

Årsmelding 2023

Kristiansand Havn IKS

- Norges mest moderne havn



**KRISTIANSAND
HAVN**

Havnedirektørens side

Vi kan med dette takke av et innholdsrikt 2023 med høy aktivitet, krevende prosjekter og ny omsetningsrekord. Vi har ønsket velkommen 7 nye ansatte og tatt farvel med like mange gode kollegaer, aller sist inn kom vår nye tekniske direktør Harald J. Solvik som var på plass 1. desember 2023.

På fergeterminalen har det skjedd store endringer i 2023. Holland Norway Lines måtte melde oppbud og fergetilbudet til Nederland er dessverre borte inntil videre. Desto hyggeligere er det da at Fjord Line satte inn to nye anløp med Stavangerfjord og Bergensfjord, to LNG-skip, som seiler mellom Bergen, Stavanger, Kristiansand og Hirtshals. Vi har hatt en økning i antall anløp på fergeterminalen, fra 1059 i 2022 til 1284 i 2023, og det ble fraktet mer enn 1.4 millioner passasjerer. Vi ser også at fergene frakter mer gods, i 2023 gikk hele 497,6 tusen tonn gods med fergene som igjen viser at næringslivet benytter seg av sjøveien. Det ble dermed notert nye rekorder for både gods- og passasjerer tall i 2023.

Kristiansand Havn hadde også et historisk godt år for cruisepassasjerer i 2023, totalt 349 814 passasjerer. Dette representerer en markant økning i forhold til året før, der antallet passasjerer var 207 585. Antall anløp av cruiseskip har økt fra 128 i 2022 til 137 i 2023. Vi har også hatt 6 cruiseskip i Lindesnes havnedistrikt, 5 til ankers og et til kai i Båly. Det jobbes nå med å øke antall anløp til Lindesnes havnedistrikt. Nytt av året er at vi fra og med 2026 vil kreve at alle cruiseskip som anløper Kristiansand Havn må seg til landstrøm når de anløper Kristiansand Havn.

I 2023 opplevde vi en volumnedgang på containerterminalen og endte på litt under 42 000 TEU, mot 49 500 TEU i 2022. Nedgangen i containertrafikken ved Kristiansand Havn speiler situasjonen primært i forbrukermarkedet hvor konsumentene har fått redusert kjøpekraft som følge av en høyere rente og en svakere krone. Nesten alle større containerhavner i Norge har som følge av dette i 2023 opplevd en nedgang i sine importvolumer på mellom 20-30 prosent, dette gjelder også for Kristiansand.

Kristiansand Havn har i 2023 også gitt klarsignal for å starte arbeidet med flytting av containerterminalen fra Caledonien/Lagmannsholmen til Kongsgård. Prosjektgruppe er etablert og planlegging av flytting er startet.

Til tross for rekord volumer innenfor flere av våre forretningsområder, leverer vi et resultat som er svakere enn vi ønsker. Dette skyldes i all hovedsak at havnen måtte ta et tap på i overkant av 2,5 millioner kroner ifbm konkursen til Holland Norway Lines. I tillegg måtte Havnen opparbeide et midlertidig oppstillingsareal for kjøretøy mot Glencore for å kunne gjennomføre sommersesongen 2023, dette belaster også regnskapet med et ikke ubetydelig million beløp.

Når vi ser tilbake på 2023, er det gledelig at vi kan vise til et år med god aktivitet og mange spennende prosjekter. Vi har i 2023 arbeidet med en rekke store prosjekter; flytting av container terminalen, utbygging av gartnerløkka og ny ferge-terminal, investeringer i Strømsvika, fremtidig transformasjon av Lagmannsholmen med mer.

Vi er klare for neste trekk!

HAVNEDIREKTØRENS SIDE	2
OM KRISTIANSAND HAVN	4
STYRING, LEDELSE OG ORGANISERING	4
REPRESENTANTSKAPET	4
HAVNESTYRET	5
LEDELSEN	5
PERSONAL OG MILJØ	6
FORMÅL OG STRATEGI	6
STRATEGIPLAN 2020-2030	6
RINGVIRKNINGSANALYSE	7
FLYTTING AV CONTAINERTERMINALEN	8
KANALBYEN	10
UTVIKLING 2023	11
PASSASJERTRANSPORT	13
FERGE	13
CRUISE	16
GODSTRANSPORT	18
CONTAINERTERMINALEN	19
BULK- OG STYKKGODS	21
OFFSHORE- /SUPPLYTERMINALEN (OSP)	24
FISKERI	25
EIENDOM	27
INVESTERINGSPROSJEKTER	31
ÅRSREGNSKAP FOR KRISTIANSAND HAVN IKS 2023	41
NØKKELTALL	41
INVESTINGER	43
STYRETS GODKJENNING AV ÅRSMELDINGEN FOR KRISTIANSAND HAVN IKS 2023	44

Om Kristiansand havn

Kristiansand Havn ligger strategisk plassert med Danmark, og det europeiske kontinentet en kort overfart unna. Kristiansand sentrum er i umiddelbar nærhet, og havna er en foretrukket destinasjon for redere, speditører og cruiseturister.

Kristiansand Havn er en av landets viktigste havner og innehar en sentral plass i det nasjonale transportnettet. Kristiansand Havn spiller en nøkkelrolle som en regional utviklingsaktør og tilrettelegger for næringslivet.

Kristiansand Havn eier, og drifter, i dag: fergeterminal, containerterminal, terminal for cruiseskip, våt-/tørrbulktterminal, stykkgodsterminal og offshore-/supplyterminal (OSP).

Kristiansand Havn har direkte tilknytning til hovedveisystemet, med forbindelse til blant annet Oslo (E18), Stavanger (E39) og Bergen (RV9). Det pågår nå reguleringsarbeider for ny E39, Fergeterminalen, Lagmannsholmen og trolig snart Ytre ringvei.

Kristiansand Havn eier store havneområder og arealene er i stadig utvikling. Kanalbyen er det mest kjente prosjektet, og i løpet av 2016 startet salget med rekordinteresse. Midlene fra byutvikling av frigjorte areal er avgjørende for å finansiere et nytt moderne havneavsnitt i Kongsgård/Vige - rett utenfor bykjernen.

Geografisk er Kristiansand Havn den havna i Norge som ligger nærmest det europeiske markedet, Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Det gir oss et unikt konkurransefortrinn!

Styring, ledelse og organisering

Fra og med 01.01.2021 er Kristiansand Havn IKS (interkommunalt selskap) opprettet. Kristiansand Havn IKS er eid 80 % av Kristiansand kommune og 20 % av Lindesnes kommune. Havna ledes i det daglige av havnedirektøren. Selskapet har sitt hovedkontor i Kristiansand kommune, og har også et kontor i Lindesnes kommune med fast daglig bemanning.

Representantskapet

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 2 medlemmer med personlige varamedlemmer. Representantskapet skal ha følgende sammensetning:

Kristiansand kommune	Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem
Lindesnes kommune	Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem

Representantskapet fra 2021-2023 (frøem til oktober) bestod av:

- Jan Oddvar Skisland, (Erik Rostoft varamedlem)
- Even Tronstad Sagebakken, (Svein Jarle Haugland varamedlem)

Representantskapet fra 2023-2027 (fra oktober) består av:

- Mathias Bernander, (Charlotte Beckmann Finnestad varamedlem)
- Alf Erik Bergstøl Andersen, (Jan Øyvind Åvik varamedlem)

I 2023 ble det avholdt 3 representantskapsmøter og 4 saker ble behandlet.

Havnestyret

Havnestyret består av inntil ni medlemmer med personlige varamedlemmer. Fire medlemmer skal representere Kristiansand kommune og tre medlemmer skal representere Lindesnes kommune. De ansatte skal ha rett til styrerepresentasjon i henhold til lovens krav, men uansett sikres et styremedlem. Et styremedlem skal representere brukerne av havna.

I tillegg har de to kommunenes administrasjon, Agder fylkeskommune, Kystverket og Forsvarsdepartementet rett til å møte med en observatør hver med talerett, men uten stemmerett.

Styret frem til 19. desember 2023 bestod av:

- Kjell Eirik Haavold leder (Kristiansand kommune)
- Åse Lill Kimestad, nestleder (Lindesnes kommune)
- Vegard Launes, Høyre (Kristiansand kommune)
- Unn Liestøl Larsen, (Lindesnes kommune)
- Eirik Dåstøl Langeland, (Kristiansand kommune)
- Paal Pedersen (Lindesnes kommune)
- Janette Kleivset, (Kristiansand kommune)
- Lennart Danielsen, brukerrepresentant
- Ian Couling, ansattrepresentant

Styret fra 19. desember 2023 består av:

- Trond Blattmann, leder (Kristiansand kommune)
- Paal Pedersen, nestleder (Lindesneskommune)
- Åse Lill Kimestad, nestleder (Lindesnes kommune)
- Erle Wright Severinsen (Kristiansand kommune)
- Unn Liestøl Larsen, (Lindesnes kommune)
- Steinar Bergstøl Andersen, (Kristiansand kommune)
- Irene Solli, (Kristiansand kommune)
- Kirsti Dvergsnes, brukerrepresentant
- Ian Couling, ansattrepresentant

I 2023 ble det totalt avholdt 9 styremøter og 42 saker ble behandlet.

Det er tegnet forsikring for styrets medlemmer, daglig leder, ledergruppen og andre ansatte som blir anklaget sammen med ledelsen eller styret. Forsikringen er i tegnet i AIG.

Ledelsen

Ledergruppa i Kristiansand havn bestod ved utgangen av 2023 av Atle Johannessen (havnedirektør), Karl R. Danielsen (Maritimsjef), Trond Sikveland (Eiendomssjef), Odd-Leif Berg (Plan- og utviklingssjef), Ian Sindre Couling (Basesjef), Isabella-Louise Aabel (Kommunikasjonssjef) og Ann-Lisbeth Reisænen (Administrasjonssjef).

Arbeidsmiljøutvalget består av arbeidstakerrepresentantene David Berås (leder), Espen Kilen og Janne Fjeldgård Andås, og av arbeidsgiverrepresentantene Atle Johannessen, Ann-Lisbeth Reisænen og Trond Sikveland. David Berås er verneombud i Kristiansand Havn.

Personal og miljø

Ved utgangen av 2023 var det 35 ansatte i Kristiansand Havn, av dette var åtte kvinner. Det er et uttalt mål at den offentlige arbeidsstyrken i størst mulig grad skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Dette er også et mål for Kristiansand Havn og derfor noe som vil vektlegges når nye stillinger utlyses.

Ved utgangen av 2023 var gjennomsnittsalderen blant de ansatte 42 år, og gjennomsnittlig ansiennitet på 8 år. Til sammen har de ansatte i Kristiansand Havn en god blanding av erfaring og ny kompetanse. Å utnytte dette mangfoldet vil være avgjørende for å bli Norges mest moderne havn.

Kristiansand Havn har en egen oppfølging av seniorer. Havnas Veteranforening (stiftet i 2009) er åpen for ansatte i havna fra de er 62 år, og for alle ansatte som har gått av med pensjon. Ved utgangen av 2023 hadde foreningen 14 aktive medlemmer.

Kristiansand Havn arbeider for å nå målene om et mer inkluderende arbeidsliv. Det gis mulighet for faglig oppdatering gjennom kurs og opplæringstiltak

Havna samarbeider med bedriftshelsetjenesten ved behov, har gode rutiner for oppfølging av sykemeldte, og bestreber seg på å få ansatte raskt tilbake i jobb. Sykefraværet i 2023 var på 5,5 prosent, av dette utgjorde egenmeldt fravær 0,8%. Det er lavere enn landsgjennomsnittet, men en økning på 0,3 %- poeng i forhold til 2023. Egenmeldt fravær er økt med 0,3 % poeng så økningen skyldes dette i sin helhet. Det skal dog nevnes at langtidssykemeldinger slår hardt ut på samlet sykefravær ettersom vi er en liten arbeidsplass.

Det har ikke vært skader eller ulykker av betydning

Kristiansand Havn er ISO14001 sertifisert som erstatning for Miljøfyrtårn. Kristiansand Havns virksomhet har ikke medført påvirkning av betydning på det ytre miljø. Det har heller ikke vært utslipp av betydning verken fra anleggsvirksomhet eller fra skip.

Formål og strategi

I selskapsavtalen for Kristiansand havn IKS § 3 heter det at: «Selskapets formål er å sørge for effektiv, rasjonell og konkurransedyktig drift av kommunenes havneanlegg. Selskapet skal være et miljøvennlig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge og legge til rette for å flytte mer transport av gods fra vei til sjø.

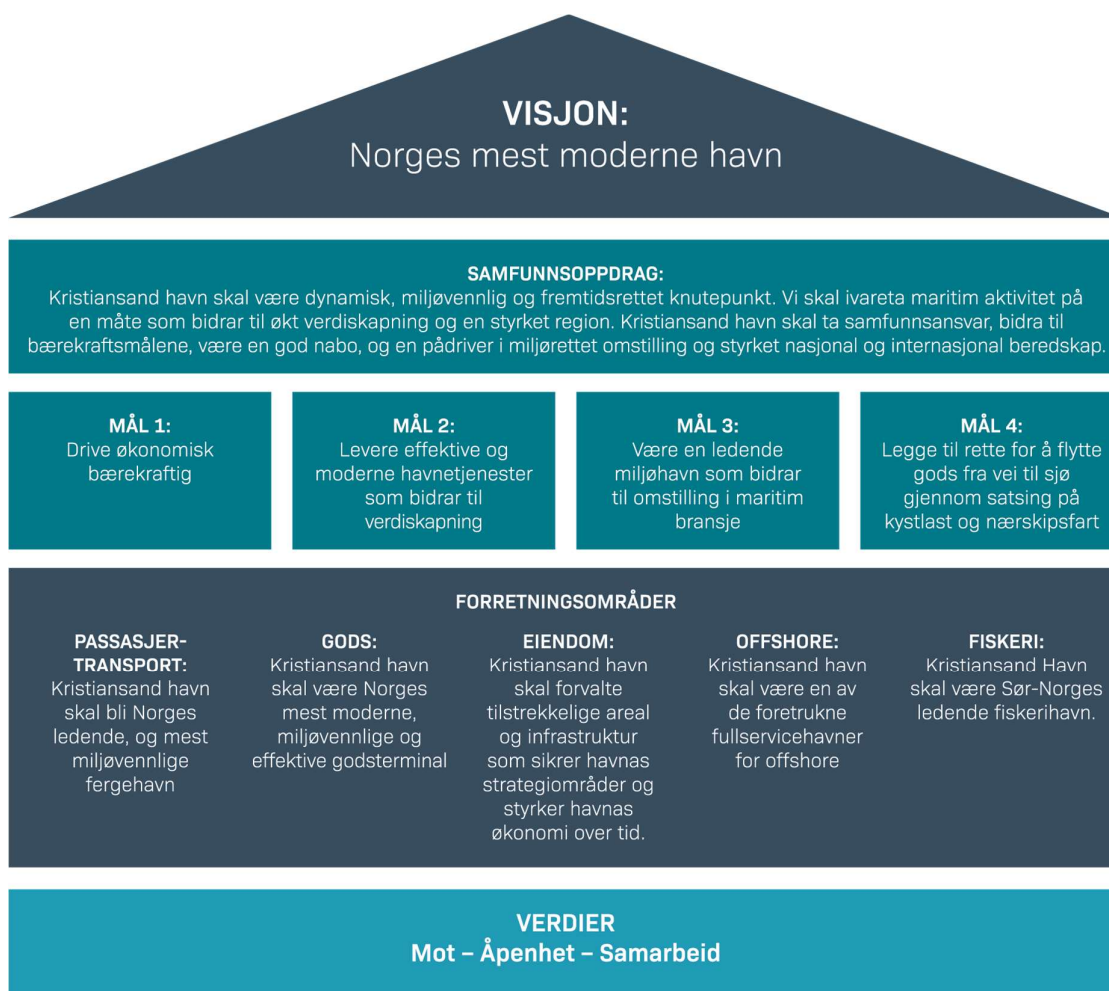
Selskapet skal utøve den myndighet og ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven, havnereglementet for Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt og annen særlovgivning.

