



Dato 16. april 2026  
Saksnr.: PLAN-24/00381-30  
Saksbehandler Jøran Syversen  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens

Venke Moe

Tone Iglebæk

## Saksgang

## Møtedato

# 975 E3 Kongsgård/Vige - havne- og industriområde - endring av reguleringsplan - sluttbehandling

Forslag til vedtak

[Bystyret vedtar endring av reguleringsplan for Kongsgård/Vige – havne – og industriområde med plankart sist datert 29.05.2024 og bestemmelser sist datert 12.04.2026](#)

## Sammendrag

Statsforvalteren opphevet bystyrets vedtak av 31.10.2024 for endring av reguleringsplan for Kongsgård/Vige havne og industriområde, pga. klage på manglende utredning for anleggsstøy. Anleggsstøy er nå utredet og vurdert i denne saken som har vært på begrenset høring og nå fremmes på nytt med en tilføyelse i bestemmelsen til planen for hvordan man skal forholde seg til anleggsstøy. Saken er for øvrig den samme som ble fremmet for bystyret den 31.10.2024.

Tiltaket er lokalisert på østsiden av Ringknutodden fra Vige, hvor det søkes endret hovedatkomst til havneområde for Kongsgård/Vige. Foreslått planendring er å endre regulert atkomstvei til havneområdet: I gjeldende reguleringsplan er det regulert kort tunelltrase gjennom Ringknutodden. Nå foreslås det veitrase i dagen med tilhørende veiskjæring. Etter at det er gjort omfattende grunnundersøkelser i sjø utenfor området er det kunnskap om at dagens vei ligger på usikker grunn, og den må flyttes til sikker grunn. I gjeldende reguleringsplan er veien regulert i tunell på en kort strekning på ca. 90 meter. I ny kommunedelplan er området regulert til fremtidig havn med nødvendig infrastruktur.

Planendringen flytter dagens vei inn i samme veitrase som er regulert i reguleringsplanen for Kongsgård/ Vige havneområde, men som en vei i dagen og ikke tunell. Vei i dagen fører til fjellskjæring mot vest på inntil 35 meter for alternativ 2. Veien vil for alternativ 2 ligge på sikker grunn hvor det ikke er behov for noe motfylling i sjø. For alternativet som ligger lengre mot øst vil det være behov for noe motfylling i sjø for en sikker stabilisering. For å dempe veiskjæring kan det beplantes mellom vei og fjellskjæring, og fjellskjæring kan trappes. Området som ligger på vestsiden av ny veitrase kan nyttes til

havneformål på land i fremtiden. Fjellskjæringen vil derfor være midlertidig, men det er knyttet usikkerhet til tidshorizonten for denne fremdriften.

Planendringen innebærer at bestemmelse i gjeldende reguleringsplan om at det ikke tillates inngrep i Ringodden tas bort.

Byutviklingsdirektøren vektlegger argumentene med at veien får en mer funksjonell trase og bruk når den ikke legges i tunell, samtidig som det er mindre komplisert uten fylling i sjø for å få etablert veien. Et annet argument som vektlegges er at havna vinner noe areal tilbake til havnedrift ved alternativet som ønskes gjennomført. Tiltak for å dempe veiskjæring er innarbeidet i planforslaget.

Havna må ha ny vei. Etablering av ny vei i tunnel som regulert vil gi altfor store begrensninger på atkomsten til havna og muligheten for transport av større gods og store kjøretøyer. Det anbefales at ny vei legges i dagsone.

Byutviklingsdirektøren anbefaler planendringen vedtatt.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

Venke Moe  
Plan- og bygnings sjef  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

### **Vedlegg**

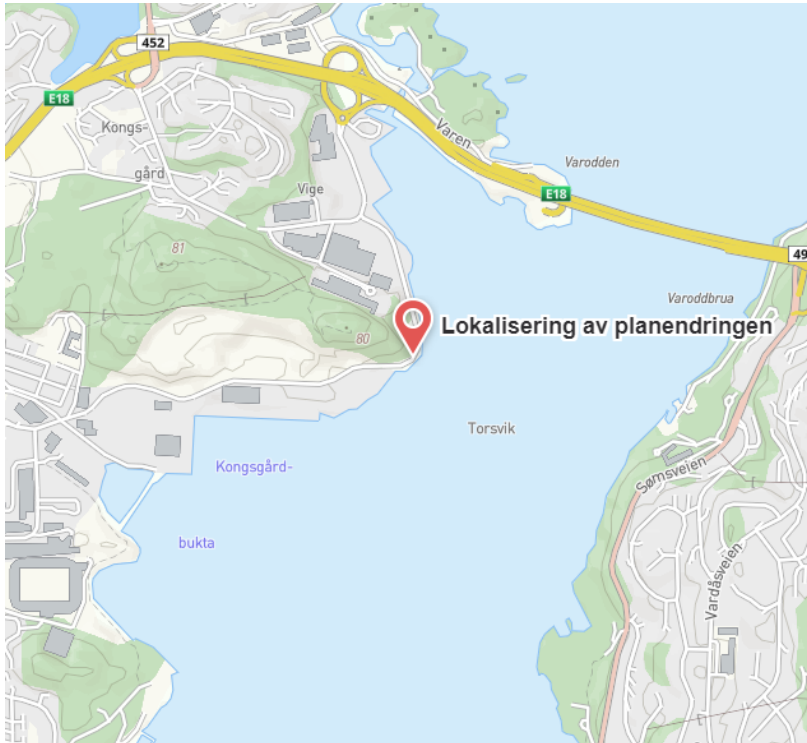
1. Endret plankart, sist datert 29.05.2024
2. Endrede bestemmelser, sist datert 12.04.2026
3. Planbeskrivelse, sist datert 06.03.2026
4. Vei - tegning
5. Omlegging havnevei – støyanalyse med kart
6. Vige havnevei – dialogmøte velforeninger
7. ROS-analyse
8. Høringsinnspill med begrenset høring
9. Vedtak bystyret 31.10.2024
10. Klage til detaljreguleringen og Statsforvalterens brev, oppheving av kommunens vedtak

## Bakgrunn for saken

Henning Larsen Architects as på vegne av Kristiansand Havn as har fremmet forslag om endring av reguleringsplan for Kongsgård/Vige havne – og industriområde, vedtatt av bystyret 30.03.2005.

