

## 1.0 Innledning

Kristiansand Havn KF er inne i en periode med stor aktivitet både innen drift og byutvikling.

Prognosene for driftsåret 2012 viser at havnen befester sin posisjon som en av landets største innenfor flere områder, og budsjettet for 2013 bygger videre på denne dynamikken.

Totale driftsinntekter for Kristiansand havn KF er budsjettet med 92,4 mill. kr for 2013. Dette er en økning på 12 mill. kr i.f.t opprinnelig budsjett for 2012, dvs en vekst på 15 %. Pris- og lønnsvekst er satt til 2,5 %, dette er som Kristiansand kommune.

Budsjettet for 2013 foreslås med et positivt resultat på 1 mill.kr. Økonomiplanperioden 2013 – 2016 planlegges med positivt resultat hvert år, og med et aggregert overskudd på 4 mill. kr.

I 2013 betaler havna 19,4 mill. kr i avdrag, for hele økonomiplanperioden 65,3 mill. kr. Langsiktig gjeld øker om lag 410 mill. kr til 550 mill. kr ved utgangen av 2016.

Kristiansand havn har følgende strategier vedtatt av Havnestyret 12. okt. 2010:

- *Kristiansand Havn skal være en av to ledende fergehavner*
- *Kristiansand som en av Norges største containerhavner*
- *Kristiansand havn som en prioritert transitthavn for bulk og stykkgoods*
- *Kristiansand som en betydelig havn – Offshore Supply Port*
- *Kristiansand som en prioritert Cruisehavn i syd Norge*
- *Kristiansand Havn skal være foretrukket sjø-, vei og baneknutepunkt*

I tillegg til disse strategiene styres havnen innenfor eiendomsfeltet iht eget strategidokument vedtatt av havnestyret i 2006. En har valgt å holde eiendomsselskapet Kanalbyen Utvikling A/S på utsiden av budsjettet da selskapet har som følge av selskapsform et eget styringssystem og en forventer ingen økonomiske transaksjoner mellom A/Set og KFet.

Posisjonen som utpekt havn blir stadig tydeligere, og viser at Kristiansand havn er en viktig havn både for Kristiansand kommune og hele Sørlandsregionen. Havnen har i den sammenheng i tillegg en viktig rolle i de nasjonale og internasjonale transportkorridorene.

Kristiansand havn er Sør-Norges hovedhavn for intermodal trafikk.

Regionens næringsliv er sammensatt og har forskjellig behov for transportløsninger. Vi er nå inne i en periode hvor offshoreaktiviteten stiller stadig større krav til gode logistikk løsninger. Dette forventes å vare ved langt utover økonomiplanperioden 2013 – 2016.

NODE-selskapenes stadig økende aktivitet utfordrer havnen både ift kaiareal, kaifront og utvikling av ruter. Budsjettet vil bære preg av dette på investeringssiden, hvor en ytterligere utvikling av Kongsgård havneområde har høyeste prioritet.

På investeringssiden vil budsjettet også være preget av behovet for å tilrettelegge bedre for ferjetrafikken. Eget investeringsprosjekt vil ha som tiltak å fylle dokka, samt iverksette andre tiltak for å bedre kjøremønster og effektivisere tolltjenestens arealer. Målet med denne investeringen er å redusere tid til lessing og lossing av ferjene.

Andre større investeringer holdes tilbake og tilpasses de konklusjoner som følger av evalueringen av 2003 vedtaket, dette forventes i sterk grad å prege investeringene i slutten av denne økonomiperioden og senere.

Budsjettet for 2013 inneholder ingen avsetning for Kristiansand Havn KF sitt estimat på erstatningskravet. Bakgrunnen for dette er at slike opplysninger vil kunne forventes å skade foretakets stilling i fremtidige forhandlinger med Fjord Line.

