

Årsmelding 2025

Kristiansand Havn IKS
- Norges mest tilgjengelige havn



**KRISTIANSAND
HAVN**

Havnedirektørens side

Kristiansand Havn IKS kan med dette legge bak seg et sterkt og innholdsrikt 2025. Et år preget av høy aktivitet, gode økonomiske resultater og viktige strategiske fremskritt. Gjennom målrettet arbeid og høy innsats fra våre ansatte har vi styrket havnens posisjon som et sentralt transportknutepunkt og regional utviklingsaktør.

Året har vært preget av høy aktivitet i alle våre hovedsegmenter. Fergetrafikken har vært stabil med over 1 500 anløp, mens cruiseåret 2025 ble det sterkeste i havnens historie med 170 anløp og nær 430 000 passasjerer. Vi ser samtidig en tydelig utvikling mot helårs cruise, noe som styrker regionens reiseliv og verdiskaping.

Innen godstransport opprettholdt havna et høyt og robust nivå, med samlet godsvolum på om lag 2,72 millioner tonn. Containertrafikken utgjorde 41 520 TEU, mens bulk- og stykkgodstrafikken viste fortsatt sterke volumer – særlig i Lindesnes havnedistrikt, hvor aktivitet knyttet til stein, tømmer og øvrig næringsliv nådde de høyeste nivåene siden sammenslåingen i 2021.

2025 har også vært et år med betydelig utviklingsarbeid. Prosjektene knyttet til ny containerterminal på Kongsgård/Vige, utvikling av fergeterminalen og videre avklaringer rundt Lagmannsholmen og Caledonien har krevd stor innsats fra organisasjonen. Samtidig har vi fullført forlengelse av kai 36, arbeidet videre med Vige Havnevei og utredet utvidelser i Strømsvika. Vi har styrket kapasiteten internt gjennom rekruttering av ny prosjektleder.

Vi er stolte av å kunne vise til et svært godt økonomisk resultat i 2025. Driftsresultatet ble det beste i selskapets historie, noe som reflekterer høy aktivitet, god kostnadskontroll og evne til å skape økte inntekter i markedet. Dette gir et solid fundament for kommende investeringer og videre utvikling av havna.

Bærekraft og kvalitet står fortsatt sentralt i vårt arbeid. Vi har videreført satsingen på landstrøm, miljøtiltak og energieffektivisering, samtidig som vi har styrket vårt ledelsessystem gjennom ISO-sertifisering innen kvalitet og miljø. Arbeidet med ISO 45001 for arbeidsmiljø og HMS er godt i gang.

Ved utgangen av året hadde Kristiansand Havn 37 ansatte. Selskapet ønsket velkommen Asle og hadde to traineer gjennom året. Jeg vil rette en stor takk til hver enkelt medarbeider for innsatsen som er lagt ned gjennom året. Det er menneskene i organisasjonen som er vår viktigste ressurs og som hver dag sørger for trygg drift, god service og fremdrift i store og små prosjekter.

Når vi nå ser fremover, gjør vi det med optimisme og tydelige ambisjoner. Kristiansand Havn skal fortsette å utvikle moderne, bærekraftige og konkurransedyktige havnetjenester – til nytte for eiere, næringsliv, regionen og samfunnet for øvrig.

Vi er klare for å skape nye verdier i 2026.

Innhold

HAVNEDIREKTØRENS SIDE	2
OM KRISTIANSAND HAVN	4
STYRING, LEDELSE OG ORGANISERING	4
REPRESENTANTSKAPET	4
HAVNESTYRET	5
LEDELSEN	6
PERSONAL OG MILJØ	6
FORMÅL OG STRATEGI	7
STRATEGIPLAN 2020-2030	7
RINGVIRKNINGSANALYSE	8
ÅPENHETSLOVEN	9
KANALBYEN	9
KLIMA OG MILJØ	10
KVALITET	13
HELSE OG SIKKERHET	13
UTVIKLING 2025	14
PASSASJERTRANSPORT	16
FERGE	16
CRUISE	19
GODSTRANSPORT	22
CONTAINERTERMINALEN	22
BULK- OG STYKKGODS	25
OFFSHORE OG FORNYBAR	29
FISKERI	30
INFRASTRUKTUR	31
INVESTERINGSPROSJEKTER	34
ÅRSREGNSKAP FOR KRISTIANSAND HAVN IKS 2025	47
NØKKELTALL	47
INVESTERINGER	49
STYRETS GODKJENNING AV ÅRSMELDINGEN FOR KRISTIANSAND HAVN IKS 2025	50

Om Kristiansand havn

Kristiansand Havn ligger strategisk plassert med kort seilingsavstand til Danmark og det europeiske kontinentet. Med havna tett på bykjernen, er den et naturlig valg for redere, vareeiere og turister.

Som en av landets viktigste havner har Kristiansand Havn en sentral rolle i det nasjonale transportnettet. Samtidig er havna en regional utviklingsaktør og en viktig tilrettelegger for næringslivet i sør.

Havna eier og drifter i dag fergeterminal, containerterminal, cruisehavn, terminaler for våt- og tørrbulk, stykkgoods og offshorevirksomhet.

Kristiansand Havn har direkte forbindelse til hovedveisystemet, med kort avstand til E18 mot Oslo, E39 mot Stavanger og RV9 mot Setesdal. Det pågår nå reguleringsarbeid for ny E39, ny fergeterminal og utvikling av Lagmannsholmen, og Ytre ringvei forventes regulert i nær fremtid.

Havna har behov for tilstrekkelig tilgang på arealer som kan tilbys markedet. Utvikling av nødvendig havneinfrastruktur er en viktig del av den langsiktige strategien. Kanalbyen er det mest kjente prosjektet, der salget startet i 2016 med rekordhøy interesse. Fire byggetrinn er ferdigstilt og 402 av 406 leiligheter er solgt. Det femte byggetrinnet ble lagt ut for salg juni 2025 og vil bestå av 92 leiligheter. Byggestart ble besluttet desember 2025. Midlene fra Kanalbyen og Caledonien/ Lagmannsholmen er avgjørende for å realisere en ny, moderne containerterminal på Kongsgård/Vige – rett utenfor sentrum.

Kristiansand Havn er den norske havna som ligger nærmest det europeiske markedet, Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Havnen knytter Vestlandskorridoren og Oslofjorden sammen, og gir oss et tydelig og varig 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 2023-2027 består av:

- Mathias Bernander, (Charlotte Beckmann Finnestad varamedlem) fra Kristiansand Kommune
- Alf Erik Bergstøl Andersen, (Jan Øyvind Åvik varamedlem) frem til 30. oktober 2025. Da ble Alf Erik Bergstøl Andersen stortingsrepresentant og Paal Pedersen valgt til ny ordfører i Lindesnes. I 2025 ble det avholdt 3 representantskapsmøter og 5 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 fra 2023 – 3.11. 2025 bestod 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

Det ble valgt nytt styre fra. 3.11.2025 som består av:

- Trond Blattmann, leder (Kristiansand kommune)
- Åse Michaelsen, nestleder (Lindesneskommune)
- Kenneth Hjort Rafaelsen, (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 2025 ble det totalt avholdt 7 styremøter og 23 saker ble behandlet.

Det er tegnet forsikring for styrets medlemmer, daglig leder og ledergruppen. Forsikringen er i tegnet i AIG.

Ledelsen

Ledergruppen i Kristiansand havn bestod ved utgangen av 2025 av Atle Johannessen (havnedirektør), Karl R. Danielsen (maritim sjef), Trond Sikveland (eiendomssjef), Harald J. Solvik (teknisk direktør / assisterende havnedirektør), Ian Sindre Couling (basesjef), Isabelle-Louise Aabel (kommunikasjonssjef) og Ann-Lisbeth Reisænen (administrasjonssjef).

Arbeidsmiljøutvalget består av arbeidstakerrepresentantene Atle Kulien (leder), Bjørnar Rimereit og Janne Fjeldsgård Andås, og av arbeidsgiverrepresentantene Atle Johannessen, Ann-Lisbeth Reisænen og Trond Sikveland. Atle Kulien er verneombud i Kristiansand Havn.

Personal og miljø

Ved utgangen av 2025 hadde Kristiansand Havn 37 ansatte, hvorav ni var kvinner og to av ikke norsk opprinnelse. 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 mangfold vil derfor vektlegges ved fremtidige rekrutteringer.

Gjennomsnittsalderen blant de ansatte var 46 år, med en gjennomsnittlig ansiennitet på åtte år. Til sammen representerer arbeidsstokken en god balanse mellom erfaring og ny kompetanse – en styrke som er avgjørende for å nå målet om å være Norges mest tilgjengelige havn.

Kristiansand Havn har egne tiltak for oppfølging av seniorer. Havnas Veteranforening, etablert i 2009, er åpen for ansatte fra fylte 62 år og for alle tidligere ansatte som har gått av med pensjon. Ved utgangen av 2025 hadde foreningen 14 aktive medlemmer.

Havna arbeider aktivt for et mer inkluderende arbeidsliv og legger til rette for faglig utvikling gjennom kurs og opplæring. Vi har etablert rutiner for tett samarbeid med bedriftshelsetjenesten, god oppfølging av sykemeldte og målrettet innsats for rask tilbakeføring til arbeid.

Sykefraværet i 2025 var 4,1 prosent, hvorav egenmeldt fravær utgjorde 0,3 prosent. Det er gledelig å registrere at sykefraværet har gått ned med 32 % i forhold til 2024.

I 2025 hadde vi dessverre en ulykke på fergeterminalen hvor en av våre hjullastere var involvert, med en av våre ansatte som maskinfører. En trafikkdirigent ble påkjørt, men unngikk heldigvis å havne under hjulene. Den påkjørte er nå tilbake i arbeid.

Hendelsen er fulgt tett opp av havna, både internt og i samarbeid med involverte parter. Det er lagt stor vekt på å ivareta vår medarbeider som var involvert i ulykken.

Statens vegvesen sin totalentreprenør Eiffage Genie Civil er nå i slutfasen med granskningsrapporten om hendelsen, et arbeid vi har bidratt inn i. Rapporten omhandler blant annet oppfølging i henhold til byggherreforskriften, ettersom trafikkdirigenten var knyttet til anleggsarbeidet E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen.

Hendelsen etterforskes også i henhold til trafikklovgivningen.

Ulykken tas på største alvor, og erfaringer fra hendelsen vil bli brukt aktivt i vårt videre arbeid med sikkerhet, forbedring av rutiner og forbyggende tiltak.

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 utarbeidet Kristiansand Havn KF en strategi frem mot 2030, i samarbeid med ansatte og styret. Siden den gang har verden og rammebetingelsene endret seg betydelig, og planen har derfor hatt behov for revisjon.

Våren 2024 ble KPMG engasjert for å lede prosessen og bistå i arbeidet med å oppdatere strategien. Den reviderte strategiplanen, med tilhørende tiltaksplan, ble enstemmig vedtatt av havnestyret 8. oktober 2024.

Fullversjon av planen er tilgjengelig på Kristiansand Havns nettsider.

Havnas reviderte strategi oppsummeres slik:



Figur 1: Strategimodell

Ringvirkningsanalyse

I løpet av 2023 og 2024 fikk Kristiansand Havn IKS utarbeidet en ny og oppdatert ringvirkningsanalyse. Bakgrunnen for analysen var todelt: behovet for å evaluere virkningen av et operativt IKS over tid, samt å få et oppdatert bilde av havnas drift etter pandemien. Til tross for en nedgang i import og en moderat økning i turisme, viser analysen positive resultater. Importnedgangen kan tilskrives globale geopolitiske hendelser, inflasjon i Europa og USA, økte renter i Norge og en svekket krone.

Analysen viser at havneklyngen sysselsetter 10 108 faste ansatte, med en samlet omsetning på over 24 milliarder kroner. Verdiskapningen overstiger 8 milliarder kroner, og skatteinntekten til kommunene er 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

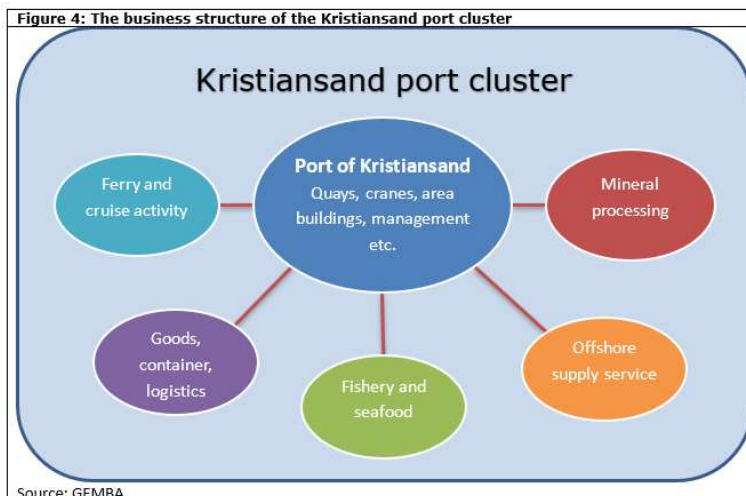
Turnover – Million NOK	Direct	Indirect	Induced	Total
Kristiansand	15,873	4,495	1,939	22,307
Lindesnes	1,471	417	77	1,965

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 omfatter fem hovedsegmenter: ferge- og cruiseaktivitet, gods, fiskeri, offshore service og prosessindustri.



Videre viser analysen at bedrifter innen havneklyngen opplevde en 6 % økning i omsetning og en 8 % økning i verdiskaping. Dette indikerer at bedriftene oppnår høyere produktivitet uten nødvendigvis å øke arbeidsstyrken, noe som tyder på effektivitetsgevinster i regionen.

Åpenhetsloven

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

Kanalbyen

Kanalbyen Utvikling AS er et heleid datterselskap av Kristiansand Havn KF. Selskapet ble etablert i 2010 for å utvikle Silokaia. I 2013 solgte selskapet 50 prosent av aksjene i Kanalbyen Eiendom AS til J.B. Ugland/Vedal.

Kanalbyen Utvikling AS følger opp sitt eierskap og er representert med tre av seks styremedlemmer i Kanalbyen Eiendom AS, som har ansvaret for gjennomføringen av utbyggingen på Silokaia.

Fire byggetrinn er ferdigstilt og 402 av 406 leiligheter er solgt.

Det femte byggetrinnet ble lagt ut for salg juni 2025 og vil bestå av 92 leiligheter. Byggestart ble besluttet desember 2025. Arbeidene er igangsatt, med forventet ferdigstilling i første kvartal 2028.

Den økonomiske utviklingen er i tråd med forventningene ved oppstart. Samtidig har markedsforholdene i 2025 og inn i 2026 vært mer krevende enn tidligere, noe som medfører økt fokus på markeds- og risikoforhold fra styrets side.

Det er en klar forventning om at overskudd fra Kanalbyen skal bidra til finansiering av framtidige investeringer i Kristiansand Havn IKS.

