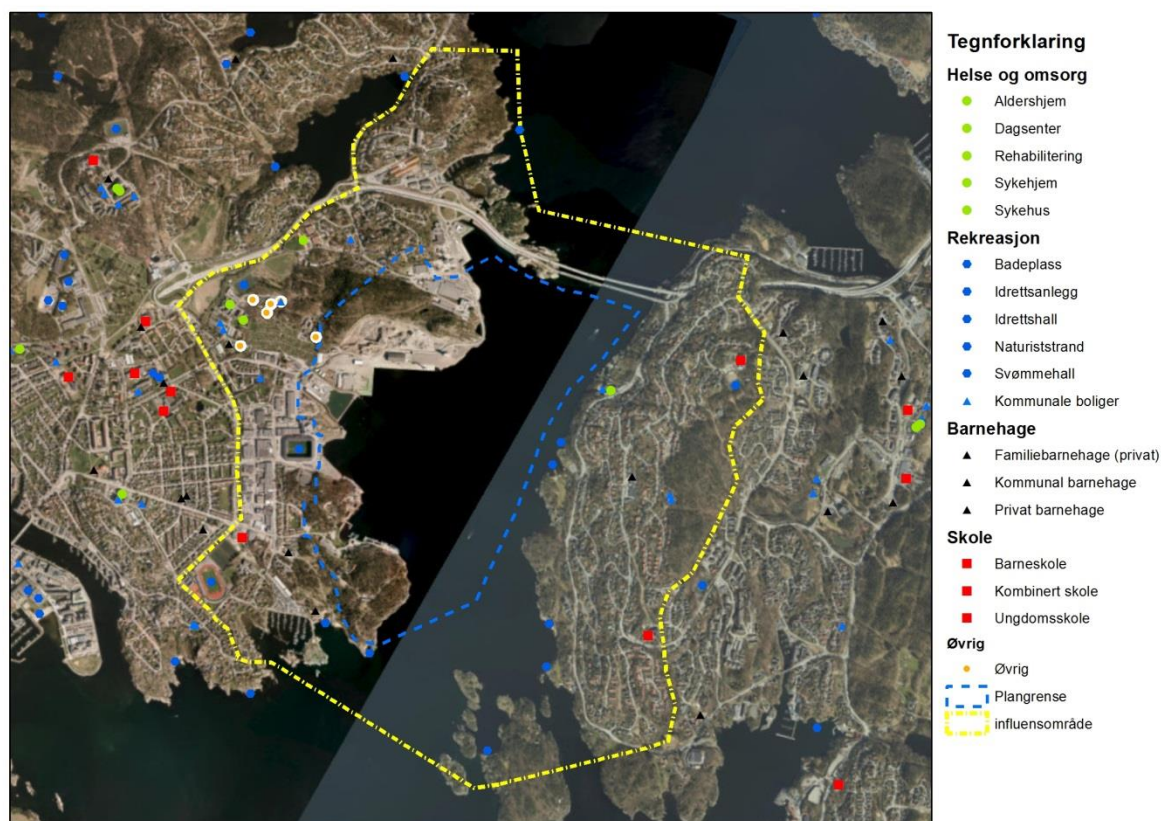


Figur 4 Planområdet

ved Kjevik og Hamresanden og videre innover brukes navnet Ålefjærfjorden. Topdalsfjorden er ca. 10 km lang og har flere bassenger og terskler. Største dyp i det ytterste bassenget er 52 meter, og terskelområdet mot Kristiansandsfjorden er fra 20-44 meter dyp.

Kongsgård-Vige ligger øst i bydel Lund. Lund er den største av de 18 delområdene i Kristiansand med 11.633 innbyggere. Bydelen har økt innbyggertallet med 16 % siden 2007. Befolkningssammensetningen er den som ligner mest på Kvadraturen, med sterkt innslag av eldre.

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



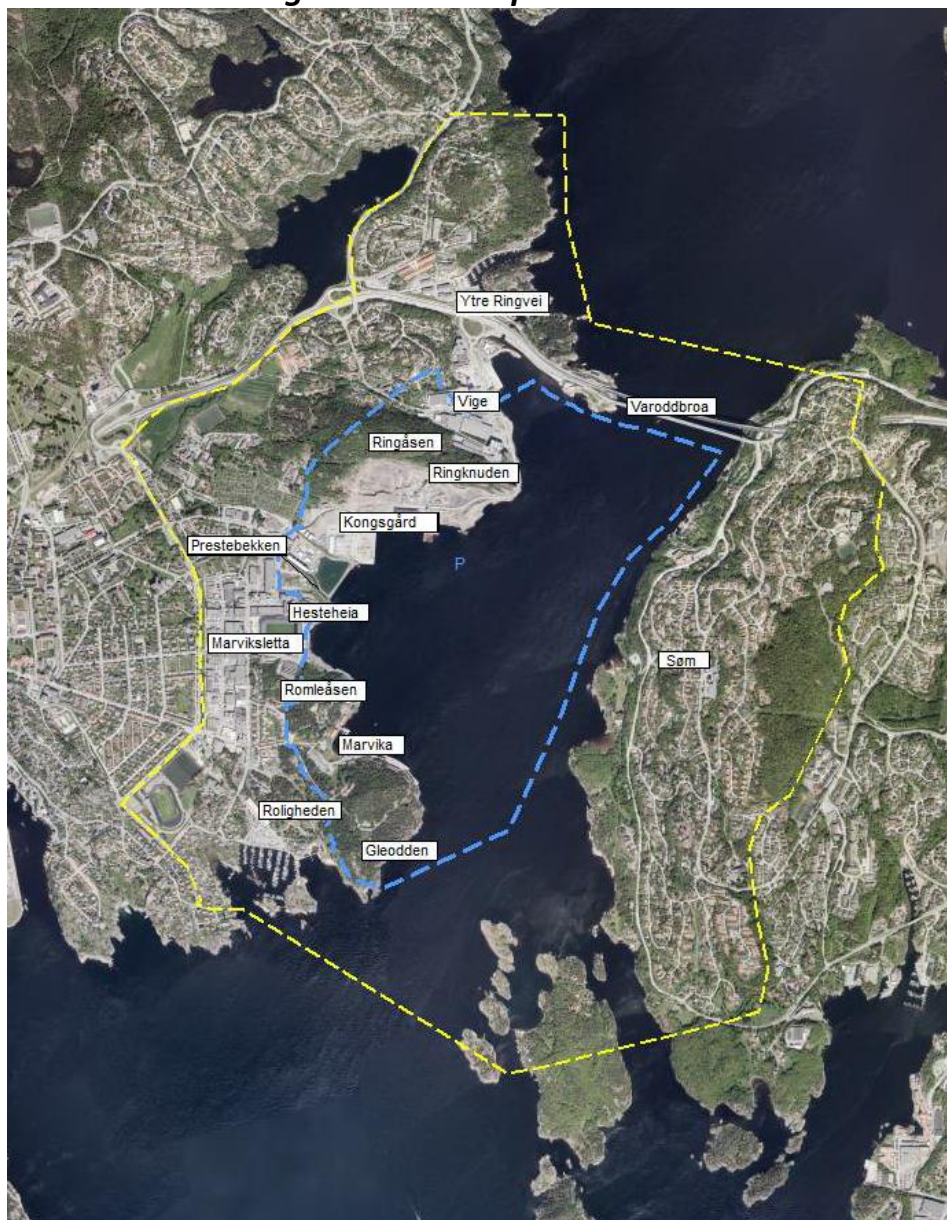
Figur 5 Sentrale funksjoner

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. Like ved kolonihagen ligger Sørlandet sykehus med avdeling for rus og avhengighetsbehandling (ARA). Lengre nord ligger avdeling for fysisk behandling og rehabilitering. 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. Sømsstrendene er svært viktige bade- og friluftsområder.

2.3 Arealbruk og virksomhet i planområdet



Figur 6 Planområde med nære influensområde

Reguleringsplan for Kongsgård-Vigebukta 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 tilleggsdybde. Den er i begrenset bruk og benyttes i hovedsak av Norcem. I Vigebukta næringsområde ligger det flere store næringsvirksomheter blant annet engrosbedrifter (Optimera og Norengros) og en bensinstasjon. Avfall sør holder til i lokalene til den nedlagte Asbjørnsen tobakksfabrikk. Norcem har et eldre produksjonsanlegg for cement i Vigebukta og Cemex har etablert nytt cementproduksjonsanlegg 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 dekar opparbeidet areal. I dag er det i hovedsak stykk gods, bulk og noe OSP (Offshore Supply Port) som drives fra området. Her ligger det også et deponi for mottak av forurensede masser (strandkantdeponiet) som er planlagt disponert til havnearealer.



Figur 7 Strandkantdeponier og kyststien over Hesteheia. Foto Kristiansand kommune

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.

Ringknuten pukkverk AS er avviklet og flyttet til Studedal.

Ringåsen og Ringknuten er markerte høydedrag som deler opp landskapet og deler opp Vige næringsområdet og Kongsgårdsbukta. Området er en del av eksisterende grønnstruktur og er bundet sammen med et nettverk av turløyper og stier. Ringåsen er i aktiv bruk som turområde for skoler og barnehager. Ringknuten benyttes også av barn og unge på fritiden.

Ringåsen og Ringknuten har, gjennom historien, hatt mange forskjellige funksjoner; som samlingsted, utkikkspunkt, her har det sikkert stått varder og blitt brent veter for å varsle om ufred. Under Napoleonskrigen (1807-14) skal det ha stått en bygning på Ringåsen – kanskje en optisk telegraf.

På Ringåsen er det registrert en bygdeborg som trolig kan knyttes til den gamle Kongsgården som lå like vest for anlegget. På Ringknuten er det registrert to freda hellere og ei røys med usikker status. Den registrerte helleren som det er knyttet sagn til om St. Olav og Ola Høyland har høy bevaringsverdi som tradisjonslokalitet. Den andre helleren har lav bevaringsverdi.

Hesteheia og Romlåsen er viktige friluftsområder. Også disse områdene benyttes av barn og unge.

Marvika var tidligere et lukket militærrområde. Etter at kommunen kjøpte området og åpnet det opp som friluftsområde, er naturen og parken blitt et mye brukt rekreasjonsareal for befolkningen på Lund. Området benyttes også aktivt av skoler og barnehager. Sammen med tilgrensende grønnstruktur i Bertesbukta/Roligheden utgjør dette et viktig område også for befolkningen i andre

deler av kommunen og regionen. Det er en sammenhengende kyststi, med varierende standard, gjennom planområdet fra Kuholmen/Bertesbukta til Marvika forbi Sør Arena stadion og Hesteheia, langs Prestebekken, forbi kolonihagene og opp til Ringknuten.

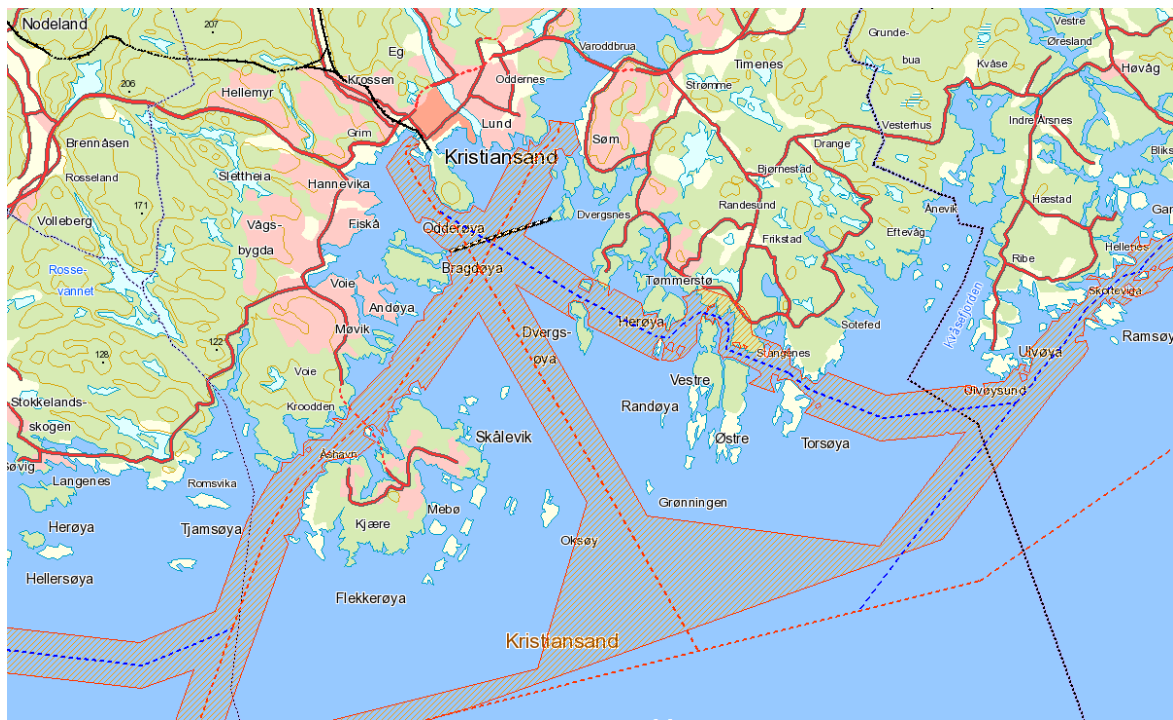
I Marvika ligger to bygninger, varegodslager og slipp, som er fredet ved forskrift. På Gleodden er det en rekke militære kulturminner. Flere av bygningene i Marvika disponeres av Redningsselskapet.



Figur 8 Marvika – freda område Foto Kristiansand kommune

Flere arealer innenfor planområdet inngår i kommunens aktsomhetskart for forurenset grunn. I Kongsgårdsbukta er det etablert strandkantdeponi for å håndtere masser fra opprydding i forurenset sjøbunn. Det ble gjennomført oppryddingstiltak i de tidligere forsvarsområdene i Marvika før disse ble overført til kommunen. I sjøområdene i Marvika og Torsviga er det gjennomført opprydding. Massene er levert til strandkantdeponiet.

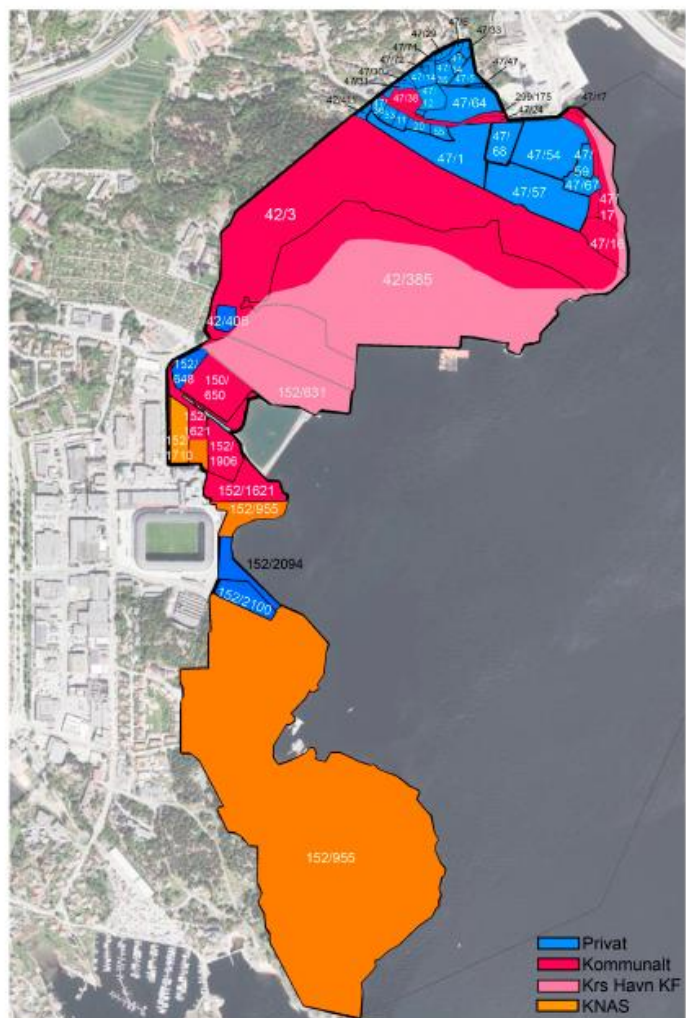
Farleder i Kristiansand vist på kartet nedenfor. Kystverket planlegger tiltak i eksisterende hovedled for å bedre sikkerheten og fremkommeligheten inn til havnearealene i Kongsgård / Vige. Gjeldende fartsforskrift har begrensning på 5 knop nærmere enn 50 m fra land. Denne gjelder for alle, fartøy, men nyttefartøy seiler vanligvis ikke nærmere land enn 50 m fra land.



Figur 9 Hoved- og bilder i Kristiansand

2.4 Eiendomsforhold

Kristiansand kommune og kommunens næringssselskap (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 Ringknoten, Ringåsen og Romleåsen. I Vige og i Torsviga er det mange private næringsseiendommer.



Figur 10 Eiendomsforhold

3 Beskrivelse av planen

3.1 Hovedgrep

Kommunedelplanen åpner for utvidelse av havneområde nord, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan fra 2005. Den mest omfattende endringen består i at havnearealene i Kongsgårdbukta utvides mot nord og vest ved at Ringknoten 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. Utvidelsen innebærer at Ringknoten og deler av Ringåsen sprenges ned til samme nivå som dagens havneareal. Det er imidlertid knyttet forutsetninger til detaljregulering av område o_SHA_8 (Ringknoten). Det skal utarbeides en faglig utredning av virkninger nedspregning av Ringknoten har for nærfriluftsliv, barn og unge og folkehelse og behovsanalyse med alternativvurdering som begrunner nedspregning. Vige og Kongsgårdsbukta blir et sammenhengende havne- og næringsområde uten den markerte Ringknoten som deler opp området. Det stilles krav om at det skal utarbeides landskapsplan som viser hvordan overgangen mellom havnearealet og Ringåsen skal utformes.

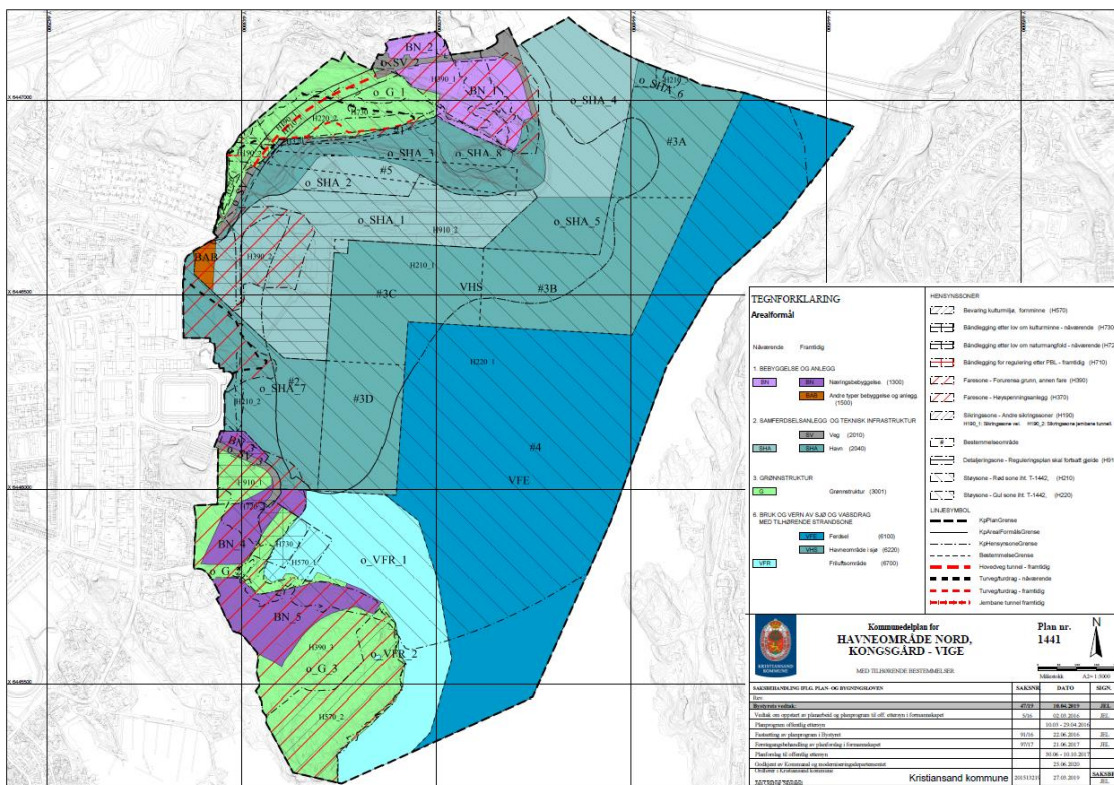
Omdisponering av Ringknoten med toppen og salamanderdammen, Prestebekken og Hesteheia grøntområdene utløser krav om erstatningsareal, jf. RPR for barn og unge. I bestemmelsene til kommunedelplanen er det lagt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer etablering av erstatningsarealer. Områdene vil ikke bli direkte erstattet og viktige friluftsområder og landskapselementer går tapt, men barn- og unges bade- og lekearealer vil bli kompensert gjennom opparbeidelse av nye områder og kvalitetsheving av eksisterende friluftsområder.

Havnearealene i Kongsgårdbukta utvides også sørover ved at Hesteheia og sjøområdene utenfor Sør-Arena omdisponeres til havn. Kaianlegget sør for Torsviga (ubåtkaia) som er avsatt til kombinerte formål bolig-kontor bebyggelse og anlegg i kommuneplanen endres til havneformål. Øvrige deler av de kombinerte utbyggingsområdene i Marvika endres til næring, kontor.

Grøntområdene i Marvika og Gleodden opprettholdes som rekreasjonsområde med historiske kulturminner, kyststi, badeplasser og fiskeområder som i kommuneplanen 2011-2022.

Næringsområdene i Vige og havneområde har hovedatkomst fra E18 ved Narvikakrysset. All godstransport til og fra havna med tunge kjøretøy skal ha adkomst her. Havneområdet har også adkomst for ansatte og besøkende fra Kongsgård alle. Næringsområdene i Marvika skal ha adkomst via Stadionveien.

I samsvar med målene i fastsatt planprogram er det avsatt areal som skal sikre et langsiktig arealbehov for utvikling av havna. I bestemmelsene er det satt rekkefølgekrav om at nye havneareal i Torsviga (o_SHA_7) ikke kan utvikles før områdene i Kongsgårdbukta er utviklet. Videre er det fastsatt rekkefølgekrav om at de øvrige havnearealene, områdene o_SHA_1 til o_SHA_7 skal detaljreguleres og utvikles før arealene på Ringknoten (o_SHA_8). Dette skal sikre at havna ikke tar i bruk nye arealer før dette er nødvendig.



Figur 11 Plankart

3.2 Arealbruk

3.2.1 Havneområde

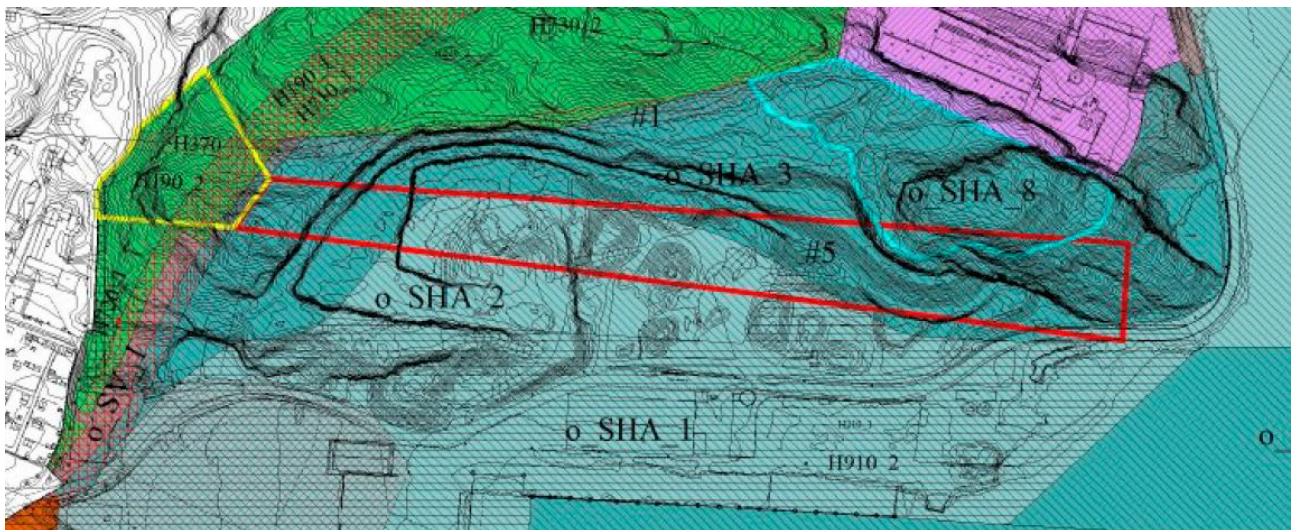
Det er avsatt til sammen 281 dekar til havneformål på land og 221 dekar fylt ut i sjø. Sammenlignet med gjeldende reguleringsplan er det der avsatt totalt 155 dekar nytt havneareal på land, og 164 dekar som nytt utfylt område.

Havneområdene på land skal ivareta arealbehov for bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet, herunder kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger, lager og administrasjonsbygninger.

Havnevirksomheten i Kongsgård-Vige omfatter i dag lasting og lossing av stykkgoods, tørrbulk og OSP-virksomhet (offshore supply port). Kommunedelplanen legger til rette for at containerhavna skal kunne flyttes fra Lagmannsholmen til Kongsgård-Vige. Containere og håndteringsutstyret er tunge konstruksjoner. Det er derfor en forutsetning at denne delen av havnevirksomheten plasseres på fast grunn.

Arealbehovet for en containerterminal er sterkt avhengig av hvilken teknologi som benyttes for lasting og lossing og transport av containere på området. Effektiv håndtering av containergods forutsetter at containerterminalen er mest mulig rektangulær og har dybde på minst 150-200 meter fra kaifront og lengde på 800 meter eller mer. Kaien bør ha plass til to skip, med minimum 500 meter kaifront. Laste- og losseareal bør ha bredde på minst 50 meter fra kaikant. Videre må det være tilstrekkelig plass til lagerareal for containere, oppstillingsareal for lastebiler og vogntog, areal for logistikkfunksjoner samt plass til bygninger og fellesareal for terminalfunksjoner. Kommunedelplanen ivaretar disse hensynene. Det legges opp til fleksibel utnyttelse av havnearealene og at arealet som i

planen sikres til utvikling av containerterminal kan benyttes til andre havneformål inntil det er behov for hele arealet til containerformål.



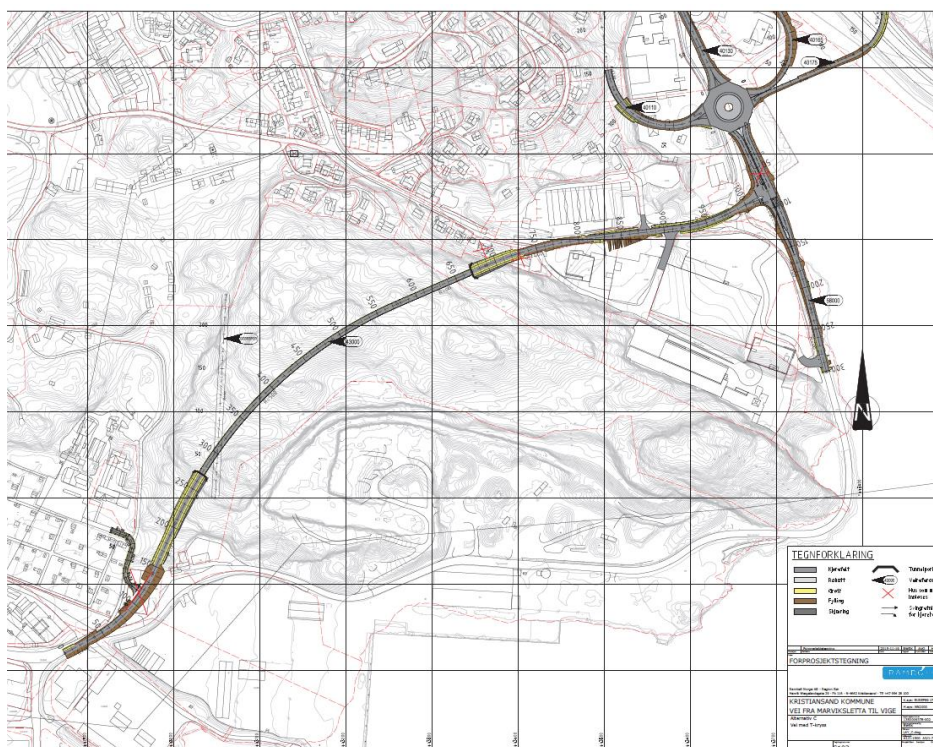
Figur 12 Sikringssone for jernbanetunell og bestemmelsessone jernbanespor

Det er ikke satt av eget areal for etablering av våtbulkanlegg i plankartet. Det er strenge krav for etablering av våtbulkanlegg. For å kunne avgjøre hvor et slikt anlegg kan lokaliseres må en ha konkret kunnskap om hvilke produkter som skal inngå i anlegget og volum på disse. Dette krever en spesifikk ROS-analyse for anlegget som skal etableres. Våtbulkanlegg kan etableres innenfor havnearealene, gitt at det gjøres en egen ROS-analyse og at anlegget tilfredsstiller krav til slikt anlegg på det tidspunktet det er aktuelt.

