

**Protokoll fra meklingsmøte mellom Kristiansand kommune, Bane NOR, Vest-Agder fylkeskommune og Fylkesmannen i Agder
om
Kommunedelplan for Havneområde nord Kongsgård Vige**

- Tid:** 14.12.2018 kl. 08.30-12.00 og 27.02.2019 kl. 12.00-14.00
- Sted:** Fylkeshuset i Kristiansand, Tordenskjoldsgate 65
- Til stede 14.12.2018:**
- Fra Kristiansand kommune: Harald Furre (H - ordfører)
Stian Storbukås (Frp - leder By- og miljøutvalget)
Mette Gundersen (Ap - opposisjonsleder)
Ragnar Evensen (rådmann)
Jan Erik Lindjord (rådgiver, prosjektleder for kommunedelplanen)
Marit Eik (rådgiver)
Halvard Aglen (havnedirektør)
- Fra Bane NOR: Maarten Nandrup Stallemo (senioringeniør Forvaltning og samfunnskontakt)
Ragnhild Lien (seksjonssjef Forvaltning og samfunnskontakt)
Oskar Stenstrøm (direktør Godstrafikk)
Stian Wesøy (områdedirektør Område sør)
- Fra Vest-Agder fylkeskommune: Terje Damman (fylkesordfører)
Christian Eikeland (Frp - fylkestingsrepresentant)
Janne Karin Nesheim (Ap - fylkestingsrepresentant)
Kenneth Andresen (regionalsjef)
Diderik Cappelen (fung. seksjonssjef plan og miljø)
Frode Amundsen (rådgiver)
- Fra Fylkesmannen i Agder: Stein A. Ytterdahl (fylkesmann)
Ingunn Løvdal (miljøverndirektør)
Pia Karine Hem Molaug (seniorrådgiver)
Bjørn Loland (rådgiver)
Eva Louise Jørlo (avdelingsdirektør)
Beate Storesund (seniorrådgiver, referent)

Til stede 27.02.2019:

Fra Kristiansand kommune:

Harald Furre (H - ordfører)
Mette Gundersen (Ap - opposisjonsleder)
Petter Benestad (V)
Ragnar Evensen (rådmann)
Jan Erik Lindjord (rådgiver, prosjektleder for kommunedelplanen)
Marit Eik (rådgiver)
Halvard Aglen (havnedirektør)

Fra Vest-Agder fylkeskommune:

Terje Damman (fylkesordfører)
Christian Eikeland (Frp - fylkestingsrepresentant)
Janne Karin Nesheim (Ap - fylkestingsrepresentant)
Kenneth Andresen (regionalsjef)
Diderik Cappelen (fung. seksjonssjef plan og miljø)
Frode Amundsen (rådgiver)

Fra Fylkesmannen i Agder:

Stein A. Ytterdahl (fylkesmann)
Pia Karine Hem Molaug (seniorrådgiver)
Bjørn Loland (rådgiver)
Eva Louise Jørlo (avdelingsdirektør)
Beate Storesund (seniorrådgiver, referent)

Saksgang:

Kommunedelplanen ble førstegangsbehandlet i formannskapet 21.06.2017, og utlagt til høring og offentlig ettersyn i perioden 30.06.2017-10.10.2017.

Bane NOR fremmet den 29.09.2017 innsigelse til ovennevnte plan. Innsigelsen begrunnes med at Bane NOR mener at planforslaget er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser, da det ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til nasjonale mål og strategier for jernbanen, der regjeringens mål er å overføre 30 % av gods over 300 km fra veg til sjø og bane.

Vest-Agder fylkeskommune v/fylkestinget traff den 24.10.2017 følgende vedtak om innsigelser m.m.:

Pkt. 1

Kristiansand havn i er viktig for kommunens og regionens næringsliv. Fylkeskommunen er derfor positiv til at havna videreutvikles som en nasjonal knutepunkthavn.