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



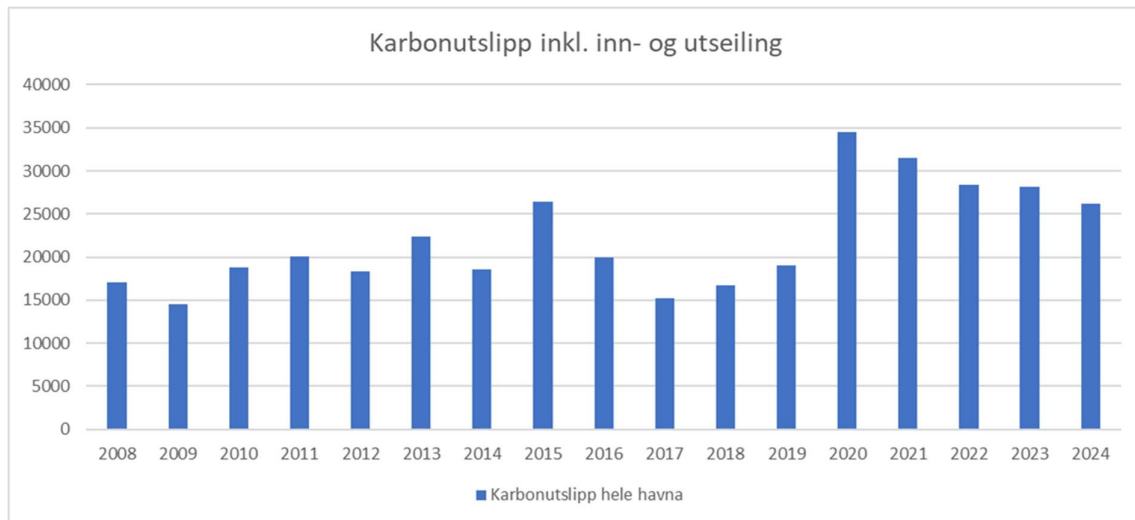
Klima og miljø

Høsten 2024 ble Kristiansand Havn sertifisert etter ISO 14001-standarden for miljøledelse. Sertifiseringen er et viktig steg i arbeidet for å systematisere og styrke havnas miljøinnsats.

Som en del av miljøledelsessystemet er havnas miljøaspekter identifisert og risikovurdert. Det er også fastsatt konkrete miljømål, og status for disse evalueres og følges opp årlig.

Utslipp til luft:

Kristiansand Havn har etablert sitt eget karbonregnskap for å følge utviklingen i utslipp over tid. Siste oppdaterte tall er fra 2024, og viser en reduksjon i klimagassutslipp fra 28 100 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023 til 26 200 tonn i 2024. Utslippene beregnes for inn- og utseiling av skip til og fra havna, frem til territorialgrensen på 12 nautiske mil, i tråd med Miljødirektoratets metode for utslippsstatistikk fra sjøfart. Tallene fra 2025 foreligger ikke enda.



Kristiansand Havn har som mål å redusere klimagassutslipp fra landbasert havnevirksomhet og skip ved kai med 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 2015. For havnas egen drift er målet å kutte 95 prosent av direkte utslipp i samme periode. I tillegg har havna en ambisjon om å legge til rette for utslippsfri inn- og utseiling. Elektrifisering er fellesnevneren for å nå disse målene. Elektrifisering forutsetter utbygging av infrastruktur og investeringer i økt nettkapasitet. Forsterkning av nettkapasiteten til den kommende containerterminalen på Kongsgård på 8 MW ventes ferdig i 2027, og vil bidra til at total nettkapasitet ved ny containerterminal øker til ca. 12 MW. Dette gjør det mulig å tilby lading til skip med batterielektrisk fremdrift, og lading og drift av elektriske maskiner og kjøretøy i havneområdet. Det planlegges også for fremtidig økning i nettkapasitet til fergeterminalen for å ivareta fergereidernes fremtidige behov for ladestrøm til fergene.

Kristiansand Havn utreder også løsninger for lagring og bunkring av fremtidige alternative drivstoff, og ser på muligheten for å utvikle seg til et regionalt knutepunkt for distribusjon av energi til sjø-, vei- og lufttransport.

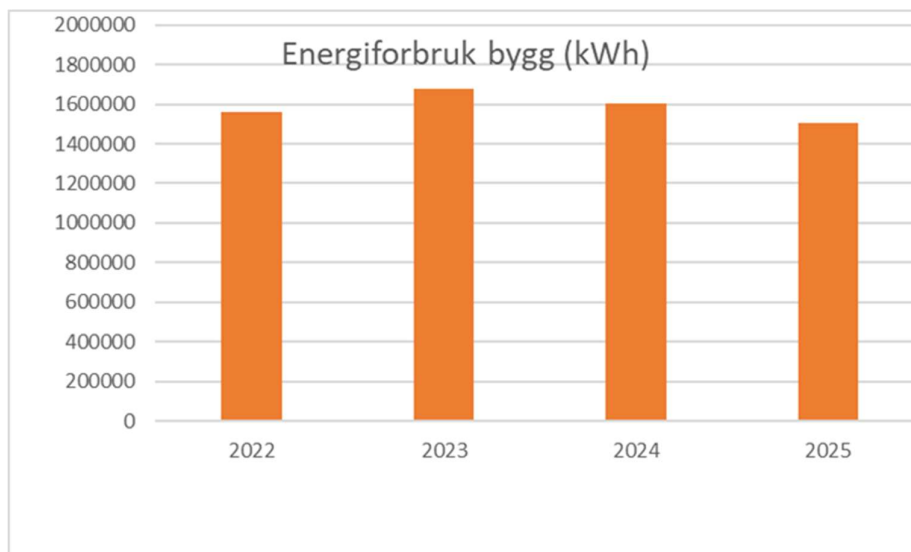
Utslipp til sjø:

Det har ikke vært uønskede hendelser med utslipp til sjø i 2025. Akutte utslipp er et prioritert område i havnas beredskapsplan, og det gjennomføres jevnlige øvelser i samarbeid med brannvesenet, Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) og Kystverket.

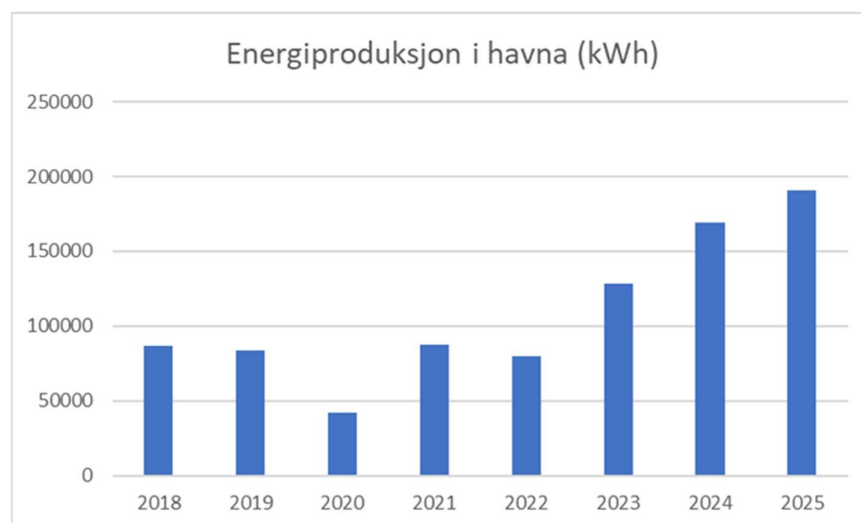
Havna har også gode rutiner for oppsamling og håndtering av grus og strøsand etter vinterdrift. Dette bidrar til å redusere utslipp av mikroplast, tungmetaller og andre miljøskadelige stoffer, som ellers kunne endt i sjøen.

Energiforbruk/-produksjon:

Energiforbruket i havnas bygningsmasse falt i 2025, med et samlet forbruk på om lag 1,5 millioner kilowattimer. Dette er en nedgang på 100 000 kWh sammenlignet med 2024. Kristiansand Havn har som mål å redusere sitt spesifikke energiforbruk med 20 prosent innen 2030. Dette skal først og fremst oppnås gjennom fornyelse i mer energieffektiv bygningsmasse samt økt fokus på energioppfølging.

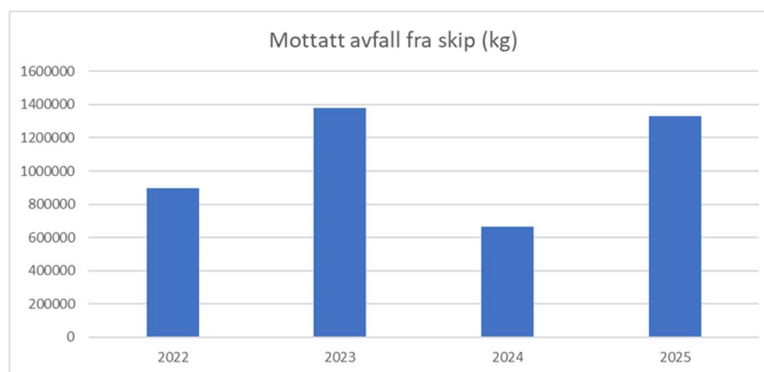


Samtidig økte havnas egen energiproduksjon fra solcelleanlegg på tak fra 0,17 til 0,19 GWh i løpet av 2025. Målet er å øke den lokale produksjonen til 1 GWh 2030.



Forbruk og avfall:

Kristiansand Havn mottok mer avfall fra skip i 2025 sammenlignet med året før. Dette er en ønsket utvikling, der vi sikrer en trygg og miljøvennlig håndtering av skipsavfall, samtidig som det skaper inntekter for havna og havnas leverandør av avfallstjenester.



Den samlede sorteringsgraden for avfall – som inkluderer både havnas eget avfall og avfall fra skip – har de siste årene ligget stabilt på rundt 60 prosent, og dette var også tilfellet i 2025. Ett av havnas miljømål er å øke sorteringsgraden for eget avfall til 90 prosent innen 2027. Tiltakene for å nå målene i handlingsplanen er som følger:

- Opplæring og bevisstgjøring: Bedriftsbesøk fra Retura med innføring i gode rutiner for kildesortering hos hhv. administrasjon og basen.
- Etablere flere sorteringsstasjoner med tydelig merking der avfallet oppstår.
- Standardisering av innkjøp (f.eks mindre plast, mer resirkulerbart). Etablere avfalls-/ressurshåndtering som en integrert del av innkjøpsstrategi.
- Jevnlig oppfølging av avfallsmålinger/-statistikk.

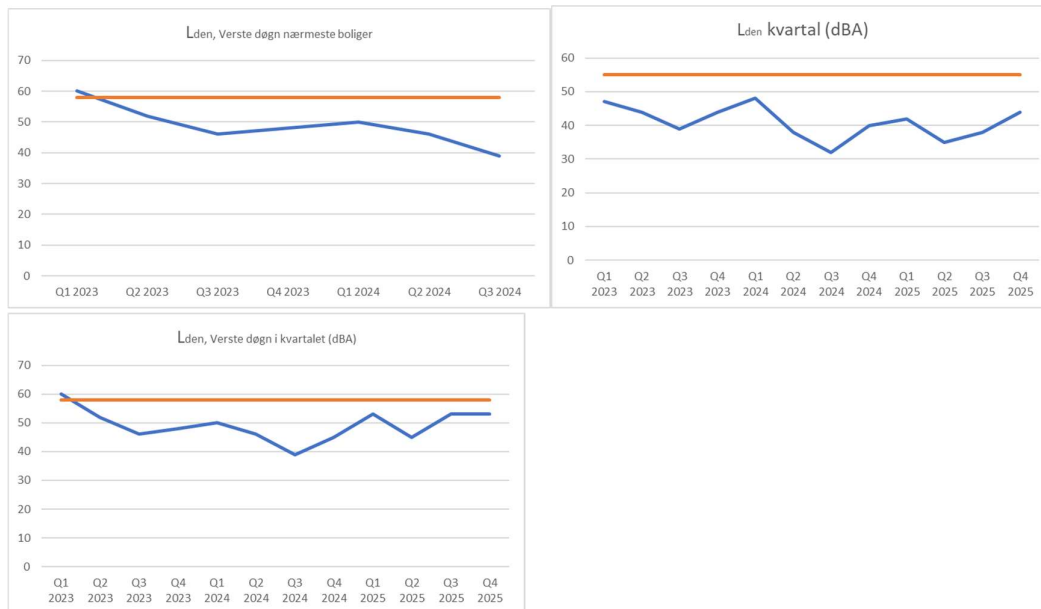
Havna har for øvrig høy oppmerksomhet på renhold i havneområdene og gjennomfører jevnlig ryddeaksjoner både på land og på sjøbunnen, da i samarbeid med lokale dykkerklubber.

Støy:

Kristiansand Havn gjennomfører støymålinger i Kongsgård ved hjelp av en permanent installert støymåler. Basert på disse målingene beregnes kvartalvise gjennomsnittsverdier for døgnvektet støy (Lden), i tillegg til registrering av det mest støybelastede døgnet – i henhold til reguleringsbestemmelsene for Kongsgård/Vige.

Målingene, utført av ekstern støykonsulent, viser at støybelastningen i området var under de fastsatte grenseverdiene i reguleringsbestemmelsene.

Når skip kobles til landstrøm ved kai, reduseres støyen fra skipet med typisk 10–15 dB – et viktig tiltak for et bedre nærmiljø i havneområdene.



Kvalitet

Høsten 2024 ble Kristiansand Havn sertifisert etter ISO 9001:2015-standarden for kvalitetsledelse. Sertifiseringen markerer et viktig skritt i arbeidet med å systematisere, effektivisere og digitalisere havnas tjenester.

Et tydelig eksempel på denne utviklingen er innføringen av et nytt digitalt avvikssystem. I løpet av 2025 ble det registrert 269 hendelser av ulik alvorlighetsgrad, noe som gir verdifull innsikt og grunnlag for forbedring.

Gjennom standardisering og effektivisering har havna også klart å halvere tidsbruken til fortøyningsbåten ved cruiseanløp, en gevinst både for økonomien og miljøet.

Endringer og resultater i ledelsessystemet gjennomgås årlig i «ledelsens gjennomgang», der det også vurderes behov for justeringer og nye mål.

Helse og sikkerhet

Med sertifiserte ledelsessystemer for både miljø (ISO 14001) og kvalitet (ISO 9001) på plass, er det besluttet å integrere havnas HMS-arbeid i det samme systemet. Arbeidet med å sertifisere Kristiansand Havn etter ISO 45001:2015 for arbeidsmiljø og sikkerhet er nå i gang, og sertifiseringen forventes fullført innen første kvartal 2026.

Utvikling 2025

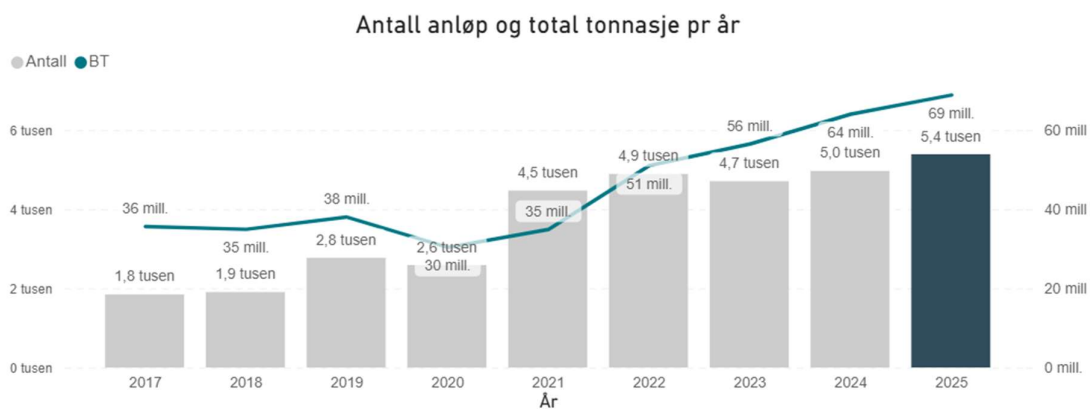
Kristiansand Havn IKS forvalter havnedistriktene i både Kristiansand og Lindesnes kommuner, etter sammenslåingen av Kristiansand og Mandal havn i 2021. Dette har gitt utslag i statistikken, særlig når det gjelder antall anløp og mengde gods over kai. På enkelte områder finnes det derfor ikke fullstendig historisk sammenligningsgrunnlag. Årsrapporten for 2025 er den femte siden etableringen av Kristiansand Havn IKS, og kan på enkelte punkter ikke sammenlignes direkte med rapporteringene fra de tidligere kommunale foretakene.

