

Budsjett 2022

Kristiansand Havn IKS

- Norges mest moderne havn



Foto: Trygve Emil Tønnesen



KRISTIANSSAND
HAVN

Havnedirektørens side

Tilbake til hverdagen!

Det er håpet for 2022. Og det er det vi legger til grunn for budsjettet. Pandemien har preget driften i havna helt siden Norge stengte ned i mars 2020. Det snudde driften vår på hodet. Fergetrafikken som vanligvis er vårt suverent viktigste forretningsområde falt nesten helt bort. Det samme gjorde cruise. Opplag og langtidsligge til kai ble redningen, men det er ikke en situasjon vi ønsker i havna.

Vi liker en levende havn. En havn der skip går inn og ut med høy frekvens. Mot slutten av 2021 ser vi at vi igjen er i ferd med å finne tilbake til denne hverdagen. Fergene rapporterer om stor interesse for å krysse Skagerak, og cruiseskipene har så smått begynt å komme tilbake.

I 2022 tror vi passasjertrafikken vil gjøre sitt store comeback. Ikke bare er interessen for å besøke våre danske naboer stor. Men vi har også store forventinger til den nye forbindelse til Eemshaven i Nederland. Her tror vi potensialet for turister til vår region fra Sentral-Europa er høyt. Det er heller ingen tvil om at det er stor interesse blant nordmenn som ønsker å feriere i Europa for denne forbindelsen. Vi kan nesten ikke vente med å ønske Holland Norway Lines og MS Romantika velkommen til Kristiansand.

På cruisesiden har vi et rekordhøyt antall innmeldte anløp. Vi forventer nærmere 125 cruiseanløp til Kristiansand. Et høyt tall. Enda mer gledelig er det at det antall anløp nå fordeler seg jevnere ut i sesongen. Vi starter cruisesesongen allerede i mars, og gir oss ikke før vi er i november måned. Det sikrer regionens reiseliv gode muligheter for økt inntjening over hele året. Slik er vi med å bygge helårsdestinasjonen Sørlandet.

På godssiden forventer vi stabile volumer. Men det er ingen tvil om at det økte prisnivået på godstrafikk på sjø har negative konsekvenser for regionens næringsliv. Men økte priser er noe vi ser i en rekke bransjer i etterkant av pandemien. Derfor er det for oss i havna desto viktigere å bidra til å utjevne denne trenden. Vi har derfor valgt å holde prisene våre lave. Vi legger stort sett til grunn rene indeksreguleringer i vår prislisten. Unntaket er der behovet for å harmonisere prisene mellom havneavsnittene er stort. Denne harmoniseringen har blitt varslet til våre kunder som et ledd i sammenslåingen mellom Lindesnes havn og Kristiansand havn.

Det er andre gang vi legger frem et helhetlig budsjett for Kristiansand havn IKS. Et budsjett som legger til grunn offensive investeringer i både Kristiansand og Lindesnes kommune. Tømmerkaia i Strømsvika og utvidelse i Kongsgård er to av høydepunktene.

Vår hovedmotivasjon for havnedriften er å legge til rette for effektiv og miljøvennlig infrastruktur. Det kommer næringslivet vårt til gode. Og slik blir vi Norges mest moderne havn. Vi er klare for neste trekk!

Havnedirektør, Halvard Aglen



Innhold

Havnedirektørens side.....	2
Strategiplan	4
Miljø	5
Passasjertransport	6
<i>Ferge</i>	6
<i>Cruise</i>	6
Godstransport	7
<i>Container</i>	7
<i>Bulk- og stykkgoods</i>	7
Offshore	9
Fiskeri	9
Eiendom	10
Budsjett 2022 og handlingsplan 2023-2025.....	11
Driftsinntekter	11
Driftsutgifter	12
Lønnsutgifter	13
Avskrivninger.....	13
Varekostnader	13
Andre driftskostnader	14
Fiansposter	14
Driftsresultat	14
Låneopptak	15
Investeringsbudsjettet for 2022 og handlingsplan 2023-2025	16



Foto: Trygve Emil Tønnesen

Strategiplan

Kristiansand Havn arbeider etter strategiplan 2020-2030 med en visjon om å være Norges mest moderne havn. Følgende seks forretningsområder er prioritert:

Passasjertransport

Kristiansand havn skal være ledende innen bærekraftig passasjertransport..

Godstransport

Kristiansand havn skal være Norges mest moderne, miljøvennlige og effektive godsterminal.

Offshore

Kristiansand havn skal være en av de foretrukne fullservicehavnene for offshore i Norge.

Fiskeri

Kristiansand havn skal være Sør-Norges ledende fiskerihavn.

Eiendom

Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelig areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid.

Miljø

Kristiansand havn skal være en ledende miljøhavn som bidrar til omstilling i maritim bransje.

Kristiansand havn har valgt ut følgende bærekraftsmål:

- 9. Industri, innovasjon og infrastruktur
- 11. Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- 13 Stoppe klimaendringene
- 14. Livet i havet



For raskt å komme i gang med å oppnå resultater har havna satset på reduksjon av utslipp gjennom å investere i infrastruktur som kan tilby land- og ladestrøm til maritim sektor ved kai.