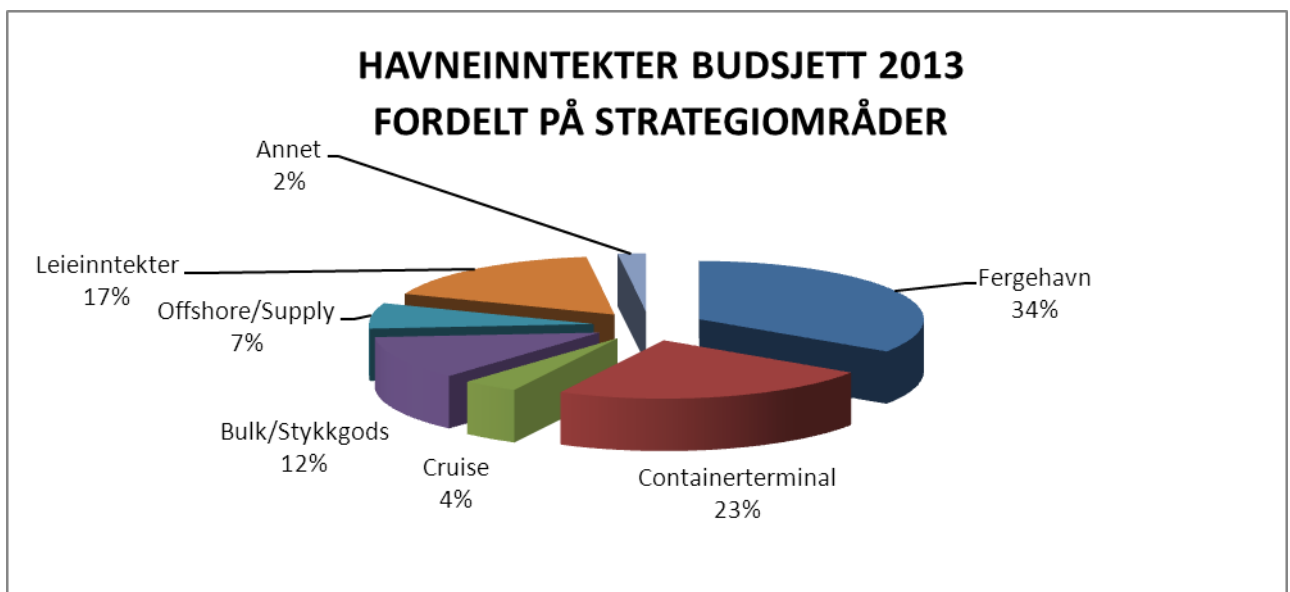
### 3.0 Budsjett 2013 med handlingsplan for 2014 – 2016

#### 3.1 Driftsinntekter.

Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn KF er budsjettert med 92,4 mill. kr for 2013. Dette er en økning på 9 % i forhold til revidert budsjett 2012. Endringene kommenteres under hvert strategiområde.

Fordeler vi driftsinntektene på strategiområdene våre får vi følgende fordeling:

Figur 1.1 – Driftsinntekter for 2013



Figuren viser at samlet sett genererer fergehavn og containerterminalen i underkant av 60 % av havnas totale inntekter.

#### **1. Kristiansand Havn skal være en av to ledende fergehavner:**

Vi har budsjettert med 31,4 mill. kr i inntekter på fergeterminalen. Det er en økning på 4,4 mill. kr i forhold til revidert budsjett 2012. Vi ønsker å øke kvaliteten og kapasiteten på fergehavna ved å fylle igjen dokka og foreta endringer i kjøremønsteret. Dette er kostnadsberegnet til 38 mill. kr. og skal finansieres ved økt passasjeravgift. Vi forventer at passasjerantallet vil være uendret i forhold til foregående år. Det er budsjettert med en liten vekst på gods og prisene er her holdt uendret.



## **2. Kristiansand som en av Norges største containerhavner:**

På containerhavna har vi budsjettert med 21,2 mill. kr i inntekter. Det er en økning på 17 % eller 3,1 mill. kr i forhold til revidert budsjett for 2012.

Vi går over til et nytt system for å prise varer over containerterminalen. Vi tar pris pr box med last og ikke pr tonn vare. Dette vil medføre en prisøkning på importgods, men sårbar prosessindustri vil ikke få prisøkning. Vi håper også at gjennomsnittsvekten på container vil gå opp der det er mulig.

I tillegg ligger det inne en prisøkning på bruk av kran. Våre krantjenester ligger under andre havner det er naturlig å sammenligne seg med.

Dog har vi valgt å justere innslaget noe i forhold til hva vi foreslo i førsteutkast til prisliste. I dag er innslaget på 19, men det justeres til 18 og ikke 17 som prislisten foreslo.

Dette innslaget bestemmer om det skal betales pr løft eller pr time kjørt kran. Inntektsveksten på containerterminalen gir oss muligheter til å videreføre kai 36 I Kongsgård. Det er ikke budsjettert med en vesentlig vekst da det er stor usikkerhet i markedet, og vi vet at storindustrien har fulle lager. Dog forventes det en marginal vekst på import fra Kina

Containertrafikk er viktig for Kristiansand og Norge. Viktigheten av at vi kan tilby en intermodal løsning vil i fremtiden bli langt større enn det vi har sett de siste årene. Kristiansand havn, med vår gunstige geografiske plassering mot Europa – syd i Norge, vil bli et konkurransefortrinn vi bør utnytte i møte med fremtiden.

## **3. Kristiansand havn som en prioritert transithavn for bulk og stykk gods:**

### 3.1 Bulk

Bulk er en aktivitet hvor det forventes ytterligere vekst i volum.

I budsjettet for 2013 har vi medregnet ca 40.000 MT sement til ny kunde i Kongsgård, dette hjelper i påvente av en avklaring på bunkerssiden. Vi håper også på at aktiviteten i byen med miljøkalk vil være stabil i 2013 – dette er en ny aktivitet i 2012.

Ølen betong vil utvikle sin aktivitet Q1 2013 – da veiprojektet er ferdig. Dersom det kommer ytterlige tunell prosjekter i 2013 vil denne aktiviteten fortsette.