Havnens aktivitet måles i hovedsak gjennom tre nøkkeltall: antall anløp, tonnasje og last i tonn. Antall anløp sier noe om hvor mange skip som ankommer, mens tonnassen viser skipenes samlede lasteevne – inkludert last, drivstoff og forsyninger. Last i tonn viser den faktiske mengden gods som lastes eller losses over kai.

I Lindesnes havnedistrikt har det i 2025 ikke vært anløp knyttet til ferge eller containertrafikk. For disse segmentene brukes derfor historiske data fra Kristiansand havnedistrikt, slik at statistikken fortsatt gir et relevant sammenligningsgrunnlag.

Kristiansand Havn er ledende nasjonalt på landstrøm, og var den første havnen i Norge med landstrømanlegg til cruiseskip. Havna deltar aktivt i både Environmental Port Index (EPI) og Environmental Ship Index (ESI), og belønner miljøvennlige fartøy gjennom differensierte havneavgifter. Vi har etablert infrastruktur som gjør oss i stand til å betjene majoriteten av fartøyene som etterspør tilkobling.

2025 har vært et år preget av høy samlet aktivitet og tydelig differensiering mellom havnesegmentene i Kristiansand Havn IKS. Med totalt 5 387 anløp og en samlet bruttotonnasje på 69 millioner tonn, viser tallene et stabilt og robust aktivitetsnivå, samtidig som utviklingen innen gods, cruise, ferge og offshore har hatt ulike drivere og markedsforutsetninger.



I 2025 opplevde Lindesnes havnedistrikt en markant økning i anløp og håndtering av sand, stein og tømmer. Volumene utgjorde et viktig bidrag til den totale godsmengden i Kristiansand Havn IKS, og representerer de høyeste nivåene siden sammenslåingen av Kristiansand og Lindesnes havnedistrikter i 2021.

Fergetrafikken har vært stabil gjennom året, med jevnlig anløp fra både Color Line og Fjord Line. Samtidig merkes effekten av konkurransen i Holland Norway Lines, som har ført til redusert tilbud og lavere passasjertall sammenlignet med tidligere år.

Cruiseåret 2025 bekreftet utviklingen mot en lengre og mer helhetlig cruisesesong. Etter at 2024 markerte cruiseanløp i alle årets måneder, viste 2025 en tydelig styrking av aktiviteten utenfor sommersesongen, med betydelig vekst i både vår-, høst- og vintermånedene. Samtidig ser vi en jevnere fordeling av trafikken gjennom året, med mindre konsentrasjon i høysesongen. Dette styrker grunnlaget for videre utvikling av Kristiansand som helårsdestinasjon for cruise. Lindesnes har også hatt en betydelig vekst i cruiseanløp, som viser at utviklingen styrker hele regionens posisjon i cruisemarkedet. Økningen i Lindesnes er en direkte konsekvens av den styrkede satsingen etter sammenslåingen, og dokumenterer effekten av en mer helhetlig og regional tilnærming til cruisemarkedet.

Offshoreaktiviteten i 2025 viser hvordan Kristiansand Havn, gjennom målrettet tilrettelegging av arealer, farleder og infrastruktur, har muliggjort komplekse og verdiskapende maritime operasjoner med betydelige ringvirkninger for regionalt næringsliv. Her ser vi også en økende aktivitet i Klevefjorden.



Foto: Tress Design.

Passasjertransport

Ferge

Fergeterminalen i Kristiansand har fortsatt med høy aktivitet i 2025, med 1 558 anløp, som er på nivå med 2024 (1 569 anløp). Aktiviteten preges av stabile og godt etablerte ruter, men også enkelte justeringer i operatørenes seilingsmønster.

Fjord Line hadde samlet sett noe færre anløp i 2025 sammenlignet med 2024, med 899 anløp, ned fra 911 året før. Rutenettverket mellom Kristiansand, Hirtshals, Stavanger og Bergen ble videreført gjennom året, men med noe redusert frekvens.

Color Line opprettholdt sine to daglige avganger mellom Kristiansand og Hirtshals med SuperSpeed 1 og 2, og økte svakt antall anløp til 659 i 2025, mot 658 i 2024. Color Line og Fjord Line bidrar til forutsigbarhet og stabilitet i rutetilbudet.

Når det gjelder kjøretøy, ble det i 2025 håndtert rundt

- 365 000 personbiler, på nivå med 2024
- 30 000 lastebiler og løshengere, tilsvarende året før

Godsvolumene over fergeterminalen endte i 2025 på 378 800 tonn, noe lavere enn 2024 (380 800 tonn). Sammenlignet med toppåret 2023 er nivået fortsatt lavere, men utviklingen indikerer en stabilisering i godsstrømmene.

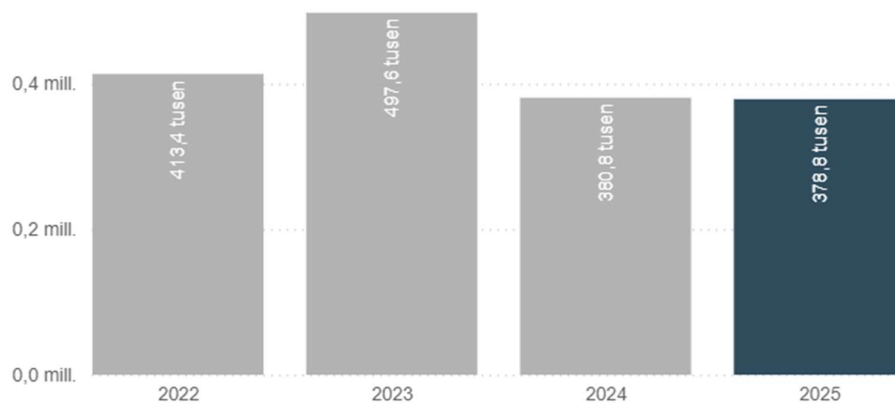
Samlet sett viser tallene for 2025 at fergeterminalen har nådd et mer stabilt aktivitetsnivå etter store svingninger i perioden 2022–2024. Erfaringene fra tidligere ruter til Nederland og Tyskland viser fortsatt at nye fergeruter kan bidra til å åpne nye markeder fremfor å svekke eksisterende trafikk. Dette understreker potensialet som ligger i videre utvikling av fergetilbudet, særlig i sammenheng med etablering av et tredje fergeleie. Den svake kronekursen kan ha påvirket reisevanene i markedet, uten at det er grunnlag for å konkludere om retningen på endringene.

Enkelte tider på døgnet er oppstillingsplassen for biler ved maksimal kapasitet.

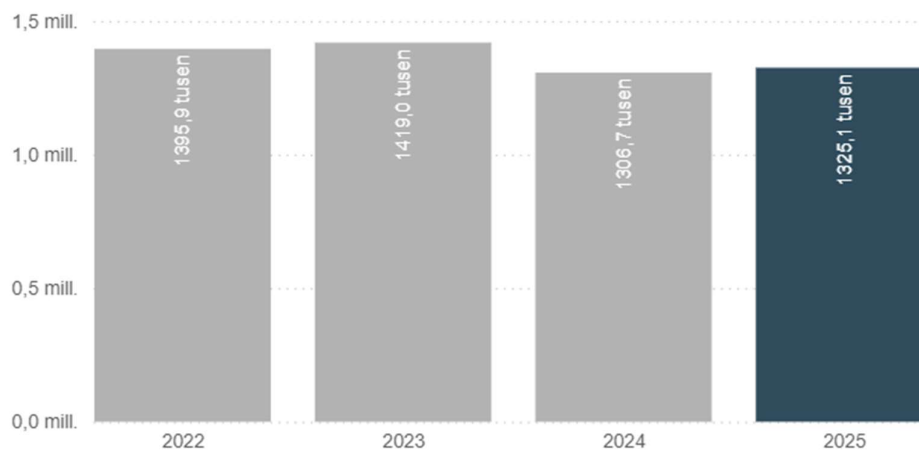
Ombyggingen griper inn i fergeterminalen og gjør at det kreves koordinering mellom havna, fergerederier og utbygger. Det vil bli etablert ett helt nytt kjøremønster, midlertidig servicebygg for fortolling og innsjekk for biler. Dette pågår og utføres mens terminalen er i drift.

Kristiansand Havn opplever fortsatt interesse fra nye aktører som ønsker å etablere ruter til havner på kontinentet utenfor Danmark. Foreløpig har disse ikke presentert tilstrekkelig finansiering eller konkrete planer, men interessen viser at Kristiansand fremstår som et attraktivt knutepunkt for sjøtransport mellom Norge og Europa. På grunn av ombygging ved fergeterminalen vil det være begrenset kapasitet til å ta imot nye aktører det kommende året.

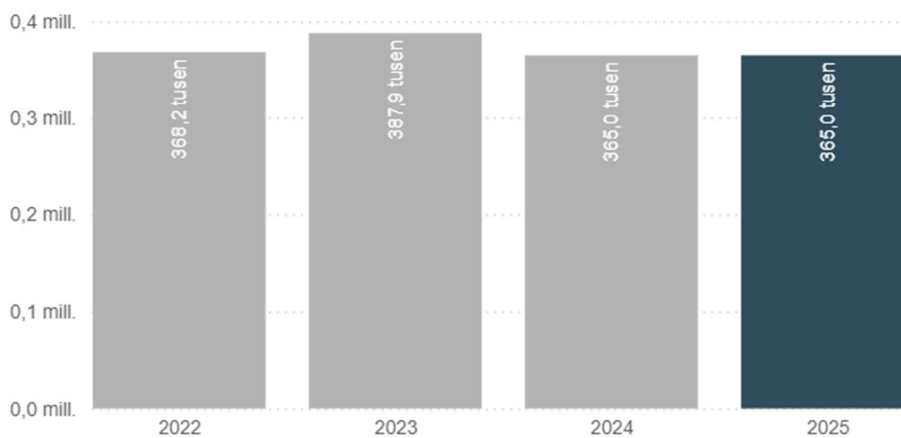
Antall tonn



Antall passasjerer



Antall personbiler



Antall lasebiler/løshengere

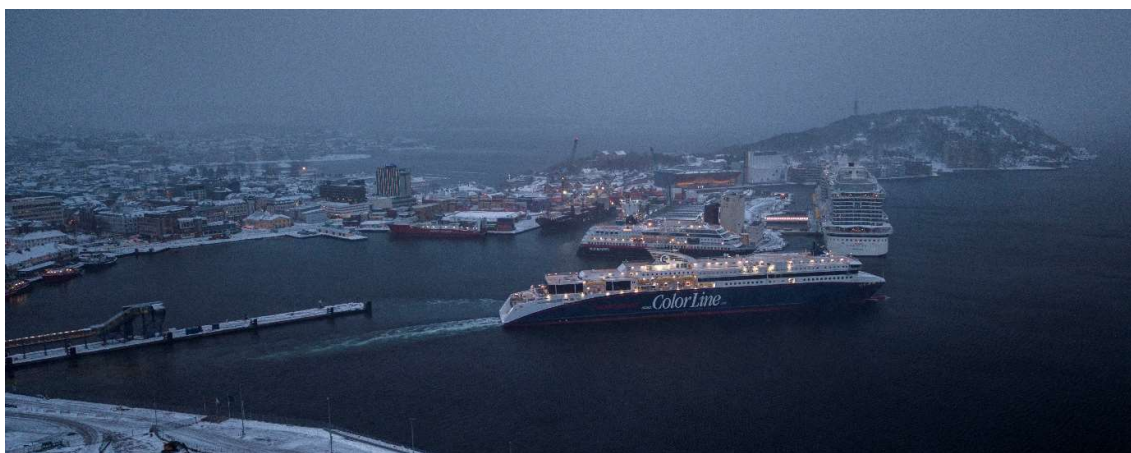
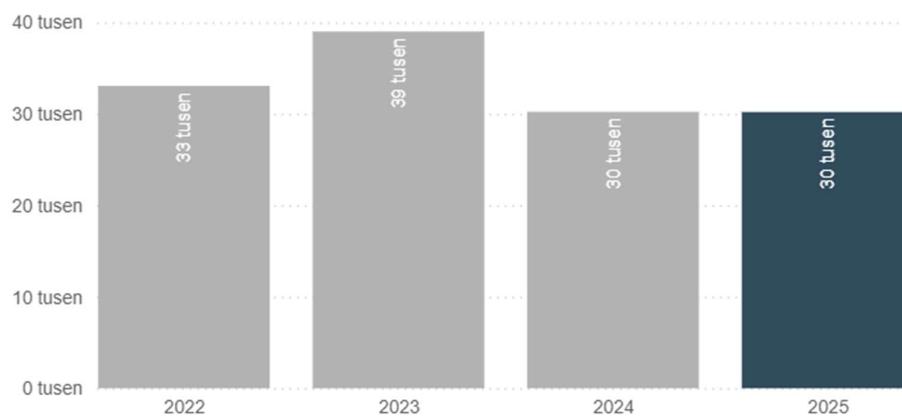


Foto: Tress Design.



Foto: Stein Roger Bjørheim



Foto: Tress Design. Besøket av Disney

Cruise

Cruiseåret 2025 ble et svært sterkt år for Kristiansand Havn IKS, med tydelig vekst i både antall anløp og passasjertall. Totalt ble det gjennomført 170 cruiseanløp, hvorav 6 i Mandal, og hele 429 927 passasjerer besøkte regionen med cruiseskip. Dette gjør 2025 til det mest trafikkerte cruiseåret i havnas historie. Samtidig markerer året et viktig gjennombrudd for Lindesnes havn, som med sine 6 anløp har etablert seg som en del av den regionale cruisestrukturen. Det forventes en markant økning i anløpene fremover, som følge av den målrettede satsingen etter sammenslåingen og økt interesse fra rederiene.

Sammenlignet med 2024, da 320 446 passasjerer besøkte Kristiansand med cruise, tilsvarer dette en økning på om lag 34 prosent. Veksten viser ikke bare økt volum, men også en tydelig endring i hvordan cruisetrafikken fordeler seg gjennom året.

Sesongen startet tidlig, allerede 2. januar 2025, med anløp av både AIDAnova og MS Trollfjord. Disse to skipene ble også de mest frekvente gjennom året, med henholdsvis 24 anløp for AIDAnova og 18 anløp for Trollfjord. Den tidlige sesongstarten bekrefter den økende interessen for helårs cruise og Kristiansands rolle som en attraktiv destinasjon også utenfor tradisjonell sommersesong.

Veksten var særlig tydelig utenfor høysommeren. Våren 2025 viste en markant styrking, med mer enn dobling av passasjertallene i april sammenlignet med året før. Også mai og juni hadde solid vekst. Høsten fremstod betydelig sterkere enn i 2024, spesielt september med en økning på over 60 prosent. I senhøst og vinter ble utviklingen ytterligere forsterket, med kraftig vekst i både november og desember. Dette bekrefter en klar forlengelse av cruisesesongen og økt helårsaktivitet. Denne utviklingen er i tråd med havnens målrettede arbeid over flere år for å forlenge sesongen og skape mer helhetlig helårsaktivitet.

Midtsommeren viste et mer sammensatt bilde, med noe lavere trafikk i juli og august sammenlignet med 2024. Dette indikere en jevnere fordeling av cruisetrafikken gjennom året, fremfor en sterk konsentrasjon i høysesongen.