Selskapet kan inngå samarbeid med andre kommuner, andre selskaper og andre virksomheter og kan delta på eiersiden i andre selskaper når dette ligger innenfor selskapets formål.»

Strategiplan 2020-2030

I 2020 ble det utarbeidet i Kristiansand Havn KF, sammen med de ansatte og styret, en strategi for årene fremover mot 2030. «Strategiplan 2020» ble enstemmig vedtatt av Havnestyret 17. september 2020, og enstemmig av Kristiansand bystyre 18. november 2020.

Havnas strategi oppsummeres slik:



Figur 1: Strategi hus

Ringvirkningsanalyse

Kristiansand Havn IKS har gjennom 2023 og 2024 fått laget en ny og oppdatert ringvirkningsanalyse. Begrunnelsen for ny analyse er to delt. Vi har hatt et operativt IKS over en periode og vi har også hatt normal drift i havn noen år etter pandemi.

Resultatene er gode, på tross av at vi ser en nedgang i import og noe sakte oppgang på turisme. Nedgangen i import kan knyttes til en urolig tid i verden på bakgrunn av geopolitiske hendelser som påvirker sjøfart, handel og økonomi. Vi har hatt en inflasjon i Europa og USA som påvirker global økonomi, en oppgang i renter i Norge og svakere krone.

Oppsummert finner vi i ny ringvirkningsanalyse at havneklyngen sysselsetter 10.108 faste ansatte totalt. Omsetningen totalt viser seg å være på over 24 milliarder kroner. Verdiskapningen er på mer enn 8 milliarder kroner og skatteinngangen til kommune er på over 980 millioner kroner.

Table 6: Employment, turnover, value generation and tax generation in 2023 at the Kristiansand and Lindesnes municipalities.

Employment – FTE	Direct	Indirect	Induced	Total
Kristiansand	5,546	2,385	1,387	9,317
Lindesnes	514	221	55	790

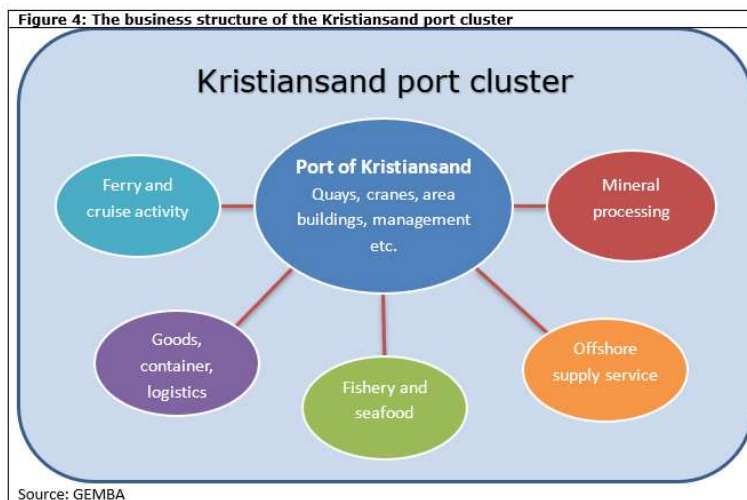
Turnover – Million NOK	Direct	Indirect	Induced	Total
Kristiansand	15,873	4,495	1,939	22,307
Lindesnes	1,471	417	77	1,965

Value generation – Million NOK	Direct	Indirect	Induced	Total
Kristiansand	4,991	1,812	984	7,788
Lindesnes	463	168	39	670

Tax generation – Million NOK	Direct	Indirect	Induced	Total
Kristiansand	549	219	135	903
Lindesnes	51	20	5	77

Source: GEMBA

Havneklyngen består av fem segmenter som kan oppsummeres i ferge- og cruiseaktivitet. Gods. Fiskeri, offshore service og prosessindustri.



Analysen viser at bedrifter innenfor Kristiansand havneklynge opplevde 6 % økning i omsetning og 8 % økning i verdiskaping. Dette antyder at bedrifter oppnår høyere produktivitetsnivåer uten nødvendigvis å utvide arbeidsstyrken, noe som forsterker forestillingen om at regionen opplever effektivitetsgevinster snarere enn økonomiske nedgangstider.

Flytting av containerterminalen

Kristiansand havn IKS arbeider nå på bakgrunn av tidligere havnestyre- og bystyrevedtak for etablering av ny containerterminal i Havneavsnitt Nord, med planlagt flytting første halvdel av 2026. Flytteprosessen ble i forrige bystyreperiode satt på vent, i praksis ut valgperioden fram til 2023.

Havnestyret vedtok 05.12.23 (sak 39/23) å slutte seg til administrasjonens premisser for flytting av containerterminalen fra Lagmannsholmen/Caledonien til Havneavsnitt Nord: «Havnestyret slutter seg til premissene gitt i nevnte notat av 28.11.2023, og at disse kan legges til grunn for det videre arbeidet. Det presiseres at investeringstakten skal avstemmes i forhold til investeringsevnen.»

Forberedelsene og selve flyttingen må ses i sammenheng med byutviklingen for Caledonien- og Lagmannsholmen-området som er satt i gang planprosess for i henhold til plan- og bygningsloven. Planprogram, omdøpt til Kvalitetsprogram, ble lagt til offentlig ettersyn sommeren 2023, og er senere vedtatt i Bystyret 28.02.2024.

En forutsetning som er lagt til grunn i Kvalitetsprogrammet er at *«det skal utarbeides en konsekvensanalyse som belyser driftskonsekvensene for havnen og havnens brukere i forhold til tapt areal, tapte kaifronter og takt for utfasing av disse med påfølgende økonomiske konsekvenser for havnen og havnens brukere i forbindelse med innfasing av ny infrastruktur og nye fasiliteter som følge av plangrepet, herunder også med tanke på avklaring av beredskapsrollen.»*

Det fremgår også at følgende skal legges til grunn:

- Kristiansand havn IKS' Investeringsevneanalyse
- Relevante betingelser i Bystyrevedtak 47/19 Kommunedelplan for havneområde Kongsgård – Vige
- Selskapsavtalen for Kristiansand Havn IKS
- Ringvirkningsanalyse (revidert våren 2024)
- Godsstrømsanalyse (februar 2024)
- Nasjonal Transportplan

Verdiutviklingen som følger av fraflyttingen av Caledonien og Lagmannsholmen må kanaliseres til Kristiansand havn IKS i tilstrekkelig grad slik at fullfinansiering av nye fasiliteter og installasjoner blir bekreftet. Havne- og farvannsloven stiller opp krav til at finansiering må være på plass før flytting kan iverksettes. Denne avklaringen må dermed foretas forut for påløpte kostnader med re-etableringen på den nye lokasjonen.

Til tross for vedtatt reguleringsplan i 2005 om å legge ny adkomst til Kongsgård / Vige fra E18 Narvika i tunnel under fjellpartiet ved Ringknoteodden, ble det inngått avtale mellom kommunen og Statens vegvesen om å bygge nye Vige Havnevei på utsiden, langs sjøkanten. Etter ny veileder fra Norges vassdrags og energidirektorat (NVE) om områdestabilisering utgitt i 2020, er grunnforholdene undersøkt og stabiliteten påvist å være i slik forfatning at veien må legges om. Egen reguleringsprosess er startet opp for å avklare ny veitrase som følger 2005-planen, men uten tunnel-løsning. Omlegging av veien er en forutsetning for å kunne håndtere fremtidig tungtrafikk med vesentlig økt frekvens.

Containerterminalen er bare én av flere funksjoner området Havneavsnitt Nord i fremtiden skal betjene, nærmere bestemt på strekningen mellom Torvika til Vigebukta. Konsekvensanalysen som er omtalt overfor vil gjøre vurderinger av hvilke aktiviteter som fortrenses som følge av beslutningen om å beslaglegge store arealer til containerterminalen, samt det faktum at Havneavsnitt Nord har fått redusert areal og dermed kapasitet i flere omganger siden Havnestrukturvedtak, kvalitetssikring av dette og Havneplan ble vedtatt

- Kommunedelplanvedtaket reduserte områdene i sør ved Marvika / Gleodden i denne planen som ble stadfestet etter mekling og departement-vedtak i juni 2020
- Strengere sikkerhetskrav til områdestabilisering har gjort store områder uaktuelle for bruk / oppfylling
- E18 Ytre Ringvei beslaglegger vesentlige arealer innerst i Vigebukta

Åpenhetsloven

Kristiansand Havn IKS vil utarbeide en aktsomhetsvurdering av sin egen virksomhet, leverandørkjeder og andre forretningsforbindelser i tråd med OECD sine retningslinjer. Aktsomhetsvurderingen med tilhørende etiske retningslinjer for leverandører offentlige vil offentliggjøres på selskapets nettside under om havna.

Kanalbyen

Kanalbyen Utvikling AS er et heleid datterselskap til Kristiansand Havn KF. Selskapet ble stiftet 2010 for å sørge for utviklingen av Silokaia. I 2013 solgte selskapet 50 % av sine aksjer i Kanalbyen Eiendom AS til JBU / Vedal.

Hovedaktiviteten til selskapet er oppfølging av sin eierpost. Selskapet er representert med 3 av 6 styremedlemmer i Kanalbyen Eiendom AS.

Kanalbyen Eiendom AS sørger for gjennomføring av utviklingen på Silokaia. De tre første byggetrinnene er utsolgt og i fjerde byggetrinn er 94 av 106 leiligheter utsolgt. Økonomisk - / risikomessig er utviklingen i tråd med de forventninger som ble lagt ved oppstart av gjennomføringen.

Det er en forventning om at overskudd fra Kanalbyen bidrar til investeringer i IKS`et.

For ytterligere informasjon om Kanalbyen Eiendom AS, se www.kanalbyen.no



Utvikling 2023

Kristiansand Havn IKS forvalter havnedistriktene til Kristiansand og Lindesnes kommune etter sammenslåingen mellom Kristiansand og Mandal havn i 2021.

Dette har fått stor påvirkning på statistikken, spesielt på antall anløp og mengde gods over kai. Det vil i varierende grad ikke være historisk sammenlikningsgrunnlag på data. Fordi dette er tredje årsrapportering i selskapet, kan ikke denne rapporten sammenliknes med tidligere rapportering i de to kommunale foretakene på alle punkter.

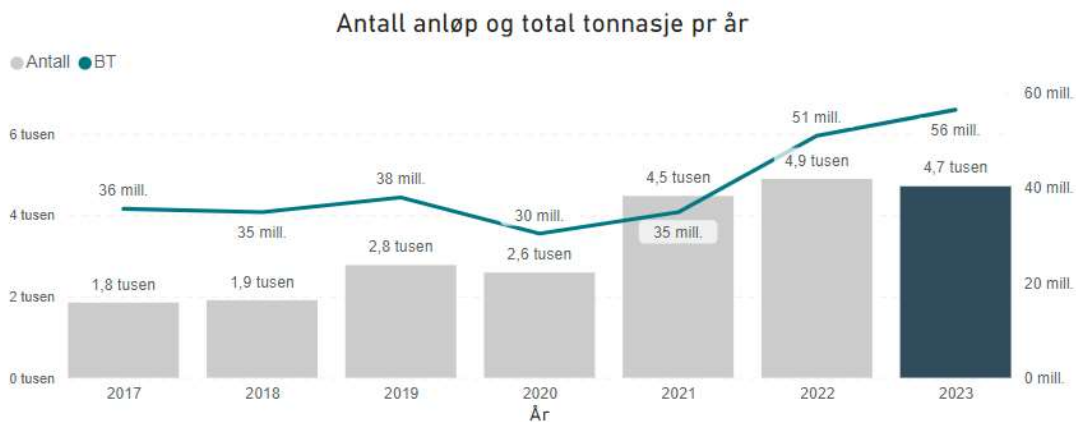
Aktiviteten på havna måles ved å se på antall anløp, tonnasje og last i tonn, og er samme mål som brukes i internasjonal skipsfart. Antall anløp sier noe om hvor mange skip som ankommer havna, men for å forstå størrelsen og omfanget av det som transporteres må vi se på tonnasje og lasten. Tonnasjen måler skipets lasteevne og omfatter lastekapasitet, bunkringskapasitet og lignende. Last i tonn er den faktiske lasten som løftes av eller på skipene over våre kaikanter.

Ettersom det i Lindesnes havnedistrikt ikke har vært anløp fra ferge og containeranløp vil det i denne rapporten bli brukt historisk data på disse områdene fra Kristiansand havnedistrikt. Statistikken her gir oss et sammenlikningsgrunnlag med tidligere år

I de første rapporteringsårene vil det være vanskeligere å sammenlikne statistikk på bulk/stykkogods, eiendom, offshore og fiskeri, på grunn av ulik rapportering i de sammenslåtte havnene. Ved rapportering for totalt antall anløp inkluderer det anløp fra ferge, cruise, gods, offshore og fiskeri.

Kristiansand havn er ledende på landstrøm og har i 2023 for første gang tilkoblet et bulk skip. Kristiansand havn var også andre havn i Europa og først i Norge med landstrømsanlegg til cruiseskip. For å støtte og anerkjenne bruk av miljøvennlige fartøy, er Kristiansand havn også en aktiv deltaker i både Environmental Port Index (EPI) og Environmental Ship Index (ESI).

Totalt antall anløp i 2023 var 4 707 med totalt 56 millioner bruttotonn. Vi er nå på et normalår, etter Covid 19, på alle forretningsområdene.



Innen forretningsområdet ferge har det vært en økning. utfordringer med kai plasseringer i Nederland førte til at Holland Norway Lines til slutt gikk konkurs mot slutten av august. I en

positiv vending begynte Fjord Line å operere med sine LNG-drevne fartøy, MS Bergensfjord og MS Stavangerfjord.

