

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 29.09.2017

Saksref: 201722384-2

Deres ref.: 201513219

Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Maarten Nandrup Stallemo

Telefon:

Mobil: +47 91627176

E-post: Maarten.Nandrup.Stallemo@banenor.no

Kristiansand kommune - merknad til offentlig ettersyn - Innsigelse - Kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård – Vige

Viser til oversendelse 26.06.17 angående offentlig ettersyn av kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård- Vige.

Vilkår for egengodkjenning – Innsigelse

Bane NOR vurderer at planforslaget slik det foreligger ved offentlig ettersyn er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Planforslaget tar ikke i tilstrekkelig grad hensyn til nasjonale mål og strategier for jernbanen. Bane NOR reiser derfor innsigelse til planforslaget på følgende punkter:

- Det må innarbeides rekkefølgekrav om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård – Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt.
- Det må innarbeides krav om detaljregulering for delområde o_SHA-1.
- Innenfor delområde o_SHA-1 må det settes av areal til jernbaneterminal i tråd med utredninger i planbeskrivelsen, minimum 50 – 60 dekar.
- Det må settes av areal til fremtidig jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringsone.

Bane NOR har vurdert planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane og har følgende merknader:

Bakgrunn for saken:

Hensikten med planarbeidet er å sikre langsiktig arealbehov for ny havn ved Kongsgård – Vige. Ny havn skal ivareta behovene til regionens næringsliv og nasjonale funksjoner. Planforslaget innebærer å flytte dagens containerhavn fra Vestre havn til ny havn i Kongsgård – Vige.

Planforslagets overordnede disponeringer bygger på Havneplanen 2015 utarbeidet av Kristiansand Havn. Til grunn for denne ligger blant annet nasjonal havnestrategi 2015. Havneplanen er en temaplan som brukes i forbindelse med utarbeiding av kommune- og kommunedelplaner. Jernbaneverket (Bane NOR) ga innspill til dette planarbeidet 04.03.14 angående premisser for havneutvikling i henhold til jernbanens nasjonale mål:

«Jernbaneverket, Kristiansand havn og Statens vegvesen er i dialog om løsninger for å opprettholde og forbedre tilknytningen mellom jernbanen og havnen i en fremtidig situasjon. Jernbaneverket legger dette som en forutsetning i sitt arbeid, og vil ikke akseptere løsninger som forringer muligheten for tilknytning og omlasting mellom sjø og bane i fremtiden. Det er derfor viktig at det fortsatt blir holdt fokus på denne sammenkoblingen i det videre planarbeidet for Kristiansand havn.»

Ett av effektmålene i Havneplanen 2015 er at containerterminalen skal beholde sin adkomst til europaveier og ha omlastingsmuligheter til jernbane. Andel gods for videretransport av containere via jernbanespor skal økes. Med hensyn til vekstrater vurderer Havneplanen at dersom containerterminalen endrer tilknytningsløsningen til jernbane vil dette kunne gi en negativ effekt.

Ved varsel om oppstart av planarbeid for kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård Vige 28.04.16 uttalte Jernbaneverket (Bane NOR) blant annet:

«Det er en klar målsetting i nasjonal, regionale og lokale strategier at en større del av godstransporten skal overføres fra vei til sjø og bane. Som en konsekvens av dette skal det utvikles effektive havner med tilknytning til jernbane. Dette blir og presisert i planprogrammets avsnitt om sentrale problemstillinger.»

«I luftlinje er strekningen fra Krossen til Kongsgård -Vige på ca 5 km ... Enkle vurderinger av investeringskostnadene for en enkeltsporet jernbane i tunnel på denne strekning, sier at prosjektet kan komme til å koste omkring 1,75-2,0 mrd. kroner å bygge ut ... Investeringens størrelse innebærer også at prosjektet må gjennom en konseptvalgutredning før det kan tas stilling til den videre planlegging.»

