

Planinitiativ – Reguleringsendring Vei Havneavsnitt Nord

Endring av plan 975 E3 Kongsgård/Vige - havne- og industriområde

Oppdrag	Reguleringsendring for vei Havneavsnitt Nord
Dato	09. april 2024
Emne	Planinitiativ
Fra	Kristiansand Havn IKS
Til	Kristiansand kommune

1

Generell informasjon

Planinitiativet oversendes på vegne av Kristiansand Havn IKS.

I tillegg til planinitiativet forberedes det byggesak for tiltaket. Det er Asplan Viak som er ansvarlig søker for byggesaken.

Konsulent i forbindelse med planarbeidet er Henning Larsen Architects AS, v/ David Danielsen (e-post: david.danielsen@henninglarsen.com, tlf.: 90838033).

Forslag til navn på planen: **Reguleringsendring vei Havneavsnitt Nord**



Figur 1: Vige havnevei sett fra øst mot vest. Kilde: 1881 skråfoto

2 **Formålet med planen**

Formålet med reguleringsendringen er å legge til rette for flytting av containerhavn til Kongsgård/Vige, samt fremtidig utvidelse av havn jf. vedtatt gjeldende kommunedelplan. Planinitiativet omfatter mindre endring av trasé for Vige Havnevei i området Ringknoteodden øst-sørøst for Ringknuten, langs Topdalsfjorden.

Bakgrunn for planinitiativet

Havneavsnitt Nord strekker seg fra Vigebukta i nord, til og med Kongsgårdbukta og Torsviga i sør. Havneavsnittet er et viktig ledd i fremtidig utvikling av Kristiansand havn.

I 2011 fremmet Kystverket innsigelse til kommuneplanens arealdel, da Kystverket mente det ikke var satt av nok arealer til havneutvikling i planen. Videre påpekte Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) viktigheten av å sikre muligheten for utvikling av havnen og sjøtransporten, gjennom kommunedelplanen for havneområde nord, Kongsgård-Vige. I tillegg gjelder statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging hvor det fremgår at effektiv og sikker trafikkavvikling, og god fremkommelighet for næringstransport må vektlegges.

Det foreligger også en rekke overordnede føringer om intermodalitet for Kristiansand havn; både nasjonale, regionale og kommunale. Effektiv overføring av gods er viktig for å nå målsettingen og videreutviklingen som internasjonal intermodal knutepunkthavn.

Deler av Vige havnevei er ikke tilfredsstillende iht. dagens geotekniske regelverk i forhold til grunnforhold og områdestabilitet. Nåværende løsning krever straktiltak i form av trafikkregulering for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet, hvilket er uheldig for en effektiv drift. Kristiansand Havn er nå i gang med anskaffelse og etablering av lysregulering som et forebyggende tiltak.

Dersom eksisterende vei skal sikres, må det etableres en omfattende motfylling i sjø med en konsolideringstid på minimum 10 år. Videre er det tekniske og praktiske utfordringer å etablere en slik motfylling, og ut i fra et geoteknisk perspektiv anbefales ikke en slik løsning.

Flytting av havnen fra sentrum til Kongsgård/Vige er derimot nært forestående, og det er derfor viktig at vei og adkomst mot nord er tilfredsstillende, og kan benyttes uten begrensninger innenfor en kort tidsramme.

Dagens vei foreslås derfor trukket inn mot Ringknuten på fast fjell, i tråd med trasé i gjeldende plan, men ikke i tunnel. Dette alternativet omtales videre som «Alternativ 2 – Indre rute i dagen», og er Kristiansand Havns fortrukne alternativ. Veien er i dag regulert som privat havnevei. Dette videreføres i forslag til endring.

3 **Alternativer som utredes**

Norconsult har på oppdrag for Kristiansand Havn IKS utredet ulike alternativer for transportkorridor rundt Ringknoteodden. Alternativene presenteres kort under.

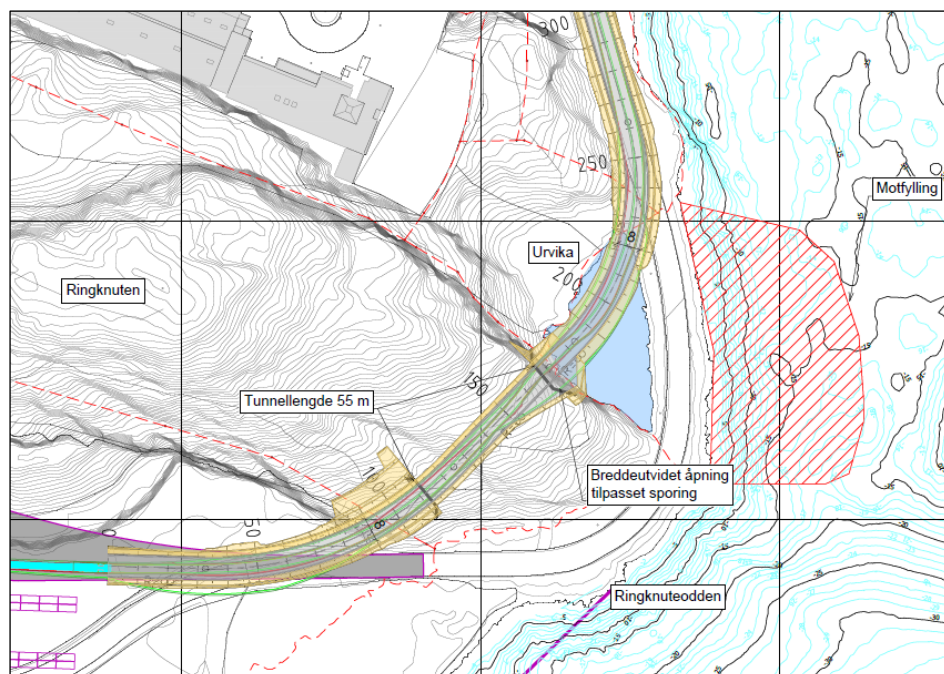
Alternativ 0 – Fortsatt bruk av dagens trasé