### 3.2 Stykk gods

I 2012 har det vært en betydelig vekst hvor NorLines har doblet lastemengden sin. Vi har tro på at arbeidet med å samle Agder i Kristiansand vil gi enda mer last. I tillegg har vi fått en ny rute fra Polen med sponplater til Kongsgård. Dette er last som tidligere har gått med bil og NorLines. Vi forventer at det vil kunne komme mer last også på denne ruten som ankommer Kongsgård to ganger pr mnd.

For å fastholde vår status som Norges viktigste knutepunkt i syd, er samarbeidet med samlastere viktig. De store samlasterne blir større, de er globale, og de tenker internasjonalt.

## **4. Kristiansand som en betydelig havn - Offshore Supply Port (OSP):**

Offshore/supply utgjør 7 % av havnas totale omsetning. I budsjettet for 2013 har vi forventning om økt aktivitet og har budsjettert med 6,8 mill. kr inntekter.

Overliggende last, HUB av utstyr til Østen, håper vi vil ta seg opp. Vi har også visse forventninger om at ruten til Rio de Janeiro i Brasil vil falle på plass. Dog er det mye mer å ta ut av dette markedet, når vi får på plass tilbudet om bunkers i Kristiansand.

Kristiansand ligger gunstig plassert i forhold til oljefelt på norsk, dansk og britisk sektor. Dagens riggmarked er inne i en fase som innebærer at de skal oppgraderes og med vår plassering kan dette være gunstig for en slik aktivitet. Vi ønsker å legge til rette for offshoremiljøet i regionen som for øvrig er en stor internasjonal aktør.

Regionen kan tilby en lang rekke tjenester og med Kjevik flyplass og ferge i nærområdet ligger det til rette for at denne aktiviteten kan øke i Kongsgård.

NODE offshore logistikkcenter er en mulighet som ble lansert tidligere i år. I budsjettet er det også tatt høyde for avvikling av HiLoad på våren 2013.

## **5. Kristiansand som en prioritert Cruisehavn syd i Norge:**

Cruisesegmentet har utviklet seg svært positivt. Budsjettet har innarbeidet merinntekter for vekst fra 54 skip til 70 som er booket inn i 2013. Det er budsjettet med 3,9 mill. kr i inntekter for 2013, en økning på 12 % fra inneværende års budsjett.

Det vi også forventer er at inntjeningen pr skip vil øke vesentlig. Skipene blir større, og fortøyningssatsene er økt med ca 10 %. Vi holder prisene oppe i 2013, til tross for at Arendal markedsfører seg med ingen pax kostnad, og gratis kai.

Kristiansand havn skal fortsette å satse på cruise, men flere aktører bør på banen i markedsføringen av denne aktiviteten. Vi vil med dette arbeidet bidra til å være bindeleddet mellom sjø, byen og regionen Sørlandet. Det er viktig for byen at cruiseskipene anløper Kristiansand.

## **6. Kristiansand Havn skal være foretrukket ved sjø, vei og bane knutepunkt:**

Kristiansand havn er Sør-Norges hovedhavn for intermodal trafikk. Posisjonen som utpekt havn blir stadig tydeligere, og viser at Kristiansand havn er en viktig havn både for Kristiansand kommune og hele Sørlandsregionen. Havnen har i den sammenheng i tillegg en viktig rolle i de nasjonale og internasjonale transportkorridorene.

Aktiviteten har på mange terminaler aldri vært høyere enn i 2012, og det vil neste års budsjett også bære preg av. Når det er sagt har vi også en tyngre periode foran oss da prosessindustrien sliter.

Vi forventer stabil aktivitet på containerterminalen. Det var usikkerhet rundt Team Lines tidligere i år, men rederiet har bestemt seg for å fortsette. Dette er viktig da det er med på å gi industrien en høyere frekvens på avganger til Europa.

Som det fremgår av tallene budsjetterer vi med en vesentlig inntektsøkning innenfor samtlige av havnas strategiområder. Dette er nødvendig for å kunne gjennomføre to nødvendige investeringer.

Arbeidet med å få inn E-39 i NTP i samarbeid med flere aktører fortsetter i 2013. Havna samarbeider både med fylkeskommunene og Knutepunktet i forhold til samferdselstiltak og vil også fremover være en aktiv part i dette arbeidet.