I plankartet er det avsatt sikringssone for jernbanetunnel og bestemmelsessone (#5) for lokalisering av jernbanespor. I bestemmelsene er det fastsatt at det innenfor bestemmelsessone #5 ikke kan foretas arealdisponeringer som vanskeliggjør etablering av fremtidig jernbanespor.

3.2.2 Veg gjennom Ringknoten

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



Figur 13 Veg gjennom Ringåsen, Rambøll

3.2.3 Næringsområder

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. Bestemmelsene til kommunedelplanen åpner for mindre tiltak uten krav om detaljreguleringsplan.

Næringsområdene i Torsviga og Marvika er forutsatt utviklet til kontor. Arealbruken på næringsområdet i Torsviga er i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området, mens arealbruken på områdene 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. Det er knyttet bestemmelser til regulering av næringsområdene i Marvika om utnyttelse og høyde, landskapstilpasning, allmenn rekreasjon, lek og grønncorridorer.

3.2.4 Blå-grønnstruktur

Ringåsen, Romelåsen, strandsonen i Marvika og Gleodden er avsatt som grønstruktur. Eksisterende lagerbygning(er) i område o_G_3 på Gleodden skal fjernes eller disponeres til bruk for barn og unge. I Marvika er det forutsatt at vegforbindelen 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 rekkefølge krav til dette.



Figur 14 - Kyststi

3.2.5 Sjøarealene

Arealene nærmest land, ca 200 meter fra planlagt kai, disponeres til havneformål i sjø. Her er forankring av konstruksjoner og fartøy tillatt. Det er satt rekkefølgekrav om at sjøarealene ikke kan tas i bruk til havneformål før områdene innenfor er fylt ut til havneareal.

I arealene som ligger utenfor havneområdene i sjø tillates ikke tiltak som hindrer fri ferdsel gjennom området.

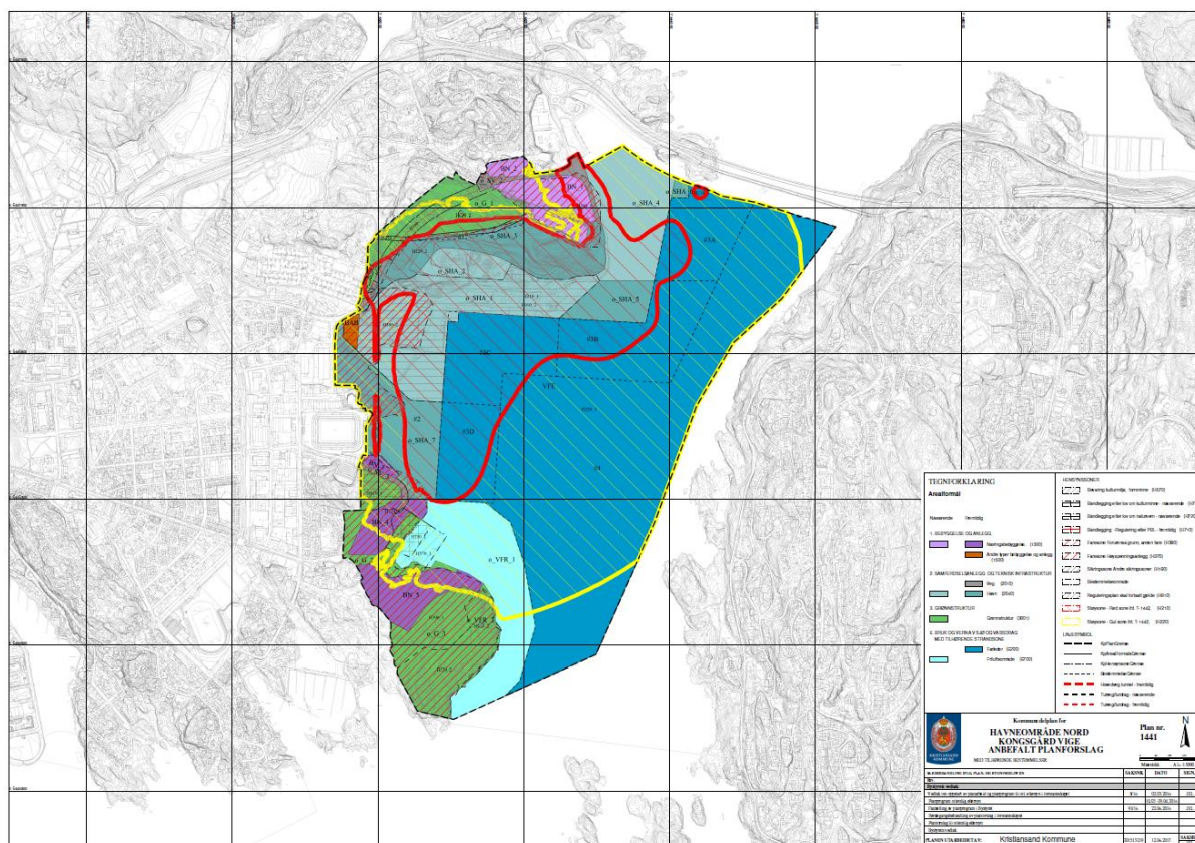
Sjøarealene utenfor Gleodden og Marvika er avsatt som friluftsområde i sjø. Arealet er ca 100 meter i fra land på det smaleste.

3.3 Hensynssoner

3.3.1 Støy

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistriksel og påvirker derfor folks helsetilstand. Erfaring fra andre havner viser at impulsstøy fører til flere klager fra naboer. Impulsstøy fra havnevirksomhet kan reduseres ved bruk av utstyr for rolig containerhåndtering.

Hensynssone støy inneholder rød og gul støysone for årsmiddeldøgn m/impulslydgrense, basert på støyvurderinger av havn for år 2065, utbyggingsalternativ 1, redusert areal. I støyberegningene representerer år 2065 maksimalt aktivitetsnivå i havna i samsvar med prognoser i strategisk havneplan 2015.



Figur 15 - Plankart der hensynssone støy er illustrert med farger

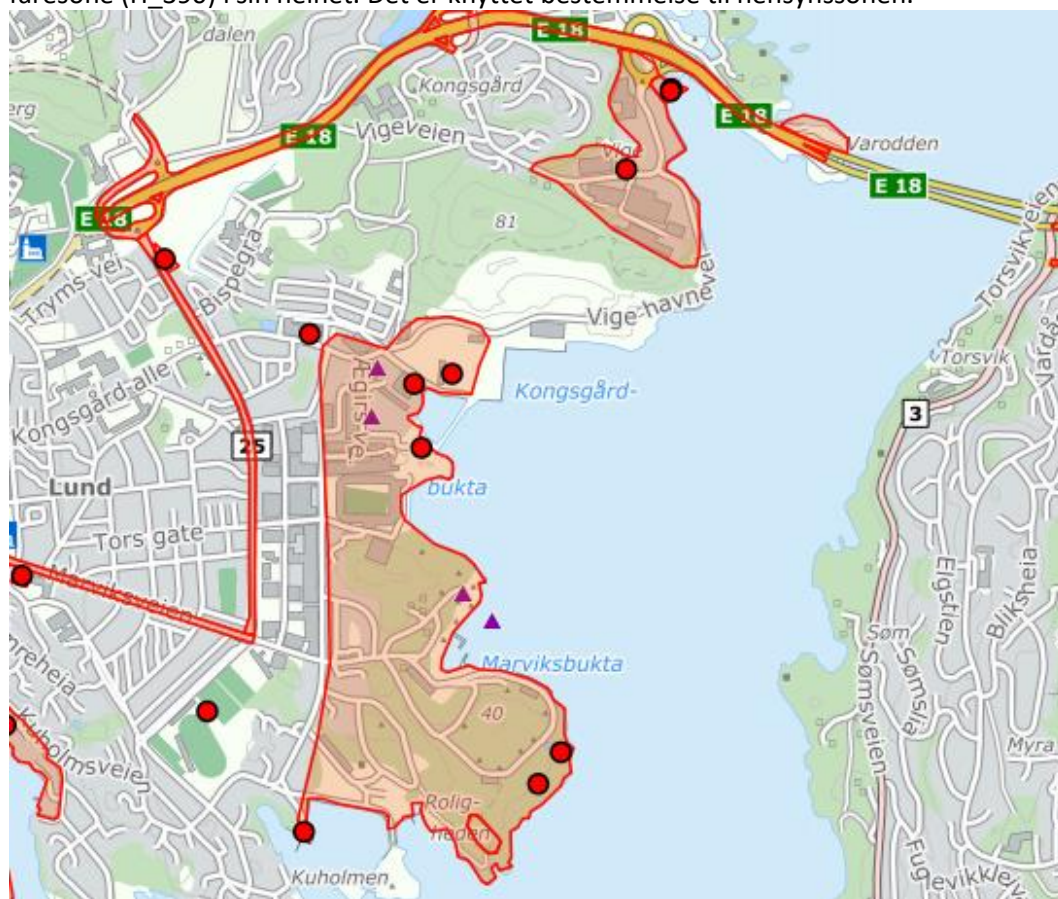
Støybestemmelsene til kommunedelplanen følger i det vesentligste Retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442/2012. Kravene i denne retningslinjen legges til grunn for arealplanlegging både nasjonalt og internasjonalt. T-1442 tar ikke hensyn til befolkningens spesielle behov for skjerming på fridager (søn- og helligdager). På grunn av havnas beliggenhet tett opp til boligområder, er det tatt inn en skjerpning av kravene for å sikre en slik skjerming. Det er satt et strengt krav om maksimum antall dager og maksimal støy på utypiske verstedøgn. Detaljreguleringsplaner skal utrede støy og redegjøre for støydempende tiltak og fastsette krav til miljøoppfølgingsprogram.

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

3.3.2 Forurensing i grunnen

Store deler av arealet innenfor planområdet inngår i kommunens aktsomhetskart for forurenset grunn. Aktsomhetskartet viser områder hvor kommunen har mistanke om at grunnen på land kan være forurenset. Dette gjelder Marvika hvor det tidligere militær aktivitet, en gammel tildekket fylling og brannfylling i Torsviga, det gamle kommunale søppeldeponiet og strandkantdeponi for å håndtere masser fra opprydning i forurenset sjøbunn i Kongsgårdbukta. Lokalitetene i Vige-området er bensinstasjon og et tidligere et sagbruk.

Det er gjennomført tiltak mot spredning av miljøgifter innenfor deler av områdene som inngår i aktsomhetskartet. Områdene som inngår i aktsomhetskartet er likevel vist med hensynssone-faresone (H_390) i sin helhet. Det er knyttet bestemmelse til hensynssonen.



Figur 16 - Aktsomhetskart for forurensa grunn

3.3.3 Kraftlinje

Eksisterende kraftlinje i Ringåsen er vist med hensynssone – faresone, høyspenningsanlegg (H370). Hensynet til kraftlinjen må avklares i detaljreguleringsplan for o_SHA_3.

3.3.4 Sikringszone over og rundt vegtunnel

Over planlagt tunnel gjennom ringknuten er det lagt inn sikringszone (H_190) for å hindre skade på tunnelene eller tunnelinnredningen.

3.3.5 Kulturminnevern

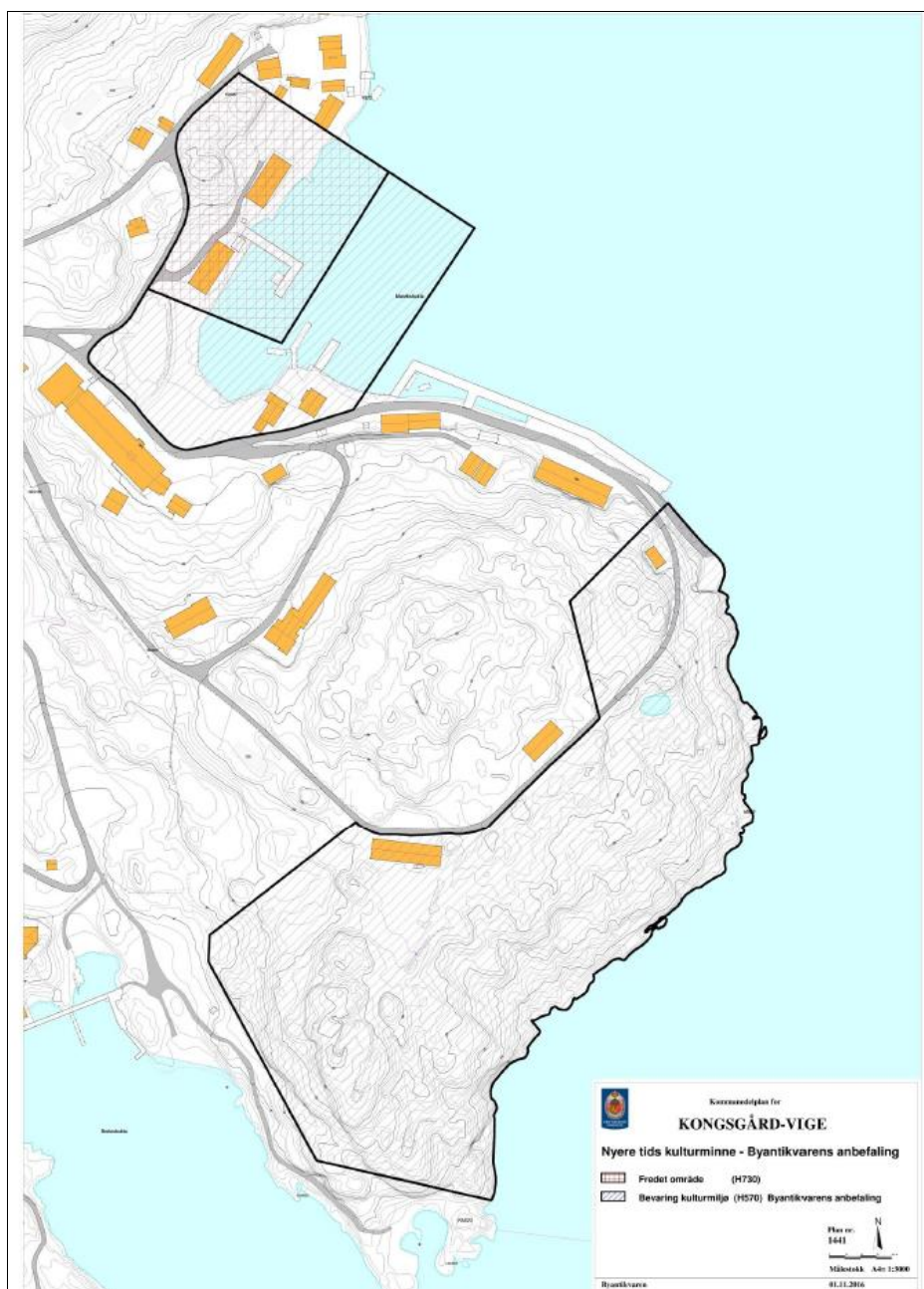
Fortidsminner

På Ringåsen er det en bygdeborg som er automatisk fredet etter kulturminneloven. Området er vist med båndleggingssone - båndlagt etter kulturminneloven (H_730).

Fortidsminnene på Ringknuten er ikke vist med båndleggingszone da Ringknuten er foreslått disponert til havneformål. Dette forutsetter at Riksantikvaren frigir områdene.

Nyere tidskulturminner

Varegodslager og båthus med slipp i Marvika og areal rundt disse er fredet ved forskrift. Arealet er vist som båndlagt etter kulturminneloven (H_730). Område rundt det fredede området er avsatt med hensynssone bevaring av kulturmiljø (H_570). Også sørøstlige deler av Gleodden er avsatt med hensynssone bevaring av kulturmiljø (H_570). Området inneholder anlegg fra Gleodden batteri. Bygninger, fortifikasjonsanlegg, kaier og slipp fra de to kulturmiljøområdene inngår som del av kulturmiljøet.



Figur 17 - Nyere tids kulturminner - freda område og hensynssone

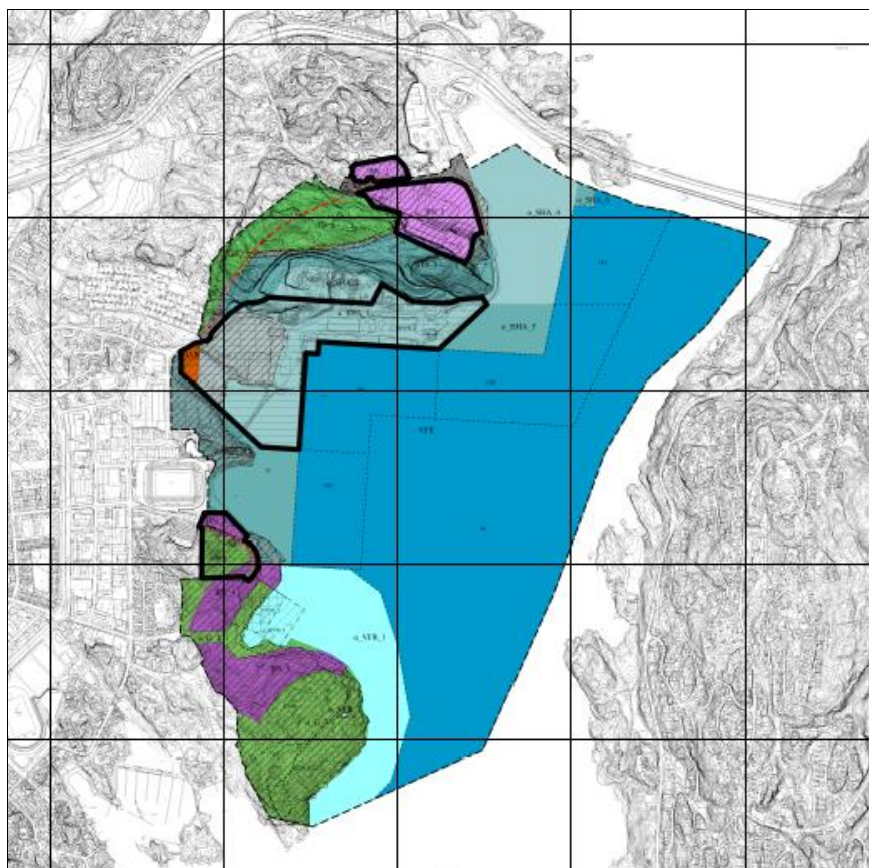
3.3.6 Naturmangfold

I lia opp til Ringåsen fra kolonihagene og i en lokalitet nær Torsviga er det hule og grove eiker som er automatisk fredet jf. Forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven. Området er vist med båndleggingssone - båndlagt etter naturmangfoldloven (H_720). Det er også registrert en småsalamanderlokalitet på Gleodden. Denne inngår i grønnstrukturen og er ikke markert med hensynssone.

3.4 Forholdet til eksisterende reguleringsplaner og bebyggelsesplaner (pbl § 1-5, annet ledd)

Etter plan- og bygningslovens § 1-5 går ny plan ved motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er fastsatt i den nye planen.

Områder hvor eksisterende reguleringsplanen fra 2005 og detaljregulert/bebyggelsesplan fortsatt skal gjelde i sin helhet er vist med hensynssone (H_910) jf. plan- og bygningsloven § 11-8 f. Dette gjelder havneområde o_SHA_1, BAB, BN_3, o_SV_3, deler av o_G_2, markert i kartet under. Det er vurdert at denne arealdisponeringen er i samsvar med nasjonale og regionale interesser, jf forutsetningene i pbl § 11-8 f.



Figur 18 - rang mellom planer

I områder hvor det helt eller delvis er motstrid mellom reguleringsplaner og kommuneplanen gjelder kommuneplanen foran eller som supplement til reguleringsplanene. Innenfor delområdene BN_1 og BN_2, næringsområdene i Vige, utdyper kommunedelplanens bestemmelser reguleringsbestemmelsene. Innenfor disse områdene er det krav om detaljreguleringsplan. Dette er sammenfallende med krav om bebyggelsesplan i reguleringsplanen fra 2005.

3.5 Eiendomsendringer

Arealer avsatt som havneareal på land, herunder utfylte havneareal, grøntstruktur og veger er vist som offentlige arealer, (o_SHA_1-7, o_G_1-3, o_SV_1-3). Med unntak av deler av framtidig havneareal i Torsvigbukta er områdene som er disponert til havn og grønnstruktur eid av Kristiansand kommune, Kristiansand havn og Kristiansand næringssselskap (KNAS). En mindre del av framtidig havneareal i Torsviga og deler av veiforbindelsen mellom Kongsgård og Vige vil gå over eiendommer som er i privat eie.

3.6 Måloppnåelse

Planprogrammet har fastsatt følgende 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 Sømlandet, er ivaretatt.
- Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt.

Vurdering av måloppnåelse

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

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

Hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømlandet, er ivaretatt

Kommunedelplanen medfører store arealinngrep i området Ringåsen-Ringknoten. Det meste av Ringåsen bevares som landskapselement og nærturterreng. Videre vil Ringåsen fortsatt fungere som buffer og støyskjerming mot havna for bakenforliggende bebyggelse. Planen innebærer at hensynet til utvikling av en framtidsrettet havn med containerterminal er vurdert viktigere enn å bevare Ringknoten. Marvika og Gleodden opprettholdes som delvis grøntområde og delvis utbyggingsområde med næring/kontor. Planen legger til rette for at Marvika kan videre utvikles som et viktig rekreasjonsområde for en voksende befolkning.

Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivaretatt

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

4 Konsekvensvurdering – virkninger av planen

Konsekvensvurdering – virkninger av planen, omhandler de ulike alternativene som ble utredet før høring og er ikke endret som følge av planendringer etter høring.

Krav til utredninger er beskrevet i planprogrammet fastsatt i bystyret 22.juni 2016. Konsekvenser for de ulike tema og samlede konsekvenser skal beskrives for alternativene som utredes og skal vurderes opp mot 0-alternativet.

Dette kapitlet gir en beskrivelse av 0-alternativet, alternativer som er utredet og en temavis beskrivelse av planens virkning på samfunnsutvikling, natur og miljø og samlede konsekvenser vurdert opp mot 0-alternativet. Sammen med vedlagte fagrapporter og utredninger utgjør dette konsekvensutredningen for planen. Konsekvensutredningen omhandler de ulike alternativene som ble utredet før høring og er ikke endret som følge av planendringer etter høring.

4.1 Dimensjonerende rammer - forutsetninger, tidsperspektiv og usikkerhet

I den langsiktige målsettingen for planarbeidet framgår det at Kommunedelplanen skal sikre langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidrettet havn i Kongsgård – Vige som ivaretar behovene til regionens næringsliv og sikrer nasjonale funksjoner. Planen skal ivareta hensynet til øvrig samfunnsutvikling og byutvikling, særlig knyttet til Marviksletta og Sømlandet. Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer skal ivaretas.

Et langsiktig perspektiv for havneutvikling innebærer stor usikkerhet når det gjelder utvikling i skipsfarten, konkurransesituasjonen mellom havner, skipsstørrelse, hvilken teknologi som benyttes for lasting og lossing og transport av containere på området og utviklingen innen næringer eller bransjer som forutsetter tilgang på gode kai og havnefasiliteter (f.eks. Offshore Supply Port (OSP)). Alle disse forholdene hver for seg og samlet innvirker på fremtidig arealbehov for havneutvikling og utbyggingstakten. I tillegg til de forholdene det har vært mulig å vurdere i dette planarbeidet pågår også andre prosesser som på sikt vil kunne påvirke havnevirksomheten i Kristiansand:

- KVV for teminalstrukturen i Oslofjord-regionen – inkluderer Kristiansand – Statens vegvesen er prosjektleder.
- K3 sammenslåing av kommunene Kristiansand, Songdalen og Søgne. Dette kan få innvirkning på framtidig fordeling av aktiviteter mellom havneavsnittene i Kristiansand og Søgne, Høllen vest.
- Sammenslåing av fylker – havnestruktur i et regionalt perspektiv.

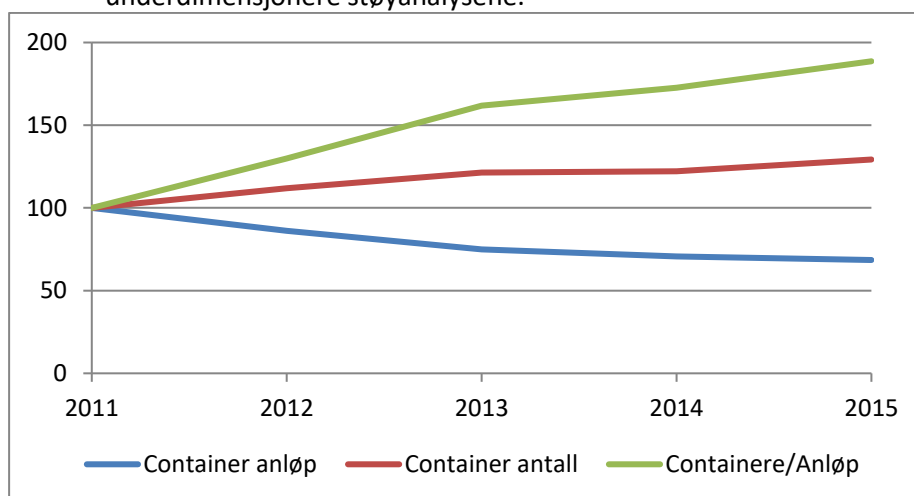
I et langsiktig perspektiv er også andre arealbehov, eksempelvis byutvikling usikre.

Plan- og bygningsloven § 3-1 fastslår at planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig. Store investeringer for flytting av containerhavna fra Langmannsholmen til Kongsgård-Vige forutsetter langsiktighet og forutsigbarhet. For å sikre dette er det i anbefalt planforslag avsatt havneareal utover 10-12 år som er vanlig tidshorison for kommuneplanens arealdel.

I delutredningene til konsekvensutredningen er det tatt utgangspunkt i forventet vekst i godsvolum i henhold til godsframskrivningene i Strategisk havneplan 2015. Godsvolumene er så konvertert til framskrivning av antall anløp per år. Det er laget framskrivninger av godsvolum og anløp for tre fremtidige år: 2024, 2045 og 2065. Godsframskrivningene er også benyttet til å anslå framtidig vegtrafikk til/fra havnen som havneaktiviteten vil generere.

Alle framskrivninger er i sin natur usikre. For disse framskrivningene kommenteres særlig følgende:

- Usikkerheten øker med tidshorizonten. Når det i planarbeidet er lagt til grunn tre årstall så må disse brukes med varsomhet. Framskrivningene er særlig benyttet for å vurdere arealbehov og beregne støykart. De ulike årstallene med tilhørende aktivitet bør ses på som ulike aktivitetsnivåer i fremtiden for å kunne vurdere dels det langsiktige arealbehovet for havnen og dels for å vurdere hvor stor aktivitet havnen kan ha før støynivåene kommer i konflikt med regelverket. Planen og framskrivningene har en horisont på 2065, men i praksis vil planen sannsynligvis gjelde så lenge det er behov for denne typen havn i Kristiansand. Årstallene med tilhørende aktivitet er derfor først og fremst relevante for å beskrive handlingsrommet for havnas aktiviteter.
- Arealbehovet i fremtiden påvirkes av aktivitetsomfanget, typer aktivitet og teknologi som benyttes for å utføre de ulike aktivitetene. Av alle aktivitetene som er tiltenkt havneområde nord har container terminalen den mest matematiske sammenhengen mellom godsvolum og arealbehov. For gitt teknologi mht. laste- og losse, stabling osv. er det forholdsvis enkelt å beregne nødvendig areal. Ulike teknologiske løsninger har ulik arealeffektivitet, dette kan også tenkes å utvikles i fremtiden. I arealprognosene for planen er det lagt inn en moderat teknologisk utvikling. For de andre godstypene må sammenhengen mellom godsmengder og arealbehov baseres på erfaringstall. Den mest usikre aktiviteten med hensyn til aktivitetsomfang og arealbehov er OSP. I forslag til plan er samlet areal redusert betydelig sammenlignet med Alternativ 1, men det er også økt betydelig sammenlignet med Alternativ 2 og gjeldende regulerte havneareal (0-alternativet). Planen har stor grad av fleksibilitet og legger opp til at areal kan utvides etter som behovet endres og Kristiansand havns finansielle situasjon. Det elementet i planen som ligger fast er at havneutviklingen bør starte med videre utvikling av Kongsgårdbukta slik at containerterminalen kan flyttes dit. For øvrig legges det til grunn at tilgjengelige arealer til enhver tid disponeres på en mest mulig arealeffektiv måte.
- Utstyr som benyttes til lastning og lossing og internt transport av containere påvirker arealbehovet. Samtidig har mer arealeffektivt utstyr høyere investeringskostnad. Etter hvert som havna utvikles er det naturlig å se på sammenhengen mellom kostnad, effektivitet og alternativ bruk av tilgjengelige arealer.
- Konvertering av godsvolum til antall anløp har sin egen usikkerhet. I konsekvensutredningen er antall anløp særlig viktig for støyutredningen. I figuren under vises hvordan antall anløp og antall containere/anløp har utviklet seg siden 2011. Siden 2011 har antall containere lastet losset økt med ca 30% mens antall anløp er redusert med ca 25% (fra 325 til 222). Siden vi ikke vet hvor lenge denne trenden vil fortsette er det i støyanalysene lagt inn 241 anløp per for alle årene for å være på den sikre siden når det gjelder støy. For øvrig er det lagt inn høy vekst i antall anløp for flere fartøytyper (bl.a. ro-ro og stykkgoods) for å ikke underdimensjonere støyanalysene.