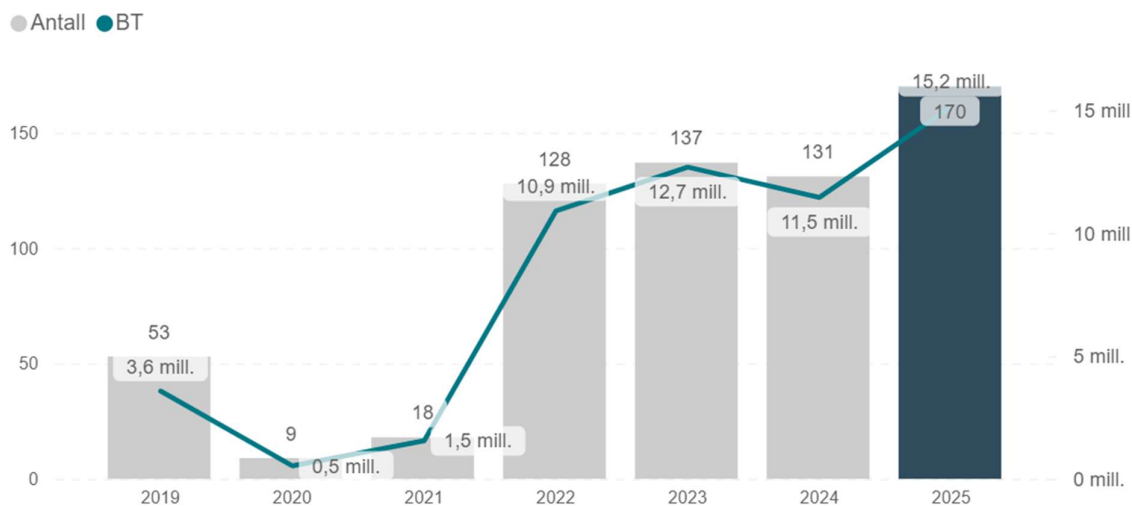
Et spesielt høydepunkt i april var besøket av ASUKA III, et splitter nytt cruiseskip bygget ved Meyer Werft i Papenburg. Skipet anløp Kristiansand for testing av sitt landstrømsanlegg og lå ved kai i to døgn uten passasjerer om bord. Anløpet understreker havnas posisjon som en teknisk kompetent og attraktiv samarbeidspartner for rederier i forbindelse med nybygg og miljøtesting. ASUKA III seiler i dag i det japanske cruisemarkedet.

Året ble avsluttet med et spesielt anløp da AIDAprima lå til kai fra 31. desember 2025 til 1. januar 2026 – det første cruiseskipet som feiret nyttårsaften i Kristiansand. Anløpet skapte stor lokal interesse og fikk bred positiv omtale i media. Under nyttårsanløpet bidro flere lokale aktører med smaksopplevelser, sang og dans, noe som ga både gjester og mannskap en varm og minnerik avslutning på året.

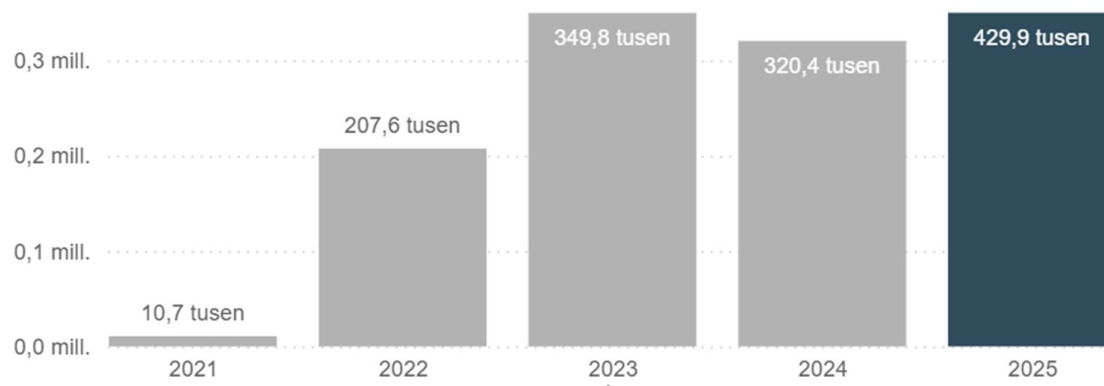
Totalt viser 2025 en tydeligere trend mot lengre, jevnere og mer robust cruisesesong. Flere rederier legger nå inn anløp både tidligere og senere i året, noe som reduserer presset i høysesongen og gir en mer stabil fordeling av besøkende gjennom året. Samtidig viser utviklingen at det fortsatt er et potensial for videre styrking av samarbeidet med reiselivsnæringen, slik at regionen i enda større grad kan utnytte verdiskapingen som følger av cruiseaktiviteten.

Cruiseåret 2025 bekrefter Kristiansand Havn IKS sin posisjon som en attraktiv og viktig cruisehavn i Norge, og gir et godt grunnlag for videre utvikling i årene som kommer.

Antall anløp og total tonnasje pr år



Antall passasjerer



Godstransport

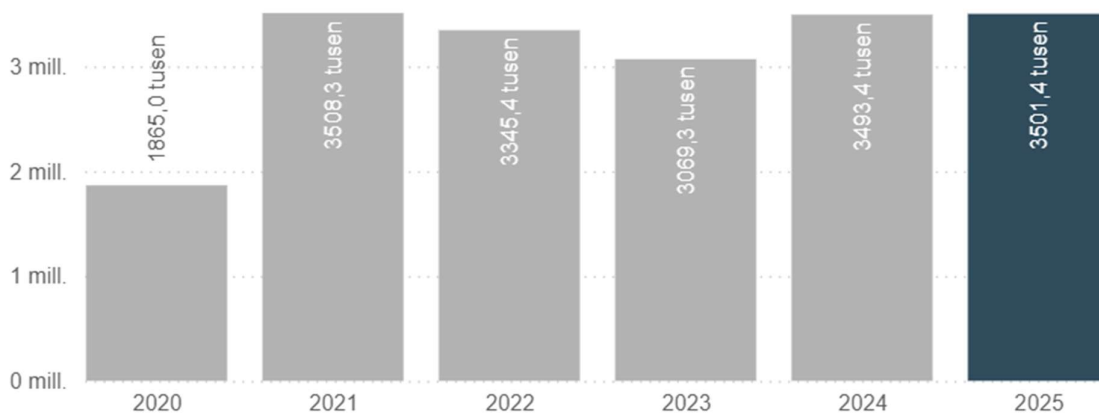
Kristiansand Havn har godstransport i flere segmenter slik som på fergene, ved bulklast, stykkgoods og over containerterminalen. Det går bulk- og stykkgoods over flere av havnas kaier, men hovedsakelig containerterminalen, havneavsnitt nord, Gismerøya og Strømsvika. Den lasten måles hovedsakelig i tonn, 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.

Kristiansand Havn håndterer gods i flere segmenter – via ferger, bulklast, stykkgoods og containertrafikk. Godset går over flere kaier, men de viktigste knutepunktene er containerterminalen, Havneavsnitt Nord, Gismerøya og Strømsvika.

Godsmengdene måles i hovedsak i tonn, mens tømmer rapporteres i kubikkmeter. I statistikken under er tømmeret omregnet til tonn for å sikre sammenlignbarhet.

Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS



Containerterminalen

Containervolumet i Kristiansand Havn fraktes utelukkende over containerterminalen på Lagmannsholmen. Volum måles i TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), som er den internasjonale standarden for containerkapasitet. Kristiansand betjenes av fire rederier – Baltic Line, Unifeeder, Viasea og MSC – med ruter til flere europeiske havner. Kristiansand Havn har i perioden hatt svingende container-volumer, med årlige nivåer hovedsakelig i størrelsesorden 41 000–50 000 TEU.

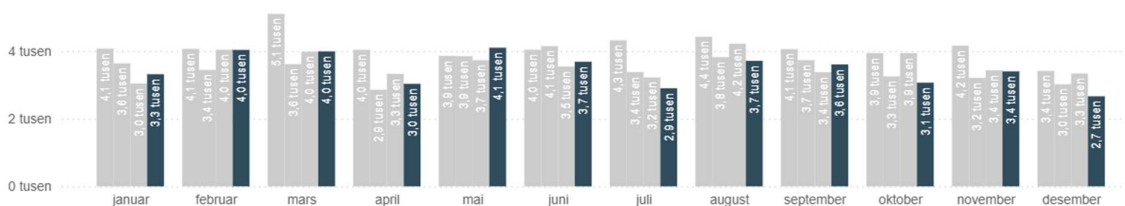
Etter høyere volumer i årene 2021–2022 har containertrafikken hatt en svakere utvikling de påfølgende årene. Samlet sett viser perioden ingen veksttrend.

I 2025 ble det håndtert 41 520 TEU ved containerterminalen. Dette er en nedgang fra 43 210 TEU i 2024, og bekrefter at volumene fortsatt ligger lavere enn toppårene tidligere i perioden. Til sammenligning ble det håndtert 41 970 TEU i 2023, 49 500 TEU i 2022 og 50 890 TEU i 2021.



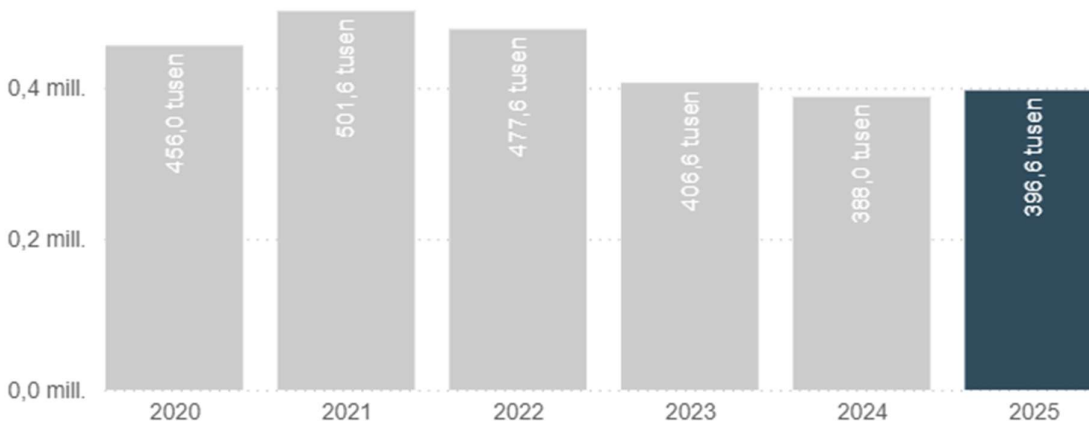
TEU

År ● 2022 ● 2023 ● 2024 ● 2025



Målt i tonn har godsmengden over containerterminalen gått noe opp, fra 388 000 tonn i 2024 til 396 600 tonn i 2025 – til tross for reduksjon i antall TEU.

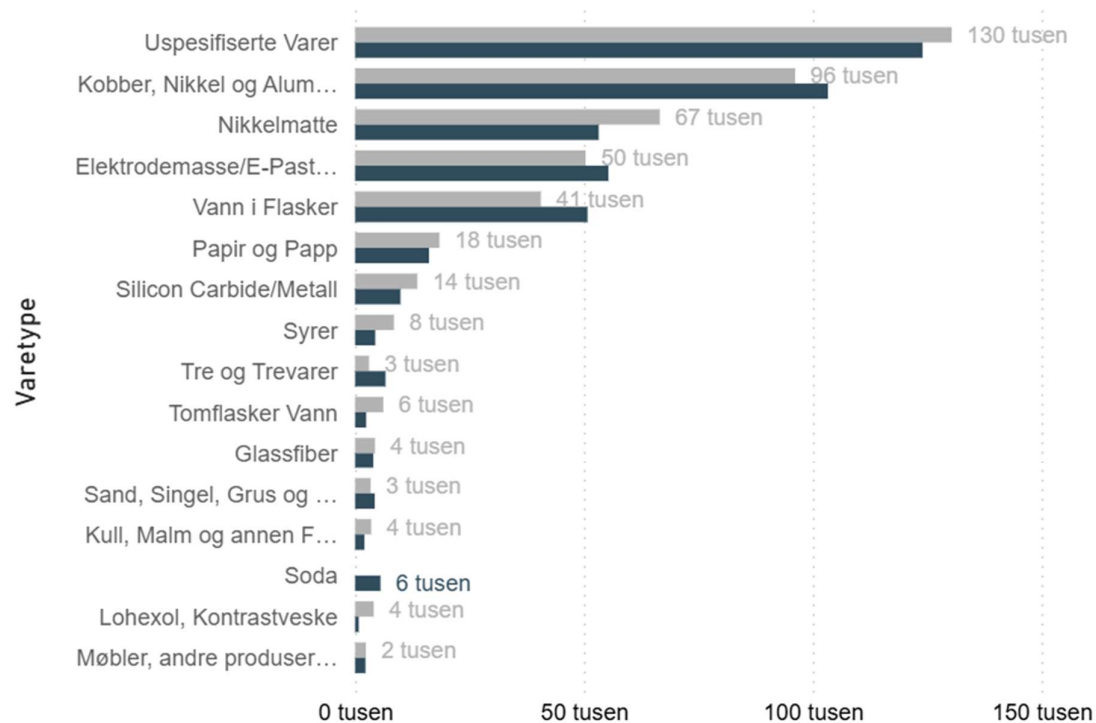
Tonn



Terminalen håndterer et bredt spekter av varer, fra prosessindustriens innsatsfaktorer til sesongvarer som juletrær, fyrverkeri og hagemøbler. Blant spesifikke varer kan det nevnes en mindre økning i eksport av flaskevann. Det er også en stor andel uspesifiserte varer og containere med blandet innhold.

Antall tonn containere med last

År ● 2024 ● 2025



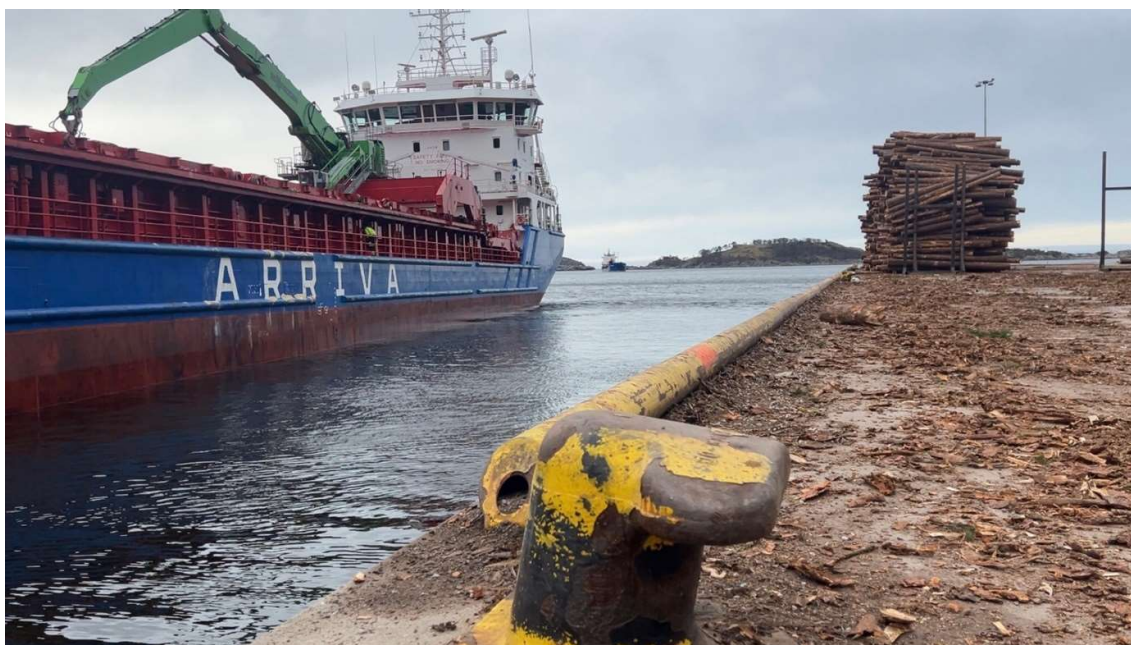
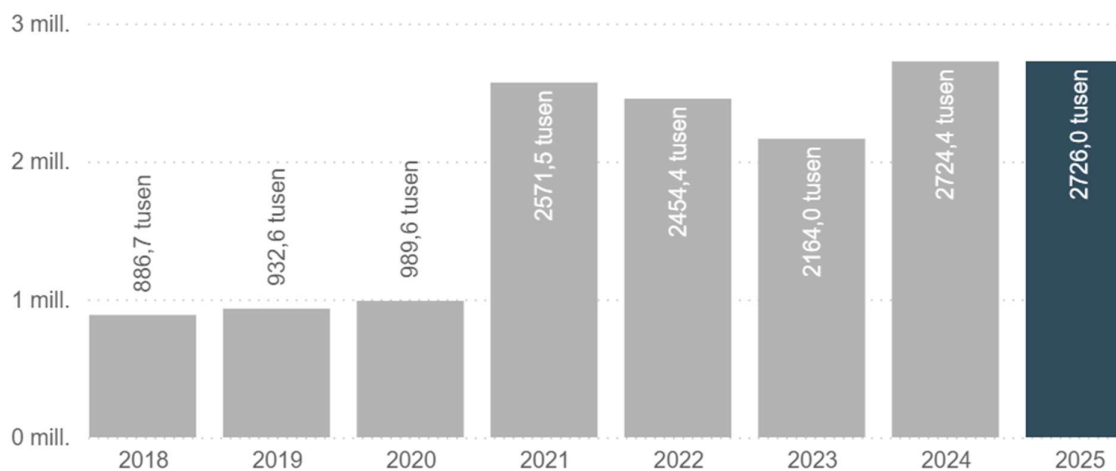


Foto: Filip Tellefsen.