## Dagens situasjon

Planendringen er lokalisert øst på Ringknutodden ved innkjøringen til Kongsgård/Vige havneområde.



Kartet viser lokalisering av planendringen som ligger øst på Ringknutodden



Ortofoto som viser dagens vei som søkes flyttet lengre vest på sikker grunn. Rød linje viser dagens regulerte trase i delvis tunell.

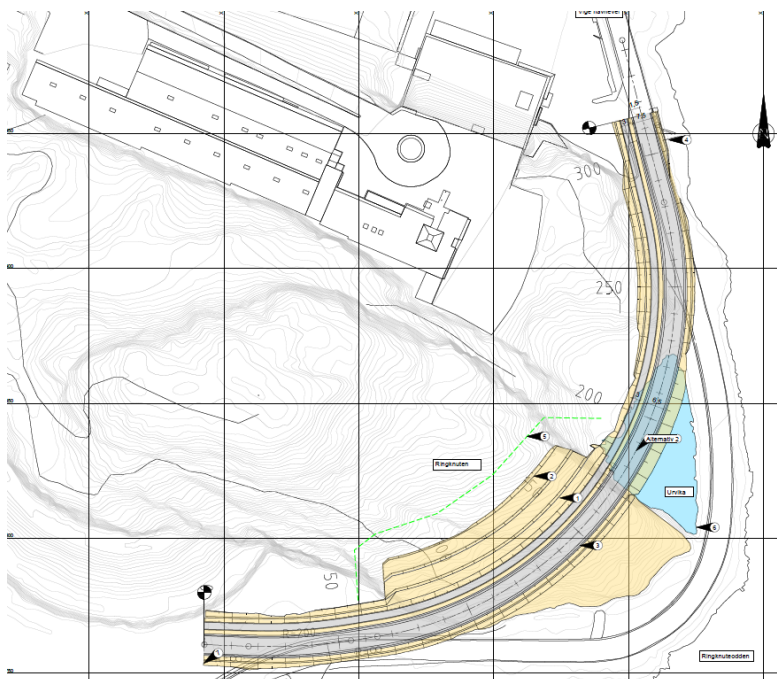
Planområdet er i dag en bratt fjellskrent som avsluttes mot dagens vei. Samtidig danner planområdet en del av et landskapsrom som er veldig eksponert fra øst med Sømlandet og Varoddbroa.

## Forslag til endring

Planendringen flytter dagens vei inn i samme veitrase som er regulert i reguleringsplanen for Kongsgård/ Vige havneområde, men som en vei i dagen og ikke tunell. Vei i dagen fører til noen høye fjellskjæringer mot vest på inntil 35 meter for alternativ 2 og inntil 22 meter høye fjellskjæringer for alternativ 3. Veien vil for alternativ 2 ligge på sikker grunn hvor det ikke er behov for noe motfylling i sjø. For alternativet som ligger lengre mot øst vil det være behov for noe motfylling i sjø. For å dempe veiskjæring kan det beplantes mellom vei og fjellskjæring. Området som ligger på østsiden av ny veitrase kan nyttes til havneformål på land i fremtiden. Når disse arealene kan utvikles avhenger av videre prosjektering av havnefront og konsolidering på fylling av masser i sjø.



Sammenligning av alternativer 2 og 3, hvor alternativ 2 er markert i grå farge. Røde linjer illustrerer alternativ 3 som fører til et mindre terrenginngrep i Ringknutodden.



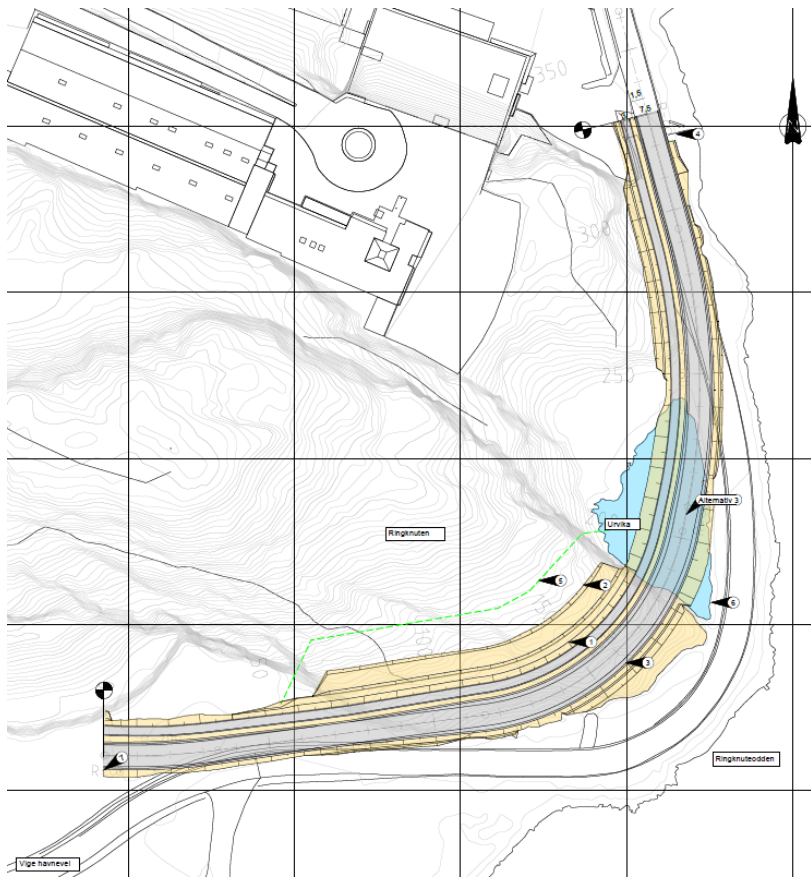
Veitegning av alternativ 2 med skjæring på inntil 35 meter