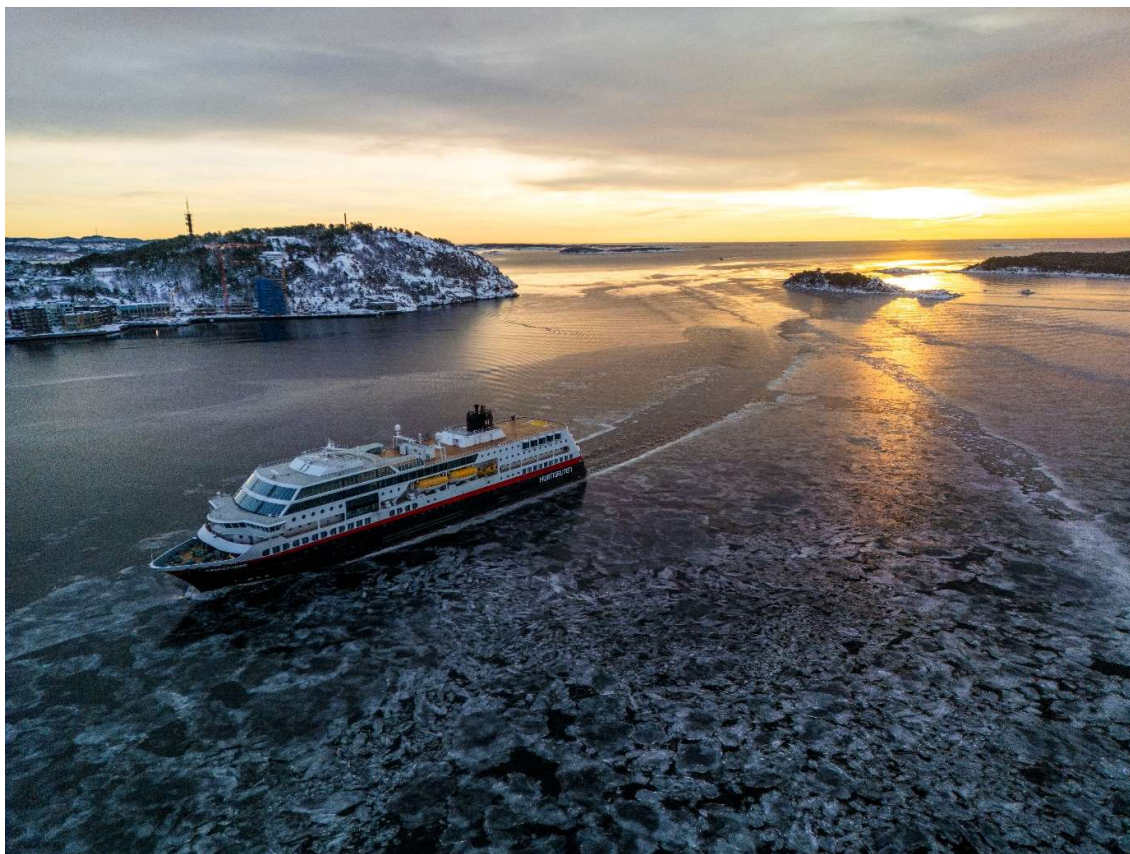
På offshoresiden har vi hatt færre fartøy liggende i påvente av oppdrag på grunn av økt etterspørsel, men vi har hatt besøket fra Pioneering Spirit som førte til at det ble lagt igjen 22 millioner kroner til lokale underleverandører, knyttet til tjenester og varer.

Cruisesesongen startet allerede i januar og vi hadde vårt siste anløp 24 desember. I løpet av 2023 opplevde havnen en betydelig oppgang i cruiseaktiviteten, med et rekordantall på 137 cruiseanløp sammenlignet med 128 det foregående år. Denne markante økningen har bidratt vesentlig til veksten i havnens samlede bruttotonnasjemengde. Videre har året registrert nær 350 000 cruisepassasjerer, noe som understreker en betydelig fremgang innen cruiseindustrien. Stadig flere lokale bedrifter etterspør havnas cruiseliste og bemanner opp i forkant av anløpene, noe som viser at cruiseturismen har stor betydning for lokalt næringsliv.

Vi har hatt flere spennende og annerledes operasjoner i Kristiansand i 2023 og spesielt var besøket En Avant 30 i september. En Avant 30 er en baugseksjon til et skip under bygging, og ble liggende noen dager før den gikk videre. Hele operasjonen ble planlagt og utført på under 12 timer. Dette inkluderte plan for taubåter, innseiling, fortøyningsplan, bemanning på skroget og på land. Igjen leverte leverandørindustrien både på tid og budsjett og viser sin styrke. Den samme dagen håndterte Kristiansand havn fem andre skipsavganger, tre ankomster som inkluderte laste- og losseoperasjoner. Det ble utført krankjøring både på Lagmannsholmen og i Kongsgård, samt dykker operasjoner i Kongsgård. Kristiansand havn fikk samme dag også besøk av over 4000 cruisepassasjerer som ankom med AIDANova. Det var en travel, men vellykket dag for Kristiansand havn, med en rekke velkoordinerte operasjoner som viste kapasitet og effektivitet og igjen behovet for kai.

Det har vært mye aktivitet i forbindelse med havvind. Agder ligger nært til Sørlig Nordsjø 2 (SN2) utbyggingen. Etter auksjonsrunden i mars 2024 ble det klart at området ble tildelt Ventyr, et konsortium bestående av belgiske ParkWind og svenske INGKA-investments. Prisen på differansekontrakten ble på 115 kr/kWh og første kWh er forventet produsert i 2030.

I 2023 har behovet for å tilby alternative energibærere til diesel /MGO blitt gjort gjeldene. Flere aktører ønsker å tilby løsninger for hydrogen, metanol og ammoniakk. En del rederier satser nå på nybygg med alternative energibærerne. Det vil med stor sannsynlighet ikke bare bli ett, av de nevnte alternativene som blir brukt i fremtiden. Areal knapphet er også en utfordring. Havna ser på flere innovative løsninger sammen med flere aktører.



Passasjertransport

Ferge

Lørdag 27. mai 2023 markerte starten på Fjord Lines nye rute da MS Stavangerfjord ankom Kristiansand Havn for sitt første ordinære anløp. Skipene, som hovedsakelig bruker LNG som drivstoff, bidrar til en betydelig reduksjon i utslipp. Siden da har havnen hatt daglige ankomster, med en veksling mellom MS Stavangerfjord og MS Bergensfjord, og etableringen av en helårsrute til Bergen, Stavanger, Kristiansand via Hirtshals. Holland Norway lines utfordringer med kai plasseringer i Nederland førte til slutt til en konkurs i slutten av august. Selskapet viste at markedet er tilstede og transporterte over ca. 400 000 passasjerer i løpet av sin periode.

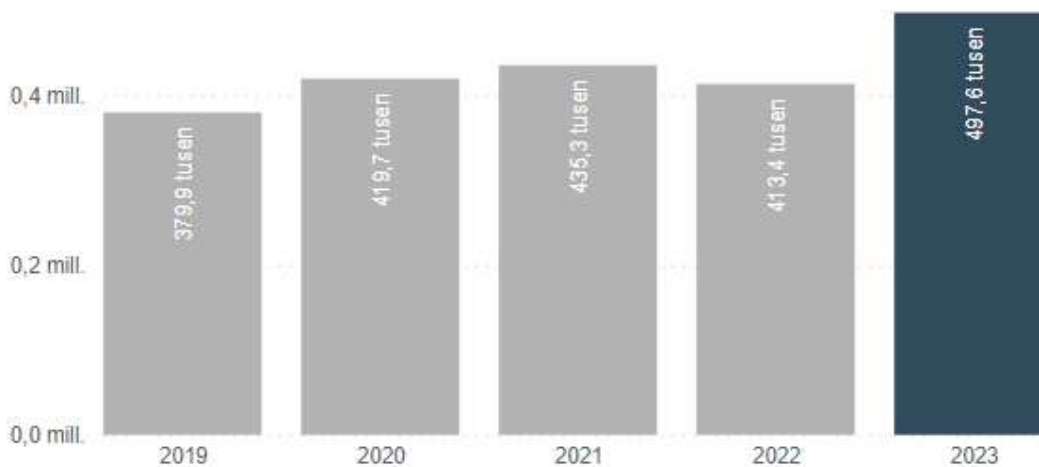
Fergeterminalen i Kristiansand har sett gledelige tall i løpet av dette året, og har nå returnert til et normalår. Det er registrert en økning i antall anløp på terminalen, fra 1059 i 2022 til 1284 i 2023.

Totalt passasjertall for fergeterminalen i Kristiansand har nådd 1,4 millioner passasjerer i 2023, noe som representerer et rekordår for antall passasjerer. I juli har det vært en gjennomsnittlig pågang daglig på nesten 12 000 mennesker reisende gjennom havna sin fergeterminal. På det meste var fire ferger som ankom Kristiansand som førte til hele 14 ganger ankomster/avganger i døgnet.

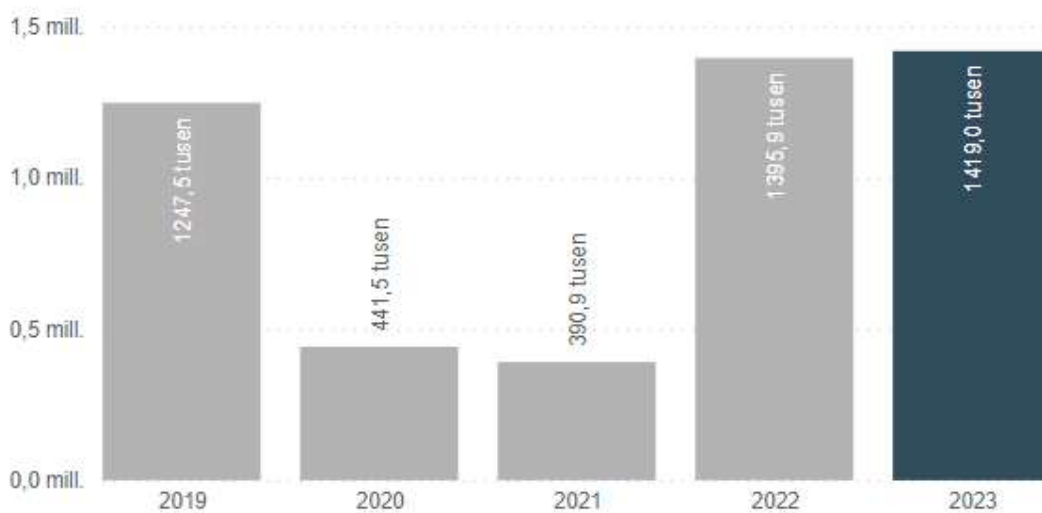
Fergeterminalen i Kristiansand har hatt en betydelig økt mengde gods på 497,6 tusen tonn i 2023, noe som er mer enn containerterminalen som hadde 406,6 tusen tonn. Mye av dette skyldes seilasen til Romantika og nyetablering av LNG skipene til Fjord Line.

Fergetrafikken håndterer en rekke ulike typer gods, og i slutten av november ble en hannsjiraff transportert fra Aalborg Zoo til Hirtshals, og deretter videre over Skagerrak med Superspeed. Reisen endte vellykket i Dyreparken, hvor sjiraffen ble introdusert for sitt nye hjem. I oktober ble det fraktet åtte øltanker fra tidligere Christiansands bryggeri til Bergen hvor de skal brukes til lagring av Øl for Hansa. Dette viser at frakt av gods via ferge er viktig for næringslivet i regionen.

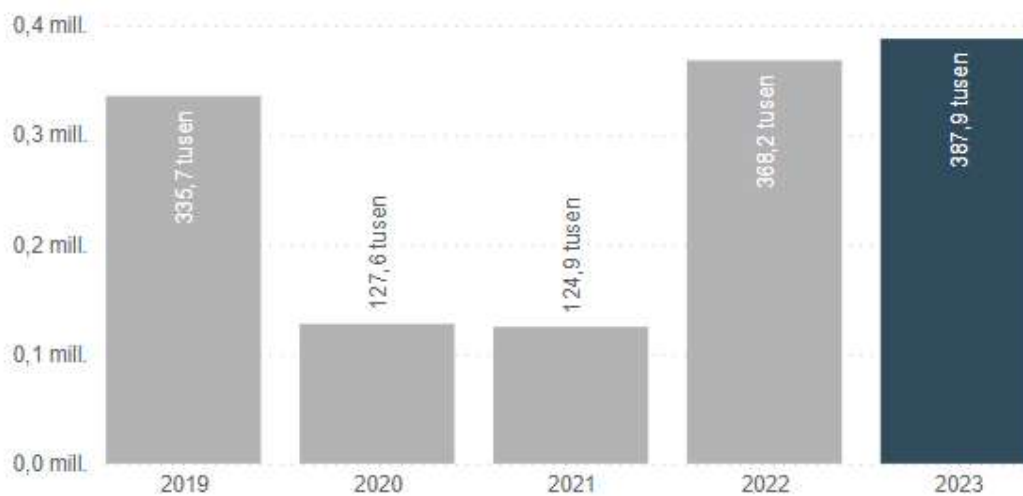
Antall tonn



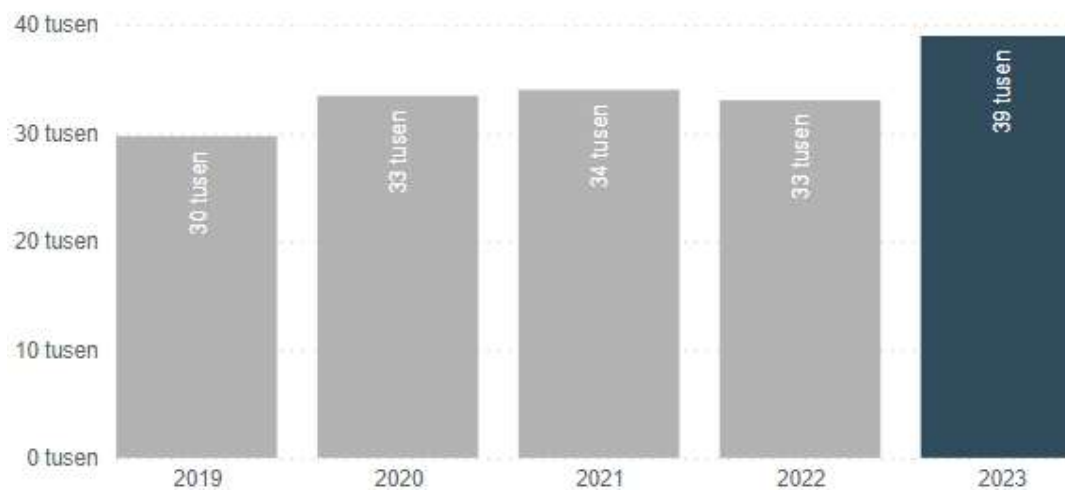
Antall passasjerer



Antall personbiler



Antall lasebiler/løshengere





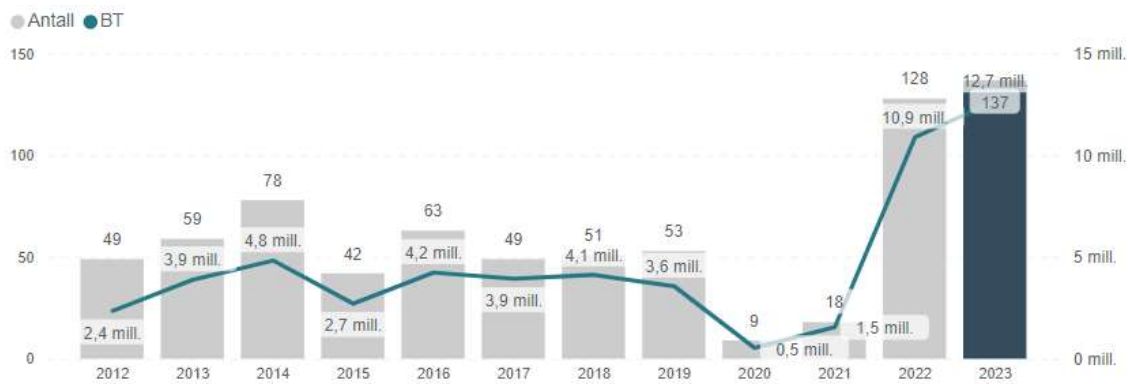
Cruise

Kristiansand havn hadde et historisk godt år for cruiseturister i 2023, med en total på 349 814 passasjerer. Dette representerer en markant økning i forhold til året før, der antallet passasjerer var 207 585 samt tidligere rekordår i 2018, da antallet passasjerer var 112 130. Antall anløp av cruiseskip har også økt fra 128 i 2021 til 137 i 2023. Vi har hatt 6 cruiseskip i Lindesnes havnedistrikt, 5 til ankers og en til kai i Båly. Det jobbes med å øke antall anløp til Lindesnes havnedistrikt.

