

Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård- Vige

Mobilitetsplan

01.06.2017

Innhold

1 Innledning	3
1.1 Bakgrunn for mobilitetsplan.....	3
1.2 Mål for mobilitetsplan.....	3
2 Dagens situasjon.....	4
3 Planforslaget	7
4 Momenter som må vurderes i mobilitetsplanen som en del av detaljreguleringsplanen	10
5 Samlet vurdering og konklusjon.....	11

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for mobilitetsplan

Som et ledd i arbeidet med kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård/Vige skal det utarbeides mobilitetsplan. I bestemmelsene til kommuneplanen som ble endret i bystyret den 21. september 2016, sak 122/16 ble det innført krav til mobilitetsplan under § 11

Parkering: Ved etablering av virksomheter med over 50 ansatte eller utviklingsprosjekter større enn 1000 m² bruksareal. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring. I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel. Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal redegjøre for hvordan bedriftene kan begrense behovet for parkeringsplasser, for dermed å minimere behov for areal til parkering samt bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken. Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

1.2 Mål for mobilitetsplan

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. Men for havnas ansatte og ansatte i tilleggende næringsområder er det et mål at disse skal bruke andre transportmidler enn bil for å komme på jobb.

2 Dagens situasjon

2.1 Områdets beliggenhet

Kristiansand havn ligger sentralt som et nav i de regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorene med tilknytning til E18, E39 og RV 9 og med ferjeforbindelse til Hirtshals. Havnevirksomheten er fordelt på Vestre havn, som inneholder containerterminalen, ferjeterminal og cruiseterminal, og havneavsnitt nord, Kongsgård-Vige. Planområdet for kommunedelplanen ligger ytterst i Topdalsfjorden og er en del av bydel Lund. På motsatt side av fjorden ligger Søm med boligområder, Randesundheimen og badestrender. Flytting av havna fra sentrum til Kongsgård/Vige vil føre til at havna ikke blir liggende så sentralt med tanke på kollektivtilbud for ansatte. I dag i sentrum ligger havna nære alle forbindelser med ferge, buss og tog I Kongsgård/Vige vil de ansatte og kunder ha tilbud for kollektiv med buss langs E 18 fra nord og fra Østre Ringvei i vest.



Lokalisering av planområdet med dagens havn lokalisert i sentrum.

2.2 Eksisterende arealbruk

Kristiansand havn, havneavsnitt nord strekker seg i dag fra Vigebukta i nord til og med Kongsgårdbukta i sør. Området har adkomst fra E18 ved Varoddbroa via Vigeveien og fra Marviksletta ved Kongsgård alle/Ægirs vei.

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 Vige næringsområde ligger det flere store næringsvirksomheter blant annet engrosbedrifter (Optimera og Norengros) og en bensinstasjon. Avfall sør holder til i den gamle tobakksfabrikken. Det er også et eksisterende cementproduksjonsanlegg i Vige, og et nytt er etablert like nordøst for Kongsgårdbukta

Havnearealene i Kongsgårdbukta omfatter i dag kai 35 og kai 36 med noe bakland, til sammen ca. 456 m kaifront, og ca. 80 daa opparbeidet areal. I dag er det i hovedsak

stykkgods, bulk og noe OSP (Offshore Supply Port) som drives fra området. Her ligger det også et deponi for mottak av forurensede masser som er planlagt disponert til havnearealer.

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



Planområdet med blå stippet strek og gul stippet strek er influensområdet.