Pkt. 2

*Fylkeskommunen har gjennom en rekke vedtak pekt på at havna skal ha en jernbanetilknytning. På plankartet må det legges inn areal til en slik jernbanetilknytning. Det **reises innsigelse** til planen inntil dette er gjort.*

Pkt.3

Vest-Agder fylkeskommune ber Kristiansand kommune ta initiativ til et prosjekt for å realisere/sikre statlig finansiering av et fremtidig havnespor til Kongsgård/Vige så fort

endelig vedtak av kommunedelplanen foreligger

Pkt.4

For å sikre friluftsjnteressene, barn og unges interesser, ivaretagelse av landskapet og det kulturhistoriske landskapet inntil videre, kan nedsprenkning av deler av Ringåsen og Ringknuten først skje to år før containerhavna faktisk skal flyttes. Det **reises innsigelse** til planen inntil dette er sikret i planbestemmelsene.

Pkt.5

Planen sikrer ikke tilfredsstillende erstatningsarealer for barn og unges leke- og oppholdsarealer. Det **reises innsigelse** til dette forholdet. Kommunedelplanen må vise konkrete erstatningsarealer.

Pkt.6

Forslag til kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård-Vige vil bidra til å styrke havneutviklingen på Agder. Planforslaget er langsiktig, noe som innebærer en rekke usikkerheter om gjennomføring. Kristiansand kommune anbefales å lage en handlingsplan for gjennomføring av planen. Kommunen bør vurdere nærmere om utviklingen de første 20-30 årene gjøres juridisk bindende, mens resten av planen gjøres retningsgivende.

Fylkesmannen i Agder fremmet den 10.10.2017 innsigelse til ovennevnte plan. Innsigelsen begrunnes med at planforslaget omdisponerer svært viktige friluftsområder som er dokumentert i bruk som nærturterreng for en voksende befolkning. De samme arealene er dokumentert i bruk av barn og unge på fritiden. Fylkesmannen ser ikke at planforslaget legger til rette for fullverdige erstatningsarealer, og mener at erstatningsarealer med de samme kvalitetene som Ringknuten og del av Ringåsen ikke er mulig å finne i nærheten.

Innsigelsene har medført enkelte endringer av bestemmelsene til kommunedelplanen før mekling. Vi viser til saksfremstillingen til formannskapetets vedtak av 26.09.2018 og bestemmelser sist datert 26.06.2018.

Planforslaget ble behandlet i formannskapet 26.09.2018. Formannskapet anbefaler kommunestyret å vedta kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård Vige med plankart sist datert 12.06.2017 og bestemmelser sist datert 26.06.2018.

Meklingsmøtet 14.12.2018:

Redegjørelse for meklingsordningen og Fylkesmannens rolle som mekler

Fylkesmann Stein A. Ytterdahl ønsket velkommen til møtet. Fylkesmannen ga uttrykk for at målet var å komme til enighet, og fremholdt at det er et gode å oppnå en løsning lokalt. Han redegjorde for Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling hvis enighet ikke oppnås.

Kommunen og innsigelsesmyndighetene fikk anledning til å gi en kort presentasjon av saken ut fra sitt ståsted.

Kristiansand kommune viste til at flytting av containerhavnen er viktig for kommunens konkurransekraft og velferdsutvikling, samt svært viktig for næringslivet i kommunen og næringen på Sørlandskysten. Kommunen viste videre til at dagens containerhavn begynner å bli uhensiktsmessig, samtidig som kommunen vil utvikle byen i klimavennlig retning med tilrettelegging for befolkningsøkning og konsentrert og byutvikling. Dagens containerhavn bygges inne av byen og fergehavna, og fungerer ikke godt nok som terminal. Kommunen viste til at en velfungerende havn er viktig for å få gods over til sjø og bane, og viste til at Gartnerløkkaprojektet, som vil gi to jernbanespor frem til ferga, gir mer effektiv håndtering av gods som kommer på jernbane til fergeterminalen. Gods som skal langt går ut fra og kommer inn til fergeterminalen, og går så videre på jernbane i Danmark eller Norge. Kommunen mener at