Dette alternativet innebærer behov for omfattende sikringstiltak i sjø for å oppnå tilstrekkelig geoteknisk sikkerhet. Kristiansand Havn har på bakgrunn av de geotekniske undersøkelsene besluttet å innføre trafikkregulering med lys for å ivareta sikkerheten. I følge Norconsults utredning har dagens vei lav sikkerhet ved fyllingspartiet ved Urviga og sør for Ringknoteodden. I området sør for Ringknoteodden er det behov for omfattende motfyllinger i sjø for å heve sikkerheten til et akseptabelt nivå, men dette frarådes på grunn av krevende anleggsarbeid over flere år, samt store kostnader. Det har i tillegg vært vanskelig å utføre sporinger med kjøretøy på eksisterende vei da det oppstår konflikter med rekkverk og annet veiutstyr langs veien.

Alternativ 1 - Tunnel i regulert trasé

I gjeldende reguleringsplan er adkomstveien regulert i en ca. 55 meter lang tunnel gjennom Ringknuten og deretter på fylling over Urviga. Se figur 9. For dette alternativet er det behov for terrasserte fjellskjæringer i begge ender av tunnelen. Utfordringen med tunnel og de tilhørende fjellskjæringer, er at bergkvaliteten ikke er kartlagt, og at dette alternativet vil medføre de største drifts- og vedlikeholdskostnadene. I tillegg gir en tunnelløsning en fastlåst trasé, som ikke vil kunne tilpasses ved fremtidige behov for endringer. Norconsult påpeker også at sporingene viser at bakenden på tilhengere på store kjøretøy til havneområdet fordrer en betydelig bredere tunnelåpning og bredere skjæring i berget mot E18. Se figur 2 under med utklipp av alternativ 1.

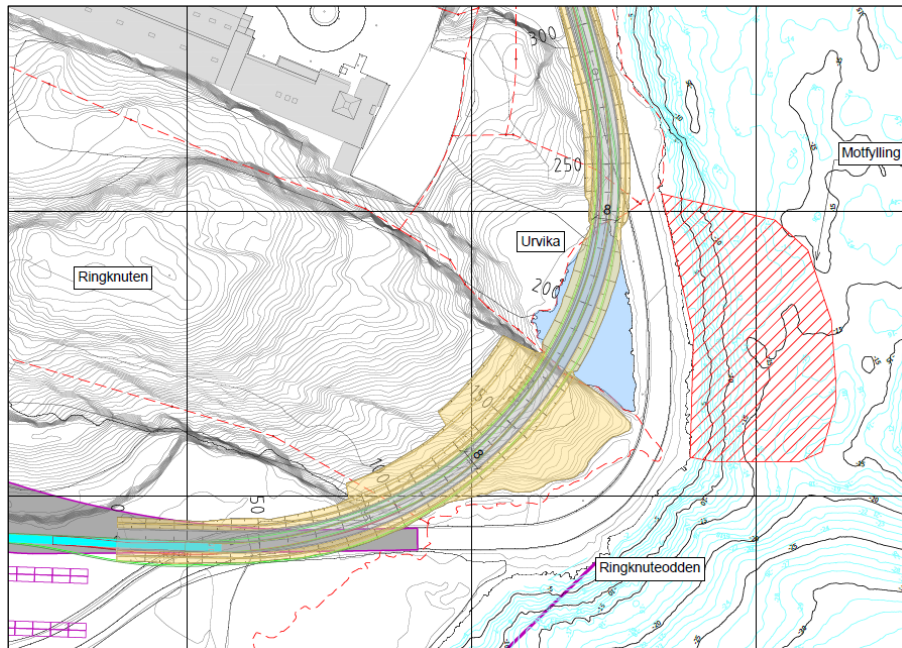
Tunnel er en begrensende faktor ift. bruk som en fullverdig havnevei, derfor ønskes gjeldende plan endret slik at veien går i dagen, og ikke i tunnel.