Videreformidlet landstrøm tilsvarte 17 500 tonn CO2 ekv. i reduserte utslipp i 2020.

Samarbeidet med Agder Energi har vært avgjørende. Alle havne-kraner er elektriske, overgang til el. kjøretøy, trucker, Reach- Stackers skjer fortløpende, alle bygg og anlegg drives med el. kraft.

Havna har jobbet med å få frem kunnskap om utslipp fra sjøtransporten. Perioden 2019 – 2020 er lagt til grunn for å få oversikt og tallstørrelser på utslipp fra sjøtransporten i havnedistriktet i egne utredninger. Informasjonen vil bli lagt til grunn for prioriteringer av utslippsreducerende tiltak og dokumenterer også forskjeller mellom myndigheters offisielle utslippstall og egen tall. Egen utredning avdekker også utslippsreduksjoner fra bruk av landstrøm og utslipp fra skip på gjennomseiling innenfor havnedistriktet og som ikke legger til kai.

Utredningen viser at satsing på tiltak inne fergetransporten vil gi vesentlig uttelling pga høye anløpsfrekvenser ettersom Europavei 39 går over fergeterminalen.

I arbeidet med egen utslipps modell har en som mål å dokumentere utslipp fra alle aktiviteter på sjø og landsiden for kunne måle mot nasjonale og lokale miljømål.

Innafor vedtatte planer har en i Kristiansand utfordring med å finne areal til nye energikilder med tanke sikkerhet, drift og det arealbehovet ulike energi-volum vil trenge i fremtiden hvis nye energikilder skal fraktes på sjø, lastes/losses eller bunkres i Kristiansand.



Passasjertransport

Ferge

Kristiansand Havn vil i 2022 sesongen få inn et nytt fergerederi. De skal ha sitt første planlagte anløp i april og fortsette med tre avganger i uken med en kapasitet på 2500 passasjerer.

Color Line fortsetter med to anløp per døgn med Superspeed. Fjord Line vil i 2022 ha seilingssesong fra 10 mars til 6 november. Budsjettet forutsetter en tilnærmet normal høysesong på fergetrafikken, men vi har lagt inn en økning pga nytt fergerederi.

Cruise

Vi forventer at antall anløp vil øke betydelig og vil gi ett rekordår for Cruise.

Anløpslisten for cruise i 2022 er på 128 anløp pr november 2021. Det er likevel knyttet usikkerhet til de innmeldte anløpene da cruisebransjen fortsatt er preget av Covid-19 restriksjonene. Vi forventer oppstart med første anløp 15 mars og siste anløp 12 oktober. De fleste anløp vil komme i juli. Budsjett tall er basert på snitt tonnasje på innmeldte fartøy



Godstransport

Container

Vi forventer at volumet vil være stabilt slik det har vært igjennom covid-19. Vi anslår et containervolum på pluss/minus 50 000 TEUs (standardbetegnelse for en 20 fots container). Det er likevel en mulighet for noe nedgang pga mangel på råstoff som blir sendt i containere.

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

Bulk- og stykkgoods

Vi forventer at volumet vil øke.

Bulk

Bulkaktiviteten i havnen omfatter sement, grus/sand, stein, flis og tømmer. Tømmerkaien i Strømsvika er en av landets fremste tømmerkaier og gir godt trafikkgrunnlag for Kristiansand havn IKS. Det forventes en økning til ca. 300 000 m³ tømmer i 2022.

Grus og sand innføres til produksjon av asfalt, betongelementer og ferdigbetong vil holde seg stabilt også i 2022.

Stein fra Strømsvika eksporteres til bruk ved utenlandske havneanlegg. Forventet mengde er 900 000 tonn.

Asfaltmasse og veisalt er å betrakte som ekstraordinær bulklast og avhenger av hvem som får kontrakten med Statens Vegvesen. Kristiansand Havn har fått en 5 års avtale på mottak av veisalt.

Til tankanlegget i Sodevika er det årlig flere anløp med biodrivstoff og dette ser vi for oss at vil fortsette også i 2022.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

Stykkogods

Vi ser for oss at aktiviteten innenfor stykkogodssegmentet vil være stabil. Dette pga bygging av E39, noe som også vil pågå i 2022 med Kristiansand Havn som nærmeste lossehavn.



Offshore

Vi forventer at volumet vil være stabilt.

Det er positivt å se at bruk av landstrøm nå er den nye normalen for offshorefartøy. En utvikling som har gått i rekordfart de siste årene. Offshore er særdeles viktig med hensyn på omstilling til det grønne skiftet. Det er også ventet større satsinger på havvind i regionen fremover, det kan gi grunnlag for god offshore aktivitet både i Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt.

Fiskeri

Kristiansand havn har valgt å sette fiskerihavnene høyt på prioriteringslisten. Lindesnes havn har over flere år satset tungt på fiskeri, og det vil bli videreført i IKS`et.

Fiskerikaia på Båly skal utvides i løpet av 2022, for å gjøre det mulig for to fiskebåter å losse samtidig. Prosjektet er påbegynt og all finansiering er på plass i 2021. Det ble avsatt 6 millioner til dette formålet i 2021 og i 2. tertial ble budsjettet økt med 1,5 millioner.