## **7. Utleie av eiendommer:**

I 2006 behandlet havnestyret strategidokument for eiendomsforvaltningen i havna som omhandler:

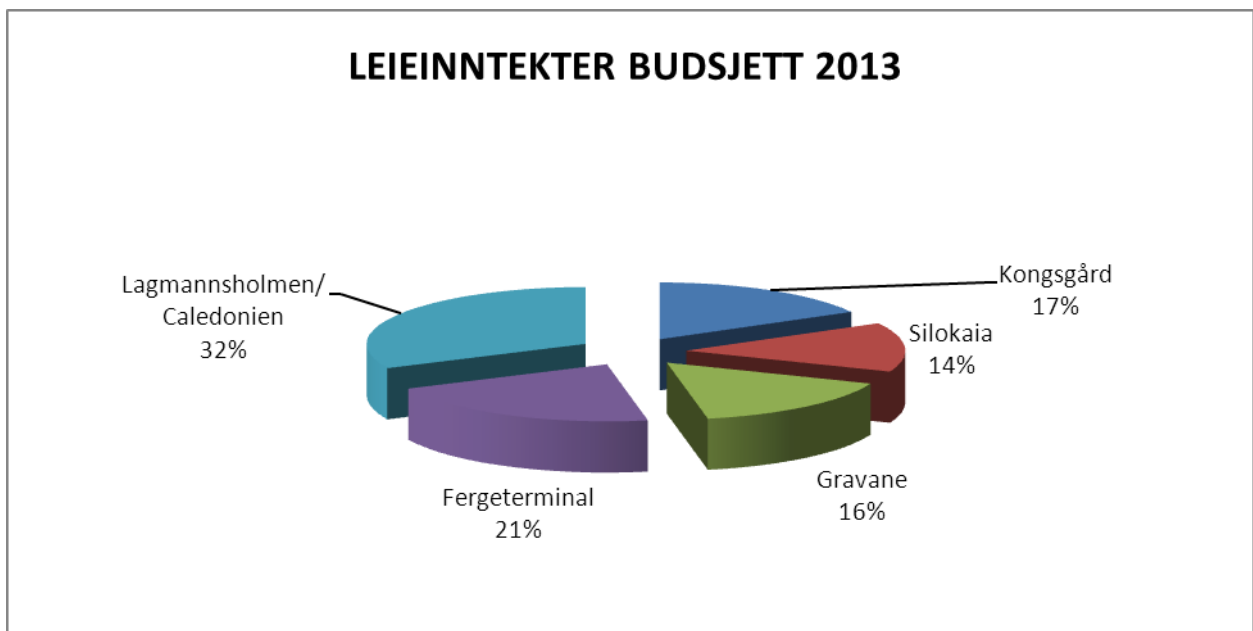
- Havnas forhold til feste, eie eller leie samt ulike like former for leie
- Avkastning på investert kapital, fastsettelse av leiepriser
- Drift og vedlikehold regulert i avtaler
- Rolledeling mellom havnedirektør og havnestyret

I Strategien har havnestyret laget avkastningskrav som ligger til grunn når vi inngår leiekontrakter. Utleie og inntjening er i henhold til strategidokumentet.

Leieinntektene utgjør i underkant av 30 % havnas totale driftsinntekter og er for 2013 beregnet til 27,3 mill. kr. Av leieinntektene er 12,2 mill. kr fordelt ut utover strategiområdene mens resten er inntekter på bygg som ikke er direkte relatert til havnedrift.

Leieinntektene reduseres med 2 % sammenlignet med revidert budsjett for 2012. Dette som følge av at det er usikkerhet om utleie på Silokaia og vi velger å ta høyde for dette i budsjettet.

Leieinntekter fra bygg/areal og parkering fordeler seg slik for 2013:



I 2011 ble det gjennomført en verdivurdering av eiendommer havna eier som ikke er direkte havnerelaterte, jfr. havnestyresak 25/11. Disse eiendommene er:

- Gravane 4 – Administrasjonsbygget
- Gravane 6 – Velferden
- Gravane 7 - Kystverket
- Gravane 8 – Fiskebasaren
- Gravane 22 – Park-fisk
- Lagmannsholmen 1 – Skagerakfiskbygget
- Vestre Strandgate 33 – Rutebilstasjonen

I tillegg innløste havna festeavtalen for Vestre Strandgate 19b årskifte 2011/12. Reguleringsforslaget for eiendommen er stilt i bero i påvente av avklaring i overordna planer. En legger opp til videre behandling av planforslaget i 2013 for å optimalisere planforslaget i forhold til havnas egne behov og eiendommens verdier.