Bulk- og stykkgods

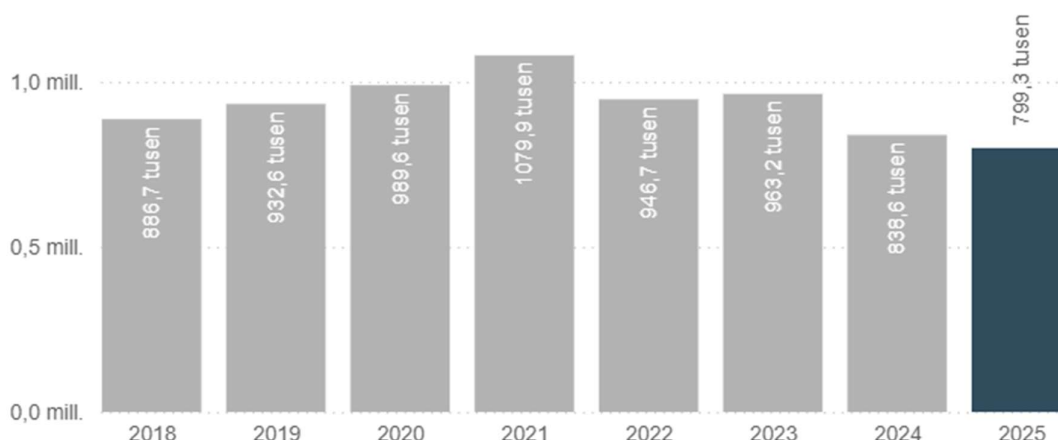
Antall gods i tonn Kristiansand Havn IKS



Totalt sett viser Kristiansand Havn IKS et stabilt og høyt nivå i godsmengden i 2025. Samlet volum utgjorde om lag 2,72 millioner tonn, på samme nivå som i 2024, noe som innebærer at godstrafikken i hovedsak har vært uendret fra året før. 2024 og 2025 representerer de høyeste nivåene i perioden, og bekrefter en robust og stabil utvikling i havnens samlede godstrafikk.

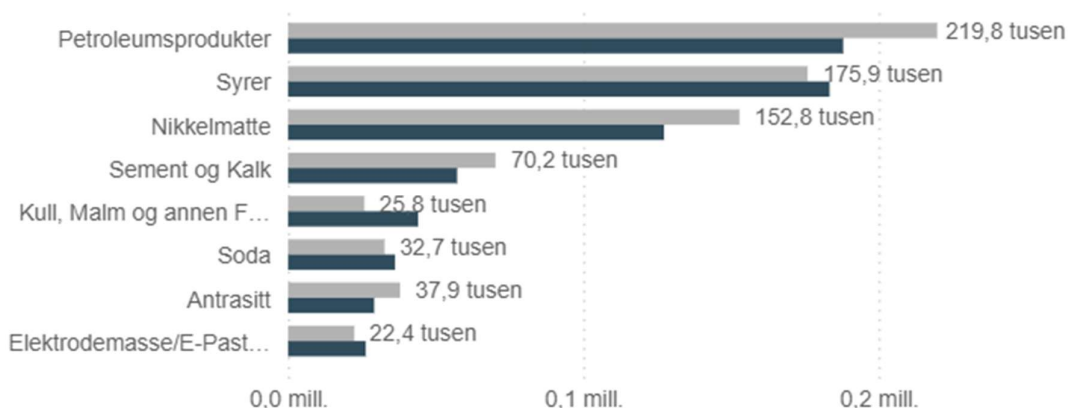
Veksten drives i hovedsak av Lindesnes havnedistrikt, som har hatt en tydelig økning i volumene, mens Kristiansand havnedistrikt har hatt et noe lavere nivå enn foregående år.

Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt



Antall gods i tonn Kristiansand Havnedistrikt

År ● 2024 ● 2025



I Kristiansand havnedistrikt utgjorde godsmengden i 2025 om lag 0,80 millioner tonn, noe som er lavere enn toppåret 2021, men på linje med utviklingen de siste årene.

Godstrafikken er preget av et bredt og sammensatt varegrunnlag, der petroleumsprodukter, syrer og nikkelmatte utgjør de største varegruppene. Sammen står disse for en betydelig andel av det totale godsomslaget og reflekterer havnedistriktets rolle som en viktig logistikkhub for prosessindustri og industriell virksomhet.

Sammenlignet med 2024 viser flere varegrupper moderate endringer, uten store strukturelle forskyvninger i varesammensetningen. Enkelte varetyper, som sement og kalk samt ulike metallrelaterte produkter, har hatt noe variasjon mellom årene, mens øvrige varegrupper samlet sett utgjør mindre volumer.

Utviklingen indikerer at Kristiansand havnedistrikt har en stabil og diversifisert godstrafikk, der volumene i hovedsak påvirkes av aktivitetsnivået i tilknyttet industri snarere enn av kortsiktige markedsendringer.

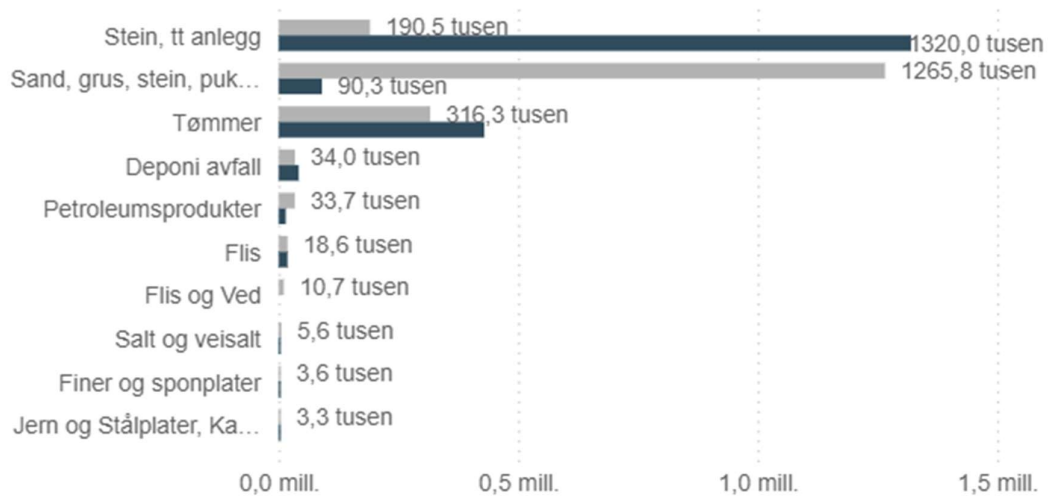
I 2025 opplevde vi variabel aktivitet i Kongsgård. Det ble gjennomførte STS-operasjoner (Skip til skip) på lik linje som i 2024. I år har vi gjennomført 2 operasjoner i første tertial.

Syreoperasjonen i 2024 hadde ca. 136 000 tonn mot 145 000 i 2025, men vi ser en liten nedgang på petroleumsprodukter.

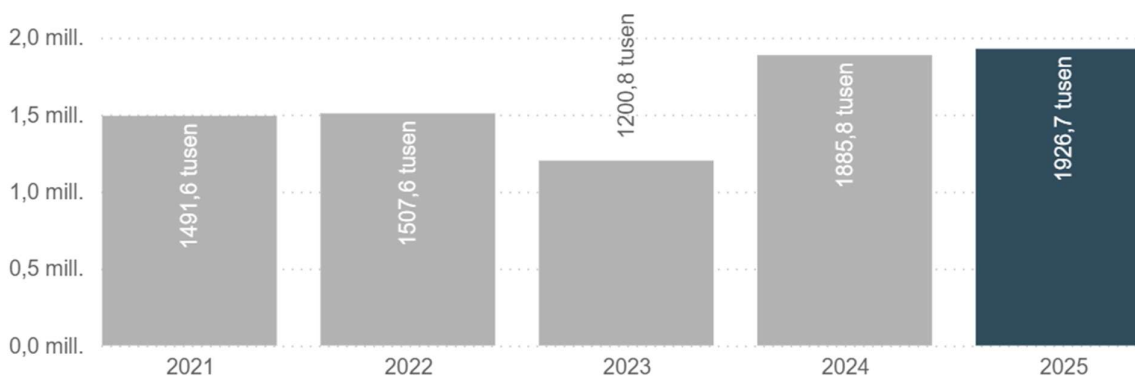
Vi har også hatt inne bulkskipet MV Cabal som var inne for reparasjon og flaggskifte og lå i havna i deler av første tertial og skapte gode ringvirkninger for næringslivet. Selv om dette skipet ankom uforutsett og derfor ikke var inkludert i budsjettet, har det gitt oss en positiv økonomisk effekt innen virksomhetsområde bulk- og stykkgoods.

Antall gods i tonn Lindesnes Havnedistrikt

År ● 2024 ● 2025



Antall gods i tonn Lindesnes Havnedistrikt



Det ble i 2025 registrert totalt 581 anløp til Lindesnes. Dette er en videre økning sammenlignet med 516 anløp i 2024, og bekrefter et fortsatt høyt aktivitetsnivå i området. Den økte aktiviteten har samtidig synliggjort en vedvarende kapasitetsutfordring knyttet til tilgjengelig kaikapasitet. Spesielt gjelder dette for anløp som ikke er relatert til tømmer- og steintransport. Begrenset tilgjengelig kai gjør det krevende å imøtekomme etterspørsel fra andre godstyper og operatører, og innebærer dermed en begrensning for videre vekst og diversifisering av trafikken.

Godstrafikken i Lindesnes havnedistrikt viser fortsatt høy aktivitet i 2025. Bulk- og stykkgoods har økt betydelig, fra om lag 1,87 millioner tonn i 2024 til rundt 1,93 millioner tonn i 2025.

Steinrelaterte masser, bestående av kategoriene samlet sett den klart største varegruppen. Samlet økte volumet av steinrelaterte masser fra om lag 1,46 millioner tonn i 2024 til rundt 1,41 millioner tonn i 2025. Volumene ligger dermed fortsatt på et svært høyt nivå, og stein, sand, grus og pukk utgjør hoveddelen av den samlede godstrafikken i havnedistriktet.

Samtidig har skogsindustrien hatt en markant økning. Mengden tømmer økte fra 316 300 tonn i 2024 til 429 300 tonn i 2025, tilsvarende en vekst på om lag 36 prosent. Dette er det høyeste registrerte nivået for tømmertrafikk siden sammenslåingen. Det meste av tømmeret eksporteres til Sverige og Tyskland, med noe eksport til Baltikum.

I tillegg eksporteres betydelige mengder flis til Danmark, hvor flisen benyttes i energiproduksjon. Volumene av flis har vært relativt stabile sammenlignet med foregående år.

Øvrige varegrupper, herunder deponiavfall, petroleumsprodukter og øvrig stykkgoods, har hatt mer begrensede volum og utgjør samlet sett en mindre andel av totaltrafikken.

Den vedvarende høye aktiviteten innen både steinrelaterte masser og skogsprodukter har ytterligere synliggjort behovet for økt kapasitet og effektivitet i havneinfrastrukturen. Det vurderes derfor en utvidelse av steinkaien, slik at to skip kan håndteres samtidig. Dette vil bidra til redusert ventetid, bedre operativ flyt og styrkede rammevilkår for næringslivet.

Klevenkaia hadde spesielt høy aktivitet i 2025, både i antall anløp og kaidøgn. Ekstra gledelig er det at fiskefartøyet *Sille Marie* har benyttet kaien i lengre perioder med tilkoblet landstrøm i påvente av nye tokt.



Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design.

Offshore og fornybar

I 2025 har Kristiansand Havn hatt høy og variert aktivitet knyttet til offshore- og maritim industrivirksomhet. Havnen har fungert som en sentral tilrettelegger for komplekse operasjoner innen vedlikehold, klassing, logistikk og transport av store offshoreinstallasjoner, i tett samspill med verft, rederier og leverandørindustri på Sørlandet.

Et tydelig eksempel på dette er den omfattende aktiviteten knyttet til boligriggen Crossway Eagle, som gjennomgikk en tiårsklassing ved anleggene på Gismerøya og i Klevefjorden. Arbeidet ble gjennomført på en ny og kostnadseffektiv måte, der riggen ble jekket opp ved hjelp av lektere i stedet for tradisjonell tørrdokk. Dette var mulig som følge av de særlige naturgitte og infrastrukturelle forutsetningene i området, med beskyttede farvann, kort innseiling, god manøvreringsplass og minimale tidevannsforskjeller.

For videre transport ble riggen lastet om bord på spesialfartøyet GPO Grace, et av få skip i verden med kapasitet til denne typen operasjoner. Anløpet og den påfølgende float-on-operasjonen i Klevefjorden representerte den største skipsoperasjonen som noen gang er gjennomført i dette havneavsnittet. Operasjonen demonstrerer hvordan havn, farled og maritim kompetanse samlet fungerer som strategiske verktøy for avanserte, internasjonale offshoreprosjekter.

I perioden riggen lå ved kai, var over hundre arbeidere fra flere titalls lokale og regionale bedrifter involvert. Det ble kjøpt varer og tjenester for mange titalls millioner kroner, og aktiviteten ga betydelige ringvirkninger for leverandørindustri, maritim tjenesteyting, transport, overnatting og øvrig næringsliv i regionen. Prosjektet illustrerer tydelig hvordan Kristiansand Havn fungerer som en katalysator for verdiskaping, der tilrettelegging av havnearealer muliggjør aktivitet langt utover selve havneområdet.

Et annet viktig høydepunkt i året var anløpet av Pioneering Spirit i slutten av august. Skipet er verdens største løfte- og installasjonsfartøy og ankom Kristiansand for klargjøring til en større operasjon i Nordsjøen, der en offshoreplattform skulle fjernes før neste oppdrag. Anløpet stilte store krav til logistikk, forsyninger og tekniske tjenester, og involverte et bredt spekter av lokale leverandører. Verdien av anløpet er beregnet til rundt fem millioner kroner per uke for det lokale næringslivet, gjennom kjøp av varer og tjenester, håndverk, transport og overnatting. Dette var fjerde gang Pioneering Spirit besøkte Kristiansand, og bekrefter havnens attraktivitet for gjentakende anløp av verdens mest avanserte offshorefartøy.

Rørleggingsfartøyet Lorelay hadde ett anløp til Kristiansand i 2025, og vil bli liggende i havnen inn i 2026. Oppholdet er knyttet til vedlikeholds- og oppgraderingsarbeider, herunder utskifting og oppgradering av inventar og teknisk utstyr. Arbeidene innebærer bruk av lokale leverandører og tjenester, og bidrar til verdiskaping og aktivitet i det maritime næringsmiljøet i regionen.