Dette finnes igjen i planprogrammet vedtatt 22.06.16 hvor hovedproblemstillingen er *«Hvordan utvikle Kristiansand havn ... som en framtidsrettet havn som muliggjør flytting av containerterminalen til havneavsnitt nord og imøtekommer mål om effektiv havnedrift og overføring av godstransport fra vei til sjø og bane ...»*

Jernbanens arealbehov

Arealbruk som kan påvirke jernbane:

Som en del av arbeidet med kommunedelplanen har rådgivningsfirmaet Rambøll utredet næringslivets behov i en rapport à 24.05.17, med tilleggsrapport for kostnadsestimering av havnespor til ny havn. Deler av rapporten omhandler muligheten for tilknytning til jernbane. Kristiansand havn mener nytt godsspor til havn i Kongsgårdbukta vil være et viktig fremtidig grep for å nå regjeringens mål om å overføre godstrafikk fra vei til bane. I rapporten er det gjort en overordnet vurdering av to alternativer. Begge alternativene går fra området ved godsterminalen på Langemyr til Kongsgårdbukta ved dagens kaianlegg. Størstedelen av traseen går i tunell med lengde mellom 5050 meter og 6550 meter. Kostnadene er estimert til mellom 1 759 millioner til 2 121 millioner NOK. Disse tallene omhandler kun tilkoblingsspor mellom Sørlandsbanen og ny havn, ikke godsterminal ved kaianlegget. Oppsummerende vurderinger anser det som teknisk mulig å realisere begge alternativene, men påpeker at det vil kreve omfattende tunnelkonstruksjoner som vil være meget kostbare.

Ut over dette viser rapporten store fordeler med etablering av et logistikknutepunkt. Av planbeskrivelsen fremgår det at konsekvenser ved etablering av et slikt logistikknutepunkt innenfor nytt havneområde forutsetter at dagens godsterminal flyttes fra Langemyr til Kongsgårdbukta. Videre anslås det behov for store forbedringer av det nasjonale jernbanenettet for å bygge opp under investeringer et slikt logistikknutepunkt krever.

Med bakgrunn i dette vil vi opplyse om at Langemyr godsterminal håndterer langt flere oppgaver enn kun godstrafikk til og fra Kristiansand havn. Langemyr er et nav for godstrafikk på strekningen Stavanger – Oslo. På Langemyr er det etablert flere godstransportører som håndterer gods mellom veg og bane. Ut over dette er Sørlandsbanen relativt godt stilt med hensyn til økt godsmengde i dag. Dette gjelder i særlig grad strekningen Kristiansand - Oslo hvor det er god tilgjengelighet på lange kryssningsspor. I Godstrategien for

jernbanen ligger det inne prosjekter for å forlenge flere kryssingsspor på Jæren. Ved realisering av slike prosjekter oppnås en betydelig økt kapasitet mot Ganddal godsterminal.

På banestrekningen Kristiansand - Stavanger er det pågående prosjekt med å fornye strømforsyningsanlegget. Dette vil gi en jevnere og mer stabil strømforsyning som gjør at det kan kjøres flere og tyngre tog, noe som er svært viktig for godstrafikken. Strekningen Sandnes – Egersund sto ferdig i 2016. Nå arbeides det med strekningen Egersund – Moi. Denne skal stå ferdig i 2018. Videre skal strekningen Moi – Krossen utbedres på tilsvarende måte. Når denne er ferdig vil det være meget god kapasitet på kjørestrømmen mellom Kristiansand og Ganddal godsterminal.

Strategier for utvikling av jernbanen:

Regjeringens godsstrategi er del av nasjonal transportplan 2018 – 2029 og bygger på etatenes grunnlagsdokumenter og NTP godsanalyse. Godsstrategien er todelt:

- Legge til rette for god effektivitet i de ulike sektorene, veg, bane, sjø og luft gjennom målrettet utvikling av infrastrukturen og ved å legge til rette for bedre avvikling av transporten.
- Legge til rette for overføring av godstransport på veg til sjø og bane ved å sikre godt samspill mellom transportformene. Det er særlig viktig å legge til rette for effektive terminaler og knutepunkt gjennom gode sammenkoblinger i infrastrukturen.

På jernbane legges det opp til en satsing på 18 mrd. kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging og forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. Målsettingen er at gods går på jernbane der hvor dette er hensiktsmessig. Dette har bakgrunn i at gods på jernbane påfører samfunnet mindre ulemper enn gods på vei ved direkte transporter og ved kombinerte transporter når endetransportene i sum er lavere enn 30 km (TØI 1307/2014, Vista 2015/54). Slike kostnader er inkludert i samfunnsøkonomiske beregninger.

Nasjonal og regional arealpolitikk

Nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging:

I nasjonal transportplan 2018 - 2029 er det et mål for regjeringen med hensyn til godstransport blant annet å legge til rette for at mer gods på de lange distansene transporteres på sjø og bane, samt å legge til rette for at norsk godstransport utvikles slik at den kan bidra i det grønne skiftet. Ambisjonen er å overføre 30 % av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp.