2.3 Trafikksituasjon i området

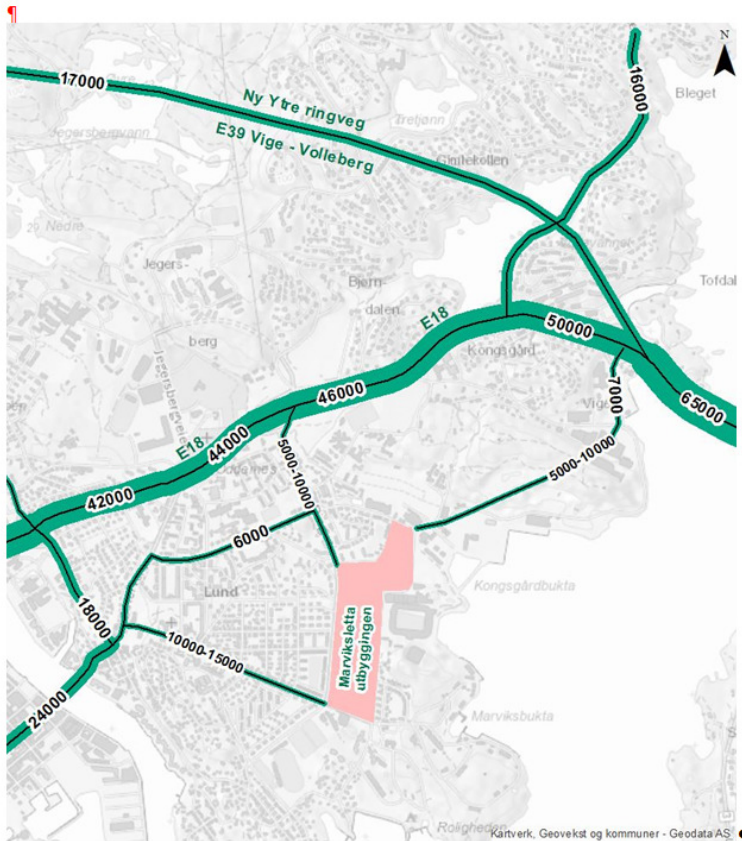
Bil

I dag er trafikkmengden på Østre Ringveg på ca. 15000 kjøretøy per døgn i nord og ca. 6000 kjøretøy per døgn i sør. Marvikveien har en trafikkmengde på ca. 7000 kjøretøy per døgn. I krysset på Vige er det ca. 1500 kjøretøy per døgn. Ved utbygging av ny veg mellom Marviksletta og Vige og utbygging av selve Marviksletta vil trafikkbildet endre seg en del.

Full utbygging av Marviksletta vil medføre en trafikkmengde på i underkant av 20 000 kjøretøy per døgn hvis det ikke innføres trafikkkreduserende tiltak. Dette erstatter imidlertid en del av trafikken som allerede er i området i dag. Utbyggingen av Marviksletta vil være den vesentligste utviklingen som slår ut på trafikkmengdene innenfor planområdet fram til år 2040.

I tillegg vil ny veg mellom Marviksletta og Vige medføre at en del trafikk overføres fra Østre ringveg til denne nye vegen. Skal dagens bomring opprettholdes i framtiden vil en ny vei mellom Marviksletta og Vige medføre at bomringen ikke er tett. Denne vegen vil få mye

unødvendig lekkasjetrafikk siden det er gratis å kjøre her. Det må derfor legges bompenger på den nye vegen også.



Trafikkmengden på enkelt veier rundt Vige i 2040 uten havneflytting med Ytre Ringvei

Sykkel

For de syklende er det et mål å bedre dagens tilbud. Sykkelekspressveien skal gå fra Dyreparken til Vågsbygd og ligger inntil planområdet i nord. Effektmålet er bl.a: *Sykkelekspressvegen skal bli en sykkelveg hvor alle typer syklister kan sykle direkte og trafiksikkert på hele strekningen. Flere skal bytte ut bilen med sykkel, fordi dette lønner seg både med henblikk på tid, trivsel og helse. Sykkelekspressvegen skal bidra til en fordobling av sykkeltrafikken fra 2014 til 2020 (sykkelandel på 11 % av alle reiser).* I dag ligger det god forbindelse med gang/sykkelvei til området fra nord. Gjennom planområdet er det ikke noen god forbindelse, mens det er lettere tilgjengelig for sykkel i sør av planområdet.



Oversikt over sykkelkoplinger mot planområdet

Buss

Fra nord er det gode bussforbindelser hvor det går busser på metro strengen hvert 5 minutt. Langs Østre Ringvei i vest går det to eller tre busser i timen. Avstand fra bussholdeplass på E 18 i nord er ca. 400 meter til havneområdet. Fra Østre Ringvei til Ægirsvei eller Marvika vil det være ca. 350 meter.

3 Planforslaget

Økning i havnearealer vil føre til mer trafikk til havna.

- For havna er det et mål å få en effektiv og godt dimensjonert vei med god tilknytning til overordnet veinett, hvor ny vei fra Marviksletta skal ha vikeplikt for havnetrafikken som er samordnet med planer for Ytre Ringveg.
- Planforslaget legger til rette for påkobling til ny veg til Marviksletta for å avlaste Østre Ringvei slik at denne kan få bedre framkommelighet

- Planforslaget legger til rette for trygge løsninger for myke trafikanter inkludert gang og sykkelveiforbindelse fra E18 til Marviksletta.