Samlet sett viser offshoreaktiviteten i 2025 hvordan Kristiansand Havn, gjennom målrettet forvaltning av arealer, farleder og infrastruktur, legger til rette for høykompetent maritim industrivirksomhet. Havnen har en viktig rolle som en stabil og forutsigbar plattform for næringslivet. Aktiviteten bidrar til arbeidsplasser, kompetanseutvikling og betydelig regional verdiskaping, og understreker den samfunnsøkonomiske betydningen av havnevirksomheten på Sørlandet, både for tradisjonell offshoreindustri og for nye markeder i omstilling.

I tillegg har Kristiansand Havn i 2025 fungert som et viktig supplement til verftskapasiteten på Andøya, ved at flere fartøy har ligget til kai i Kristiansand for vedlikeholds- og servicearbeider når kapasiteten der har vært fullt utnyttet. Tilgang på egnede kaier i Kristiansand har i disse

tilfellene vært avgjørende for at arbeidene kan gjennomføres regionalt; uten slik kapasitet ville aktivitet og verdiskaping i større grad blitt flyttet ut av regionen.

Samtidig viser disse anløpene betydningen av tilstrekkelig kaikapasitet, kai-meter og areal, samt mulighet for å håndtere fartøy med stort dypgående og behov for skjermede farvann. For å kunne tiltrekke og betjene tilsvarende offshore- og industriprosjekter også i fremtiden, er det avgjørende at Kristiansand Havn har tilstrekkelig fleksibilitet og kapasitet til å tilby sikre og funksjonelle kaier med tilstrekkelig dybde og manøvreringsareal.

Fiskeri

I 2025 ble det registrert 846 fiskerianløp i Kristiansand Havn, en nedgang fra 924 anløp i 2024. Denne reduksjonen skyldes i stor grad økte drivstoffpriser som følge av internasjonale sanksjoner, som har gjort det økonomisk utfordrende for deler av fiskeflåten i Agder å opprettholde normal drift.

Det pågår en aktiv diskusjon om arealfordeling på Gismerøya, spesielt med tanke på balansen mellom fiskeri og offshore havvind. Det er avgjørende at fiskerinæringen fortsatt involveres i planene for området, for å sikre deres interesser og behov.

Videre er det planlagt flere landbaserte oppdrettsanlegg i regionen. Disse anleggene forventes å øke skipsanløpene til havnens kaier, noe som kan bidra positivt til fiskerisektoren og tilhørende næringer.





Foto: Trygve Emil Tønnesen

Infrastruktur

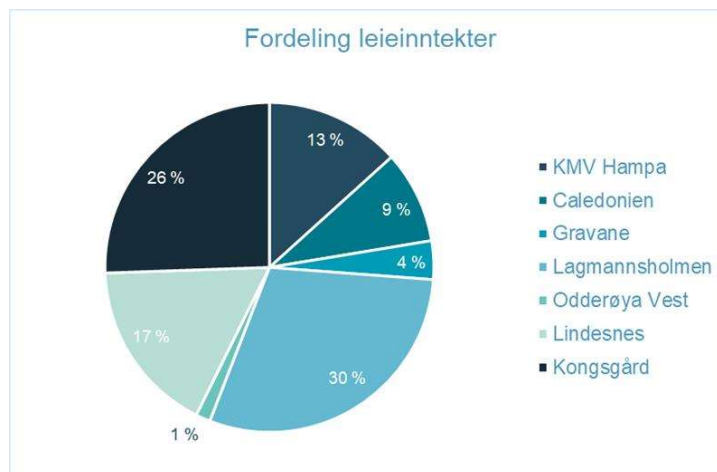
Virksomheten knyttet til utleie i Kristiansand Havn IKS 2025 har stabile leieinntekter. I 2025 var totale leieinntekter 31,7 millioner kroner, et resultat som ligger 2,8 millioner over budsjett. Samtidig har kostnadene til drift og vedlikehold vært høyere enn planlagt, med et merforbruk på 0,7 millioner kroner. Av dette utgjør vedlikehold på kran omtrent 0,7 millioner.

På grunn av havneflytting og byutvikling må en påregne variasjoner i leieinntekter de kommende årene. Oppfølging og utvikling av større strategiske prosjekter, som Gartnerløkka og ny fergeterminal, krever innsats på tvers av avdelinger, som påvirker den totale ressursutnyttelsen.

Oppkjøpet i Strømsvika i Lindesnes kommune, representerer en styrking av den interkommunale satsingen på sjøtransport og underbygger Kristiansand Havns rolle som regional utviklingsaktør for næringslivet i Agder.

Endringer havna står ovenfor gir også en unik mulighet til å etablere utslippsreducerende infrastruktur for fremtidens behov.

Grafen under viser leieinntektene fordelt på de ulike områdene:



Videreformidling av landstrøm ga et positivt resultat på ca. 4 millioner kroner høyere enn budsjett i 2025, som går til å dekke kostnader knyttet til kapital, forvaltning og vedlikehold. Resultatet skyldes flere tilkoblinger en forventet. Inntekter og kostnader knyttet til landstrøm varierer i takt med antall skip som kobler seg til anlegget.

Videreformidlet landstrøm med estimat på utslippsreduksjoner siste årene:

2025:	6,3 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 4 800 tonn CO2 ekv.
2024:	6,2 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 4 400 tonn CO2 ekv.
2023:	6,6 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 5 000 tonn CO2 ekv.
2022:	8,7 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 6 700 tonn CO2 ekv.
2021:	18,9 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 14 400 tonn CO2 ekv.
2020:	23,3 mill kWh	gir estimert reduserte utslipp på	ca. 17 800 tonn CO2 ekv.

For øvrig henvises til beskrivelse av enkelt prosjekt under investeringer og kapittel om Klima og miljø.



Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design



Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design

Investeringsprosjekter

I henhold til strategiplanen, revidert av havnestyret i 2024, er det igangsatt undersøkelser, planlegging og avklaringer i alle våre havneområder, i Lindesnes og Kristiansand.

Grunnundersøkelser og faglig rapport er fullført for Strømsviga-området, og gir et godt grunnlag for videre utvikling. Det er god kontakt med aktørene som ønsker etablering, samt pågående tekniske avklaringer knyttet til utvikling av kaiarealer mv. for Gismerøya.

Forlengelse av kai 36 på Kongsgård er fullført. Omleggingen av Vige Havnevei har vært ute i entreprenørmarkedet og entreprenør ble valgt like før årsskiftet.

Konkurransen om opparbeidelse av arealene og infrastruktur for ny containerterminal er også kunngjort, og valg av entreprenør og tilhørende kontraktsignering gjennomføres i første tertial 2026. Kunngjort kontraktsverdi er kr. 250 millioner.

Den krevende ombyggingen av fergeterminalen pågår fortsatt, både med tett oppfølging av Statens vegvesen og deres totalentreprenør, men også gjennom vår funksjon som direkte byggherre for våre egne kontrakter.

Glencore Nikkelverk har satt i gang sitt prosjekt med utvidelse av fjellhallene sine, og det er inngått egen avtale hvor grensesnittet er kaikant på våre lokasjoner. Disse massene vil bli fordelt i sjøfyllinger av sjøentreprenør som vi engasjerer, foran dagens fergeterminal og i Vige. Disse fyllingene er verdifulle for den videre utbygging.

Reguleringsplanen for Ytre ringvei er mot slutten av året vedtatt, med forutsetninger om at overskuddsmasser fra tunnelene skal benyttes til havneformål. I samarbeid med Nye Veier AS er det lagt planer for optimalisert plassering av sjøfyllingene, og kalkyler er gjort på samme grunnlag. Det er usikkerhet knyttet til tidspunkt for oppstart av E18-prosjektet.

En annen dominerende aktivitet i 2025 har vært oppfølgingen av havneinteressene knyttet til konverteringen av Caledonien og Lagmannsholmen til byutviklingsprosjekt. Dette har krevd innslag av erfaring og kunnskap på mange fagområder, både internt fra alle avdelinger og eksternt bistand. Tematikken har vært hyppig presentert og behandlet i havnestyret i løpet av året.

Det ble våren 2025 rekruttert en ny prosjektleder med både entreprenør- og byggherrebakgrunn for å styrke vår egen kapasitet og kompetanse, samt bidra til noe mindre innkjøp av rådgivertjenester.

I tillegg til de større prosjektene gjennomføres det løpende mellomstore og mindre vedlikeholds- og utbedringstiltak gjennom året på bygningsmasse, kaier og installasjoner ellers, for å ivareta verdier og unngå forfall, samt betjene leietakerne.

Maskin- og utstyrspark skiftes ut iht. egne planer.

Nedenfor følger en oversikt over pågående investeringsprosjekter.

2213 Utvikling av fergeterminalen

Prosjektet «Utvikling av fergeterminalen» ble igangsatt med fysiske arbeider senhøstes 2024, men påvirkes av en del forsinket fra prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen sin side. Ytterligere forsinkelser har oppstått flere ganger underveis.

Faseomlegging for reisende som skal ombord i fergene ble gjort i juni og desember 2025, og Statens vegvesen sin entreprenør, Eiffage, forventer at ny inn- og utkjøring for de reisende som kjører finner sted i løpet av 1. tertial 2027.

Det er kun opprinnelig oppstillings-kapasitet fra før ombyggingen som gjenopprettes i perioden 2024–2027. Prosjektet for Kristiansand havn sin del er ombygging og tilpasning av dagens terminalområde. Entreprisearbeider for havna sin egen andel, ble igangsatt høsten 2025. En større andel av disse kostnadene belastes Kristiansand havn KF.

Oppføring av nytt tollkontrollbygg i vest påbegynnes 1. tertial 2027, og har omtrent ett års byggetid. Ifølge kjøpekontrakten med oss er Statens vegvesen byggherre, og Eiffage Genie Civil ved Backe Sør er utførende.

Prosjekteringen av rehabiliteringen av våre to kaier foran Smiths lager / Hampa, kai 1 og 2, som er 107 og 67 år gamle startet opp siste tertial 2025. Rapporter er forventet å foreligge 1. tertial med tanke på videre arbeider. Byggeperioden må tilpasses i tid til den nevnte trafikkomleggingen for kjøretøy som kommer i land, og kan tidligst igangsettes når Eiffage er ferdig med arbeider som berører havna. Disse arbeidene er kraftig forsinket. Rehabiliteringen er en forutsetning for senere å kunne etablere nytt fergeleie.

Totalt budsjett for prosjektet er kr. 70,8 millioner, forbruket ved årsskiftet er beskjedent siden KF'et i hovedsak belastes inneværende fase. Nå gjenstår kr. 56,6 millioner kroner av budsjettmidlene i IKS'et. I budsjettvedtak 2026-2029 er 47 millioner av gjenstående omdisponert til andre mer spesifikke fergeterminal-prosjekter.

I forbindelse med at Glencore etablerer nye fjellhaller for lagring, skal Kristiansand Havn IKS motta masser fra prosjektet. Disse skal benyttes til å etablere motfylling på Kai 2A og Kai 2B, som et ledd i videre utvikling av fergeterminalen. Se også prosjekt 2221.

Rundt halvparten av massene skal til Vige. Det legges opp til tilbudsinvitasjon medio januar 2026, med ferdigstilling av prosjektet tidlig høst 2026. Dette ligger i budsjett- og økonomiplan 2026-29.



2215 Kontorbygg, nytt tollbygg i vest (for kjørende)

Som følge av utbyggingen av E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen må tollkontrollen for kjøretøy flyttes og etableres på nytt i vestre del av havneområdet.

Som følge av at Satellitten-bygget ble revet av Statens vegvesen, er det etablert midlertidige kontorløsninger for Fjordline og godsekspedisjon våren 2025. Kostnadene til dette arbeidet vil først påløpe i 2025 og var planlagt å belaste dette prosjektet, men 2217 er benyttet, slik det fremgikk av 2.tertialrapport. Prosjektet avsluttes.

2217 Ombygging fellesareal-terminalbygget

Prosjektet er igangsatt for å møte kapasitetsutfordringer i ventehallen for gående fergepassasjerer i 2. etasje på terminalbygget – særlig i høysesongen. Økt trafikk har tydeliggjort behovet for bedre publikumsfasiliteter og et mer moderne inngangsparti.

Flere tiltak er ferdigstilt: Rivning av gamle billettskranker til Holland Norway Lines, flytting av hovedinngangen til byggets vestfasade, montering av skyvevinduer og etablering av et nytt uteareal med halvtak. Det er også bygget en takterrasse på Steinhallen med adgang fra ventehallen, tilpasset bruk i høysesongen. Etter oppstart ble det avdekket behov for ekstra tiltak knyttet til bærekonstruksjon og branntekniske forhold i terminalbygget. Dette har medført høyere kostnader enn planlagt.

Som følge av rivningen av Satellitten-bygget i 2025 med cargo-ekspedisjon og tollfunksjon måtte disse reetableres midlertidig i en brakkeløsning. Fjordline fikk også sine erstatningsarealer i egen etasje i samme midlertidige løsning.

Planlagt oppgradering av toalettanlegget i 2. etasje og eventuell ombygging av billettskrankene til felles bruk er utsatt.

Prosjektet er ferdigstilt og har holdt seg innenfor budsjettert samlet kostnadsramme på 8.0 millioner. Prosjekt kan avsluttes ved årsskiftet.

2220 Utbedring av fendring – Kai 1

Fenderløsningen på fergepiren, side B, har vist seg å ha en utforming som fører til skader ved anløp. I tillegg har slitasje over tid svekket både fenderpanelene og innfestingene. Undersøkelser viser behov for utskifting av energifangende elementer og deler av de bevegelige og faste festene til fenderpanelene.

Som en del av prosjektet skal det også gjennomføres en grundig kontroll av kaiforankringene for å identifisere eventuell korrosjon, sprekker eller annen strukturell svekkelse. Hensikten er å forebygge uønskede hendelser og sikre trygg og stabil bruk av kaia.

Prosjektet inkluderer også erosjonssikring av sjøbunnen og betongmadrasser ved fergepiren. Den samlede bevilgningen til og med 2025 er på 6 millioner kroner, hvorav 3,8 millioner kroner er ubenyttet ved utgangen av året. Dette prosjektet kan avsluttes ved årsskiftet, men er erstattet med nytt prosjekt i 2026 for gjenstående mindre del.

2221 Rehabilitering av kai 2

Rådgiver har startet med å få oversikt over grunnlag. Rapport for geoteknikk blir levert før årsskiftet. Prosjektets gjennomføring må tilpasse seg resten av aktiviteten på ferjeterminalen,

jfr. forsinkelser, men det legges opp til å prosjektere gjennom 2026. Se også omtale under 2213.

2222 Skisseprosjekt nytt terminalbygg

Arbeider ble igangsatt i 3. tertial, og foreløpig rapport med skisser ble mottatt medio desember. Presentasjon og gjennomgang av underlag vil foregå 1. tertial, med eventuell dertil hørende revisjon og avklaring om videre arbeider.

Forbruk 0,45 millioner ved årsskiftet. Budsjett 4 millioner.

5306 Fiskebrygga

Opprinnelig var planen å oppgradere deler av Fiskebrygga-området i samarbeid med leietakere, men prosjektet ble utsatt som følge av manglende avklaringer og interne prosesser hos leietakerne. Prosjektet omfatter også utarbeidelse av "designmanual" for området.

Samlet bevilgning fra tidligere er på kr. 6,0 millioner med gjenstående forbruk på kr 2,0 millioner. Prosjekt kan avsluttes ved årsskiftet. Det er re-budsjettet mer spesifikt for 2026-29.

