

REVIDERT

# STRATEGIPLAN 2020-2030



KRISTIANSAND  
HAVN



# INNLEDNING



**Atle Johannessen**  
Havnedirektør

90% av alt gods som skal til Norge kommer sjøveien. En verden i rask endring samtidig som vi ser store geopolitiske utfordringer, både i Europa og globalt, skaper en annerledes hverdag for havnene. Nye seilingsruter etableres, seilingstider endres og dette har en direkte økonomisk konsekvens på handelsstrømmer og havnene direkte.

Havne- og Farvannsloven forteller at havner er kritisk infrastruktur i nasjonal og internasjonal sammenheng, og nå mer enn noen gang vil disse oppgavene knyttet til forsyningsikkerhet og beredskap prege hele virksomhetsmodellen til havnene.

EU setter nye krav og standarder til grunn for at vi skal lykkes med å bli et klimanøytralt Europa innen 2050. Havnene får nye oppgaver knyttet til det å være multimodale logistikk-knutepunkt som skal tilrettelegge for fornybare energibærere, transport, gods og passasjerer.

Kundene og brukerne av havn er tydelige på deres behov for en bærekraftig infrastruktur. Eierne er tydelige på oppgaver som må løses for å nå klimamål som er satt for samfunnet rundt oss. Bestillingen er tydelig – nye energibærere som land- og ladestrøm må utvides, hydrogen og andre energibærere må utvikles og tilgjengeliggjøres, effektiviteten skal opp og være bærekraftig.

Dette krever investeringer og nytenkning fra hele havneklyngen. Havneklyngen er de operatører, kunder, bedrifter og industri som har behov for verktøyet havn i deres hverdag. I Kristiansand og Lindesnes er det 10.000 arbeidsplasser med en omsetning på 24 milliarder kroner, en verdiskapning på 8,5 milliarder kroner og en skatteproduksjon på

980 millioner kroner. Det er nettopp disse arbeidsplassene som er knyttet til bedrifter som nå står midt i omstillingen til nye næringer som havvind, hydrogen og annen fornybar energiproduksjon.

Re-etableringen av gods- og containerterminalen på Kongsgård/Vige er berammet til 2026. Ny fergeterminal med fornyet og økt kapasitet på land og et fremtidig tredje fergeleie vil kunne starte opp fra 2029 når nye E39 fra Gartnerløkka til Kolsdalen er ferdigstilt. Industrihavnen i Strømsvika er planlagt fra 2032 sammen med nærliggende næringsarealer langs sjøen for havvind og annen ny industri.

Gjennom byutviklingen av Caledonien og Lagmannsholmen vil vi kunne sikre en finansiering som danner grunnlaget for fornying av havneavsnittene og etablering av energiterminal i Kristiansand.

Synergiene og ringvirkningene av dette vil gagne Kristiansand, Lindesnes og hele regionen.

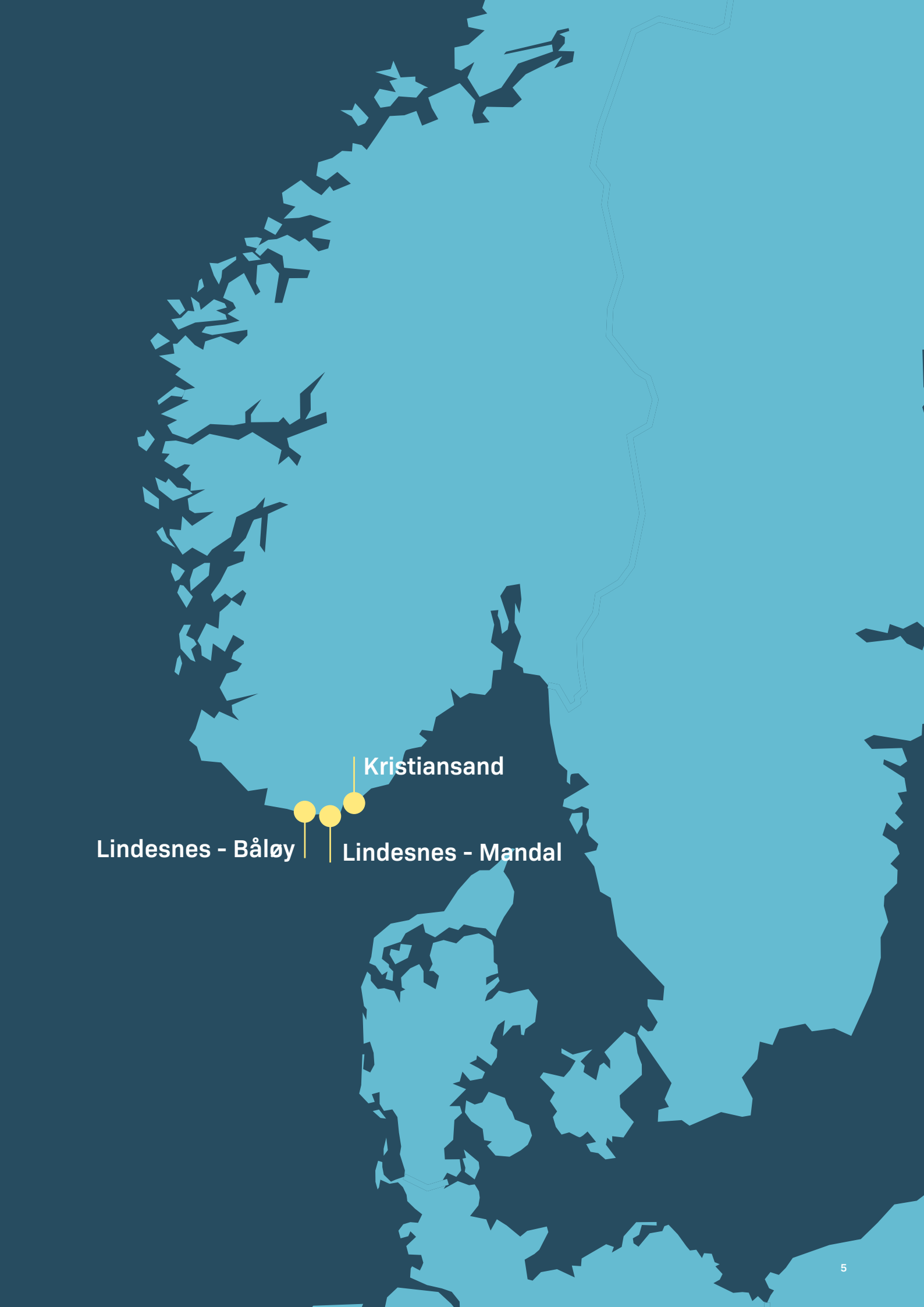
Gjennom vår unike geografiske beliggenhet, er vi en pådriver for det lokale og regionale næringslivet. Ved å være en tilgjengelig, bærekraftig og effektiv trafikkhavn, vil vi kontinuerlig søke innovative løsninger for å imøtekomme behovene til våre kunder og samfunnet vi betjener.

