

# En historisk mulighet

**Ny konteinerhavn i Kongsgård/Vige og  
åpning av Lagmannsholmen**



Sammendrag

# Byen har råd til dette

- Flytting av konteinerhavn vil koste ca 600 mill.
- Utgiftene til flytting finansieres av tomtesalg, det belaster ikke kommunekassa.
- Kongsgård/Vige er regulert til havn i dag. Byen har altså et funksjonelt sted ved kysten å flytte konteinerhavna til. Det er investert 450 mill de siste årene i Kongsgård/Vige og dagens havn der er viktig for lokalt næringsliv.

# Muligheter

- Kan bygge den mest miljøvennlige konteinerhavnen i Norge.
- Havna presses i dag fra alle kanter, nå i økende grad fra området Kilden/Silo og kulturskole.
- Er vi garantert at Kongsgård/Vige forblir urørt om saken utsettes?
- Staten krever bedre utnyttelse av sentrumsnære arealer før de skal inngå ny Byvekstavtale. Dette for å sikre at vekst skjer uten økning i biltrafikk.

# I dag



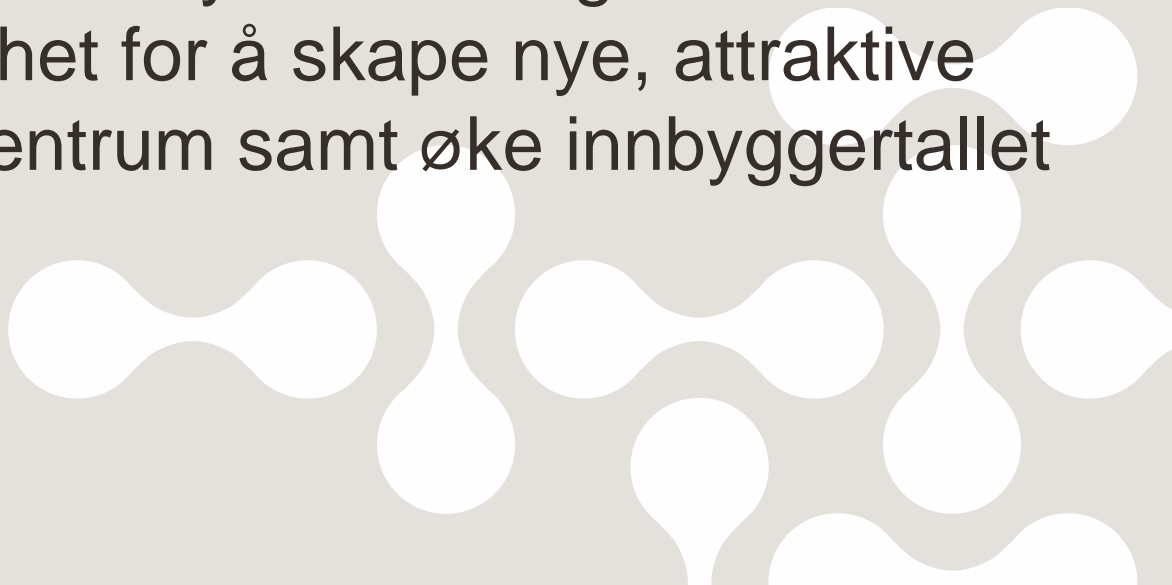
Havna på Lagmannsholmen er stengt for byen i dag.

# Tre saker henger nøye sammen

- Nye Veier skal vurdere den samfunnsmessige verdien av Ytre Ringvei på ny. De skal samtidig se på valgte løsninger for å redusere prisen. Konteinere til Kongsgård/Vige vil øke samfunnsnyttene, bla pga tunnel til terminalen på Langemyr. Uten slike prosjekter som øker verdien av veien, må summen for Ytre Ringvei enda mer ned for å bli lønnsom – og dermed prioritert.
- Byvekstavtalen ber kommunene fortette og ha smarte prosjekter der folk ikke må bruke bilen til jobb. Lagmannsholmen er det største og mest sentrumsnære Kristiansand har.
- Byen får en unik mulighet til å åpne en ny del av byen ut mot sjøen. Sammen med Gartnerløkka og utviklingen av Kilden, Siloen og Kanalbyen, utgjør Lagmannsholmen en helhet for en spenstig videreutvikling av byen.

