

Strategisk utvikling og arealbehov for Kristiansand havn KF Havneplan 2015



Innhold

Kristiansand havn	0
Innhold	1
Ordliste	3
Tidenes havneutbygging i Kristiansand	5
Oppsummering av faglige rapporter og konklusjoner m. m.	7
Hvorfor havneplan.	7
Havna i forskjellige tidsperspektiver	7
Nasjonal havnestrategi	8
Politisk bakgrunn for utarbeidelse av havneplanen	10
Havnas betydning	11
Metodikk for gjennomføring av havneplanarbeid	14
Havneplanen	16
0-Alternativet	16
Nye nordre havn	17
Fergeterminalen	22
Flerbruksterminalen på Lagmannsholmen.	24
Fraflyttede arealer, byutvikling	24
Innspill til kommuneplan for regulering nordre havn	24
Økonomi	25
Fremdrift med faktorer som kan påvirke denne	26
Føringer og bakgrunnsmateriale	28
Ringvirkninger og regional betydning	30
Internasjonale og nasjonale utviklingstrekk	31
Styrende prinsipper for byutvikling i fraflyttede havnearealer	31
0 -alternativet	34
Strategiplan 2013 – 2025	35
Utvikling av Kristiansand havn	36
Fergehavn	36
Dagens situasjon	36
Vekstrater	37
Utvikling av arealer for fergeterminalen	38
Forventet investeringsbehov	39
Containerhavn	40
Dagens situasjon	40
Vekstrater	40
Utvikling av nye havnearealer	41
Forventet investeringsbehov for en ny containerterminal	41
Jernbanetilknytning til containerterminalen	41
Stykkogods, bulkogods og prosjektogods	43
Dagens situasjon	43
Vekstrater	44
Utvikling av nye havnearealer	44
Forventet investeringsbehov	44
Offshore Supply Port	46

Dagens situasjon	46
Vekstrater	46
Utvikling av nye havnearealer	47
Forventet investeringsbehov	47
Havneareal, infrastruktur og økonomi	49
Dagens situasjon:	49
Vekstrater	49
Salg av dagens havnearealer	49
Havnas investeringsevne	50
Bidrag fra statlige og regionale interessenter	51
Cruisehavn	53
Dagens situasjon	53
Utvikling av nye havnearealer	53
Våt bulk	54
Kort sikt	54
Mellomlangt sikt	55
Lang sikt	55
Forventet investeringsbehov	55
Innspill til kommuneplanen	57
Referanser	58
Vedlegg A Fagrapporter	59
Vedlegg B: Prosjektorganisasjon	60
Temamøter med regionale aktører	61
Særinnspill fra ulike aktører	62
Vedlegg C: Innspill til kommuneplan	65
Vedlegg D: Oversiktskart	66

Ordliste

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

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

Dryport En innlands intermodal terminal tilknyttet havna ved vei eller jernbane, og som opererer som senter for omlasting eller samling av gods for videre transport med skip til innen- eller utenlands destinasjoner.

Havnekapitalen består av alle havnas eiendeler og inntektene havna har fra havnevirksomhet og utleie.

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

HUB Oppsamling av varer på ett sted for omlasting.

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

Intermodalitet Håndtering av standardiserte containere som er tilpasset flere transportmidler.

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

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

LNG – liquid natural gas
Flytende naturgass

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

Lo/lo (lift on/lift off) Lasting og lossing av containere med kran.

NTP (Nasjonal Transportplan) Samlet strategi- og investeringsplan for alle de nasjonale transportetatene. Planen rulleres hvert 4. år og vedtas av Stortinget.

Nordic Link er en forening av virksomheter, organisasjoner og personer, som på et kommersielt og transportfaglig grunnlag arbeider for å styrke forståelsen for og utviklingen av Nordic Link- Transportkorridoren mellom Norden og Kontinentet via Jylland.

Offentlig trafikkhavn Kommunalt eid havn åpen for all skipstrafikk og

underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser.

Oversjøisk transport Sjøtransport mellom kontinentene.

OSP Offshore supply port tilrettelegging for at det kan utføres reparasjoner og service på materiell innen offshoreindustri. Rigger, supplybåter og boreskip er typiske eksempler.

Ro/ro (roll on/roll off) Lasting/lossing av enhetslaster som trekkes over rampe mellom skip og kai av egen trekkvogn eller med terminaltraktor.

Samlasting Varepartier til forskjellige vareeiere som lastes inn i samme lastebærer.

STS-kran/Ship-to-Shorekran
Containerkran som løfter containere mellom båt og land.

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

TEU (Twenty feet Equivalent Unit)
Internasjonal standard måleenhet for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots container tilsvarer to TEUs.

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

Våtbulk Gods i flytende form som fraktes i tanker. Dette omfatter

kjemikalier og ulike typer petroleumsprodukter, blant annet flydrivstoff. Lastes/losses via rørledninger mellom tanker i skipet og på land.

Tidens havneutbygging i Kristiansand

Forord

Allerede lenge før Kristiansand ble grunnlagt har vår havn vært et nav for handel inn og ut av Norge. I takt med både teknologiske og markedsmessige utviklinger har havnen gjennomgått kontinuerlige tilpassinger for å møte markedets endrede behov. Dette er et arbeid som aldri stopper, men som kanskje nå går inn i sin mest krevende periode noensinne.