Videre fremgår det av nasjonal transportplan at godstransport på jernbane har et prismessig fortrinn ved transport av store volumer der hvor sjøtransport ikke er aktuelt. Gods på bane vil føre til mindre gjennomgangstrafikk av tungtransport på vei. Dette kan gi fordeler som redusert luftforurensing, støy, kø, slitasje og færre ulykker spesielt i byområder med høy befolkningstetthet.

Med hensyn til miljømessige fortrinn er de fleste jernbanelinjer i Norge elektrifiserte. Transporten i seg selv regnes da for å være uten klimagassutslipp. Godstransporten på jernbane har betydelige markedsandeler i transportkorridorene mellom de største byene, herunder korridoren Oslo – Stavanger som Kristiansand er en del av.

Nasjonal transportplan 2018 – 2029 har i investeringsprogrammet for transportnettet flere prioriteringer som bygger opp under målsettingen om økt gods på bane:

- I første planperiode legges det opp til kommunedelplan for dobbeltspor Sandnes – Nærbø, samt konseptvalgsutredning for dobbeltspor Nærbø – Egersund.

- I siste del av planperioden er det prioritert 1,5 mrd. kroner til planlegging og forberedelse til byggestart for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.
- I prosjektet E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen inngår bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal for overgang av gods fra sjø til bane.
- På Sørlandsbanen planlegges det forlengelse av kryssingsspor og nye terminalløsninger.

Dette er tiltak som vil forbedre potensiale for økt gods på bane i vesentlig grad.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Under punkt 4.6 fremgår det:

«Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.»

Regionale planer for samordnet bolig-, areal- og transport planlegging:

Regionplan Agder 2020 viser til at «Nøkkelen til en effektiv utnyttelse av samferdselsnettene ligger blant annet i effektive overganger mellom transportformer, såkalte intermodale transportknutepunkter. For å kunne overføre mer transport fra veg til sjø og jernbane blir det viktig med helhetlig planlegging for å utnytte regionens intermodale transportknutepunkter.»

I Regionplan Agder 2020 er ett av hovedtiltakene å videreutvikle Kristiansand havn som nasjonal knutepunkthavn som binder sammen transport på sjø, jernbane og veg.

Regional transportplan for Agderfylkene er en oppfølging av Regionplan Agder 2020. Planen synkroniserer alle transportformer og er felles for begge Agderfylkene. I Regional transportplan for Agderfylkene fremgår det blant annet:

- Det er en klar målsetning at Agder skal bidra til overføring av mer godstransport fra veg til jernbane og sjø.
- Det må sikres jernbanekobling mellom Langemyr og nytt havneavsnitt i Kongsgård/Vige/Torsvika/Marvika.

Vurderinger:

Av planbeskrivelsen fremgår det at planforslaget ivaretar muligheten for en fremtidig jernbane til ny havn i Kongsgård – Vige. I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet rapporten «Næringslivets behov». I denne er ett av kapitlene viet jernbanetilknytning. Her vises det to mulige traseer for sammenkobling mellom Sørlandsbanen og ny havn i Kongsgård – Vige, konsept for logistikknutepunkt og plassering av jernbaneterminal innenfor havneområdet. I planforslaget er disse lagt inn som illustrasjoner. Slike illustrasjoner er uten rettsvirkning og fungerer som eksempler eller retningslinjer.

Med hensyn til bindende arealbruk i planforslaget er det i bestemmelsene punkt 1.2, under forhold som skal avklares og belyses i detaljreguleringsplan, lagt inn følgende kulepunkt: «ved fastsetting av høyder på veg i og utenfor tunell skal det tas hensyn til mulighet for framføring av (framtidig) jernbane.» Mulig trasé for jernbanetunnel er ikke vist i plankartet og følger heller ikke vist med sikringsone over og rundt tunnelen. Området som i planbeskrivelsen er tenkt avsatt til jernbaneterminal er i plankartet regulert til formålet nåværende havn som delområde o_SHA-1. I bestemmelsene er det ikke stilt plankrav ved utføring av tiltak innenfor delområdet.