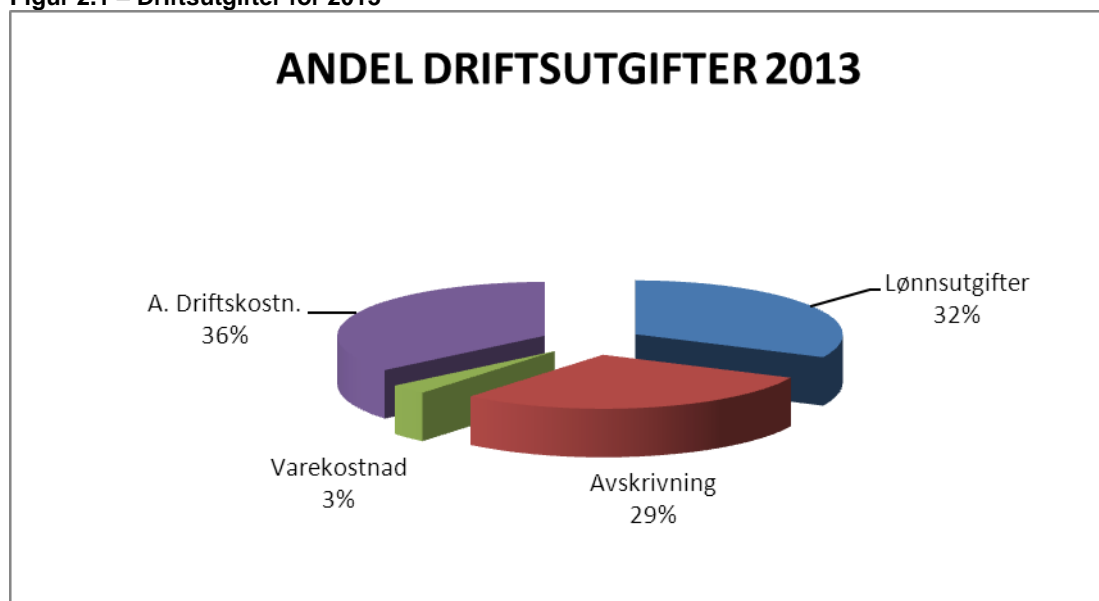
Havnedirektøren foreslo i budsjett for 2012 at havnestyret kunne selge ovenfor nevnte eiendommer. Bystyret avsto dette og opprettholdt vedtaket om at hvert salg skal behandles av bystyret. I budsjett for 2013 foreslås salg av Rutebilstasjonen. Havnestyret må i denne sammenheng bl.a. vurdere de løpende leieinntektene opp mot den salgspris som kan oppnås. Et eventuelt salg av rutebilstasjonen er ikke innarbeidet i budsjettet.

### 3.2 Driftsutgifter.

I budsjettet for 2013 har vi tatt høyde for en økning i totale driftsutgifter på 4,6 mill. kr i forhold til budsjett 2012. Totale driftsutgifter for havna er budsjettetert med 77 mill. kr. Av dette utgjør økning i lønnsutgiftene 3,2 mill. kr, altså størsteparten.

De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått nedenunder. Figur 2.1 er en oversikt over hvordan driftsutgiftene fordeler seg.

Figur 2.1 – Driftsutgifter for 2013





#### Lønnsutgifter:

Regulativ lønn øker med 3 % fra budsjett 2012 – 2013. Det er kun tatt høyde for lønnsøkning og en liten økning av overtid. Det er ingen endringer i bemanningen, så vi holder fortsatt en stilling vakant på eiendomsavdelingen.

I 2007 vedtok havnestyret å stimulere til å beholde våre seniorer lengst mulig ved å innføre en årgangssum på kr. 27.000 etter fylte 62 år. I dag er 27 % av våre ansatte over 62 år og det er ingen som har valgt å ta ut AFP de siste tre årene. Seniorene innehar en viktig kompetanse og representerer kontinuitet i organisasjonen. Dette er også i pakt med avtalen om inkluderende arbeidsliv hvor et av målene er å øke avgangsalder. Vi har valgt å videreføre avtalen.

Gjennomsnittsalderen på arbeidstakere i Kristiansand Havn er 54 år. Ved nyrekruttering bør det prioriteres å få ned gjennomsnittsalderen og øke kvinneandelen.

For 2013 er det budsjettert med arbeidsgivers andel til pensjon på 15,5 %. I tillegg er det satt av til reguleringspremien som skal dekke opp veksten i lønnsytelsene. Totalt er det budsjettert med 3,5 mill. kr for 2013, noe som er en økning på 0,9 mill. kr i forhold til budsjett 2012. Dette er anbefalt av Kristiansand Kommunale Pensjonskasse (KKP). Kristiansand havn må påberegne større utgifter til pensjon i årene som kommer.

Hovedårsaken til at lønnsutgiftene øker med 3,2 mill. kr er i tillegg til pensjonen, reduksjon i refusjoner. Kanalbyen Utvikling AS har tidligere kjøpt flere tjenester av oss som ikke fortsetter i 2013 i like stor grad. I tillegg har vi hatt en høy andel sykemeldte som fører til refusjon av sykepenger fra NAV. Dette budsjetterer vi ikke med.

#### Avskrivning:

Avskrivning av havnerettede investeringer starter påfølgende år etter at objektet er ferdigstilt og tatt i bruk.

I 2013 har vi budsjettert med avskrivninger på 22,35 mill. kr, dvs. ingen endring fra 2012. Vi er i ferd med å ta i bruk en avskrivningsmodul som skal gi oss en enda bedre oversikt enn den vi har i dag. I forbindelse med den overgangen vil vi øke avskrivningstiden på kaiene våre fra 40 til 60 år. Dette vil gi en mer korrekt levetid. I følge regnskapsloven § 5-3 skal anleggsmidlene som har en begrenset økonomisk levetid avskrives etter en fornuftig avskrivningsplan. Økonomisk levetid betyr den perioden det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å beholde driftsmiddelet fremfor å avhende det eller bytte det ut med et nytt. Kaiene på Silokaia er avskrevet for flerfoldige år siden, men er fortsatt i bruk mer enn 80 år etter de ble bygd.