Figur 2: Alternativ 1. Tunnel langs regulert rute. Kilde: Norconsult

Ønsket alternativ - Alternativ 2 - Indre rute i dagen

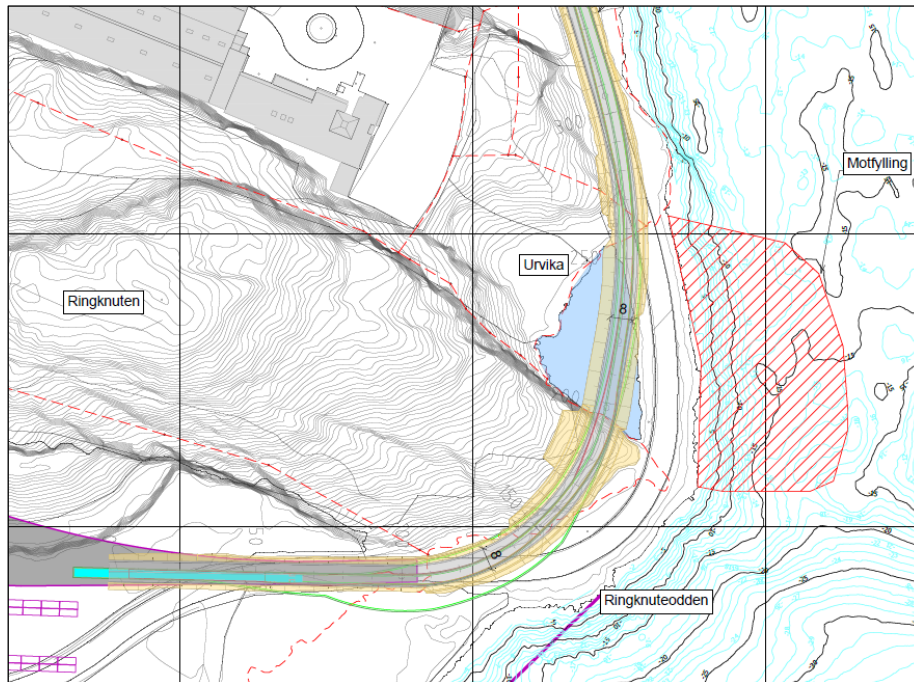
Indre rute i dagen følger i stor grad samme trasé som gjeldende regulering (Alternativ 1), men går i en skjæring gjennom Ringknoteodden fremfor tunnel. Over indre del av Urviga fortsetter den på en fylling. Massene øst for transportkorridoren fjernes slik at det legges til rette for størst mulig fleksibilitet i bruk av arealene til fremtidig havnevirkosomhet. Norconsult har beregnet at maks skjæringshøyde vil bli 30 meter, og overskuddsmassene kan videre brukes lokalt for å dekke noe av det fremtidige massebehovet. Dette alternativet gir et areal på 5200 m² mellom ytterkant av dagens adkomstvei og ny adkomst, og kompensere for tap av havneareal og eiendommer som forsvinner i Vige i forbindelse med utbygging av Ytre Ringvei. Ved dette alternativet viser sporinger med store kjøretøy at det er tilstrekkelig med plass til transport av store laster til containerhavna og spesialtransport slik som f.eks. trafoer o.l. Sistnevnte ivaretas i dag via lasteramper på Lagmannsholmen/Caledonien.. I forhold til geotekniske forholdene gir dette alternativet god sikkerhet forbi Ringknoteodden. Se figur 3 med utklipp av alternativ 2.



Figur 3: Alternativ 2. Indre rute i dagen. Kilde: Norconsult

Alternativ 3 - Ytre rute i dagen

Ytre rute i dagen går i randsonen mellom dagens adkomstveg og Ringknoten før den går gjennom det ytterste partiet av odden og deretter på fylling over ytre del av Urvika. Skjæringen er beregnet til en maks høyde på 17 meter. Dette alternativet vil gi et areal på 2500 m² mellom ytterkant av dagens adkomstvei og ny adkomstvei, men dette er ikke nok til å kompensere for tap av havneareal Kristiansand Havn mister ved utbygging av Ytre ringvei. Springer viser at det er tilstrekkelig plass til transport av store laster til og fra containerhavna, og at det oppnås tilfredsstillende geoteknisk sikkerhet forbi Ringknoteodden. Dette alternativet krever en motfylling i vannet på utsiden av dagens veifylling for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet. Se figur 4 med utklipp av alternativ 3. Dette alternativet medfører også at veien må flyttes igjen i fremtiden ved etablering av fremtidig kai i dette området.



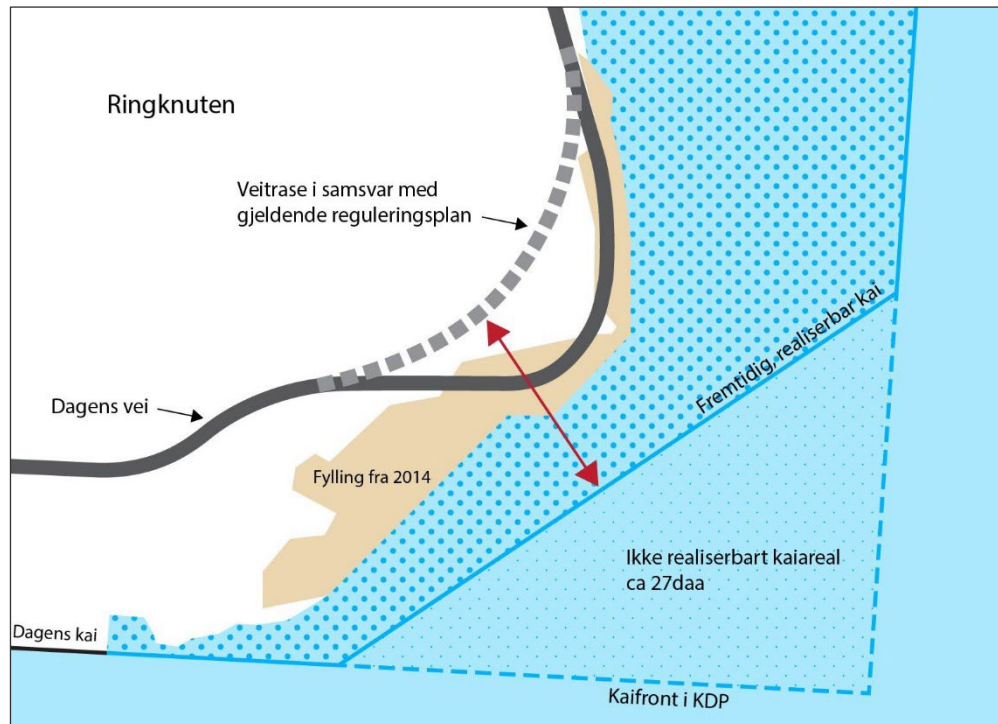
Figur 4: Alternativ 3. Ytre rute i dagen. Kilde: Norconsult