Arealformålet nåværende havn gir ikke rom for etablering av jernbaneformål som spor eller godsterminal. Ved å unnta aktuelt delområde fra krav om utarbeiding av reguleringsplan kan tiltak i tråd med formålet havn gjennomføres uten å ta hensyn til fremtidig jernbane. Slik regulering innebærer også at en eventuell

jernbaneterminal vil være i strid med overordnet plan. Tilrettelegging for jernbane vil måtte følge de krav som stilles i Plan- og bygningsloven, samt forskrift om konsekvensutredning, for tiltak av denne typen som ikke er i tråd med overordnet plan.

Jernbanetrafikken til og fra eksisterende havn er i dag hovedsakelig relatert til produksjonen ved Voss Water i Iveland kommune. Omlag 4,7 millioner liter vann transporteres på jernbane hver måned ut fra fabrikk. I 2016 var den totale produksjonen på ca. 100 millioner flasker. Dette tilsvarer omtrent 30 % av det totale antallet tog som passerer Kristiansand. Bedriften har sterke ambisjoner og anslår en årlig vekst på 30 % frem mot 2020. Det er derfor forventet at transportvolumet vil øke tilsvarende. Bane NOR har sammen med Iveland kommune og andre bidragsytere i regionen valgt å investere i infrastruktur for å etablere jernbanetransport på denne strekningen. Videre utgjør havnen en del av TEN-T comprehensive network som omfatter både havnen og jernbanetilknytningen. Vår vurdering er at jernbanetilknytningen er en forutsetning for ikke å miste eksisterende og fremtidige volumer i området. Ettersom jernbanetilknytningen er estimert til 1,7-2 mrd NOK bør den inngå som en forutsetning for valg av havnelokalisering.

I planmaterialet fremkommer det at det er store fordeler med etablering av et felles logistikknutepunkt for transportmidler som tog og skip. Videre vises det til at et slikt knutepunkt vil være et viktig fremtidig grep for å nå regjeringens mål om å overføre godstrafikk fra vei til bane. Bane NOR deler disse synspunktene og jobber aktivt med attraktive og klimavennlige infrastrukturtiltak for å bidra til et modalskift fra vei til bane. Vår vurdering er at planforslaget ikke ivaretar dette uten å sikre tilknytning til jernbane.

Bane NOR arbeider for å følge opp langsiktige sektormål som å legge til rette for en bærekraftig trafikkvekst for jernbanen. Nasjonal transportplan 2018 – 2029 inneholder flere prosjekter som vil utvikle effektive transportkorridorer for å binde landet sammen. Gjennom godspakken prioriteres det betydelige investeringer i infrastruktur som styrker godstransporten på jernbane. For Bane NOR som en fremtidsrettet samfunnsaktør har det avgjørende betydning at utbyggingsprosjekter på regionalt og kommunalt nivå bygger opp under nasjonale mål og strategier. Vår vurdering er at planforslaget slik det foreligger ved offentlig ettersyn ikke er i tråd med dette.

Bane NOR uttalte ved varsel om oppstart av planarbeidet 28.04.16 som innspill til planprogrammet at det er en klar målsetting i nasjonal, regionale og lokale strategier at en større del av godstransporten skal overføres fra vei til sjø og bane, samt at konsekvensen av dette er å utvikle effektive havner med tilknytning til jernbane. Foreliggende planforslag sikrer ikke slik tilknytning til jernbane og innebærer samtidig at dagens havn som er tilknyttet jernbane opphører og videre disponeres til andre arealformål enn havn.

Bane NOR vurderer foreliggende planforslag for å være i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser. Planforslaget tar ikke i tilstrekkelig grad hensyn til nasjonale mål og strategier for jernbanen. Vi vurderer konsekvensene av planforslaget for å være utenfor de rammer og retningslinjer som er gitt fra nasjonalt og regionalt nivå. Vi mener det er av stor samfunnsmessig betydning at disse interessene blir ivare tatt i planarbeidet. Bane NOR reiser derfor **innsigelse** til planforslaget på følgende punkter:

- Det må innarbeides rekkefølgekrav om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård – Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt.
- Det må innarbeides krav om detaljregulering for delområde o_SHA-1.
- Innenfor delområde o_SHA-1 må det settes av areal til jernbaneterminal i tråd med utredninger i planbeskrivelsen, minimum 50 – 60 dekar.
- Det må settes av areal til fremtidig jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringsone.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
direktør
Infrastrukturdivisjonen

Bjørg Hilde Herfindal
direktør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder

Kopi:

Kristiansand kommune By- og samfunnsenheten
Jernbanedirektoratet