gods fra containerhavna først og fremst er gods til og fra lokalt næringsliv, og at dette godset ikke kan betjenes med jernbane fordi det mangler jernbaneforbindelse til destinasjonene, med unntak av Iveland. Jernbanegods til og fra Iveland styrkes med Gartnerløkkaprosjektet. Kommunen mener at det faglig, økonomisk og praktisk er urimelig å kreve jernbanelinje før ny containerhavn etableres i Kongsgård-Vige, men at man har vist hvordan det kan legges inn jernbaneterminal og spor i planområdet. Kommunen ønsker å tilrettelegge for å regulere dette inn, slik at det ligger klart den dagen det blir aktuelt å investere i jernbane på strekningen. Kommunen mener videre at hensyn til barn og unge må avklares i detaljreguleringen, og at det er ønskelig å oppgradere og tilgjengeliggjøre andre friluftsområder/lekeområder enn Ringknuten når Ringknuten går tapt. Kommunens syn er at Ringknuten er et fint utsiktspunkt, men at den reelt ikke er mye i bruk.

Bane NOR viste til at jernbaneforbindelsen er viktig, og en nasjonal jernbaneinteressesak. Det handler om hvordan regionen og landet skal utvikles i forhold til satsing på miljø og jernbane. Bane NOR viste til kommunens eget planmateriale, som viser flere mulige løsninger for jernbaneterminal, bl.a. i akse nord-sør og øst-vest, og gjennomgikk nasjonale mål om å overføre godstransport til sjø og bane. Bane NOR vil ikke akseptere løsninger som reduserer muligheten for omlasting til bane i fremtiden, jf. NTP 2018-2129, Regionplan Agder, og Regional transportplan for Agderfylkene 2015-2027. Bane NOR viste også til at Havneplan 2015 utgjør grunnlag for planforslaget. Her er effektmålene at Containerterminalen skal beholde adkomst til europaveier og ha omlastingsmuligheter til jernbane, samt at andel gods for videretransport av containere via jernbanespor skal økes. Det er en målsetting at Agder skal bidra til mer overføring av godstransport fra veg til jernbane og sjø. Bane NOR gjennomgikk godstall for Kristiansand havn som er utarbeidet av havna selv, og der prognosen er økning av lift on lift off (contaiere). Videre viste Bane NOR til TEN-T nettverket (EU), og EU-regulativ om plikt til å arbeide for intermodale løsninger, som Norge er forpliktet til gjennom EØS-avtalen. Bane NOR fremholdt at kommuner ikke kan selv velge å tre inn eller ut av forhold avklart i EØS-avtalen, og at deres vurdering er at dette må gjøres av Samferdselsdepartementet i samband med EUs departement for mobilitet og transport (DG Move). Det er Bane NORs syn at tilknytning til jernbane må sikres for at planforslaget skal være i tråd med nasjonale mål og strategier. For Bane NOR har det avgjørende betydning at utbyggingsprosjekter på regionalt og kommunalt nivå bygger opp under nasjonale mål og strategier, og Bane NOR ser alvorlig på at eksisterende kobling til jernbane fra containerhavna mistes. Bane NOR peker på at man har vært tydelig på kravet om jernbaneforbindelse over flere år, og at dette er fullt mulig å få til, herunder med ivaretagelse av konfliktpunkter. Bane NOR tilbyr å bistå kommunen i planarbeidet.

Vest-Agder fylkeskommune fremholdt at man ønsker å løse innsigelsene gjennom mekling. Fylkeskommunen ser det som positivt at havna videreutvikles som knutepunktshavn, og mener jernbanetilknytning er en naturlig del av en knutepunktshavn. Fylkeskommunen krever ikke rekkefølgebestemmelse, men at det inntegnes areal til jernbanetilknytning i plankartet. Fylkeskommunen krever ikke at Ringåsen og Ringknuten skal beholdes, men vil bevare disse arealene lengst mulig. Ønsker toårsfrist ift. flytting av havna, men ser at dette gir utfordringer i forhold til setningsproblematikk. Fylkeskommunen er mest opptatt av erstatningsarealer for barn og unge og erstatningsområder for friluftsliv. Det er sett til samme områder som kommunen vedrørende dette, og fylkeskommunen mener at det ikke er uoverkommelig å finne en løsning. Forbehold om politisk godkjenning av protokollen i fylkestinget, som har første møte i midten av februar 2019.