Vi vil komme tilbake med en budsjettregulering i første tertial 2013 hvis disse endringene fører til store justeringer i samlede avskrivninger.

#### Varekostnad:

Varekostnader, vann, strøm m.m., må sees sammen med inntekter fra videresalg.

#### Andre driftskostnader:

Andre driftskostnader økes med 5 % for 2013. Dette er høyere enn forventet prisstigning. Det er likevel store variasjoner innen de ulike kontogruppene. En del av postene er lavere enn tidligere, mens andre er høyere. Vi ønsker å styrke vedlikeholdspostene for 2013 akkurat som vi gjorde i 2012. Siden 2010 har vi økt vedlikeholdspostene fra 4,7 mill. kr til 6,3



mill. kr i 2013. Dette er en økning på nesten 35 %. Det er samtidig viktig å poengtere at vi har større arealer å vedlikeholde.

I 2013 prioriterer vi asfaltering og vedlikehold av kaier. Vi ønsker også å foreta en større renovering av fergeterminalen. Vi prioriterer i år utskifting av vinduer, sitteplasser og oppgradering av overflatene.

Vi har samlet satt av 2,2 mill. kr til å vedlikeholde bygningene våre.

Det er ikke fremmet forslag til ekstraordinær oppgradering eller ENØK- tiltak utover tidligere års tempo. Neste år vil en se på kostnader og mulig innsparingspotensiell ved å investere i LED belysning i havna.

Vi har også økt markedsføringsbudsjettet vårt for å kunne tydeliggjøre våre muligheter ovenfor nye kunder. Vi ønsker at våre kunder/brukere skal anse oss som en viktig faktor for å lykkes. Dette betyr at vi må markedsorientere organisasjonen, og bruke mer tid på våre kunder.

Vi vil i fremtiden møte økte krav (forventninger) fra våre definerte kunder, og vi må være i stand til å differensiere mellom kundegrupper.

Slike grupper vil være industrien, vareeiere, transportører, speditører, kommunen, leietagere og andre.

Samtidig prioriterer vi å videreutvikle allianse arbeidet med enkelte utpekte havner for å forbedre gode transportkorridorer.

### Fjord Line

Kristiansand Havn KF er i Agder Lagmannsrett dømt til å betale erstatning til Fjord Line for tapte inntekter i 2009. Størrelsen på erstatningen er foreløpig ikke fastsatt men vil være et resultat av forhandlinger eller rettssak mellom partene.

Budsjettet for 2013 inneholder ingen avsetning for Kristiansand Havn KF sitt estimat på erstatningskravet. Bakgrunnen for dette er at slike opplysninger vil kunne forventes å skade foretakets stilling i fremtidige forhandlinger med Fjord Line.

Avklaring omkring endelig fastsatt erstatningskrav forventes i løpet av 2013. Erstatningsbeløpet vil da komme til fradrag i budsjettert resultat for 2013.

### Finansposter:

Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2013 er det beregnet at renteutgiftene vil være ca. 15,0 mill. kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 3,5 %. Norges Bank påpeker i rentemøtet i august at det er nedgang i aktiviteten i euroområdet og i Storbritannia. I USA fortsetter den moderate veksten og i flere fremvoksende økonomier i Asia er veksten avtakende. Usikkerheten i finansmarkedene er fortsatt stor. Styringsrenten er nær null i mange land og det er utsikter til at de vil holde seg svært lave enda lenger enn tidligere lagt til grunn. Hovedstyret mener videre at utsiktene og risikobildet nå tilsier at styringsrenten holdes på dagens nivå en god stund fremover.

I planperioden øker finanskostnadene fra ca. 15 mill. kr. i 2013 til ca. 19 mill. kr de resterende årene. Det er forutsatt at renten er 3,5 % i hele perioden.