6105 Landstrømtilpasning kai 10

Større cruiseskip kan ikke tilbys tilkobling til landstrøm grunnet skipets lengde, siden luken for tilkobling av landstrøm havner utenfor kaien i lengderetning og umuliggjør tilkobling. Det er startet undersøkelser av kai 10 for å bestemme konsept for å optimalisere landstrømtilpasning. Det legges opp til utlysning og oppstart av gjennomføring i 2026.

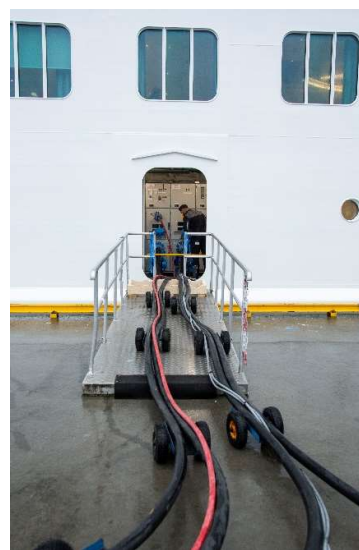
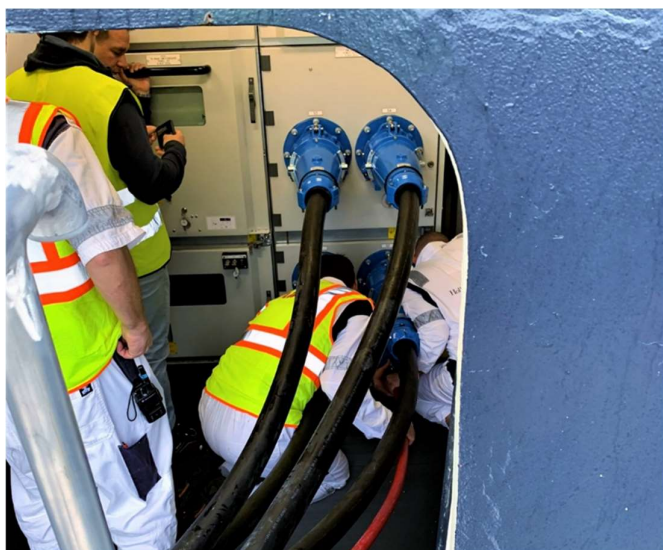


Foto: Jan Frode Ugland, test av landstrømsanlegget til fartøyet det Japanske skipet ASUKA III.

6211 Pullerter cruise – Kai 10

Prosjektet som omfattet etablering av nye fortøyningspunkter for cruiseskip, ble ferdigstilt våren 2024 med noe reklamasjonsoppfølging i 2025.

Som det fremgår av 2. tertialrapporten avsluttes prosjektet ved årsskiftet, med 0,5 millioner overskytende.

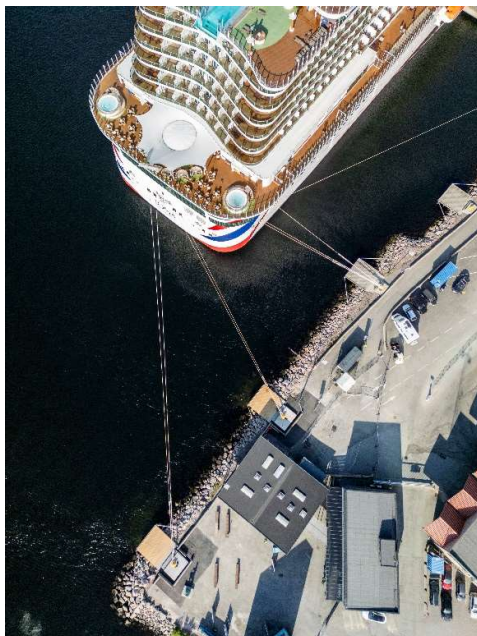


Foto: Jan Frode Ugland, Iona var første skip til å teste de nye pullertene.

6314 Oppgradering bygg

Kristiansand Havn gjennomfører fortløpende oppgraderinger og vedlikehold av bygningsmassen for å sikre god verdiforvaltning, funksjonalitet, trygghet og et godt visuelt uttrykk. Flere viktige tiltak har vært under arbeid i 2025.

I prosjektet er det gjennomført flere mindre tiltak i tråd med havnas internkontroll og tilsynsmyndighetenes pålegg. Disse inkluderer utskifting av elektriske tavler og lysarmaturer, utbedring av jordfeil i eldre kabler, tiltak på heiser og ventilasjonsanlegg.

Samlet vedtatt ramme for prosjektet er kr. 21,2 millioner kroner, hvorav kr. 18,5 millioner kroner er benyttet.

Ved årsskifte avsluttes prosjektet i denne form, og oppgradering av hoved-arealet i Fiskebrygga får eget prosjekt fremover.

6315 Tiltak i Vestre havn

Prosjektet «Tiltak i Vestre havn» samler flere mindre investeringstiltak under én ramme, for å effektivisere gjennomføring og oppfølging.

Prosjektet, som akkumulert har en ramme på 11 millioner er ferdigstilt, og 3,7 millioner står igjen ubrukt. Prosjektet avsluttes ved årsskiftet.

6318 Utvikling Caledonien / Lagmannsholmen

Så lenge avklaringene om byutviklingen og påvirkning på havneinteressene og -funksjonen pågår er det budsjettet med 2 millioner pr. år i perioden. Blant kostnadene er konsekvensanalyse, eiendomsrådgivning, grunnlag til styret. I 2025 har egeninnsatsen vært høy, og i tillegg er en stor andel av ekstern bistand belastet driftsbudsjettet.

6320 Påbygg Skagerakfiskbygg

Etter dialog med planavdelingen hos bygningsmyndighetene er søknad om rammetillatelse satt på vent i påvente av den pågående planprosessen for byutviklingen av Lagmannsholmen og Caledonien. Dette innebærer at videre utvikling av prosjektet foreløpig er utsatt. Kristiansand Havn har også vært i dialog med fiskehandlerne om eventuelle behov for midlertidige løsninger.

Ettersom forlengelse av bygget er utsatt, på grunn av områdeplan for Lagmannsholmen, foreslås her at bevilgningen omdisponeres. I forslag til områdeplan for Lagmannsholmen er muligheten for utvidelse av bygget beholdt, uten krav til detaljregulering.

Bygget med tekniske anlegg er fra begynnelsen av 1990-tallet. Bevilgningen foreslås omdisponert til innvendig oppgradering av leieareal i første etasje inklusive tekniske anlegg. Kostnader dekkes inn gjennom økt leie.

Den vedtatte bevilgningen er på kr. 6 millioner. Forbruk pr. 31.12.2025 er på 3,6 millioner.

Ved budsjett 2026 er det vedtatt at prosjektet endres til innvendig oppgradering av byggets første etasje.

6632 Investering i diverse driftsmidler

Kristiansand Havn har i 2025 satt av midler til innkjøp av utstyr, kjøretøy og oppgradering av maskinpark. Investeringene er en del av havnas mål om gradvis overgang til en utslippsfri bil- og maskinpark.

Anskaffelsene er regnskapsført, og prosjektene er nå fullført og klare for regnskapsmessig avslutning og start på nedskrivning.

8140 Utbedring kaianlegg i Lindesnes

Det er tidligere gjennomført en tilstandsvurdering av kaianleggene i Lindesnes av Dagfinn Skaar AS. Undersøkelsen viste generelt tilfredsstillende tilstand, med unntak av den eldste delen av Klevenkaaien, foran den såkalte Kullbua.

Klevenkaaien har omfattende skader på bærende kai-pilarer, der betongen er kraftig erodert og utvasket. Skadene er av en slik karakter at kaaien er vurdert som kondemnabel og står i fare for kollaps. Av sikkerhetsmessige årsaker ble kaaien derfor fysisk avstengt for all ferdsel.

Oppstart er ikke kommet i gang grunnet diskusjon rundt gamle rettigheter.

Kristiansand havn, som leietaker gjennom selskapsavtalen, har bedt Lindesnes kommune som grunneier om å handtere ev. naborettigheter før oppstart. Oppstart er planlagt til etter at ev. naborettigheter er avklart.

Samlet vedtatt bevilgning er på kr. 2 millioner, hvorav kr. 1,8 millioner fortsatt er ubenyttet.

I budsjett 2026-27 er det vedtatt opprettet eget prosjekt for riving og reetablering av Klevenanlegget, og 8140 avsluttes.



Foto: Filip Tellefsen. Klevenkaien med besøk av taubåter.

8203 Strømsvika, utvikling / grunnundersøkelser

Det er gjennomført seismikk og grunnboring for å kartlegge berg og løsmasser i hele Strømsvika. Rapport er levert før årsskiftet. Dette arbeidet er grunnlag for å bestemme videre investering i Strømsvika. Videre prosjektering og utbygging tilhører annet prosjekt/bevilgning.

Som omtalt i 2.tertialrapport oppstår ikke forpliktelsene i avtalene om aksje- og arealoverdragelsene for området verken i 2025 eller 2026. Denne del av prosjektets budsjett er derfor foreløpig saldert bort for perioden 2026-29.



8300 Oppgradering bygg Lindesnes

Oppgraderingen av kontordelen i lagerbygget bak Gismerøykaien og tilhørende lagertelt er tidligere gjennomført og ferdigstilt.

Samlet budsjett er på kr. 5,0 millioner. Av dette står 3,1 millioner kroner igjen, og disse midlene er planlagt benyttet til videre oppgradering av bygningsmassen. Dette inkluderer blant annet forbedringer av kai-belysningen og oppgradering av Redningsselskapets leieareal i Kleven. Dette er re-budsjettet med kr. 4 millioner i 2026.

9107 Kongsgårdbukta – utvidelse av kai 36.

Forlengelsen av Kai 36, som senere i hovedsak blir kaifronten for reetablert containerterminal, ble formelt overtatt fra entreprenøren i november 2024. Mangels-arbeider som ble påpekt fra byggherresiden har vært under utførelse og deler av arbeidet vil pågå inn i neste tertial. Sluttoppgjøret for entreprisen er ikke gjennomført, men forventes avklart i løpet av 1. tertial neste år.

Ved årsskiftet var forbruket kr. 115 millioner, og gjenstående budsjett kr. 5,7 millioner.

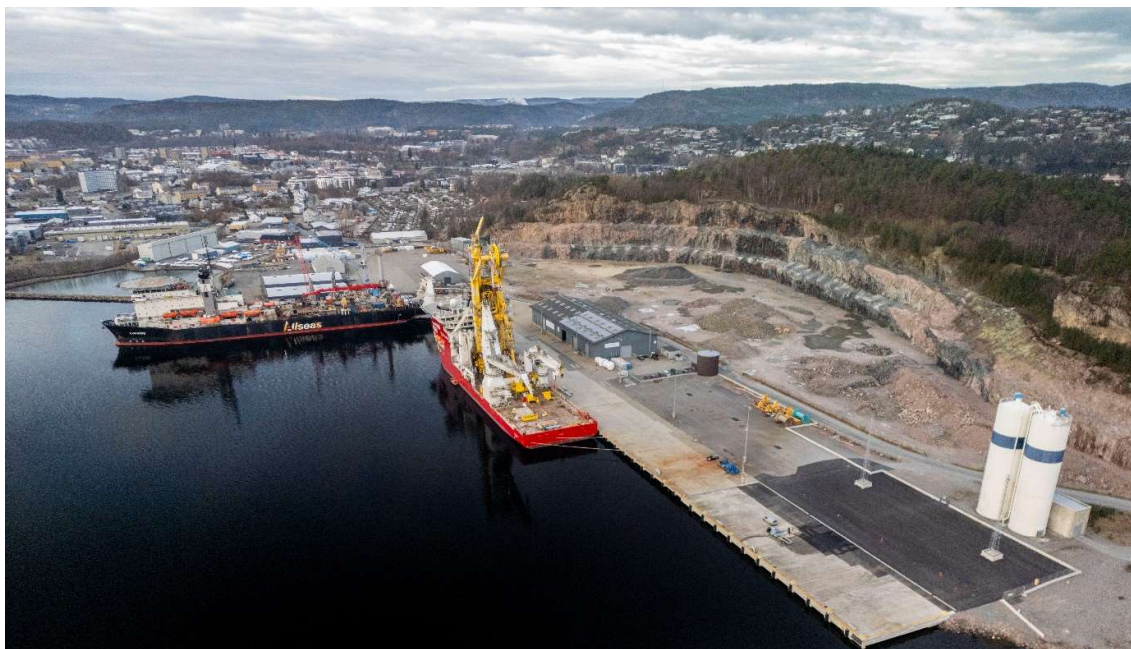


Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design Lorelay og Scandi Africa

9109 Planlegging/prosjektering forlengelse av kai 35

Kr. 5,0 millioner er avsatt i 2025 for overnevnte, og kr. 30,0 millioner i 2027.

Ingen forbruk hittil. Det er avklart med planmyndigheten at det ikke er behov for ny reguleringsplan for å kunne fylle i sjø, og arbeidet med en planprosess utgår dermed.

Avtale tilknyttet overskuddsmasser fra E18 Ytre ringvei, vil komme senere og utarbeidelse av planer for oppfylling og utslippstillatelse gjennomføres i den forbindelse, og hele investeringen utsettes. Se også prosjekt 9214.

5,0 millioner fra 2025 står ubrukt, og prosjektet i denne form avsluttes.

9120 Landstrøm

Det planlegges betydelige investeringer i strømforsyningen til havneområdene. I Kongsgård skal det etableres ny nettkapasitet slik at den kommende containerterminalen kan tilby land- og lade strøm til containerskip. Parallelt pågår planlegging av en effektforsterkning på 17 MW til fergeterminalen, noe som vil øke kapasiteten også for lading av elektriske ferger og havneutstyr.



Tollboden transformatorstasjon vil stå ferdig vinter/vår 2026, og vi har fått reservert forsyningskapasitet.

I Mandal planlegges det også utbygging av infrastruktur og strømforsyning for land- og lade strøm ved Strømsvika, for å legge til rette for utslippsfri drift i arbeidet med videreutvikling av havneområdet.

For cruisetrafikken jobbes det videre med å finne en mer effektiv løsning for kabelhåndtering. Dette koordineres med prosjekt 6105.

Markedsutviklingen følges tett, og det planlegges anskaffelse av nytt kabelhåndteringsutstyr. Den vedtatte rammen for disse investeringene er på 76,5 millioner kroner, hvorav 36 millioner kroner fortsatt var ubenyttet ved utgangen av 2025. I budsjett- og økonomiplan 2026-29 er dette innbakt.

9210 Havneavsnitt Nord

Havneavsnitt Nord, som strekker seg fra Torviga ved Sparebanken Norge Arena til Vige ved Varoddbrua, er et strategisk viktig utviklingsområde for Kristiansand Havn. Området er preget av høy aktivitet og omfatter både pågående og fremtidige tiltak. Det er levert et godt grunnlag under 9210 med de utførte undersøkelser og utredninger over en del år, herunder grunnundersøkelser og geotekniske beregninger, obligatorisk dokumentasjon for utslippssøknader til Statsforvalteren og flere reguleringsplaner

For de neste fasene, prosjektering, konkurransegrunnlag og utbygging etableres egne selvstendige prosjekter i 9000-serien.

Ved 2.tertialrapport ble prosjektet følgelig saldert og avsluttes ved årsskiftet.

9211 Infrastruktur for reetablering av containerterminalen

Prosjektet omfatter etablering av nødvendig infrastruktur for reetablering av containerterminalen i Kongsgård. Dette inkluderer oppbygging og avretting av arealer, grøftarbeid, asfaltering, etablering av teknisk infrastruktur, belysning og ISPS-sikring.

I desember ble prosjektet lagt ut i markedet som en totalentreprise. Det legges opp til at kontrakt signeres våren 2026 med ferdigstillelse vår/sommer 2027.