# Regionshovevstaden

- I sum handler det om å la Kristiansand ta et skritt videre og bli en like selvsagt regionshovedstad slik Stavanger, Bergen og Trondheim er i sine regionen.
- Da er en fremtidsrettet utnyttelse av området fra Gartnerløkka til Kanalbyen en viktig nøkkel. Stikkord er mulighet for å skape nye, attraktive kontorklynger i sentrum samt øke innbyggertallet i Kvadraturen.



# Sperret inne i dag





# Muligheter



Fra Tall Ships Races, da Lagmannsholmen ble åpnet for publikum. Foto: TSR Kristiansand

# Sagt om flytting til Kongsgård-Vige:

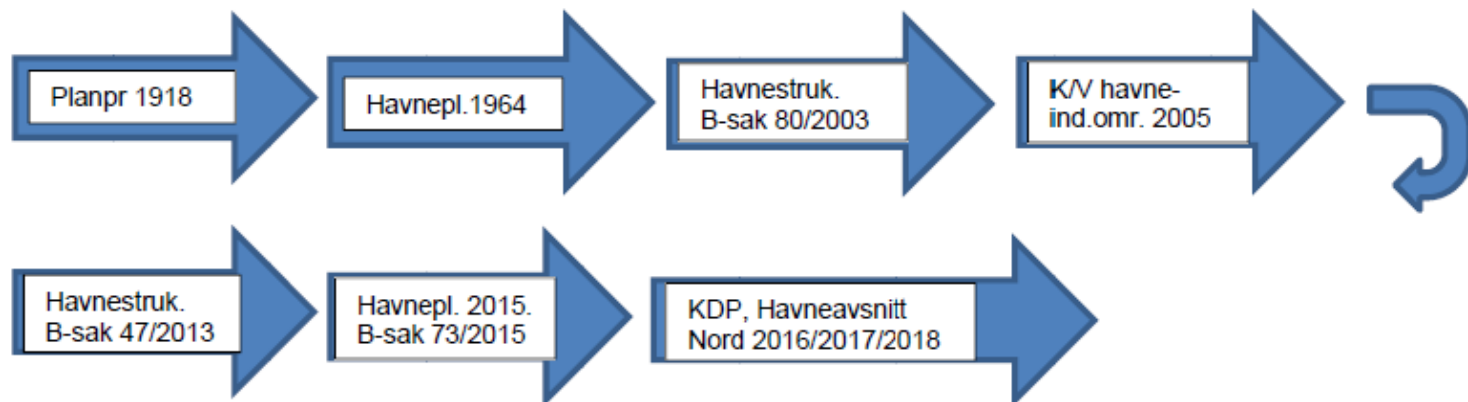
- Får vi muligheten, kan vi bygge landets mest miljøvennlige konteinerhavn, der alt går på strøm eller gass.