Arbeidet med å flytte en havn er svært krevende og svært kostbart. Samtidig vet vi at det på sikt vil være langt mer kostbart å ikke gjøre det. Politiske føringer, både nasjonale og internasjonale, vil gradvis styre mer gods bort fra vei og over på sjø og bane. Som moderne havn må vi kunne håndtere denne nye logistikkstrømmen. Samtidig viser flere prognoser at vi kan vente en betydelig vekst i godstransport ut og inn over vår kaikant fra regionalt næringsliv.



I fremtidsplanene for Kristiansand Havn vil tyngdepunktet for havnedriften flyttes ut av sentrum og over til et moderne havneavsnitt nord. Tilbake i sentrum blir cruise og ferge. Arbeidet med flytte gods og containere vil skje gradvis, mye styrt av finansiell ressurstilgang. Flytting av containerhavnen er det mest utfordrende tiltaket. Dette forventes å kunne skje i løpet av de neste 15 år.

Det drivende målet for utviklingen av nye havneløsninger er å sikre at Kristiansand Havn tilbyr et havneprodukt i tråd med de krav og forventninger som markedet stiller. Vi må møte et økende behov for arealer hos regionens næringsliv og en tilpasning til maritim utvikling hvor fartøyer blir større og behovet for dybde ved kai øker. Det pekes ofte på at hovedargumentet for flyttingen er å frigjøre attraktive arealer, som i dag er brukt til havneaktivitet, til byutvikling. Det er viktig å understreke at for Kristiansand Havn vil denne type argumenter alltid komme i andre rekke.

Kristiansand Havn står kanskje midt i den største endringen havnen har vært utsatt for siden den ble grunnlagt på 1500 tallet. Helt siden den gang har Kristiansands beliggenhet vært utgangspunkt for havnens viktige posisjon og suksess. Avstanden til

kontinentet vil fremdeles være et av våre sterkeste konkurransefortrinn, men vi kan ikke bygge vår fremtid på dette alene. Vi må sørge for å innfri de krav til kapasitet, infrastruktur og service som den moderne flåte etterspør.

I ny Nasjonal Havnestrategi understrekes viktigheten av at havnene selv, og deres eiere, evner å gjøre havnen attraktiv for markedet. Vi vet at Kristiansand Havn er en viktig nasjonal havn, og at vi har et svært godt utgangspunkt til å styrke vår posisjon ytterligere. Gode, lokale og regionale samarbeid vil kunne bidra svært positivt i å styrke havnens nasjonale og internasjonale rolle. En slik utvikling vil gagne hele Sørlandet.

Havneplanen 2015 er vårt svar til utfordringene som ligger foran oss fram mot 2065, og vårt bidrag til å sikre at regionen forblir en av landets viktigste eksportregioner.

Kristiansand, den 6. mars 2015



Halvard Agler
Havnedirektør

Oppsummering av faglige rapporter og konklusjoner m. m.

Hvorfor havneplan.

Havneplanarbeidet startet som en del en lovpålagt oppgave ettersom Kristiansand Havn KF var en utpekt havn fram til 12.02.2015. En av oppgavene knyttet til denne statusen var at det skulle utarbeides havneplan, som ivaretok kravet til arealtilgang og effektivitet. Det hele med bakgrunn i det som var nødvendig for et operativt transportknutepunkt, jfr. Havne- og farvannslovens § 46. Med bakgrunn i ny Nasjonal Havnestrategi ble begrepet «utpekt havn» fjernet, hvorefter også disse havene skulle videreføres under begrepet stamnetthavner. Det er gitt signaler gjennom den nye havnestrategien om at det skal sees på stamnetthavnstrukturen, og innholdet i dette begrepet. Bystyret fulgte opp og krevde at en slik plan skulle utarbeides, jfr. B-sak 46/2013. I samme vedtak la Bystyret føringer for hvem som skulle involveres i arbeidet, og for arbeidsdelingen mellom havna og kommunen. Kort fortalt innebar dette at havna skulle dimensjonere arealene slik havne- og farvannslovens krever, og at kommunen skulle avklare det arealmessige handlingsrommet.

Havna har gjennom arbeidet med havneplanen, fulgt opp bystyrets og havne- og farvannslovens føringer. Med bakgrunn i signaler gitt i den nye Nasjonale havnestrategien vurderes realitetsinnholdet kanskje ikke å være særlig annerledes ettersom det er de proaktive havnene som skal gis prioritert i NTP satsingene.

Havna i forskjellige tidsperspektiver

Kristiansand kommune var i sin tid forutseende, og klarte gjennom sin arealhåndtering å tilrettelegge for regionens positive utvikling gjennom store deler av den tiden som har gått ved å avsette tilstrekkelig areal til kommunal havnevirksomhet og offentlig tilgang til sjøen. Havnearealet i Kristiansand slik vi kjenner det i dag ble for første gang regulert gjennom havneplanen fra 1912. Ved denne havneplanen klarte Kristiansand kommune å fange opp alle utviklingsbehov som havna måtte dekke gjennom årene, som byen og senere regionen stod overfor. Mye av utviklingen gjennom de siste 100 årene kunne ikke forutses, så som; To verdenskriger, intermodal havnestruktur (havneplan fra 1952) og senere containerhavn og offshoreaktiviteter.