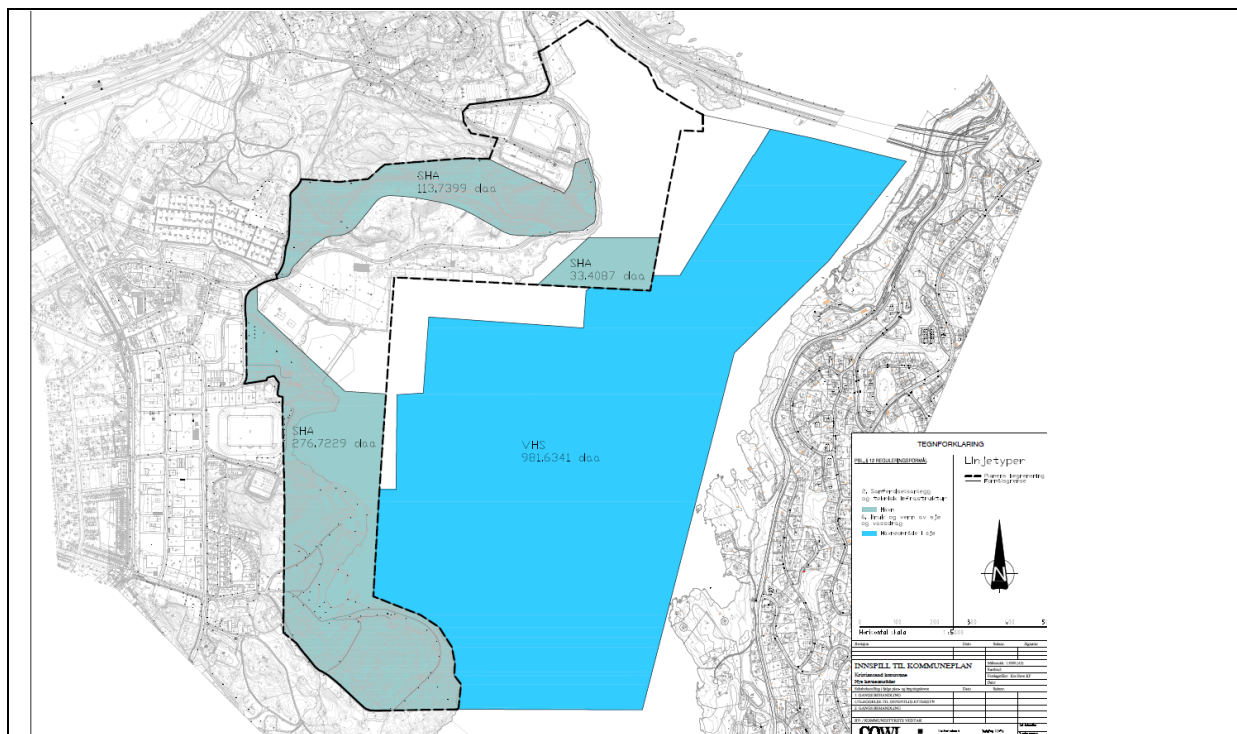
Figur 19 Utvikling i antall containere, antall anløp og containere/anløp. Indeks 2011=100.

4.2 Alternativ som er utredet

4.2.1 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.

4.2.2 Alternativ 1



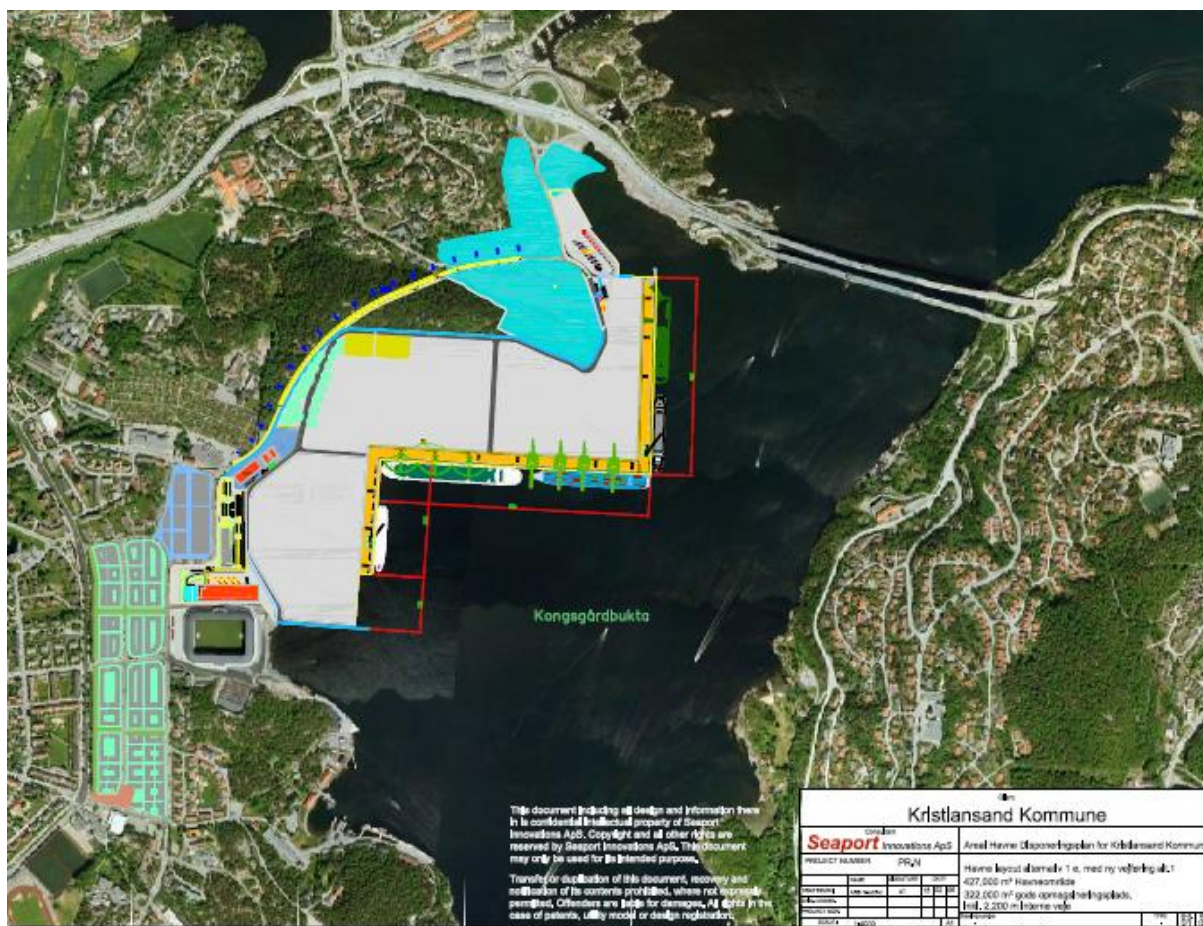
Figur 20 Foreslått areal for langsiktig havneutvikling Havneplanen 2015

Dette planalternativet tar utgangspunkt i Havneplanen fra 2015, utarbeidet av Kristiansand Havn.

I dette alternativet utvides havneområdet sørover fra og med Prestebekken og Torsviga til og med Gleodden. Ringknoten, deler av Ringåsen Prestebekken, Hesteheia, Romlåsen, deler av Marvika og Gleodden omdisponeres fra grønnstruktur til havneformål. Også regulert næringsområde sør for Torsviga og kommuneplanens kombinerte formål for bolig og kontor i Marvika omdisponeres til havn. For å sikre manøvreringsareal i sjø avsettes sjøarealene inn mot Sømlandet til trafikkområde i sjø. Hovedatkomst for tunge kjøretøy, primært for levering/henting av gods, legges til Vigebukta med på kobling til eksisterende E18 og fremtidig Ytre ringveg.

4.2.3 Alternativ 2

Planalternativ 2 bygger på arealbehov anbefalt i utredning fra Kokkersvold-Seaport. I tillegg skal mulighet for jernbanetilnytning 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. I dette alternativet utvides havneområdet noe sørover fra og med Prestebekken til og med Hesteheia. Ringknoten, deler av Ringåsen og Hesteheia, omdisponeres til havneformål.



Figur 21 Foreslått areal for langsiktig havneutvikling Kokkersvold/Seaport 2015, skisse 1e

4.2.4 Anbefalt planforslaget

I forslag til kommunedelplan er havneområde utvidet sørover fra og med Prestebekken og Torsviga til Romlåsen. Ringknoten, deler av Ringåsen, Prestebekken og Hesteheia, omdisponeres til havneformål. Kaianlegget sør for Torsviga (ubåtkaia) som er avsatt til kombinerte formål bolig-kontor bebyggelse og anlegg i kommuneplanen endres til havneformål. Øvrige deler av de kombinerte utbyggingsområdene i Marvika endres til næring, kontor.

Grøntområdene i Marvika og Gleodden opprettholdes som rekreasjonsområde som i kommuneplanen 2011-2022.

Det er lagt inn ny veg mellom Marviksletta/Kongsgård og Vige i tunell under Ringknoten. Næringsområdene i Vige er avsatt som næringsformål i samsvar med gjeldende reguleringsplan, men med bestemmelser om at kontorandelen ikke skal overstige 50%.

4.3 Kristiansand havn – næringslivets behov

Planprogram - utredning

Hvordan planen ivaretar næringslivets interesser

- 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).

Overordna føringer

Havne- og farvannsloven (2009) skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter og sikre effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk. Det er en klar målsetting i nasjonale, regionale og lokale planer og 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).

Planprogrammets mål for havn og næringsliv

- Langsiktig arealbehov for utvikling av en framtidrettet havn i Kongsgård-Vige som ivaretar behovene til regionens næringsliv og nasjonale funksjoner er sikret.
- Havnas muligheter til utvikling innenfor økonomisk bærekraftige rammer er ivarettatt.

Dagens situasjon

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 er den korteste sjøveien til Europa, med kopling til det europeiske jernbanenettet, det europeiske vegnettet og de oversjøiske sjørutene.

Kristiansand havns hovedaktiviteter er i dag lokalisert i Vestre havn og Kongsgård-Vige. Ferjeterminalen, containerhavna og cruisekai er lokalisert i Vestre havn. I Kolsdalsbukta er regionens terminal for flytende bulk (drivstoff) lokalisert.

Havneaktiviteten i Kongsgård-Vige omfatter i hovedsak tørrbulk (bl.a. cement) stykkgoods, prosjektlaster (f.eks. større konstruksjoner til vegbygging, industriinstallasjoner osv.) og OSP (offshore supply port). I Vige næringsområde ligger det flere store næringsvirksomheter.

Reguleringsplan for Kongsgård-Vige havne- og industriområde (2005) med etterfølgende detaljreguleringsplaner. Havna bygges ut i etapper etter behov og tilgang på investeringsmidler. Utbyggingshjemmelen i reguleringsplanen er bare delvis gjennomført. Tabellen nedenfor gir en oversikt over regulert utbyggingshjemmel og gjennomførte tiltak innenfor områdene som inngår i gjeldende reguleringsplan. Felt B3 og B5 ligger utenfor planområdet for denne kommunedelplanen, da disse arealene ligger innenfor båndleggingssonen til Ytre ringvei.

Område	Regulert	Gjennomført	Merknad
Vige næringsområde	Innerste delen av Vigebukta, B5 er regulert til bensinstasjon Områdene B1, B2 og B3 er regulert til kombinert formål kontor, industri, lager, forretning (engros) med BYA 50% og høyde kote 18,7 og maks forretning 30%, andel for øvrige formål er ikke fastsatt. B5 og B3 er detaljregulert. B3 maks hjemmel 44 000m ² B2 maks hjemmel 15 000m ² , BYA 5 000m ² B1 maks hjemmel 50 000m ² , BYA 25 000m ²	Feltene B5 og B3 er delvis utbygd, det er en del eldre bebyggelse i felt B3. I felt B1 og B2 er det eksisterende bebyggelse av ulik standard. Detaljreguleringsplanen vil avklare hvilke deler av bebyggelsen som skal beholdes og hvilke deler som skal transformeres.	B3 og B5 ligger utenfor planområdet til kommunedelplanen. Reguleringsplanen stiller krav om detaljregulering før utbygging i felt B1 og B2.
Vige havneområde (land og sjø)	Planen hjemler utfylling av Vigebukta til havneformål.	Det er påbegynt arbeid med motfylling for framtidig havneområde nord for Vigeboen	Ligger delvis utenfor planområdet til kommunedelplanen
Kongsgårdsbukta	140 da landareal, inklusiv pukkverkområdet er regulert til havneformål. Sjøområdene utenfor er regulert til kai. Den sørlige delen av Kongsgårdsbukta er regulert til utfylling til havneformål	Havnearealene i Kongsgårdsbukta omfatter i dag kai 35 og kai 36 med noe bakland, til sammen ca. 456 m kaifront, og ca. 80 dekar opparbeidet areal. Det er etablert fylling i sjø for å kunne tåle laster fra plattformer framfor kai 36 og stabiliserende motfylling framfor strandkantdeponiet	
Torsviga	Område B4 i ved Ægirsvei er regulert til kombinert formål kontor, industri, lager	Området er planert, men ikke utbygd. Grunner i Torsviga er sprengt med til 16 muh.	

Tabellen gir en oversikt over regulert utbyggingshjemmel og gjennomførte tiltak innenfor områdene som inngår i gjeldende reguleringsplan.

Utredning om næringslivets behov

Langsiktig arealbehov til havneformål, unntatt ferje og cruise, er utredet i Strategisk havneplan og i Kokkersvold-Seaport-utredningen. Havneplanen har inkludert særskilte arealer til terminal for våtbulk, noe Kokkersvold-Seaport ikke har. Videre er det vist et mulig internt jernbanespor og lastespor i Havneplanen 2015. Samlet arealbehov for havna er beregnet til henholdsvis 659 og 385 dekar. I arbeidet med planen er alternativ 1 og alternativ 2 justert noe sammenlignet med de

forslagene fra hhv havneplanen og Kokkersvold-Seaport-utredningen. Alternativ 1 omfatter 667 dekar havneareal, alternativ 2 2415 dekar og 0-alternativet 319 dekar. I anbefalt planforslag er det avsatt 502 dekar havneformål.

Rambøll har utredet næringslivets behov, som en del av arbeidet med kommuneplanen. Formålet med Rambølls utredning har vært å undersøke om det er forhold som ikke er fanget opp i de tidligere utredningene og spesielt å få utredet behov knyttet til jernbaneløsning og kostnader ved å bygge forbindelse til Sørlandsbanen. I utredningen har Rambøll beregnet arealbehovet for et fullverdig logistikknutepunkt mellom sjø, veg og bane med tilbud av alle tjenester og fasiliteter et slikt knutepunkt trenger. Et slikt fullverdig logistikknutepunkt må ha fasiliteter knyttet til de enkelte transportmidlene og kunne tilby betydelige arealer for lager og logistikkvirksomheter. Til sammen mener Rambøll et slikt logistikknutepunkt kan ha behov for fra 300 dekar med mulighet for å kunne øke til 500 da i et langsiktig perspektiv. Av dette vil selve jernbaneterminalen inne på havna trenge 50-60 dekar.

Konsekvenser

Anbefalt planforslag gir rom for en vesentlig netto økning av fremtidig havneareal sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Herunder mulighet for å opparbeide arealer for etablering av en moderne containerterminal og frigiving av havnearealene på Lagmannsholmen til byutvikling. Fullt utbygget, vil det anbefalte planforslag, fratrukket 110 dekar til containerterminal, gi en økning på 73 dekar sammenlignet med gjeldende reguleringsplan (0-alternativet).

Anbefalt planforslag er mindre enn alternativ 1, som bygger på Strategisk havneplan 2015, og større enn mener alternativ 2, som bygger på Kokkersvold-Seaport-utredningen.

Anbefalt planforslag gir rom for en betydelig utvikling av Kristiansand havn som vil gi bedre mulighet til å betjene næringslivets behov lokalt og regionalt. Hvordan arealene benyttes til ulike havne- og logistikkformål må overlates til Kristiansand havn å vurdere basert på faktisk utvikling i fremtiden. Det er imidlertid mange markedsmessige forutsetninger som må falle på plass dersom et fullverdig logistikknutepunkt skal realiseres. I praksis forutsetter denne løsningen at regionens jernbaneterminal flyttes fra Langemyr til Kongsgårdbukta. Videre er det behov for store forbedringer av det nasjonale jernbanenettet for å kunne tilby jernbanetransport i det omfang en investering i et slikt logistikknutepunkt krever.

4.4 Mulighet for jernbanetilknytning

Planprogram

- Jernbanetilknytning til Kongsgård/Vige utredes, herunder kostnader.
- Arealbehov knyttet til terminal inne på havna.

Overordna føringer

Nasjonale og regionale strategier legger føringer om at virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett. Det er et mål at en større del av godstransporten skal overføres fra veg til jernbane.

Planprogrammets mål for jernbane

Mulighet for jernbanespor til havna er avklart

Dagens situasjon

Kristiansand har jernbane til Oslo og Kristiansand via Sørlandsbanen. Våren 2017 gjenåpnes havnesporet til Lagmannsholmen. 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. Det er ikke jernbaneforbindelse til Kongsgård-Vige.

Utredning om jernbane

Jernbane inngår som tema i utredning næringslivets behov, utredning av Rambøll. Rambøll har gjort en overordnet vurdering av to alternativer til tilkomstspor fra Sørlandsbanen til Nordre havn. Alternativene er basert på COWIs utredning på oppdrag fra Kristiansand havn.

Trasélengde for alternativ 1 er ca. 7,2km. Dette inkluderer både den sørlige og nordlige påkobling til Sørlandsbanen og frem til tunnelportal ved havnen. Strekingen fordeler seg på ca. 400 m daglinje, ca. 250 m bro og ca. 6550 m tunnel. Estimert totalkostnad for alternativ 1 er 2 121 MNOK, eks mva. Total lengde på alternativ 2 er ca. 6 km målt fra påkobling til Sørlandsbanen og frem til tunnelportal ved havnen. Strekingen fordeler seg på ca. 500 m daglinje, ca. 400 m bro og ca. 5050 m tunnel. Estimert totalkostnad for alternativ 2 er 1 759 MNOK, eks mva. Vurderingen anser det som teknisk mulig å realisere begge alternativene, men begge alternativene krever omfattende tunnelkonstruksjoner – og vil være meget kostbare. Alternativ 1 har en bedre tilkobling til Sørlandsbanen gjennom muligheten med avgrensning både mot Kristiansand/ Stavanger og mot Oslo. Alternativ 2 har kun én påkobling mot Kristiansand/Stavanger, men alternativ 2 er ca. 1200 kortere enn alternativ 1 – og dermed også omtrent 360 MNOK rimeligere.

Det foreligger i hovedsak to muligheter for lokalisering av jernbaneterminalen i havna; buttspor i sørgående retning eller østgående retning. Havnespor med retning øst krever alternativ ankomst iht COWIs tilkomstspor (alternativ 1 og 2). Ankomst til begge havnesporlokalitetene krysser ny vei fra Marviksletta til Vige i fjell. Begge anses på et overordnet nivå som gjennomførbare. Generelt er ankomst øst mer komplisert enn det andre alternativet. Ankomstspor øst gir en merkostnad på ca. 302 MNOK i forhold til alternativ 1/ankomstspor sør og ca. 474 MNOK i forhold til alternativ 2/ankomstspor sør.

Blant mulige fordeler med havnespor med retning sør er at det kan bli enklere å etablere vei fra havneområdet, til Vige og ut på hovedveinettet, uten å måtte krysse jernbanesporene/- terminalen. Blant mulige fordeler med havnespor med retning øst er at jernbaneterminalen er lokalisert sammen med planlagt containerhavn og kan da ha felles laste/lossearealer med havna. I tillegg vil jernbanen ikke bli en barriere mellom havn og potensielle utviklingsområder i baklandet på Marviksletta eller ta opp arealer som kan brukes for OSP-virksomhet. En kombinasjon av disse med jernbanespor med retning både øst og sør gir økt lengde av sporene, økt arealbehov for sporområde og danner barriere i to retninger. Samtidig kan en kombinasjon gi økt fleksibilitet iht bruk av sporene, spesielt med tanke på OSP-virksomhet.

Total bredde på et havnespor er omtrent 20 m. Dette inkluderer ikke laste- og losseareal. Med utgangspunkt i 800m sporelengde gir dette arealbehov på ca 16 dekar. For en jernbaneterminal i havna trengs det laste- og losseareal. Dette er areal som kan være felles med havnen. For jernbaneterminalen bør slikt areal ha minst 50 m bredde. Total bredde på jernbaneterminal med laste- og losse areal (kun primærfunksjoner) blir da ca 70m som gir minimum arealbehov på ca 50-60 dekar.

Logistikknutepunkt, konsentrasjon og klyngetenkning med samlokalisering av transporttunge aktører med sjø og/eller baneterminaler kan bidra til effektivisering og reduserte kostnader. Gods- og skipshåndtering i havneterminaler skaper ofte i seg selv liten merverdi for en kommune. Volumet er sjelden høyt nok til å betjene kostnadene eller å skape et tilstrekkelig grunnlag for reinvesteringer. Det er derfor viktig med nærliggende arealer for logistikk og andre verdikjæpende tjenester.

Konsekvenser

0-alternativet inneholder ikke jernbanetilknytning i Kongsgård-Vige. Og vil være vanskelig å etablere innenfor regulert havneområde.

Anbefalt planforslag ivaretar muligheten for framtidig jernbaneforbindelse og lastespor til havneområde nord, Kongsgård-Vige. Jernbanetraseen er ikke vist i plankartet, men muligheten er ivaretatt i bestemmelsene som omhandler ny veg gjennom Ringåsen.

Jernbanetilknytning er også ivaretatt i alternativ 1, som bygger på Strategisk havneplan 2015.

Alternativ 2, som bygger på Kokkersvold-Seaport-utredningen, omhandler ikke jernbanetilknytning. Men det vil være mulig å etablere havnespor i øst-vestretning innenfor foreslått havneareal.

4.5 Transport - trafikkgrunnlag og trafiksikkerhet på land

Planprogram

- Økning i havnearealer vil føre til mer trafikk til havna. Eksisterende trafikkanalyser skal samordnes og ved behov suppleres med trafikkmengden fra ny havn.
- Kapasitetene på veger og kryss skal vurderes opp mot genererte trafikkmengder basert på godsvolumer og maks timebelastning. Dette er synliggjort gjennom trafikk beregninger ut fra godsvolumene så lå til grunn for havneplanen.

Overordna føringer

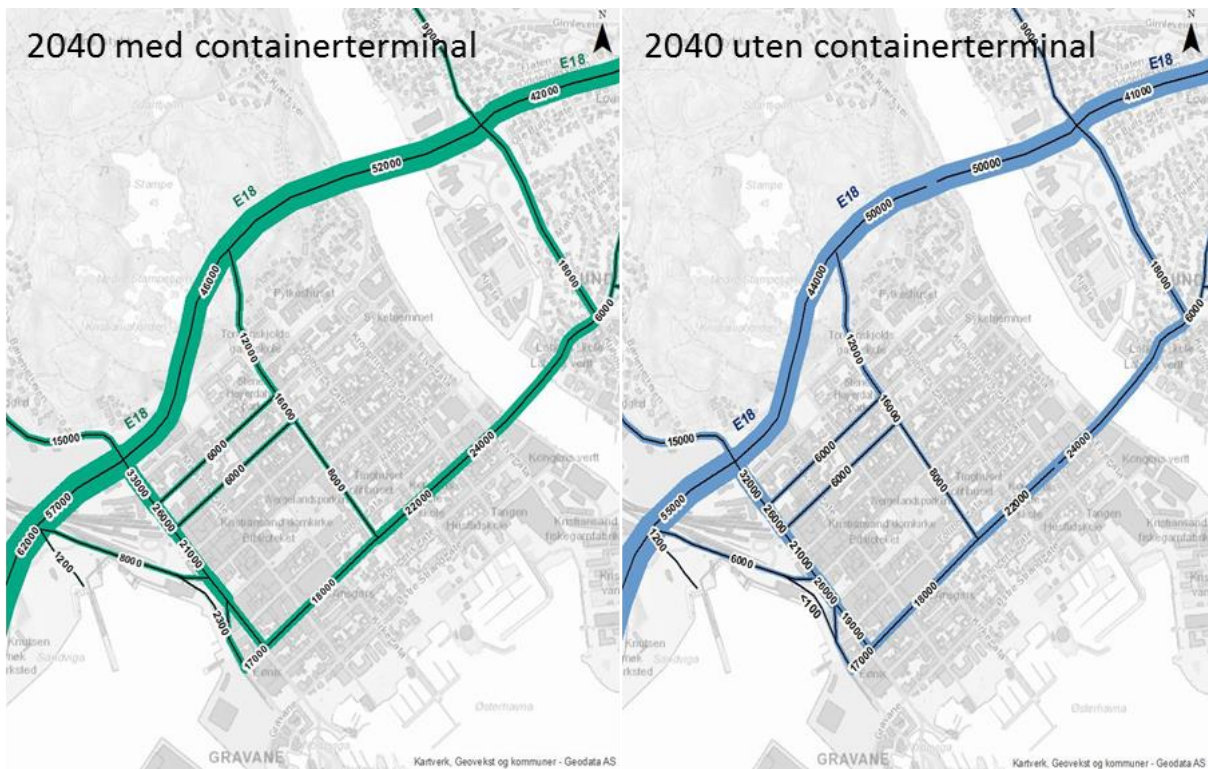
Nasjonale og regionale føringer legger til grunn at havner skal ha god tilgjengelighet til overordnet vegnett.

Utredning

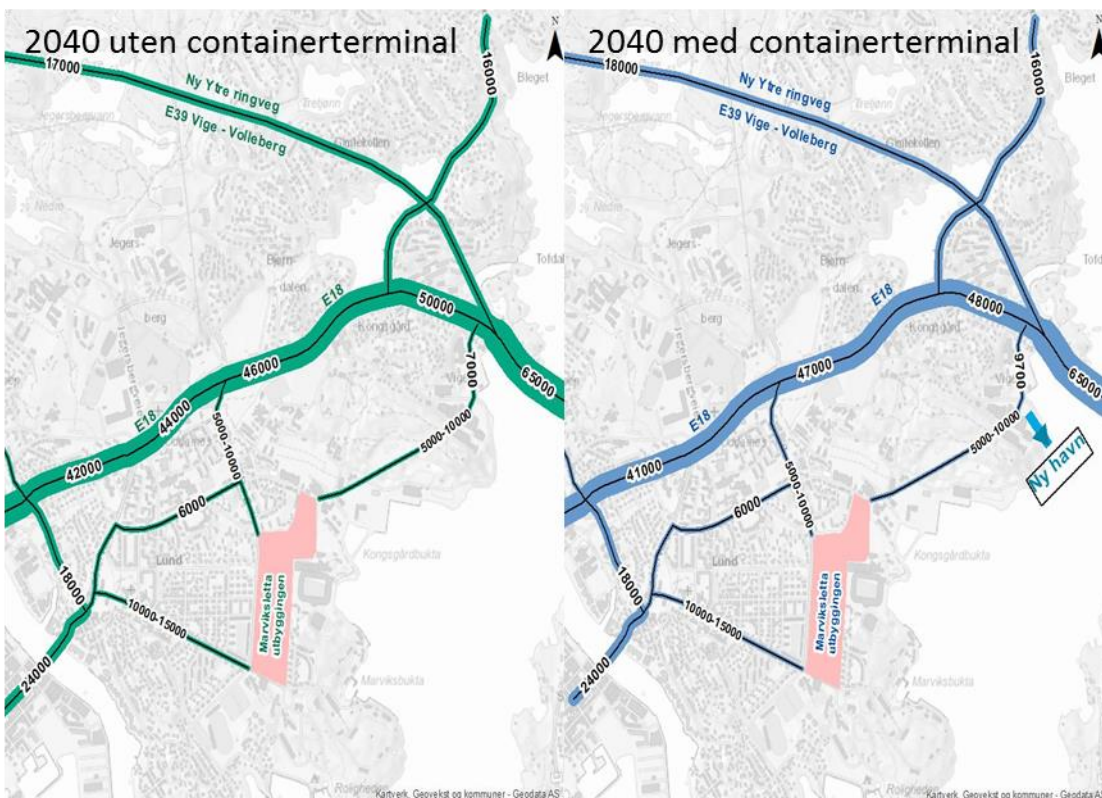
Rambøll As har på oppdrag fra Kristiansand kommune gjennomført trafikkutredninger for framtidig trafiksituasjon for 0-alternativet (uten flytting av containerterminal) og alternativene med flytting av containerterminal. I analysen er det forutsatt at utvidet havn med containerterminalen flyttet, genererer like mye trafikk ut og inn av havnen i Vige for både alternativ 1 og 2. Utredningen er gjort for to årstall 2040 og 2045. Det er gjort en sammenstilling av tidligere trafikkanalyser som er gjort i området og en oppdatering av transportmodellanalysene utført i forbindelse med Kommunedelplan E18/E39 ytre ringveg. For trafikk generert av aktivitet i havna er trafikk tall fra Strategisk havneplan 2015 benyttet. Videre har trafikkanalysene modellert framtidig situasjon både med og uten trafikkreduserende tiltak. For å simulere trafikkreduserende tiltak er det lagt inn bompenger på dagens nivå.