Fylkesmannen i Agder har innsigelse til nedspregning av Ringknuten. Begrunnelsen er todelt. Ringknuten har dels verdi for friluftsliv, dels verdi som leke- og rekreasjonsområde for barn og unge. Fylkesmannen mener at nedspregning av Ringknuten er i klar konflikt med nasjonale

strategier for friluftsliv og barn og unge, og viser til at konsekvensutredningen fastsetter at Ringknuten er et svært viktig friluftsområde/nærturterreng, som brukes av voksne, barn og unge. Fylkesmannen er uenig i kommunens syn vedrørende bruk, ettersom barn og unge sier at de bruker området. Ringknuten er etter Fylkesmannens syn spesiell fordi den er naturpreget fremfor opparbeidet som parkområde, noe som gir andre kvaliteter og muligheter for rekreasjon enn en park. Ringknutens kvaliteter er unike i nærområdet, og det er gangavstand til den for en stor befolkningsgruppe på ca. 10 000 innbyggere. Fylkesmannen viste også til at Marviksletta skal videreutvikles som boligområde med 1500 boliger, og at en forutsetning fra Fylkesmannens side under reguleringsplanarbeidet der var at liten tilgang på grøntområder ble kompensert av tilgjengelige grøntområder i nærheten, herunder Ringknuten. Det oppfattes som et brudd med forutsetningen å da senere fjerne Ringknuten. Fylkesmannen viste til at det er klar kobling mellom folkehelse og friluftsliv, og at kommunen foreslår et irreversibelt inngrep. Videre ble det påpekt at når nasjonale verdier står på spill, må alternativer vises. Fylkesmannen ser ikke at det er godtgjort at det ikke finnes alternativer som kan spare Ringknuten. Det er tale om en langsiktig plan, og Fylkesmannen mener at det da ikke bør iverksettes irreversible inngrep uten et klart behov.

Havnesjef Hallvard Aglen redegjorde for havnas langsiktige behov. Han viste til at havna må ha store nok arealer, og at manglende kapasitet er verre enn å ikke få jernbanetilnytning. Videre viste Aglen til at planområdet ikke bare skal ha funksjon som containerhavn. Per i dag er 11 % av virksomheten rettet mot offshore. Det er vesentlig billigere å ta Ringknuten enn å bygge i dagens sjøareal. Sistnevnte er ca. 3 ganger så dyrt. Det er etter havnesjefens syn mulig å legge inn areal for jernbanetilnytning, men dette er etter hans syn viktigst for fergehavna, der det er forventet 30-40 % vekst med et tredje fergeanløp. Rådmann Ragnar Evensen pekte på Kystverkets krav om plan med tilstrekkelig havneareal, og at dette er vanskelig å se for seg uten at Ringknuten går tapt, da jernbanetrasé vil ligge bak containerhavn og berører/beslaglegger deler av Ringknuten. Om erstatningsarealer påpekte han at Ringåsen skal bestå, og at Romleåsen og Gleodden er sikret som friluftsområder, samt at Jegersberg ikke er langt unna. Mener at kommunen investerer og prioriterer for gode forhold for friluftsliv og barn og unge, men at det lages en pakke der ikke alt som er ønskelig kan oppnås.

Formulering av problemstillinger til drøfting av løsninger - særmøter

Stein A. Ytterdahl ba partene gå i særmøter og om vurdering av disse fire punktene der:

1. Kan det finnes løsninger som medfører å vente lengst mulig med å ofre Ringknuten/eventuelt for å bevare Ringknuten?
2. Hvordan kan vi sikre prosess for erstatningsareal for barn og unge og friluftsliv med eller uten Ringknuten?
3. Hvordan kan kommunen og Bane NOR samarbeide om planlegging av terminalområde slik at Ringknuten kan vente lengst mulig.
4. Hvordan det samarbeides om finansiering av jernbanetilnytning?