Godsmengden gikk ned fra 300.000 tonn i 1900 til 161.000 tonn i 1945, og har deretter økt til 1.509.157 tonn i 2013. Selv om det skulle være slik at oljealderen i Norge går mot slutten vil teknologibedriftene, etter eget utsagn, ha tilstrekkelig arbeid i mange år etter at oljealderen i Norge har tatt slutt. Markedet vil genereres i forbindelse med nedbygging av gammel oljeinfrastruktur. I tillegg sitter teknologibedriftene i regionen på «know how», som gjør at de vil beholde en sterk internasjonal posisjon, og også ta del i dens vekst innenfor både eksisterende oljerelaterte aktiviteter (som fortsatt vil være store

ute), og innenfor nye forretningsområder så som; innenfor EUs «Blue Growth¹», vindkraft, bølgekraft, ressursutvinning på havbunnen, fornybar energi osv. Dette indikerer sterkt at vi må forberede oss på fremtiden, og ta steg nå som gjør at vår region har muligheten til å delta i disse nye satsingsområdene, hvis forholdene ellers ligger til rette for det. Planen prøver å imøtekomme dette.

Nasjonal havnestrategi

Den nasjonale havnestrategien legger opp til at dagens havnestruktur skal forenkles, det må utvikles intermodale knutepunkter, satses på prioriterte havner i stamnetthavneregimet, fokuseres på samarbeid mellom havner og gjennom dette utvikle økonomisk mer robuste havner.

Kristiansand havn ligger strategisk optimalt til i *transportkorridor 3* Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger, *transportkorridor 4* Kristiansand - Bergen og i *transportkorridor U3* for utenlandske transportkorridorer. Transportkorridoren Nordic-Link tilhører det europeiske transportnettverket TEN-T og er en hovedforbindelse mellom Norden og det europeiske kontinent. Det bygges elektrifisert jernbane til Hirtshals havn, som ferdigstilles i 2015, og som innen de kommende 15 årene skal oppgraderes til to-sporet elektrifisert nett. Samtidig har andre havner i Norge, så som Grenland, Drammen og Stavanger sterk satsing på å oppgradere og videreutvikle sin eksisterende havne- og tilknyttede infrastrukturer.

¹ Se linken http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/



Type	Rederi	Rute	Frekvens
Stykkogods	Norlines		5 x Ukentlig
	Baltic Lines	Rotterdam	1 x Ukentlig
	Lorentzens Rederi	Szczecin	pr. 14 dag
Bulk	Fednavn	Quebec	pr. 10 dag
Container	Maersk	Bremerhaven	1 x Ukentlig
	Unifeeder	Hamburg	1 x Ukentlig
		Rotterdam	2 x Ukentlig
	MSC	Antwerpen	1 x Ukentlig
	DFDS	Rotterdam	2 x Ukentlig
	Samskip ²	Rotterdam	2 x Ukentlig
Ro-Ro	Color Line	Hirtshals	14 x Ukentlig
	Fjordline	Hirtshals	21 x Ukentlig
Prosjekt	BBC	Korea	

Figur 1: Havnas hoved transportlinjer nasjonalt og internasjonalt (Bildet endres kontinuerlig).

Ved å tilrettelegge areal med tilstrekkelig størrelse og gode nautiske forhold for havneutvikling - med god tilknytning til jernbane og vei - er Kristiansand kommune med på å sikre at regionen beholder en prioritert plass i det norske havnestamnettet også i framtiden.

² Samskiping

Politisk bakgrunn for utarbeidelse av havneplanen

Bystyrevedtaket fra mars 2013, ga mandat for havneplanarbeidet. Her ble det vedtatt at Havna sammen med regionen skulle utarbeide havneplan etter Havne- og farvannslovens § 46, med involvering av Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune. Dernest at kommunen skulle igangsette et planarbeid for å avklare det arealmessige handlingsrommet. På bakgrunn av dette vedtaket ble organiseringen for arbeidet med havneplanen valgt, og arbeidet igangsatt.

I nevnte vedtak vurderte bystyret det slik at havnestrukturen slik den ble vedtatt i 2003 ikke var realiserbar. I hovedsak var det økonomiske- og lokale forhold som ikke kunne forenes. Dermed ble konklusjonen at bl.a. driftsinntektene og investeringskostnadene var i ubalanse. De tilgjengelige arealene var ikke tilstrekkelige samtidig som arealene ikke ville være optimale med tanke på drift av en moderne containerterminal. Gjennom saksfremstillingen til Bystyresak 47/2013, og gjennom selve vedtaket ble det lagt føringer for arbeidet. Vi trekker frem noen punkter:

- Kristiansand havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirkomheten. Arbeidet skal munne ut i en plan som tilfredsstillende § 46, 2. ledd i havne- og farvannsloven.
- For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer, som grenser til regulerte havnearealer i Marvika, Kongsgård og Vige.
- Samlet havneareal for havneaktiviteter bør være 500 dekar for å sikre den langsiktige utviklingen.
- Fratrukket dagens arealer til fergeterminalen bør det sikres minimum 400 dekar til den øvrige havnevirkomheten.
- Det utredes mulighet for fremtidig etablering av lastespor for omlasting mellom bane og ferge.
- Klargjøring av nye arealer bør skje innenfor en gjennomsnittskostnad på om lag 2 mill kr pr dekar. Dette betyr at det vesentligste av nyvunnede arealer bør løses på land.
- Nye havnearealer bør utvikles med nødvendig dybde innenfor kaikant (arealenes dybde innover fra kaikant).
- Utviklingen bør skje basert på en overordnet strategi for hvilke forretningsområder som er vurdert som viktigst, og som vil ha tilstrekkelig lang tidshorizont. Det må tas høyde for at arealer som skal benyttes til en type inntektsgivende aktivitet på ett gitt tidspunkt kan omgjøres for bruk til annen type aktivitet - uten betydelige investeringskostnader. For eksempel at arealer som er tiltenkt fremtidig containerterminal skal kunne benyttes til lager og tørrbukk i påvente av flytting av containerhavnen. En konsekvens av dette er at det ikke kan settes opp konstruksjoner eller inngås bruksavtaler som hindrer fremtidig containerterminal.
- Det bør inngås et nært samarbeid med relevante bedrifter for å kartlegge om tilstøtende arealer regulert til næring kan inngå som arealer brukt til

havnerelatert virksomhet. Dette kan være lagerfunksjoner, servicefunksjoner for offshorenæringen osv.

- Det bør vurderes om samarbeid med andre havner i regionen kan bidra til å dekke behovet for arealer der konsentrasjon av gods ikke er sentralt.
- Det bør utvikles tids- og kostnadseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havnen og jernbaneterminalen på Langemyr.

Havneplanen skal derfor utarbeides for å avklare en endelig lokalisering av fremtidig containerhavn, og for å sikre nødvendige arealer for havnens utvikling – sett opp mot regionens og næringslivets behov - på alle strategiområdene.

Havnas betydning

Ifølge GEMBA rapporten³ har Kristiansand havn en sysselsettingseffekt i regionen på 12.119. Ser en på skatteinntekten som genereres utfra bedrifter tilknyttet havnedriften, utgjør den en andel på 45 % av skatteinntektene for kommunene i Knutepunkt Sørlandet.

Kristiansand er Norges tredje største havn for containergods som kommer til Norge via ferge eller containerskip (Tabell 1). Ferge har sin lastandel fra hele det europeiske kontinent. Godset lastes om bord i Hirtshals og kjøres med ferge videre til Kristiansand, eller omvendt.

Tabell 1: Sammenligning av godsmengde for 2012 i utvalgte Norske havner i 1000 tonn (sentralbyrå, 2015)

	Borg Havn	Oslo	Dram- men	Tøns- berg	Lar- vik	Gren- land	Sta- vang- er	Kristiansand Plass
Våt bulk	1 061	2 123	178	9 066	-	2 996	727	369 6.
Tørr bulk	1 053	1 311	1 275	56	707	6 372	1 035	433 7.
Containere - lolo	361	1 280	122	-	670	353	377	412 3.
Containere - roro	2	-	-	-	0	36	3	0 5.
Roro selvgående	-	392	124	-	526	29	2 795	432 3.

³ Ringvirkningsanalysen utført av GEMBA Seafood 2014

	Borg Havn	Oslo	Dram- men	Tøns- berg	Lar- vik	Gren- land	Sta- vang- er	Kristiansand Plass	
Roro ikke selvgående ⁴	-	299	3	-	-	203	80	70	4.
Annet stykk gods	330	236	1 340	7	113	323	400	102	7.
Totalt	2 807	5 641	3 042	9 129	2 016	10 312	5 417	1 818	

Samlet mengde for RoRo godsmengden i 2013 er 492.892 tonn hvorav 18 % forblir i regionen, 17 % kjøres til Stavanger, 36 % til Bergen, 7 % til Oslo og 7 % lengre nord.

Containertrafikken i Kristiansand havn var i 2013 48.652 TEU⁵ (Tabell 2). Dette tilsvarer en godsmengde på 421.953 tonn og er dermed den nest største godsmengden i Kristiansand havn. Tredje største andel av godsmengden er tørrbulk med 420.061 tonn i 2013. Deretter kommer våt bulk med 339.601 tonn i 2013.

Tabell 2: Godsmengde Kristiansand havn i 2013 (COWI v/Kveiborg, 2014).

	Enhet	2013
RoRo	ton	492 892
Våt Bulk	ton	339 601
Tør Bulk	ton	420 061
LoLo ⁶	ton	421 953
Annet	TEU	48 652
OSP	ton	85 988
	anløp	10

Offshore næringene leverer utstyr til offshoreindustrien i hele verden. Det vurderes derfor som meget viktig at Kristiansand havn kan tilby dedikert areal til dette segmentet ettersom det er her de store vekstområdene kan komme i fremtiden (se bl.a. tidligere

⁴ Roll on - Roll off løstraller (hengere uten trekkvogn)

⁵ Twenty-foot equivalent unit (TEU) er basert på volumet til en 20 fots container.

⁶ Lo-Lo; Lift on-Lift off – Container via containerskip

omtalte EUs «Blue Growth»). Imidlertid har Kristiansand Havn på grunn av tilgjengelig areal valgt OSP⁷ som satsnings- og strategiområde istedenfor offshore base. En OSP havn er grunnleggende infrastruktur for at denne type industri skal forbli i regionen. OSP aktiviteter er mindre arealkrevende enn offshore baser og samtidig er disse mer framtidsrettet etter næringenes vurdering. Vedlikehold av skip og rigger vil f.eks. være en aktivitet som i stadig større grad vil kunne benytte vårt område. Denne aktivitetstypen vil være av stor betydning for regionalt næringsliv.