Bil

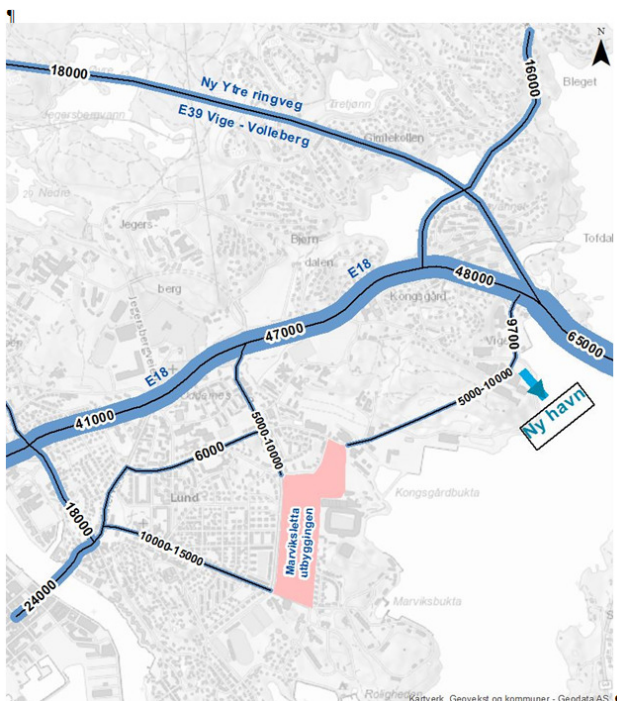
Flytting av havnevirksomheten fra Vestre havn til Kongsgård - Vige er positivt for framkommeligheten og forutsigbarheten til havnetrafikken. Ny adkomst til havnen via nytt kryss på Vige med E39 Vige-Volleberg medfører at trafikken som skal vestover vil anvende E39 Vige-Volleberg (Ytre ringveg) og således unngå mesteparten av usikkerheten rundt framkommeligheten på framtidig E18/E39 gjennom Kristiansand sentrum. Østover vil det på ettermiddagen kunne være avviklingsproblemer over Varoddbrua og videre fram til Rona/Hånes.

Ut fra trafikkberegningene av havnevirksomheten utført av Cowi er det en trafikkmengde på ca. 2 300 kjøretøy per døgn som skal flyttes fra Vestre havn til Kongsgård - Vige i 2045. Ved full utbygging i 2065 er det påregnet at trafikken fra havnen har økt til 3 650 kjøretøy per døgn.

Mesteparten av denne trafikken velger å kjøre rett ut på E18 via nytt kryss på Vige. Hvis det er trafikk fra havneområdet som har målpunkt i sentrumsområdet av Kristiansand vil denne foretrekke å kjøre via ny veitrase mellom Marviksletta og Vige og videre over Lund. Dette vil hovedsakelig være arbeids- og besøksreiser til havneområdet

Ut fra dette kan man si at så lenge havnevirksomheten legger opp til at hovedatkomsten til havnen er til kryssområdet på Vige, med intern fordeling av havnetrafikken inne på havneområdet, vil trafikk fra havnen med ny havneutbyggingen medføre minimal belastning på lokalsamfunnet rundt havnen.

Bygging av ny veg mellom Marviksletta og Vige vil også medføre en endring i den lokale trafikkbelastningen og at trafikkbelastningen i krysset ved E18 på Bjørndalsletta reduseres. Den vil imidlertid øke trafikkbelastningen i nytt kryss på Vige mellom dagens E18 og ny E39 Vige- Volleberg (Ytre ringveg).



Trafikkmengde på enkelte veier rundt Vige i 2040 med havneflytting.

Buss

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.

Indre bussring

- Bro over Otra
- Trase gjennom UIA
- Betjene:

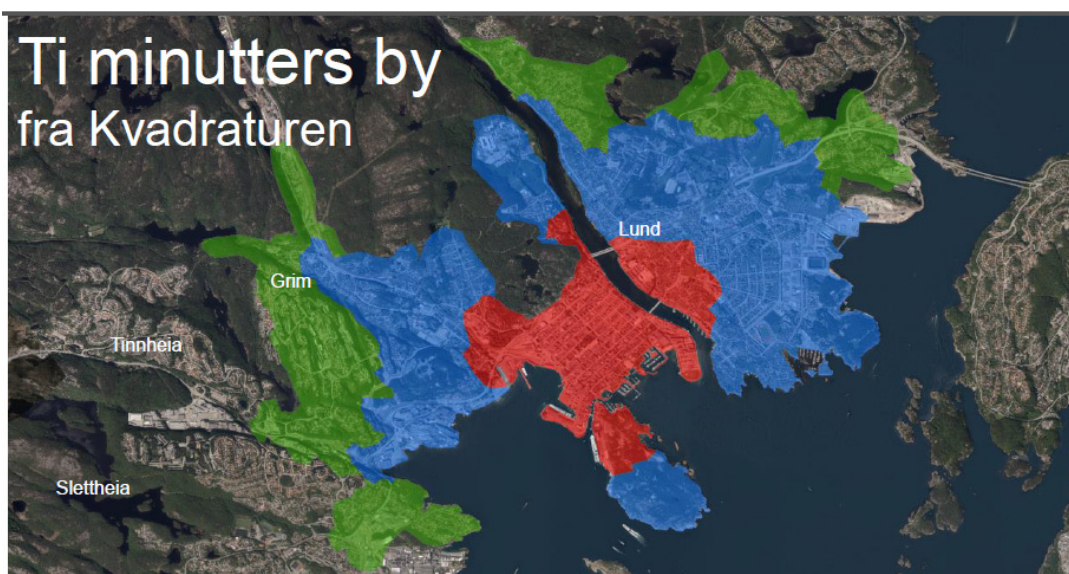
1. Kvadraturen
2. Helsebydel EG
3. UIA
4. «Framtidens Bydel»
5. Bytransform. Marviksletta