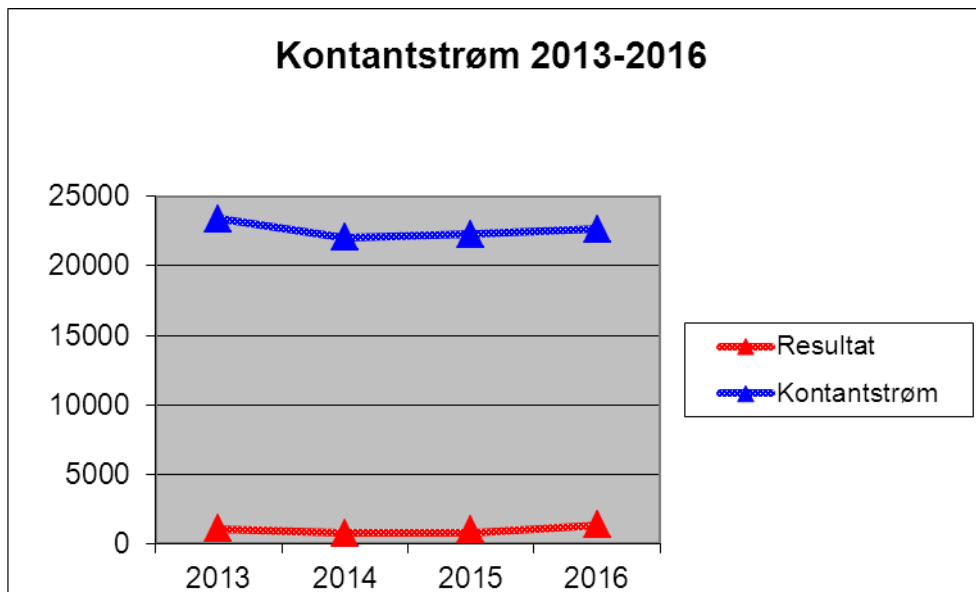




### Driftsresultat:

Budsjettert ordinært resultat for 2013 er positivt med 1 mill. kr. Korrigerer vi for avskrivninger har vi en positiv kontantstrøm på 23,4 mill. kr. Den kontantstrøm bedriften selv genererer gjennom driften er et uttrykk for Kristiansand Havn KF sin selvfinansieringsevne. Uten tilstrekkelig kontantstrøm over tid vil ikke Kristiansand Havn KF ha mulighet til å avdra sine lån eller ha finansiell evne til å foreta nye investeringer. I hele perioden vil Kristiansand Havn KF ha positivt resultat og en positiv kontantstrøm.

Figuren under viser resultat og kontantstrømmen (driftsresultat + avskrivninger) i perioden 2013 – 2016:



### Låneopptak:

I 2013 skal vi foreta investeringer for samlet 105,45 mill. kr. som finansieres ved låneopptak. Når det gjelder opptak av lån til investeringer skiller havna mellom investeringer i:

- ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk tålegrense
- investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- nyinvesteringer som styrker økonomisk tålegrense

Det er tunge investeringer i ny havneinfrastruktur, utfylling og kaier, hvor inntektene ikke dekker årlige kapitalkostnader som er hovedutfordringen for havnas økonomi.

Tabellen under viser hele perioden:

	2013	2014	2015	2016
Sum investeringer	105 450 000	19 000 000	80 000 000	73 000 000
Forventet låneopptak	105 450 000	19 000 000	42 500 000	35 500 000
Betaling av avdrag	19 419 000	15 479 000	14 440 000	16 020 000
Lånegjeld	499 000 000	502 000 000	530 000 000	550 000 000



Havnas låneopptak ved utgangen av 2012 utgjør samlet ca 413 mill. kr. Inkluderer man neste års forslag til opplån, med fradrag av planlagte nedbetalinger for dette året, har havna ca. 500 mill. kr i lånegjeld ved utgangen av 2013. Dette er en betydelig lånebelastning for havna og utsetter oss for stor renterisiko. Hvis renten øker i gjennomsnitt med 1 % vil havnas renteutgifter øke med ca. 5 mill. kr.

#### 4.0 Investeringer 2013 - 2016

##### Investeringsbudsjett for 2013 med handlingsplan for 2013 - 2016.

###### Generelt.

Havna har ved flere anledninger påpekt at havnas tålegrense for opplån nærmer seg. For å få en samlet oversikt over havnas økonomiske situasjon, har havnestyret i egne saker behandlet havnas investeringsevne og foretatt en verdivurdering av havnas eiendommer som ikke er direkte havnerelaterte.

I bystyresak 135/11 behandlet bystyret Kanalbyen Utviklings AS sitt vedtak vedrørende valg av utviklingsmodell basert på rapport fra Terramars rapport av 15 august 2011. Rapporten anbefaler modell og skisserer at uttak av avkastning fra Silokaia ikke kan forventes før nærmere 2020. Havnestyret legger opp til å utfordre Kanalbyen Utvikling AS på dette punktet.

Når det gjelder opptak av lån til investeringer skiller havna mellom investeringer i:

- ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk tålegrense
- investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- nyinvesteringer som styrker økonomisk tålegrense

Det er tunge investeringer i ny havneinfrastruktur, utfylling og kaier, hvor inntektene ikke dekker årlige kapitalkostnader som er hovedutfordringen for havnas økonomi.

###### De enkelte prosjektene.

###### 2204 Fremtidig container/fergehavn

	2013	2014	2015	2016
2204 Fremtidig container/fergehavn	18 000 000	2 000 000		

Bevilgningen foreslått i 2013 og videre i handlingsplanperioden skal dekke de pågående planleggingsarbeidet av ny container og fergehavn samt tilbakebetaling av Veikontorets forskuttering ut 2013 for utfyllingsarbeider i Kolsdalsbukta. Bystyret har godkjent avtalen om forskuttering fra Veikontoret.

Behov for videre investeringer kommer en tilbake til når plan for vestre havn er avklart og NTP vedtas i 2013.