Overnevnte og føringene som er lagt gjennom Strategiplanen for Kristiansand Havn KF, hvor bl.a. strategiområdene havna skal jobbe innenfor er definert, og hvor det videre er gitt føringer for hvilken rolle havna skal ivareta for øvrig har vært styrende for arbeidet. Fra Strategiplanen refererer vi:

Kristiansand Havn KF skal sørge for en miljøvennlig, effektiv og rasjonell havnedrift. Havna skal arbeide aktivt for å styrke samspillet mellom sjø, bane og vei (nærskipsfartsstrategien), fiskerinæringen og havnesamarbeid med nærliggende kommuner for å utgjøre et konkurransedyktig og miljøvennlig transportknutepunkt for regionen og landsdelen. I samarbeid med det offentlige og private skal foretaket være en tydelig aktør som jobber målrettet med å tiltrekke nytt næringsliv og nye arbeidsplasser til hele regionen. Havna skal for det enkelte strategiområde ha fokus på økonomisk bærekraftighet for foretaket og regionen, og skaffe handlingsrom til videreutvikling gjennom verdiutvikling av fraflyttede arealer og brukerfinansiering.

⁷ Offshore supply port

Metodikk for gjennomføring av havneplanarbeid

Definisjon av datagrunnlag (Kveiborg, 2014): Flere økonomiske utredninger med ulike formål har blitt utarbeidet siden begynnelsen av 2000 tallet for å vurdere regionens framtidige økonomiske vekst. Disse refererer kun delvis til hverandre. Modellene bygger på tallmaterialet fra 2008 eller tidligere og tar ikke hensyn til finanskrisen. Temamøter med havnebrukere har blitt gjennomført for å kartlegge deres behov. Endringer i de økonomiske modellene har blitt tilpasset til den nye situasjonen etter finanskrisen i slutten av 2008. Når nye godsprognoser for Norge presenteres i slutten av 2015, bør disse vurderingene sjekkes mot de nye tallene.

Varestrømsprognosen⁸ er fundamentet for alle videre tekniske og økonomiske utredninger, som har blitt gjennomført under havneplanarbeidet.

Dimensjonering⁹: Basert på varetyper og vekstrater har havneplanleggere med bakgrunn fra andre havneprosjekter utredet et forventet arealbehov for Kristiansand i året 2065, og plassert disse arealene i områder for fergeterminalen og i Nordre havneavsnitt¹⁰.

Vurdering av konsekvenser: For utredning av forskjellige tekniske og økonomiske konsekvenser er det nødvendig å definere muligheter for havneutvikling i henhold til følgende strategiske, økonomiske og tekniske premisser:

Strategiske premisser:

- Havna tar først i bruk områder på land, som vurderes som sikrest og billigst (Kongsgård / Vige / Torsvika/ Marvika).
- Arealer innvunnet ved utfylling i sjøen brukes som hovedregel etter at areal på land er tatt i bruk, og etter at havna har vokst og har den tilstrekkelige økonomiske styrken for å kunne ta investeringskostnadene (gitt at det ikke gis økonomisk støtte fra staten eller EU).
- Kommunen anmodes om å sørge for at boligarealer utvikles med tilstrekkelig avstand til de fremtidige havnearealene.
- Utbygginger med behov for fyllmasser samkjøres i tid med andre store regionale prosjekter, så som Ytre Ringveg etc.

⁸ Varestrømsprognosen, COWI 2014.

⁹ Samlet arealdisponering, COWI 2014.

¹⁰ Nordre havneavsnitt (Vige/Kongsgård/Torsvika/Marvika)

Økonomiske premisser:

- Havna skal for det enkelte strategiområde ha fokus på økonomisk bærekraftighet for foretaket og regionen, og skaffe handlingsrom til videreutvikling gjennom verdiutvikling av fraflyttede arealer og brukerfinansiering.
- Havna skal gjennom transformering av havneområder til byutvikling sikre at en finner en optimal balanse mellom inntjening og risiko.

Tekniske premisser:

- De geotekniske premissene som dybde, løsmassenes mektighet, konsolideringstid, fare for setninger etc. må være førende for arealbruk, utviklingstakt og byggemetode.

Vurdering av tekniske konsekvenser innebærer utredning av økning i trafikkmengden¹¹ på grunn av havnevirksomheten, støykonsekvenser¹² for naboer, konsekvenser for planlegging av Ytre Ringvei og tilkøpling av jernbane til Kongsgård¹³.

Videre har det foreliggende materialet for geotekniske forhold på sjøbunnen innenfor havneområdet i øst, blitt tatt med i vurderingen under planprosessen. Havneplanen tar også hensyn til havnas og myndighetens krav for ytre miljø i havneområdet på et overordnet nivå.

Økonomiske vurderinger¹⁴. Havneplanarbeidet vurderer nødvendige investeringskostnader for ny infrastruktur og sammenholder disse med havnas akkumulerte investeringsevne. Utredning av investeringsevnen baserer seg på inntektsnivå fra 2014 og forventet vekst i godsmengden i henhold til varestrømsprognosen. Følsomhet av havnas investeringsevne er undersøkt ved å endre inngangsparameterne for inntektene, kapitalavkastning fra salg av områder og trafikkmengden.