*Morten Årikstad, Seafront (som drifter havna sammen med Greencarrier).*



# 100 år siden første plan i Kongsgård/Vige

*Oppsummert er tidsaksen slik:*



**Kilde: Fra presentasjon til  
Kristiansand havn**



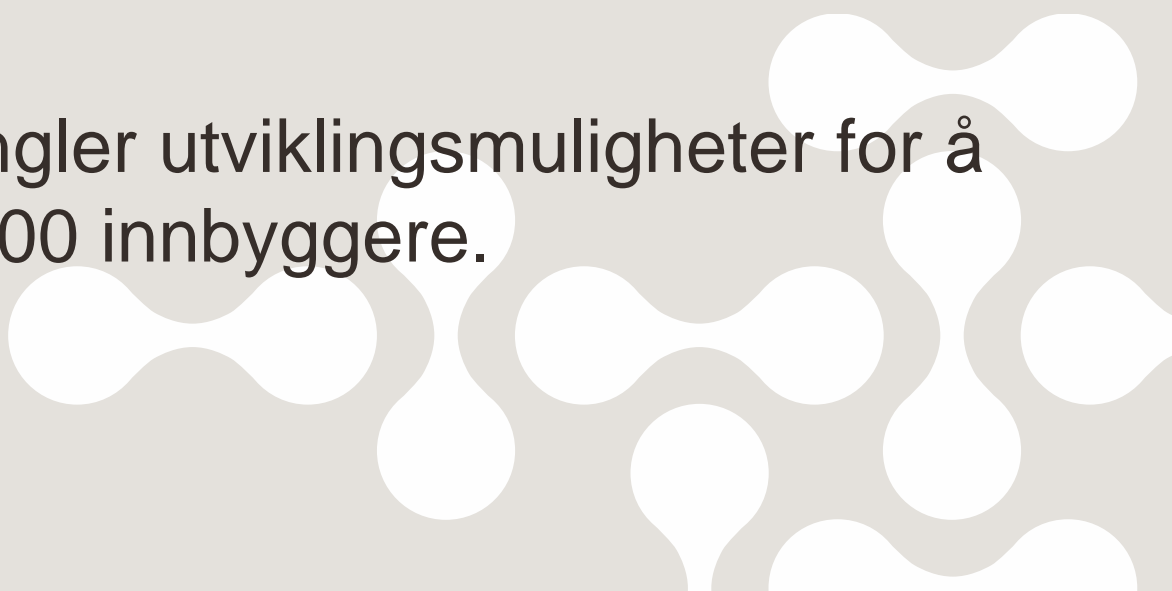
KRISTIANSD  
HAVN KF



# Utfyllende info

- Nåsituasjon
- Nasjonale føringer, lokale konsekvenser
- Andre alternativer
- Jernbane
- Støy
- Åpne spørsmål

# Nå-situasjon

- Kristiansand taper fortsatt mot de fire store byene (ref. byvekstavtale).
  - Må satse på å bygge urbane kvaliteter – flere må jobbe og bo i Kvadraturen.
  - Kvadraturen mangler utviklingsmuligheter for å nå målet om 15000 innbyggere.
- 

# Nå-situasjon

- Kongsgård/Vige brukes som havn i dag og er regulert til det. Dagens bruk er svært viktig for bl.a. olje- og offshorebransjen og for fremtidig bruk til havbasert næring. Det er investert 450 mill i Kongsgård/Vige. Totalt har havna investert for 900 mill siste 15 år.
- Det kommer 3-4 containerskip i uka. Men skipene blir større og trenger mer seilingsdybde enn det man har ved Lagmannsholmen. Skal trafikken vokse, og havna fortsatt være viktig i regionen, må større skip kunne komme inn.

# Historisk sjanse

- Gartnerløkka og åpning av Lagmannsholmen er å løse den gordiske knute.
- Handler om utvikling av Kristiansand som like selvsagt regionhovedstad som Stavanger og Bergen er i sine regioner.





# Historisk sjanse

Planene er klare, vært planlagt lenge, nå viktig å ha mot til å gjennomføre.

- Her vi har reell mulighet til å utvikle byens sentrum videre, med både boliger og arbeidsplasser. Dette uten de begrensninger for utvikling som murbyen gir.
- Dagens utbygginger gir begr. vekst i Kvadraturen. For eksempel Kvartal 2 øker innbyggertallet med 250.