Kristiansand havn skal være Norges mest tilgjengelige havn og fortsette å være «The Gateway to Europe»

Havnedirektør  
Atle Johannessen

# INNHold

<b>Innledning</b>	<b>2</b>	<b>Strategisk fokus</b>	<b>10</b>
		- Bærekraft i alt vi gjør	10
<b>Vår strategimodell</b>	<b>4</b>	- Åpenhet skaper tillit	10
		- Finansiering til utvikling	11
<b>Visjon og samfunnsoppdrag</b>	<b>4</b>	- Fremtidsrettet organisasjon	11
- Visjon	4		
- Samfunnsoppdrag	4		
<b>Våre tjenester</b>	<b>5</b>	<b>Våre mål mot 2030</b>	<b>11</b>
- Passasjerer og reiseliv	6	- Mål 1 - Ny container- og godsterminal i drift	12
- Ferge	6	- Mål 2 - Delaktig i transformasjonen av Caledonien og Lagmannsholmen	12
- Cruise	7	- Mål 3 - Ny fergeterminal i drift 2028	12
- Gods	7	- Mål 4 - Energiterminal for sjø- og landtransport 2030	13
- Offshore	8	- Mål 5 - Strømsvika industrihavn 2032-2034	14
- Infrastruktur	9		
- Fiskeri	9		
		<b>Realisering, evaluering og rapportering</b>	<b>15</b>
		- Årshjul for oppfølging av strategien:	15
		<b>Ordlister</b>	<b>16</b>

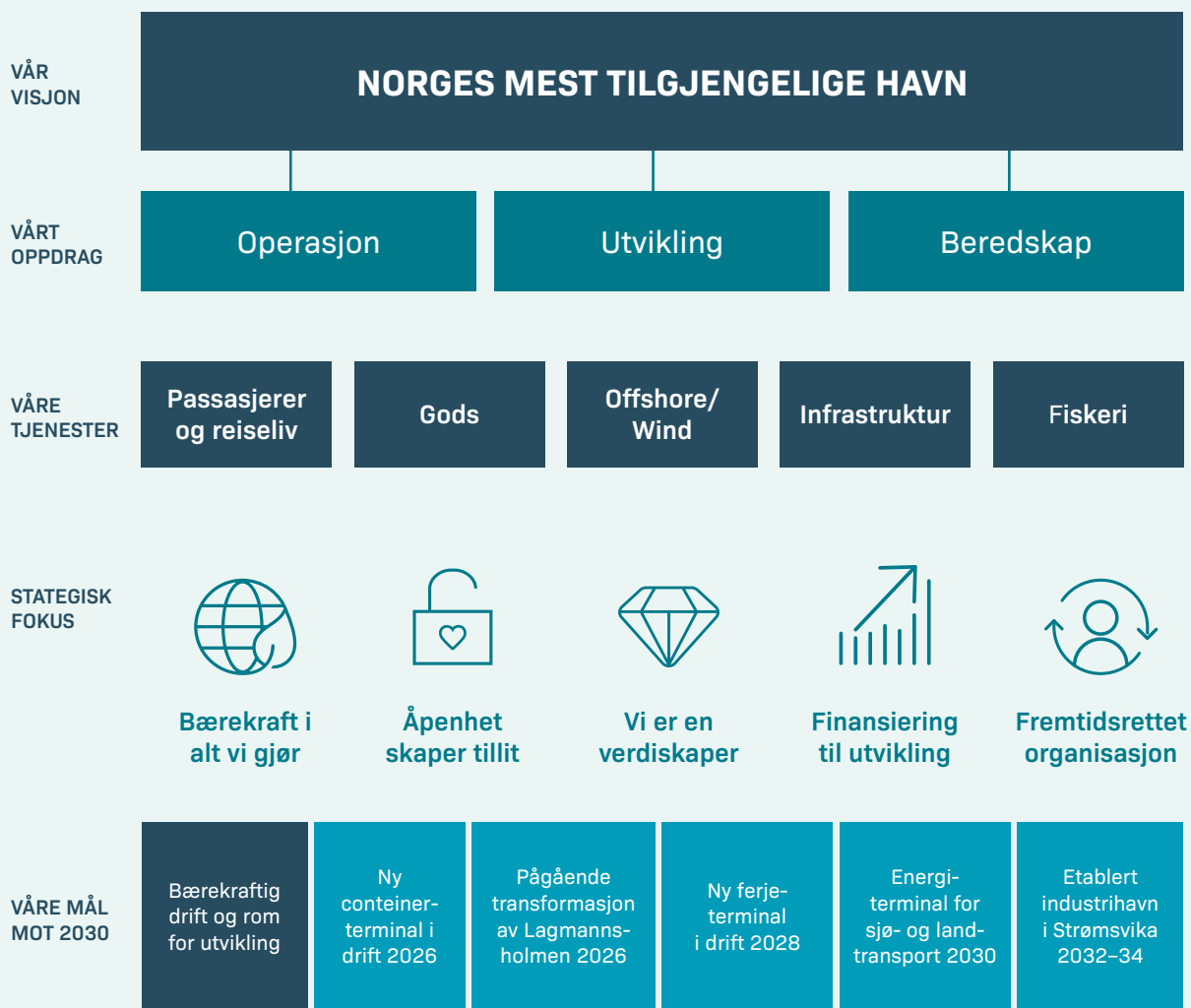
A stylized map of the Lindesnes and Kristiansand region in Norway. The landmass is shown in dark blue, and the surrounding water is in a lighter blue. Three yellow circular markers are placed on the coast. The marker furthest to the west is labeled 'Lindesnes - Båløy'. The middle marker is labeled 'Lindesnes - Mandal'. The marker furthest to the east is labeled 'Kristiansand'.

Lindesnes - Båløy

Lindesnes - Mandal

Kristiansand

# VÅR STRATEGIMODELL



# VISJON OG SAMFUNNSOPPDRAG

## Visjon

Kristiansand havn er Norges mest tilgjengelige havn. Vår geografiske plassering og enkle innseiling gjør oss til et strategisk knutepunkt mellom Norge, Europa og verden. Vi skal imøtekomme gods, reiseliv og næringsliv 24/7-365 med høy kompetanse og fremtidsrettede løsninger.