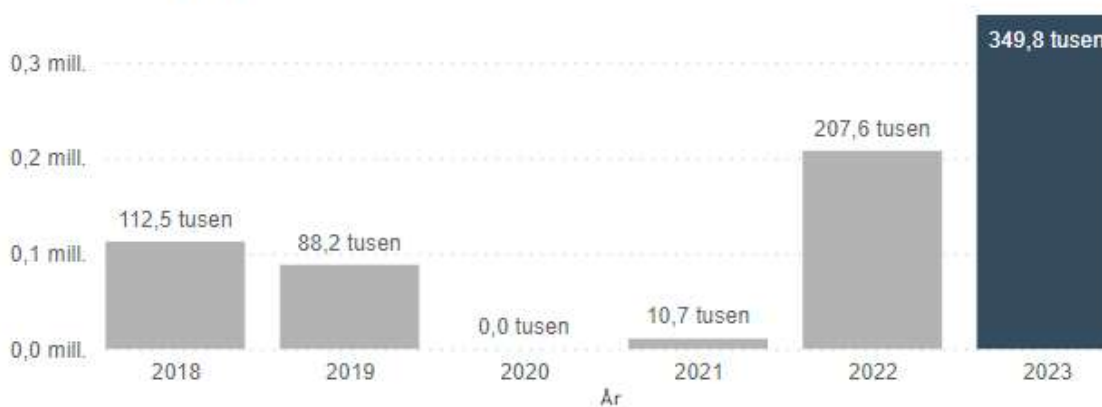
Kristiansand havn fikk sitt første cruiseanløp «AIDAPrima» allerede i januar. Vi ser at markedet er i endring og at vi mottar flere cruiseanløp også utenfor sommersesong. Dette er noe Kristiansand har jobbet målbevisst mot. «AIDAPrima» hadde også en vellykket påkobling av landstrøm noe som bidrar til å redusere utslipp fra skipene. I tillegg ser vi at også flere havner kan tilby landstrøm, noe som betyr at det er lettere for rederiene og prioritere miljøvennlige cruiseskip på seilinger som inkluderer Kristiansand havn.

Skipene som trafikkerer Kristiansand Havn øker i lengde og gjennomsnittlig bruttotonnasje. Dette har ført til en økning i antall skip over 300 meter, fra 6 i 2021 til 39 i 2022 og 49 i 2023. Som en følge av denne økningen i størrelsen på skipene, har det blitt påpekt et økt behov for flere fortøyningspunkter av rederier og lostjenesten. Dette er under utarbeidelse og vil være klar før sommersesongen.

Hurtigruten med skipet Trollfjord har hatt åtte anløp til Kristiansand havn i løpet av 2023. De har valgt å legge inn Kristiansand havn inn i sin rute fra Oslo til Kirkenes foreløpig helt frem til 2026. Under hvert besøk har havnens eget personale håndtert alle operasjoner, inkludert fortøyning, tilkobling til strøm, frakobling og losskast. Prosessene er utført effektivt, og tilkobling til landstrøm har bidratt til å minimere miljøpåvirkningen. Dette viser Kristiansand havns kapasitet til å tilby tjenester som møter de operative kravene til moderne cruiseskip.



Antall passasjerer

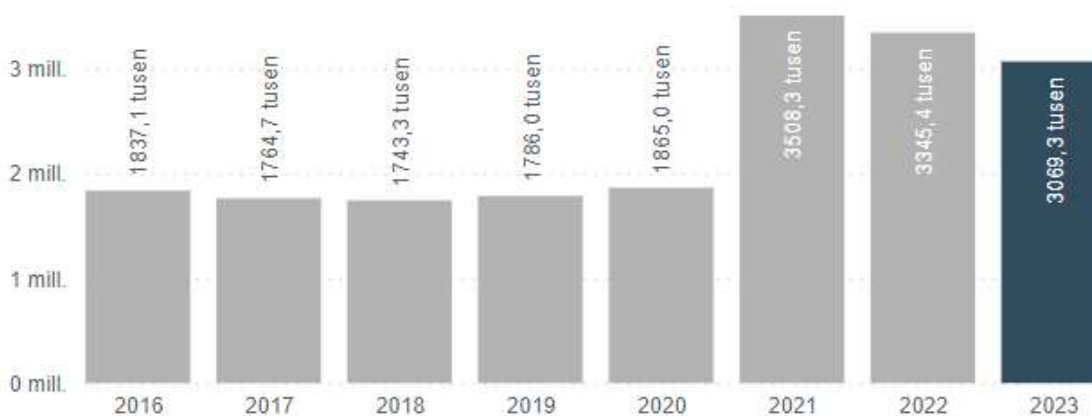


Godstransport

Kristiansand Havn har godstransport i flere segmenter, på fergene, ved bulklast, stykkgoods og over containerterminalen. Det går bulk- og stykkgoods over flere av havnas kaier, men hovedsakelig containerterminalen, havneavsnitt nord, Gismerøya og Strømsvika. Den lasten måles hovedsakelig i tonn, mens tømmer måles i kubikk. Under er kubikk omregnet til tonn.

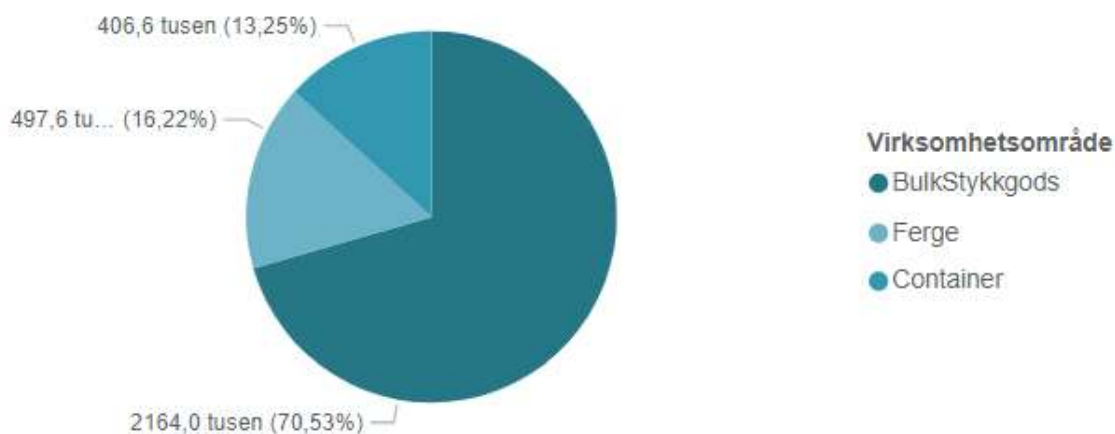
Diagrammet under viser kun historiske tall fra Kristiansand Havn KF, men fra 2021 er tall som inkluderer gods over kaikant i både Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt – altså totalt for Kristiansand Havn IKS.

Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS



Kakediagrammet under viser hvordan den totale godsmengden fordeler seg på de ulike godssegmentene.

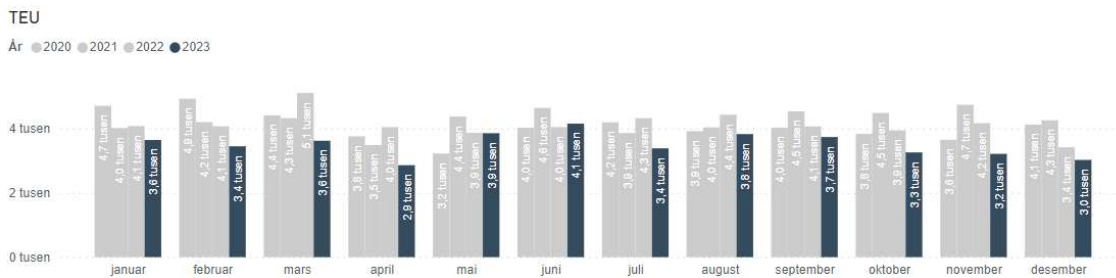
Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS



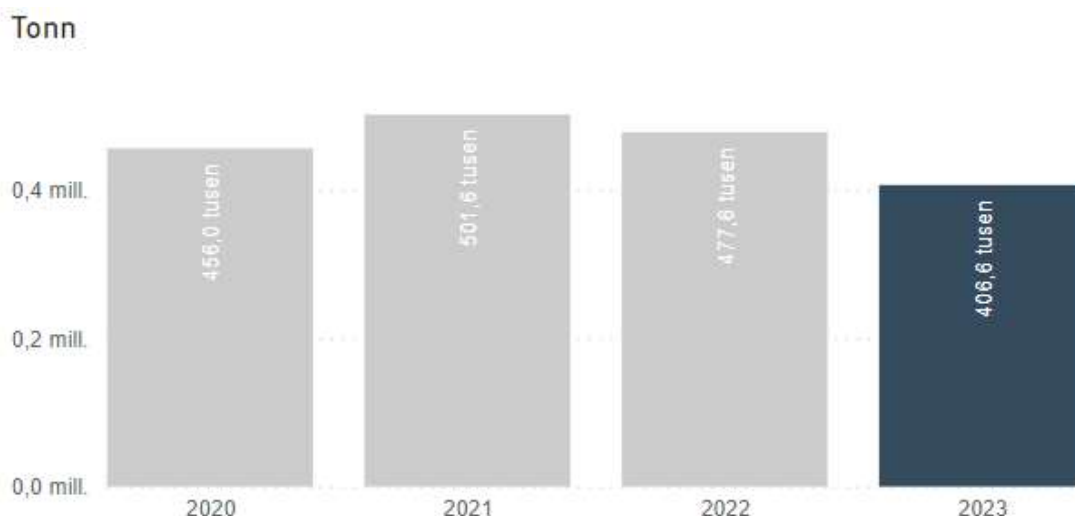
Containerterminalen

Containere som vises i statistikken under fraktes kun på containerterminalen. Her måles antall i TEU, som er en standardisert størrelse på containere på 20 fot. Kristiansand havn har fire ulike rederier som anløper Baltic Line, Unifeeder, Viasea og MSC, alle med flere tilknytninger til havner i Europa.

I 2023 fikk vi en drastisk reduksjon på containerterminalen og endte med litt under 42 000 TEU, mot 49 500 TEU i 2022. Dette tilsvarer 19 665 fulle containere og 8 605 tomme containere. Nedgangen i containertrafikken ved Kristiansand havn kan delvis forklares av den globale økonomiske nedgangen som påvirker havner over hele verden, spesielt i Europa og USA. I Nord-Amerika og Nord-Europa opplevde man en betydelig nedgang i containertrafikk tidlig i 2023, drevet av faktorer som høye energipriser, inflasjon, og svake forbruks- og investeringsnivåer. Spesielt europeiske havner møter utfordringer som stopp i handelen med Russland og redusert import fra Asia, med Rotterdam og tyske havner blant de mest berørte. Den Russisk-Ukrainske konflikten og en treg økonomisk gjenoppretting i Kina har ytterligere forsterket disse effektene. Disse sammenvevde globale og regionale faktorene bidrar til et mønster av redusert handelsaktivitet, som også påvirker Kristiansand havn.



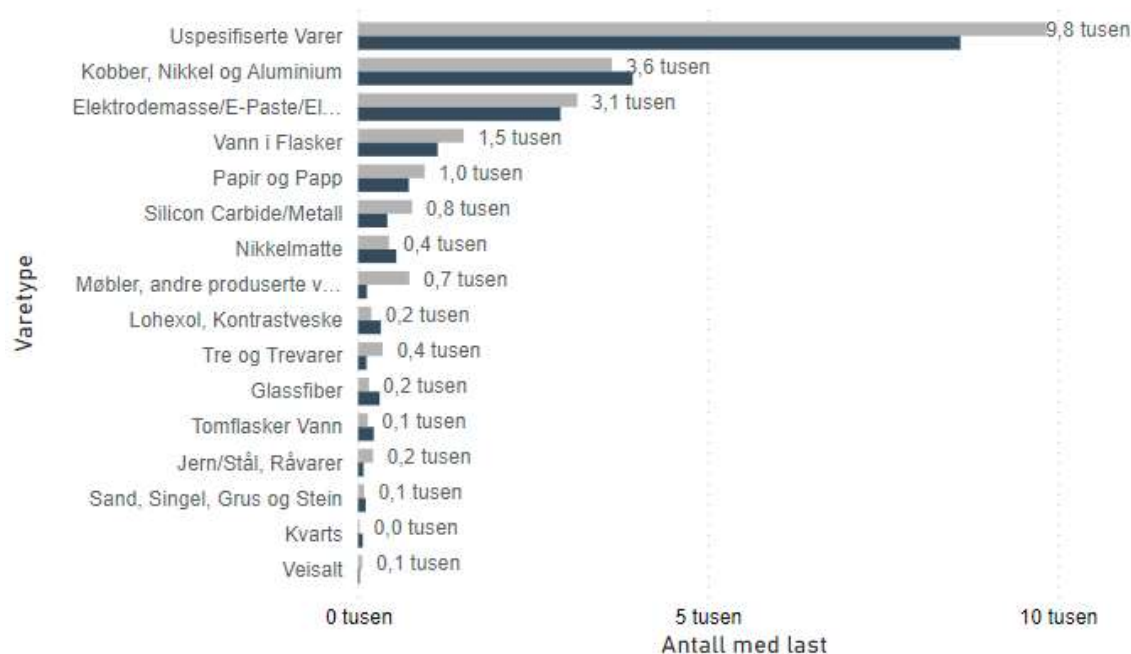
I antall tonn over containerterminalen har det vært en reduksjon fra i 2021 fra 501 644 til 406 600 i 2023.



Det er mange ulike varer som kommer via containerterminalen, og tabellen under viser et knippe av disse. Generelt har det vært en reduksjon i alle varetyper, men vi ser en liten økning i elektrodemasse. Det er også en stor andel som er uspesifisert og mer sesongvarer som for eksempel fyrverkeri, juletrær, hagemøbler ol.

Antall containere med last

År ● 2022 ● 2023



Allerede i årsrapporten for 2014 ble dybdebegrensingene på containerterminalen nevnt. Vi har siden den gangen gjennomført et prosjekt for oppmåling av dybde langs kai. Etter gjennomført prosjekt har vi fått detaljerte kart som viser at flere fartøy har minimalt å gå på når de ankommer og har avgang på kai 9. Vi ser nå at fartøyer tilpasser seg dybdebegrensingen før de forlater forrige havn og at de begrenser lasting før avgang til Kristiansand fordi marginene er små.



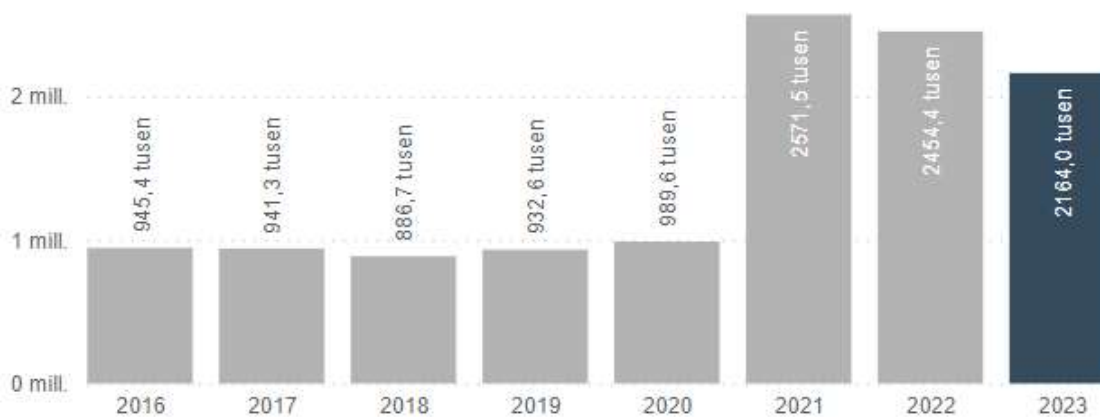
Bilde viser fullt unyttet kai kapasitet i Kongsgård (Foto: Isabelle-Louise Aabel)

Bulk- og stykkgods

Kristiansand havn jobber strategisk for å få flere skip på landstrøm og i august ble det første bulkskipet, Bowha Tsintao tilkoblet strøm og på slutten av året ble Csl Elbe også tilkoblet.