Fremtidig havneareal

Norconsults områdestabilitetsvurdering «Fyllingsplaner Topdalsfjorden – SHA5» (dokument nr.: 52110063-RIG04 fra 16.12.2022) konkluderer at en skråkai med bredt dekke og avlastning i dagens strandsone, er den gunstigste løsningen for fremtidig havn. Realiserbar havn blir dermed antatt til å være 26 daa (dekar) mindre enn i gjeldende kommunedelplan (se figur 5), grunnet utfordrende grunnforhold, nødvendige motfyllinger, kostnader, og konsolideringstid for masser i sjø. Nye Veiers kryssløsning for Ytre Ringvei legger også beslag på kai og bak-areal i Vige.

På grunn av dette, ansees arealeffektive løsninger som nødvendige for å kompensere for reduksjonen i tilgjengelig fremtidig havneareal.

Etablering av ny havn ved Kongsgård/Vige er plasskrevende. Størst mulig avstand mellom vei og kaikant er avgjørende for havneområdets operasjonelle driftsmuligheter. Etablering av ny vei er kostbart, og må sees på i et langsiktig perspektiv. Derfor er det ønskelig at havneveien følger trasé iht. gjeldende plan, men uten tunnel. Se Alternativ 2 utarbeidet av Norconsult (**vedlegg 3**), for fremtidig adkomstvei til havneområdet.



Figur 5: Illustrasjonen viser dagens kaifront, vei og strandlinje, samt ønskelig trasé for utbedret havnevei. Den røde pilen viser hvor det er viktig å sikre nok areal mellom ny vei og fremtidig realiserbar kai.

På figur 5 (over) illustreres dagens situasjon med eksisterende Vige havnevei, og den fremtidige planlagte situasjonen. Det er viktig at avstanden mellom kaikant og ny trasé reduseres minst mulig.

4 Planområdet og virkninger utenfor planområdet

Planområdet ligger i Kristiansand kommune, på østsiden av Ringknuten. Se **vedlegg 1** for kart med planområdets beliggenhet. Se **vedlegg 2** for forslag til planavgrensning. Planområdet består av følgende eiendommer:

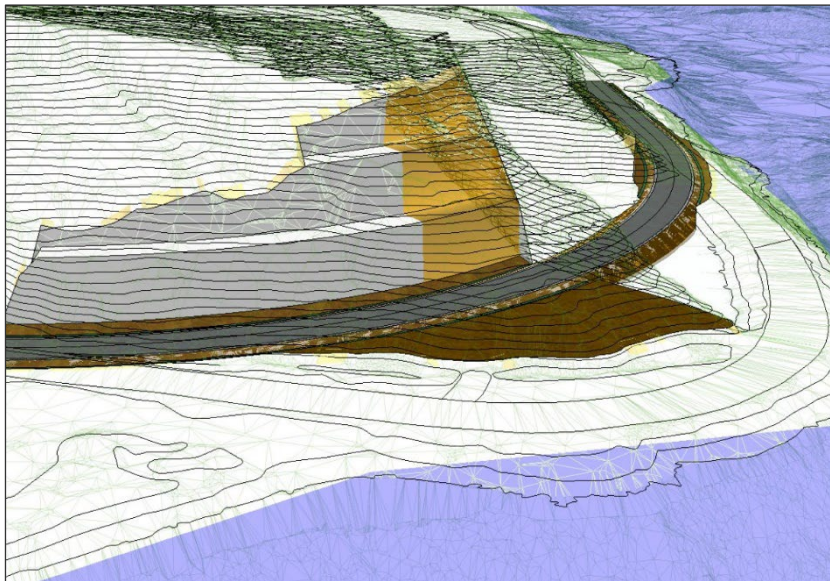
Gnr.	Bnr.	Areal (m ²)	Eier
47	17	4 516	Kristiansand kommune
47	16	3 184	Kristiansand kommune
42	3	224 034	Kristiansand kommune
42	385	127 127	Kristiansand kommune

Endringen vil medføre virkninger i form av en større synlig fjellskjæring. Tunnelalternativet i gjeldende reguleringsplan vil også innebære skjæring med en viss høyde. Store deler av Vige havnevei er i dag ikke tilgjengelig for fri ferdsel.