Ved å heve havneplanen på nivå over en «business-plan» og bygge den opp etter regionens behov, faktiske forhold, havnas økonomiske rammer og internasjonale erfaringer/trender fra ny terminal- og havneprosjektering, vil kommunens og samfunnets interesse kunne ivaretas på best mulig måte. En slik tilnærming vil samtidig gi det beste grunnlaget for å få aksept i samfunnet for noe som kan anses som ulempe for enkelte berørte interessenter, men hvor samfunnets behov må veie tyngre.

¹¹ Trafikkutredning - COWI v/Marstein, 2014

¹² Støyvurdering - COWI v/Hestetun, 2014

¹³ Mulige traseer for jernbanespor til Østre Havn - COWI v/Knudsen, 2014

¹⁴ Investeringsevne analysen for Kristiansand Havn KF og Kostnadsvurdering for utbygging av Ø. Havneavsnitt v/COWI 2015, Fergeterminalen v/ViaNova 2015).

Havneplanen

Havneplanen har blitt utredet for å kunne reservere tilstrekkelig havneareal for å møte det fremtidige behovet de neste 50 årene, men en må ikke glemme at havna også skal møte et behov etter denne tidsrammen. Ved å sikre tilstrekkelige arealer for havnas og regionens behov, vil en også legge til rette for å sikre konkurransedyktighet i forhold til andre regioner i øst og vest. En havneplan må ikke forveksles med en byggeplan. Store deler av arealene, som en gjennom planen reserverer, vil ikke tas i bruk før om flere tiår. Regionens unike forhold med et av de viktigste industriområdene i Norge, med Kristiansand kommune som "hovedstad i Sør", med bedrifter som har verden som marked, og hvor industrien i fylket har den største eksporten på bearbeidet gods i Norge, krever at det avsettes områder med tilgang til sjøen. En videre forutsetning for å lykkes er at det legges til rette for en intermodal havnestruktur, og at regionen møter behovet med en havn som kan tilby konkurransedyktige priser og optimale nautiske forhold. Havneplanen ser det som mindre viktig om enkelte områder tas i bruk om 25 eller 45 år, men det fokuseres på at disse arealene må være tilgjengelige når behovet oppstår. Interessante boligområder eller effektive industriområder (med en type virksomhet som produserer produkter som kan transporteres langs veg og bane) kan etableres i lengre avstand fra kysten. Havnearealene er derimot utelukkende ment som en HUB¹⁵, og reservasjon av områder for næringer som er avhengige av tilgang til sjø for transport av sine produkter, samt vedlikehold etc. som krever kaikant. Slike arealer må ha kopling til sjøen med tilrettelagt nautiske forhold og gode infrastrukturløsninger på land. Det tas som utgangspunkt at nordre havn tas i bruk suksessivt videre utover i tid.

0-Alternativet

Med vedtatte investeringer på Lagmannsholmen for flerbrukskai (nærskipsfart, cruise og container), som for øvrig er i samsvar med gjeldende reguleringsplan, har Kristiansand Havn KF også kapasitet for containerterminalen på Lagmannsholmen i lang tid fremover. Et alternativ i et slikt scenario kan bli at last må bli igjen i byen, og at bruken av de reduserte arealene i havneavsnitt nord må rokkeres ved at f.eks. OSP flyttes til det avsatte containeravsnittet. Da vil containerbehovet måtte tas ut av havneavsnitt nord, og behovet dekkes i byen.

Med varestrømsprognosen som bakteppe, og de arealbehovene som kommer frem i arealutredningsrapporten er det vanskelig å se for seg at regionale aktører vil være konkurransedyktige eller effektive på lang sikt hvis havna ikke skal ekspandere og infrastrukturene på land er tilstede.

Grunnlaget for regjeringens valg av prioriterte havner i det norske stamnett er at de skal ha en standard og et godsvolum som gir regulære og hyppige anløp av skip på alle lastsegmentene. De nasjonale havnene må i tillegg integreres i regionale

¹⁵ HUB = transportnav – se ordliste foran

transportstrukturer med rasjonelle terminalstrukturer som legger til rette for rasjonelle og kostnadseffektive transportløsninger for næringslivet.

Uten å kunne tilby markedet en effektiv omlasting og de fasiliteter det etterspør, vil Kristiansand havn raskt miste sin posisjon som prioritert havn. Hvis denne statusen forsvinner blir det vanskelig å bli prioritert i Nasjonal transportplan og i EUs kjernenettverk for transportnettverk.

Med utsikt for overnevnte alternativ står regionen i fare for ikke å kunne ta del i den kommende veksten, og således vil de økonomiske ringvirkningene for Sørlandet som region bli alvorlige.

Nye nordre havn

Arbeid med planleggingen av havneaktivitet i nordre havn strekker seg tilbake til starten av 1960 årene. Planen bystyret vedtok i 1964 viser at arealene i Vige - Kongsgård – Torsvika, skulle benyttes til havneformål. Videre utvikling skjedde gjennom reguleringsplanene i 1981, 1983, 1991 og til den gjeldende planen vedtatt i 2005, som regulerer Kongsgård og Vige til industri- og havneområde. Utvikling av boligområder på Søm og på Lund skjedde etter at kommunen hadde regulert en ny nordre havn i dette området. Den nye havneplanen 2015 – 2065 legger til grunn at hele Torsvika tilbakeføres til regulert havneområde, og at tidligere militærarealer ved Marvika avsettes til havneformål som vist i nedenstående Figur 2.