## Samfunnsoppdrag

Kristiansand havns samfunnsoppdrag er: «Gjennom vår unike geografiske beliggenhet, er vi en pådriver for det lokale og regionale næringslivet. Ved å være en bærekraftig, tilgjengelig og effektiv trafikkhavn, vil vi kontinuerlig søke innovative løsninger for å imøtekomme behovene til våre kunder og samfunnet vi betjener».

Kristiansand havn er en offentlig havn, eid av Kristiansand og Lindesnes kommuner, som et interkommunalt selskap. Kristiansand havn har betydning både for regionen og de nasjonale transportårene. 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.

Samfunnsoppdraget bygger på internasjonale, nasjonale og kommunale mål, retningslinjer og lover for havner som fremkommer blant annet i Nasjonal havnestrategi, Norske havners strategi og i lov om havner og farvann. Samfunnsoppdraget skal bidra til å klargjøre hvilken rolle havnen ønsker å ta i samfunnet.

### Operasjon

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. Effektive og miljøvennlige kaifronter er grunnlaget for en godt drevet havn, og selskapet skal alltid tilstrebe å møte nye krav og ønsker fra våre brukere. Dette skaper forutsigbarhet og løfter den viktige rollen havnen har som katalysator for havneklyngen og næringslivet både lokalt og regionalt.

### Utvikling

Kristiansand havn er avhengig av kontinuerlig utvikling. EU har definert nye krav knyttet til omstilling, som endrer rederienes og næringslivets krav til tjenester. Dette omhandler blant annet alternative drivstoff, havvind og Kunstig Intelligens (KI). Ny godshåndteringsterminal i Kongsgård/Vige vil skape høyere effektivitet. Ny fergeterminal med økt kapasitet er planlagt re-etablert etter ferdigstilling av ny E39 Gartnerløkka – Kolsdalen og digitalisering av havn vil være avgjørende for økt kvalitet og effektivitet, samt redusert klimaavtrykk.

### Beredskap

Kristiansand havn bidrar til en rekke funksjoner for sikkerhet og beredskap, som forsyningsikkerhet, kritisk persontransport, maritim aktivitet og situasjonsforståelse og bidrag til beredskapsfunksjoner. Kristiansand havn bidrar vesentlig til nasjonal sikkerhet og beredskap. Norske havner og kaianlegg utgjør en stadig viktigere strategisk rolle i Norges og NATOs samlede beredskap.



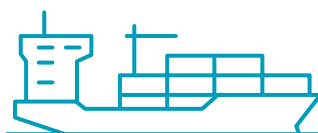


# VÅRE TJENESTER

Som en havn med strategisk geografisk plassering, tilbyr vi en rekke tjenester over våre kaier. Disse tjenestene leveres mellom Kristiansand i øst til Lindesnes i vest, og kan fordeles over følgende forretningsområder:



Passasjerer og reiseliv



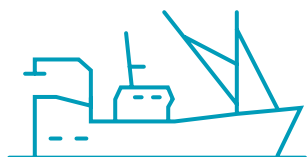
Gods (bulk, Ro-Ro, nærskipslast, feeder og kystlast)



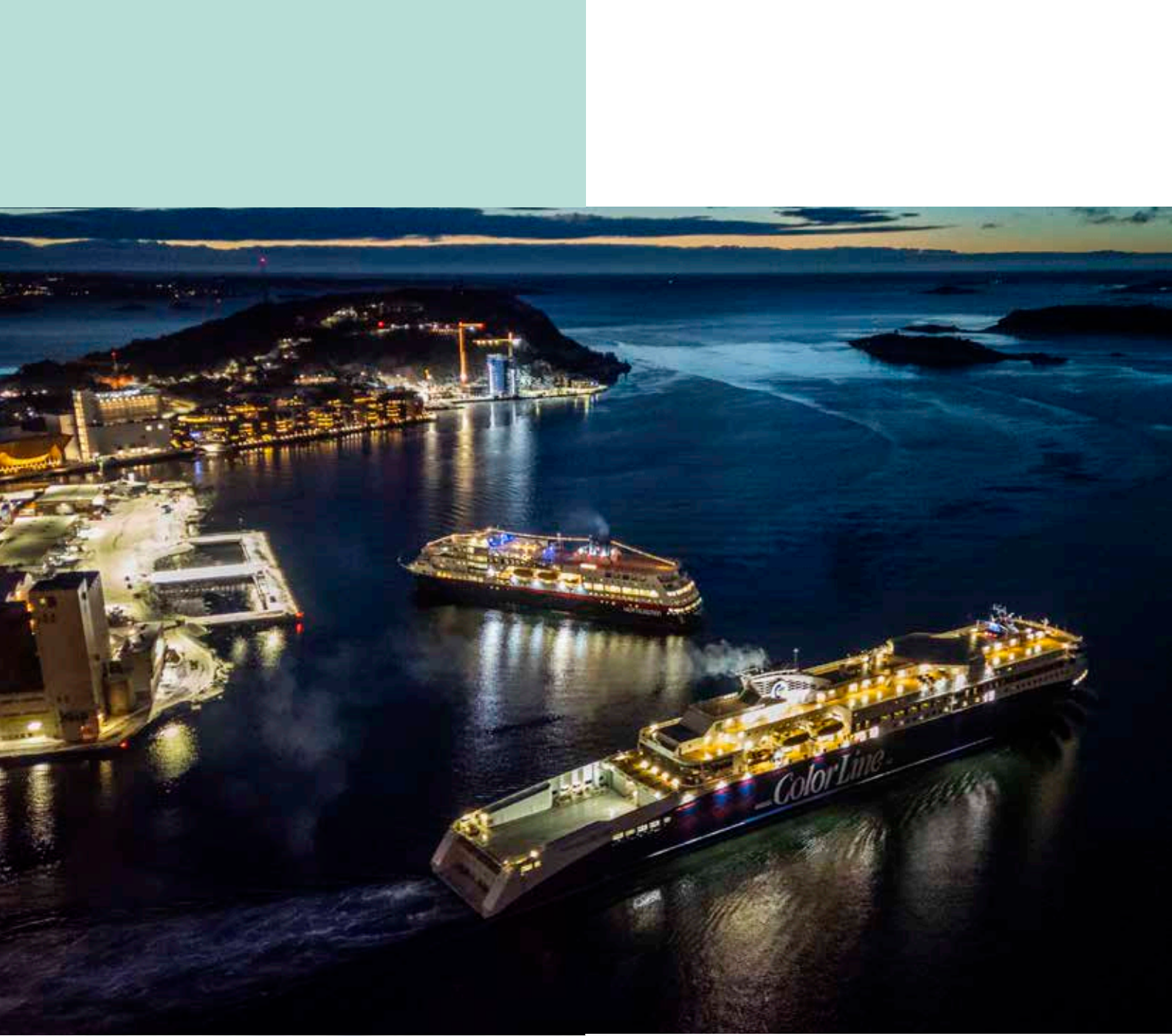
Offshore og havvind



Infrastruktur (Kaier, tekniske installasjoner, bygninger og utleie)



Fiskeri



# PASSASJERER OG REISELIV

Kristiansand havn har passasjerer over kai i to segmenter, ferge og cruise. Kristiansand havn binder regionen sammen med resten av kontinentet, og danner et naturlig knutepunkt for reisende innen turisme og næringsliv.