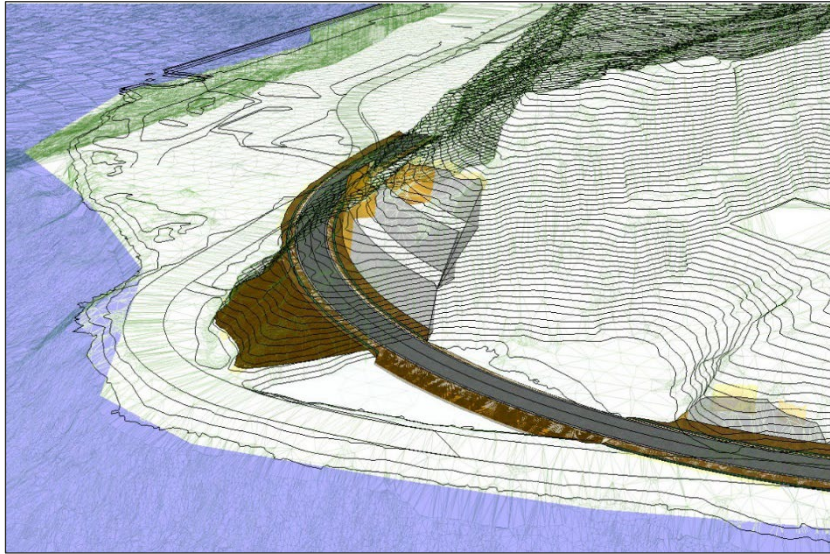
5 Detaljer i planen

Det planlegges for en justering av trasé for eksisterende adkomstvei til havneområdet ved Kongsgård på utsiden av Ringknuten. For å sikre tilstrekkelig dimensjonering for fremtidig bruk, og for å sikre best mulig

fremtidig utnyttelse av nytt havneområde, planlegges Vige havnevei flyttet nærmere Ringknuten på fast fjell. Traséen vil bli omtrent som i gjeldende plan. Endringen innebærer terrenginngrep i området på innsiden av den planlagte traséen, etter som det ikke er ønskelig at veien skal gå i tunnel. I forbindelse med vurderinger av alternativer for veitrasé er det utarbeidet et notat «Transportkorridor rundt Ringknoteodden» av Norconsult (2024), samt enkle 3D-skisser for planlagt tiltak. Det vurderes i notatet at en løsning med vei i dagen er et bedre alternativ en tunnel, da tunnel-alternativet innebærer de største drift- og vedlikeholdskostnadene, samt gir en fastlåst trasé uten fremtidige tilpasningsmuligheter. Utklippene av 3D-modellene (utarbeidet av Norconsult) sees på figur 6 og figur 7 under.



Figur 6: 3D-modell av planlagt trasé på utsiden av Ringknuten sett fra sørvest. Kilde: Norconsult



Figur 7: 3D-modell av planlagt trasé på utsiden av Ringknuten sett fra nordøst. Kilde: Norconsult

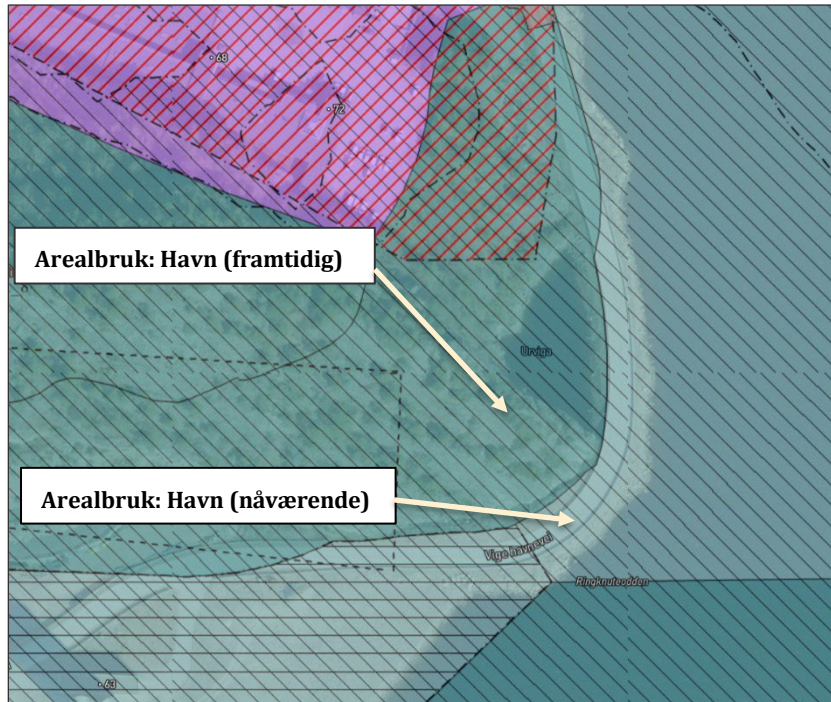
Aktuelle tiltak i forbindelse med planarbeidet er:

- Justering av trasé for eksisterende vei (Vige havnevei)
- Terrenginngrep i området ved Ringknuteodden for å etablere adkomstvei i dagen
- Endring av formål «Annet kombinert formål» i gjeldende plan, til «kjøreveg», «annen veggrunn» og «gang-/sykkelveg»