Mandal havn KF kjøpte i 2018 en tomt på 11,8 mål på Gismerøya av AT Skog. Tomten er tenkt utviklet til fiskeriformål.

Eiendom

Utleiesituasjonene svinger i tråd med markedssituasjonen som havnas kunder opplever gjennom året. Inntekter fra lagring på kai-arealer kan ses i sammenheng med ordinære leieinntekstposter. Størsteparten av våre eiendomsinntekter kommer fra maritim virksomhet som for eksempel utleie av kontor, lagerbygg, lagring/godshåndtering på utearealer og tilsvarende.

I henhold til selskapsavtalen skal en stor andel av leieinntektene overføres til KF`ene i de respektive eierkommunene. Dette for å kunne finansiere renter og avdrag til tidligere foretatte investeringer som ligger igjen. Vi har tatt høyde for dette, og har budsjettert med at ca. 5,8 millioner kroner blir værende i IKS`et.

Gjennom året pågår kontinuerlig oppgradering, tilpasning og vedlikeholdsarbeid for at havnas installasjoner skal tilfredsstille forskriftskrav og de behov kundene har.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

Budsjett 2022 og handlingsplan 2023-2025

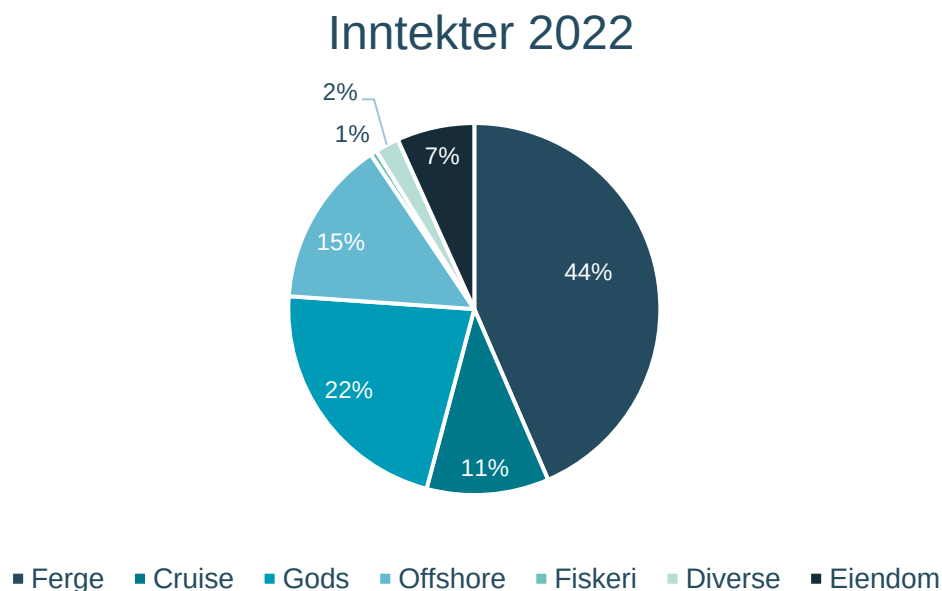
Driftsinntekter

Totale driftsinntekter for Kristiansand Havn IKS er budsjettet med 106,6 millioner kr for 2022. Det er en nedgang på 3,4 % i forhold til 2021 og årsaken er lavere inntekter på landstrøm. Kommentarer til driftsinntektene finnes under kapittelet for hvert enkelt strategiområde.

Med vår geografiske beliggenhet og nærhet til bane og europavei har vi mange fordeler. Det er kamp om godset og vi har derfor valgt å legge oss på en moderat prisstigning og lagt til grunn KPI indeksen på transport som er 3,3 %. I tillegg har vi begynt pristilpasningen i våre tidligere havnedistrikt for å gjøre det forutsigbart for våre kunder. Vi fortsetter også med EPI score på cruiseskip som er et virkemiddel som over tid vil føre til at vi får de mest miljøvennlige skipene til Kristiansand og Lindesnes. Sammenlignet med andre konkurrerende havner er Kristiansand havn særdeles konkurransedyktige på pris.

Anløpsavgiften er erstattet av farledssavgiften og effekten av dette er at for våre største kunder som har høyest anløpsfrekvens, vil dette si en stor reduksjon av avgiften ved å anløpe våre farvann.

Kristiansand Havn skal være en havn som tilrettelegger og stimulerer til aktivitet for næringslivet i vår region. Havna har jobbet målrettet i mange år for økt aktivitet og dette fortsetter også i 2022. Andelen driftsinntekter er fordelt som følger:

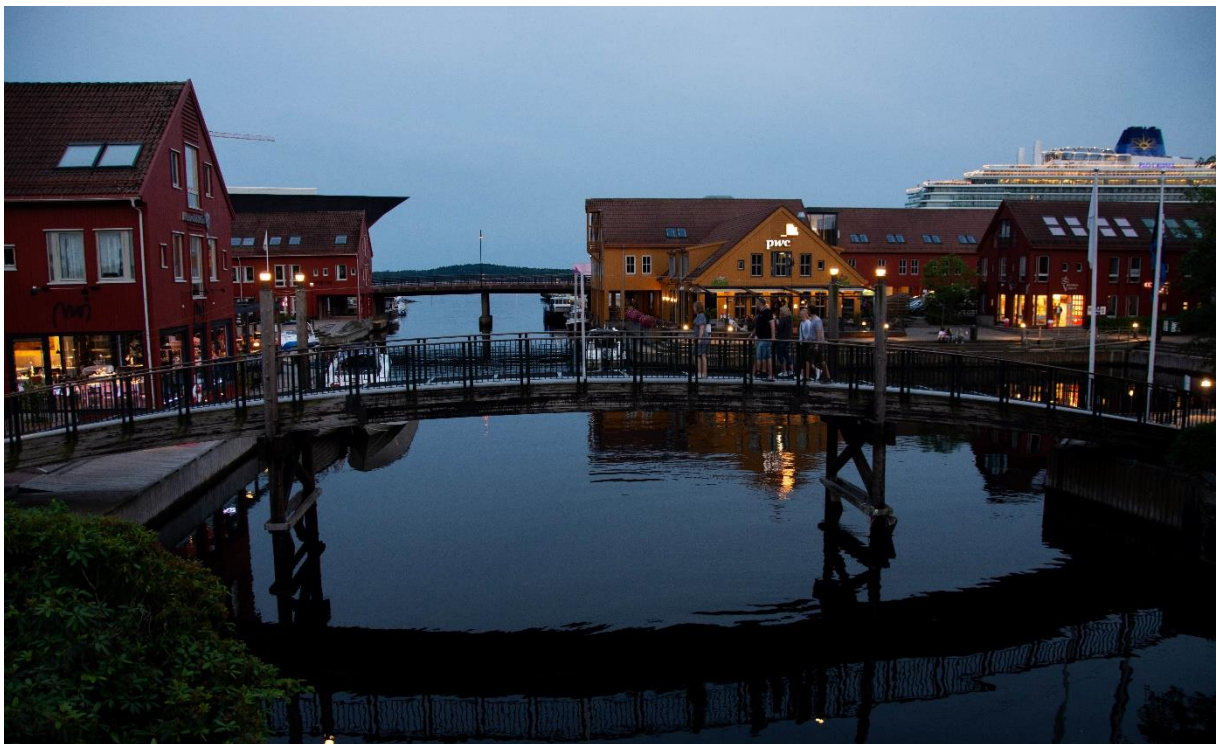
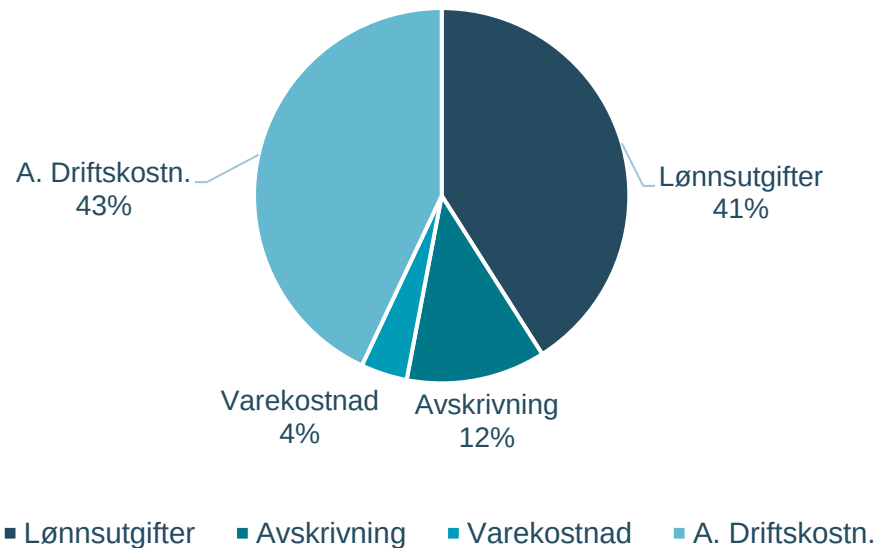


Driftsutgifter

Totale driftsutgifter for havna er budsjettert med 97,0 mill. De ulike driftsutgiftene vil bli gjennomgått under.

Figuren under viser hvordan driftsutgiftene fordeler seg:

Andel driftsutgifter 2022



Lønnsutgifter

I Kristiansand Havn IKS er vi totalt 33 ansatte. Vi er 6 kvinner og 27 menn. I løpet av 2022 vil vi foreta en gjennomgang for å finne riktig bemanning til nytt sammenslått havneselskap.

Kristiansand Havns organisasjonskart ser slik ut:



Avskrivninger

Avskrivning av investeringer følger regnskapsloven. Dette medfører at avskrivningene kommer tidligere i gang enn hvis de avskrives etter kommuneloven. Ifølge 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 våre avskrives som følge av dette over 60 år. I 2021 har vi budsjettert med avskrivninger på 12,0 millioner. Det er viktig å påpeke at avskrivninger ikke betales, de påvirker regnskapsresultatet, men ikke likviditeten. Videre er det verdt å merke seg at størsteparten av avskrivningskostnadene ligger igjen i KF`ene. Det er kun avskrivninger på løsøre og nyere investeringer som skal belastes i IKS`et.

Varekostnader

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

Andre driftskostnader

I 2021 er det satt av 8,55 millioner til vedlikehold og 15,4 millioner til drift av farled, kaier, kraner og arealer. Havna prioriterer vedlikehold og har oppdaterte vedlikeholdsplaner for lang tid fremover.