*3d foto av havneområde med veiskjæring fra Sømstranda, alternativ 2*



*3d foto av veiskjæring fra Varoddbrua, alternativ 2*



Veitegning av alternativ 3 med skjæring på inntil 22 meter



3d foto av havneområde med veiskjæring fra Sømstranda, alternativ 3

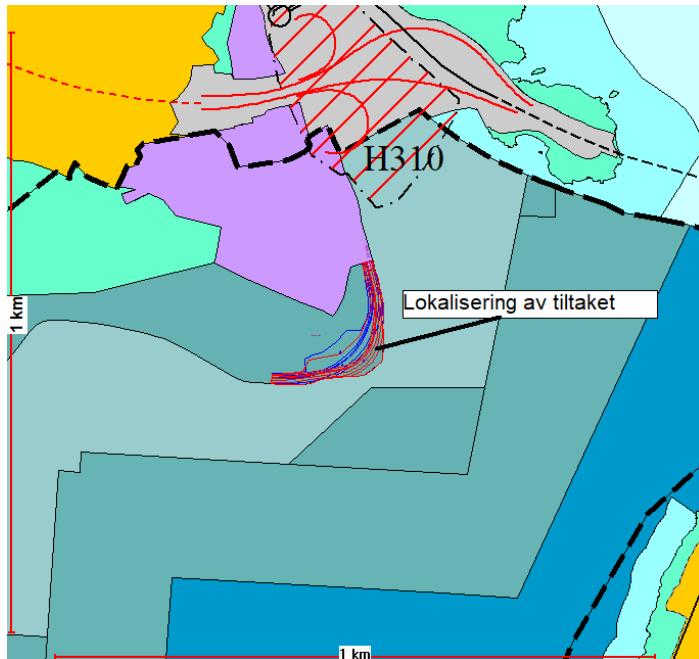


3d foto av veiskjæring fra Varoddbrua, alternativ 3

### Gjeldene planer

Kommuneplanens arealdel 2024 - 2035

Området er avsatt til fremtidig havn

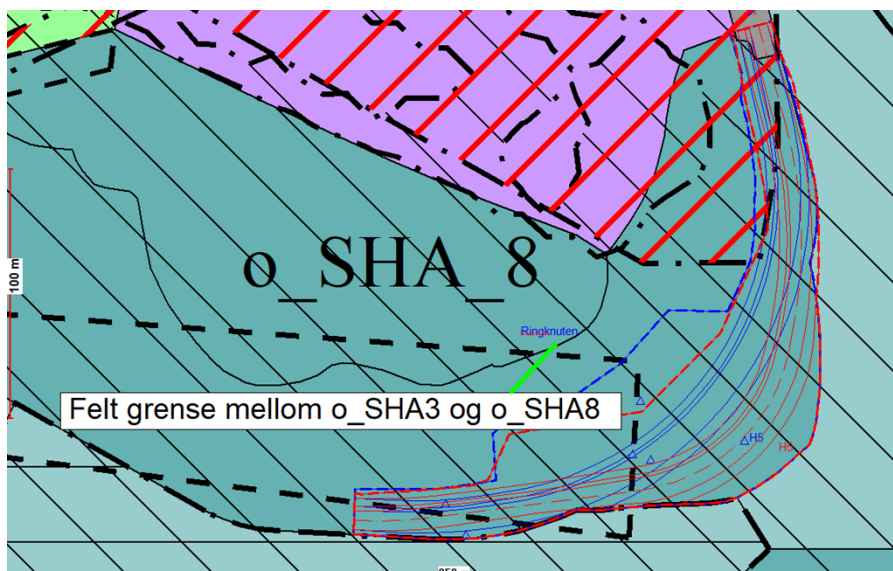


Utsnitt av kommuneplanen som viser at område er avsatt til fremtidig havn

### Kommunedelplan

1606 Havneområde nord, Kongsgård – Vige, vedtatt 10.04.2019

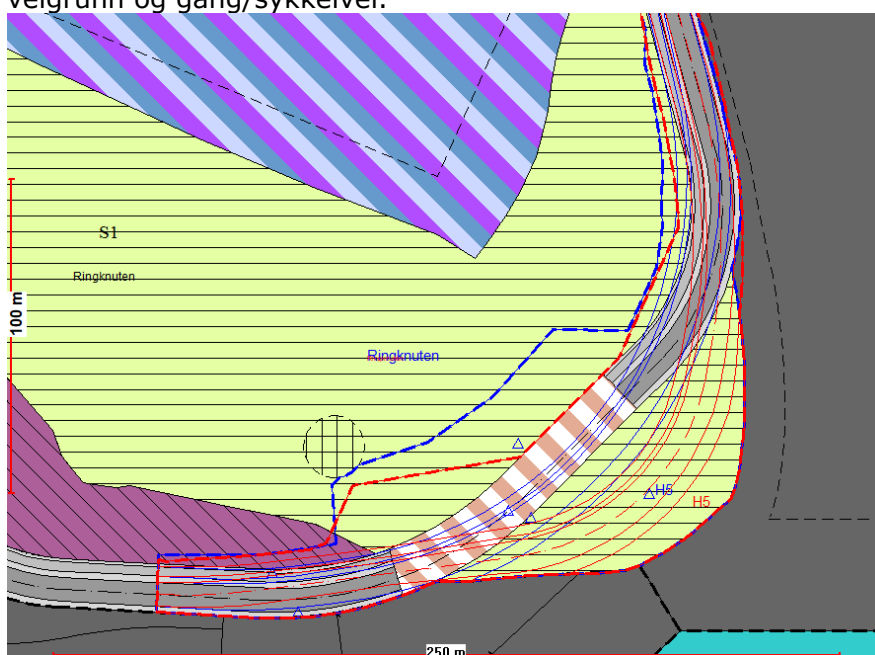
Veien ligger innenfor delområde o\_SHA3 som er avsatt til fremtidig havneformål og planforslaget er i tråd med denne planen.