Forslag til løsninger

Kristiansand kommune:

Pkt. 1: Etablere bestemmelsessone for Ringknuten med rekkefølgekrav om at havneområde nord skal være tatt i bruk som containerterminal før det startes arbeid med detaljreguleringsplan for bestemmelsessone for Ringknuten. Før oppstart av dette planarbeidet skal det foreligge behovsanalyse, og Ringknuten kan benyttes som grøntareal frem til anleggsarbeidet starter.

Pkt. 2: Revisjon av kommuneplanen er startet opp med planstrategi, og ny kommuneplan forventes ferdig i 2021-2022. I denne forbindelse gjøres egen utredning for å sikre erstatningsarealer for barn og unge og friluftsliv.

Pkt. 3: I kommuneplanarbeidet utredes detaljering og optimalisering av jernbanetrasè. Trasèen sikres der i samarbeid med Bane NOR.

Pkt. 4: Kommunen og Vest-Agder fylkeskommune tar initiativ til prosjekt for å løfte jernbanetilknnytning inn i Nasjonal transportplan (NTP).

Bane NOR:

Spm. 1 og 3: Ønsker samarbeid med kommunen om planleggingen, og mener det finnes flere muligheter for terminal som gjør at Ringknuten kan spares. Flere løsninger for plassering er vist i planmaterialet. Bane NOR krever ikke at jernbaneterminal skal plasseres på Ringknuten, og mener det finnes gode muligheter for annen plassering og størrelse på terminal som svarer til punktene 1 og 3, og som også imøtekommer Fylkesmannens innsigelse, samt er i tråd med kommunens planmateriale.

Spm. 3 og 4: Mener en mulighet som alternativ til eller supplement til jernbanetilknnytning er en løsning med dryport for området KMV-Langemyr. Ønsker å involvere Statens vegvesen, aktører i transportbransjen som samlastere, godstogselskap og andre relevante transportkjøpere, og bistå kommunen med å utrede dette alternativet. For jernbanetunnel til Kongsgård – Vige skal det være en tredeling av kostnadene mellom Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune og Bane NOR. Planvedtaket legges i bero til utredning er ferdig, og det settes frist til ca. 01.05.2019. Innsigelsen og relatert rekkefølgekrav kan frafalles hvis løsningen med dryport er bedre enn dagens løsning, og har en investeringskostnad som kan aksepteres av partene. Kommunen, fylkeskommunen og Bane NOR tar sammen initiativ til finansiering gjennom NTP.

Vest-Agder fylkeskommune:

Pkt. 1, 2 og 4: Fylkeskommunen ønsker størst mulig finansiering gjennom NTP, og fremholder at havna da må snakkes opp som nasjonal knutepunkthavn. Ringknuten er ikke viktigst for fylkeskommunen. Den er mest opptatt av erstatningsarealer og rekkefølgekrav knyttet til det. Foreslår at næringsareal BN5 blir friluftsområde/grønt som erstatningsareal for Ringknuten, og at det vurderes å lage en friluftsakse eller lignende mot Jegersberg og Prestbekken.

Fylkesmannen i Agder:

Ønsker primært at Ringknuten forblir grønn, men ser havnas behov for å tenke langsiktig. Gradvis utvikling av havna tilsier at det bør finnes en akseptabel kompromissløsning. Foreslås å avgrense eget areal for Ringknuten med eget arealformål og rekkefølgebestemmelse om at andre o_SHA-arealer må tas i bruk før Ringknuten og før dette blir absolutt nødvendig, dvs. når alle andre arealer er tatt i bruk. Fylkesmannen foreslo at grense for nytt arealformål for Ringknuten kunne gås opp i felt på felles befarings mellom Fylkesmannen og Kristiansand kommune. Dette for å sikre et omforent forslag til avgrensning av nytt arealformål (o_SHA_8 f. eks.) som må spares til øvrige arealer med havneformål er ferdig utnyttet.