Finansposter

Finanskostnadene endrer seg i takt med investeringsprogrammet. I 2021 er det beregnet at renteutgiftene vil være 5,0 millioner kr forutsatt en gjennomsnittlig lånerente på 2,5 %. I dag betaler vi godt i underkant av 2,0 % på låneporteføljen.

Det er også lagt inn en reserve i planperioden slik at havna vil tåle en eventuell renteøkning tidligere enn signalisert fra Norges Bank.

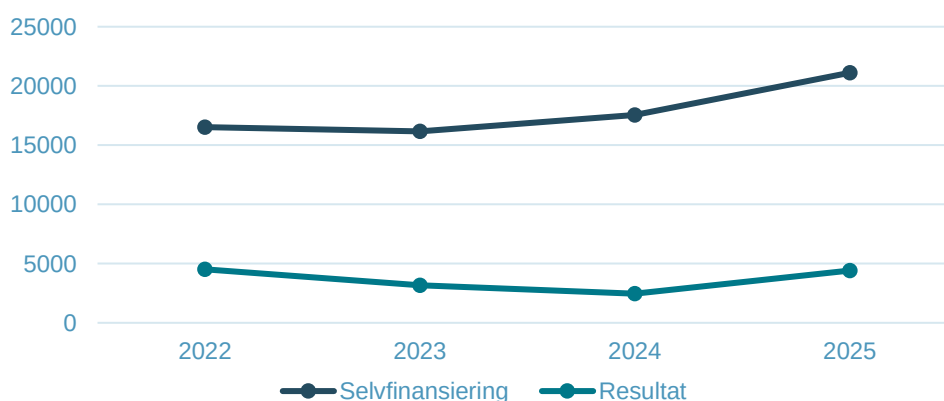
Norges Bank besluttet i rentemøte 22 september 2021 å sette opp styringsrenten til 0,25 %. Hovedstyrets vurdering er at gjenåpningen av samfunnet har gitt en markert oppgang i norsk økonomi, og aktiviteten er nå høyere enn før koronaepidemien. Prognosen for styringsrenten innebærer at renten øker gradvis de neste årene. Vi har budsjettet med en gjennomsnittlig rente på 2,5 % i 2022, 2,7 % i 2023, 2,8 % i 2024 og 2,9 % i 2025. Ved opptak av nye lån vil vi foreta en vurdering om deler av porteføljen bør bindes.

Driftsresultat

Budsjettet ordinært resultat for 2022 er positivt med 4,5 millioner kr. Korrigerer vi for ikke betalbare avskrivninger har vi et positivt resultat på 16,5 millioner kr. Uten tilstrekkelig positivt resultat over tid vil ikke Kristiansand Havn IKS ha mulighet til å betale sine låneforpliktelser eller ha finansiell evne til å foreta nye investeringer. Det er særdeles viktig å sette av til fremtidige investeringer.

I hele perioden vil Kristiansand Havn IKS ha positivt resultat. Figuren under viser resultat med tillegg av ikke betalbare avskrivninger, som er kalt selvfinansieringsevne, i perioden 2022 – 2025. Det er avgjørende at havna har positiv selvfinansieringsevne. Den skal dekke avdrag på langsiktig gjeld og egenandel fremtidige investeringer.

Selvfinansiering 2022-2025
Tall i 1000



Låneopptak

I 2022 foreslås det investeringer for en samlet sum av 84,3 millioner kr som finansieres i hovedsak med låneopptak. Hvert prosjekt gjennomgås i neste kapittel.

Det er et mål for oss å utsette opptak av nye lån så lenge som mulig.

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

- Ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker økonomisk bæreevne
- Investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- Nye investeringer som styrker økonomisk bæreevne

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

	2022	2023	2024	2025
Inngående gjeld	93 500 000	169 874 000	234 931 000	235 123 000
Forventet låneopptak	84 300 000	75 500 000	11 000 000	9 000 000
Betaling av avdrag	7 926 000	10 443 000	10 808 000	11 108 000
Lånegjeld pr. 31.12	169 874 000	234 931 000	235 123 000	233 015 000