Gjeldende kommunedelplan hvor tiltaket ligger innenfor delområde o\_SHA3.

#### Gjeldende reguleringsplan

I gjeldende reguleringsplan plan id 975 for Kongsgård/Vige havne og industriområde, vedtatt 30.03.2005 er område avsatt til friluftsområde, vegtunell, kjøreveg, annen veigrunn og gang/sykkelvei.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan

#### **Høring av endringen**

Forslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 07.08. – 21.09.2024. Det kom inn 6 merknader. Saken ble også sendt på begrenset høring i perioden 14.03. – 11.04.2026 med høring av utredning på anleggstøy med forslag til ny bestemmelse angående anleggstøy. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan og byggs vurdering.

#### Statsforvalteren i Agder v/ Miljøvern avdelingen, 13.09.2024

Statsforvalteren påpeker at plankartet må oppdateres etter nytt lovverk, selv om det bare er en endring av en liten del av planen. De påpeker videre at statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen sier at det særlig skal tas hensyn til blant annet landskapet, som å bevare kvaliteter og tilpasse det bebygde miljøet til omgivelsene. Videre påpekes det at etablering av veier bør skje slik at terrenginngrep og ulemper blir minst mulig. Det er ikke sikret i planen noen

kvaliteter som er nevnt i saken for å dempe landskapspåvirkningen. Det gis faglige råd om å sikre avbøtende tiltak i planen og stiller funksjonskrav til vegetasjon som sikrer biologisk mangfold og vegetasjon som håndterer overvann.

Det gis faglige råd om støykrav ved å legge inn konkrete grenseverdier som skal overholdes i både anleggsfasen og ved drift, samt sikre eventuelle støyreducerende eller avbøtende tiltak i planens juridiske dokumenter.

Planlagt mellomlagring og en eventuell motfylling av stein i sjø er ikke vist i vedlagt plankart eller bestemmelser. Dette må rettes før planen vedtas. Vi minner om at formål i plankartet for utfylling i sjø må inkludere fyllingsfoten.

Det forventes at planforslaget sikrer opparbeidelse av regulert gang og sykkelvei, da dette vises i plankartet, og viser til statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Her påpekes det at utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger.

#### *Plan og byggs kommentar*

Endringen omhandler en liten del av planen totalt og innfører ikke nye formål. I reguleringsplanveileder fra departementet står det at det ikke er behov for å endre planen etter nytt lovverk ved denne type endring.

For avbøtende tiltak for å dempe den høye fjellskjæringa er det stilt noen konkrete krav til terrassering av fjellskjæringa og beplanting/voll.

Støykravene i anleggsfasen og driftsfasen skal følge de grenseverdier som gjelder i støyretningslinjen T -1442. Dette er presisert i bestemmelsene. Det må gjøres beregninger av bygge- og anleggsstøy for alle faser av arbeidene mot støygrenser gitt i kapittel 6 av T-1442/201, tabell 4. Disse støygrensene gjelder ved varighet på anleggsarbeid 6 måneder eller lengre.

Motfylling av stein i sjø er hjemlet i plan 1606 Kongsgård/Vige havneområde, Sha4, Sha5 og Sha6, vedtatt 23.11.2023, hvor det hjemles fylling opp til kote – 8. Dette for å ivareta havnetrafikk.

Regulert gang/sykkelvei ligger inne i planendringen. Det er ikke stilt rekkefølgekrav til bygging av gang/sykkelveien, men havneområdet bør tilrettelegge for at ansatte kan komme til sin arbeidsplass som gående eller syklende. I kommunedelplanen er det pekt på at denne atkomsten bør komme fra Marviksletta.

#### Norges vassdrags – og energidirektorat (NVE), datert 26.09.2024

På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner det blir bedt om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. NVE informerer om at kommunen har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom – og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner.

#### *Plan og byggs kommentar*

Merknaden tas til orientering.

#### Kystverket, 24.09.2024

Utvikling av havneområdet Kongsgård-Vige betinger en funksjonell veiforbindelse til E18/E39.

Kystverket har tidligere uttalt at ved planlegging av en ny veiløsning er det viktig at planen sikrer fleksibilitet for fremtidig bruk av havneområdet. Dette er særlig viktig da planlagte havnearealer i Kongsgård-Vige er redusert som følge av kvikkleireforekomster og utbygging av Ytre Ringvei. Vår vurdering er at «alternativ 2 – indre rute i dagen» er fremtidsrettet og legger til rette for en funksjonell bruk av havneområdet.

Med henvisning til det ovenstående gir vi faglig råd om at «alternativ 2 – indre rute i dagen» vedtas.

#### *Plan og byggs kommentar*

Merknaden tas til etterretning.

#### Statens Vegvesen, 18.09.2024

Statens vegvesen har ingen vesentlige merknader til planforslaget for ny trasé for den kommunale vegen.

#### Glitre Nett as, 16.09.2024

Glitre Nett gjør oppmerksom på at det i dette planforslaget må tas hensyn til bestående anlegg og at det må påregnes etablering av ny trafo innenfor området.

#### *Plan og byggs kommentar*

Ny trafo vil bli etablert innenfor det nye området for container havn, når den skal etableres.