Konsekvens

En hovedkonklusjon er at framtidig havnetrafikk, for år 2040, utgjør en liten andel av samlet trafikk på det tilstøtende veinettet både i vestre havn og i Vige, jf illustrasjonene under.



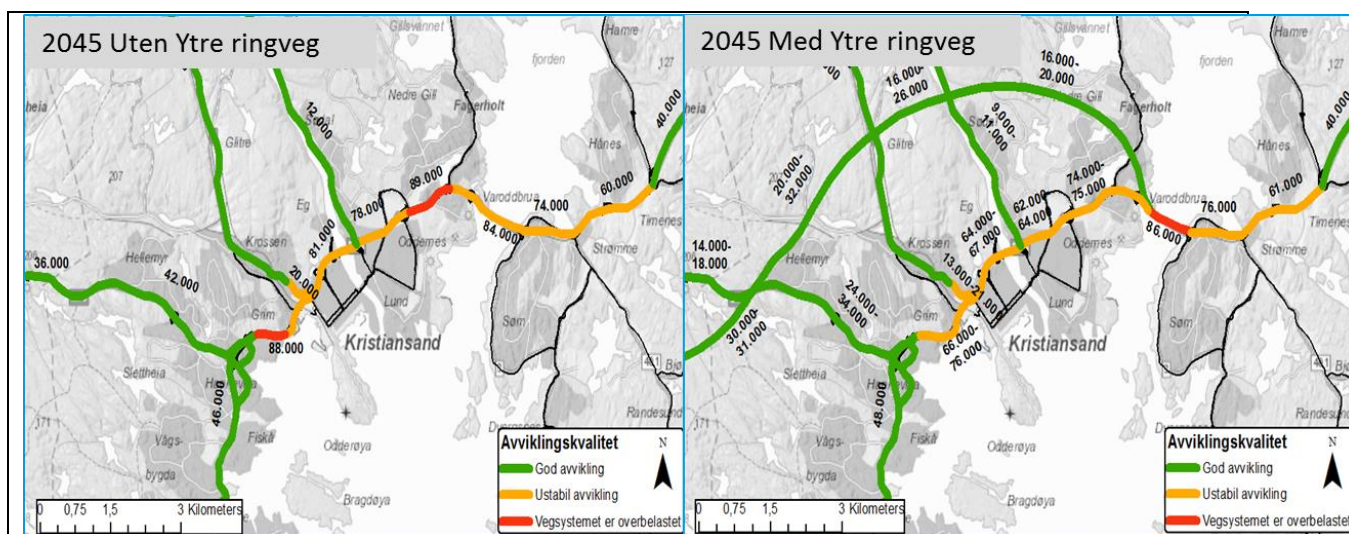
Figur 22 Trafikksituasjon i Vestrehavn og Kvadraturen med/uten containerterminal og forutsatt trafikkreduserende tiltak og Ytre ringveg.



Figur 23 Trafikksituasjon i Vige og tilstøtende vegnett med/uten containerterminal og forutsatt trafikkreduserende tiltak og Ytre ringveg.

Videre konkluderes det at havnetrafikken ikke vil skape problemer for trafikkavviklingen. I følge Rambøll er situasjonen heller motsatt at dersom ikke veksten for øvrig trafikk begrenses, særlig personbiltrafikken, vil kapasiteten i overordnet vegnett bli overskredet med god margin. En slik

situasjon vil være til stor ulempe for nyttetrafikken til/fra havna og næringstrafikken for øvrig, jf illustrasjonene under. Rød sone indikerer overbelastning, gul sone ustabil trafikkavvikling.



Trafikksituasjon på overordnet vegnett uten trafikkreduserende tiltak, med/uten Ytre ringveg.

Lokalisering av containerterminalen i henhold til alternativ 1, 2 og planforslaget vil gi bedre tilgang til overordnet vegnett enn ved dagens lokalisering (0-alternativet). Selv om tungtrafikkens andel av totalt antall kjøretøy er relativt liten er dette store kjøretøy som må antas å få større betydning for trafikkavviklingen i Havnegata og Vestre Strandgate når trafikken øker dersom 0-alternativet opprettholdes. I trafikkanalysen inngår også trafikkonsekvenser av forbindelses vei Vige-Marviksletta, gjennom Ringåsen. Konsulenten mener det bør innføres trafikkreduserende virkemidler også på forbindelsesveien for å unngå at trafikken blir så stor at den blir til hinder for havnetrafikken.

4.6 Landskap

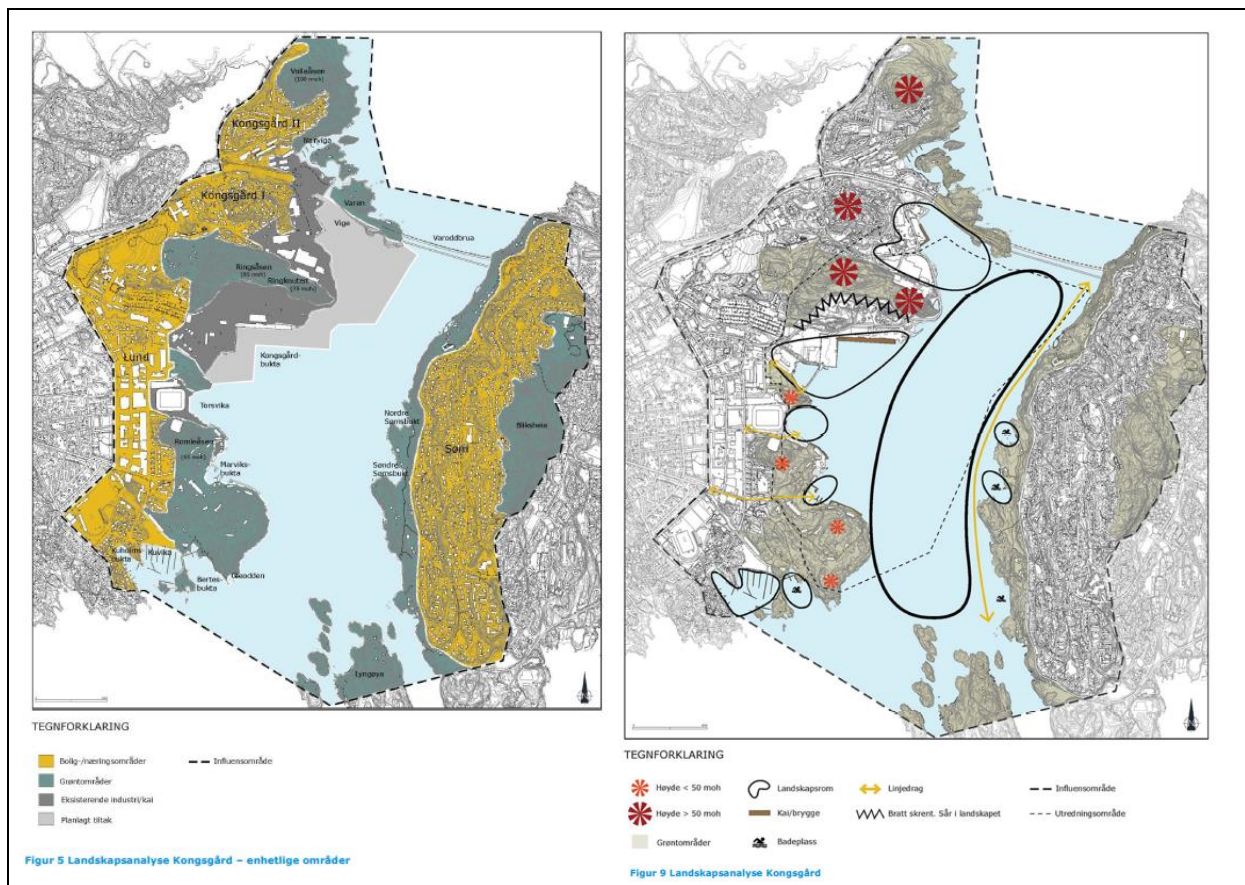
Planprogram

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.

Dagens situasjon

Landskapet i utredningsområdet er typisk for regionen og består av mange mindre heier og daldrag. Topdalsfjorden danner et stort landskapsrom som hovedsak rammes inn av grønnkledde, slake skråninger ned til fjorden. I Narviga, Vigebukta og Kongsgårdbukta er det eksisterende og planlagt industri (vedtatte planer) som danner overgangen mot Topdalsfjorden. Varoddbroa og Sømlandet i nord avgrensers landskapsrommet i nord, mens Lyngøya og holmene omkring avgrensers landskapsrommet i sør.

Ringåsen og Ringknuten danner tydelige silhuetter i landskapet. Romleåsen (ca 45 moh), mellom Torsviga og Marviksbukta, er et slakere høydedrag, men det ubebygde høydedraget danner en karakteristisk avgrensing mellom bebyggelsen på Marviksletta/Marviksveien/Kommandørveien og Topdalsfjorden. I sør er det to, mindre, ubebygde høydedrag (ca 30 moh) over Gleodden, som danner rammer inn Bertesbukta.



Illustrasjoner fra landskapsanalysen

Konsekvenser

Rambøll har utarbeidet landskapsanalyse for de to planalternativene som er beskrevet i planprogrammet. (Strategisk utvikling og arealbehov for Kristiansand havn, Havneplan 2015, Kristiansand Havn KF og Utredning av arealbehov for havneutvikling, 9.3 2015, Seaport og Kokkersvold).

Utvikling av havneområde nord i samsvar med strategisk havneplan 2015 medfører betydelige endringer av eksisterende situasjonen og 0-situasjonen både i arealbeslag og ved at Ringknuten foreslås sprengt ned. Planområdet representerer et typisk landskap for regionen med småkupert heilandskap og tydelige daldrag fra nord til sør. Dette bildet vil endres ved at en av heiene forsvinner og erstattes av store, sammenhengende flater for kai, opplasting og lagring. Der overgangen mot Topdalsfjorden i dag består av en hei som møter fjorden vil tiltaket medføre at overgangen formidles av kaiarealer med ulike funksjoner. En ny, stor kai vil endre det visuelle bildet av Topdalsfjorden. Midlertidige elementer som kraner, og rigg samt større skip og mer trafikk vil prege fjorden og fjordlandskapet. (Trafikk, støy og støv omtales ikke i denne utredningen).

Utvikling av havneområde nord i samsvar med Kokkersvold-Seaport-utredningen medfører også betydelige endringer av eksisterende situasjonen og 0-situasjonen. Ringknuten foreslås sprengt ned og kaiområdet som legges utenfor dagens Ringknuten har en betydelig størrelse og dominere i omgivelsene. På samme måte som i havneplanalternativet vil en ny, stor kai endre det visuelle bildet av Topdalsfjorden og midlertidige elementer som kraner, og rigg samt større skip og mer trafikk vil prege fjorden og fjordlandskapet.

Landskapsanalysen konkluderer med at ut fra et landskaphensyn bør Romleåsen bevares. Høydedraget har en karakteristisk form og danner en klar avgrensning mot Torsviga, Marvikbukta og

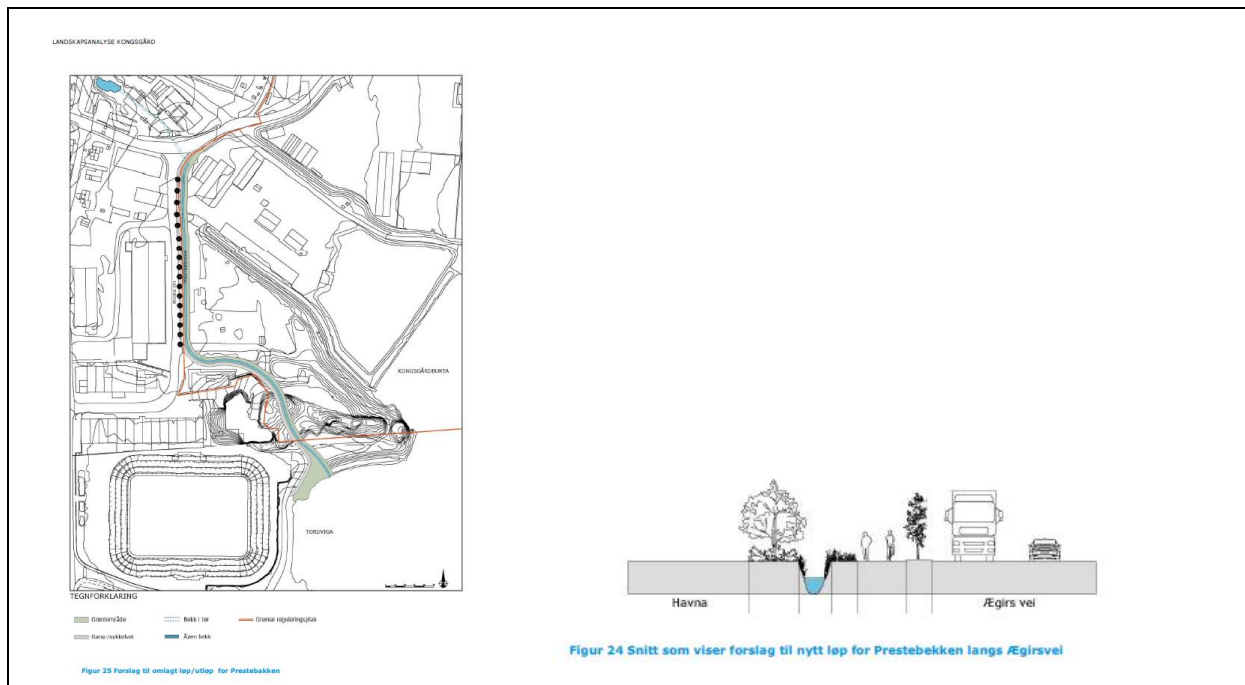
bebyggelsen på Marviksletta. Romleåsen vil også få en funksjon som buffer mellom planlagt havn og eksisterende og planlagt bebyggelse på Marviksletta.

Dersom Ringknuten blir sprengt ned blir gjenstående høydedrag mot sjøen enda mer viktig å bevare. Dette gjelder både Romleåsen og heia nord for Gleodden (Hesteheia).

Den historiske bebyggelsen i Marviksbukta ligger i overgangen mot Romleåsen i sør. Bebyggelsen danner et viktig kulturhistorisk miljø som bør bevares i sin naturlige kontekst.

Ut fra et landskaphensyn bør i utgangspunktet Ringknuten bevares. Ringknuten er et viktig landskapselement som deler opp havne- og industriområdet på Vige og i Kongsgårdbukta. Dette har betydning for opplevelsen av området sett i fjernvirkning fra Søm. Ringknuten danner en buffer mot boligområdene Kongsgård I og II. Fra Varoddbroa, som danner ankomsten til Kristiansand by, er den grønne, ubebygde Ringknuten en viktig silhuett. Dersom tiltaket likevel ikke kan unngås er det avgjørende for tiltakets negative konsekvens at det gjøres avbøtende tiltak. I skjæringa som dannes mellom planlagt havnenivå og Ringåsen kan det etableres paller (terrasseringer) hvor det kan etableres vegetasjon. Dette vil dempe den høye, dominerende skjæringa.

Ut fra et landskaphensyn bør i utgangspunktet Prestebekken bevares. Prestebekken danner en sammenhengende forbindelse fra Kongsgårdbukta og opp til Jegersbergvannene. Langs bekken er det tilrettelagt med gangveier og oppholdsplasser som er flittig brukt av beboere i bydelen. Det er gjort betydelige tiltak og oppgraderinger i de senere år for å få Prestebekken tilgjengelig. I forbindelse med ny E18 ble Prestebekken åpnet opp både på Bjørndalsletta og ved de nye broene ved UIA. Prestebekken er også sentral i grønnstrukturen i planen for Marviksletta. Dersom tiltaket likevel ikke kan unngås er det avgjørende for tiltakets negative konsekvens at det gjøres avbøtende tiltak. Det kan for eksempel være aktuelt å legge om utløpet til Prestebekken fra dammen i Kongsgård allé til sjøen. Nytt bekkeløp kan legges parallelt med Ægirsvei og få nytt utløp i Torsviga.



Illustrasjon nytt bekkeløp, Rambøll

Sammenlignet med alternativene som er utredet i landskapsanalysen vil det anbefalte planalternativet få en mindre utstrekning enn havneplanalternativet, men vil gå lengre sørover enn Kokkersvold-Seaport-utredningen.

Det kulturhistoriske miljøet og den historiske bebyggelsen i Marviksbukta ligger i overgangen mot Romleåsen i sør som bør bevares i sin naturlige kontekst. Romleåsen utvikles i samsvar med gjeldende kommuneplan som grønnstruktur og kontor, men uten boligbebyggelse. Høydedraget som har en karakteristisk form og danner en klar avgrensning mot Torsviga, Marviksbukta og bebyggelsen på Marviksletta bevares og vil også få en funksjon som buffer mellom planlagt havn og eksisterende og planlagt bebyggelse på Marviksletta. Torsviga, Hesteheia og Prestebekken omdisponeres til havn. Ringåsen vil i all hovedsak bevares, mens Ringknuten foreslås sprengt ned og disponert til havneformål. Dette har betydning for opplevelsen av området sett i fjernvirkning fra Søm, buffer mot boligområdene Kongsgård I og II og siluetten fra Varoddbroa, som danner ankomsten til Kristiansand.



Illustrasjonene viser haveområdet ved Vige, i dag, utvikling i samsvar med gjeldende reguleringsplan og utvikling i samsvar med anbefalt planalternativ.



Illustrasjonene viser haveområdet sett fra Varoddbroa, i dag, utvikling i samsvar med gjeldende reguleringsplan og utvikling i samsvar med anbefalt planalternativ.



I bestemmelsene til kommunedelplanen er det stilt krav om at det ved utarbeidelse av reguleringsplan skal lages landskapsplan som viser avtrapping av havneareal og sikringsgjerde mot Ringåsen. Prestebekkens løp med tilhørende grønnstruktur, turløype, naturmangfold og overvannshåndtering avklares.

4.7 Blå-grønnstruktur og friluftsliv

Planprogram

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.

Overordna føringer

Friluftsløven har som formål å verne friluftslivets naturgrunnlag og å sikre at muligheten til å utøve friluftsliv bevares og fremmes. Ringknuten Ringåsen, Hesteheia, Romlåsen og Gleodden og strandsonen på Søm og store deler av Topdalsfjorden er sikret til grønnstruktur i kommuneplanen. Sømsstrendene og Gleodden/Marvika er vist som svært viktige friluftsområder i regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet.

Planprogrammets mål for grønnstruktur

Buffersone mellom omkringliggende boligområder og havna er etablert, f.eks. i form av allment tilgjengelige friområder, næringsbygg osv.

Dagens bruk - friluftsliv

Det er flere viktige arealer for friluftsliv i området. Både Ringåsen og Ringknuten ligger i eksisterende grønnstruktur og er bundet sammen med et nettverk av turløyper og stier. Løypene er opparbeidet, skiltet og merket. Ringåsen og Ringknuten 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.



Figur 24 - Kartet viser planområdet og oversikt over offentlige friluftsområder i området, markert som grønn flate.

Arealene innover i Topdalsfjorden, nord for planområdet er også godt opparbeidet til friluftsliv og rekreasjon. Mest brukt er selvsagt Hamresanden, både på sjø- og elvesiden. Hamresanden har lenge blitt sertifisert med Blått-Flagg. De to siste årene er denne statusen dessverre ikke oppnådd, på grunn av redusert vannkvalitet i Topdalselva.

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 Bertesbukta/Roligheden utgjør dette et viktig område også for befolkningen i andre deler av kommunen og regionen.

Det er opparbeidet en sammenhengende kyststi gjennom planområdet fra Kuholmen/Bertesbukta til Marvika forbi Sør Arena stadion og Hesteheia, langs Prestebekken, forbi kolonihagene og opp til Ringåsen og Ringknoten. Kyststien binder sammen grønnstrukturen med viktige friluftsområder, kulturminner og naturmangfoldsområder på en god måte. Strandsonen sammen med Prestebekken og tjønna på Ringknoten definerer den blå-strukturen. Sammen med grøntarealene er det en fin blå-grønnstruktur i området som i sum gir gode arenaer for naturmangfold, friluftsliv og rekreasjon i og utenfor planområdet.

Strandarealene på Sømlandet er opparbeidet med badestrender og aktivitetsområder. Også her er områdene bundet sammen med en sammenhengende kyststi i form av en turvei. Topdalsfjorden er et viktig område for fritidsfiske fra land og fra båt. På kalde vintre drives det isfiske innenfor Varoddbroa.

Det er flere store småbåthavner nær planområdet. Berteskukta småbåthavn ligger sør for planområdet på Lundsida. I Topdalsfjorden innenfor Varoddbroa ligger det flere store småbåthavner blant annet Narviga-Varen, Eidsbukta, Hånesbukta og Ronsbukta småbåthavner. I tillegg er det en del private båtplasser utenfor småbåthavnene. Båter som skal til og fra disse havnene passerer sjøarealene mellom havna og Sømlandet.

Innseilingen til Topdalsfjorden benyttes aktivt av Christiansand seilforening, som har eiendom på Kjeltringholmen, vest for Lyngøya. Dette er et av de beste områdene for seiling på Byfjorden i forhold til rådene vindretninger.

Denne banen benyttes i hovedsak av joller for barn fra ca. 8 år og oppover. Jollene har tilhold i gjestehavnen i sentrum og på Kjeltringsholmen.

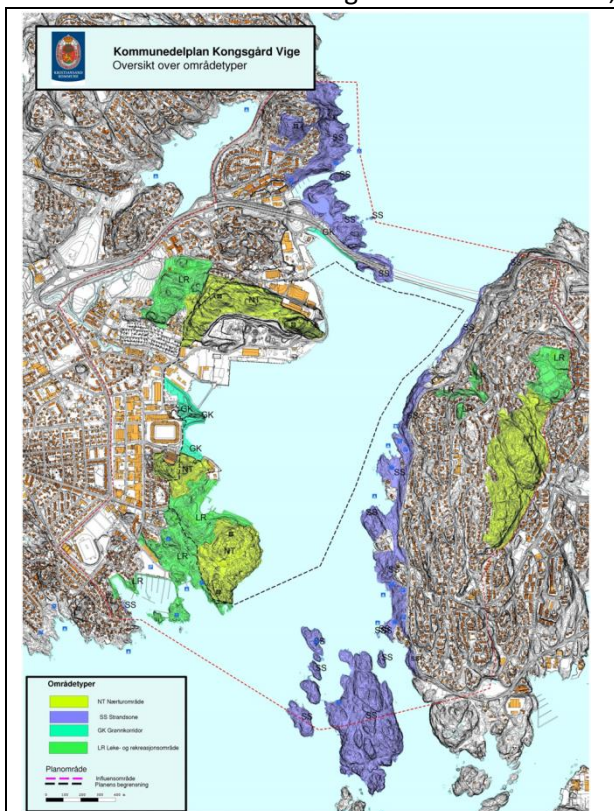
I tillegg er området en del av de faste seilingsbanene for kjølbåtene.

Kartlegging og verdsetting av friluftsområder

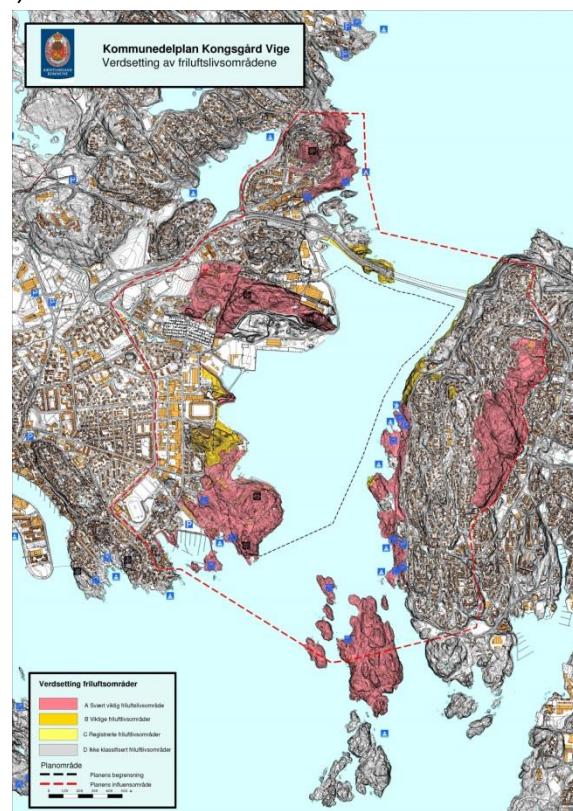
I forbindelse med planarbeidet er eksisterende grøntarealer kartlagt og verdsatt etter metodikk beskrevet i Miljødirektoratets veileder M98-2013. Kartleggingen har hatt hovedfokus innenfor planområdet, men det er også kartlagt og verdsatt arealer utenfor. Kartleggingen og verdsettingen bygger på befaringer, kjennskap til områdene og kunnskap i fagetatene. Metodikken er nærmere beskrevet i egen temautredning om friluftsliv.

Grøntområdene er inndelt i følgende områdetyper: Nærturterreng, Leke- og rekreasjonsområde, Grønnkorridor, Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag og Utfartsområde.

De ulike områdetypene verdsettes utfra score på en skala fra 1-5 innenfor følgende verdsettingskriterier: Bruksfrekvens, regionale og nasjonale brukere, opplevelseskvaliteter, symbolverdi, funksjon, egnethet, tilrettelegging, kunnskapsverdier, lydmiljø, inngrep, utstrekning, tilgjengelighet og potensiell bruk. Utfra score på de ulike verdsettingskriteriene rangeres friluftsområdene utfra viktighet til henholdsvis A-, B-, C- eller D-områder.



Figur 25 Kartet viser kategorisering av friluftsområdetypene innenfor og utenfor planområdet til kommunedelplanen. Kartleggingen bygger på Miljødirektoratets veileder M98-2013.



Figur 26 Kartet viser verddivurdering av friluftsområdene innenfor og utenfor planområdet til kommunedelplanen. De vurderte friluftsområdene er verddivurdert til svært viktige og viktige friluftsområder. Kartleggingen bygger på Miljødirektoratets veileder M98-2013.

Konsekvenser

I anbefalt planforslag er det meste av Ringåsen er bevart som del av eksisterende grønnstruktur.

Ringknuten med toppen og salamanderdammen, Prestebekken og Hesteheia er foreslått omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Ringknuten er verdivurdert som svært viktig for friluftsliv. Nedsprenging av denne vil ha stor negativ konsekvens. Prestebekken og Hesteheia er vurdert som viktige. I forslag til bestemmelser til kommunedelplanen er det fastsatt at områdene o_SHA_1, o_SHA_2, o_SHA_3 og o_SHA_4 skal utvikles før o_SHA_7. Det innebærer at Prestebekken, Torsviga og Hesteheia ikke kan utvikles som havn før øvrige områder er utviklet. Det er også krav om at i område angitt med bestemmelsesområde # 2 skal Prestebekkens løp med tilhørende grønnstruktur, turløype, naturmangfold og overvannshåndtering avklares i detaljreguleringsplan.

Det er flere småbåthavner innover i Topdalsfjorden. Økt skipstrafikk og vil øke risiko for at ulykker kan skje.

Forholdet mellom nyttetraffic og småbåttraffic er regulert gjennom Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene). For herværende tema er det særlig bestemmelser i Regel 9. Trange farvann som er styrende. Kort oppsummert har småbåttrafikken vikeplikt for nyttetraffic i slike farvann.

Farleden inn er oversiktlig, og har ikke store retningsendringer etc. Det er heller ikke strømforhold som vil virke kompliserende i forhold til navigering etc. Selv med fullt utbygd havn vil nyttetraffic hyppigheten være så liten at den totale trafikksikkerheten alle forhold tatt i betraktning, er godt i varetatt. Som følge av dette vurderes også faren for uønskede hendelser, som kollisjon mellom fritidsbåter og nyttetraffic i Topdalsfjorden, som svært liten.

4.8 Barn og unges interesse

Planprogram

Barn og unges bruk av arealene innenfor planområdet og tilgrensende arealer skal kartlegges med utgangspunkt i eksisterende registeringer. 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.