Oversiktskart over indre bussring som det jobbes med å få etablert i fremtiden.

Sykkel

I forhold til sykkel vil området få god betjening med sykkелеkspress veien som skal etableres og som 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.



Kartet viser med rød skravur 10 minutter gange fra Kvadraturen, blå skravur er 10 minutter med sykkel og grønn skravur er 10 minutter med el – sykkel.

4 Momenter som må vurderes i mobilitetsplanen som en del av detaljreguleringsplanen

- Eksisterende virksomheter skal kartlegge dagens transportomfang.
 - o totalt transportomfang til/ fra virksomheten, herunder personreiser til og fra jobb (antall ansatte og hvordan de reiser til jobb), reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering og **godstransport**
 - o fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel.
- «Ønsket fremtidig situasjon» hvor det fastsettes en klar målsetting for ønsket transportomfang og fordeling.
- Plangrep/tiltak: Det skal beskrives hvordan planen tilrettelegger for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler, hvordan det legges til rette for miljøvennlig transport, reduksjon av areal til bilparkering mv.
- Eksempler:
 - o Fysiske tiltak som påvirker utforming av plangrep i plankart og bestemmelser:
 - Parkeringsdekning, fordeling av plasser for nullutslippsbiler og andre biler, sambruk mellom ulike formål, plassering av parkeringsplasser, tilgjengelighet til parkeringsplasser, ladestasjoner.
 - Sykkelparkering: dekning, plassering, inne/ute/overdekt, ladestasjoner.
 - Sykkel- og gangveier (tilkopling til overordnet gang- og sykkelveinett, interne kommunikasjonslinjer i planområdet)
 - Riktig plassering av inngang for personale og publikum
 - Attraktive kommunikasjonslinjer til busstopp
 - listen er ikke uttømmende (opplisting av tiltak kommunen har hjemmel til å pålegge virksomheter)
- Planen skal også redegjøre for hvordan bedriftene kan begrense behovet for parkeringsplasser for bil, for dermed å minimere behov for areal til parkering samt bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken. (plangrep som legger til rette for miljøvennlig transport)
- Mobilitetsplanen bør si noe om hvor/på hvilket område det er mulig å forbedre dagens situasjon i virksomheten. Hvis det blir mer godstransport med lastebil eller like mye som per i dag, så kan man kanskje ikke hente noe der. Er det noe å hente ift. de ansattes reiser til jobb eller kundenes reiser? Hvor er forbedringspotensiale og hvordan kan man forankre tiltak i plandokumentene?

5 Samlet vurdering og konklusjon

Havneområdet nord, Kongsgård/Vige vil ligge sentralt med god infrastruktur med de planer som foreligger for utvikling med bedre busstilbud og gode tiltak for syklistene. For de ansatte innenfor havnevirksomheten og for tilleggende næringsområder i Vige og Marvika, må det være et mål å redusere bilbruken og benytte kollektiv, sykkel og gange til jobbreise.

Det ligger krav i kommuneplanen og i fremtidige planer som bygger opp om dette, og det må stilles krav i detaljplaner som videre følger det opp med fysiske tilretteleggingstiltak.

Det vil også være viktig at de enkelte bedrifter legger til rette for tiltak som fremmer de målene som er satt, med holdningsskapende arbeid mot de ansatte. Samtidig vil ikke havnevirksomheten være de områder som det oppnås størst effekt av tiltak på kort sikt med tanke på godshåndtering. På lang sikt vil jernbane til havneområde i Vige gi en betydelig miljøgevinst, samtidig som vi vet det foregår mye nytt som vil forbedre utslipp fra lastebiler med forbedring av motorer og elektrifisering også av lastebiler.

Planforslaget legger til rette for næringsområder tett opp til gode bussforbindelser i fremtiden.