# Følger nasjonale føringer

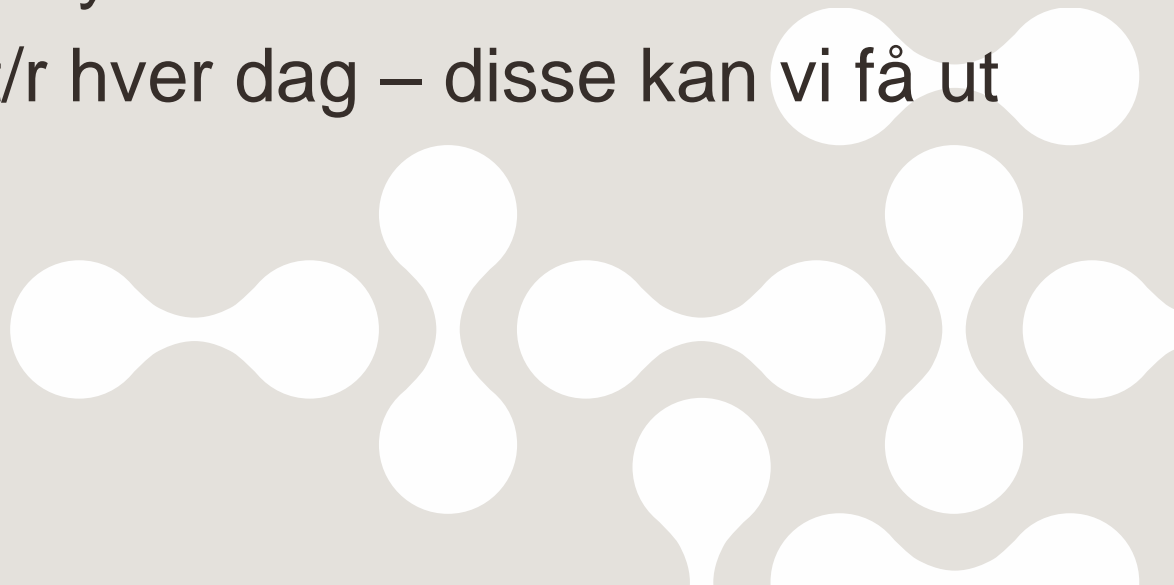
- Byvekst skal skje **uten økning** i biltrafikk (inkl. el.-bil). Samf.dep. ber regionen tenke enda mer intensiv arealpolitikk enn før. Avtalen skal reforhandles, men tiltak som bomring og rushtidsavgift er allerede brukt. Nå vil bedre utnyttelse av arealer i sentrum bli avgjørende, for å sikre at folk ikke trenger å kjøre til jobb/i jobben.
- Vi når ikke dette uten å løse den gordiske knute.
- Barcode-løsningen i Oslo **samler 12000 arbeidsplasser** og **sparer byen for 110.000** kjørte km pr døgn ved at arbeidsplassene ikke er spredt i byen.

# Finnes stor investeringsvilje i havna

- Følge Oslo-modellen, der **private tok risikoen og regninga**.
- Flytting vil koste ca 600 mill. Inntekt bare fra Kanalbyen er på 400 mill. Lagmannsholmen er dobbelt så stor. Er kapasitet til å finansiere dette (kilde: havna).
- Det er stor etterspørsel etter å kunne utvikle et slikt område sammen med kommunen.

# Havna i dag

- Sperres inn av øvrig utvikling.
- Lite effektiv utforming for aktørene.
- Krevende sted å frakte konteinere, sjåførene frykter uhell med myke trafikanter.
- Går 160 trailere t/r hver dag – disse kan vi få ut av sentrum.



# Hva koster flytting av konteinerne?

- Summen 4,5 mrd er et estimat for hele havneområdet (også en rekke andre funksjoner enn konteiner) frem til 2060.
- Opprettelse av funksjonell konteinerhavn vil koste ca 600 mill.
- Utbyggingen belaster ikke skattebetalerne, men betales ved utvikling av Lagmannsholmen.