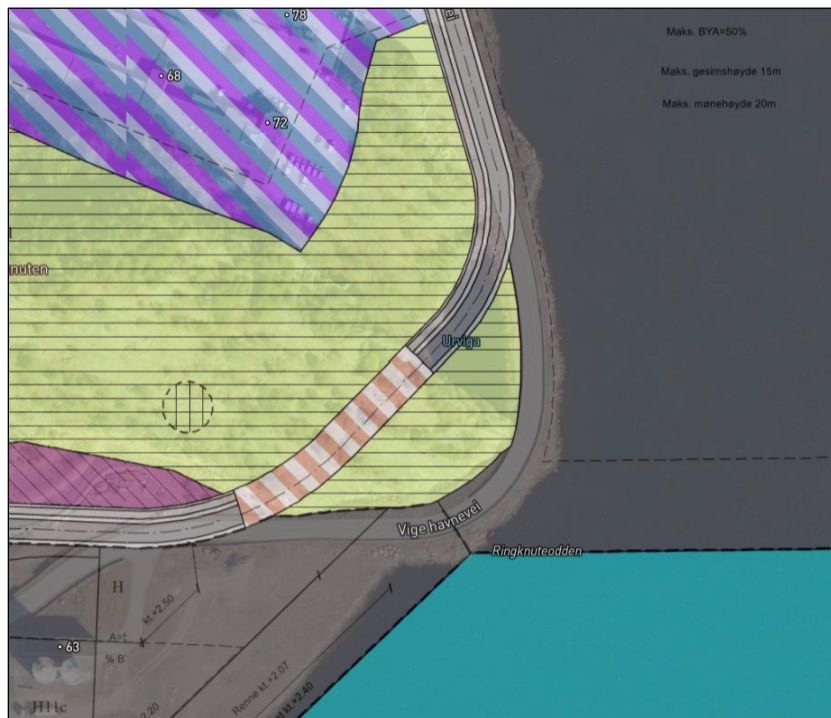
Se **vedlegg 4** for skråfoto av planområdet.

6 Gjeldende kommunedelplan, reguleringsplaner og pågående arbeid

I kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige (plan ID: 1441, vedtatt 10.04.2019) er området avsatt til «Havn» (nåværende og framtidig).



Figur 8: Utklipp av kommunedelplan med områder avsatt til «havn».

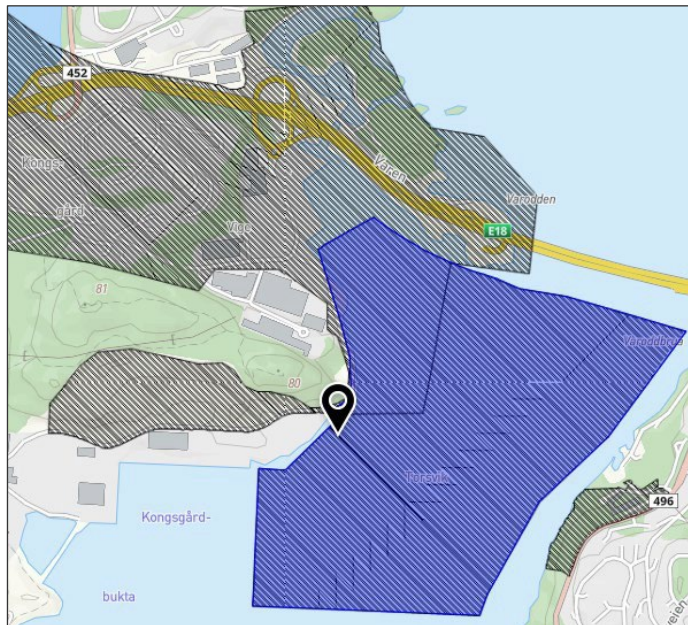


Figur 9: Gjeldende reguleringsplan. Vigehavnevei er dagens vei.

Planområdet er regulert til følgende formål i gjeldene reguleringsplan (se figur 9) for «Kongsgård/Vige, Havne- og industriområde» (plan ID: 975, vedtatt 30.03.2005):

- Kjøreveg
- Annen veggrunn
- Gang-/sykkelveg
- Friluftsområde
- Annet kombinert formål (friluftsområde på bakkenivå, vegtunnel under bakken)

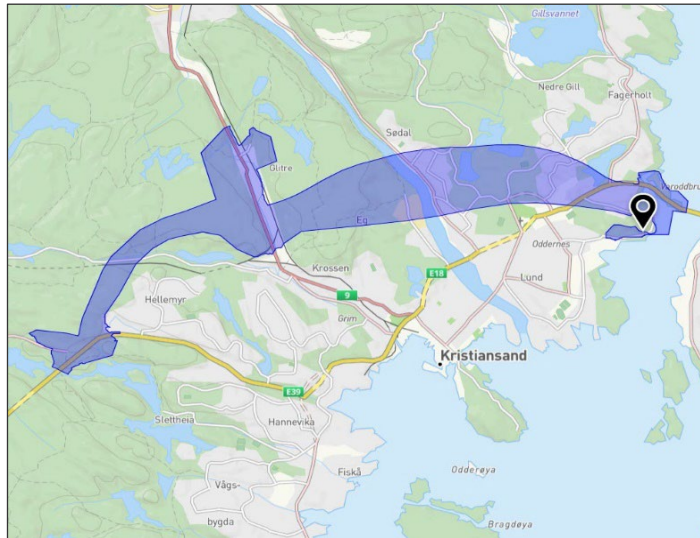
Kongsgård – Vige Sha4 og Sha5 (plan id: 1606). Planen ble behandlet i areal- og miljøutvalget 16.11.23 (sak 10/23) og vedtatt i bystyret 22.11.23 (sak 81/23). Planen består av to vertikalnivåer; vertikalnivå 4 «På bunnen (vann/sjø)» og vertikalnivå 2 «På grunnen/vannoverflaten». På figur 10 (under) vises planområdet i sin helhet med begge vertikalnivåer.