Skip for passasjertransport er i stadig utvikling for å gjøre driften mer effektiv og miljøvennlig. De neste årene skal Kristiansand havn legge til rette for omstilling til alternative drivstoff innenfor begge segmentene, i tillegg til ytterligere økning av kapasiteten til land- og ladestrøm.

## Ferge

Fergene er en avgjørende del av driften, og en viktig korridor for regionen. Faktisk er Kristiansand havn en del av Europavei 39 via Hirtshals havn til Aalborg. Fergetrafikken er også en av de største inntektskildene, med rundt 30 % av den årlige inntekten, og dermed vesentlig for å drive en økonomisk bærekraftig havnedrift. Det er også viktig for havnen å legge til rette for lavest mulig utslipp fra fergeterminalen. Landstrøm er tilgjengelig, og det jobbes for å få på plass alternative og mer miljøvennlige energibærere.

I dag anløper to fergeselskaper med ruter til Hirtshals og Bergen via Stavanger. Samtidig er interessen fra andre rederier stor for nye linjer fra Kristiansand, og dette danner grunnlaget for å arbeide for en utvidet fergeterminal. Denne terminalen skal bestå av en ekstra kai med større og mer effektiv oppstillingsplass. Utforming og utarbeidelse av tredje fergeleie vil være avhengig av ferdigstillingen av E39 Gartnerløkka - Kolsdalen, som er påbegynt.

## Cruise

De siste årene har vi opplevd en stor vekst i cruisetrafikken til Kristiansand, noe som bidrar med ringvirkninger og inntekter til en stor del av næringslivet i regionen. Ifølge cruiseundersøkelsen 2019 brukte cruiseturister estimert 44,9 millioner kroner i land i Kristiansand. Kristiansand er den cruisedestinasjonen der flest turister (75 %) bruker penger på shopping og mat på destinasjonen. Vi ønsker å bli en snu-havn, som betyr at passasjerer

starter eller avslutter cruisereisen i Kristiansand. Dette vil innebære flere hoteldøgn, restaurantbesøk og mer transport til og fra Kristiansand, som også vil være viktig for Kjevik Lufthavn, og vil dermed føre til enda større ringvirkninger for lokalt og regionalt næringsliv.

Cruiseterminalen er en moderne og god terminal med tilgang til landstrøm. Det er et stort ønske å utnytte terminalen gjennom hele året, og havna vil derfor heller satse på utnyttelse av terminalen, enn flere skip om gangen. På den måten fordeler vi også belastningen på cruise- og turist-tjenester samt byen utover året. Kristiansand havn praktiserer en «one-ship» policy.

En del av veksten i cruisetrafikk kan tilskrives oppmerksomheten Kristiansand havn har fått ved å være først ute med å tilby Europas største og Norges eneste landstrømanlegg for cruise. Det skal jobbes aktivt videre med å bidra til at cruisenæringen kan bli mer bærekraftig, gjennom å påvirke til gode miljøvalg. Fra 2026 krever Kristiansand havn tilkøpling av landstrøm ved booking av anløp.

Havnens rolle er å tilby de gode løsningene og riktige virkemidlene, for at næringen sammen kan ta skritt mot en mer bærekraftig fremtid. Derfor deltok havnen i 2020 med å starte opp med differensiert havneavgift til cruiseskipene basert på Environmental Port Index (EPI), som gir rabatt etter hvor god miljøprestasjon skipene har mens de ligger til kai.



# GODS

Kristiansand havn har godstransport i flere segmenter, på fergene, ved bulklast, stykk gods og over containerterminalen. Godstransporten inn og ut av havna er vesentlig for mange av de regionale industribedriftene, grossister og til slutt konsumentene i siste ledd, og det er viktig for hele regionen at tjenestene flyter optimalt. Forutsigbare vilkår er avgjørende slik at regionen ytterligere styrker sin konkurransekraft.

Mye av godset losses og lastes over containerterminalen, hvor dagens lokasjon gjennom mange år har vært gjenstand for politisk diskusjon i Kristiansand. Forberedende fase til flytting er igangsatt og havnen jobber for reetablering av ny containerterminal i Kongsgård/Vige innen andre kvartal 2026, såfremt finansieringen er bekreftet og økonomisk bærekraftig. Med en ny og effektiv terminal for håndtering av containere, vil havnen være i stand til å ta imot flere typer containerskip for å øke tilbudet av transportdestinasjoner. Med flere destinasjoner og ulike størrelser på skipene som anløper, vil Kristiansand havn være en pådriver for å flytte gods fra vei til sjø.

Parallelt med, og etter reetableringen av containerterminalen i Havneavsnitt nord, vil kaifronter og bakarealer som fraflyttes i Caledonien- og Lagmannsholmenområdet også måtte erstattes i Kongsgård/Vige. Utviklingen fortsetter i første omgang sørover med forlengede kaifronter og større bakarealer. Dette bidrar til mulighetene for å laste og losse andre godssegmenter, som tørrbulk, stykk gods, ro-ro og annen prosjektlast mer effektivt. Godset får en direkte tilkobling til E18 og E39, og kort vei til omlasting til jernbane på Langemyr med den nye ringveien.



*Illustrasjon av ny havn i Kongsgård/Vige*

# OFFSHORE

I den nasjonale havstrategien fremheves det at havbaserte næringer vil være en vesentlig bidragsyter til verdensøkonomien i fremtiden. I Norge og særlig i Agder besittes mye god kompetanse innenfor disse næringene. Blå vekst er et begrep som brukes for å vise at havbaserte næringer skal vokse på en bærekraftig måte, slik at havets goder utnyttes, uten å ødelegge dem for fremtiden. Blå vekst er et satsningsområde som er forankret både regionalt i Agder, nasjonalt og internasjonalt.

Kristiansand havn har lenge satt søkelys på å være en havn med gode tjenester for offshorenæringen. Tidligere var begrepet offshore knyttet mest til olje- og gassvirksomhet, men har tydelig gjort et skifte mot både havvind, lagring av CO2, lagring av alternative drivstoff og andre havbaserte næringer. Det er mange bedrifter i regionen som er offshore-tjenestetilbydere, og som drar fordel av at offshore-fartøy kommer inn til Kristiansand havn. Området er derfor viktig med tanke på ringvirkningene som skapes ved anløp, både lokalt og regionalt.