#### Christianssands byselskab, 20.08.2024

Uansett valg av alternativ vil skjæringen bli godt synlig både fra fjorden, broa og Sømlandet. Målet må være å velge en løsning som er minst mulig skjæmmende og berører Ringknuten minst mulig. Ringknuten er et populært turmål, utsiktspunkt og markert topp som kan sies å være en av naturens inngangsmarkører til byen med visuell kvalitet. Vi støtter derfor alternativet med høyde 22 meter. Som nevnt i saken gir det alternativet bedre mulighet for beplantning mot fjellet. Det vil forhåpentlig også kunne gi mulighet for noe helning på skjæringen og variasjon/litt terrassering for å kunne plante ikke bare nederst i bunnen, men også oppover for å sikre heldekket grønn skjæring.

#### *Plan og byggs kommentar*

Planavdelingen er enig i byselskapet som påpeker at den minste skjæringen bør prioriteres for å få en best mulig landskapstilpasning. Samtidig er større deler av området inklusiv Ringknutodden avsatt til fremtidig havneformål. Byutviklingsdirektøren har prioritert at atkomstveien med framtidig havneområde må sees i en større sammenheng. Atkomstveien inn i området blir derfor prioritert fremfor landskapshensyn, og alternativet med en høyere fjellskjæring er administrasjonens anbefaling.

#### Kongsgård 1/Vige vel, 20.09.2024

- Reguleringsplan avviker rekkefølgekrav i gjeldende bestemmelser som tilhører kommunedelplan.
- Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan for KG/Vige Havn. Ber om utsettelse av detaljregulering til Ytre ringvei er ferdig behandlet og nødvendig
- Tiltakshaver foreslår å utføre endringer på en eldre plan nr. 975 med bestemmelser fra 2005, denne ble revidert og vedtatt på plan nr. 1441 i 2019 med krav til rekkefølgebestemmelser.
- Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan for KG/Vige Havn. Velforeningen ser ikke at det vises til god vurderingsevne i planinitiativet, derfor mener vi tiltakshaver kun bør gjennomføre forebyggende arbeid og vedlikehold for å opprettholde eksisterende vei rundt Ringknuten. Alternativet til dette fremkommer ikke i planinitiativet som fører til snikinnføring av tiltak som ikke er ihht opprinnelig plan med området.
- Utredningen må gjøre det klart på et overordnet nivå hvilke negative konsekvenser planen kan få. Det skal også redegjøres for om det er mulig, og i så fall hvordan, man på en akseptabel måte kan unngå de negative virkningene av tiltakene som planen tilrettelegges for. Dersom det ikke er mulig, skal ikke planen åpne for den foreslåtte arealbruken.
- Det forventes en god løsning som viser at tiltakshaver tar hensyn til det estetiske og at veien kan inneha et mer «grønnere» fokus da influensområdet blir stående som innfallsport til byen. For eksempel rader med beplantning som skiller veien og Topdalsfjorden.

- Velforeningen bemerker seg at tiltaket underbygger tiltaket med et behov for tungtransport som ikke er realiserbart eller tilpasset av- og påkjørsel til pågående reguleringsplaner Ytre Ringvei.
- Kan heller ikke se at tiltakshaver har en gjennomførbar plan på sprengarbeider og tiltak som hindrer spredning av støv gjennom dalen med boliger i Vige og tilstrekkelig støydemping for boliger på Søm.
- Velforeningen er redd for de negative konsekvensene ved å tillate denne størrelsen på byggeplaner når det oppstår flere signaler om byggeplaner der kommunedelplaner ikke er tilpasset hverandre, bomiljø eller er i tråd med bestemmelse gitt i kdp

#### *Plan og byggs kommentar*

- Rekkefølgetiltakene som det pekes på er hjemlet til o\_SHA3. Disse vil tre i kraft når større deler av o\_SHA3 omdannes til havneformål og som i dag er i bruk til friluftsmål. Den delen av o\_SHA3 som nå skal reguleres til veiareal er ikke i aktivt bruk og er en del av en landskapsformasjon som på sikt skal endres til havneformål.
- Plan og bygningslovens § 11-17 omhandler endring av kommuneplanens arealdel. I denne reguleringsplanendringen endrer vi ikke kommunedelplan, men tiltaket er i tråd med kommunedelplan. Et veitiltak til havna ligger innenfor nødvendig infrastruktur som en havn har behov for.
- Plan 1441 er en delplan som hjemler fylling i sjø for å etablere havneareal på land i en seinere fase. Endringen som nå gjøres er i tråd med gjeldende plan, men har et litt annet formål som vei i dagen og ikke tunell.
- Veitiltaket er i tråd med gjeldende kommunedelplan, hvor området som veien endres er regulert til havneformål.
- I kommunedelplanen er det avklart at arealet kan benyttes til havneformål. De negative konsekvensene med økt havnetrafikk er belyst i kommunedelplanen. Avbøtende tiltak for veien er foreslått med noe beplantning som demper inntrykket av den høye skjæringen. Endringen av planen går ikke ut på å vurdere om havneveien skal endre hovedtrase. Denne endringen gjelder bare for å flytte veien noe vestover for å få den på trygg grunn.
- Det er stilt rekkefølgekrav til beplantning for å dempe den visuelle delen av den høye skjæringen.
- Ytre Ringvei med tilhørende avkjørsler til havneområde vil få god kapasitet til tungtransporten som vil komme. Reguleringsplanen for Ytre Ringvei er vedtatt av bystyret 28.01.2026 og det er ikke noen overordnede myndigheter som har påpekt for dårlig kapasitet på tilførselsveier bl.a. til havna i Kongsgård/ Vige.
- Anleggelse av veien med opparbeidelse er underlagt bl.a. forurensningsforskriften og § 12 i bestemmelsene til planen påpeker at tiltak skal forholde seg til T 1442 som er retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. Her heter det bl.a. *«Det må gjøres beregninger av bygge- og anleggsstøy for alle faser av arbeidene mot støygrenser gitt i kapittel 6 av T-1442/201, tabell 4. Disse støygrensene gjelder ved varighet på anleggsarbeid 6 måneder eller lengre.»*