# Jernbane til Vige?

- Elkem/Glencore utgjør ca 40% av konteinertrafikk, alt på trailer. Over 90 prosent av konteinertrafikken skal ut mellom Arendal og Flekkefjord. Speditører sier at gods må fraktes over 300 km før jernbane er et alternativ.
- Norsk jernbanenett kan ikke ta i mot godset. Særlig kritisk mellom Kristiansand og Oslo. På samme strekning er transport med båt like billig – uten kapasitetsproblemer.
- Jernbanen går ikke langs kysten der industrien er.

# Jernbanen i sør-Norge



- Næringslivet vil velge å sende skip til Oslo for evt. transport videre med jernbane (kilde: Seafront).
- Skip er en miljøvennlig transportform, som står foran stor revolusjon, både i elektrifisering og selvkjørende teknologi både til havs og ved lasting/lossing. I 2020 etablerer Yara slike løsninger mellom Porsgrunn og Larvik. Det erstatter 40.000 trailerturer. (Kilde: Mtlogistikk.no)

# Kan fremskynde Ytre Ringvei



Illustrasjonen viser Ytre Ringvei ved Dalane/Langemyr. (Statens vegvesen)

- Ny E18 mellom Vige og Breimyr når i dag ikke opp på Nye Veiers prioriteringsliste, på grunn av for lav samfunnsøkonomisk nytte.
- Konteinere i Kongsgård/Vige vil øke samfunnsnyttene på grunn av nærhet til Langemyr.

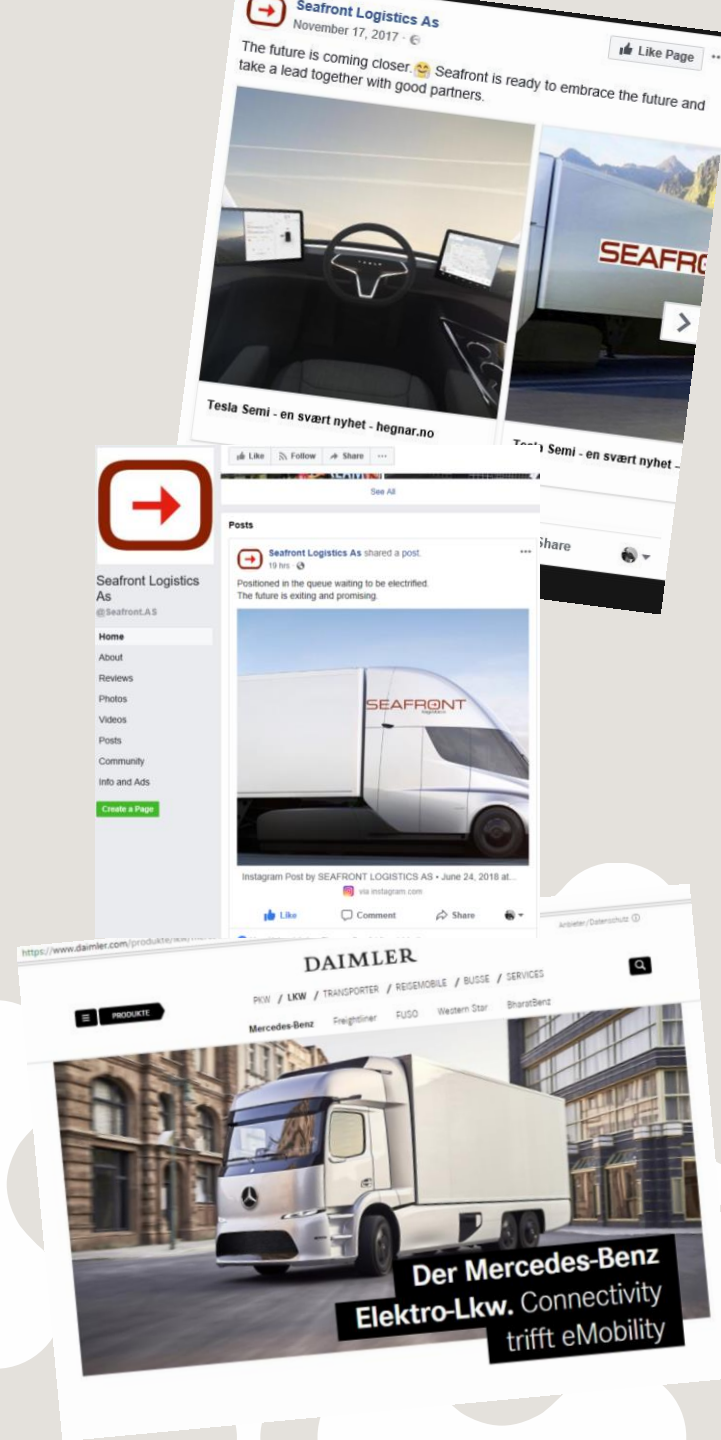
# Jernbane til Vige?