Akkumulert budsjett pr. 2025 er kr. 49,9 millioner. Dette er et misvisende tall, da prosjektet blant annet har vært saldert med overføringer til andre prosjekter i flere tertialrapporter i 2024 og 2025.

Etter mottak av nye kalkyler ble budsjetteringen for 2026 og 2027 revidert. Tilstrekkelig avklaring av finansiering i forbindelse med fraflyttingen fra Caledonien / Lagmannsholmen er fortsatt påkrevd for flyttingen av havnefunksjoner, som påpekt av havnestyret og representantskapet i budsjett- og økonomiplan 2026-2029.

9605 Installasjoner over bakkenivå – containerterminalen

Prosjektet er opprettet og innbefatter installasjoner over bakken slik som ISPS-gjerder, gates, kamera, elkraft, belysning og fremtidsrettede løsninger for effektiv inn- og uttransport av gods både sjø- og landeveien. Prosjektets innhold og spesifikasjoner tilpasses grensesnittet som velges for 9211, og er innarbeidet i budsjett for 2026 og 2027.

Organisering av terminalen med operatørvalg og tilhørende logistikk- og tekniske løsninger, blir avklart våren 2026 iht. egen prosess med havnestyret, ansatte, vareeiere m.fl.

9212 Bergsikring Kongsgård

Prosjektet ble opprettet som en egen enhet ved å splitte ut fjellsikringsarbeidene fra prosjekt 9211, for å sikre tydeligere kostnadsoppfølging og rapportering. Arbeidene startet opp i august 2024 og ble ferdigstilt og overlevert fra entreprenør i februar 2025. Underveis ble det avdekket gjenstående sprengstoff i fjellet etter tidligere pukkverk-virksomhet, noe som nødvendiggjorde omfattende undersøkelser og tilleggstiltak for å ivareta sikkerheten.

Prosjektregnskapet er avsluttet med kostnad kr. 18.9 millioner, og er håndtert i 2.tertialrapport.

9213 Omlegging av Vige Havneveg Ringknuteodden

Prosjektet med omlegging av vegen ble lagt ut i markedet som en totalentreprise. Fire prekvalifiserte tilbydere ga tilbud og i desember ble det klart at Repstad Anlegg hadde det beste tilbudet og fikk dermed tildelt kontrakt på bygging av vegprosjektet. Prosjektet skal i følge kontrakten stå ferdig senest 1. november 2026 og er dermed første delprosjekt for å få klar ny containerterminal i Kongsgård. Kontraksverdien er også lavere enn avsatt økonomisk ramme i budsjett. Kystverket har innvilget tilskudd på kr. 37 millioner, men endelig tildeling tilpasses prosjektrengskapet.



9214 Forberedelser for og utlegging av fyllinger – overskuddsmasser

Prosjektet er opprettet for å kunne planlegge, prosjektere og gjennomføre mottak og håndtering av steinmasser til havneformål fra ulike prosjekter, i hovedsak fra fjellhallene til Glencore Nikkelverk og E18 Ytre ringvei. En andel av massene fra Glencore vil bli fylt foran dagens fergeterminal, og prosjektering og forberedelser var inkludert i 9214. Utførelsesfasen er et eget prosjekt i 2026, for disse Glencore massene.

Det er igangsatt et omfattende miljøovervåkningsprogram for å kartlegge nå-tilstanden for deler av Topdalsfjorden når det blant gjelder turbiditet, salinitet, ålegress og sjøfjær, før utfyllingsarbeidet igangsettes. Datarapporter er forventet å foreligge i løpet av neste tertial.

Budsjettet i 2025 er kr. 10 millioner, og forbruk nå er 7,7 millioner til avklaringer, oppfølging, rådgivningstjenester og pågående miljøkartlegging. Prosjektet vil omfatte både fyllingsplaner, krav til HMS og beskrivelser i konkurransegrunnlag og kalkyler. Påfølgende i økonomiplanen er det tidligere avsatt henholdsvis 15 millioner, 50 millioner og 75 millioner i 2026, 2027 og 2028, men disse er justert og en andel flyttet ut i tid pga. usikkerheten rundt oppstart av E18 Ytre ringvei. Det tilrettelegges for mottak av egnede overskuddsmasser fra andre prosjekter i relativ nærhet, også i økonomiplanen 2026-29.

9316 Solcelleanlegg, tiltak i Miljøplanen

Kristiansand Havn har over flere år investert i solenergi som en del av arbeidet med å redusere klimagassutslipp og styrke lokal energiproduksjon. Det første solcelleanlegget ble satt i drift i november 2017. Tiltakene er forankret i havnas handlingsplan for miljø, og inngår som en del av arbeidet med å nå målsetningen om økt andel lokal, fornybar energi i havnedriften.

Den samlede vedtatte rammen for prosjektet er på 9,6 millioner kroner, inkludert 2 millioner kroner som er budsjettert i 2025 og 2026. Ved utgangen av 2025 gjenstod 5,6 millioner kroner ubenyttet.



9604 ISPS (International Ship and Port Facility Security)

Kristiansand Havn er underlagt kravene i ISPS-regelverket og har et sammensatt og delvis manuelt system for adgangskontroll og sikkerhetsstyring. Systemet omfatter forvaltning, styring og dokumentasjon av ISPS-relaterte sikkerhetstiltak, herunder administrasjon av nøkkel- og portadgang, kameraovervåkingsløsninger samt identifikasjon og kontroll av personer og kjøretøy med adgang til havneområdene.

Eksisterende adgangs og kontroll-systemer er etablert og videreutviklet etappevis gjennom mange år. Som følge av denne utviklingen består løsningen i dag av flere tekniske delsystemer med begrenset grad av integrasjon og samhandling. Dette har over tid medført økende tekniske og funksjonelle begrensninger, herunder utfordringer knyttet til drift, vedlikehold, brukervennlighet, systemrobusthet og betydelig ressursbruk, samt redusert fleksibilitet i den samlede sikkerhetsforvaltningen.

Det pågående investeringsprosjektet har som mål å erstatte dagens løsning med et nytt, helhetlig og fremtidsrettet sikkerhetssystem basert på en felles teknologisk plattform. Den nye løsningen skal sikre full etterlevelse av gjeldende ISPS-krav, samtidig som den understøtter effektiv styring, sporbarhet og dokumentasjon av sikkerhetstiltak. Videre skal systemet tilrettelegges for hensiktsmessig integrasjon med øvrige relevante digitale systemer, med sikte på økt effektivitet, forbedret informasjonsflyt og reduserte driftsmessige sårbarheter.

Den samlede bevilgningen til og med 2025 er på 6,7 millioner, hvor av 3,7 millioner er benyttet ved utgangen av året. Det er satt av midler til implementering og videreutvikling i økonomiplanen for 2026-29 på omtrent tilsvarende nivå.

9607 Planlegging/prosjektering avklaring Energiterminal

Det er avsatt kr. 1,0 million i 2025 til prosjektet. Midlene skal følges opp med en mulighetsstudie og en nærmere avklaring av rederienes framtidige behov. Arbeidet vil ta utgangspunkt i føringene i strategiplanen. Prosjektet er foreløpig ikke igangsatt, og er derfor re-budsjettert i 2026, og kan for eksempel knyttes til avklaringer rundt både logistikk for Greenstat sin hydrogen-produksjon som kan lagres og skipes ut via Kristiansand havn, og Hydrogen Walley-prosjektet.

9990 Anlegg avsetning udisponert

Det settes årlig av 3 millioner kroner til styrets disposisjon for håndtering av uforutsette investeringsbehov. Midlene gir fleksibilitet til å kunne håndtere nødvendige tiltak som ikke er forutsett i budsjettprosessen.

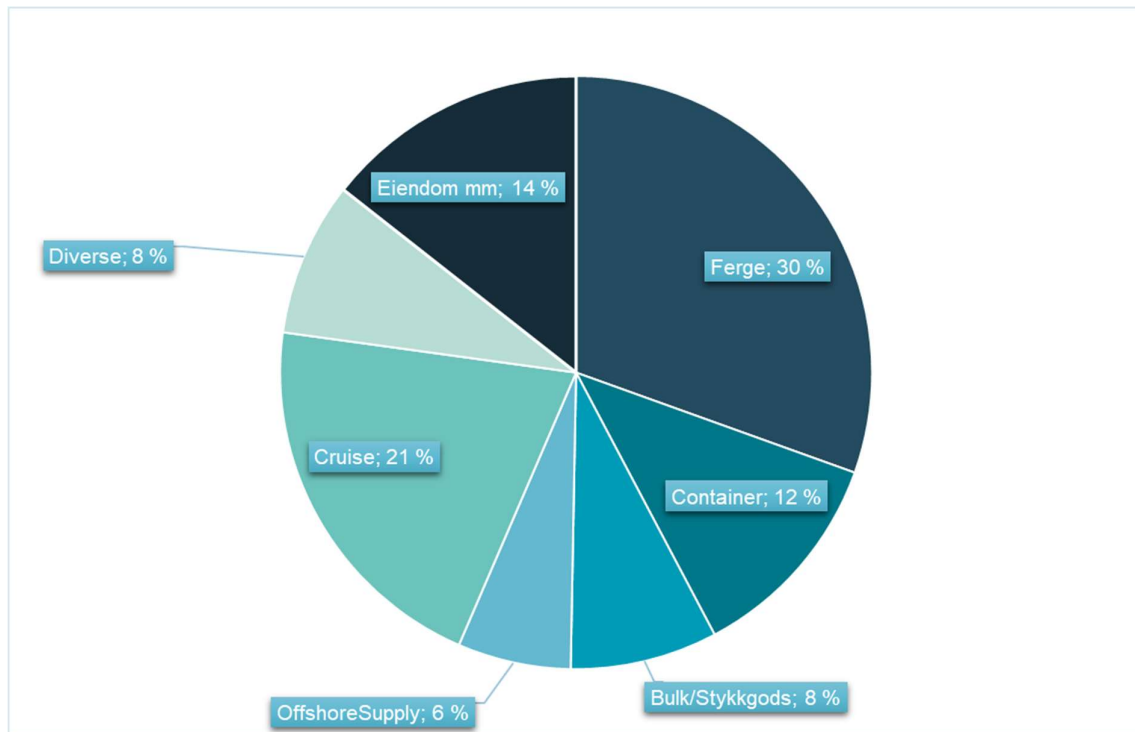
Ved utgangen av 2025 var det 5,6 millioner som ikke var benyttet fra tidligere år. Dette overføres til 2026. Det ble ikke satt av ytterligere midler i 2026.

Årsregnskap for Kristiansand Havn IKS 2025

Nøkkeltall

Inntekter

Ved utgangen av 2025 hadde Kristiansand Havn IKS driftsinntekter på totalt 191,0 millioner kroner, noe som er 7,8 prosent høyere enn budsjettert. Økningen skyldes økt aktivitet og høyere inntekter innenfor flere av strategiområdene. Fergetrafikken er fortsatt havnas største inntektskilde, mens cruise har fortsatt å vokse betydelig og utgjør nå hele 21 prosent av den samlede omsetningen.



Driftskostnader

De totale driftskostnadene, inkludert lønn og avskrivninger, var 152,9 millioner kroner, mot et budsjett på 154,7 millioner kroner. Det foreligger avvik innenfor de ulike områdene, som kommenteres nærmere nedenfor.

Varekostnader utgjorde 10,8 millioner kroner, mot budsjett 12,5 millioner. Innsparingen skyldes i stor grad levere innkjøpspriser på strøm enn forutsatt under utarbeidelsen av budsjettet.

Lønn og sosiale kostnader var 55,8 millioner kroner, i tråd med budsjett. Økte lønnskostnader ble i stor grad oppveid av refusjoner knyttet til sykefravær og lavere utgifter til AFP. Økte overtidskostnader må også sees i sammenheng med økte driftsinntekter.

Andre driftskostnader var 74,6 millioner kroner mot budsjetterte 67,4 millioner kroner. Dette skyldes i hovedsak økt aktivitet. De største avvikene er som følger:

- Det er økte kostnader til avfallshåndtering som i sin helhet gir tilsvarende økte inntekter. Vi har også større utgifter til renhold og renovasjon av våre uteareal.
- Vedlikeholdskostnader, anskaffelseskostnader på verktøy, inventar og driftsmidler og driftskostnader bygninger og eiendom er i tråd med budsjett.
- Prosjekt EU Hydrogen Valley er en søknad som går til EU på søknadsmidler til distribusjon av hydrogen vi havn til skip og maskiner fra produksjonen til Greenstat Fiskå. Prosjektet er belastet med 1,2 millioner kroner. Deler av prosjektet er finansiert av Sørlandets Kompetansefond.
- I 2025 hadde vi to traineer som er ble belastet under innleid arbeidskraft. Vi hadde også et overforbruk på reparasjon av egne transportmidler, dette kan variere fra år til år.

Driftsresultat

Driftsresultat er 38,0 millioner kroner mot et budsjett 22,8 millioner. I 2024 var driftsresultat 31,4 millioner kroner, noe som innebærer en forbedring i 2025 på 6,6 millioner kroner eller 21,0 prosent. Dette er det beste driftsresultatet i Kristiansand Havn IKS sin historie. Resultatet gjenspeiler at selskapet har lykket med å øke lønnsomheten gjennom høyere aktivitet, hvor inntektene har økt mer enn kostnadene.

Avskrivninger

Avskrivninger endte på 11,5 millioner kroner, mot forventet 19,0 millioner. Årsaken er at enkelte prosjekter, blant annet Kai 36, ble forsinket og ikke er ferdigstilt som planlagt. Havna avskriver etter regnskapsloven.

Finans og resultat

Samlet finanskostnader er 1,3 millioner høyere enn budsjettet. Dette skyldes at rentenedgangen som ble lagt til grunn i budsjett og tertialrapport, uteble.

Selskapet mottok 2,45 millioner i tilskudd fra Kristiansand Havn KF. Tilskuddet var budsjettet som ekstraordinær inntekt, men er regnskapsført direkte mot egenkapitalen. Det var budsjettet under ekstraordinære inntekter, men skal føres direkte mot egenkapitalen i henhold til god regnskapsskikk.

Kristiansand Havn oppnådde et positivt årsresultat på 25,1 millioner kroner for 2025. Det positive årsresultatet foreslås anvendt for å øke selskapets egenkapital.

Det ble ikke tatt opp nye lån i løpet av året. Dette skyldes at større investeringer ble forskjøvet i tid, kombinert med selskapets gode likviditet. Det ble tilbakebetalt 25,0 millioner kroner i avdrag som er høyere enn minimums avdraget. Samlet langsiktig gjeld utgjorde 334,6 millioner kroner ved årsskiftet.

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. 31.12.25 er vurdert som tilfredsstillende for fremtidig drift og utvikling.

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

Investeringer

I 2025 ble det gjennomført investeringer for totalt 43,4 millioner kroner. De største enkeltinvesteringene var knyttet til:

- Omlegging av Vige havnevei, som er en del av forberedelsene til og gjennomføringen av anskaffelsen av containerterminalen.
- Forberedelse for og utlegging av fyllinger/masser, prosjektet er opprettet for å kunne planlegge, prosjektere og gjennomføre mottak og håndtering av steinmasser til havneformål fra ulike prosjekter.
- Innkjøp av elektriske driftsmidler til driftsavdeling, som en del av miljøplanen og arbeidet med å nå målet om utslippsreducerende driftsmidler.

Samlet reflekterer investeringene havnas strategiske prioriteringer innen kapasitetsøkning, miljøforbedringer og tilrettelegging for fremtidig vekst.

Styrets godkjenning av årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2025

Havnestyret godkjenner med signering årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2025.

Kristiansand, 05.05. 2025

Styret i Kristiansand Havn IKS

Trond Blattmann	Åse Michaelsen	Kenneth Hjort Rafaelsen	Unn L. Larsen
Styreleder	Nestleder		

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

Kirsti Dvergsnes

Atle Johannessen

Havnedirektør