Figur 10: Kart over planområde Kongsgård – Vige Sha4 og Sha5 (plan id: 1606).

Pågående arbeid

E39-E18 Ytre ringvei (plan id: 1580) (se figur 11 under). Planen ble 1. gangs behandlet i areal- og miljøutvalget i Kristiansand 7. desember 2023, og er ute til høring og offentlig ettersyn frem til 17. februar 2024.



Figur 11: Kart over planområde E39-E18 Ytre ringvei (plan id: 1580).

Det er ingen tilgrensende planer under arbeid, som vil ha innvirkning på planarbeidet.

7

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Det er ikke registrert fredede kulturminner innenfor planområdet. Deler av området er innenfor kulturminne id 100483-6 og -7 (Vigebukta 1 og 3) som har vernestatus «fjernet».

Ny trasé for Vige havnevei innebærer terrenginngrep i område S1 og S2 i gjeldende plan, hvor de respektive områdene i dag er regulert til friluftsområder.

8

Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet

Det skal utarbeides ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet.

Området ligger i følge NVEs karttjenester i nærheten av et utløpsområde for steinsprang, samt aktsomhetsområde for snøskred. Dersom det identifiseres ytterligere risikomomenter i løpet av planarbeidet, vil det defineres tiltak for å redusere denne risikoen.

Blant aktuelle forhold for samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet er:

- Grunnforhold
- Ras- og skredfare
- Vannstandshevning
- Forhold ved anleggsgjennomføring (støv og støy)

9 Varsel om planoppstart/begrenset høring

Det er ønskelig å varsle reguleringsendring i løpet av våren 2024.

Det foreslås at reguleringsendringen for «Kongsgård/Vige, Havne- og industriområde» (plan ID: 975, vedtatt 30.03.2005), kan gjennomføres jf. plan- og bygningsloven §12.14 «*Endring og oppheving av reguleringsplan*», og behandles derfor som en forenklet planprosess. Dette er en mindre omfattende endring av en reguleringsplan som kan gjennomføres uten å gjennomgå en omfattende planprosess. Forenklet planendring kan benyttes i tilfeller der endringen ikke innebærer vesentlige konsekvenser, og ikke strider mot prinsippene i gjeldende kommunedelplan eller reguleringsplan.

10 Prosesser for samarbeid og medvirkning

Vanlig medvirkningsprosess som følge av plan- og bygningsloven. Viktige interessenter er:

- Statsforvalteren i Agder
- Agder fylkeskommune
- Kystverket
- Statens vegvesen
- NVE
- DMF
- Naboer til planområdet/Vige velforening

Endelig varslingsliste avklares i oppstartsmøtet med planavdelingen i kommunen, og iht. liste over instanser som varsles ved planarbeid i Kristiansand kommune.

11 Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger (KU)

Det er vurdert om det er behov for konsekvensutredning (KU) i forbindelse med planarbeidet, i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg.

Vedlegg 1 og 2 til forskriften angir hva som automatisk fører til konsekvensutredning, og hva som skal vurderes dersom planen skal konsekvensutredes.

Planinitiativet faller ikke inn under noen av punktene i KU forskriftens vedlegg 1 eller vedlegg 2. Planen/tiltaket vurderes til å ikke kunne få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning.

Aktuelle forhold, planforslaget og virkninger, vil bli omtalt i videre planarbeid.

12 Særskilte delutredninger som skal inngå i planforslaget

Endelig vurdering av hvilke delutredninger som skal inngå i planforslaget avklares i oppstartsmøtet med planavdelingen. Foreløpig vurdering av fagutredninger som må legges til grunn for endelig planforslag:

- Situasjonsplan med plassering og utforming av vei
- Evt. plan- og profiltegninger for veg
- Landskapsanalyse med 3D visualiseringer som viser terrenginngrep fra utvalgte ståsteder
- Utredninger av alternativer for ny transportkorridor til havn i Kongsgårdsbukten