Total mengde bulk/stykkgods for de to havnedistriktene har redusert fra 2022 til 2023.

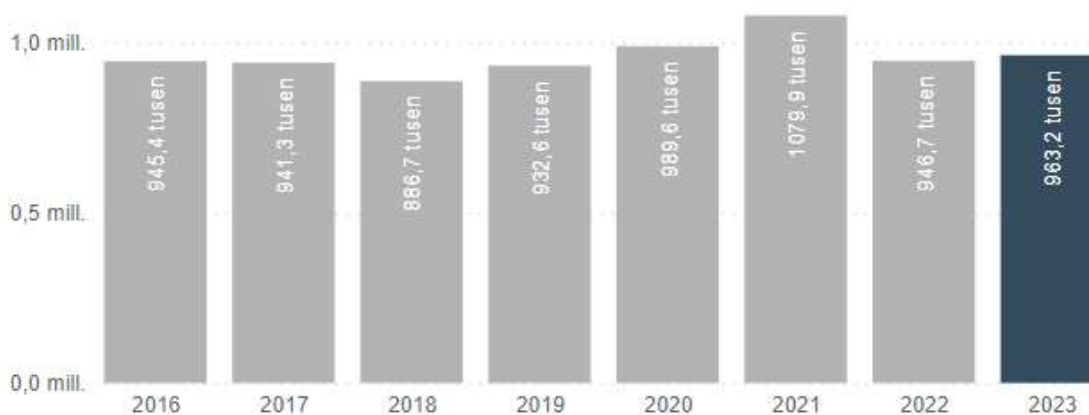
Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS



I påsken ble det gjennomførte tre STS-operasjoner (Skip til skip) i Kongsgård. Dette forklarer også årsaken til at Kristiansand havnedistrikt har hatt en økning i tonnlast spesielt på syre. På det mest travle tidspunktet var det fem forskjellige fartøy som lå til kai i Kongsgård, og vi ser betydningen av at Kristiansand havn kan tilby tilstrekkelig kaiplass for å støtte næringslivet.

I Kristiansand har vi har hatt flere spesialprosjekt laster i 2023 og i mars tok Kristiansand Havn imot fartøyet Elektron II. Fartøyet hadde med seg en trafo til 373 tonn som skulle fraktes fra Kristiansand Havn og til Støleheia.

Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt



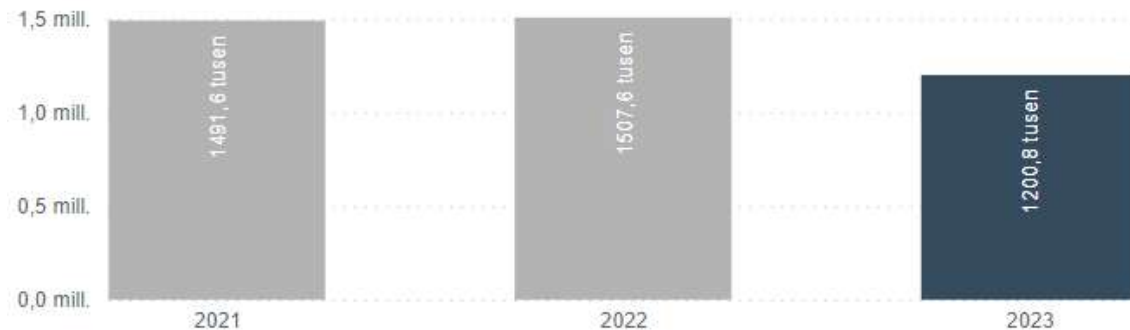
Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt

År ● 2022 ● 2023



Totalt i Lindesnes havnedistrikt har det vært 1 200 800 tonn last på private- og offentlige kaier og dette er en reduksjon fra 2022 hvor antall tonn var 1 507 600. Totalt antall gods i Lindesnes havnedistrikt fordeler seg som grafene viser under på varetype.

Antall gods i tonn Lindesnes Havnedistrikt



Antall gods i tonn Lindesnes Havnedistrikt

År ● 2022 ● 2023



Over 90 % av gods til og fra Lindesnes havnedistrikt består av stein, sand, singel og grus og tømmer. Sand og stein fikk en reduksjon i antall tonn på 1 103 000 i 2022 mot 801 400 i 2023. Det er forventet en økning i 2024. Skogsindustrien har hatt en liten reduksjon fra 2022 da det var 283 700 tonn, mens 2023 endte det på 262 888 tonn. Det meste av tømmeret som blir eksportert går til Tyskland og Baltikum. Det går også mye flis til Danmark som blant annet bruker dette til å produsere strøm. Det vurderes en utvidelse av tømmerkaien i fremtiden for å tilrettelegge for best mulig lasting/lossing av to fartøy samtidig. Dette vil være med på å øke effektiviseringen for næringslivet.

Det har vært mye aktivitet i Lindesnes havnedistrikt. En utfordring vi står ovenfor er tilgjengelig kaiplass. Som en konsekvens av få kai metere får ulike aktører begrensede muligheter til å sende ut den ønskede mengden last, og det blir også vanskelig å imøtekomme behovet for kaiplass fra andre aktører som ønsker å frakte annen last enn tømmer og stein.



Foto: Paul Janssen

Offshore- /supplyterminalen (OSP)

Det har vært mindre aktivitet på Offshore Supply Port (OSP) i 2023. Anløpene er i større grad knyttet til vedlikehold og klargjøring for oppdrag. Markedet for offshore rederiene har hatt en betydelig forbedring, og det er stadig færre skip i opplag. Havna har over tid jobbet med å tilby gode fasiliteter for næringen når skipene må til kai. Enten det er i påvente av nye oppdrag eller nødvendige vedlikeholdsoppdrag. I samarbeid med næringslivet vårt kan vi tilby de fleste tjenester i Kristiansand, og det øker ringvirkningene av offshoreanløp i havna. Kristiansand havn er imponert over lokalt næringsliv som stadig leverer på kompliserte oppdrag. I tillegg ser vi at offshorenæringene har stort fokus på miljø og klima. Tilkobling til landstrøm har på få år gått fra å være unntaksvis til å bli den nye normalen.

I starten av året ankom NKT Victoria Gismerøya for test av Bollard pull. Prosjektet ble gjennomført i samarbeid med lokale samarbeidspartnere og havna. NKT Victoria er en trofast bruker av havna og tjenestene til lokalt næringsliv.

Allseas sitt skip, Pioneering Spirit, ankom Kristiansand i februar og hadde avgang i april. Pioneering Spirit er verdens største konstruksjonsskip, med en dekkoverflate på 46 000 kvadratmeter. Skipet brukes hovedsakelig i olje- og gassindustrien til oppgaver som fjerning av gamle plattformer og installasjon av nye. Under oppholdet i Kristiansand benyttet de lokale bedrifter når de trengte service på utstyr, og de handlet all fersk mat lokalt. Besøket fra Pioneering Spirit førte til at det ble lagt igjen 22 millioner kroner til lokalt næringsliv, knyttet til tjenester og varer.

Rem Aquarius hadde avgang i midten av april etter å ha vært i Kristiansand havn siden september. Tilbakemeldingene fra skipet var at de valgte Kristiansand havn på grunn av at vi kan tilby landstrøm, nærheten til byen og god service.

Vi har også hatt besøk av North sea Giant og North Sea Atlantic. North Sea Atlantic hadde et umiddelbart behov for reparasjon og ble dokket for dette formålet på Andøya hos Oneco. Etter reparasjonsarbeidet var fullført, ble kai 36 ved Kristiansand Havn benyttet for de

nødvendige testingene. Dette førte til at dokkingen hos Oneco ble ledig raskere og North Sea Gigant kunne starte prosessen med ombygging av skipet inkludert forlengelsen av en av sine hovedkraner. Ved å bruke kai 36 for testing av North Sea Atlantic, understreket Kristiansand Havn sin viktighet med å kunne tilrettelegge for tidskritiske maritime operasjoner, og sikret dermed at både reparasjons- og ombyggingsprosjekter kunne gjennomføres mer effektivt og uten unødvendig ventetid.

Mot slutten av året ankom Jack-up riggen Noble Lloyd Noble Gismerøya for oppgraderinger hos GOT. Her bistod havna med planlegging og fortøyning i godt samarbeid med GOT. Allseas sitt skip, Pioneering Spirit, ankom Kristiansand i februar og hadde avgang i april. Pioneering Spirit er verdens største konstruksjonsskip, med en dekkoverflate på 46 000 kvadratmeter. Skipet brukes hovedsakelig i olje- og gassindustrien til oppgaver som fjerning av gamle plattformer og installasjon av nye. Under oppholdet i Kristiansand benyttet de lokale bedrifter når de trengte service på utstyr, og de handlet all fersk mat lokalt. Besøket fra Pioneering Spirit førte til at det ble lagt igjen 22 millioner kroner til lokalt næringsliv, knyttet til tjenester og varer.

Fiskeri

Vi har hatt en reduksjon i fiskeanløp i fra 1335 i 2022 til 1180 fiskerianløp i 2023. Som følge av økonomiske sanksjoner mot Russland har drivstoffprisene økt markant. For store deler av fiskeflåten i Agder er det nå ikke økonomisk bærekraftig å dra på havet for å fiske.

Det er økt oppmerksomhet på fordeling av areal på Gismerøya til fiskeri og offshore havvind, og det er viktig at fiskeri fortsatt blir involvert i planene fremover.

Kristiansand havn fikk i august oppleve skipsdåp på kai 3 da den nye fiskebåten Sille Marie ble døpt og lansert som "Sørlandets nye fiskeridronning». Med en lengde på 65,9 meter, en bredde på 15,5 meter, markerer Sille Marie en milepæl for regionens fiskerinæring. Båten er bygget ved Karstensens Skibsværft i Skagen, Danmark, og kostet omtrent 325 millioner norske kroner, hvorav rundt 30 millioner er investert i utslipps- og miljøfremmende tiltak. Arrangementet var en stor suksess med over 750 gjester inkludert mange av Kristiansand havns ansatte.



Foto: D p av nytt fiskefartøy «Sille Marie» i Kristiansand Havn 12. august 2023

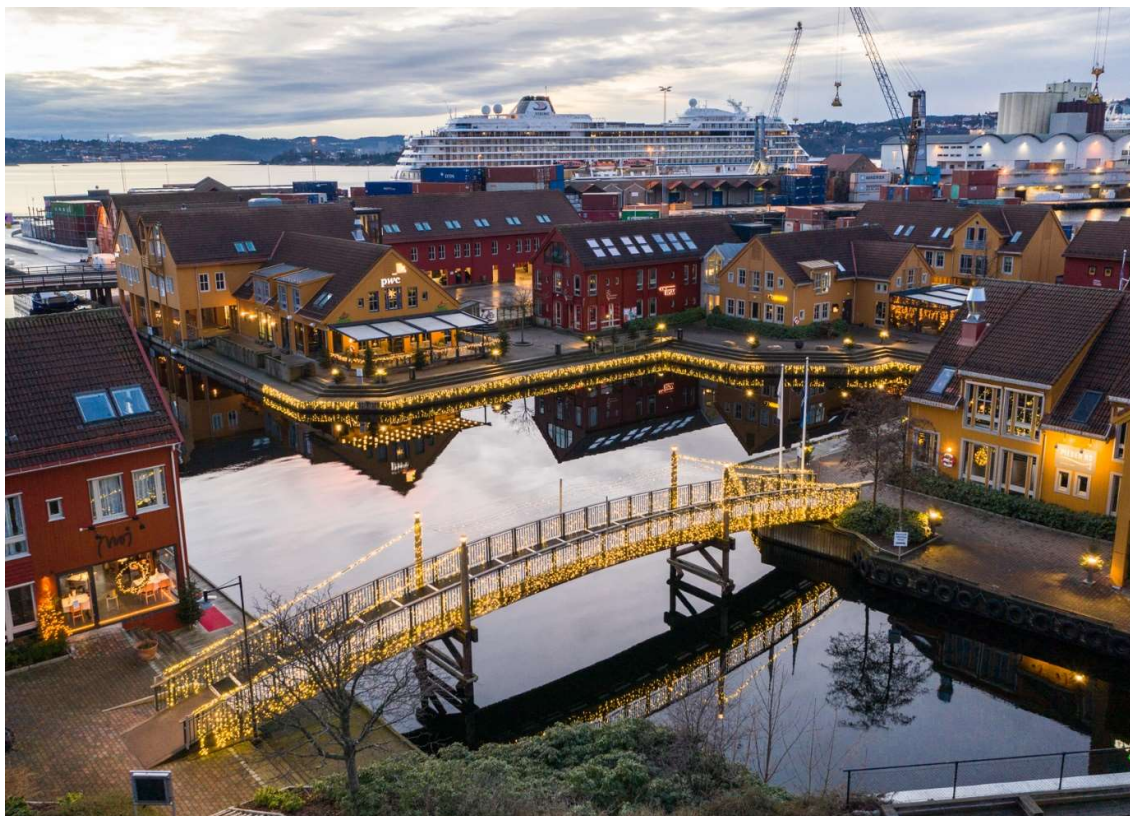
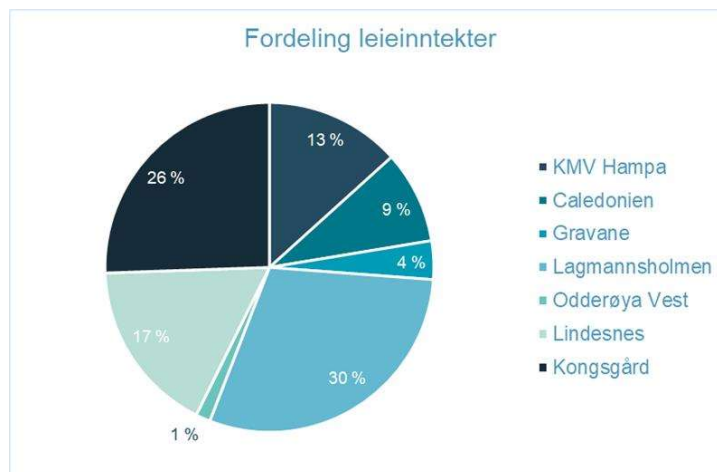


Foto: Trygve Emil Tønnesen

Eiendom

Utleiesituasjonen så langt i 2023 har vært stabil med inntekter kr. 2,9 millioner høyere enn budsjett grunnet prosjekt last, etterbetaling fra tidligere år for areal som er blitt benyttet i Strømsviga samt høyere omsetningsbasert leie en budsjettet. Som alle andre merker også havna økte priser innen drift og vedlikehold med et merforbruk på ca. kr. 0,55 millioner som skyldes kostnader til strøm samt tiltak på fergeterminalen som skilting, telt-løsning osv. pga økt fergetrafikk deler av året. Avklaringer rundt IKS-ets rolle i den videre utviklingen av Strømsviga-øst pågår.

Grafen under viser leieinntektene fordelt på de ulike områdene:



Videreformidling av landstrøm er kr. 1,0 millioner og driftskostnadene kr. 2,0 millioner lavere enn budsjett. Endringen skyldes mindre offshore anløp en forventet. Inntekter og kostnader er direkte avhengig av hvor mange skip som tilkobles. Positiv differanse dekker kapital, forvaltning og vedlikeholdskostnader.

Hva skjer;

Det er gjennomført anbudskonkurranse på havnas forsikringer som resulterte i skifte av forsikringsselskap. Det er også avholdt konkurranse for omsetning på Pir10 og ny samarbeidspartner er valgt. Det jobbes med oppgradering av Fiskebasaren i dialog med leietakere som også omfatter innvendige tekniske anlegg. I tillegg utvides serveringsarealet slik at publikum kan se råvarene som serveres håndteres av fagfolk.