Kommunen er villig til å langt på vei imøtekomme løsningsforslagene fra fylkeskommunen og Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder. Når det gjelder BN_5, så er dette et område som ligger inne i kommuneplanen som utbyggingsområde, og kommunen mener derfor en eventuell omdisponering må vurderes i kommuneplansammenheng. Kommunen ønsker bystyrebehandling av Kommunedelplan for Kongsgård-Vige, havneområde nord om ikke lenge, og viser til at dagens bystyre har ervervet kunnskap om planprosessen over tid, slik at det er ønskelig å få planvedtak innen denne valgperioden. Når det gjelder innsigelsene fra Bane NOR, er kommunen villig til å imøtekomme disse, med unntak av innsigelse om innarbeiding av rekkefølgekrav slik at jernbanetilknnytning er på plass samtidig som containerhavna flyttes til Kongsgård-Vige. Kommunen ønsker ikke å avvende planvedtak til det foreligger slik utredning som Bane NOR ønsker, og Bane NOR ønsker ikke å trekke sin innsigelse før det foreligger en

utredning. Bane NOR mener det å trekke innsigelsen om rekkefølgekrav før jernbanetilknytning er sikret er i strid med nasjonale føringer, og at utredning og å avvente planvedtak til den foreligger er å strekke seg langt. Det ble også påpekt at det å ikke lenger ha jernbanetilknytning er i strid med EU-regelverk Norge er forpliktet til å følge gjennom EØS-avtalen, samt som deltaker i Trans-European Transport Network. Kommunen så det ikke som mulig å imøtekomme løsningsforslaget fra Bane NOR. Heller ikke etter påpekning fra Stein A. Ytterdahl om at løsningsforslaget kunne innebære at dryport kom i stedet for jernbanetilknytning, og at det dermed ikke er sammenheng mellom løsningsforslag og rettslige rammer, fant Bane NOR å kunne frafalle innsigelsen om rekkefølgekrav.

Stein A. Ytterdahl konstaterte at det var oppnådd enighet mellom kommunen, Vest-Agder fylkeskommune og Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, men at Bane NORs innsigelser blir stående. Han redegjorde for samarbeid om meklingsprotokoll. Meklingsmøtet ble deretter avsluttet.

I etterkant av meklingsmøtet har utkast til meklingsprotokoll vært forelagt partene på e-post. Det viste seg at kommunen og Bane NOR var enige om 3 av 4 punkter i Bane NORs innsigelse. Det kan derfor nedfelles i meklingsprotokollen at innsigelser fra Bane NOR er imøtekommet, med unntak av innsigelse til manglende rekkefølgekrav om tilknytning til eksisterende jernbanenett.

Fylkeskommunens meklingsutvalg fant ikke å kunne slutte seg til siste reviderte forslag til meklingsprotokoll med hensyn til meklingsresultatet, jf. e-post fra fylkeskommunen v/Diderik Cappelen av 29.01.2019 og e-post fra Fylkesmannen v/Beate Storesund av 06.02.2019, der det er redegjort for hvilke innsigelsespunkter som fortsatt består og hvorfor. Det er innsigelsespunktene 4 og 5 i Fylkestingets vedtak av 24.10.2017 som fortsatt består, mens enighet mellom kommunen og Bane NOR også kan innebære enighet mellom kommunen og Fylkesmannen om innsigelsespunkt 2 i vedtaket. Fylkeskommunen ga i nevnte e-post av 29.01.2019 uttrykk for at det kunne være behov for et ekstra meklingsmøte. Fylkesmann Stein A. Ytterdahl kontaktet ordfører og fylkesordfører om dette, og det ble besluttet å avholde et nytt møte. Møtedato ble satt til 27.02.2019. Bane NOR valgte å ikke møte i nytt meklingsmøte, jf. e-post av 26.02.2019 fra Bane NOR v/ Maarten Nandrup Stallemo.

Meklingsmøtet 27.02.2019

Fylkesmann Stein A. Ytterdahl ønsket velkommen til møtet. Fylkesmannen ga uttrykk for at målet var å komme til enighet om fylkeskommunens innsigelsespunkter, og at det ikke legges opp til en ny generell gjennomgang av saken, men direkte forhandling om innsigelsespunktene.

Fylkeskommunen bekreftet at den slutter seg til enighet mellom Bane NOR og kommunen hva angår innsigelsespunkt 2.