Containerterminalen

Vanddybden og kailengden er en av årsakene til at ikke større containerskip anløper Kristiansand havn. For å kunne legge containerterminalen til Kongsgård, er det nødvendig å utvide dagens havneareal videre inn i Ringknuten. I begynnelsen etableres et havneareal av 110.000 m² som avsettes til containerformål. Dermed skulle arealbehov for containerterminalen kunne dekkes fram til 2045. Deretter må ytterligere areal på land i vest innenfor disponibelt areal 2 med 73.000 m², tas i bruk til havneformål og tilslutt disponibelt areal 1 som utgjør 36.000 m². Samlet arealbehov for effektiv containerdrift i 2065 er 219.000 m² - inklusive de 73 000 m² som ligger i disponibelt areal 2 i vest. Kailengden for containerterminalen vil være 350 m i 2025 og den vil forlenges til 650 m innen 2045. I begynnelsen når containerhavnen flyttes i 2025 må containerhavn og OSP-aktivitetene begge bruke en del av de 110.000 m² inntil kapasitetsgrensen før neste utviklingstrinn areal Disp 2 og OSP-areal er utviklet. Dette for å øke havnas investeringsevne maksimalt ved å utsette investeringene så lenge som mulig til tilstrekkelig volum for å bære investeringene er opparbeidet.

Offshore Supply Port

OSP-arealene ligger i vestlig del av Kongsgårdbukta. I utgangspunktet utvikles 186.500 m² og 600 m med kai. Utvidelsen foretas så sent som mulig fordi OSP-aktivitetene mest sannsynlig kan gjennomføres i 2025 i deler av arealer til containerterminalen som ikke brukes av containeraktivitetene ennå. Om OSP-området utvikles før eller etter areal Disp

2 tas i bruk avhenger av havnas økonomiske bæreevne og behov for tilkøpling av havneområder i Marvika til den nye, interne havneveien. Forventninger for OSP har en del usikkerheter i forhold til tid. I en senere fase vil OSP områdene også tas i bruk på areal Disp 3, da med en total kailengde på 800 m.

Dersom OSP utvikler seg i henhold til prognosen vil det være nødvendig å tilrettelegge for minst 246.000 m². Dersom areal Disp 2 og deler av våtbulkareal på Marvika også brukes til OSP formål, kan havneareal for OSP-aktivitet være enda større.

Samspillet mellom utvikling av containerterminal og OSP areal er viktig og veldig sensitiv for å kunne styre havnas investeringsbehov i henhold til havnas investeringsevne. Utviklingen her vil basere seg på havnas forretningserfaring og i tett samspill med aktørene i regionen. Samtidig er avsetting av areal ved Marviksletta og Marvika, som regulert havneområde, det eneste risikoreduserende tiltak for å kunne kompensere usikkerheter knyttet til et framtidig havneområde i Vigebukta, hvis en ikke vil beholde Lagmansholmen som havneareal i byen i framtiden (se også avsnitt om 0-alternativet).

Stykkogs og bulkterminal

Det foreslås en felles kai for stykkogs og bulk ut fra hensynet til fleksibilitet og arealutnyttelse. Stykkogs- og bulkareal og kai plasseres i begynnelsen innen dagens formålsgrense for stykkogs og bulk helt til havnearealet i Vige er tilgjengelig. Stykkogs og bulkareal vil derfor fortsatt ha et areal på 77.500 m². I en senere fase vil arealbehovet for OSP aktivitet i havna være så stort at arealet må overføres til bruk til OSP formål. Fra dette tidspunktet må stykkogs- og bulkhavn legges til Vige.

I utgangspunktet vil kailengden her være 300 m med en Ro-Ro rampe på den nordlige kaidelen. Det teoretisk tilgjengelige havnearealet på Vige er 96.000 m². Hvor mye av dette arealet som må avses til trafikkformål i forbindelse med den Ytre Ringvei er ikke fastsatt ennå. Det er mulig å forlenge kaien og arealet 80 m mot syd uten å komme i konflikt med containerterminalen.

Dersom Vige bukta ikke vil være tilgjengelig for havneformål på grunn av kryssløsning ved Ytre Ringvei eller på grunn av geotekniske utfordringer, må stykkogs og bulkterminalen ligge hvor den er i dag og OSP aktiviteter må flyttes sørover inn til Marvika og våtbulken kan flyttes til utenfor Ringknoten.

Våtbulk

Våtbulk er et spesielt godssegment ettersom mange av produktene vil kreve sikkerhetssoner, som først kan fastlegges etter en konkret risiko- og sårbarhetsanalyse. Dette gjør at arealene som må sikres i mange tilfeller er vesentlig større enn bare det snevre terminalbehovet, som fremkommer som behov for oppstilling av tanker, laste- og losseplasser etc. En samling av nevnte aktiviteter gir også som effekt at en oppnår felles farled inn til anlegget, og således avgrensning av risikobildet.