Utenfor Fergeterminalen ble det etablert egen telt løsning utenfor for å avlaste innvendig publikumsarealene sommeren 2023. Utskifting av kraft/støt- absorbenter til fenderingspanelene på fergepiren er ferdigstilt. Oppgradering av taket på Pir10 området er ferdigstilt. Ny heis innvendig på Fergeterminalen med oppstart uke 41. Nytt adgangskontroll system for havnen er bestilt og drift satt. Registrering av informasjon i havnas utslippsmodell pågår. Ny landstrøms-infrastruktur og nytt landstrøms-anlegg i containerhavna er ferdigstilt. Effektforsyningen til cruise kaien er forsterket opp til 13,4 MW og vil bli ytterlig økt til 16 MW når ny trafostasjon i Havnegata driftsettes. Samtidig vil effektforsyningen til fergeterminalen kunne økes med 16 MW.



I første søknadsrunde fikk havna avslag på søknad til ENOVA om støtte til landstrøm-infrastruktur i Strømsviga og Havneavsnitt Nord. Tiltak omsøkes på nytt i 2024.

Videreformidlet landstrøm med estimat på utslippsreduksjoner siste årene:

2023: 6,6 mill kWh videreformidlet landstrøm gir estimert reduserte utslipp på ca. 5 000 tonn CO2 ekv.

2022: 8,7 mill kWh videreformidlet landstrøm gir estimert reduserte utslipp på ca. 6 700 tonn CO2 ekv.

2021: 18,9 mill kWh videreformidlet landstrøm gir estimert reduserte utslipp på ca. 14 400 tonn CO2 ekv.

2020: 23,3 mill kWh videreformidlet landstrøm gir estimert reduserte utslipp på ca. 17 800 tonn CO2 ekv.

2019: 7,2 mill kWh videreformidlet landstrøm gir estimert Reduserte utslipp på ca. 5 500 tonn CO2 ekv.

Havna er deltaker i SINTEF-prosjektet ACES, Accelerating Energy - and Sustainability Transitions in Ports, som handler om energiomstillingen innenfor sjøtransporten og hvordan havnene kan innta en rolle som energiknutepunkter. Lokalt har havna, kommune, speditører og havnekunder deltatt. Her ble det konkludert å jobbe videre med punktene/temaene: Energiterminal, videreutvikling av Fergeterminalen og forbedring av elektrisk infrastruktur.

I prosjektoppfølgingen er *Skisseprosjekt - Energiterminal for utslippsreduserende energibærere*, prioritert også som oppfølging av, og en utkvittering av konkrete foreslåtte tiltak i, våre eieres miljøhandlingsplaner.

Ut fra den kunnskapen en har i dag vil sjøtransporten benytte ulike energibærere ut fra mest optimalt valg hensyntatt transportavstand, transport behov og størrelse på skip. I Color Lines pilotprosjekt for hurtiggående ferger pekes på batteri og metanol.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

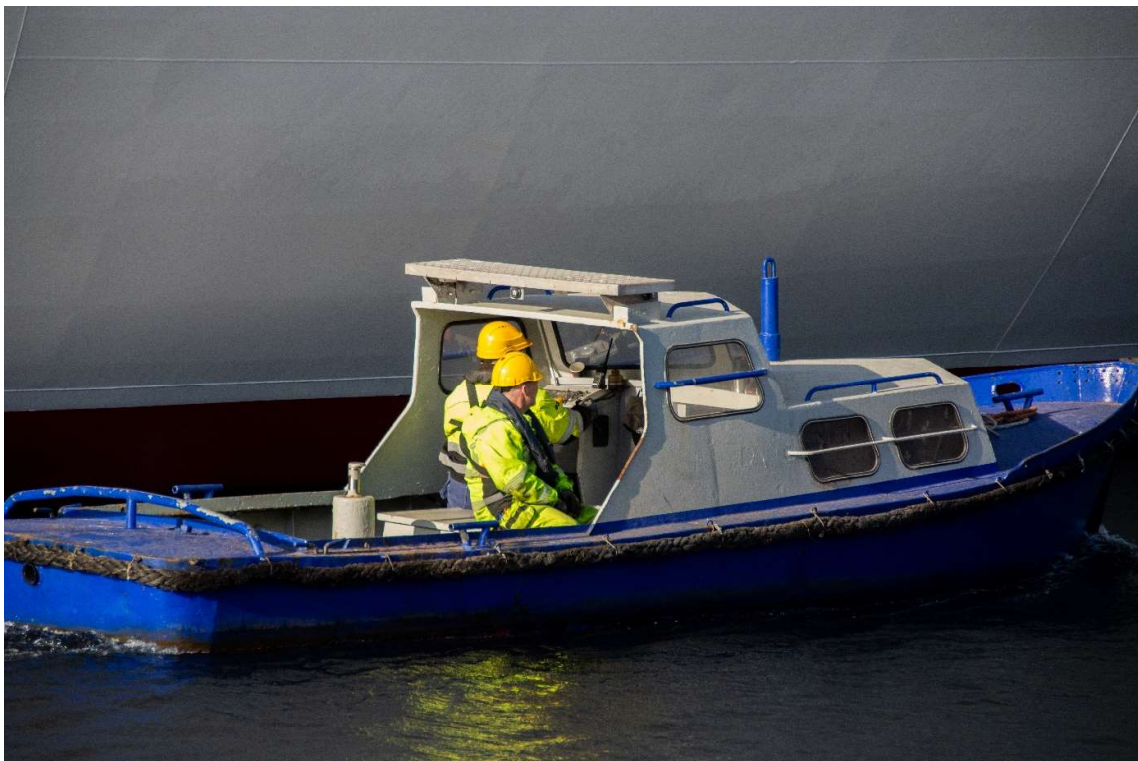


Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design

Investeringsprosjekter

Det pågår planlegging og investeringsaktiviteter inne de fleste av havnas strategiområder. Havna som organisasjon må tilpasses den "omstillingstiden" havna går inn i. Gartnerløkka, ny ringvei, flytting av containerhavna og byutvikling av Lagmansholmen/ Caledonien krever betydelige prosjektresurser. I tillegg kreves omfattende realistiske økonomiske konsekvensvurderinger som viser havnas økonomiske bæreevne og som hensyntar Havne- og farvannslovens krav i §32, hvor det kreves dokumentert at: *"det må være satt av tilstrekkelige og realistiske midler til å finansiere den fremtidige havnedriften og tilhørende investeringer og vedlikehold."*

I tillegg pågår mindre utbedring og vedlikeholdsprosjekt gjennom året. Nedenfor rapporteres på investeringsprosjektene som pågår.

1299 Miljøtiltak

Prosjektet omhandler energianalyse, miljø- og energireduserende tiltak med støtte fra ENOVA. EOS (energioppfølgingsystem) ble tatt i bruk 4. kvartal 2016. Prosjektet ble ferdigstilt i 2023. Prosjektet er ferdigstilt og regnskapsavsluttes i 2023 med en innsparing på kr. 0,17 millioner.

2212 Fergeterminal utbedring av anoder

For budsjett 2021 ble det bevilget 2,8 millioner til å utbedre anoder på fergeterminalen kai 2a og 2b. Rammen ble utvidet til 5,6 millioner i budsjett for 2022 til også å omfatte vannrør under kai 20 og 21, belysning under tube/rampe samt korrosjonssikring av kai 1 og 2. Det ble foreslått å montere nye anoder for å beskytte spuntten kai 2A og 2B og tiltak for å utbedre korrosjon på tube og nedre rampe til fergepiren A1. Rør til vannforsyning er skiftet i en strekning av 150 meter for å redusere vannlekkasjer på fergepiren.

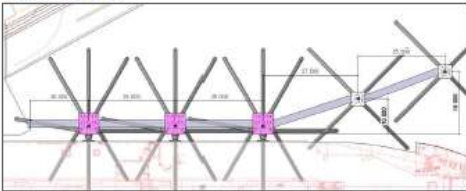
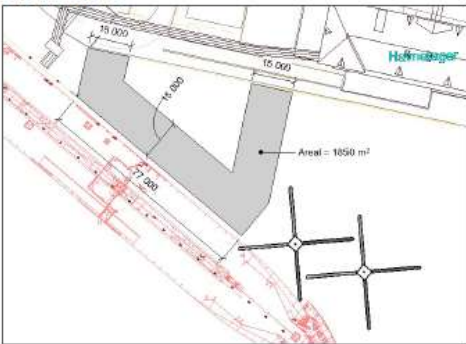
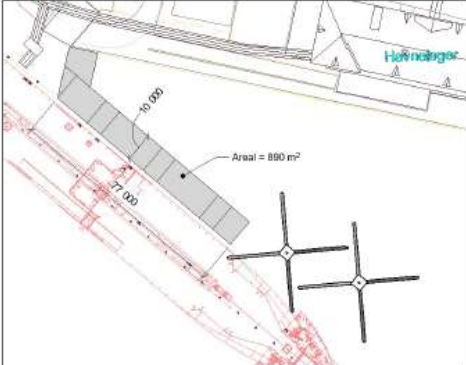
Den eldste delen av kai 2 som går inn under pelet del av kai 1, har en spuntvegg fra da kaien opprinnelig ble bygget. Ettersom gammel spunt ligger bak nyere pelet del, er korrosjonssikring en utfordring. Kai dekke foran fergeterminalbygget, kai 2, er fra 1920. Tiltaket må også ses i sammenheng med den samlede endringen som utløses av ny E39, etablering av fremtidig tredje fergeleie.

Prosjektet er ferdigstilt og regnskapsavsluttes i 2023 med en innsparing på kr. 0,3 millioner.

2213 Utvikling av fergehavna

Hensikten med prosjekt 2213 er primært å ivareta fergehavnas interesser som en følge av inngrepet til Statens vegvesen (E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen) på terminalområdet, men utviklingsarbeider i form av skisse- og forprosjekter som bl.a. omhandler 3. fergeleie, økt oppstillingskapasitet, breddeutvidelse av leie 1A, som er stilt i bero og garanti knyttet til leie 1B inngår også i dette prosjektet. Rapport som omhandler 3. fergeleie ble levert i første halvdel av 2. tertial. Pga. kostnadsbildet for full utbygging er det også iverksatt utredning av en mindre utbygging i et forsøk på å få ned kostnadene. Denne rapporten (Norconsult, RAP-K-TFL-002, versjon J02) ble levert mot slutten av 2023. Rapporten belyser 3 alternativer A, B og C. Det er videre satt i gang bestilling av grunnundersøkelser for å verifisere sediment sammensetning og for å påvise fjell og en rapport for vurdering av løsning for økt

biloppstillingskapasitet. Dette vurderes som særdeles viktig for å øke terminalens kapasitet ettersom dagens og kapasitet etter E39 inngrepet kun omfatter erstatning av kapasiteten som var i 2014 (før SVV regulering av E39), og som er definert som 1,5 dimensjonerende ferge (a la Superspeed, 750 personbiler og 60 trailere, hvor terminalkapasiteten er 750 personbiler).

Alternativ :	Fordeler	Ulemper
<p>Alternativ A</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Færrest konstruksjoner for å ta imot SuperSpeed. - Fundamentering er uavhengig av eksisterende konstruksjoner. 	<ul style="list-style-type: none"> - Skrå lange peler kan gjøre det vanskelig å utvide piren i fremtiden. Krevende fundamentering for passasjertube mellom dykdalbene. - Ingen bakareal. Ikke mulig å laste/losse varer eller gods på 2/3 deler av skipssiden.
<p>Alternativ B</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaien har et større areal enn alternativ A og C, med en kaibredde på 15 m. - Konstruksjonen overfører horisontale krefter til bakomliggende konstruksjonene og er fundamentert med kun vertikalepeler. - Skissert konstruksjon er gunstig for videre utbygging og for håndtering av horisontale krefter. 	<ul style="list-style-type: none"> - Forutsetter at eksisterende konstruksjoner skiftes ut før bygging av ny pir og prosjekteres for opptak av horisontale krefter fra piren.
<p>Alternativ C</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaien oppfyller minimumskravene for å ta imot SuperSpeed, og har en minst bredde som er tilstrekkelig for drift. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaien har et mindre areal enn alternativ B, med en bredde på 10 meter. - Kaien må håndtere horisontale krefter med skråpeler, siden det er ingen kobling til eksisterende konstruksjoner. - Det kreves tilpasninger av aksesystem og peleplassering ifm. videre utbygging.

Klipp fra Norconsultrapporten

Kostnader er estimert til hhv. A = 136,1, B = 151,4, C = 130,3 (P 85 verdier). I tillegg kommer arealinnvinning i Hampa på 126,5 og rampe og opparbeidelse av bakareal på kr. 22,2 millioner. Kostnadsoverslaget innbefatter ikke omtalte økte biloppstillingskapasitet. Dette arbeidet pågår som nevnt over, og vil komme i tillegg.

Avsatte budsjetttramme må ses i sammenheng med behovet som avdekkes som følge av E39 inngrepet og størrelsen på erstatningen som er oppnådd gjennom kontrakt med Statens

vegvesen i forbindelse med eiendomsinngrepet. Denne tar ikke høyde for det 3. fergeleiet og heller ikke for økt biloppstillingskapasitet.

Totalt budsjett er kr. 70,8 millioner med gjenstående ubrukte midler på kr. 64,8 millioner.

2215 Kontorbygg, nytt tollbygg i vest (for kjørende)

Inngrepet til Statens vegvesen (E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen) på terminalområdet medfører at tollkontrollfunksjonen for kjørende må flyttes og reetableres i vest. Vi planlegger å bygge opptil to etasjer med kontorlokaler over tollkontrollområdet. Disse kontorene vil være for fergereederiene eller andre selskaper, og vil erstatte kontorene i Satellitten som skal rives.. Prosjektet er estimert til kr. 40 millioner på skisseprosjektnivå og omfatter ca. 1600m² fordelt over to etasjer med plassering over selve tollfunksjonen. Gjennomføring vil følge Statens Vegvesen sin tidsplan for å flytte og bygge opp tollkontrollfunksjonene på nytt. Kontorlokalene må dekke fergeselskapenes og evt. andre interessenter sine behov. Bevilgningen i 2023 er på kr. 5,0 millioner., og med gjenstående ubrukte midler på kr. 5,0 millioner.

2220 Utbedring av fending – Kai 1

Eksisterende fenderløsning på fergepiren side B har en utforming som medfører at det oppstår fender-skade ved anløp. I tillegg har «slit og elde» påført fender-panelene med innfesting slitasje som tilsier utskifting. Det som er avdekket, tilsier utskifting av de delene som fanger opp energi ved anløp og deler av selve panelenes bevegelig og faste innfesting.

Samtidig vil vi gjennomføre en grundig kontroll av de statiske festene til kaia for å sjekke etter korrosjon, sprekker, slitasje og andre tegn på svekkelse. Dette gjøres for å unngå uønskede hendelser og sikre at kaia er trygg og stabil.

Bevilgning i 2023 er på kr. 3 millioner, med påfølgende kr. 3 millioner i 2024 og kr. 2 millioner i 2025. Gjenstående ubrukt er på ca. 1,6 mill.

5306 Fiskebrygga

Prosjektet har en vedtatt ramme på 6 millioner fra budsjett 2015. Leietaker har ønsket mer tid til interne beslutninger slik at prosjektet ikke ble igangsatt. Deler av bevilgningen er derfor omdisponert til andre delprosjekter.