Skolens og barnehagens bruk av nærmiljøet i og i tilknytning til planområdet (influensområdet) skal oppdateres med utgangspunkt i eksisterende kartlegging. Elevenes skoleveier skal kartlegges.

Overordna føringer

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (RPR, Barn og unge) er hjemlet i Plan- og bygningslovens § 3.5, første ledd. Retningslinjene, punkt 5d, stiller krav til kommunen, dersom det foreligger forslag om å omdisponere areal. Retningslinjene gjelder for areal som ønskes omdisponert fra uregulert til regulert areal eller ved en omregulering av allerede regulert areal. I en slik situasjon skal det alltid vurderes om arealet som ønskes regulert eller omregulert har vært i bruk, er i bruk eller har nytteverdi i fremtiden for barn og unge.

Dersom dette er tilfelle, så har barn og unge krav på erstatningsareal ved omdisponeringen.

Utredning barn og unges interesser

Kommunens rådgiver for medvirkning – barn og ungdom har ledet arbeidet med barn og unges medvirkning i planarbeidet. Kartleggingen omfatter både arealer innenfor planområdet og arealer innenfor influensområdet til havna.

Kartleggingen av de unges bruk av arealer på fritiden er gjennomført (juni 2016) ved hjelp av medvirkningsprosesser. 57 elever (5.-9.trinn) fra fire ulike skoler har deltatt i seks ulike prosesser.

Ansatte fra barnehager og skoler har sendt inn kart som viser hvilke arealer som benyttes, når barnehagebarn og elever ferdes i nærmiljøet.

Bruk av skolevei er registrert gjennom samtale med elevene i medvirkningsprosessene og kartfestet av de ansatte.

Det er også hentet informasjon fra heftene «Innenfor Varoddbroa» og «Langs sjø og land i Randesund». Disse heftene er utarbeidet etter medvirkningsprosesser forut for kommuneplanen for 2011-2022.

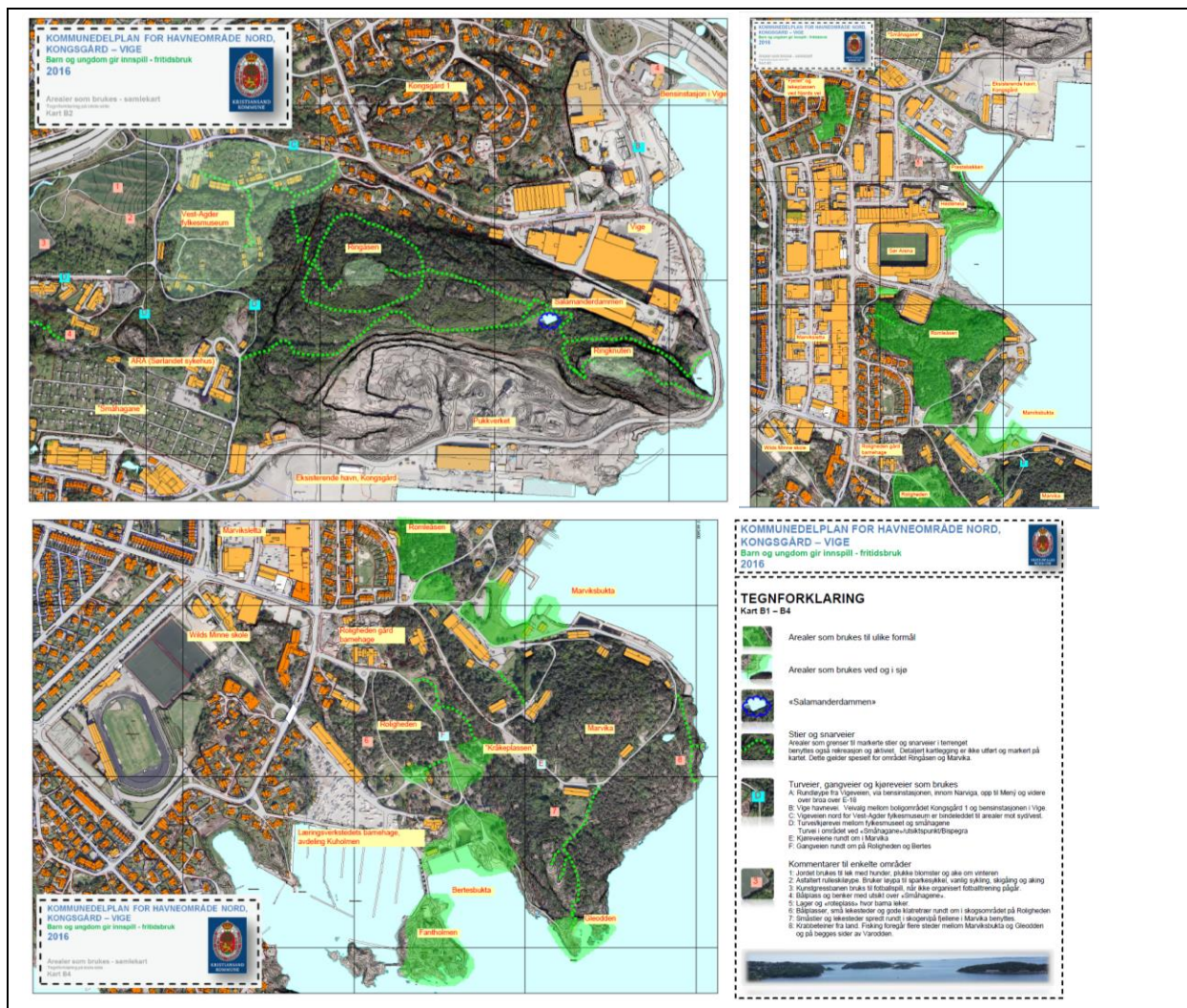
Underveis i medvirkningsprosessene viste de seg at barn og ungdom hadde svært sterke meninger og synspunkter på forslagene om havneutbyggingen. Det var tydelig at havneutbyggingen allerede i flere måneder hadde vært tema i mange hjem. De unge som bor i de mest berørte områdene hadde fått med seg både avisoppslag og diskusjoner.

Budskapet deres er tatt med og gjengitt i heftet - *Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige, barn og unge gir innspill, barnehager og skolars bruk av arealer* - selv om dette i utgangspunktet ikke hørte inn under oppdraget.



Figur 26 Kartene viser at både Ringåsen, Prestebekken, Hesteheia, Romlåsen, Marvika og Gleodden benyttes av barnehager og skoler. I tillegg brukes arealene rundt fylkesmuseet, Roligheden, Bertes og Fantholmen, som ligger utenfor planområdet.

Det er stort sammenfall mellom arealene som benyttes av barn og unge når de er i barnehagen og på skole og arealene de bruker fritida. På fritida bruker barna også salamanderdammen og utsiktspunktet på Ringknuten.



Figur 27 Kartene viser at områder som benyttes av barn og unge på fritida

Konsekvenser

I anbefalt planforslag er det meste av Ringåsen er bevart som del av eksisterende grønnstruktur.

Ringknoten med toppen og salamanderdammen, Prestebekken og Hesteheia er foreslått omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Områdene brukes av barn og unge på fritiden. Med unntak av Ringknoten benyttes områdene også av skoler og barnehager på dagtid.

I planalternativ 1, som bygger på havneplanen 2015, vil også Romlåsen, Marvika og Gleodden inngå i havnearealet. Prestebekken og Hesteheia berøres også i alternativ 2, som bygger på Kokkersvold – Seaport-utredningen.

Omdisponering av disse grøntområdene utløser krav om erstatningsareal, jf. RPR for barn og unge. Nevnte områder er alle karakteristiske og har helt spesielle funksjoner og verdier. Opplevelsen av eksempelvis å være på toppen av Ringknoten er vanskelig å erstatte med andre områder. Utsikten 360 grader over sjø, skjærgården og byen er helt spesiell. Tilsvarende er også badeplassen på Varodden med sandstrand, svaberg, fiskemuligheter vanskelig å erstatte. Denne badeplassen ligger utenfor planområdet, men vil bli berørt ved utfylling av område o_SHA_4. I planarbeidet er det likevel forsøkt å finne erstatningsarealer som til en viss grad kan kompensere for tapet av de nevnte arealene for barns lek og rekreasjon.

Varodden med badestrand og svaberg kan erstattes med utbedring av eksisterende bade- og rekreasjonstilbud på det kommunale friområdet på Toppdalstø og ved utbedring av bade- og rekreasjonsområdet ved Vollevannet. Begge disse områdene har god adkomst og har potensiale for økt bruk.

Når Ringknuten og deler av Ringåsen skal sprenges bort for å gi plass til havn skal barn- og unges bruk av arealene erstattes ved å gjøre resterende del av Ringåsen bedre tilgjengelig fra omkringliggende boligområder og skoler/barnehager. Friluftsområdene ved friluftsmuseet kan utbedres og gjøres bedre tilgjengelig for bruk. Tilsvarende kan også Romleåsen, Gleodden og Roligheden friområde videreutvikles. Det stilles krav til plan for utvikling av områdene og rekkefølgekrav til ferdigstillelse i tråd med godkjent plan.

Gjeldende reguleringsplan fra 2005 har eksempelvis følgende rekkefølgebestemmelse;

Det tillates ikke utfylling i Vigebuktas ytre del (5c) før det er sikret erstatningsareal for friområdet på Varodden. Byutviklingsstyret avgjør om fullgod erstatning foreligger.

I bestemmelsene til kommunedelplanen er det lagt inn rekkefølgebestemmelser som sikrer etablering av erstatningsarealer med innslagspunkt knyttet til de tiltak som ødelegger de forskjellige lokalitetene som skal erstattes. Med disse bestemmelsene vil områdene ikke være direkte erstattet og viktige friluftsområder og landskapselementer går tapt, men barn- og unges bade- og lekearealer vil bli kompensert gjennom opparbeidelse av nye områder og utbedring av eksisterende friluftsområder.

4.9 Naturmangfold

Planprogram

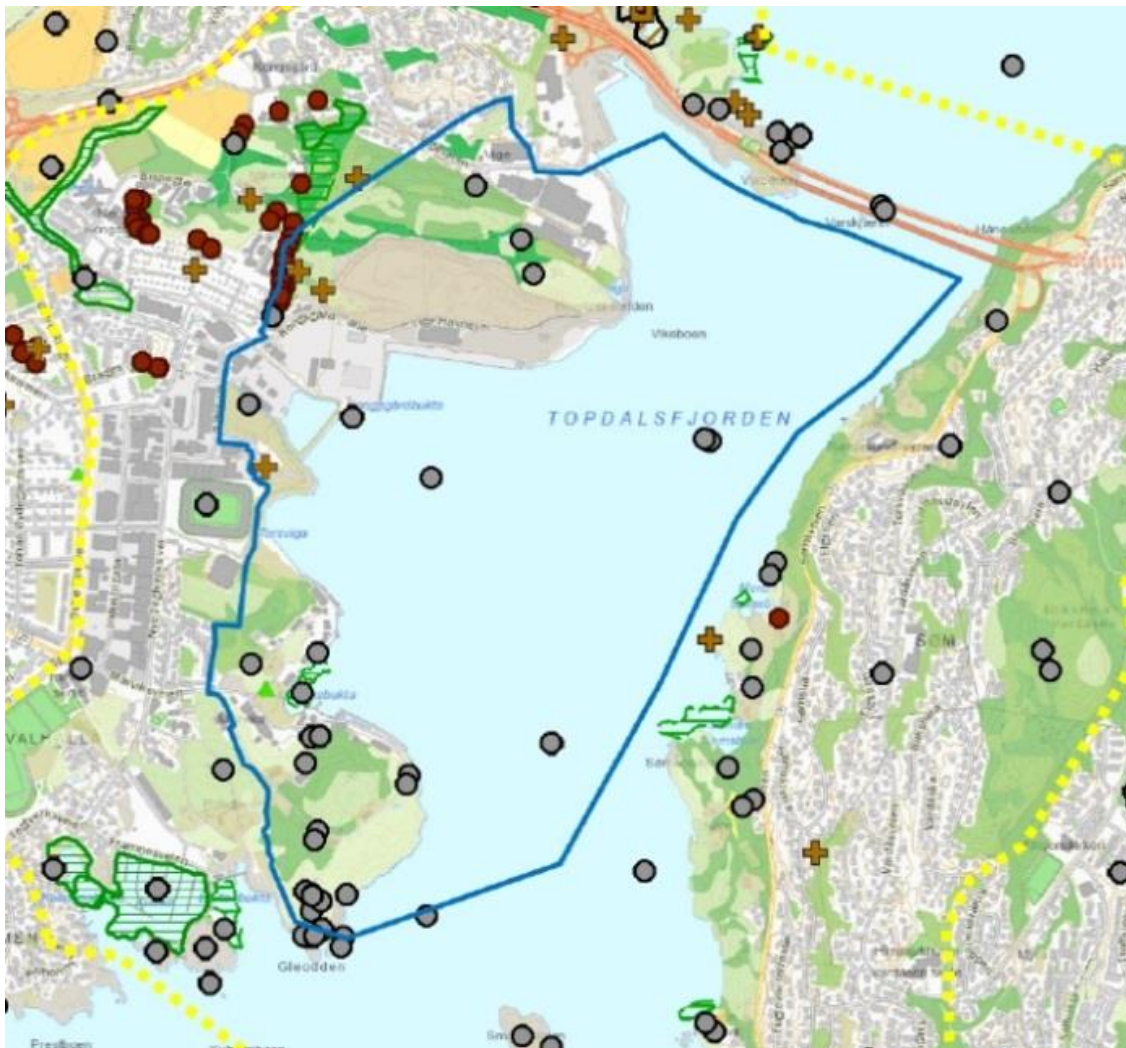
Kvalitetssikre at alle kjente registreringer i sjø og på land inngår i Miljødirektoratets naturbase. Tilleggsundersøkelser i områdene avsatt til grønnstruktur i kommuneplanen og gjeldende planer. Eksisterende og ny kunnskap skal sammenfattes i egen rapport. Planens konsekvenser for naturmangfold skal beskrives.

Overordna føringer

Naturmangfoldloven (2009) Naturmangfoldlovens § 8-12 fastslår at offentlige beslutninger skal så langt som rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap, kunnskapsgrunnlag og føre-var prinsipper.

Dagens situasjon, kartlegging av naturmangfold

Eksisterende registreringer er kvalitetssikret i tråd med planprogrammet og det er utført tilleggsregistrering innenfor planområdet og omkringliggende arealer med hjelp av Agder naturmuseum og botanisk hage IKS. Det er utarbeidet en egen rapport på dette.



Figur 28 - naturmangfold

Naturområdene er kategorisert i naturtyper/ områdetyper og verdsatt.

- Skogen mellom Marvika og Bertesbukta-området er vurdert som naturtypen «**kystfuruskog**» og gitt verdien «lokalt viktig».
- Skogområdet som omfatter Ringåsen og Ringknoten er en gammel naturskog dominert av furu og eik og er vurdert som naturtypen «**kystfuruskog**» med verdi «lokalt viktig».
- På Søm-sida (utenfor planområdet) er det registrert et lite område med naturtypen «**rik edelløvsog**».
- Den «utvalgte naturtypen» «**hule eiker**» er det en spesielt stor tetthet av helt vest for Ringåsen. Det finnes også flere trær omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper i Marvika og på Sømlandet.
- Store gamle trær av ask, alm, lind og seljer finnes spredt i hele området. En del av disse trærne står i dag i skog, men indikerer et tidligere åpnere landskap. To gamle asketrær står i tilknytning til bygningsmassene i Marvika. Det største treet har registrert er ei svært gammel, tidligere lauvet lindetre på Søm.
- Prestebekken er en viktig sjørrretbekk.
- I alle de registrerte **ålegrasengene** i Naturbase fant Naturmuseet ålegras. Verdisetting og utbredelse av disse stemmer bra med registreringene.
- Mye beitemarksopp i «**naturbeitemarka**» nord på Lyngøya (utenfor planområdet) er med på å underbygge verdisettingen av dette området som et område med regional verdi, B-område.

Rødlisterarter

Norsk rødlistearter er en oversikt over arter som er vurdert å ha en risiko for å dø ut i Norge. Rødlista er utarbeidet av Artsdatabanken i samarbeid med fagekspertene og ble sist gang revidert/utarbeidet i 2015. Det er registrert flere rødlistearter innenfor planområdet og randsona.



Figur 29 - Kartet viser oversikt over rødliste observasjoner i området (fra artsdatabanken.no)

Tjernet ved Ringknuten er en kjent lokalitet for småsalamander. Småsalamander var tidligere rødlisteartet, men inngår ikke revidert rødliste. Arten er nå definert som livskraftig på grunn av bevaring av viktige dammer og tjern. I Ringknuten-området er det også registrert en sopp, oksetungesopp på eldre eik. Ask (rødlisterstatus: Sårbar) er vanlig i området er vanlig i hele området. Trusselen mot denne arten er først og fremst en plantesykdom. Det er også registrert en ny småsalamanderlokalitet på Gleodden i forbindelse med planarbeidet. Denne lokaliteten var tidligere ikke kjent.

Svartelisterarter (fremmede arter)

Norsk svarteliste er en oversikt over fremmede arter med økologisk risikovurdering for spredning. Lista ble sist oppdatert i 2012. Det er registrert store forekomster av fremmede arter knyttet til de gamle militære områdene i Marvika, spesielt i tilknytning til eldre bygninger og veier. Dette gjelder spesielt parkslirekne, ulike mispelarter (diels-, sprike- og bulkemispel). Det er også registrert platanlønn, som nå er i ferd med å spre seg inn i den gamle naturskogen dominert av furu. Det er markert et område med spesielt store forekomster (C i kartet nedenfor). På Varødden er det spesielt mye rynkerose (svært høy risiko-art). Langs strandlinja på Søm er det spesielt mye mispler (diels-, sprike- og bulkemispel). Dette område, sammen med store deler av kystlinja er tydeligvis rik, med mye blåveis og andre krevende arter.

Naturmangfold og marine naturressurser

Havforskningsinstituttet har kartlagt kystnære fiskeressurser, vegetasjonsforhold og naturtyper i sjø. Av vegetasjonssamfunn ble ålegresslokaliteter prioritert. Disse ble kartlagt i 2008. I Ålefjærfjorden, i områdene vest for Kjevik og rundt Justøya ble det registrert viktige og svært viktige

ålegrasforekomster. I og nær planområdet ble det registrert lokalt viktige ålegressenger i Marviksbukta, Bertes i Sømsbuktene. Registreringene er innarbeidet i naturbase.no og fiskeridirektoratet.no.

Ålegressenger er en viktig marin naturtype for yngel og oppvekstområde og spisskammers for mange fiskeslag, blant annet for torsk. Ålefjærfjorden er regionalt viktig gytefelt for torsk. Ålegrasengene er også viktige næringsøkområder for fugl.



Figur 30 Kartet viser ålegresslokalteter og oppvekstområde for torsk i Topdalsfjorden.

Agder naturmuseum har også gjort en detaljert undersøkelse av marine alger i fjordavsnittet. Dette er en oppfølging av en tilsvarende undersøkelse fra 1982. Kjente forekomster av ålegrasenger i influensområdet er undersøkt. Funnene er i overensstemmelse med de kartlagte forekomstene i Naturbase. Det ble gjenfunnet ålegras i alle de registrerte ålegrasengene.

Videre ble det registrert flere rødalger (nær truet) ved Lyngøya og steinkobbe (sårbar). Ærfugl (nær truet) var forholdsvis vanlig i det planlagte havneområdet i undersøkelsesperioden. Det ble også registrert svartand. Det hekker fiskemåke og makrellterne. Makrellterner hadde hekking ved Varholmene like nord for havneområdet, og er forholdsvis godt skjermet i forhold til utbyggingsområdet. Tilsvarende er det gode hekkeplasser for fiskemåke i Bertes og ved Varholmene. Det hekker også noen fiskemåkepar i tilknytning til friluftsområdet på Søm.

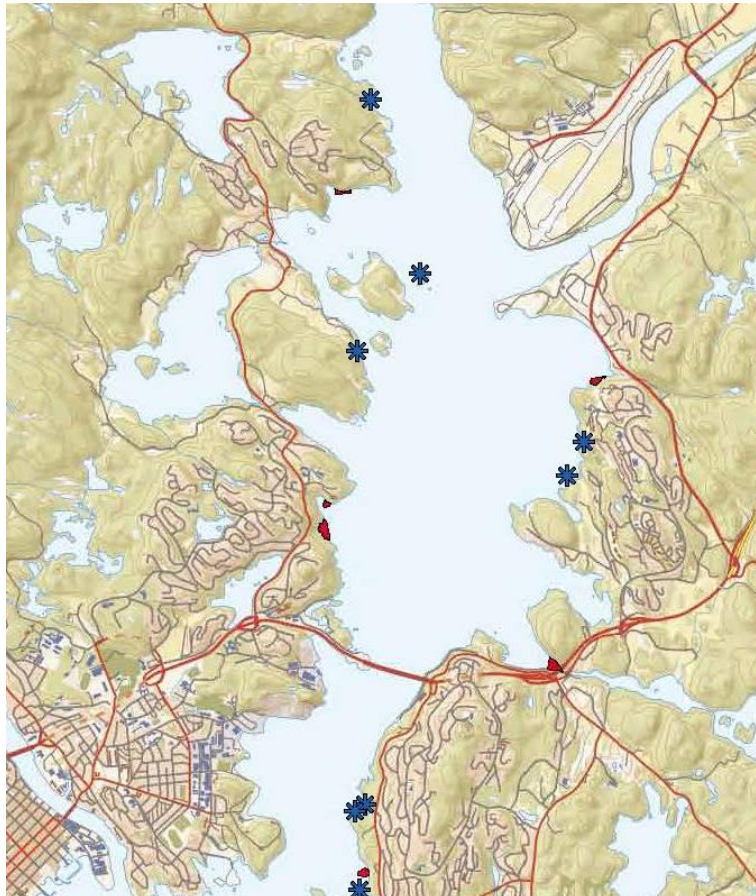
I oktober 2016 utførte Naturmuseet en enkel registrering av algevegetasjonen på 7 utvalgte lokaliteter i sjøområdene utenfor Kongsgård-Vige: Gleodden, Gleodden lykt, Kongsgårdbukta, Ringknoten, Vige, Søm og Lyngøya N. Alle stasjonene ble observert fra land, pluss at det ble brukt kasterive for å få et inntrykk av vegetasjonen på omkring 1-3 m dyp. Det meste av materialet er dokumentert ved hjelp av pressing, og er synlig på Artskart i Artsdatabanken. Sammenlignet med tidligere observasjoner fra de samme lokalitetene for 33 år siden, viste Gleodden og Gleodden lykt tilnærmet normal og tilsvarende algevegetasjon, Kongsgårdbukta synes å være litt bedre og mindre preget av forurensing, Ringknoten mer forurenset 2016 sammenlignet med 1982-83, Vige synes være

mer preget av forurensing, Søm synes være omtrent tilsvarende som for 33 år siden og Lyngøya nord synes uendret 2016 i forhold til 1982-83.

Det er registrert 2 fremmede, svartelistede alger i undersøkelsesområdet. Disse finnes spesielt i tilknytning til steinfyllinger i sjø.

Agder naturmuseet konkluderer med at mange av de viktigste biologiske verdiene ligger i randområdene til havneområdet. Disse områdene bør kunne tas vare på, og innarbeides i kommunedelplanen eller i videre planarbeid. I forbindelse med anleggsfasen er det viktig å være klar over faren for videre spredning av fremmede arter.

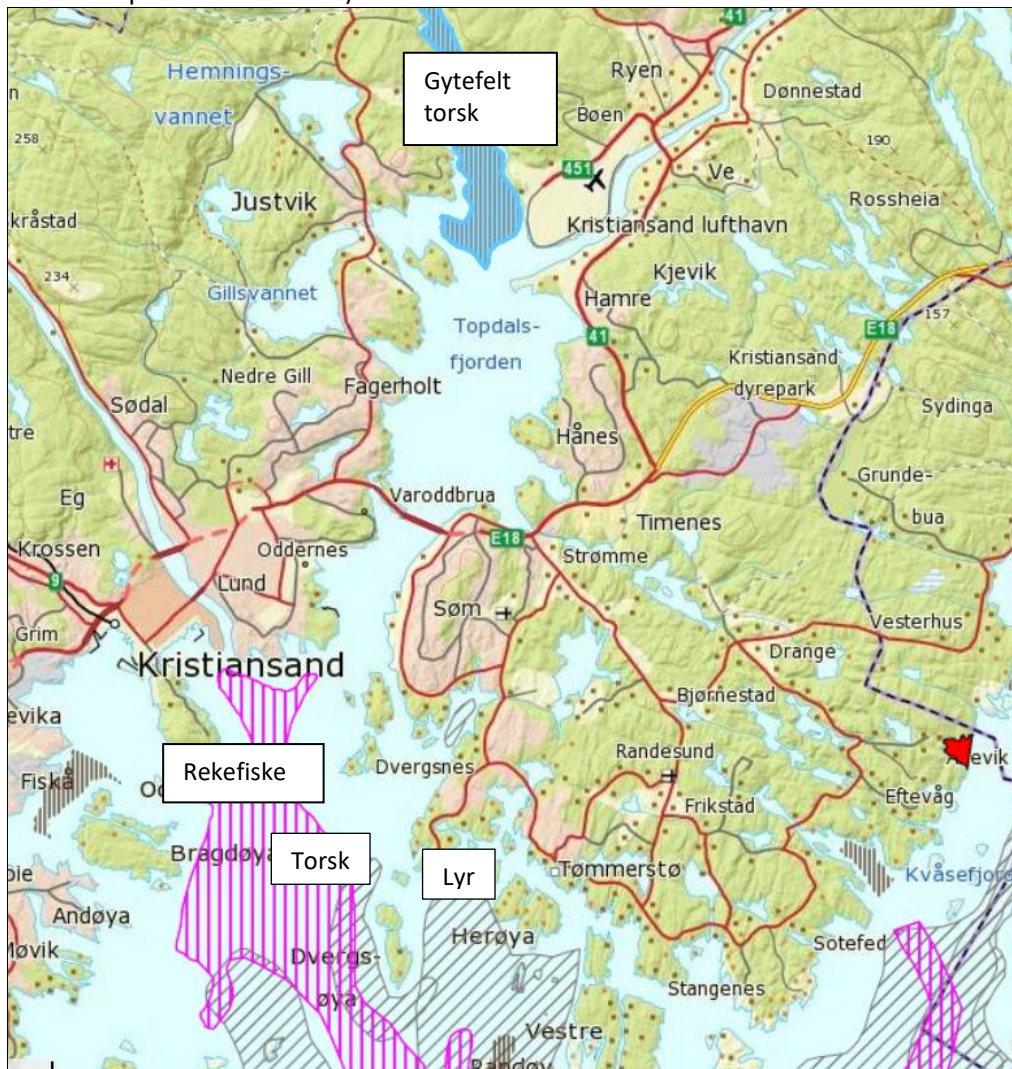
Havforskningsinstituttet benytter faste strandnotstasjoner til ressursovervåking. Stasjonene utgjør verdens lengste tidsserie med slik overvåking. Den eldste stasjonen er fra 1919. Det ligger tre strandnotstasjoner langs Sømlandet, to i Hånesområdet, to i Justvikområdet og en ytterst i Ålefjærfjorden. Ingen av stasjonene ligger innenfor planområdet for kommunedelplanen.



Figur 31 Kartet viser havforskningsinstituttets strandnotstasjoner

Fiskeriområder

Fiskeområdene i Kristiansand omfatter arealer som brukes til yrkesfiske med garn, line, teiner og ruser. Kasteplasser er i generasjoner blitt brukt til notfiske etter sild, makrell og brisling. Noen av plassene brukes også til låsetting av nøtene. Kartet er utarbeidet på grunnlag av innspill fra Fiskeridirektøren til kommuneplanen 2011-2022. Ingen av fiskeriområdene ligger innenfor planområdet for kommunedelplanen. (Kristiansand kommune 2011 - Styrke i muligheter, kommuneplanen 2011-2022).



Figur 32 Kartet viser fiskeområder, kilde Fiskeridirektoratet.no

Konsekvenser

I anbefalt planforslag er Ringknoten er foreslått omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Dette berører salamanderdammen, som er et viktig oppvekstområde for småsalamander.

Øvrige områder med registrerte rødlistearter, hule eiker i lia opp til Ringåsen og på Hesteheia, ålegressforekomsten i Marvika og salamanderdammen på Gleodden er ivaretatt i planforslaget. Heller ikke havforskningsinstituttets forskningsstasjoner - strandnotstasjonene er berørt i anbefalt planforslag.

Planalternativ 1, som bygger på havneplanen og alternativ 2 som bygger på Kokkersvold-Seaport-utredningen berører ikke andre områder med rødlistearter.

4.10 Kulturminner

Planprogram

- 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.

Overordna føringer

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.

Dagens situasjon, kartlegging av kulturminner

Kulturminner eldre enn 1537

Vest-Agder fylkeskommune ved fylkeskonservatoren har registrert kulturminner eldre enn 1537 som er automatisk freda etter kulturminneloven § 4.