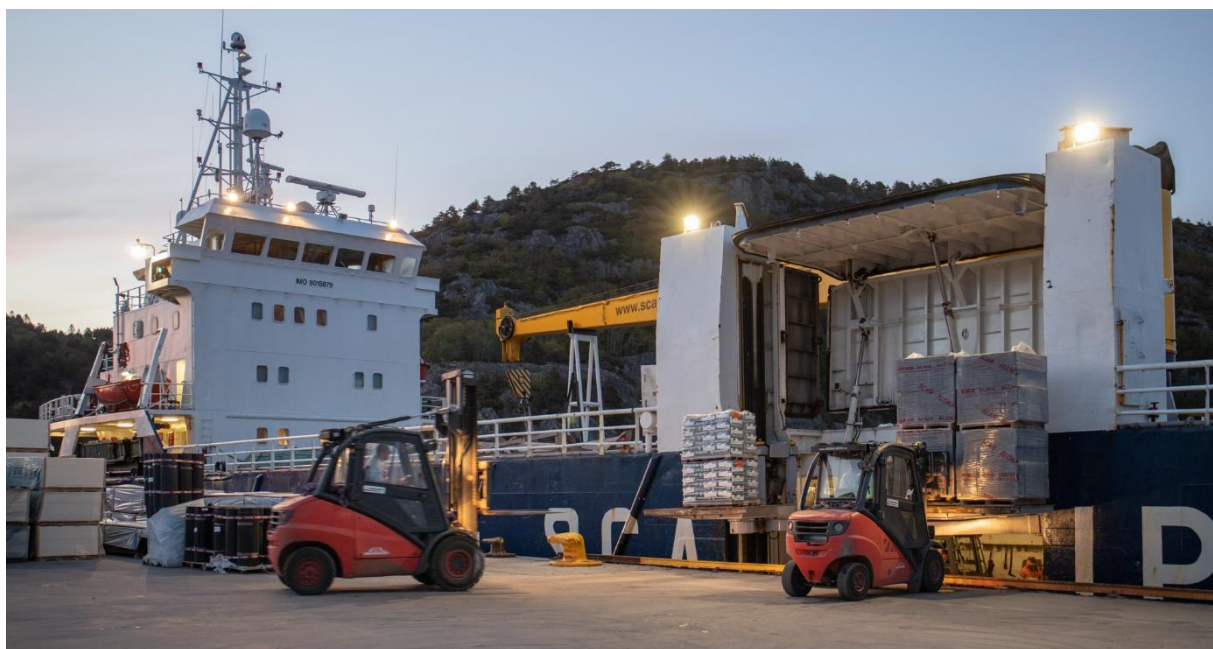


Foto: Trygve Emil Tønnesen

Investeringsbudsjettet for 2022 og handlingsplan 2023-2025

Til enhver tid arbeider Kristiansand Havn med en rekke prosjekter innen ulike strategiområder for å videreutvikle havna. Prosjektene kan være komplekse og strekke seg over lengre tid

Følgende nye bevilgninger foreslås i planperioden:

2212 Fergeterminalen, utbedring anoder

I budsjett for 2021 ble det avsatt bevilgning på 2,8 millioner til montering av nye anoder for å beskytte spunten kai 2A og 2B, samt utbedre korrosjon på tube og nedre rampe til fergepiren A1. Rør til vannforsyning foreslås skiftet i en strekning av 150 meter for å redusere vannlekkasjer.

Den eldste delen av kai 2 som går inn under pelet del av kai 1, har en spuntvegg fra da kaien opprinnelig ble bygget. Ettersom gammel spunt ligger bak nyere pelet del, er utbedring en betydelig utfordring.

Kaidekke foran Fergeterminalbygget, kai 2, er fra 1920. I 2021 er gjennomført en teknisk vurdering av konstruksjonen som konkluderer med at deler av kaien må stenges for tunge kjøretøy. Som følge av dette er det satt opp midlertidig kontrolltelt til Tollvesenet på vestsiden av terminalbygget med utkjøring til havnegata. Prosjektet omfatter oppgradering av belysning under tuben og rampe. Videre er det her også tatt in utskifting av vannrør under kai 20 og kai 21. i forslag til økt bevilgning på 2,8 millioner i 2022.

2022	2023	2024	2025
2 800 000	-	-	-

2213 Fergehavna.

Prosjektene 2204 og 2210 ble avsluttet i 2. tertial 2021 og ubrukte midler 32,2 millioner overføres til nytt prosjekt 2213, Utvikling av fergehavna. Dette med bakgrunn i at reguleringsplanen for Fergeterminalen er vedtatt, og rampe ved 1B er ferdigstilt.

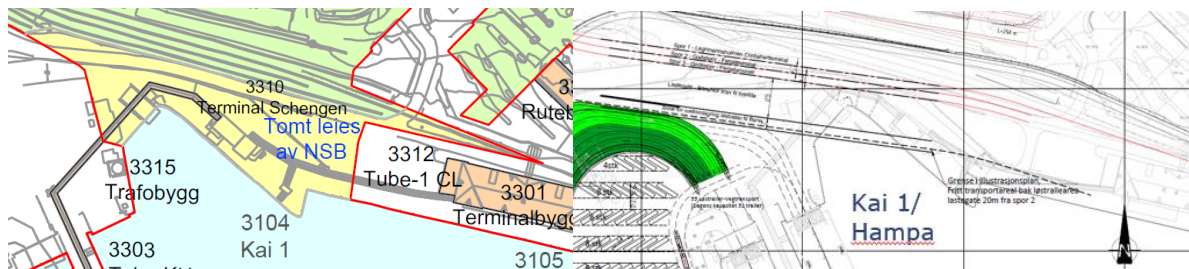
Videre arbeider som følge av SVV's arealinngrep vil bestå i ulike utredninger, prosjektering og utførelse:

- Oppfølgende geotekniske tolkninger og vurderinger etter nye grunnundersøkelser og ny NVE veileder (2019, utgitt des. 2020).
- Skisse/forprosjekt med søknader (Statsforvalteren og kommunen).
- Prosjektering og tilbudsinnhenting m/evaluering av bl.a.:
 - Infrastruktur.
 - Bygningsmasse.
 - Prosjektering av automatisk innsjekkingssystem m.m.
 - Geoteknikk.