Sørlige Nordsjø II gir Kristiansand og Agder en unik mulighet til å skape nye arbeidsplasser og næring. Ved å utnytte potensialet i å være en havn for drift og vedlikehold av nye havvindprosjekter skapes store ringvirkninger gjennom hele året, og det danner grunnlaget for nye business modeller i hele havneklyngen. Det Nasjonale Kompetansesenteret for Havvind i Kristiansand gir oss en unik tilgang på ny kompetanse for næringen.





# INFRASTRUKTUR

En viktig oppgave for Kristiansand havn, er å forvalte havnas landområder og tilhørende infrastruktur og energiforsyning. Infrastrukturen som benyttes til gods- og passasjertrafikk gir en stabil kilde til inntekt, og utvikles kontinuerlig for å treffe på brukernes behov. Tjenesteområdet innebærer viktige miljøtiltak, som solceller på lagerbygg, reduksjon av energiforbruk og investering i utslippsreducerende infrastruktur som land- og ladestrøm. En energiterminal i havna vil være en del av det grønne skiftet også for transport på både vei og sjø.

Godsomslog og havneinfrastruktur trenger areal, og det er kostbart å opparbeide. Havnedriften er avhengig av stabile vilkår som gjør det mulig å planlegge utvikling over lang tidshorisont. Dette gir også forutsigbarhet overfor naboer, næringsliv, industri og brukere.





# FISKERI

Fiskeri har historisk vært en viktig del av virksomheten i Kristiansand havn sitt nedslagsfelt, spesielt i Lindesnes kommune. Næringen er svært aktiv i samarbeidet om utvikling av kaier og tjenester, og i tiden fremover vil det etterstrebes å levere moderne, effektive og bærekraftige havnetjenester til fiskerinæringen. Fiskeri har store ringvirkninger regionalt. Blå vekst er et strategisk viktig område for Kristiansand havn å tilrettelegge for.



# STRATEGISK FOKUS

Kristiansand havn har som mål å være Norges mest tilgjengelige havn. Effektiv drift, tilrettelegging for fremtidens transportbehov og en ledende rolle i den grønne omstillingen prioriteres. Gjennom åpenhet, samarbeid og målrettede investeringer styrkes konkurransekraften, samtidig som verdiskapning for både næringslivet og samfunnet fremmes. Med en fremtidsrettet organisasjon, rustet til å møte morgendagens utfordringer, legges det vekt på kompetanseheving, innovative løsninger og bærekraftig havnedrift.

## Bærekraft i alt vi gjør

Kristiansand havn har et tydelig strategisk fokus på bærekraft og grønn omstilling, med mål om å bli en nullutslippshavn. Dette innebærer tilrettelegging for nye energibærere og alternativt drivstoff for både maritim og landbasert transport. Havnen søker å oppnå energieffektiv drift med strenge miljøkrav til anskaffelser, og vil være en relevant aktør ved å ligge i forkant av teknologiske og miljømessige endringer. Med sin strategiske plassering som en energiterminal mellom Norge og Europa, støtter havnen den grønne skipsfarten og globale maritime omstillingen mot et klimanøytralt samfunn innen 2050. Sammen med havnas eiere er det vedtatt en handlingsplan for klima og miljø. I handlingsplanen skal Kristiansand havn tilrettelegge for fornybare energikilder etterspurt av brukere og kunder som sikrer en bærekraftig infrastruktur. Sjøveien er strategisk viktig og en miljøvennlig rute som fremmer effektivitet, sikkerhet og bærekraft for fremtiden. Høsten 2024 ble Kristiansand Havn IKS ISO sertifisert i både ISO 9001 -kvalitet og ISO 14001 – bærekraft og miljø.

## Åpenhet skaper tillit

Åpenhet utgjør en grunnleggende del av Kristiansand havns strategi. For å bygge tillit samt fremme kunnskap og interesse for havnen, forplikter havnen seg til aktivt å dele sin kompetanse. Målrettet arbeid utføres for å ivareta havnens kommersielle og maritime interesser i arealplanleggingen, samtidig som hele organisasjonen engasjeres i å styrke omdømmet i samarbeid med operatører og tjenestetilbydere. Gjennom å prioritere åpenhet og dialog tilstrebes økt transparens ved å invitere samfunnet inn, noe som bidrar til økt forståelse og engasjement for samfunnsoppdraget og havnens fremtidige utvikling.

Kristiansand havn er en verdiskaper og har som grunnleggende mål å skape verdier for næringslivet, styrke konkurransekraften og vekstmulighetene i regionen. Gjennom en målrettet innsats skal havnen bidra som et sentralt verktøy for næringsliv i vekst, og en bærekraftig transportløsning. Dette vil ikke bare legge til rette for økonomisk utvikling, men bidra til både arbeidsplasser og økte skatteinntekter til kommuner og region.

For å imøtekomme kundenes behov på en effektiv måte skal havnen dekke en større del av behovskjeden, spesielt knyttet til service, vedlikehold og andre prosesser. Målsettingen er å tilby en helhetlig tjeneste som gir næringslivet økt operasjonell effektivitet og fleksibilitet. I tillegg skal prosjektutviklingen konkretiseres, med vekt på å tydeliggjøre sammenhengen mellom havnens ringvirkninger, dens samfunnsøkonomiske bidrag og vekstpotensialet utenfor selve havnevirksomheten.

## Finansiering til utvikling

Kristiansand havn er selvfinansierende og mottar ikke offentlige bevilgninger. Kristiansand havn skal sikre finansiering ved å være en aktiv forretningsutvikler og en forutsigbar samarbeidspartner. Fokuset på en smart og effektiv utvikling av både eksisterende og nye havnearealer vil være førende. Dette innebærer å optimalisere intern struktur, sikre kostnadskontroll og innføre strategisk prising som fremmer økonomisk bærekraft. Videre vil havnen ta en aktiv rolle på eiersiden i utviklingsprosjekter og arbeidet med å skaffe ekstern finansiering. Hovedoppdrag er å drive en effektiv og bærekraftig havnedrift, fremme utvikling og sikre god beredskap, noe som styrker konkurransekraften til regionen. Investeringer i havneområder er avgjørende, og det arbeides i tråd med europeiske standarder og retningslinjer for å sikre langsiktig vekst og utvikling.