I planprogrammet står det at planarbeidet skal avklare konsekvensene av planforslaget for forskjellige tema. Et av temaene er automatisk fredete kulturminner (eldre enn 1537), både kjente og uregistrerte kulturminner. For å få en oversikt over eventuelle uregistrerte kulturminner, foretok Fylkeskonservatoren i Vest-Agder en arkeologisk registrering av planområdet våren 2017.

Det ble ikke påvist nye automatisk fredete kulturminner i planområdet. På Ringknuten ble det registrert en steinrøys. Fylkeskonservatoren vet ikke hva den ble brukt til eller hvor gammel den er og har invitert Kulturhistorisk museum i Oslo og Riksantikvaren med på en befarings 15. juni 2017, for blant annet å se på dette kulturminne. Endelig uttalelse om dette kulturminnet – og bygdeborgen - vil komme etter befaringen. Rapporten gjøres ferdig samtidig. Kartgrunnlag for automatisk fredete kulturminner er Askeladden. Det vil bli justert når rapporten er ferdig.

På Ringknuten er det registrert to fredete hellere. Den ene helleren er en stor hule som ifølge presten Hans Engelhart (1824) ble kalt St. Olav bageroven. I 1822 skal storforbryteren Ola Høyland overnattet i samme hule – og etter det ble den kalt for Ole Høylands hole (Hageland:2008). Det ble gravd flere prøvestikk i og utenfor hulen uten at det ble gjort funn. Det dreier seg derfor om en tradisjonslokalitet og ikke en steinalderlokalitet. Terrenget foran hulen og helleren er sprengt bort for å få plass til industrilokaler og parkeringsplass.

Konsekvenser for automatisk fredete kulturminner

Den registrerte helleren som det er knyttet sagn til om St. Olav og Ola Høyland har høy bevaringsverdi som tradisjonslokalitet. Den andre helleren har lav bevaringsverdi, og røysa som ble funnet på toppen av Ringknuten har foreløpig uavklart status.

Selv om røysa på Ringknuten ikke har avklart status som fredete kulturminne, vil det være det større kulturmiljøet som har bevaringsverdi. På begge sider av høydedraget ved Ringåsen går havet inn i vikene som har vært gode havner. Ved Prestebekken bygde Palle Rosenkrantz opp sin Kongsgård i 1635, noe som foranlediget grunnleggelsen av Kristiansand by i 1641. Høyere opp i Prestebekken, inne på det som i dag er en rulleskibanen, ble det på 1980-tallet funnet en landsbylignende bosetning fra jernalderen (fra 400 f. Kr.), som ble etterfulgt av bosetningen ved Oddernes kirke som var i bruk frem til folkevandringstid (570 e. Kr). Det dreier seg om mer eller mindre kontinuerlig bosetning i dette område i 2400 år. Og midt i dette landskapet hever det seg et høydedrag som har vært en viktig del av dette kulturmiljøet. Høydedraget ligger strategisk plassert der Topdalsfjorden er på det

smaleste og med god utsikt inn fjorden, og ut mot havet og innseilingen. På andre siden av fjorden ligger det flere gravrøyser langs stranden. Høydedraget med de to toppene Ringåsen og Ringknuten har hatt mange forskjellige funksjoner; som samlingsted, utkikkspunkt, her har det sikkert stått varder og blitt brent veter for å varsle om ufred. Under Napoleonskrigen (1807-14) skal det ha stått en bygning på Ringåsen – kanskje en optisk telegraf.

Problemstilling for den arkeologiske registreringen var å påvise spor etter en bygdeborg, men det eneste sikre sporet arkeologen fant var en røys, med foreløpig ukjent funksjonen. Selv om det skulle vise seg at røysa ikke er forhistorisk mener fylkeskonservator at Ringåsen og Ringknuten er viktige landskapselement, og at det vil ha stor negativ konsekvens for forståelsen av det forhistoriske landskapet om høydedraget sprenges bort.

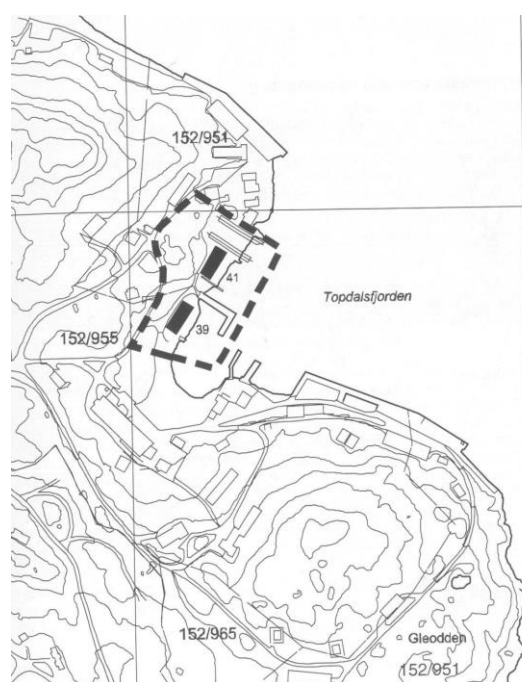
Forholdet til fredete kulturminner i sjø er ikke avklart, jf. notat fra Norsk Maritimt Museum datert 18. september 2016.

Nyere tids kulturminner

Byantikvaren har utarbeidet rapport om nyere tids kulturminner (november 2016).

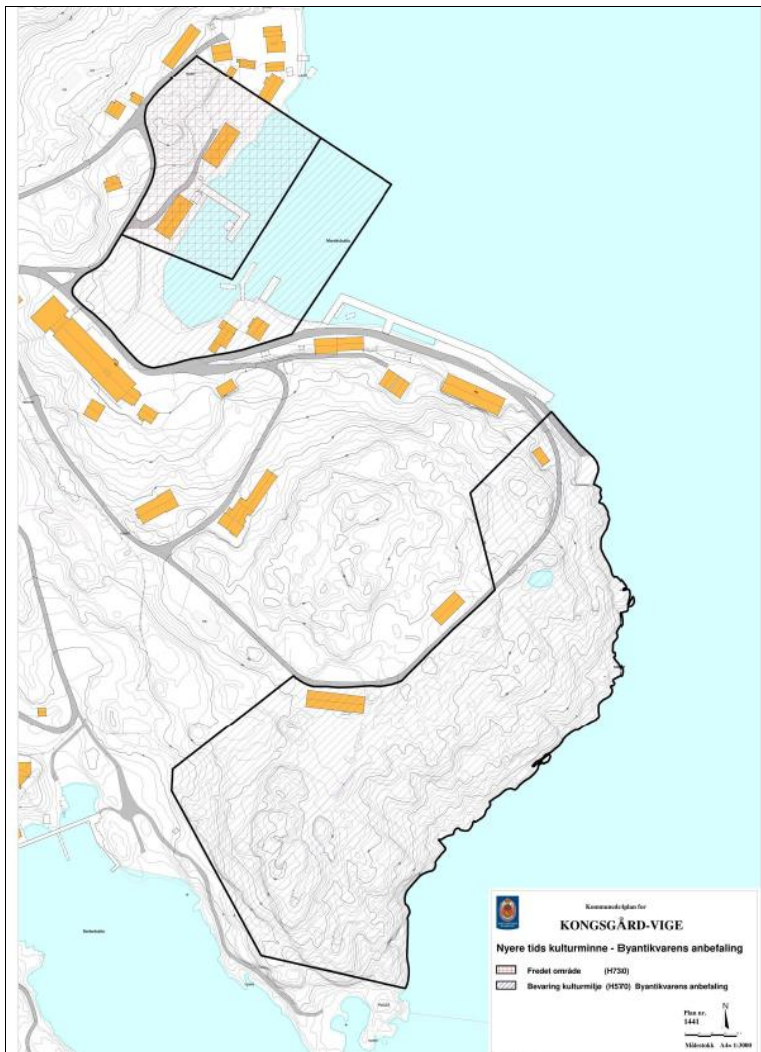
I Marvika og på Gleodden er det flere sentrale, militærhistoriske kulturminner. Orlogsstasjonen i Marvika ble etablert i 1898. Anlegget grenser i sør til det samtidige kanonbatteriet på Gleodden og i øst til den samtidige minestasjonen ved Romleåsen.

Hovedtyngden av bebyggelsen ligger langs bukten innerst i Marvika. En rekke nyere verkstedbygg ligger langs kaifronten på begge sider av bukten. Rett nord for viken ligger to bygninger fra etableringstiden; båthuset og varegodslageret «Gamla». Bygningene og et mindre område rundt disse, ble fredet etter kulturminneloven av Riksantikvaren 06.05.2004. Gleodden batteri, bygd i 1896-1897. Batteriet fikk økt betydning da Marvika Orlogsstasjon ble etablert. Tyskerne la ned Gleodden batteri i juli 1940 og flyttet det til Ålesund. Gleodden fortsatte imidlertid å være militært område. I dag finnes en rekke militære kulturminner i området.



Figur 33 Kart med fredete bygninger og områdefredningen i Marvika

Marvika var en viktig marinebase under 2. verdenskrig, og flere grunnmurer og bygninger som ser ut til å være fra denne perioden står ennå. De er imidlertid ombygget og modifisert og verneverdien er redusert. Betongkaia langs sørsiden i Marvika ble bygget av tyskerne i 1941 for å betjene eskortefartøyer, minesøkere osv. Fjellanlegget lengst øst ved denne kaia (mot fjorden) ble bygget som tysk torpedolager for Uboots-Stützpunkt Kristiansand i 1944, men interiøret er høyst sannsynlig kraftig endret/ombygd. På den andre siden av bukta (mot N og stadion) ligger et større fjellanlegg tilknyttet NATOs avmagnetiseringsanlegg i etterkrigstida. Forsvaret disponerte store arealer i Marvika frem til 1999.



Figur 34 Kart med byantikvarens anbefaling

Byantikvarens anbefaling er vist i kartet og fulgt i det anbefalte planforslaget.

- Området rundt de freda bygningene utvides og avsettes til hensynssone kulturmiljø.
- Gleodden avsettes til hensynssone kulturmiljø og naturbevaring.
- Bygninger og fortifikasjonsanlegg, kaier, slipp i de to områdene inngår som del av kulturmiljøet.

Konsekvenser

I anbefalt planforslag er bygdeborgen på toppen av Ringåsen er bevart som del av eksisterende grønnstruktur og vist med vist med båndleggingssone - båndlagt etter kulturminneloven (H_730).

Ringknuten er foreslått omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Området inneholder flere kulturminner eldre enn 1537 som er automatisk freda etter kulturminneloven § 4. Det må søkes Riksantikvaren om dispensasjon fra vernebestemmelsene i kulturminneloven. Dette har store negative konsekvenser for kulturminnevern.

Fornminnene på Ringknuten går tapt, men bygdeborga på Ringåsen bevares også planalternativ 1, som bygger på havneplanen 2015 og alternativ 2, som bygger på Kokkersvold-Seaport-utredningen.

I anbefalt planalternativ er kulturminneverdiene i Marvika styrket, ved at det er innarbeidet hensynssone kulturmiljø, som omfatter større arealer enn fredingssonen, i sammenliknet med 0-alternativet. I planalternativ 1, som bygger på havneplanen 2015, vil de fredede bygningene inngå i havnearealet. Alternativ 2, som bygger på Kokkersvold-Seaport-utredningen berører ikke Marvika.

4.11 Grunnforhold – geoteknikk

Planprogram

Det skal gjennomføres tilleggskartlegging og vurderinger av geotekniske forhold tilpasset kommunedelplannivå.

Dagens situasjon

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*.

Konsekvenser

Multiconsult har utarbeidet rapport med geoteknisk vurdering på kommunedelplannivå.

Vurderingene gjelder både arealer som er regulert til havn i reguleringsplanen for Kongsgård-Vige havne- og industriområde 2005 (0-alternativet) og utvidelse av havna.

Av rapporten fremgår det at de viktigste momentene i forhold til geotekniske problemstillinger gis i det følgende som innspill til pågående planarbeid:

- Utfordrende grunnforhold pga kupert bergoverflate og stedvis store mektigheter med leire som er bløt til middels fast.
- Utrasing i sjø i den nordlige delen av Kongsgårdsbukta samt utførte stabilitetsberegninger viser at det er dårlig stabilitet for større utfyllinger.
- For å komme frem til en kailinje med et akseptabelt kostnadsnivå, vil det være behov for omfattende grunnundersøkelser, stabilitetsvurderinger og vurdering av fundamenteringsmetode.
- For planlagt kaifront vil det være behov for svært kostbare konstruksjoner. Løsning med pelefundamentert kai og cellespunkt kai er skissert i rapporten.
- I Kongsgårdsbukta og i Torsviga er det etablert avfallsfyllinger i sjøen. Dette må hensyntas ved prosjektering av utfyllinger og etablering av kai. Dette kan også være en problemstilling i andre deler av området.
- Egnetheten for tyngre belastning i Kongsgårdområdet på land varierer fra å være egnet til lite egnet (ut fra kjent informasjon om antatte grunnforhold). Særskilt tunge og setningsømfintlige havneutstyr anbefales tilstrebet plassert der grunnforholdene er best egnet.
- Indikasjonene utfra hittil registrerte grunnforhold tyder på det vil bli behov i senere planfaser (senest ved reguleringsplanarbeid) for å utføre skredvurdering i henhold til NVE sin Kvikkleireveileder 2014-7. Dette da det er registrert sprøbuddmateriale/kvikkleire i planområdet.
- I Marvika er det ikke blitt funnet at det tidligere er utført geotekniske grunnundersøkelser. Tilsvarende grunnforhold og derav løsninger som for tilgrensende område i nord ved Torsviga kan benyttes på kommunedelplannivå. Valg av løsninger og antatte grunnforhold må imidlertid verifiseres ved å utføre grunnundersøkelser i senere planfase.
- Bortsett fra i Marvika vurderes omfanget av utførte grunnundersøkelser i planområdet å være tilstrekkelig grunnlag for overordnede geotekniske vurderinger på kommuneplannivå.

Men med hensyn til grunnforholdene er det stor usikkerhet i kostnadene for å etablere planlagte kaiområder. Dette må hensyntas i arbeidet med kommunedelplanen.

Multiconsult gjør oppmerksom på at det vil bli behov for å utføre omfattende supplerende geotekniske grunnundersøkelser i senere planfaser.

I bestemmelsene til kommunedelplanen er dette ivaretatt ved et krav om stabilitetsvurdering i henhold til NVE sin kvikkleireveileder og dokumentasjon av geotekniske løsninger.

4.12 Havnivå/stormflo

Planprogram

Nødvendig høyde på kaifront og havneareal som ivaretar havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning skal avklares.

Dagens situasjon

Kommuneplanen 2011-2022 har slik bestemmelse om byggehøyde over havet som ivaretar fremtidig havnivåstigning og stormflo.

§ 7b Oppholds-, arbeids-, og publikumsrom skal ikke ha gulv lavere enn 3 meter i eksisterende utbyggingsområder og 5 meter i nye utbyggingsområder. Kravene kan avvikes ved dokumentasjon av liten bølgepåvirkning mm.

Byggehøyder i havneområdet gjeldende reguleringsplaner varierer fra kote 2,2-6,5:

Konsekvenser

Funksjonelle havneareal må ha jevn høyde tilpasset transport med kraner. Høyden på kaien må tilpasses fortøyning, lasting og lossing med skip. Høyden på kaiene er 2,2 moh. I forslag til bestemmelser til kommunedelplanen er det fastsatt at bebyggelsen i havneområdet må tilrettelegges med konstruksjonsløsninger som tar hensyn til at de kan bli oversvømt.

Avfallsdeponier og søppelfyllinger som ligger nær havnivå utgjør en risiko for utlekking av miljøgifter ved en fremtidig havnivåstigning. Dette kan medføre økt helserisiko for nærmiljøet rundt deponiene og ved inntak av sjømat fra vann påvirket av utvaskingen. Fylkesmannen i Vest-Agder har gjennomført et pilotprosjekt om klimatilpassing.

Konsekvenser på avfallsfyllinger og strandkantdeponiet, som følge av havnivåstigning og stormflo omtales i ROS-analysen under forurensing.

4.13 Flom/overvann/kommunaltekniske anlegg

Planprogram

Havneutbygging vil medføre svært store områder med tette flater som igjen medfører at store mengder overflatevann må håndteres når det gjelder avledning og forurensing. 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.

Kristiansand kommune sin overvannsveileder skal være retningsgivende. Kapasitet på eksisterende infrastruktur i bakken, behov for ny infrastruktur og eventuell omlegging av eksisterende infrastruktur skal utredes når utbyggingsvolum er avklart.

Dagens situasjon

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 avløpsvann ledes til sjø ved store nedbørmengder eller ved driftsstopp i pumpestasjoner.

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

Konsekvenser

Kristiansand kommunen har tidligere fått utarbeidet en modell for Lund for overflateavrenning som bla sier noe om mengder vann som kan forventes ført i ledningsnett til området. I tillegg har Asplan Viak utarbeidet en overordnet rapport der det er sett på mulige løsninger for videreføring av overvann og utslipsledninger

Behov for ny infrastruktur og eventuell omlegging av eksisterende infrastruktur må utredes når utbyggingsvolum er avklart. Dimensjonering av ledninger / kulverter og kanaler er ikke utført på dette stadiet, dette må gjøres når utbyggingsvolum og detaljer er mer avklart. Dette er ivaretatt i bestemmelsene til kommunedelplanen.

Overvann/ Flom

I tillegg til å ta hensyn til overvannsavrenning fra de store flatene i planområdet må en ta hensyn til store mengder overvann som kommer ovenfra området. Flomberegninger gir en vannmengde på 6.6 m³/s i Prestebekken ved 200 års gjentaksintervall. Det tas normalt ikke hensyn til dambrudd i slike vurderinger og det er heller ikke gjort for dammen i Jegersberg.

Prestebekken er delvis lukket oppstrøms fra Kongsgårdbukta. Den har antageligvis ikke kapasitet til å videreføre 50 års flom. Ved planlegging av videreføring av Prestebekken gjennom planområdet må det tas høyde for at bekken oppstrøms åpnes opp og at det ikke er vesentlige innsnevring som medfører at flommengden kan videreføres til Kongsgårdbukta. Det anbefales at bekken videreføres som åpen bekk, dette gir en bedre/mer fleksibel kapasitet og minimerer faren for gjentetting.

I tillegg til Prestebekken medfører utvidelse av havneområdet at eksisterende direkte avrenning til sjø blir avskåret slik at eksisterende overvannsutslipp og stikkrenner må håndteres.

Ved utbygging av havn i Vigebukta omtaler rapporten ulike mulige løsninger for å forlenge overvannsledning enten ved å legge en avskjærende ledning eller etablere en eller flere åpne kanaler gjennom området som kan kombineres med kulvert/broer. Av hensyn til kapasitet/fare for gjentetting anbefales det også her å anlegge mest mulig åpne løsninger.

Behov for rensing av overvann fra havneområdet må vurderes ved detaljprosjektering.

Spillvann/avløp

Innenfor planområdet er det tre kommunale pumpestasjoner med nødoverløp til sjø. Utvidelsen av havneområdet vil ikke komme i konflikt med selve pumpestasjonene, men vil berøre nødoverløpene. Det må derfor utføres tiltak– enten ved å forlenge eksisterende nødoverløp eller ved å legge nye. Asplan Viak har gjennomført beregninger for å se om det er mulig å forlenge nødoverløpene, beregningene konkluderer med at det vil være mulig å forlenge ledningene men det er behov for videre detaljprosjektering ved utbygging – dimensjoneringsforutsetningene må

kontrolleres, det må sjekkes om oppstuvning i ledningene kan føre til problemer for eksisterende tilknytninger og eventuelle tiltak som hindrer dette må utføres.

I tillegg til de tre kommunale pumpestasjonene er det en mindre pumpestasjon som hører til Kristiansand havn i Kongsgårdbukta. Asplan Viak sin rapport omhandler ikke denne pumpestasjonen da denne ligger ved allerede etablert kailinje.

Vannforsyning

2 hovedvannledninger fra Vigeveien til Søm er allerede flyttet for å legge til rette for utvidelse av havn i Vigebukta i henhold til gjeldene reguleringsplan. For å øke sikkerheten i vannforsyningen for Lund og byens østside er det planlagt å etablere ringforbindelse fra Vigeveien til Ægirsvei/Kongsgård allè gjennom nytt havneområde. Endelig trase må avklares i de neste planfasene.

4.14 Luftforurensing

Planprogram

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.

Overordna føringer

Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen, T-1520/2012, har satt anbefalte grenser for Svevestøv (PM₁₀) og Nitrogendioksid (NO₂).

Mål for planarbeidet

Hensynet til ytre miljø, folkehelse og beredskap er ivaretatt.

Dagens situasjon

Kunnskapsgrunnlaget om luftkvaliteten i Kristiansand er primært basert på resultater fra kontinuerlige målinger og spredningsberegninger (luftsonekart)⁴. Resultatene fra flere år med målinger viser at det ikke har vært overskridelser av grenseverdiene i anbefalt grenseverdi i retningslinjen/grenseverdi i forurensingsforskriften. Luftsonekartet viser derimot at store deler av sentrumsområdet har utfordringer knyttet til svevestøv. Havneområdet Kongsgård – Vige ligger utenfor sonegrensene og har i dag tilfredsstillende luftkvalitet.

Konsekvens

Cowi har utarbeidet rapport med overordnet vurdering av luftkvalitet for Kristiansand havn. Utslipp fra selve skipstrafikken vil ikke medføre vesentlige endringer i lokal luftkvalitet sammenlignet med dagens situasjon. En flytting av containerterminalen vil medføre noe økt forurensning i nærområdet til Kongsgård - Vige. Endringene er små og antas å ikke ha vesentlig påvirkning på den generelle luftkvaliteten i området.

Endringer i veitrafikken som genereres av ny havn, vil bidra til noe høyere forurensningsnivå i området Kongsgård - Vige sammenlignet med dagens situasjon. Endringene antas derimot å være så små at det ikke vil få konsekvenser for endring av sonegrensene som fremgår av luftsonekartet.

For mer eksakte vurderinger bør det gjennomføres spredningsmodelleringer basert på de forutsetningene som gjelder for evt. flytting av havnevirkksomheten.

Vurderingen om luftkvalitet omfatter ikke eksisterende pukkverk, som er under avvikling og anleggsfasen med nedsprenning av Ringknoten. Før sprenning må det lages egen uttaksplan og egen konsekvensutredning.

4.15 Lysforurensing

Planprogram

Det skal utredes om og hvordan lysforurensing fra høye lysmaster, lyskilder på kaikraner, samt lyskilder på skipene kan innvirke på folks helse.

Dagens situasjon

Kraner, lysmaster, lyskilder på skip og rigger kan være til sjenanse for befolkningen, men det er ikke kjent at lys fra havneområdet er til stor sjenanse for omgivelsene.

Reguleringsplan for Kongsgård-Vige, havne og industriområde 2005 har slike bestemmelser om lys *Feltene H1-H5 tillates inngjerdet med gjerde i inntil 3 meters høyde. Det tillates oppsatt lysmaster i inntil 25 meters høyde med en innbyrdes avstand på min. 50 meter. Det skal benyttes lysarmatur som begrenser uønsket belysning av havneområdenes omgivelser.*

Konsekvens

Bestemmelsene i reguleringsplanen er videreført i bestemmelsene til kommunedelplanen. Det er stilt krav om at det skal benyttes lysarmatur og mastehøyder som begrenser uønsket belysning til havneområdets omgivelser. Dette for å begrense mulig sjenanse for befolkningen

4.16 Forurensning og miljøkonsekvenser for det marine miljø

Planprogram

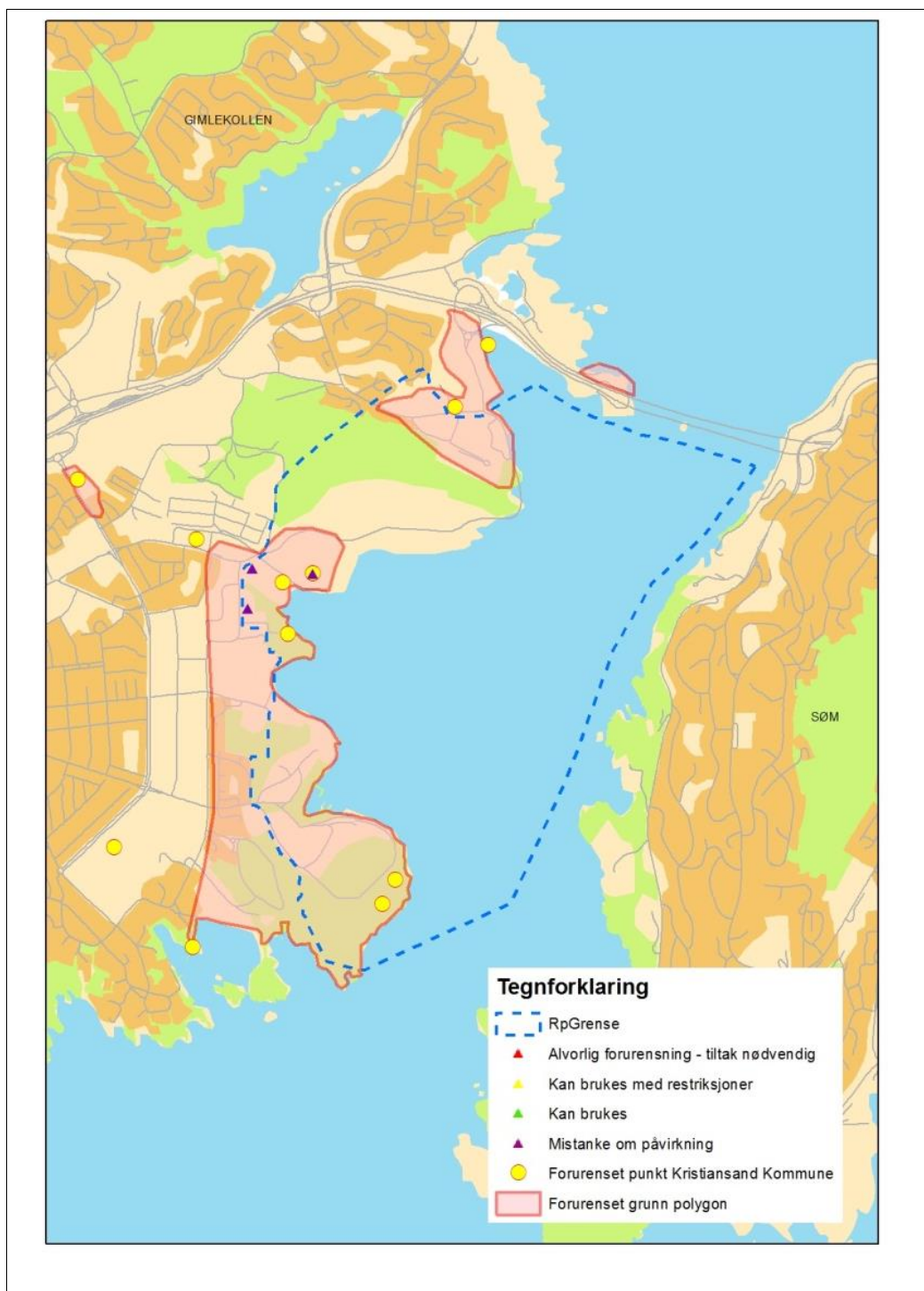
Det skal utredes hvordan man skal sikre at forurensning ifra tidligere aktivitet i Marvika, det gamle kommunale deponiet i Kongsgårdbukta, og Strandkantdeponiet som ble etablert for å håndtere masser fra opprydning i forurenset sjøbunn ikke spres og lekker til sjø med ny aktivitet i området. Det skal utredes hvilken påvirkning havneetableringen vil ha på vannforekomsten «Topdalsfjorden Indre». og om kravene i Vannforskriften overholdes.

Bystyret vedtok ved fastsetting av planprogrammet at miljøkonsekvenser for det marine miljøet i hele Topdalsfjorden skal utredes.