I tillegg kommer vedlikeholdsbehov av kaikonstruksjoner (Europakaia m.m.).

Videre utbyggingstakt og investeringsbehov vil bl.a. være avhengig av SVV's reguleringsendring i vest (mellom Vesterveien 15 og tankanlegget i vest), og ansvarsdeling mellom SVV og KH. I skrivende stund er ikke endelige forhandlinger mellom partene gjennomført for alle forhold rundt prosjektet, og derfor har ikke havna full oversikt over samlet kostnadsbilde.

Helt fra tiden da det gikk jernbanespor over fergeklaffen, har havna leid arealer av Rom Eiendom i Hampa, se areal merket med gul farge på innklippet nedenfor. Utklipp fra illustrasjonsplan til fergeterminalen (bildet til høyre) viser godssporene med tilhørende omlastingsareal.



Når alle arealplaner er vedtatt, ligger det til rette for arealerverv mellom partene etter vedtatte plangrenser. Kostnadene knyttet til arealerverv/makeskifte er heller ikke kjent.

Forslag til bevilgning:

2022	2023	2024	2025
20 000 000	30 000 000	0	0

6314 Oppgradering bygg

Prosjektet omfatter oppgradering av Gravane 7 Loskontoret, nytt oljevernberedskapslager til Kystverket på Shell-kaia med ferdigstillelse årsskifte 2021/22, oppgradering Fiskebasaren og utbedring av fasade på Fergeterminalen. Det er fuktinntrengning pga. sprekker i den pussede fasaden. Videre inngår en rekke mindre tiltak som utskifting av el. infrastruktur/el. tavler, skifte lyspaneler i containerhavna, skifte gamle kabler rundt i havna som forårsaker jordfeil, utbedringer på eldre heiser samt ventilasjonsanlegg hvor tiltakene er en del av havnas internkontroll og utføres i tråd med faglige råd, tilsynsmyndighetenes anmerkninger og pålegg. Det foreslås økt bevilgning på 4,0 millioner i 2022 og videre avsetninger i påfølgende år.

2022	2023	2024	2025
4 000 000	2 000 000	1 000 000	1 000 000

6632 Investering i diverse driftsmidler

I handlingsplanen fra budsjett 2021 var det foreslått 1,0 millioner i 2022 til investering i diverse driftsmidler. Rammen er her økt til 4,0 millioner for merkostnaden med å kjøpe elektriske hjullaster og lastebil med kran. Hvis det gis tilskudd til innkjøp av el. utstyr, reduseres kostnaden tilsvarende. I perioden videre er det foreslått en årlig avsetning på 1,0 millioner pr år.

2022	2023	2024	2025
4 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000

8310 Oppgradering bygg/anlegg Lindesnes

Etter etablering av havna som IKS er det gjennomfør en forenklet kartlegging av tilstand og behov i havneavsnitt Lindesnes. I 2022 prioriteres oppgradering/tilpasning av havnekontoret, avretting asfaltering/avretting av bakland kai 8211 (SLP-kaia) på Gismerøya og et mindre lagerbygg Kleven. Videre må det gjennomføres en tilstandsvurdering av kai konstruksjonene over og under vann mm.

2022	2023	2024	2025
2 000 000	2 000 000	1 000 000	1 000 000

9107 Kongsgård – forlengelse kai 36.

Eksisterende bevilgning er fra budsjettet for 2018.

Dagens reguleringsplan tillater en utvidelse av kaien med 82,4 m østover - mot Sømslandet. Høsten 2019 ble det gjennomført et skisseprosjekt vedr. forlengelse av kaien, der bl.a. ulike konstruksjonsprinsipper, forslag til videre arbeide m.m. ble omtalt. Rammesøknad for dette tiltaket ble sendt Kristiansand kommune, og godkjent rammetillatelse foreligger - varighet til november 2022.

Tillatelse fra Statsforvalteren til omsøkte tiltak i sjø foreligger, der tillatelsen har en varighet på to år, til april 2022. I praksis medfører det at utførelse må igangsettes innen april 2022.

Neste skritt blir å utarbeide konkurransegrunnlag for utvidelsen, og tilbudsinnhenting og valg av entreprenør, ventelig nyåret 2022. Det foreslås derfor at prosjektet fullfinansieres i økonomiplanperioden med delbudsjett på kr. 36 millioner i 2022 og 30 millioner i 2023, som sammen med gjenværende ubrukte budsjettmidler gir et totalt budsjett på ca. kr 79 millioner.

2022	2023	2024	2025
36 000 000	30 000 000		

9120 Landstrøm

Kristiansand havn planlegger fortsatt satsing på tilrettelegging for land- og ladestrøm de neste årene. Kristiansand deltar også i samarbeid med Larvik, Drammen, Grenland, Oslo, Moss og Borg for å tilby felles tekniske løsninger med fokus på container og bulkskip.

Så langt vurderes landstrømssatsningen som positiv. Utslipp og støy reduseres, naboer opplever at det gjennomføres tiltak, kundene er fornøyd og støy om bord reduseres. Etterspørsel etter landstrøm har økt sterkere enn det som opprinnelig ble lagt til grunn, og derfor satses det spesielt på økt kapasitet på infrastruktur. Så langt har landstrøm vært selvfinansierende og bidratt til utslippsreduksjoner.