- Ved en havneflytting kan Kristiansand tydeligere fronte mulighetene som Ytre Ringvei gir – for eksempel autonome (selvkjørende) løsninger mellom Vige og Langemyr. For eksempel bruke ett tunneløp til kun autonom transport av konteinere om natten.
- Norsk jernbanenett må gjennom store oppgradering før jernbanetilkopling kommer til sin rett. Da vil det være en sak i NTP. Imidlertid bør det reguleres inn hvor en jernbanetunnel kan gå.



# Siste kloke tanke er ikke tenkt

- Elektriske løsninger kommer. Slik vi ser med for eksempel Tesla. Seafront får i slutten av 2019. Andre produsenter er også på gang.
- Selvkjørende løsninger kommer, både på veier og til havs. Skal nå testes av det svenske gruveselskapet Boliden på vanlig vei (1 mil lang distanse).



# Alternativene - Mandal

- Godset via container skal ut lokalt, da gir dette unødige utgifter og utslipp. Elkem/Glencore står for ca 40% alene.
- Ligger mye eksportindustri/-bransje i umiddelbar nærhet til Kristiansand. Ved flytting vil aktører som har egen havn bruke denne - og frekvens på skip som betjener andre aktører gå ned. Det vil være dramatisk for næringslivet.
- Kristiansand trenger egen havn. Tilgang til havn er avgjørende for fremtidige industri-investeringer.
- Vi tror på samarbeid i ett havneselskap der man kan se på deling av funksjoner i tråd med næringslivets behov, men det bør dessuten også omfatte Arendal.

# Alternativene - Langemyr

- Fordyrende for næringslivet, fordi man får unødige omlastinger på gods som skal ut mellom Arendal og Flekkefjord.
- Svekker konkurranseevnen, særlig for eksportbedrifter.
- Vil øke, ikke redusere, tungtransporten inn og ut av sentrum.
- Løser ikke problemet med seilingsdybden, frigjør ikke Lagmannsholmen uten at det rokker ved eksisterende planer for ferjekai/Gartnerløkka. Utfylling ved gamle KMV er allerede avvist som for dyrt.
- For eksempel Moss har valgt innlandskai pga unike, lokale forhold, herunder lokalisering av store kunder og manglende muligheter ved sjøen. I Kristiansand finnes det allerede en stor, regulert havn mellom Varoddbrua og stadion - rett ved F18

# Støy

- Kommer 3-4 konteinerskip i uka til Kristiansand.
- Drift i ny havn vil være null-utslipp og bruk av softlanding-utstyr. Lite støy. Politikerne kan forlange moderne selvkjørende utstyr som ikke trenger arbeidslys og støyer mindre.
- Steinknuseverket, med støy og støv er lagt ned. Ny havn gir mindre ulemper enn naboene hadde tidligere. Biltrafikk vil være største støykilde.
- De to riggene som ligger der i dag er det ikke klager på. Krs havn i front i Europa med bruk av landstrøm (kilde: Krs havn).