Dagens situasjon

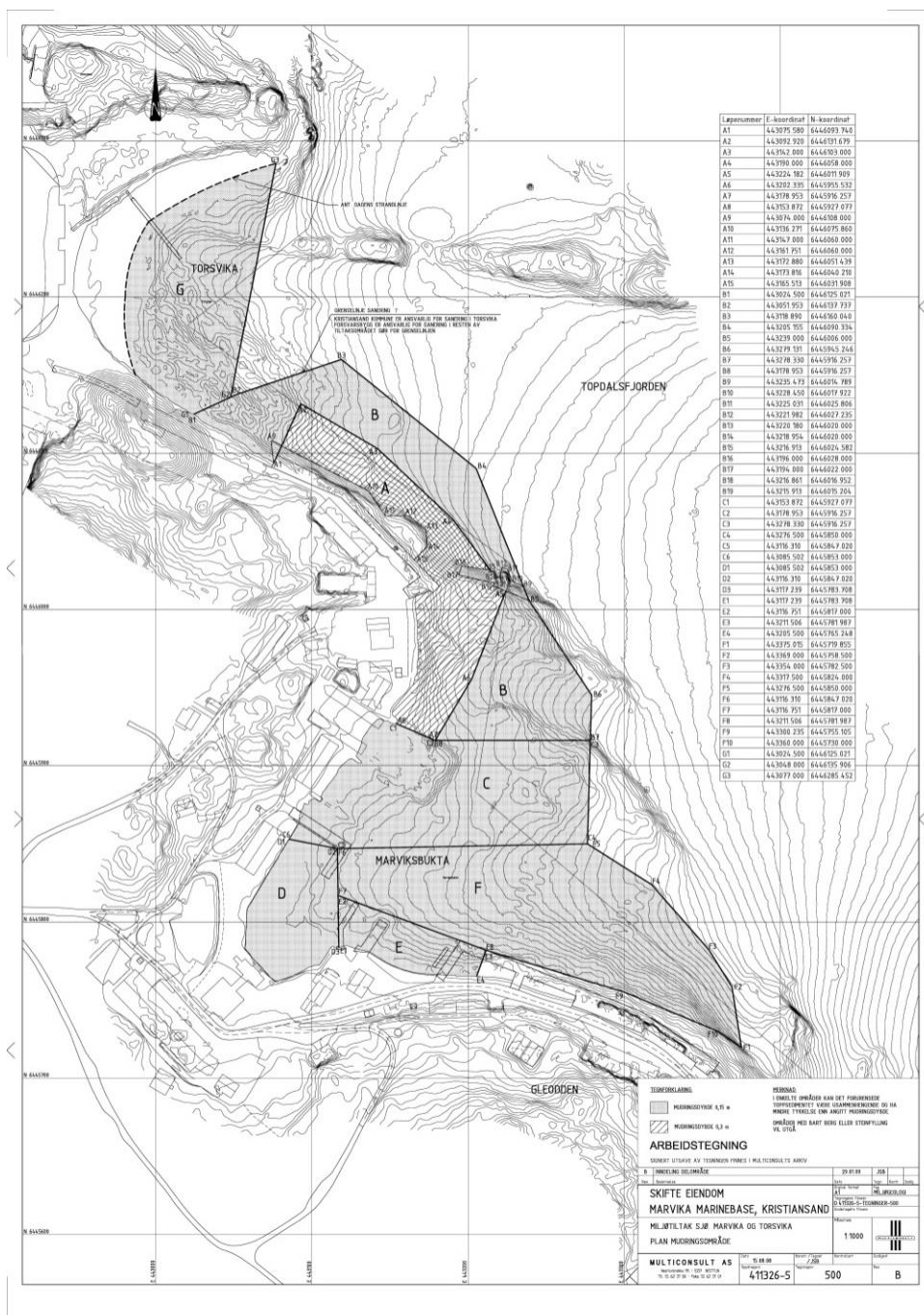
Det foreligger flere utredninger som beskriver forurensningssituasjonen i planområdet. By- og samfunnsenheten har utarbeidet notat som oppsummerer eksisterende kunnskap.

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.



Figur 35 Aktsomhetskart for forurenset grunn. Kilde: Kommunens kartprogram

Statens forurensingstilsyn, SFT (nå Miljødirektoratet) ga i juni 2003 Forsvarsbygg pålegg om opprydding i forurenset grunn og forurensete sedimenter ved den tidligere marinebasen i Marvika. Etter avtale mellom Kristiansand kommune og Forsvarsbygg ble det også gjennomført opprydding i Torsviga, der kommunen hadde fått pålegg om sanering av forurensete sjøbunnsedimenter. Tiltaket var en del av oppryddingen for å bedre forurensningssituasjonen i Kristiansandsfjorden. Tiltakene på land ble gjennomført i februar-mars 2005, mens miljøtiltak i sjø ble gjennomført i perioden 2008-2010.



Figur 36 Kartet viser områder som er mudret.

I etterkant av mudringen overvåket NIVA miljøgifter på oppdrag for Miljøvern avdelingen hos Fylkesmannen i Vest-Agder. Området ble overvåket i en treårsperiode. Resultatet er beskrevet i Overvåkningsrapport for Kristiansandsfjorden (NIVA 2012). Rapporten konkluderer med at sjøområdene fra Kongsgårdsbukta til Marviksbukta, tilfredsstiller vannforskriftens krav til minimum god økologisk tilstand (bløtbunnsfauna) (klasse II). I revidert tiltaksplan for Kristiansandsfjorden (Det Norske Veritas, 2011) konkluderes det blant annet med at det ikke er behov for ytterligere tiltak for å rydde opp i forurenset sjøbunn fordi fastsatt miljømål for de aktuelle områdene i denne delen av Topdalsfjorden er oppnådd (tilstandsklasse III). Det er påvist forurensa masser i sjøen som er forutsatt tildekket ved fylling i sjø. Utfylling av områdene pågår i samsvar med utslippstillatelse fra fylkesmannen.

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 forurensing og skal i tillegg fungere som et rensetrinn for partikkelbundet forurensning i bakkant av deponiet ved at sigevannet dreneres gjennom deponiet. Utslippstillatelse for strandkantdeponiet er gitt i brev av 1. april 2004 fra Fylkesmannen i Vest-Agder. I utslippstillatelsen er det stilt krav om årsrapportering, og at denne bl.a. skal inneholde:

- Mengde og type masser deponert i strandkantdeponiet.
- Rapport fra internkontrollen, inkl. oversikt over avviksmeldinger, utført vedlikehold og ettersyn mm.

I årsrapporten 2016 fra miljøovervåking av Kongsgårdbukta avfallsdeponi og strandkantdeponi fremgår det at Målingene av sigevann fra det nedlagte avfallsdeponiet viser at konsentrasjonene er lave sammenlignet med sigevann fra andre norske nedlagte avfallsdeponier. Det måles imidlertid høyt sinkinnhold i 2. kvartal, og det fører til at årsgjennomsnittet for sink er over geometrisk middel for sammenlignbare deponier. Konsentrasjonene av miljøfarlige forbindelser i strandkantdeponiet og i vann som antas å strømme fra strandkantdeponiet ut i sjøen er lavere enn i sigevannet fra det nedlagte avfallsdeponiet for de fleste forbindelser. I vann som strømmer ut i sjøen fra strandkantdeponiet ligger konsentrasjonene under PNEC-verdier for sjøvann med unntak av arsen og sink. Selv med en så vidt lav fortykning som 10x vil likevel disse forbindelsene komme under PNEC.

Konsekvenser

Avfallsdeponier og søppelfyllinger som ligger nær havnivå utgjør en risiko for utlekking av miljøgifter ved en fremtidig havnivåstigning. Fylkesmannen i Vest-Agder har gjennomført et pilotprosjekt om klimatilpassing og har i den forbindelse engasjert COWI til å utrede risiko og sårbarhet for strandkantdeponiet ved havnivåstigning. COWI har på foreslått at følgende kompenserende tiltak blir vurdert:

- Heving av voll rundt Strandkantdeponiet til minimum kote 2,53 for å kunne møte en forventet havnivåstigning.
- Heve filteret på innsiden av moloen for å kunne håndtere utstrømning av vann på et høyere nivå. Strandkantdeponiet er avsatt til havneformål i gjeldene reguleringsplan for området. Kommunedelplanen innebærer ingen endring sammenlignet med 0-alternativet. Deponiet overvåkes i samsvar med gjeldende utslippstillatelse. Etter at deponiet er ferdig fylt skal det avsluttes og sikres på tilfredsstillende måte. Området inngår i aktsomhetskart for forurenset grunn. I kommunedelplanen er det vist med hensynssone – faresone (H_390) med egne bestemmelser. Akuttforurensing fra strandkantdeponiet, som følge av havnivåstigning inngår i ROS-analysen til kommunedelplanen.

Gjeldende reguleringsplan hjemler utfylling i Vigebukta og Kongsgårdbukta. I anbefalt planalternativ til kommunedelplanen åpnes det i tillegg for fylling i Torsviga. Forurensede masser i sjø er fjernet med unntak av et mindre område som skal fylles ut for å vinne nytt land. Bunnen her er dekket med duk og sand, samt en del fyllingsmasse. Sjøområdene i Torsviga tilfredsstiller saneringskrav på tilstandsklasse III. Fylling i sjø krever utslippstillatelse fra fylkesmannen. Det legges til grunn at det i utslippstillatelsene settes nødvendige vilkår for å hindre spredning av forurensa masser fra sjøbunnen til omgivelsene.

Skipstrafikken er underlagt strenge nasjonale og internasjonale regler som for utslipp. OSP.- Offshore supply port er et satsingsområde for Kristiansand havn. Utslipp som følge av arbeid som utføres på fartøy, herunder rigger, reguleres av forurensingsforskriften kapittel 29. Det legges til grunn for planen at Kristiansand havn og brukerne av havna opererer i samsvar med gjeldende regelverk.

4.17 Støy

Planprogram

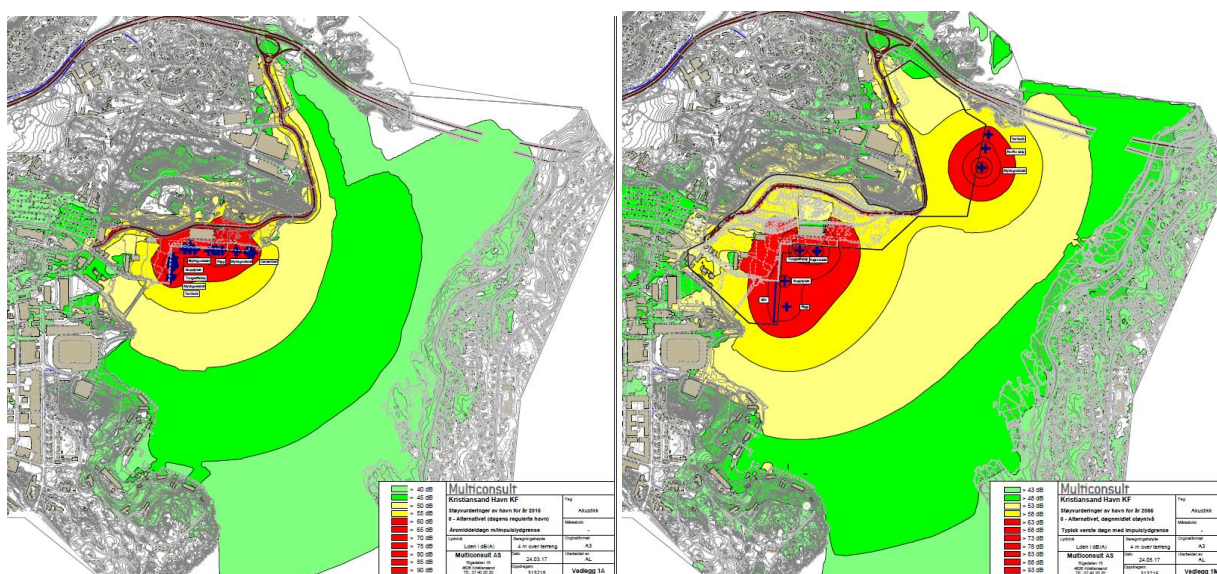
Det skal utarbeides støyutredning i samsvar med, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) og Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128).

Bystyrets vedtak:

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

Dagens situasjon og 0-alternativet

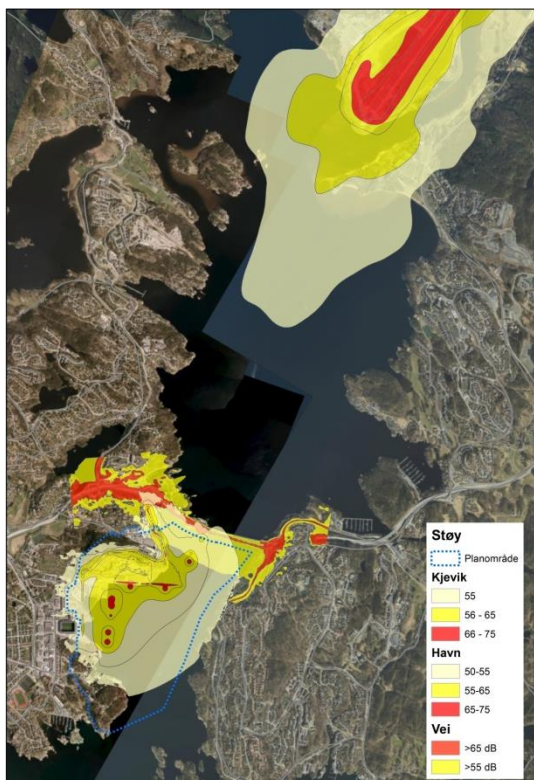
Kongsgård/Vige havneterminalen ligger i et område tett opp mot helårsboliger og godt besøkte friluftsområder. Selv om avstanden i meter kan virke tilstrekkelig, gir landskapet minimal beskyttelse mot støy. Den åpne fjorden bærer lyd over lang avstand. Kommuneoverlegen har mottatt støyklager fra beboere 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.



Figur 37 Støysonekart for regulert havn i 2015 (venstre) og 2065 (høyre), årsmiddeldøgn Lden med impulslydgrense.

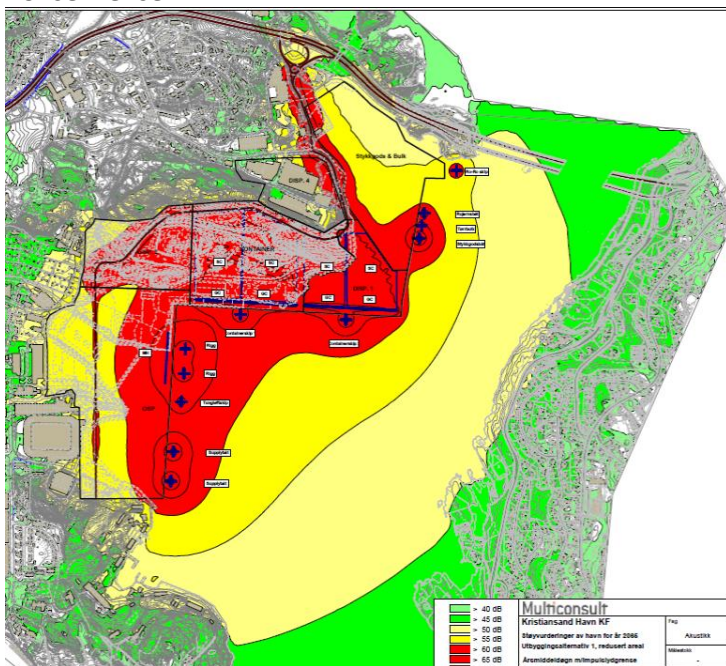
Foruten støy fra havna er deler av bebyggelsen på Kongsgård I og II, Vige og Søm, samt områdene innover i Topdalsfjorden er preget av støy fra Kristiansand Lufthavn Kjevik og for de nærmeste boligene også fra trafikk på E18- Varoddbroa.

Illustrasjonen under viser kombinert støykart sjø, vei og fly. 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 forskjellige. Støysonene for veitrafikk og havnestøy overlapper delvis. Arealene der det er overlapp mellom veitrafikkstøy og havnestøy berører i liten grad boliger. Støykartet viser også at det ikke er lokalisert støykilder for havn og vei på samme sted. Sumeffekten mellom havna og E18 er ikke beregnet. Veitrafikk knyttet til havnedriften er inkludert i havnestøyen.



Figur 38 Kombinert støykart sjø, vei og fly. Havnestøy basert på redusert areal Alternativ 1 2065.

Konsekvenser



Figur 39 Støysoner for 2065 alternativ 1 redusert areal, jf. støyutredningens Vedlegg 3n - Årsmiddeldøgn 2065_Alternativ 1_reduisert areal_Lden med impulslydgrense.

Multiconsult har på oppdrag fra kommunen beregnet eksterntstøy for tre fremtidige alternativer for utvikling av havn i Kongsgård-Vige for årene 2025, 2045 og 2065.

1. 0-alternativ (naturlig videreutvikling av dagens aktivitet i Kongsgård-Vige og Vestre havn)
2. Alternativ 1 - havneplanalternativet (utvikling av Kongsgård havn i tråd med havnas prognoser og fremtidige behov)
3. Alternativ 2 Kokkersvold-Seaport (vurdering av havnekonsulent utarbeidet i egen rapport)

Støyutredningen er utarbeidet i henhold til retningslinjen T-1442 med veileder M-128

For alle alternativ og år er følgende støysituasjoner beregnet

- Årsmiddeldøgn Lden med impulslydgrense
- Årsmiddeldøgn Lden uten impulslydgrense
- Årsmiddeldøgn L_Lnight
- Verste døgn 2065_Alternativ 1_Lden med impulslydgrense
- Verste døgn 2065_Alternativ 1_Lden uten impulslydgrense
- Verste døgn 2065_Alternativ 1_Lnight
- For alternativ 1 og 2 år 2065 er dessuten følgende beregnet
- Maksimalnivå 2065 Rujernsbåt posisjon 1
- Maksimalnivå 2065 Rujernsbåt posisjon 2
- Maksimalnivå 2065 Containerskip posisjon 1
- Maksimalnivå 2065 Containerskip posisjon 2

Beregningene som er utført viser at støybelastningen for beboere på Søm øker med 4-5 dB ved utvikling etter alternativ 1 og 2 sammenlignet med fremskrevet 0-alternativ. Økningen i støynivå vil være merkbar. Utvikling etter alternativ 1 og 2 gir overskridelser av støygrensen i kolonihagene på Kongsgård fra år 2025, ved bedømmelse mot impulsstøygrensen. I år 2065 vil alternativ 2 gi støynivå på Søm som er innenfor støygrensen på 50 dB, mens alternativ 1 vil gi en marginal overskridelse ved nærmeste boliger på Søm. Hovedårsaken til dette er ulik utforming av kaifronten for de to alternativene. Dersom containerhåndteringen foregår med løfteteknikk som i Hamburg og Wien havn, blir impulsstøyen eliminert. Alternativ 2 er da uproblematisk mht. støy ved nærliggende boliger, mens alternativ 1 gir marginale overskridelser i kolonihagene.

Maksimalt støynivå fra containerhåndtering på nattetid er innenfor grenseverdien på 60 dB, både for boliger på Lund og på Søm.

Det er gjort beregninger av et «typisk verste døgn» i år 2065 mot støygrense som er 3 dB lempeligere enn årsmidlet verdi.

Beregningene viser at:

- Støynivået Lnight er innenfor eller like omkring 48 dB for boliger på Sømlandet.
- Støynivået Lden for et «typisk verste døgn» er over grensen på 53 dB (med impulsstøy) for boliger på Sømlandet.
- Støynivået Lden for et «typisk verste døgn» er innenfor grensen på 58 dB (uten impulsstøy).

Dersom man legger til rette for rolig containerhåndtering, vil både Lnight og Lden for et typisk verste døgn være innenfor eller på anbefalt grenseverdi for et slikt døgn.

Støyanalysen omfatter ikke eksisterende pukkverk, som er under avvikling og anleggsfasen med nedsprenning av Ringknuten. Før sprenging må det lages egen uttaksplan og egen konsekvensutredning.

Støybestemmelsene til kommunedelplanen følger i det vesentligste retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442/2012. T-1442 tar ikke hensyn til befolkningens spesielle behov for skjerming på fridager (søn- og helligdager). På grunn av havnas beliggenhet tett opp til boligområder, er det tatt inn en skjerpning av kravene for å sikre en slik skjerming. Det er satt et strengt krav om maksimum antall dager og maksimal støy på utypiske verstedøgn.

4.18 Kriminalitets-forebygging

Planprogrammet

Planbeskrivelsen skal inneholde krav til hvordan reguleringsplan og tiltaket skal utformes for å redusere muligheter for kriminelle hendelser

Konsekvenser

Kristiansand havn har utarbeidet notat om Kriminalitetsforebyggende tiltak i Kristiansand havn 2017. Store deler av arbeidet med kriminalitet i havner i Norge er myndighetsregulert. Det eksisterer lovverk som skal sikre arbeid med forebygging av kriminalitet, sabotasje og terror og dette er definert som sikringsarbeid. De norske kravene til sikring i havner er basert på internasjonale standarder fra ISPS-koden (FN). De norske kravene er forankret i Forskrift om sikring av havner og havneanlegg av 1. Juli 2013. Kristiansand Havn forplikter seg som en norsk havn, inkludert syv havneanlegg/terminaler, å følge dette regelverket for å kunne ta i mot ISPS-registrerte skip. Disse lovverkene stiller krav til Kristiansand Havn om både fysiske, menneskelige og organisatoriske sikringstiltak. HMS og kvalitet i alle ledd er en forutsetning for god drift i havna. Kristiansand havn har gode rutiner for arbeid med sikkerhet. Havneområdet er sikret med ISPS-gjerde, kameraovervåking og døgnvakt.

4.19 Andre miljøkonsekvenser – mobilitetsplan

Bystyret har vedtatt at det skal utarbeides mobilitetsplan for planer som legger til rette for etablering av virksomheter med over 50 ansatte eller utviklingsprosjekter større enn 1000 m2 bruksareal.

Et kvalitetsmål i den overordna bymiljøavtalen som fremforhandles er at personbiltrafikken ikke skal vokse, og at videre vekst skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Bedre kollektivdekning, gode sykkeltilbud og bedre muligheter for de gående vil være avgjørende for å lykkes med dette målet. Havneformål går ikke under kategorien arbeidsplassintensive virksomheter, men det er et overordna mål at disse skal plasseres nær kollektivknutepunkta.

For havna som betjener mye gods av forskjellige kategorier er det et overordna mål å få mye gods over på bane. Samtidig vil det være lastebil som fortsatt vil være dominerende kjøretøy som frakter gods videre ut til kunder fra havna. Flytting av havnevirksomheten fra Vestre havn til Kongsgård - Vige er positivt for fremkommeligheten og forutsigbarheten til havnetrafikken.

For å nå målsettingen om redusert biltrafikk er det et mål at havnas ansatte og ansatte i tiliggende næringsområder bruker andre transportmidler enn bil for å komme på jobb.

Området ligger godt til rette for bruk av kollektivtrafikk i fremtiden. Østre Ringvei er regulert med egne bussfelt i områdeplan for Marviksletta, og det jobbes med å etablere en indre bussring som går fra Kvadraturen om Marviksletta til Eg og tilbake til byen. I fremtida er det forventet å få et vesentlig bedre busstilbud langs Østre Ringvei som igjen gjør det enklere for ansatte ved havna og tiliggende næringsområder og kunne benytte buss til jobb. Avstanden fra Østre Ringvei til havna ved Ægirsvei er ca.350 meter, og den samme avstanden vil det være fra Østre Ringvei i sør til Marvika. Sammen med en god bussdekning også fra nord vil dette gi et godt tilbud til planområdet for ansatte til å benytte buss.

Området ligger godt til rette for syklende. Sykkelekspressveien blir liggende inntil planområdet i nord. For øvrig ligger området sentralt i forhold til Kvadraturen som kartet under viser. Store deler av planområdet kan nås fra Kvadraturen på ti minutter med sykkel, og med fortetting på Marviksletta ligger det til rette for at ansatte kan bo og jobbe med rimelig kort avstander som ikke fordrer bil.

4.20 Risiko og sårbarhet

Planprogrammet

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.

Konsekvenser

Risiko- og sårbarhetsanalyse er utarbeidet av Kristiansand kommune med bakgrunn i veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB – Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. ROS-analysen er tilpasset kommunedelplannivå. For mange tema er det behov for ytterligere utredning på reguleringsnivå og ved tiltak. I tillegg har ulike aktører ansvar for å ivareta risiko i samsvar med gjeldende regelverk. ROS-analysen er vedlagt konsekvensutredningen og kan kort oppsummeres som i tabellen nedenfor:

Hendelse	Relevans Ja/nei	Sannsynlighet Tabell 1	Konsekvens Tabell 2	Risiko Tabell 3 Sannsynlighet X konsekvens
Natur- og miljøforhold				
Ras/ skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen medføre risiko for:				
• Ekstrem-vær / nedbør, vind	Ja	3	2	6
• Havnivå-stigning, stormflo	Ja	3	1	3
• Flom	Ja	3	2	6
• Geoteknisk utfordring er (ras og utglidning)	Ja	3	3	9
• Skogbrann	Nei	1	2	2
Menneskeskapte forhold				
Strategiske områder og funksjoner. Kan tiltaket få konsekvenser for:				
• Veg, bru, knute-punkt	Ja	2	2	4
• Vann og avløp	Ja	2	2	4
• Kraft-forsyning	Nei	1	1	1
Forurensningskilde som er til stede i dag (0-alternativet) og som berører området:				
• Permanent forurensning	Ja	2	3	6
• Akutt forurensning	Ja	3	3	9
• Elektro-magnetiske felt	Nei	1	1	1
Forurensningskilde og risikofaktorer som er til stede i dag (og utvikling i samsvar med 0-alternativet), og som berører området:				
• Støv (veg, industri/ havn)	Ja	2	2	4
• Støy (veg, industri/havn)	Ja	3	2	6
• Risikofylt industri med mer (kjemikalier/ eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Ja	2	3	6
Forurensningskilder/faktorer som følger av tiltaket/utvidelse av havna sammenlignet med 0-alternativet.				
• Fare for akutt forurensning	Ja	3	3	9
• Permanent forurensning	ja	1	1	1
• Støv	ja	3	2	6
• Støy	Ja	3	2	6
• Risikofylt industri med mer (kjemikalier/ eksplosive osv.)	Ja	3	4	12
Transport. Er det risiko for:				
• Ulykker med farlig gods	Ja	2	3	6
• Vær/føre begrensninger tilgjengelighet til området	I liten grad	1	3	3
• Trafikk-ulykker	Ja	2	3	6

Hendelse	Relevans Ja/nei	Sannsynlighet Tabell 1	Konsekvens Tabell 2	Risiko Tabell 3 Sannsynlighet X konsekvens
Sårbarhet. Er området/tiltaket særskilt sårbart med hensyn på:				
• Sikker energiforsyning	I liten grad	1	3	1
• Sikker vann-forsyning og avløp	ja	3	1	3
• Tilgjengelighet for nødetater	Ja	1	3	3
Risiko. Inneholder området spesielle risikoer, eller medfører tiltaket spesielle risikoer				
• Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/ terrormål?	Ja	1	5	5
• Terreng-formasjoner med spesiell fare (stup)	Ja	3	2	6
• Folkehelse (Helse og trivsel)	Ja	2	2	4
• Kriminalitet	Ja	2	3	6
• Ulykker	Ja	3	2	6

Vurdering

De mest kritiske forholdene når det gjelder risiko (røde felt) i havneområde nord, Kongsgård – Vige er knyttet til geoteknikk og akuttforurensing fra strandkantdeponiet som følge av havnivåstigning Dette er i risikofaktorer som ligger i området i dag og omfatter hendelser som vil kunne skje ved utvikling av havna i samsvar med gjeldende reguleringsplan, 0-alternativet. Tiltak for å redusere risikoen må gjennomføres uavhengig av utvidelse av havneområdet. Sannsynligheten for at risiko skal inntreffe kan for enkelte områder øke som følge av utvidelsen av havna med påfølgende økt aktivitet. Også våtbulk har høy risiko. Kommunedelplanen behandler våtbulk eksplisitt. Etablering av våtbulkanlegg kan skje innenfor havnearealene, gitt at det gjøres en egen ROS-analyse og at anlegget tilfredsstillende krav til slikt anlegg på det tidspunktet det er aktuelt.

For faktorer som ligger i gule felt, flom - risiko som følge av ekstrem nedbør, permanent forurensing, støy ved utbygging av havna i samsvar med gjeldende regulering, støv ved utvidet havnevirksomhet, ulykker med farlig gods, trafikk ulykker, terreng-formasjoner med spesiell fare (stup mm), kriminalitet og ulykker til sjøs bør tiltak for å redusere risikoen vurderes.

4.21 Helsekonsekvenser

Planprogram

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.

Konsekvenser

Norconsult har utarbeidet helsekonsekvensutredning (HKU) til kommunedelplanen. Denne følger som vedlegg til planbeskrivelse med KU. Helsekonsekvensutredningen beskriver hvordan anbefalt planforslag vil påvirke folks helse (støy, luftkvalitet, lys, forurensing, tilgang til friluftsområder mm.) i influensområdet (Kongsgård I og II, Marvika, Lund, Søm/Torsvikheia). Oppsummert vurderer Norconsult tiltakets konsekvenser (uten avbøtende tiltak) for anbefalt planalternativ slik: Friluftsområdet/grønnstrukturen på Ringknuten blir redusert. Her vil også registrerte kulturminner påvirkes. Etablering av nye systemer for trafikkavvikling til havna vil ha positive konsekvenser for lokalmiljøet i influensområdet. En ny, effektiv og moderne havn med innarbeidede avbøtende tiltak vil samlet sett være bra for opplevelsesverdien av området. Forslaget legger til rette for bevaring av mye av grønnstrukturen i nærområdene. Konsekvensene ved lysforurensning ved utvidelse av havna

bør vurderes nærmere og avbøtende tiltak vurderes. Samlet vurderer vi planforslaget til å ha positiv effekt for folkehelse.