Basert på Kristiansand havns estimerte inntekter og finansieringsmuligheter, vil det være utfordrende å gjennomføre de investeringsplaner som følger av våre overordnede utviklingsmål. Selv om Kristiansand havn er avhengig av kontinuerlig utvikling og betydelige investeringer for å oppfylle sin visjon og sitt samfunnsoppdrag, er det viktig for havna på sikt, å så langt som mulig å imøtekomme eiernes forventninger om avkastning, forutsatt at det er mulig innenfor gjeldende lovgivning.

#### **Fremtidsrettet organisasjon**

Kristiansand havn har som mål å etablere en fremtidsrettet havn og innta en ledende rolle i bærekraftig omstilling og teknologiske utvikling. For å oppnå dette må organisasjonsstrukturen optimaliseres, sikre effektiv drift og fremtidsrettede

løsninger. Kompetanseheving og videreutvikling av våre ansatte er viktig, slik at vi er godt rustet til å møte fremtidens utfordringer. Samtidig må oppmerksomheten rundt våre strategiske mål og tiltak økes, med jevnlig evalueringer for å sikre at ønskede resultater oppnås. Som både forvalter og verdiskaper har havnen et ansvar for å imøtekomme behovene til både kunder og samfunnet. Havnen skal være en sentral aktør i omstillingen til autonome løsninger, bruk av nye drivstofftyper, og som et logistikk-knutepunkt for det konkurranseedyktige næringslivet. Kristiansand havn skal være en pådriver for lokalt og regionalt næringsliv, og sørge for at havnen forblir bærekraftig, tilgjengelig og effektiv. Dette oppnås gjennom å søke innovative løsninger som tilrettelegger for fremtidens behov.



# VÅRE MÅL MOT 2030

Kristiansand Havn har allerede en uttalt ambisjon om å være en ledende havn. Dette innebærer modernisering av infrastruktur, inkludert fokus på bærekraft, energieffektivitet og digitalisering. I tillegg til den omfattende operasjon som kreves av 24/7-365 havnedrift, skal virksomheten levere på flere omfattende utviklingsprosjekter. For å sikre en god gjennomføring av utviklingsmålene ligger det til en grunn at økonomisk bærekraft er avgjørende for fremdrift og utvikling. Kristiansand havn har fem overordnede utviklingsmål.

- 1. Flytte container- og godsterminal fra Caledonien/ Lagmannsholmen til Kongsgård/Vige i 2026**

---
- 2. Være delaktige i transformasjonen av Caledonien/ Lagmannshol men for å sikre finansiering av re-etablering av havneinfrastruktur**

---
- 3. Ferdigstille ny ferge-terminal for økt kapasitet 2028**

---
- 4. Utrede muligheter for en energiterminal for sjø- og landtransport**

---
- 5. Utvikle ny industrihavn i Strømsvika 2032-2034**

I gjennomføringen av de overordnede utviklingsmålene i strategiplanen er det havnas samlede økonomiske investeringsevne som skal ligge til grunn for takten i investeringsprosjektene som skal gjennomføres.

## Mål 1 - Ny container- og godsterminal i drift

Kristiansand havn har etter bystyrevedtak tilknyttet kommunedelplanen for Havneavsnitt nord, 10.04.2019, startet planlegging og andre forberedende arbeider for en ny container- og godsterminal i Kongsgård/Vige. Om vilkårene oppfylles skal flytting skje i andre kvartal 2026, gitt at finansiering og forbedret veitilkomst fra E18 er på plass.

Flytting til Kongsgård/Vige vil gi rom for en oppgradering fra dagens terminal i Vestre havn (Caledonien og Lagmannsholmen). For det første vil containerhåndteringsområdet få en bedre planløsning og kun brukes til håndtering av containere og tilhørende aktiviteter. Dette effektiviserer havneoperasjoner ved at operatøren kan planlegge bedre og gjøre færre løft på samme container. For det andre kan anløpende skip lastes og losses med to kraner samtidig når behovet er til stede, noe som potensielt halverer operasjonstiden.

Når den tiltenkte byutviklingen begynner på Caledonien/ Lagmannsholmen, er det viktig at vi klarer å opprettholde kai-kapasiteter i Vestre havn for å ivareta alle virksomhetssegmentene i Kristiansand havn i overgangsfasen frem til Havneavsnitt nord er ferdig utviklet. Områdene i Kongsgård skal utvides for å redusere konsekvensene av fortrengningen av eksisterende aktivitet. Ved forlengede kaifronter vil godskapasiteter kunne gjenopprettes og effektiviseres for bulk, stykk gods, prosjektlast og ro-ro gods.

Den nye terminalen vil også bedre beredskapsvevnen med høyere mottakskapasitet og bedre plass. Dermed kan Kristiansand havn sikre forsyningen av vitale varer og materiell i en krisesituasjon til hele landsdelen.

## Mål 2 - Delaktig i transformasjonen av Caledonien og Lagmannsholmen

Flytting fra Caledonien og Lagmannsholmen og re-etablering av tilsvarende kai-kapasiteter ved den nye container- og godsterminalen i Kongsgård/Vige krever betydelige investeringer. Kaifrontene og tilhørende bakareal må erstattes. Derfor er det viktig at havnen er delaktig i transformasjonen som skal skje på Caledonien/ Lagmannsholmen fra havn til by. Undersøkelser (Veridian, Cushman & Wakefield Realkapital og Menon Economics/Rambøll) viser at verdien av Caledonien og Lagmannsholmen ved et direkte salg er mye lavere enn ved deltakelse i utviklingen, og ikke er tilstrekkelig til å finansiere re-etableringen.

Skal Kristiansand havn kunne erstatte havnekapitalen som går tapt i Vestre havn, skapes en avhengighet av finansiering fra byutviklingen på Caledonien/ Lagmannsholmen. Kristiansand havn har en begrenset låneramme, noe som betyr at en likviditetsreserve er nødvendig for videreføring og utvikling av nye havnetjenester.

### Mål 3 - Ny ferge-terminal

Fergene som anløper Kristiansand havn er og har alltid vært en viktig del av havnevirksomheten. Store mengder med gods og passasjerer fraktes mellom Kristiansand og Hirtshals, men det er også interesse for å opprette seilaser til andre destinasjoner. Sesongen 2023 viste at det var et godt grunnlag for å frakte passasjerer og gods til og fra Nederland/Tyskland.

Kapasiteten på den eksisterende ferge-terminalen er allerede sprengt. I dag er det fire ulike skip fra to rederier som anløper terminalen, noe som skaper utfordringer for både kaiplass til skipene samtidig og for oppstillingsarealer til ventende last (personkjøretøy og godstransportører). I tillegg til dette er også terminalbygget modent for oppgradering. Derfor ønsker havnen å gjennomføre betydelige investeringer på ferge-terminalen. Dette innebærer et tredje fergeleie som vil øke skipskapasiteten slik at ytterligere rederier kan anløpe Kristiansand. Økt kapasitet på sjøsiden vil kreve økt kapasitet på land, derfor trengs det investeringer for en ny oppstillingsplass som øker effektiviteten og kapasiteten av arealet.