Bestemmelsene har presisert dette i siste avsnitt av § 12:

*Bygge- og anleggsarbeid skal gjennomføres slik at støynivåer i tabell 4 i T-1442 overholdes. Støyende arbeid kan ikke utføres på kvelds/ natt (kl. 19:00–07:00. Sprengning er unntatt fra støygrenser, men skal varsles til naboer slik det står om pukkverk i Forurensningsforskriftens § 30-8.*

- Det er videre presisert i bestemmelsene at tiltakshaver kan få krav om å etablere støyskjerming slik at gjeldende grenseverdier ikke overskrides.
- Tiltakene som er beskrevet skal gjennomføres med anleggelse av hovedvei inn til bl.a. containerhavn er utredet i kommunedelplanen for havneområde nord, Kongsgård/ Vige.

### Merknader til begrenset høring.

#### Statsforvalteren i Agder v/ Miljøvernavdelingen, 13.09.2024

Forslag til tilføyelse av bestemmelsen § 13 vil, etter deres vurdering, sikre tilfredsstillende støyforhold for anleggsperioden, hvilket er positivt. De ser at bestemmelsens første setning angir at støyforhold for boligområdet vest for Kongsgårdbukta skal skjermes mot støy i henhold til eldre retningslinje for veitrafikkstøy fra 1979 (T- 8/79) eller senere vedtatte forskrifter eller retningslinjer som erstatter denne. De vil oppfordre til at det vises til gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.

Avslutningsvis minner de om øvrige innspill og faglige råd i deres høringsbrev av 13.09.2024, som fortsatt gjør seg gjeldende.

#### *Plan og byggs kommentar*

Merknaden tas til etterretning, og bestemmelsen er endret til å vise til gjeldende retningslinje.

#### Nye veier, 25.03.2026

Nye Veier uttaler seg som interessent i saken og skal ivareta statens sektorpolitiske mål om høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de veiprojektene selskapet er gitt ansvar for. Selskapet takker for muligheten til å gi innspill, men har ingen merknader til denne høringen.

#### *Plan og byggs kommentar*

Merknaden tas til orientering.

#### Statens vegvesen, 10.04.2026

Statens vegvesen har ingen vesentlige merknader til endringene.

#### *Plan og byggs kommentar*

Merknaden tas til orientering.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

Det er innarbeidet bestemmelser som setter krav til opparbeidelse av beplantning/voll som skal bidra til etter hvert å dempe inntrykket av den høye fjellskjæringa som skal etableres.

### **Endring etter oppheving av kommunens vedtak**

Det vises til Statsforvalteren sitt brev av 04.03.2026 hvor de har vurdert saken og fatter slikt vedtak:

*Kommunens planvedtak av 30.10.2024 oppheves. Klagen tas til følge.*

Statsforvalteren har på bakgrunn av vurderingene i klagen kommet til at det er grunnlag for å ta klagen til følge på grunn av saksbehandlingsfeil. Konsekvensene av planendringen er mangelfullt utredet når det gjelder virkningen av anleggsstøy for omgivelsene. Som følge av dette er det heller ikke vurdert fastsettelse av konkrete støygrenseverdier eller avbøtende tiltak i planbestemmelsene.

Plan – og bygningsetaten har økt fokus på temaet med anleggstøy, og dette er fulgt opp av Kristiansand havn med dialogmøte med de nærmeste naboer avholdt den 24.02.2026 og utarbeiding av støyrapport for anleggstøy (vedlegg 5). Det har vært en forutsetning å følge støyretningslinjen for dette tema, hvor det er stilt krav med dokumentasjon på støykonsekvenser i anleggsperioden med evt. avbøtende tiltak i byggesaken.

Ut fra rapport som er utarbeidet kan det ikke sees at det er spesielle tiltak som må fastsettes i bestemmelsene utover de krav som framkommer i tabell 4 i retningslinjen, samt presisering av hvordan man forholder seg til sprenging og forurensningsforskriften.

For å ytterligere presisere krav fra retningslinjen og forskrift er det innarbeidet en tilføyelse i bestemmelsene til reguleringsplanen for Kongsgård/Vige havne – og industriområde:

*Boligområdene vest for Kongsgårdbukta skal skjermes mot støy i henhold til retningslinjen T-1442 eller senere vedtatte forskrifter eller retningslinjer som erstatter dette.*

*Bygge- og anleggsarbeid skal gjennomføres slik at støynivåer i tabell 4 i T-1442 overholdes. Støyende arbeid kan ikke utføres på kvelds/ natt (kl. 19:00–07:00). I tråd med T-1442 skal det gjennomføres informasjonsmøter og varsling av sprengning eller ekstra støyende operasjoner for naboer.*

Tilføyelsen i bestemmelsene skal ivareta det som bemerkes av naboklager og Statsforvalteren ved opphevelse av planen og fra merknader ved begrenset høring.

Forslag til endring av reguleringsplanen er også sendt på høring til Kristiansand Havn som er eier av området. De har ikke merknad til tilføyelsen.

Naboer og Statsforvalteren har påpekt forholdet til anleggstøy i høringen av planen, og Statsforvalteren har ytterligere presisert dette i klagesaksbehandlingen slik at deres anførsler er kjent. Støyrapporten med vurderinger er forelagt velforeninger/naboer i møte den 24.02.2026 og i begrenset høring.