Alternativ 2, som bygger på strategisk havneplan 2015, legger til rette for den største utbyggingen av nytt havneareal på Kongsgård/Vige. Alternativet legger opp til å ta i bruk arealer som blir mye benytte av lokalbefolkningen i influensområdet i dag til lek og rekreasjon. Omdisponering av grøntarealer til havneformål vil gi negative konsekvensen for folkehelsen ved opplevelsen av grøntarealene og friluftssarealene endres når disse blir omdisponert til havneareal.

4.22 Samlede konsekvenser – oppfølging av nasjonale og regionale mål

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

Ringknuten med toppen og salamanderdammen, Prestebekken og Hesteheia er foreslått omdisponert fra regulert friluftsområde (0-alternativet) til havneformål. Ringknuten er verdivurdert som svært viktig for friluftsliv. Nedsprenging av denne vil ha stor negativ konsekvens. Prestebekken og Hesteheia er vurdert som viktige.

Anbefalt planforslag vil gi store arealinngrep i området Ringåsen-Ringknuten. Planforslaget vil bevare det meste av Ringåsen som landskapselement og nærturterreng. Vider vil Ringåsen fortsatt fungere som buffer og støyskjerming mot havna for bakenforliggende bebyggelse. Kyststien som i dag går helt opp på Ringknuten må legges om og Ringåsen blir ved nedsprenging av Ringknuten det høyeste punktet i området. Salamanderdammen, som er en gammel dam for isproduksjon forsvinner fra natur- og kulturhistorien. Ringknuten inneholder flere kulturminner eldre enn 1537 som er automatisk freda etter kulturminneloven § 4. Det må søkes Riksantikvaren om dispensasjon fra vernebestemmelsene i kulturminneloven. Dette har store negative konsekvenser for kulturminnevern.

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

Varodden med badestrand og svaberg kan erstattes med utbedring av eksisterende bade- og rekreasjonstilbud på det kommunale friområdet på Toppdalstø og ved utbedring av bade- og rekreasjonsområdet ved Vollevannet. Begge disse områdene har god adkomst og har potensiale for økt bruk.

Når Ringknuten og deler av Ringåsen skal sprenges bort for å gi plass til havn skal barn- og unges bruk av arealene erstattes ved å gjøre resterende del av Ringåsen bedre tilgjengelig fra omkringliggende boligområder og skoler/barnehager. Friluftsområdene ved friluftsmuseet kan utbedres og gjøres bedre tilgjengelig for bruk. Tilsvarende kan også Romleåsen, Gleodden og Roligheden friområde videreutvikles. Det stilles krav til plan for utvikling av områdene og rekkefølgekrav til ferdigstillelse i tråd med godkjent plan.

I forslag til bestemmelser til kommunedelplanen er det fastsatt at områdene o_SHA_1, o_SHA_2, o_SHA_3 og o_SHA_4 skal utvikles før o_SHA_7. Det innebærer at Prestebekken, Torsviga og Hesteheia ikke kan utvikles som havn før øvrige områder er utviklet. Det er også krav om at i område angitt med bestemmelsesområde # 2 skal Prestebekkens løp med tilhørende grønnstruktur, turløype, naturmangfold og overvannshåndtering avklares i detaljreguleringsplan.

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

5 Gjennomføring av planen og økonomiske konsekvenser for kommunen og Kristiansand havn

5.1 Oppfølgende planarbeid

Det er forutsatt at kommunedelplanen skal følges opp med detaljreguleringsplaner. Dette er sammenfallende med krav om bebyggelsesplan i reguleringsplanen fra 2005. I flere av delområdene er det utarbeidet bebyggelsesplaner og detaljreguleringsplaner i medhold til reguleringsplanen fra 2005. Områder hvor detaljreguleringsplaner og bebyggelsesplan fortsatt skal gjelde i sin helhet er vist med hensynssone (H_910) jf. plan- og bygningsloven § 11-8 f.

I bestemmelsene til planen er det listet opp særlige forhold som skal følge opp i detaljreguleringsplanene. Listen er ikke uttømmende. Utover dette må standardkrav til en detaljreguleringsplan ivaretas i detaljreguleringsplanprosessene.

5.2 Økonomiske konsekvenser

Det er ikke gjort en særskilt kostnadsberegning av planforslaget. For å vurdere om planforslaget gir mulighet for at havnen kan utvikles innenfor bærekraftige kostnadsrammer er det lagt til grunn kostnadsvurderinger fra:

- SITMA- Revisjon av vedtaket i Kristiansand bystyre i juni 2003, rapport 2012
- Strategisk havneplan 2015 – finansieringsanalysen.
- Kokkersvold-Seaport 2015.

Kokkersvold/Seaport utredet ulike arealutforminger med større og mindre grad av utbygging i sjø, med tilhørende kostnadsvurderinger. Som en del av disse kostnadsvurderingene ble det også laget «kostnadstopografiske» kart. Illustrasjonen under viser hvordan kostnad per m² varierer antatte grunnforhold og om arealet opparbeides på land eller i sjø. På land varierer kostnaden 1 500 kr/m² til 7 000 kr/m², i sjø varierer kostnadene fra 3 000 kr/m² til 19 000 kr/m².

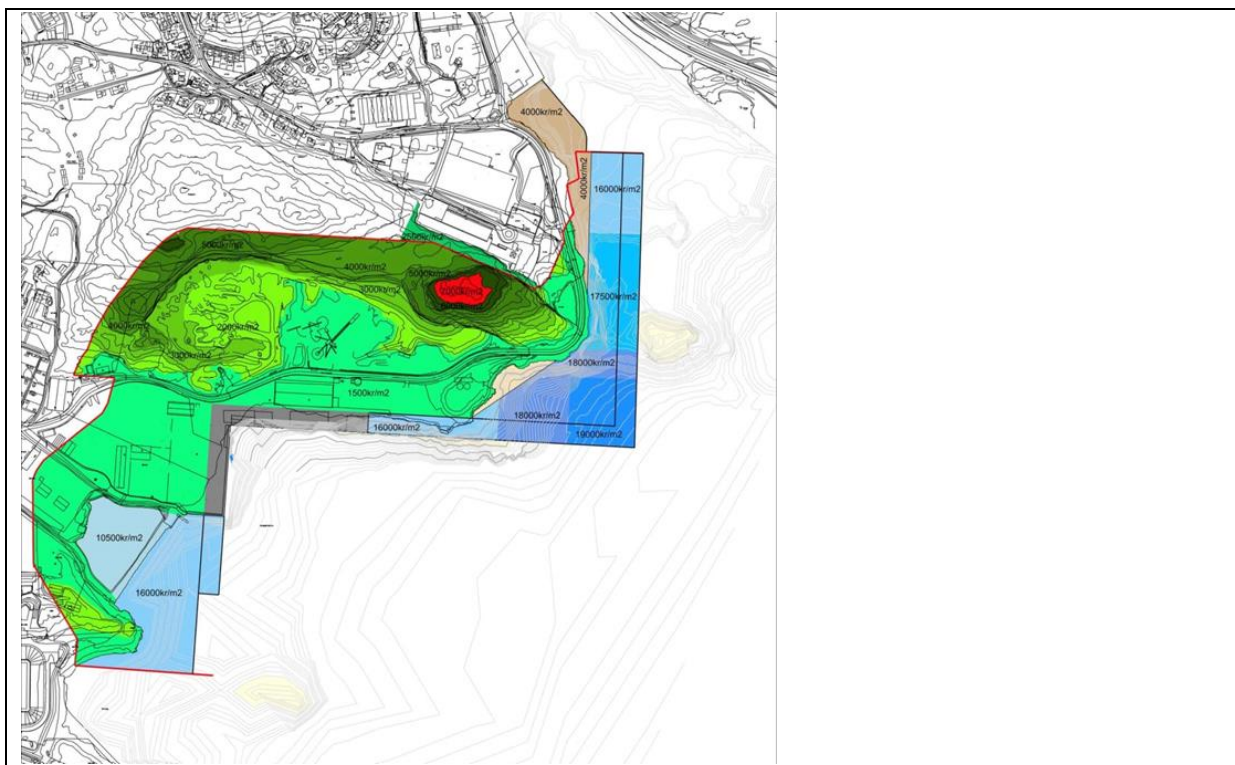
Kokkersvold/Seaport har kostnadsberegnet utbygging av hele arealet i Alternativ 2 (385 dekar), til om lag 6 500 kr/m² dersom alt nytt kaiareal i sjø benytter en pelebasert metode. Dersom nytt areal i sjø i hovedsak baseres på utfylling reduseres gjennomsnittskostnaden til 3 800 kr/m².

I Strategisk havneplan 2015 er 1. byggetrinn av containerterminalområdet (110 dekar) kostnadsberegnet til om lag 540 mill. kr tilsvarende om lag 4 900 kr/m². Forlengelse av kai med 300 meter er beregnet til om lag 650 mill. kr. Dette gir en samla kaifront på 650 meter.

Til sammenligning ble fase 1 (52 dekar) av containerhavn i Kolsdalsbukta beregnet til om lag 1 200 mill. kr, og fullt utbygd (66 dekar) beregnet til om lag 1 600 mill. kr. Dette gir en gjennomsnittskostnad per m² på om lag 24 000 kr.

Både Kokkersvold-Seaport og Havneplanen anslår høyere utbyggingskostnader enn SITMAs konklusjon om maksimal gjennomsnittskostnad per m² på 2 000 kr/m². På den andre siden har Kristiansand havn fått utarbeidet en investeringsanalyse som viser at den utbyggingen som er foreslått i Strategisk havneplan er økonomisk gjennomførbart. Felles for de tre utredningene er at dersom havnearealet i havneområde nord skal økes bør dette i størst mulig grad skje ved

opparbeiding av havneareal på land. Det tas også til orde for en fleksibel bruk og utbygging av tilgjengelige havnearealer slik at ikke Havna pådrar seg økonomiske forpliktelser før det er nødvendig. For å kunne flytte containerterminalen må det opparbeides tilstrekkelige arealer for å gjennomføre flyttingen. Det er imidlertid Kristiansand havn som må vurdere hvor store arealer som trengs i de forskjellige fasene av utbyggingen og tilpasse investeringene til investeringsnivået.



Figur 40 Kostnadstopografisk kart, Kokkersvold/Seaport 2015.

6 Planprosessen og medvirkning

6.1 Prosessen

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. Kommunen mottok til sammen 32 høringsuttalelser, hvorav flere er fellesuttalelser. De mest sentrale problemstillingene i uttalelsene var støy fra ny havn til omkringliggende boligområder/friområder, inngripen i eksisterende grøntområder, forurensning i fjorden tilrettelegging for næringslivet med jernbanetilknytning, avgrensning av influensområdet og medvirkning.

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

6.2 Medvirkning

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. Sentrale problemstillinger i planarbeidet er lagt frem og drøftet i planforum både ved utarbeidelse av planprogrammet og under utarbeidelse av planforslaget.

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. Det gjennomføres dialogmøter mellom prosjektgruppa og referansegruppa. Det er opprettet to referansegrupper, en lokal referansegruppe og en næringslivsgruppe.

Det har vært avholdt seks dialogmøter med lokal referansegruppe. Prosjektgruppa har lagt frem delutredninger og sentrale problemstillinger i planarbeidet og referansegruppa har gitt innspill til forhold som de har vært særlig opptatt av. Innspillene har vært av stor nytte for planarbeidet. Den lokale referansegruppa er kritisk til og bekymret for:

- Støy - at støyretningslinjen kun omfatter drift av havna, ikke støy fra båttrafikken til og fra havna og at det i støyutredningene benyttes årsmiddeltrafikk og gjennomsnittsverdier.
- Miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden – gruppa er bekymret for at utbygging og drift av havna vil ødelegge livet i fjorden med hensyn blant annet på naturmangfold, fritidsfiske og ha negativ innvirkning på Sømstrendene, båtutfart og seileaktiviteter.
- Friluftsliv og landskap – Viktige landskaps- og friluftsverdier vil gå tapt om Ringknuten og deler av Ringåsen sprenges bort og de sentrale grøntområdene i strandsonen på Lund disponeres til havn.
- Havnas betydning og ringvirkninger for næringslivet – Referansegruppa har ment at havnas betydning for næringslivet, slik det fremkommer i Gembas ringvirkningsanalyse, er overdrevet.

Næringslivsgruppa består av representanter fra NODE/Eyde-nettverkene, de store transportørene, næringslivforeningen. Det er avholdt 3 møter med gruppa, som også har vært referansegruppe i Rambøll sitt arbeid med å utrede næringslivets behov og jernbanetilknytning. Næringsgruppa har vært særlig opptatt av at Kristiansand må ha ei havn som kan betjene regionalt næringsliv. Om containerhavna ikke flyttes til havneområde nord, vil det være behov for oppgradering av kapasiteter på land og ved kai i Vestre havn. Næringslivsgruppas medlemmer har litt ulik vektlegging av ulike forhold, men følgende punkter synes omforente i gruppa:

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

Åpne møter

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

Møter med interessegrupper og grunneier

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 og berørte grunneiere og næringsdrivende i Vige og Torsviga.

Vedlegg

7 Forutsetninger for planarbeidet

7.1 Nasjonale føringer og planer

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

7.1.1 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.

7.1.2 Føringer i lover og forskrifter

Planen er utarbeidet 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 ferdse, 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 havnevirksomhet 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 ressurser 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, trivselskappende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes.

Laks- og innlandsfiskeloven (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 målsettingsverdier til luftkvalitet og sikre at disse blir overholdt, og ved å sette krav til overvåking av og informasjon om konsentrasjonen av bakkenær ozon.

7.1.3 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) fremgår det at effektiv og sikker trafikkavvikling og god fremkommelighet 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 vurderingszone 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 1 Anbefalte støygrenser og fargekode for havner og terminaler.

Gul sone		Rød sone	
Utendørs støy-nivå	Utendørs støy-nivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støy-nivå	Utendørs støy-nivå i nattperioden kl. 23 – 07
Uten impulslyd: Lden 55 dB	Lnight 45 dB LAFmax 60 dB	Uten impulslyd: Lden 65 dB	Lnight 55 dB LAFmax 80 dB
Med impulslyd: Lden 50 dB		Med impulslyd: Lden 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 2 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 hjertekarlidelser 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.

7.1.4 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 konkurransevnen 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.

7.2 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 innfallsporter til 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 fremdriften i planlegging av havneutviklingen preget av vansker med å avveie mellom ulike typer arealbruk. Koblingen til annen infrastruktur står frem 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 verdiskapning, 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 trafikknutepunkt 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 verdisetning av viktige og svært viktige regionale friluftsområder. Område 11 Berteskubta, Roligheden, Marvika og område 27 Sømmlandet er gitt verdi svært viktige områder.

Illustrasjon 1 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 verdiøkende tjenester jfr. havnestrukturvedtak 10. april 2013 og Havnestrategi for Kristiansand Havn KF 2013.

7.3 Kommunale planer og føringer

7.3.1 Strategier og overordna planer

Planarbeidet er forankret i kommunal planstrategi 2013-15 og plan- og utredningsprogram 2014-18

Kommuneplanens samfunnsdel med overordnet arealstrategi er under revisjon og forventes vedtatt før vedtak av kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige-

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

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 fremgår 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.

Kommuneplanens arealdel 2011-2022

Arealplanens hovedgrep

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

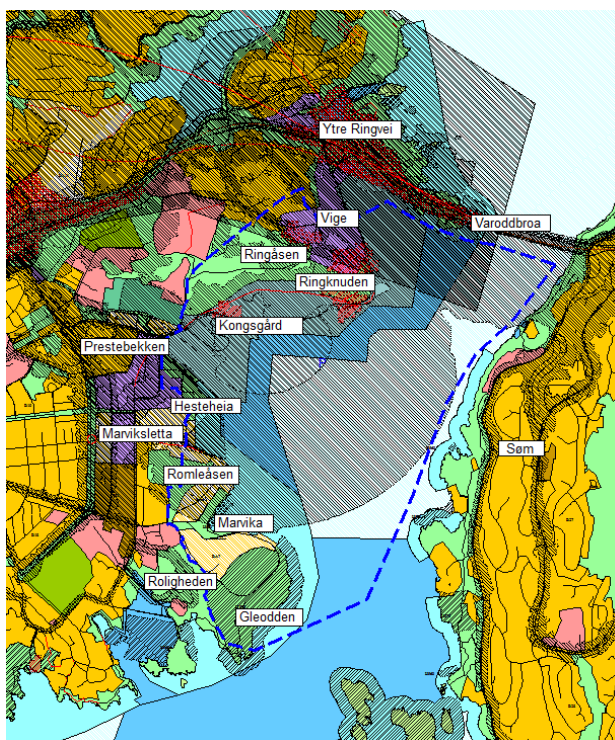
I kommuneplanens arealdel er havneavsnitt nord avsatt til havneformål og havneformål i sjø.

Nedenfor følger en gjennomgang av arealbruksformål for tilgrensende områder.

Grønnstruktur. Ringåsen, Ringknuten, Hesteheia, 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).



Planområdet i kommuneplanens arealdel

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 gjennomføringszone. På både sjø- og landarealene, som ligger ved Torsviga, er det lagt en gjennomføringszone 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.

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

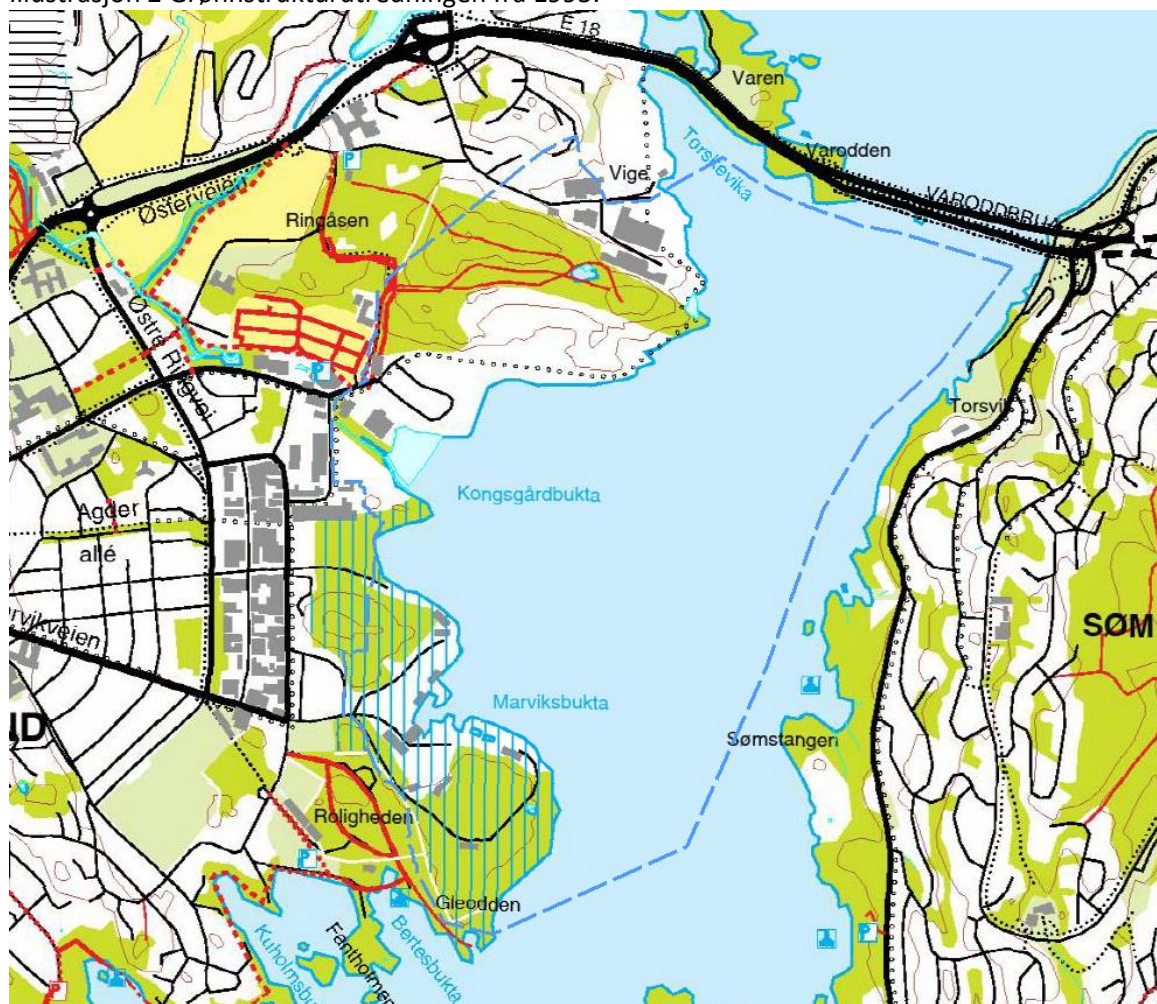
Planen ble vedtatt i bystyret november 2014. Planen har som mål at befolkningen får gode opplevelser og oppnår bedre helse, trivsel og livskvalitet gjennom godt tilrettelagte idretts- og friluftstilbud. Marvika defineres som bydelsmark i denne planen. Marvika, Prestebekken og Ringåsen trekkes frem som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

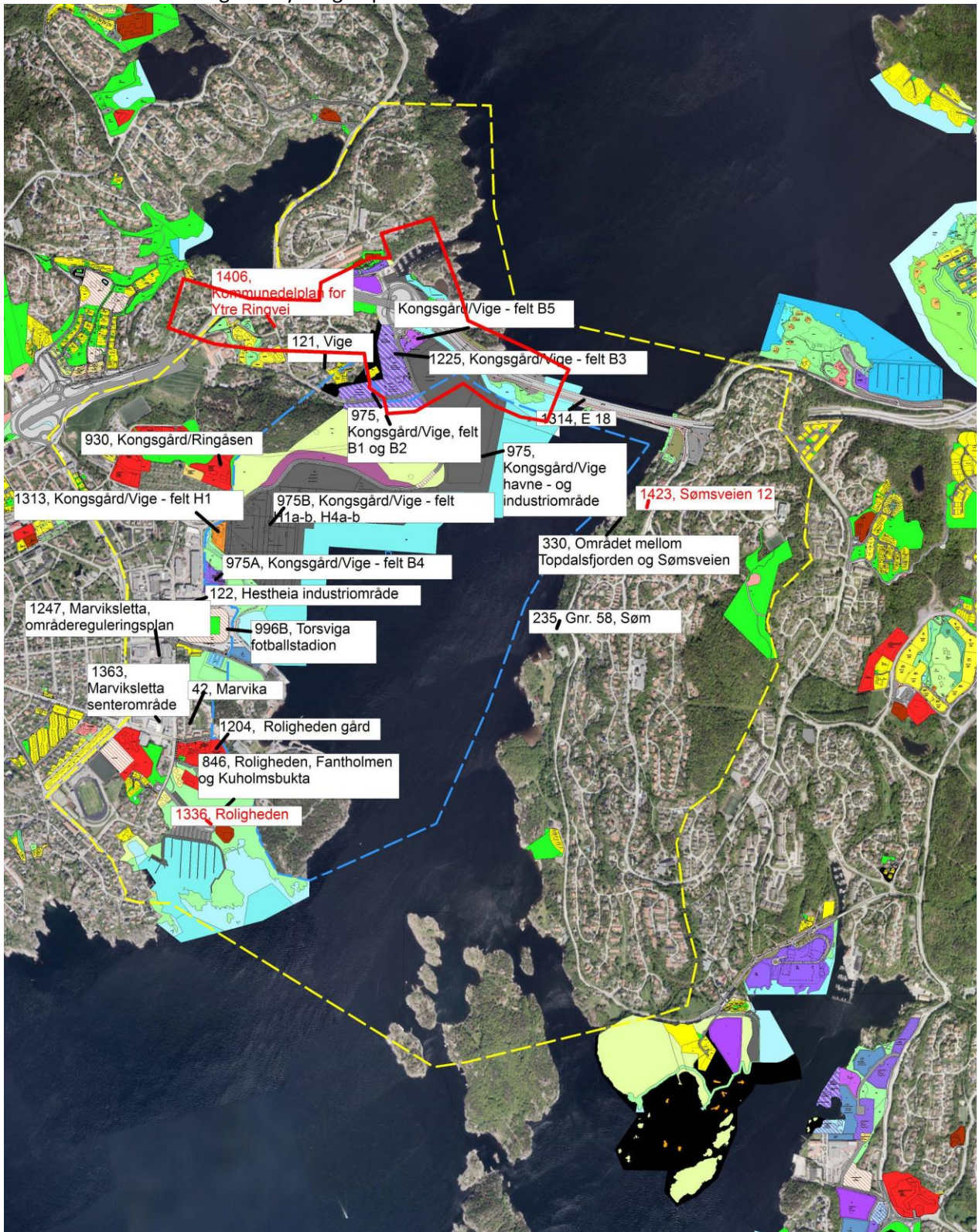
Grønstrukturutredningen fra 1995 illustrerer også på en god måte grønstrukturen, slik den allerede da ble vektlagt og kartfestet. Mørk grønn farge markerer 1. prioritets grøntarealer. Ringåsen, Ringknuten, Hesteheia, Prestebekken og Marvika er vurdert til å være 1. prioritets grønstruktur. Illustrasjon 2 Grønstrukturutredningen fra 1995.



Grønstrukturplanen

Reguleringsplaner

Kartet og tabellen nedenfor gir en oversikt over gjeldende reguleringsplaner og reguleringsplaner som er under arbeid i og i tilknytning til planområdet.



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

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

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 at 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.
- Kystverket skal inviteres inn i det forestående arbeidet med kommunedelplanen for havnearealene.
- 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 områderegeringsplanen å endre bestemmelsenes 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 støytredning fra Kristiansand havns fremtidige aktiviteter i Kongsgård/Vige. Kommunal – og moderniseringsdepartementet godkjente i brev av 24.02.2017 detaljreguleringsplanen for Marviksletta senterområdet, vedtatt 16 september 2015.

7.3.2 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/Caledonien-området 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 fremtidige 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 fremgår 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: Bystyret tar havneplanen slik denne er fremlagt til orientering.

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



7.3.3 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 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 stålkasse 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 mellomagring 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 boreskip 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 petroleumprodukter, blant annet flydrivstoff. Lastes/losses via rørledninger mellom tanker i skipet og på land.

9 Delutredninger

- Agder naturmuseum og botanisk hage IKS, 2016 - Biologisk mangfold Kongsgård-Vige, ny havn, Kristiansand kommune
- Asplan Viak 2017 – Vurdering av VA ifm kommunedelplan Kongsgård-Vige
- COWI 2017 – Overordnet vurdering av luftkvalitet for Kristiansand havn
- Kristiansand havn 2017 – Kriminalitetsforebyggende tiltak i Kristiansand havn
- Kristiansand havn 2017 -NOTAT vedrørende skipstrafikk i Havneavsnitt Nord, 2016.11.01
- Kristiansand havn 2017 - Tankbulk, KDP.
- Kristiansand kommune 2016 - Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige. Barn og unge gir innspill. Barnehager og skolars bruk av arealer.
- Kristiansand kommune 2016 – Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige, registrering nyere tids kulturminner
- Kristiansand kommune 2017 – Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige, forurensing og miljøkonsekvenser for Topdalsfjorden, notat
- Kristiansand kommune – 2017 Kommunedelplan Kongsgård-Vige, grønnstruktur og friluftsliv
- Kristiansand kommune 2017 - Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige, ROS
- Kristiansand kommune 2017 - Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige, mobilitetsplan
- Multiconsult 2017 – Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige Støyvurderinger år 2025-2065
- Multiconsult 2017 – Havneområde Vige – Marvika. Geoteknisk vurdering på kommunedelplannivå
- Norconsult 2017 - Helsekonsekvensutredning havneområde nord, Kongsgård-Vige
- Rambøll 2016 - Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård, trafikkvurderinger
- Rambøll 2017 – Kongsgård/Vige – Landskapsanalyse
- Rambøll 2015 – veg fra Marviksletta til Vige, forprosjekt
- Rambøll 2017 – Næringslivets behov Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård - Vige og kostnadsvurdering av havnespor til ny nordre havn
- Vest-Agder fylkeskommune 2017- uttalelse fredete kulturminner - Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård - Vige, 29.mai 2017
- Vest-Agder fylkeskommune 2017- Arkeologisk registrering - kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård – Vige

10 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 (opphøvet og innarbeidet i kommuneplanen 2011).
- Havneplan 2015, for Kristiansand Havn ved Cowi 2015.

Grunnlagsdokument

- Utredning av arealbehov for havneutvikling, 9.3 2015, Seaport og Kokkersvold.
- Ny havnestruktur Kristiansand, SITMA 20.11.2012
- Kongsgård-Vige havne- og industriområde. Konsekvensutredning til reguleringsplan for Kongsgård- Vige havne- og industriområde Norconsult, 2003.
- Havn i Kongsgård-Vige. Tilleggsutredning til konsekvensutredning til reguleringsplan for Kongsgård- Vige havne- og industriområde. Civitas, 2004.
- Grunnlagsdokument til Havneplanen 2015
 - Ringvirkningsanalysen for Kristiansand Havn KF, av Gemba Seafood 2014
 - Godprognosen, COWI mai 2014
 - Varestrømsanalyse for Kristiansand Havn, Asplan - Viak