I tillegg møter Kristiansand havn forventninger fra eiere og samfunnet rundt oss for tilrettelegging av rederienes omstilling til utslippsfrie ferger. For å kunne lykkes med dette må havnen kunne tilby de de utslippsfrie energibærerne fergerederiene etterspør. Dette vil i første omgang innebære økt tilgang til elektrisk kraft, slik at fergene kan seile deler av ruten utslippsfritt ved hjelp av batterielektriske fremdriftssystemer. For å gjøre fergetrafikken helt utslippsfri i fremtiden, må havnen tilby de utslippsfrie drivstoffene rederiene etterspør. Tilgang på sjønært areal, egnet for lagring og håndtering av fremtidens utslippsfrie drivstoff er en forutsetning for å kunne lykkes med dette.

### Mål 4 - Energiterminal for sjø- og landtransport 2030

Befolkningstetthet, transportvolum og geografisk plassering tilsier at det bør være forretningsmessig svært godt grunnlag å etablere og drive en energiterminal for fremtidens null- og lavutslippsdrivstoff i Kristiansand. Omsetningspotensialet følger av vedtatt miljøpolitikk de siste årene, aktørens satsing på ulike prosjekt, EUs og enkelte nasjonale myndigheters finansieringsordninger i Europa. Kristiansand Havn har gjennom satsning på landstrøm til skip erfart at lave forventede volumer i en oppstartsfasen raskt kan vokse når tilbud etableres og de ulike aktørene ser at det skapes positive ringvirkninger, forretningsmessig lønnsomhet og styrket omdømme.

Energiterminal som forsynes via sjøveien vurderes som det eneste reelle alternativet for å effektivt kunne håndtere volumene det er snakk om og utnytte markedsmekanismene globalt. I tillegg vil energiterminalen kunne betjene eventuell lokal produksjon av utslippsreducerende drivstoff.

Videre vil man få tilgang til et større marked utover lokale kunder som kan styrke produsentenes forretningsmodell og redusere økonomisk risiko.

Skal etablering av energiterminal realiseres må tilstrekkelige sjønære areal stilles til rådighet. Lokale og regionale myndigheter må derfor ta stilling til om Kristiansand skal ta et slikt ansvar. Velger Kristiansand å ta steget med å tilrettelegge arealer (40 da) for etablering av energiterminal i nær fremtid, vil en ikke bare åpne for markedstilgang for utslippsreducerende drivstoff. I tillegg vil en businessmodell knyttet til det å være en bunkrings- og fylllestasjon for skipstrafikken mellom Østersjøen og Nordsjøen, samt overfarten mellom kontinentet og Norge, tilsi at den geografiske beliggenheten Kristiansand har er attraktiv, unik og skape ringvirkninger og synergier i markedet. Prosjektet vil også ligge i front nasjonalt og en må forvente å tiltrekke seg internasjonal oppmerksomhet. Ved å være en foregangsaktør er også muligheten større for å motta tilskudd fra virkemiddelapparatet.

## Mål 5 - Strømsvika industrihavn 2032-2034

Havnestyret godkjente i september 2024 oppkjøpet av arealer i Strømsvika. Dette er et havneområde i Lindesnes som egner seg godt som en industrihavn. Det er allerede virksomhet over kaiene knyttet til tømmer, stein og asfalt som genererer inntekter. I tillegg er det regulert store områder for industrivirksomhet og havvind i Sodeviga.

Kristiansand havn, sammen med eiere og region, har dermed en gylden mulighet til å etablere en industrihavn som kan tjene behovet til både det nye industriområdet og nye blå næringer som havvind. Dette vil gi næringslivet adgang til miljøvennlig import og eksport av ferdig- og råvarer, samt tilgang til støttefunksjoner for offshoreskip.

Videre gir dette store ringvirkninger lokalt, med økt oppdrag for lokale bedrifter, tjenestenæringen, flere overnattingsdøgn og økt skatteinntekt for stat og kommune.