En av havnas speditører trengte mer plass og foreslo å flytte sine kontorer til andre etasje på bygg 6302, Havn- og Transport bygget, med kantine for ansatte. I sak 41/18 vedtok styret finansiering ved omdisponering av tidligere bevilgning til Fiskebasaren. Forbruk kom på 2,9 millioner. Prosjektet gir god avkastning på investert kapital og styrker havnas økonomi.

I havnestyrets sak 22/19 behandlet havnestyret sak om oppgradering og utvidelse av p-plass arealet foran Hotel Caledonien og vedtok forslag til innstilling på 1,4 millioner som ramme. I samarbeid med leietakere er planen for oppgradering på Fiskebrygga utsatt på grunn av covid-19. Leietakere har igjen tatt kontakt med havna for å se på nye løsninger. Vedtatt ramme er på kr. 6 millioner med et forbruk på kr 4,0 millioner innenfor ramme.

6211 Pullerter cruise – Kai 10

Utviklingen går i retning av stadig større skip som utløser behov for ytterlig utbygging av fortøynings pullerter til kai 10. Dette har blitt etterspurt av MSC, RCL, Princess og Aida.

Første anløp i 2023 var 2. januar og utviklingen går mot at sesongen ser ut til å strekke seg i begge ender. Behovet for forsterket fortøyning øker på tidlig vår, høst og vinter. I 2019 var snitt tonnasjen 67 412 BT, 2022 89 658 BT. En snitt økning på 22 246 tonn. I 2023 blir snitt-tonnasjen 94 106 BT. Dette medfører en ytterligere økning på 4 448 tonn eller totalt på 26 694 tonn siden 2019.

Kontrakt med entreprenør for utførelse ble sluttet 13.11 2023, hvoretter oppstart fant sted i månedsskiftet nov./des. 2023. Det etableres 3 stk. nye pullerter, 2 stk. øst og 1 stk. vest for eksisterende cruisekai (kai 10). Forventet ferdigstilling medio april 2024.

I budsjett for 2023 er det satt av kr 8,0 millioner med kr 5,5 millioner gjenstående ubrukt. I fb. 2024-budsjettet er det satt av ytterligere bevilgning.

6314 Oppgradering bygg

Oppgradering av Gravane 7: Loskontoret er ferdigstilt. Tiltaket omfatter kort opplistet: oppgradering bad/toalett, flytte vegger, garderober, vaskerom, utskifting av vinduer samt nytt ventilasjonsanlegg.

Nytt oljevernberedskapslager til Kystverkets på Shell-kaia er ferdigstilt. Prosjektet omhandler nybygg på ca. 400 m² bak kai 16.

Fiskebrygga er et av byens utstillingsvinduer og bidrar til havnas omdømme. Havna har ansvar for utvendig vedlikehold, og fiskehandlerne for vedlikehold av eksklusivt leide arealer og installasjoner til deres virksomhet. Utover tidligere maling av fasader og løpende vedlikehold, planlegges oppgradering som følge av bruk, slit og elde siden ferdigstilling på midten av nittitallet. Oppgradering av Fiskebrygga ute og inne forutsetter å skje i samarbeid mellom partene. Det er utarbeidet skisseforslag hvor ark. Løvdahl har skissert løsninger i tråd med opprinnelige visjoner for bygget. Avklaring med bygningsmyndighetene for innvendige endringer i første etasje pågår.

Fergeterminalen ble ferdigstilt som lager i 1920. Bygget ble bygget som lager og senere omdisponert til fergeterminal, kontor og personterminal for fergepassasjerer. Takteking ble skiftet i 2011. I forbindelse med ombygging til kontor for tollvesenet, ble det avdekket fuktinntrengning på grunn av sprekker i den pussede fasaden. Ut fra det som er avdekket er det fasade mot byen og østlig retning mest skadet. Endelig rapport fra fagekspert vil foreligge over nyttår.

Bevilgningen omfatter i tillegg også en rekke mindre tiltak som utskifting av el. infrastruktur/el. tavler, skifte lyspaneler i containerhavna, skifte gamle kabler rundt i havna som forårsaker jordfeil, utbedringer på eldre heiser samt ventilasjonsanlegg. Tiltakene er del av havnas internkontroll og utføres i tråd med faglige råd, tilsynsmyndighetenes anmerkninger og pålegg.

Samlet vedtatt bevilgning for alle tiltakene er på kr. 21,2 millioner med forbruk på kr. 17,9 millioner innenfor ramme.

6315 Tiltak i Vestre havn

For å unngå flere mindre prosjekt omhandler tiltaket:

- ny heis i Fergeterminal-bygget, kr. 1,5 millioner
- permanent takløsning over salgsområdet ved porten til cruise, Kai 10, kr. 0,5 millioner

- utskifting av kai belysning kai 35- 36 i Kongsgård, kr. 1,5 millioner
- ladestasjoner til kjøretøy og maskiner, kr. 1 million over to år.
- fasade Fergeterminalen kr. 2 millioner (flyttes fra bevilgning til prosjekt 6314 som regnskapsavsluttes)
- Gravane området, vedlikehold utearealer kr. 1,0 millioner

Heisen som bringer fergepassasjerer fra første til andre etasje er ferdigstilt i desember 2023.

Omsettingen på Pier 10 området gir et variert tilbud til cruise passasjerer, som ut fra den tilbakemeldingen vi får, blir godt mottatt. Utskifting av takløsning er ferdigstilt mai 23.

Eksisterende kai belysningen bak kai 35 og 36 i Kongsgård er av eldre dato og er energi- krevende. Tilbud er mottatt, men ikke igangsatt.

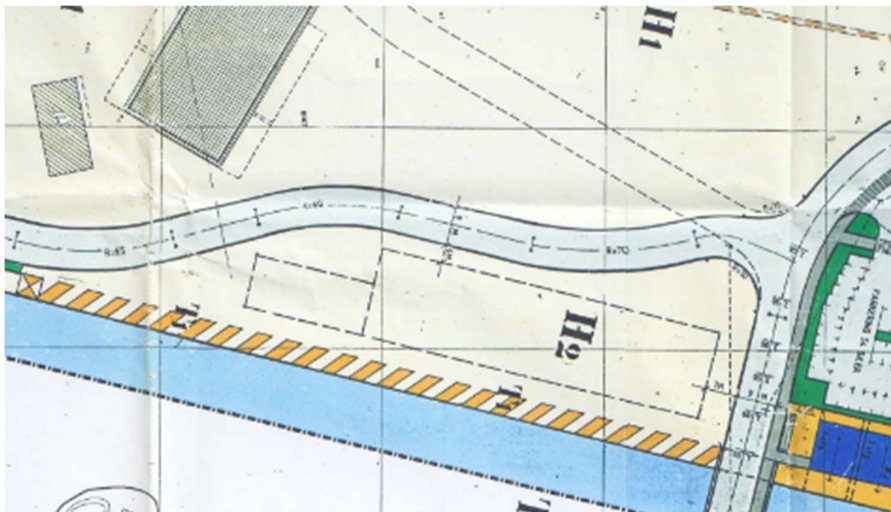
Behovet for å ladepunkt inne på Caledonien/Lagmannsholmen øker. Til nå har effektbehovet og volum latt seg løse, men utviklingen går i gledelig retning mot av utskifting til el. utstyr. Tiltaket er under forberedelse.

Arealene i Gravane er godt besøkt og bør holdes i rimelig stand, det pågår prosjektering. Samlet vedtatt bevilgning for 2023 er på 5,0 millioner kr med gjenstående ubrukt på 2,8 mill.

6320 Påbygg Skagerakfiskbygg

Virksomhetene i Fiskebasaren har plassproblemer til produksjon, ansatte og mangler arealer til utvikling. Havna har over tid vært i dialog med kundene om plassproblemene. For å løse kundenes behov, styrke sjømat-interesser og foredling og samtidig ta vare på denne delen av byens historie, foreslås forlengelse av Skagerak bygget i trå med vedtatt reguleringsplan fra 1993. Forslaget fremgår og er hjemlet i vedtatt reguleringsplan i området H2 bak kai 12, fiskerikaien. Prosjektet er i tidlig fase og må gjennom den vanlige prosessen med utarbeidelse av romprogram, forprosjekt osv. for å øke prosjektet kunnskapen.

Alle kundene som i dag leier i Fiskebasaren, ønsker å signere intensjonsavtale om leie etter ferdigstillelse. Gjennomføring av tiltaket vil bidra til å «ferdigstille» arkitektens opprinnelige planer for området som er et av de mest besøkte i byen.



Utklipp fra reguleringsplanen.



Visualisering utarbeidet Av arkitekt Løvdahl, av 27.09.22.

Etter dialog med bygningsmyndighetenes planavdeling er en kommet til at søknad om rammetillatelse stilles i bero i påvente av planprosessen som er igangsatt for byutvikling av Lagmansholmen/ Caledonien. Havne er i dialog med fiskehandlerne om behov for ev. midlertidig løsning. Vedtatt bevilgning for 2023 er på kr. 5,0 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 4,9 millioner.

6404 Kjøp av ny kran

Anskaffelsen er gjennomført og oppgjør i henhold til betalingsplan etter anbudskonkurranse. Gjenstående midler er planlagt til anskaffelse av nytt åk da åk ikke var del av hoved anskaffelsen. Vedtatt ramme er på 35 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 2,1 millioner.

6632 Div. drift.

Det er satt av midler til innkjøp av diverse utstyr, kjøretøy (belastet under 6622 Peugeot Partner) og oppgraderinger av Molly (havnebåten – belastet under 6624). Målet er å bytte alle kjøretøyene til utslippsfrie. Større deler av beløpet er planlagt for kjøp av elektrisk lastebil. Samlet bevilgning er på kr. 4,9 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 4,3 millioner.

7102 Shell-kaien.

Tiltaket gjelder korrosjonsbeskyttelse av kai samt mindre utbedringer av infrastruktur. Vedtatt ramme er på 2,5 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 0,2 millioner. Prosjektet kan regnskapsavsluttes.

8140 Utbedring kaianlegg i Lindesnes

Det er utført tilstandsvurdering på kai konstruksjoner av Dagfinn Skaar AS i Lindesnes i 2022. Det ble ikke registrert større skader eller avvik utenom den eldste kai i Kleven foran Kullbua.

Klevenkaia har store skader på kai-pilarer hvor betongen er erodert/vasket ut i betydelig utstrekning. Kaia er kondemnabel og står i fare for å kollapse, derfor ble den fysisk stengt for all ferdsel. Tiltak for å bringe Kleven-kaia i operativ bruk er ikke med i forslag til bevilgning kun anslagsvise kostnader på riving/sikring som er forbundet med stor usikkerhet. Samlet vedtatt bevilgning er på kr. 1,0 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 0,85 millioner.

8202 Utvidelse av lagringsområde for tømmer

Lindesnes Havn KF inngikk avtale med entreprenør om nedsprenkning, grovplanering og plastring av ca. 15 mål vest i Strømsviga i forlengelse av arealet bak Tømmerkaia, som skal dedikeres lagring av tømmer og flis. Arbeidet ble ferdigstilt med overtakelsesforretning 1. tertial 2022. Endelig opparbeidet areal ble i underkant av 13 mål.

Ferdigstillelse av infrastrukturen ble ferdigstilt i månedsskiftet november/desember 2022. Området er klart til å ta i bruk.

Prosjektet er ferdigstilt og overtatt. Prosjektet kan trolig regnskapsavsluttes 1. tertial 24 etter at garantibefaring er gjennomført første tertial 2024.

Belastningen er på kr. 18,9 millioner mot budsjett kr. 25,0 millioner. Gjenstående ubrukt er på kr. 6,1 millioner.

8217 Gismerøya Vest.

Salg av tomter på Gismerøya for å handtere tidligere forventninger mellom partene, før selskapsavtalen, forentes avklart i regi av Lindesnes Havn KF uten deltakelse fra Kristiansand havn IKS. Bruk av beløpet anbefales stilt i bero som en reserve til ev. tjenlige løsninger som ligger utenfor hva som håndteres av KF-et. Samlet vedtatt bevilgning er på kr. 4,0 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 4,0 millioner.

8300 Oppgradering bygg Lindesnes

Det ble bevilget kr. 2,0 millioner i forbindelse med budsjett 2022. Oppgradering av kontordel i lagerbygget bak Gismerøykaia og lagerteltet som er ferdigstilt. I budsjett for 2023 ble bevilgningen økt til også å omfatte ytterlig oppgradering av bygg ved samt kai belysning og ventilasjonsanlegg på havnekontoret, Nordre Banegate 35 på kr. 2,0 millioner i 2023, med foreslått videre årlig avsetning på kr. 1,0 millioner. Vedtatt ramme er på kr 4,0 millioner med gjenstående ubrukt på kr 2,0 millioner.

9107 Kongsgårdbukta – utvidelse av kai 36.

Videreføring av investeringene i Kongsgård er et ledd i den langsiktige strategien som følger av Bystyresak 47/2014, som et ledd i kvalitetssikring av vedtak i sak 80/2003 om Havnestrategien for Kristiansand Havn KF. Dette er også i tråd med Havneplanen fra 2015, hvor en av de strategiske konklusjonene er å bygge ut øst-vest linjen i Kongsgård først, ettersom dette er av de rimeligste områdene å bygge ut. Det er også i disse områdene containeravsnittet vil bli plassert. Dagens reguleringsplan tillater en utvidelse av kaia med 82,4 m østover – i østlig retning mot Sømmlandet.

I andre tertial ble det sluttet kontrakt med entreprenør. Arbeidene med utførelsen pågår for fullt, og forventes ferdigstilt sept./okt. 2024.

Bevilget ramme pr. 31.12.23 er på kr. 91,0 millioner med gjenstående ubrukt kr. 29,9 millioner. Det er satt av ytterligere bevilgning ifb. 2024-budsjettet.

9120 Landstrøm OSP

Havna fikk sitt første lavspente landstrømanlegg levert i september 2015. I tillegg kjøpte havna ytterligere et anlegg i 2016 etter at havna fikk kr. 3,85 millioner i tilskudd fra ENOVA. Utbetaling av tilskudd fra ENOVA ble mottatt Q1 2017 etter godkjent innsendt rapport pr. 31.01.2017. Vedtatte ramme på kr. 3,7 millioner pluss tilskudd fra ENOVA utgjør 7,55 millioner. I budsjett for 2017 ble ramma økt med kr. 1,5 millioner for supplering og for også å omfatte etablering av utslippsmodell for havna. I budsjett for 2020 ble rammen økt til kr. 21,5 millioner.

Havnas egne bevilgninger pluss tilskudd fra ENOVA hadde en samlet ramme på kr. 9,0 millioner før havnestyret i sak 16/18 behandlet forespørselen om å ta imot et høyspent landstrømanlegg på 16 MVA finansiert av EU og det danske firmaet PowerCon AS. Styret bevilget kr. 7,0 millioner til infrastruktur for å kunne ta imot anlegget. Tiltaket ble finansiert ved å omdisponere fra prosjekt 9313 Lager Kongsgård. Godkjent anleggskonsesjon fra NVE til å bygge og drive høyspentanlegget ble mottatt 10.08.2018. PowerCon har utviklet, levert og satt i drift anlegget 10. september 2018.

Det gjenstår å finne mer effektiv kabelhåndteringsløsning. Havna følger utviklingen i markedet tett, og planlegger å anskaffe utstyr for kabelhåndtering til cruiseskip i 2024.