###### 2205 Fergehavna.

	2013	2014	2015	2016
2205 Fergehavna - kaikant	38 000 000	6 000 000	7 000 000	

Vi foreslår å bevilge kr. 38 mill. for å tilrettelegge bedre for ferjetrafikken. Tiltaket er å fylle dokka, samt iverksette andre tiltak for å bedre kjøremønster og effektivisere tolltjenestens



arealer. Målet med denne investeringen er å redusere tid til lasting og lossing av ferjene slik at publikum kommer raskere ut av fergeterminalområdet.

Spuntveggen mellom fergeleie 1a og dokka er gammel og må erstattes pga slitasje og elde. Arbeidene er kalkulert til 13 mill. kr. og planlagt gjennomført på den tiden av året med minst trafikk i fergehavna med bevilgning over to år.

#### **Silokaia cruise.**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Silokaia cruise.		7 000 000		

Det er foreslått 7 mill. til støttepunkt i sørenden av Silokaia for kunne fortøye cruiseskipene lenger "bak" slik at bygging av etappe 1 på Silokaia kan skje uforstyrret av Cruiseanløp. Investeringen iverksettes ikke før utvikling av Silokaia gjør det nødvendig. I følge kommunenes planer vil også utvidelse av renseanlegget på Odderøya pågå i handlingsplanperioden.

#### **Kai-Lagmannsholmen (Cruise)**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Kai – Lagmannsholmen (cruise)			69 000 000	69 000 000

Forslaget innebærer at en flytter cruise trafikken fra Silokaia til Lagmannsholmen. Cruise anløpene har økt fra 38 anløp i 2011, 52 i 2012 til 70 innmeldte i 2013. Tiltaket foreslås for å unngå redusert verdi pga Cruisetrafikken. Ny cruise kai ligger inne i reguleringsplanen for Silokaia i tråd med bystyrets vedtak fra 2003. Lagmannsholmen vil være et godt alternativ for cruise anløp. Forslaget omhandler også sikring av utraste masser utenfor Lagmannsholmen. Investeringen iverksettes ikke før utvikling av Silokaia gjør det er nødvendig.

#### **Kai – Kongsgård**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Kai –Kongsgård	38 000 000			

216 meter av øst/vest linjen er bygget og det gjenstår å ferdigstille ca 200 meter av kai 36. Her foreslås en forlengelse på 70 meter kalkulert til 38 mill. Det pågår nå utarbeidelse av anbudsdokument for å bygge nytt bygg til NorLines som ferdig vil "stikke" ca 50 meter forbi eksisterende ferdigstilt kai. Det ville vært sterkt ønskelig å bygge kaien før det nye bygget bak. Dette løses med noe rokking av fremdrift på lager og kai bygging. For å øke tilbudet og attraktiviteten for mer last er det viktig å prioritere utbygging i Kongsgård i ikke minst ut fra signaler fra NODE bedriftene.

#### **6605 Hjullaster**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
6605 Hjullaster	1 200 000	0	0	

Det foreslås kjøp av ny hjullaster i 2013. Dette må sees i sammenheng med større arealer og høyere aktivitet.

#### **9311 Kongsgård – Lagerbygg 3.**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
9311 Kongsgård –Lagerbygg 3	3 500 000	0	0	



NorLines har signalisert en areal økning av opprinnelige planer fra 2100 m<sup>2</sup> til 2500 m<sup>2</sup>. Tidligere vedtatte ramme på 20 mill. for 2012 foreslås økt med 3,5 mill. Bygge kostnader legges til grunn for leieavtalen.

#### **Utvendig areal, Fiskebasaren.**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Utv. Areal Fiskebasaren	350 000	0	0	

Gjelder oppgradering uteserveringsareal i Gravene ved Fiskebrygga i samarbeid med leietakere. Utleier og leietaker har kommet til enighet om endring av utearealene. Dette krever rokking og opparbeidelse slik at planen kan gjennomføres. Investeringen vil ikke bli iverksatt uten at det oppnås en avtale som styrker havnas økonomi.

#### **Nytt åk til kran.**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
9402 Åk – kran	1 600 000	0	0	

Vi ønsker å investere i et nytt containeråk til kрана i containerhavna. Det er nødvendig å få et åk som tar flere containerstørrelser 20,30,40 og 45 fot. Spesielt registrerer vi at det kommer

#### **Ny Arbeidsbåt**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Ny arbeidsbåt	3 800 000	0	0	

Det er budsjettert med 3,8 mill til ny havnebåt. Vi har etablert en kontraherings gruppe til å se på behov og muligheter. Vi har i dag ingen egnet arbeidsbåt som dekker behovene til beredskap og havnearbeid. Kostnadene til ny båt vil bli belastet anløpsavgiften.

#### **Anlegg avsetning udisponert.**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
9990 Anlegg avsetning udisponert	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000

Postens foreslås som en avsetning til styret hvor gjenstående ubrukt ved årets avslutning automatisk trekkes inn.