Strømsvika industrihavn



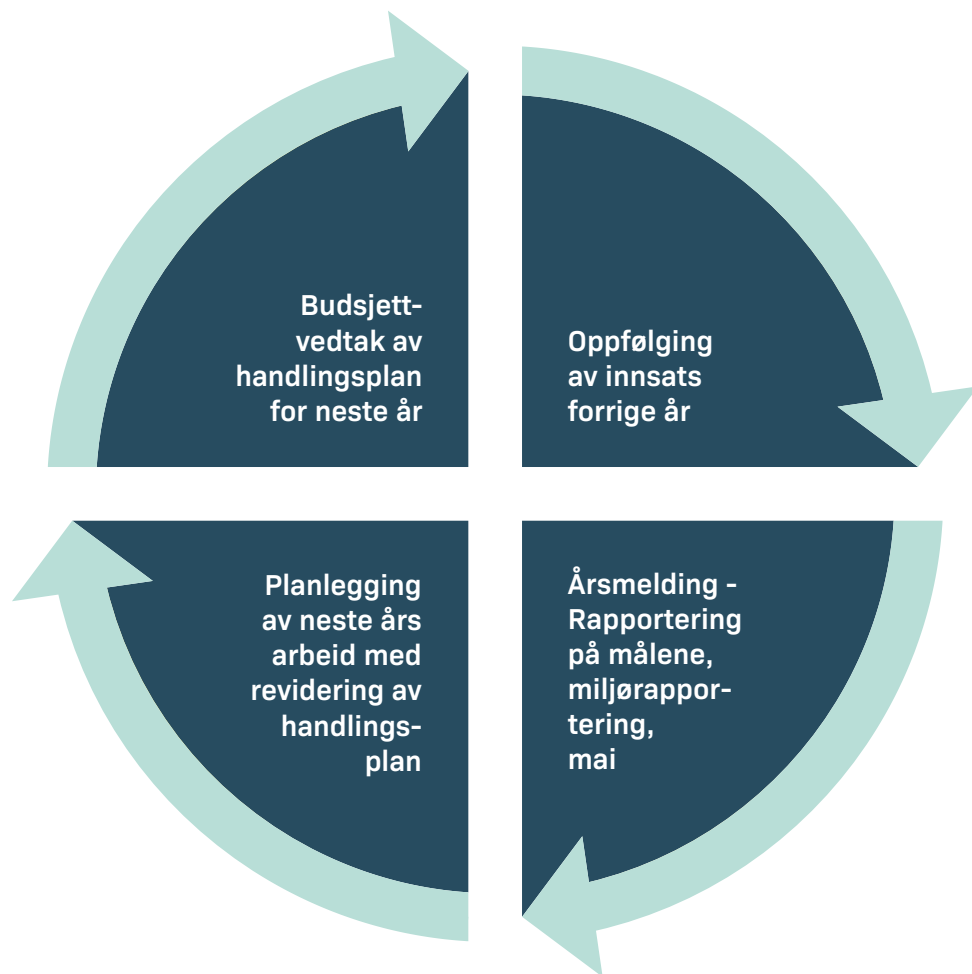


# REALISERING, EVALUERING OG RAPPORTERING

Strategien har mål som gjelder fram mot 2030, men virkeligheten endrer seg raskt og strategidokumentet skal derfor være et levende og dynamisk dokument som evalueres og vurderes fortløpende. Dette er viktig for at strategien skal bli en integrert del av det daglige arbeidet, og bli tatt hensyn til i det operative arbeidet.

Derfor lages en handlingsplan som følger opp de ulike målene og forretningsområdene beskrevet i strategien. Denne vil følge de naturlige sjekkpunktene gjennom året ved utarbeidelse av regnskap, budsjett og årsmelding. I tillegg utvikles et system som måler og rapporterer på klima- og miljømålene, og en arealplan som bidrar til effektiv utnyttelse av eiendommer og arealer. Handlingsplanen vil revideres i samråd med Havnestyret hvert år.

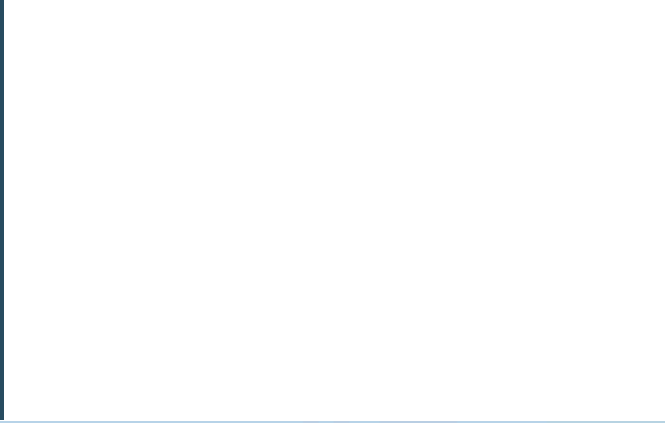
## Årshjul for oppfølging av strategien:



## Behandling og forankring

Strategidokumentet har hatt følgende saksgang:

1. Havnestyret, Kristiansand havn IKS
2. Representantskapet Kristiansand havn IKS



# ORDLISTE:

## **Bulk**

Last som ikke er pakket eller emballert, men fraktes som løs masse; enten flytende (våtbulk) eller i pulverform (tørrbulk). Se også tørrbulk og våtbulk.

## **Container**

Container er en stålkasse som benyttes som transportemballasje (20, 40 eller 45 fot lange og 9 fot brede). Varer som er lastet i standardiserte enheter kan håndteres effektivt med likt utstyr overalt.

## **Havnevirksomhet**

Ekspedering av skip som anløper havn for lossing og lasting av gods, og mellomagring av gods for utskipning og videredistribusjon. Tilrettelegging for ombordstigning og ilandstigning for passasjerer fra ferger og cruisebåter inkludert terminalbygg og oppstillingsplasser for busser. I tillegg omfattes annen industriell virksomhet som bidrar til eller er avhengig av sjøverts transport av gods og passasjerer i vanlig havnevirksomhet.

## **HUB**

Oppsamling av varer på ett sted for omlasting.

## **Godsomslag**

Import/eksport over kaikant

## **Infrastruktur**

Anlegg for alle former for trafikk i samfunnet, bl.a. vei, bane, trafikkareal, kai, energi, telekommunikasjoner, samt vann- og avløpssystem.

## **Intermodalitet**

Håndtering av standardiserte containere som er tilpasset flere transportmidler.

## **ISPS**

Forkortelse for "The International Ship and Port Facilities Security Code". Regelverk som medfører at skip i internasjonal trafikk skal anløpe en adgangs-kontrollert terminal.

## **KPI**

Key performance indicator. Definerte nøkkeltall til å måle etter. Et kvantifiserbart mål som brukes til å evaluere hvordan virksomheten presterer opp mot sine mål.

## **Landstrøm**

Elektrisitetsforsyning fra elektrisitetsnettet på land til skip ved kai. Elektrisiteten erstatter all bruk av forbrenningsmotorer/aggregater om bord så lenge skipet ligger ved kai. Større skip må ha høyspent landstrøm.

## **LNG – liquid natural gas**

Flytende naturgass

## **Logistikk**

Styring av vareflyt gjennom hele eller deler av verdikjeden. Gjelder både produksjon, transport og distribusjon.

## **Lo/lo (lift on/lift off)**

Lasting og lossing av containere med kran.

## **NTP (Nasjonal Transportplan)**

Samlet strategi- og investeringsplan for alle de nasjonale transportetatene. Planen rulleres hvert 4. år og vedtas av Stortinget.

## **Offentlig trafikkhavn**

Kommunalt eid havn åpen for all skipstrafikk og underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser.

## **Oversjøisk transport**

Sjøtransport mellom kontinentene.

## **Pax**

Passasjerer, gjerne brukt sammen med antallet passasjerer.

## **Ro/ro (roll on/roll off)**

Lasting/lossing av enhetslaster som trekkes over rampe mellom skip og kai av egen trekkvogn eller med terminaltraktor.

## **Stykk gods**

Alt gods som ikke er tørr- eller våtbulk. Det kan være stykk gods i containere, frukt på paller, trematerialer på flak, jernprodukter etc.

## **TEU (Twenty feet Equivalent Unit)**

Internasjonal standard måleenhet for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots container tilsvarer to TEUs.

## **Tørrbulk**

Gods i løs form som fraktes uemballert i skipets lasterom. Lastes/losses via transportbånd, paternosterverk eller i rørsystemer direkte mellom skipets lasterom og lager på land. Eksempler på dette er korn, gjødsel, salt og sement.

## **Våtbulk**

Gods i flytende form som fraktes i tanker. Dette omfatter blant annet olje, drivstoff og andre flytende produkter som fraktes uten lastbærer.



KRISTIANSAND  
HAVN

**Kristiansand Havn IKS**

Gravane 4  
Postboks 114  
N-4662 Kristiansand

post@kristiansand-havn.no  
[www.portofkristiansand.no](http://www.portofkristiansand.no)



portofkristiansand



portofkristiansand