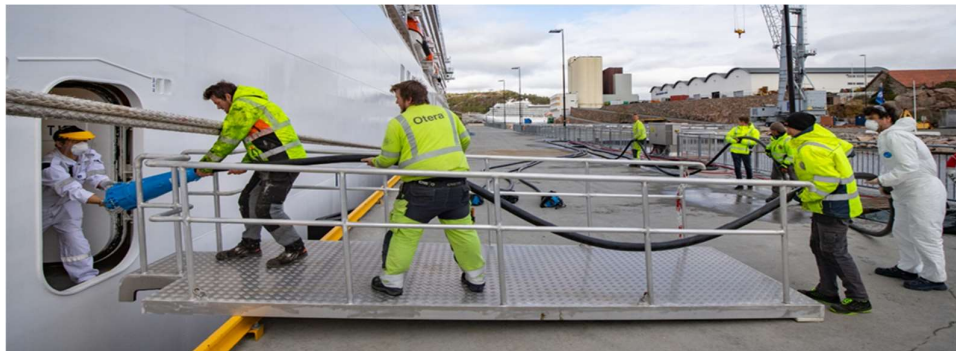


Foto: Trygve Emil Tønnessen

Etter anbudskonkurranse fikk havna i 2020 levert to nye lavspente landstrømanlegg på 2 MW hver, samt kabler, kabeltromler og tilleggsutstyr. Hvert anlegg kan benyttes til et eller to samtidige anløp/skip og i tillegg ladning av kjøretøy på opptil 350 kW/h.

Kristiansand havn fikk i 2021 tilsagn på kr. 4,8 millioner i tilskudd fra ENOVA til infrastrukturtiltak for å forsterke effektforsyning i Vestre havn. Prosjektet ble ferdigstilt våren 2023, og har hatt en samlet kostnad på ca. kr. 15 millioner kroner. Som et resultat av prosjektet at dette kan nå alle skip som anløper Vestre havn nå tilbys land- og ladestrøm. I tillegg er kapasiteten til å kunne forsyne cruiseskip med land- og ladestrøm økt. I 2023 ble også havnas nye landstrømanlegg til containerskip installert. Anlegget er finansiert av EU-

midler. Godkjent anleggskonsesjon fra NVE til å drive høyspentanlegget ble mottatt 08.02.2023.

Havna har i løpet av det siste året gjennomført to forprosjekter for utbygging av landstrøminfrastruktur. I Strømsviga, Mandal har effektforsterkning og utbygging av landstrømforsyning til tømmer- og steinkaia blitt kalkulert til kr. 11 millioner. I havneavsnitt Nord har effektforsterkning til området og utbygging av landstrøminfrastruktur ved kai 36 blitt kalkulert til kr. 20 millioner.

I tillegg pågår planlegging av effektforsterking på 17 MW til fergeterminalen. Nettutbyggingen avhenger av utbyggingen av ny transformatorstasjon i Havnegata 19, og vil etter planen bli gjennomført i 2026

Det ble bevilget ytterligere på kr. 8,0 millioner i 2023 med forslag om videre avsetning i periode, til ytterligere utbygging av havnas infrastruktur, landstrøm til ny ferge, tiltak foreslått i miljøplan, igangkjøring av utslippsmodell, ev. sensorer/måleutstyr utslipp fra havna. Vedtatt ramme er på kr. 48,5 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 10,2 millioner.

9210 Havneavsnitt Nord

Reguleringsplanen 1606 Kongsgård – Vige Havneområdet, SHA_4, SHA_5 og SHA_6 opp til kote (- 8) fra Ringknoteodden til og med Vige) ble vedtatt 22.11 2023, B-sak 81/23.

Intensjonen med denne er bla. å tilrettelegge for mottak av masser (stein) fra Ytre Ringveg, og for å komme i gang med områdestabilisering av utbyggingsområdet.

Nye Veier har også sendt inn sitt forslag til plan for Ytre Ringveg. Denne planen er lagt ut til off. ettersyn med frist 17.01.2024. Dette påvirker havna – både med hensyn til tap av areal og funksjon (kai) som går tapt (se illustrasjon under), og ved at det oppstår et behov for å tilrettelegge for mottak av masser.

I forbindelse med bygging av ny Ytre Ringvei, i regi av Nye Veier, vil ny kryssløsning beslaglegge Vige-kaien samt deler av utfyllingsområde i sjø regulert til havneformål.

Havna har også iverksatt bestilling av geotekniske undersøkelser (seismikk og tradisjonelle grunnboringer) i områdene SHA_5 og SHA_7. Utførelse i felt ferdigstilles første halvdel av 2024. SHA_7 tas med nå for å synliggjøre massebehov og konsolideringstid. SHA_5 er tatt med for å verifisere konstruksjonsprinsipp med tanke på videreføring av kai 36 øst/øst nord-øst. Det er i den sammenheng også utarbeidet en rapport som belyser konstruksjonsprinsipper for videreføring som nevnt. Rapporten omhandler flere alternativer, og viser et kostnadsspenn fra 1 100 – 2 100 millioner.

Prosjektet har en belastning på kr. 20,1 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 4 millioner.

9211 Avretting areal Kongsgård

Prosjektet omhandler oppbygging, avretting, asfaltering, grøfter, infrastruktur, belysning og ISPS-sikring med mer, i havneavsnitt nord, og omhandler deler av SHA_1, SHA_2 og SHA_3 på øst-vest linjen bak kai 36, på nordsiden av dagens trafikkorridor inn mot fjellstuff.

Det ble i 1. tertial 2023 avklart med kommunen at det ikke er behov for å utarbeide forslag til reguleringsplan for SHA_2 og deler av SHA_3 i hht. kommunedelplanen. Med bakgrunn i dette ble det iverksatt bestilling av skisseprosjekt for å få oversikt over infrastrukturen og opparbeidelsen av området. Rapport og kostnadsoverslag er levert, og foreløpige

vurderinger viser et investeringsbehov på kr. 140 -150 millioner. Tiltaket er videre omtalt i budsjett for 2024 med handlingsplan.

Vedtatt ramme pr. 31.12.23 er på kr. 8,0 millioner med gjenstående ubrukt kr. 5,9 millioner.

9314 Lager Kongsgård – On & Offshore

Prosjektet er ferdigstilt med det anbefales at regnskapsavslutning utsettes til garantiperioden utløper. Vedtatt ramme kr. 40 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 1,5 millioner, regnskap-avsluttes.

9316 Solcelleanlegg, tiltak i Miljøplanen.

Første solcelle anlegget ble drift satt november 2017. Anlegget fungerer som planlagt og produserer ca. 85 til 90 000 kWh i snitt pr år. I budsjett for 2020 ble rammen økt med 1,5 millioner og i 2022 økt til samlet 6,0 millioner. På grunn av covid-19 og lav kronekurs har en skjøvet prosjektet ut i tid. Med dagens energipriser ser en i ettertid at den gang skulle tiltaket ikke vært skjøvet frem i tid. Ved årsskifte 2022/23 ble ytterligere et anlegg på ca. 85 000 kWh drift satt etter anbudskonkurranse. Vedtatt ramme er på kr. 6,0 millioner med gjenstående ubrukt på kr. 3,2 millioner.



9602 Gjerde kamera/port Vige ISPS

Prosjektet er igangsatt og vedtatt ramme er på kr. 0,7 millioner. Prosjektet har et merforbruk på kr. 40 000,-. Inndekning sees i sammenheng med innsparing på flere prosjekter som skal regnskapsavsluttes.

9604 ISPS

Deler av dagen system er eldre versjon og har fungert og gjort jobben i nærmere 15 år. Systemet skal håndtere forvaltning og dokumentasjon av ISPS-systemet, nøkkeladgang til bygg og porter, kamera, kjøretøy og person identifikasjon og adganger. Eksisterende system er «bygget på» i etapper og deler av systemet snakker ikke sammen.

Prosjektet går ut på å skifte ut til nytt system med felles plattform i bunn som kan håndtere havnas behov samlet og kommunisere helhetlig med andre system havna benytter.

Det er tidligere satt av kr. 1,5 millioner for å bytte leverandør, ikke hele systemet som nå foreslås. I tillegg er det tatt inn utvidelse av gjerdet bak kai 36 med porter og kommunikasjon til nytt system, samt til kai 10, cruise kaien inkludert bu til ansatte som foretar passasjer og adgangskontroll ved cruise anløp. Oppdraget har vært ute på konkurranse, leverandør er valg og det planlegges for oppstart rett over ferien. I budsjett for 2023 ble rammen økt med kr. 3,1 millioner til samlet kr 4,6 millioner med gjenstående ubrukt er på kr 2,4 millioner innenfor ramme.

9990 Anlegg avsetning udisponert.

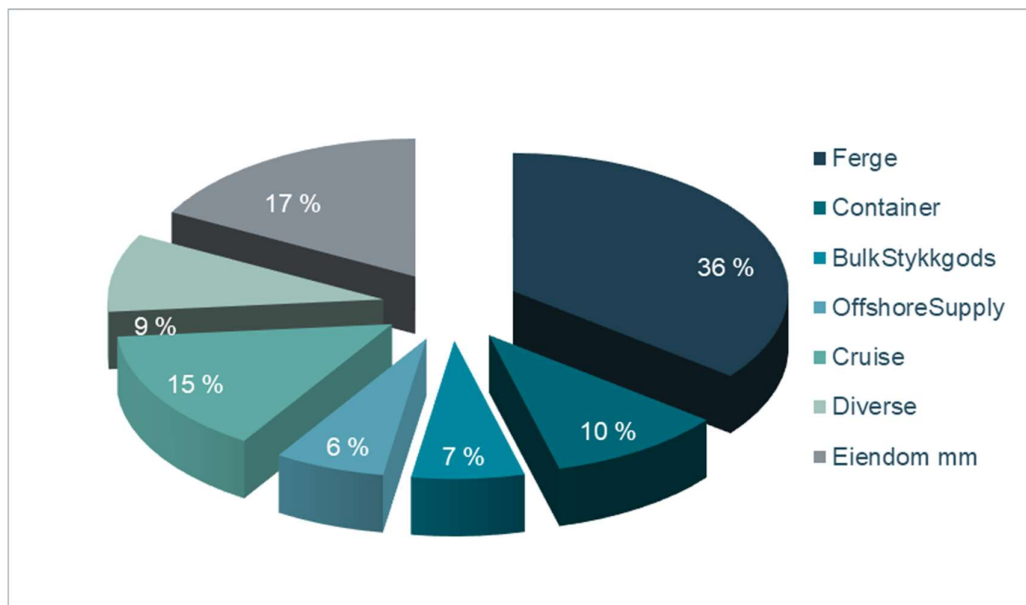
Det er satt av kr. 3,0 millioner til styrets disposisjon for uforutsette investeringer. Gjenstående ubrukt er på kr. 3,0 millioner. Dette overføres til 2024.

Årsregnskap for Kristiansand Havn IKS 2023

Nøkkeltall

Ved utgangen av 2023 hadde Kristiansand Havn totalt 152,4 millioner i driftsinntekter. Det er 8,3 prosent bedre enn budsjettet. Hovedårsaken er høyere aktivitet og inntekter innenfor de fleste av strategiområdene. Inntektene er kommentert under hvert strategiområde i årsmeldingen.

Figuren under viser havneinntektene fordelt på strategiområdene. Det største og viktigste strategiområdet for Kristiansand Havn IKS er ferge.



Samlede driftskostnader inklusiv lønn og avskrivninger utgjorde kr. 139,9 millioner mot budsjetterte kr. 129,7 millioner. Det er avvik innenfor de ulike områdene.

Lønn og sosiale kostnader er kr. 41,1 millioner mot budsjetterte kr. 38,6 millioner. Det er variasjoner innenfor de ulike postene. Regulativ lønn og lønn feriehelp og vikarer er samlet kr. 2,0 millioner høyere enn forutsatt, men vi har nesten tilsvarende høyere refusjoner. Dette

henger sammen med blant annet sykefravær. Overtid er vesentlig høyere enn budsjettet, men dette dekkes inn gjennom høyere driftsinntekter.

Andre driftskostnader er kr. 77,2 millioner mot budsjetterte kr. 66,7 millioner. Dette henger sammen med økt aktivitet. De største avvikene er som følger:

- Driftskostnader til farled, kaier, arealer og kraner er kr 3,0 millioner høyere som følge av økte strømkostnader. Innenfor her er også ISPS-sikkerhet og vakthold som er kr 1,3 millioner høyere enn budsjettet. Dettas tas igjen på inntektene.
- Driftskostnader bygninger og eiendom er kr 2,4 millioner over budsjett. Hovedårsaken er høyere overføring av leieinntekter til Kristiansand Havn KF som følge av høyere leieinntekter.
- Anskaffelse verktøy, inventar og driftsmidler er kr 0,6 millioner høyere enn budsjettet som følge av generell prisstigning. Vi har i tillegg hatt mange nyansatte som har medført økte utgifter til arbeidsklær/verneutstyr og anskaffelse av kommunikasjonsutstyr.
- Vedlikehold og oppgradering er kr. 0,7 millioner høyere enn budsjettet. Først og fremst som følge av høyere vedlikeholdsutgifter til kran.
- Fremmede tjenester er kr. 2,0 millioner høyere enn budsjettet som følge av høyere kostnader til innkjøp av konsulenttjenester.
- Kostnader til egne transportmidler er kr. 0,4 millioner over budsjett som følge av høyere aktivitet og større reparasjoner enn forutsatt
- Provisjoner er kr. 0,3 millioner høyere som følge av høyere vareinntekter.
- Markedsføringskostnader er kr. 0,4 millioner høyere enn budsjettet som følge av at vi har satt i gang flere tiltak for å markedsføre oss bedre i 2023.
- Andre kostnader er kr. 1,0 millioner høyere enn budsjett. Hovedårsaken er havnekonferansen og høyere møteutgifter. Vi har også valgt å prioritere flere aktiviteter for de ansatte.

I 2023 er avskrivningene 9,3 millioner mot budsjettet 13,2. Dette har sammenheng med at prosjekter er kommet senere i gang enn forutsatt ved budsjettering. Havna avskriver etter regnskapsloven, dvs. når driftsmiddelet tas i bruk.

Samlet finanskostnader er bedre enn budsjettet. Dette fordi det ble tatt opp lån for å finansiere investeringer som ble forsinket, i tillegg til erstatningen fra Statens Vegvesen. Det gir oss høyere renteinntekter.

Kristiansand Havn IKS har et positivt årsresultat med 8,2 millioner for 2023.

Kristiansand havn er 100% selvfinansiert.

Det ble tatt opp lån på 63,3 millioner i 2023. Langsiktig gjeld utgjør 230,1 millioner ved årets utgang. For 2023 er det betalt kr. 6 493 180 i avdrag.

I samsvar med regnskapslovens krav er årsregnskapet avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Kristiansand Havn har en god finansiell posisjon. Årsregnskapet gir en tilfredsstillende beskrivelse av selskapets utvikling per årsskiftet. Selskapet er ikke utsatt for ytterligere finansiell risiko, herunder kreditt-, rente eller valutarisiko, som er av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat. Likviditetssituasjonen pr. 31.12.23 er vurdert som tilfredsstillende for fremtidig drift og utvikling.

Representantskapet har ikke lagt spesifikke budsjettpremisser til grunn ved budsjettvedtaket, det foreligger derfor ikke vesentlige avvik fra disse premissene (§ 2-4 – Budsjett- og regnskapsforskriften for IKS)

Investeringer

Det er foretatt investeringer for totalt 67,0 millioner i 2023. Store investeringer er utvidelse av kai 36 i Kongsgårdbukta, utvikling av fergehavna og investeringer i landstrøm.

Styrets godkjenning av årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2023

Havnestyret godkjenner med signering årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2023.

Kristiansand, 14.05. 2024

Styret i Kristiansand Havn IKS

Trond Blattmann	Paal Pedersen	Åse Lill Kimestad	Unn L.Larsen
Styreleder	Nestleder		

Erle Wright Severinsen	Ian Sindre Couling	Steinar B. Andersen	Irene Solli
------------------------	--------------------	---------------------	-------------

Kirsti Dvergsnes

Atle Johannessen

Havnedirektør