### **Ekstern medvirkning**

Det har ikke vært noe medvirkning utover ordinær prosess etter plan og bygningsloven med høring og offentlig ettersyn. Dette da endringene i forhold til vedtatt plan har begrenset innvirkning på nabolag.

### **Intern medvirkning**

Merknader fra samarbeidsgruppa er imøtekommet i planforslaget. Planavdelingen anbefaler veialternativ 3 med minst skjæring, men byutviklingsdirektøren prioriterer havnefunksjoner og en fremtidig havn som skal utvikles i et større perspektiv hvor også Ringknutodden er en del av fremtidig havnearealer. Dette er mindre inngrep i den store sammenhengen og veialternativ 2 har størst gevinst for havna.

De kommunale rådene er ikke involvert i denne planendringen. Deres kjernetema vurderes ikke som berørt.

## **PLAN OG BYGGS VURDERING AV ENDRINGEN**

Planendringen er hørt i to alternativer, og planavdelingen støtter alternativ 3 som har minst mulig inngrep, med maks høyde på skjæring på ca. 22 meter.

Landskapsvirkningen av planforslaget er mest utfordrende da området ligger eksponert med god synlighet fra Varoddbrua og Sømmlandet. Samtidig har byutviklingsdirektøren vært tydelig på at han vil støtte det alternativ som gir havna den beste løsningen.

### Stedstilpasning og estetikk

Inngrepet med veien vil skape en skjemmende skjæring på inntil 35 meter. Synligheten av denne er illustrert i noen 3d-bilder. I en fremtidig situasjon vil hele Ringknutodden kunne omdannes til havn med tilhørende infrastruktur. I en periode som er vanskelig å anslå varigheten av vil den høye skjæringen være eksponert. Tunell-alternativet er frafalt til fordel for vei i dagen, da en havn har mye forskjellig gods som ikke kan ha en vei som er upraktisk. I en fremtidig situasjon vil hele Ringknutodden kunne omdannes til havn med tilhørende infrastruktur. Et avbøtende tiltak kan være å lage en avskjerming på utsiden av veien. Samtidig må dette arealet være praktisk utformet da det skal anlegges havneområde videre mot øst. Det er stilt krav til noe beplantning for å myke opp dette området og dempe den høye skjæringen.

### Barn og unges interesser

Det er ingen naturlige ferdselsruter innenfor planområdet som er avsperrert som en del av Kristiansand havn sitt havneområde. Området er lite tilgjengelig for allmennheten pga. topografien på østsiden av Ringknuten. Turstien fra vest blir ikke berørt.

### Bomiljø

Utviklingen av havneområdet i Kongsgård/Vige er det tatt stilling til med vedtatt kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård/Vige og i tidligere og nyere vedtatte planer. Endring i plassering av veien og at tunnelen er gått bort fra mener plan og bygg i liten grad vi medføre økte negative konsekvenser for bomiljøene i nærområdet, bortsett fra at tiltaket visuelt sett er synlig. Det er lagt inn vegetasjon som avskjermingstiltak. Dette vil redusere synlighet. Støy fra veien vil ikke endre seg i særlig grad, utover ekstra støy som unngås ved at tunnelmunningene tas bort.

### Matjord

Matjord omdisponeres ikke.

### Klima- og miljøkonsekvenser

#### Arealbruk

Området er ubebygget og er en del av et landskapselement som blir omdannet til veiformål.

#### Transport

Vige Havnevei skal håndtere godstrafikk til havneområdet. For å sikre redusert klimabelastning bør det legges til rette for bruk av nullutslippskjøretøy, samt sykkel- og gangfelt.

#### Natur

Utbygging av Vige havnevei påvirker i liten grad nærliggende naturområder. Ny Vige Havnevei vil påvirke landskapet og endre områdets estetiske kvalitet. Vegetasjon kan som et avbøtende tiltak bidra til å dempe støy og forurensning

#### Gjenbruk

Steinmasser som tas ut av området kan brukes til reetablering av nytt havneområde og/eller til oppbygging av veien.

Prosjektet bør ta sikte på å minimere ressursbruken gjennom energieffektive og miljøvennlige byggemetoder. Dette kan inkludere bruk av lokale materialer for å redusere transportbehov og fokus på sirkulærøkonomi.

#### Redusere energiforbruk/ fornybar energiproduksjon

Kristiansand havn arbeider med å tilrettelegge for transport- og logistikk-løsninger som reduserer klimagassutslipp, som eksempelvis tilrettelegge for godsoverføring fra vei til båt og bane. Kristiansand havn tilrettelegger for utslippsfrie tilkoplingsløsninger med batteri og utslippsreduserende drivstoff til sjøtransporten. Vige Havnevei vil bidra til å sikre en mer bærekraftig transport i Kristiansand. Effektiv transportplanlegging sikrer at planen gir minst mulig skade på miljøet og bidrar til en effektiv logistikk for havnevirksomheten.

### Naturmangfoldloven §§ 8-12

#### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

- Området er tidligere undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase. Det er i forbindelse med dette planarbeidet ikke foretatt tilleggsregistreringer. Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser.

#### § 9 Føre-var prinsippet

- Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget.

### § 10 Samlet belastning

- Denne lokaliteten er en av flere områder som brukes av arten. Samlet belastning for arten i distriktet vil ikke bli skadelidende. Arealbeslag i områdene ned mot Topdalsfjorden vil kun gi små negative konsekvenser for insekter og fugl. Det bør vurderes mulighet for et begrenset vegetasjonsbelte på platåene i terrasseringene i disse områdene. Det må gjøres tiltak for å forhindre spredning av fremmede arter dersom dette er registrert innenfor det aktuelle tiltaksområdet. Forutsatt at de avbøtende tiltakene gjennomføres, vurderes ikke planen å øke den samlede belastningen på økosystemene i eller nær planområdet.

### § 11 Kostnader

- Kostnadene bæres av tiltakshaver.

### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

- Det forutsettes at de mest miljøforsvarlige driftsmetoder og teknikker legges til grunn.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

### Næringsareal

Det er stort behov for næringsarealer langs sjøen, og en ny containerhavn vil naturlig få nye fasiliteter som gjør den attraktiv for sine kunder. Attraktive næringsarealer gjør at havna kan utvikle området i Kongsgård/Vige ytterligere. God og tilgjengelig infrastruktur er viktig for attraktive næringsarealer.

### Grønnstruktur og friluftsliv

Området på Ringknuten er et attraktivt nærturområde som har delvis oppmerka stier. Samtidig er det konkrete området hvor veien skal anlegges på lite attraktivt som turområde. Det er ikke tilgjengelig på grunn av den bratte landskapsformasjon, og området er delvis avstengt på grunn av godkjent og påbegynt havneutvikling. De viktige friluftsområdene ligger lengre mot vest, og grensen for havne- og næringsutvikling kontra friluftsjakter er avklart i kommunedelplanen.

### Infrastruktur

Veien inn til havneområde har sin hovedatkomst til og fra Vige. Det er lagt opp til havneutvikling helt ned til Marvika. Det er derfor viktig at regulert hovedvei igjennom havneområdet har gode dimensjoner og er plassert på stabile grunnforhold. Dette har sin naturlige forklaring med kort vei ut til E 18 uten å påvirke et stort byutviklingsområde som Marviksletta.

### Støy

Planendringen endrer ikke på forutsetningene som er utredet i kommunedelplanen.

Anleggsstøy er utredet i rapport, se vedlegg 5. Konklusjonen fra rapporten er som følger:

*Beregnet støynivå fra utfyllingsarbeider mot naboer til Kongsgård-Vige er oppsummert mot gitte grenseverdier i tabellen nedenfor.*

*Oppsummert er støysituasjonen som følger mot de aktuelle grenseverdier:*

Vurderingsparameter	Grenseverdi (dB)	Lydforhold ved nærmeste bolig
Ld ukedager (døgnmidlet)	55 dBA med impulsstøy	<b>Vedlegg 1</b> 55 dBA ved de fleste boliger på Søm, noen få boliger (4 bygninger) har marginal overskridelse opp til 56-58

		dBA
Lctukedager {døgnmidlet)	60 dBA uten skjerping	<b>Vedlegg 2</b> 60 dBA ved mest støyutsatte boliger på Søm, 2-6 dB margin til støygrense

*Kort oppsummert innfrir man Ld ved utfylling på hverdager for de fleste boliger på Søm, med støygrense som er skjerpet for impulsiv støy og med varighet 6 måneder eller lengre. Noen få boliger på Søm har ved skjerpet støygrense imidlertid støynivå Ld på 56-58 dBA som er marginalt over skjerpet støygrense. Ved rolig håndtering av steinmasser har man for boligene på Søm 2-6 dB margin til den ordinære støygrensen på Ld 60 dBA for anleggsstøy.*

*Sprengning er unntatt fra støyvurdering. I Forurensningsforskriftens støybestemmelser for pukkverk i kapittel 30 er det tydelig nedfelt at man ikke skal ta med støy fra sprengning i en vurdering av støy mot omgivelser mot støygrenser i forskriften, som tilsvare grensene i T-1442. Mht. støygrenser og definisjoner er Forurensningsforskriften koordinert mot T-1442, slik at samme betraktninger om støy fra sprengning vil gjøre seg gjeldende. Det står skrevet i § 30-8 at støy fra sprengninger er unntatt fra bestemmelsene i § 30-7. Bestemmelsene for pukkverk i Forurensningsforskriften § 30-8 lyder videre: «Sprengninger skal bare skje i tidsrommet mandag-fredag kl. 07-16. Naboer skal være varslet om når sprengninger skal finne sted.» Det anbefales mht sprengningsarbeider i Kongsgård-Vige at dette utføres på dagtid, og at det etableres et system for å varsle naboer om når sprengninger forekommer som vil være i tråd med Forurensningsforskriften.*

Ut fra rapport som er utarbeidet kan det ikke sees at det er spesielle tiltak som må fastsettes i bestemmelsene utover de krav som framkommer i tabell 4 i retningslinjen, samt presisering av hvordan man forholder seg til sprengning og forurensningsforskriften. For å presisere krav i retningslinjen og forskrift er det innarbeidet en tilføyelse i bestemmelsene til reguleringsplanen for Kongsgård/Vige havne – og industriområde:

#### *§12 Støyforhold*

*Bygge- og anleggsarbeid skal gjennomføres slik at støynivåer i tabell 4 i T-1442 overholdes. Støyende arbeid kan ikke utføres på kvelds/ natt (kl. 19:00–07:00). I tråd med T-1442 skal det gjennomføres informasjonsmøter og varsling av sprengning eller ekstra støyende operasjoner for naboer.*

Tilføyelsen i bestemmelsene skal ivareta det som bemerkes av velforening i klage og Statsforvalteren ved opphevelse av planen.

For øvrige tema se planbeskrivelsen.

### Oppsummering

Plan og bygg anbefaler planforslaget alternativ 2 med høyest skjæring for at havna skal få de beste og sikreste forhold når hovedatkomsten til Kongsgård/Vige med containerhavn skal anlegges.

Havna må ha ny vei. Etablering av ny vei i tunnel som regulert vil gi altfor store begrensninger på atkomsten til havna og muligheten for transport av større gods og store kjøretøyer. Det anbefales at ny vei legges i dagsone.

Plan og bygg anbefaler bystyret å vedta endring av reguleringsplan for Kongsgård/Vige havne og industriområde slik det fremgår av plankart sist datert 29.05.2024 og reguleringsbestemmelser sist datert 12.04.2026.

Saksbehandler: Jøran Syversen, dato 14.04.2026