Tabell som viser videreformidlet landstrøm pr år med beregnet reduksjon i CO2 ekvivalenter.

	2019	2020	Pr. 31.08.21
Mill. kWh	4,6 / (7,0 inkl CL)	18,2/ (22,7 inkl. CL)	13,0/ (ca.15,5 inkl.CL)
Tonn CO2	5 700	17200	9 000

Kabelhåndtering for tilkobling av cruiseskip utføres manuelt og krever betydelig bemanning. De løsninger som i dag tilbys har høy kostnad. Alternativene som vurderes er ordinært utstyr som kan tilpasses spesielt og ellers benyttes til annen havnedrift. Ettersom det blir flere havner som tilbyr landstrøm til cruise skip svarer også markedet med å tilby flere løsninger som igjen reduserer kostnadene.

Kristiansand havn har mottatt støtte fra Enova til effekt-utredning av infrastrukturen på Caledonien/Lagmannsholmen som igjen utløste tilsagn på ca. 5,0 millioner i økonomisk støtte til gjennomføring. Tiltaket omhandler forsterkning av effekt-forsyningen/høyspentkabling, ny nettstasjon bak kai 9, kabling frem til og forsterket forsyning til kai 20, tilkoblingspunkter på kaikantene med mer. Det ligger også inne utskifting av mer optimale transformatorer. Med tanke på fleksibilitet vurderes også bruk av batteri som del alternativ for å styrke effekt forsyningen på fergeterminalen vurdert opp mot tradisjonell infrastruktur. Bevilgningsforslaget omfatter også smarte styringssystemer samt utslippsmodellering.

Hvis alt går som planlagt vil havna i 2022 også motta nytt landstrøms- anlegg finansiert av EU som kan forsyne et skip med 7,5 MW eller to skip samtidig skip med 5 MW hver. Når prosjektet er ferdigstilt, vil Kristiansand havn kunne tilby land og ladestrøm ved alle kommersielle kaier. Landstrøm er selvfinansierende.

2021	2022	2023	2024
11 000 000	6 000 000	5 000 000	3 000 000

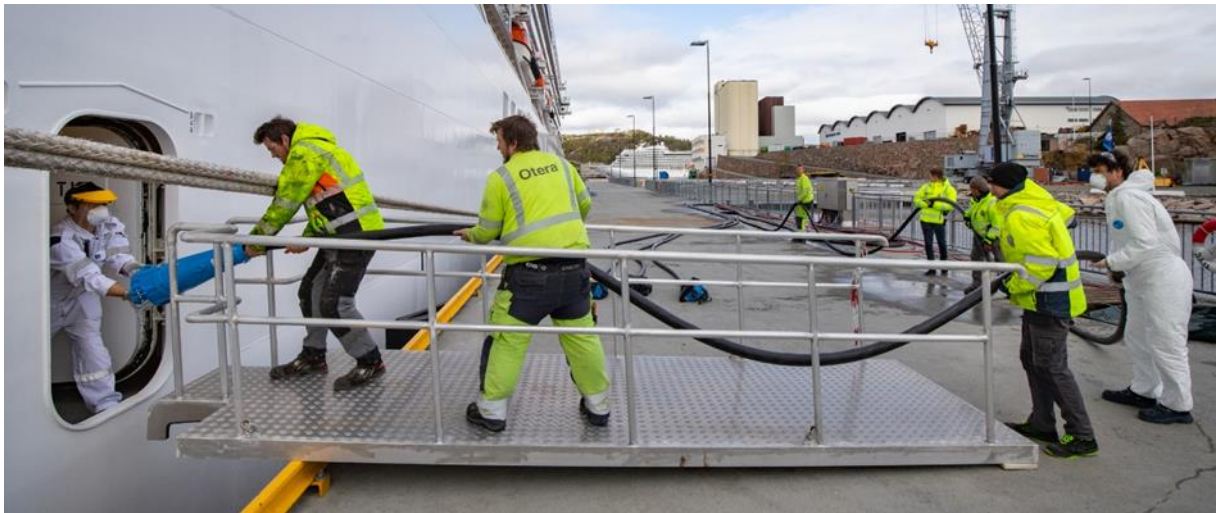


Foto: Trygve Emil Tønnessen

9316 Solcelleanlegg

Anlegget i Havneavsnitt Nord ble satt i drift november 2017, fungerer som planlagt og produserer ca. 85 til 90 000 kWh i snitt pr år. I budsjett for 2020 ble rammen økt med 1,5 millioner til samlet 4,5 millioner for nye prosjekt. Pga corona, lav kronekurs har en skjøvet igangsetting ut i tid.

Med dagens prisutvikling planlegges det nå for å komme i gang utvidelse av solcelle investeringer i solselle anlegg. Selv om det gjenstår ubrukte investerings midler har en foreslått bevilgning på 1,5 millioner i 2022 og 2023. Investering i solselle anlegg er selvfinansierende.



2022	2023	2024	2025
1 500 000	1 500 000	0	0

9990 Havnestyrets disposisjon - uforutsett

Det er satt av 3,0 millioner til styrets disposisjon for uforutsette investeringer.

2022	2023	2024	2025
3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000