Kommunen oppsummerte arbeid med planforslaget som er gjort etter forrige meklingsmøte, og kommunen og fylkeskommunen fikk anledning til å gjøre rede for sitt syn. Begge fremmet ulike løsningsforslag som ble gjennomgått både i det felles møtet og i sær møter.

Kommunen og Fylkeskommunen har noe ulikt syn på hvilke krav til erstatningsarealer RPR for barn og unge innebærer når friluftsområder skal erstattes.

Det ble oppnådd enighet mellom kommunen og fylkeskommunen, som fremgår under. Fylkeskommunen fremholdt at både meklingsmøtene og kommunens arbeid med planforslaget i etterkant av forrige meklingsmøte ligger til grunn som forutsetninger for det fremforhandlede

meklingsresultatet. Fylkeskommunen opplyste også at godkjenning av meklingsresultatet for deres del er avhengig av fylkestingets tilslutning.

Meklingsresultat etter mekling 14.12.2018 og 27.02.2019:

Det ble oppnådd enighet om følgende:

1. Ringknuten, slik området er avgrenset på kartvedlegg som er vedlegg 1 til denne protokollen, avgrenses som eget delområde med arealformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, underformål havn, o_SHA_8, eller avgrenses som bestemmelsessone innenfor arealformål/delområder i forslag til plankart datert 12.06.2017.
2. Det fastsettes rekkefølgebestemmelse etter plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 4 om at samtlige delområder med arealformålet o_SHA skal være utnyttet før Ringknuten tas i bruk/sprenkes ned. Det skal fastsettes bestemmelse i kommunedelplanen om at det må gjennomføres oppdatert faglig utredning av virkninger for nærfriluftsliv, barn og unge og folkehelse med behovsanalyse, som vurderer alternative løsninger før nedspregning av Ringknuten kan gjennomføres.
3. Det må innarbeides krav om detaljregulering av areal som skal benyttes til jernbaneformål, og settes av areal til jernbaneterminal og areal til jernbanetrasè, herunder tunell med tilhørende sikringssone.
4. Kommunen skal i kommuneplanprosessen som er under oppstart vurdere om det skal tilrettelegges en friluftsakse fra Kongsgård-Vige-området til Jegersberg og Prestbekken.
5. Områdene BN_4 og BN_5 beholder foreslått arealformål bebyggelse og anlegg næringsbebyggelse (kontor). Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Ved regulering av områdene BN_4 og BN_5 skal det vektlegges god landskapstilpasning, tilrettelegges for allmenn rekreasjon og lek, og sikres minimum 2 grøntkorridorer gjennom hvert område.

Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Tillatt grad av utnytting i nevnte næringsområder BN_4 og BN_5 skal være BYA 35 % og BRA 150 %. Bebyggelsen skal ha maksimal høyde 15 meter, beregnet ut fra de måleregler som gjelder når kommunedelplanen blir vedtatt.
6. Ved regulering av o_G_3 på Gleodden skal eksisterende lagerbygning fjernes eller disponeres til bruk for barn og unge. Lagerbygningen er vist på kart som er vedlegg 2 til denne protokollen.

Kommunen og fylkeskommunen har ulikt syn på hvordan RPR for barn og unge skal tolkes med hensyn til krav til erstatningsarealer for friluftsområder. Denne meklingsprotokollen innebærer ikke at kommunen og fylkeskommunen slutter seg til hverandres synspunkter om dette.

Da partene er kommet til enighet, anses innsigelsene fra Fylkesmannen i Agder fremmet den 10.10.2017 som bortfalt. Videre anses innsigelsene fra Bane NOR av 29.09.2017 som bortfalt, bortsett fra innsigelse knyttet til manglende rekkefølgekrav. Innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune anses bortfalt.

Meklingsmøtet 27.02.2019 ble deretter avsluttet.

Kristiansand, den 06.03.2018

Stein A. Ytterdahl

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Vedlegg:

Vedlegg 1: Kart datert 27.02.2019, jf. pkt. 1 i meklingsresultatet

Vedlegg 2: Kart datert 27.02.2019, jf. pkt. 6 i meklingsresultatet