# Noen spørsmål

- Hva tjener vi på å vente 15-20 år? Hva skjer med Kongsård/Vige i denne tiden?
- Hva skjer med byutviklingen hvis vi venter i 15-20 år? Kommer vi tettere på statlige forhandlinger sammen med Stavanger og Bergen da?
- Havna må allerede avvise skip som er for store. Veksten vil komme med større skip, ikke flere anløp. **Hvor stor blir tapene ved å vente?** Havna mister vekst allerede i dag pga dette.

# Noen spørsmål

Hvis veksten blir slik havna selv sier, hva blir igjen av området mellom ferjekaia og Lagmannsholmen? Hvordan harmonerer dette med uttalte ønsker om å gjøre sjøfronten mer tilgjengelig for allmennheten og løse trafikale utfordringer?



# Et nei har stor kostnad

Det har stor politisk pris å si nei, da stopper en unik mulighet til å utvikle byen i tråd med nasjonale føringer, herunder nullvekstmålet i Byvekstavtalen.

Sier nei til en moderne, miljøriktig havn som kan styrke sin posisjon.

Sier nei til en vesentlig styrking av byens posisjon.

Sier nei fremtidsrettet by-utvikling og redusere biltrafikk og godstrafikk i sentrum.

# Forutsigbarhet

- Stå fast ved 2013-vedtaket.
- Næringslivet trenger forutsigbarhet i en sak der man må ha langt perspektiv.
- Vi oppfordrer Bystyret til å ta det regionale **lederskapet** å si ja til å åpne opp havna, også når det kan ha negative konsekvenser for noen.



# Mulighet. Fra dette ...



Fra 12. etasje i Caledonien. Foto: Roar Osmundsen, NIKR

... til slike muligheter



Illustrasjon: Rambøll. (Laget før cruisebåtene ble plassert ytterst på Lagmannsholmen).

# Kontaktinfo

- Anita S. Dietrichson, adm. dir.

[anita@kristiansand-chamber.no](mailto:anita@kristiansand-chamber.no)

911 64 883

- Roar Vigeland Osmundsen, næringspolitisk leder

[roar@kristiansand-chamber.no](mailto:roar@kristiansand-chamber.no)

412 44 323

- Morten Årikstad, daglig leder Seafront

[morten@seafront.no](mailto:morten@seafront.no)

911 87 500

- Tom Bredesen, leder av ressursgruppa for infrastruktur og byutvikling

[tom.bredesen@sgr.no](mailto:tom.bredesen@sgr.no)

901 14 556





# Noen lenker for mer lesning

- Historisk mulighet:

<https://www.kristiansand-chamber.no/aktuelt/gartnerlokka-og-havneflytting-et-historisk-grep/>

- Byvekstavtale: Klar melding til Kristiansand:

<https://www.kristiansand-chamber.no/?p=12453&preview=true>

- Interaktiv tidslinje og gjennomgang av sentrale momenter:

[https://cdn.knightlab.com/libs/timeline3/latest/embed/index.html?source=112M3cv1lqYpyUstpP3KXv56j6w-sGNmhyT3-hGudgTk&font=Default&lang=en&initial\\_zoom=2&height=650](https://cdn.knightlab.com/libs/timeline3/latest/embed/index.html?source=112M3cv1lqYpyUstpP3KXv56j6w-sGNmhyT3-hGudgTk&font=Default&lang=en&initial_zoom=2&height=650)

- Hva kommer i fremtiden.

Se hva Port of Rotterdam skriver:

<https://www.portofrotterdam.com/en/cargo-industry/50-years-of-containers/port-of-rotterdam-celebrates-50-years-of-container-handling>

Autonom lasting/lossing og seiling:

<http://www.mtlogistikk.no/artikler/automatisk-lasting-av-yara-birkeland/438148>