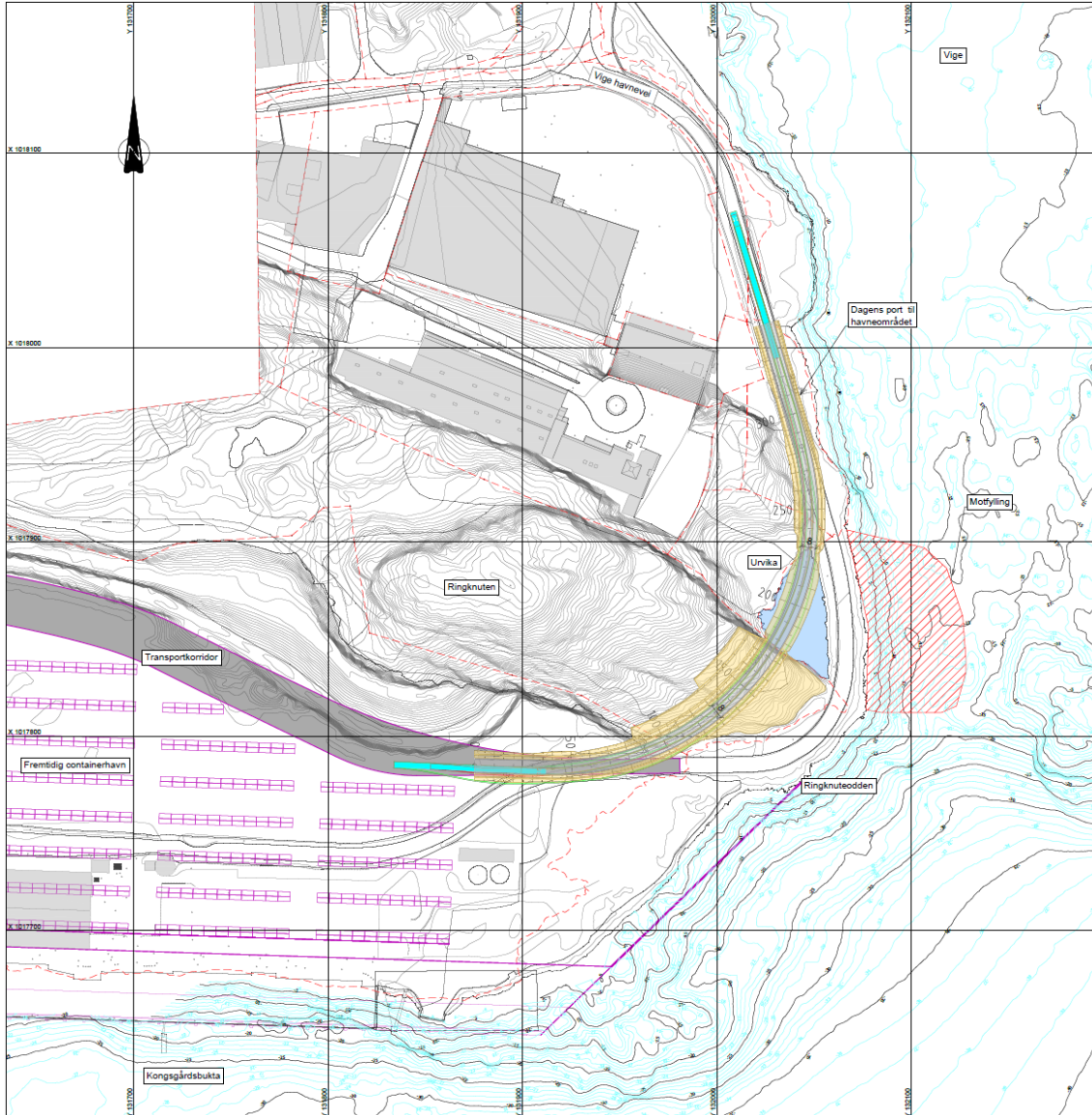
Vedlegg 1 – Planområdets beliggenhet



Vedlegg 2 – Foreløpig forslag til planavgrensning



Vedlegg 3 – Alternativ 2 – Ny transportkorridor til Kongsgårdbukta (Kilde: Norconsult)



Forutsetninger:

- Sporing er gjort med et 77 m langt kjøretøy, henger 70 m. Uavhengig styring på alle hjulsett. Kjøretøyet som er brukt er angitt som vindmølletransport.
- Viser adkomst fra sluseområdet for containerhavn til dagens port på fylling over Urvika og stor skjæring gjennom Ringknoten.
- Skissert containerhavn med transportkorridor er hentet fra et forprosjekt for ny containerhavn, tegning KRS-Havn-C105. Vist transportkorridor vil kreve noen bergskjæringer og fellsikring som ikke er tatt med i arbeidet vist på disse tegningene.

Fordele:

- Sporing viser god plass til transport av store laster fra containerhavna.
- Gir størst fleksibilitet for bruk av området rundt odden til havneformål i fremtiden.
- Går nye på eller nær fyll, begrenset behov for utfylling i sjø for å gi god nok sikkerhet og stabilitet. Mulighet for geotekniske løsninger som ikke krever ny utfylling i sjø.
- Areal til oppstillingsplass mot inn- og utkjøring/kontroll containerterminal.
- Skjæringen vil gi et stort overskuddsmasse, som bidrar til å dekke havnas massebehov.
- Robust og den mest fremtidsrettede løsningen av de fire alternativene.

Ulemper:

- Stort inngrep i dagens landskapsformasjon med noe høyere og synlig fellskjæringsflate mot området rundt. Maks høyde er ca 30 m.
- Høy skjæring kan kreve mer omfattende sikring.
- Risiko for innsigelse.

Tegnforklaring:

- Fylling i sjø

J02	2024-01-25	For bruk iB. trassé utredning	Knu/Asa	IG/Rau	IG/Rau
J01	2024-01-12	For bruk iB. trassé utredning	Knu/Asa	IG/Rau	IG/Rau
Rev		Endringer			

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av et oppdrag som berører myndighet. Oppdragsnavn: Havneformål AS. Dokumentet er ikke beregnet på det bredeste mulige publikum. Det kan inneholde opplysninger som er avhengig av sikkerhet eller andre hensyn som ikke er tilgjengelige for alle.

Kristiansand Havn IKS Målestokk (spalte A):
1:1000

Havneavsnitt Nord
Ny Transportkorridor til Kongsgårdbukta.
Alternativ 2, indre rute i dagen.

Vedlegg 4 – Skråfoto av området fra øst mot vest



Kilde: kart.1881.no