Alternativet med våtbulk i byen (Kolsdalsodden), er ikke tilstrekkelig for å dekke det regionale behovet for våtbulk på de godssegmenter som bør være dekket utfra markedshensyn. Det samme er tilfellet for å få lønnsomhet i terminalen(ene), som vil kreve at aktørene må kunne tilby et bredt spekter innenfor segmentet. Signalene fra markedet viser da også at det ikke er realistisk å etablere nye tanker i Kolsdalen området.

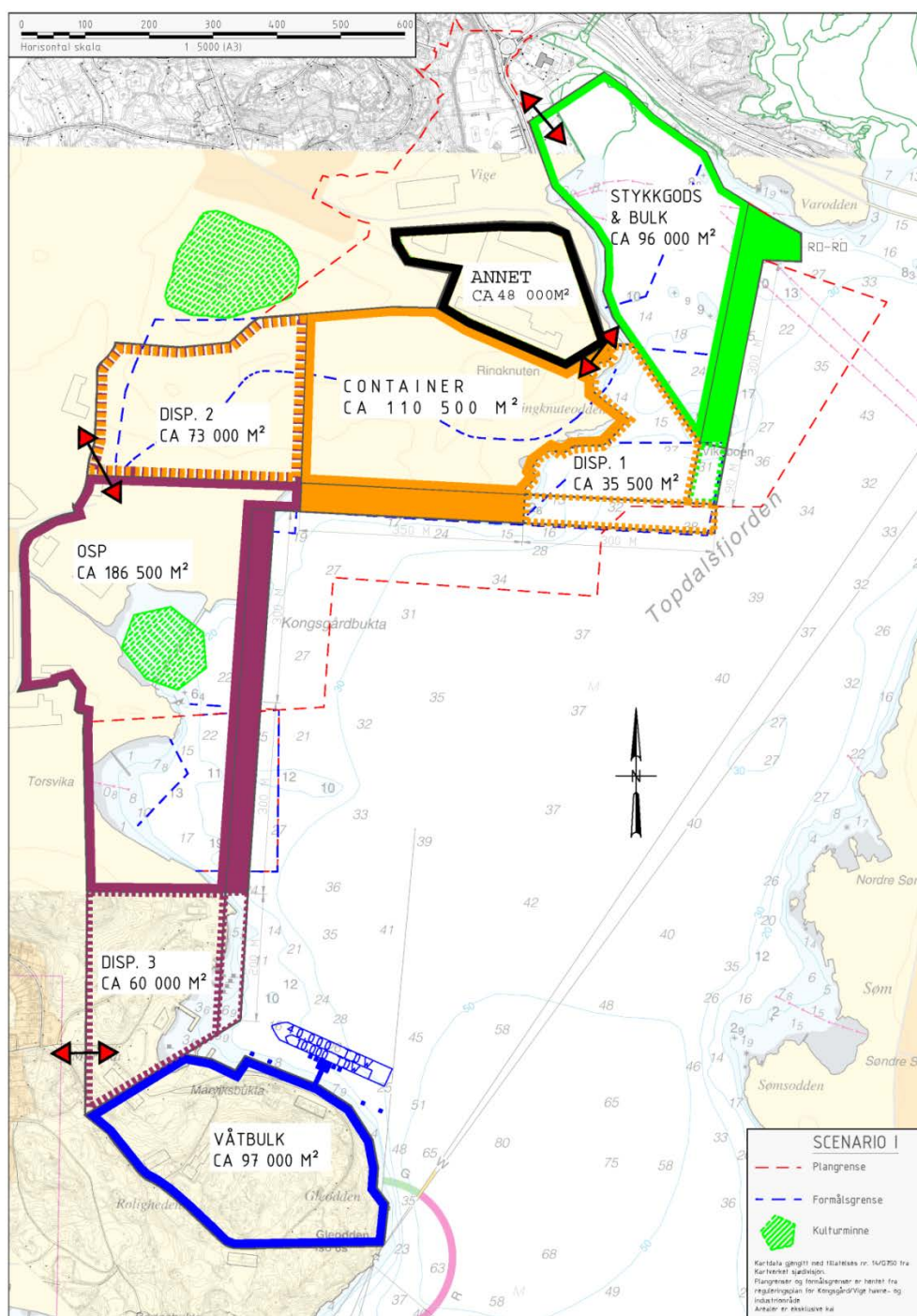
Dersom Vigebukta heller ikke kan brukes til havneformål for våtbulk, vil våtbulkterminalen måtte legges til Marvika. Dette vil også være det mest iøynefallende alternativet, sett i forhold til risikovurderinger – at areal med denne type risiki legges lengst vekk fra annen aktivitet, og nærmest innseilingen.

Figur 2 viser et areal for våtbulk med 97.000 m². Dette arealet må kunne dekke våtbulkbehovet fram til 2065. Varestrømsprognosen for våtbulk er usikker. Pr. januar 2015 finns det ikke våtbulkterminal lenger i Kristiansand havn etter at Odderøya ble nedlagt. Våtbulk er ikke bare drivstoff. Det skal dekke alle segmentene, så som; marine gassolje, bitumen, LNG, jetfuel, biodrivstoff, saltsyre, etc. Ved riktig strategisk satsing er dette et vekstområde i Kristiansand da regionen ikke har importfasiliteter for å dekke det markedet og industrien etterspør.

Det største og mest avgrensede arealet for våtbulk vil være tilgjengelig i Marvika. Her kan en reservere 97.000 m² til formålet. I begynnelsen er det tenkt å koble våtbulkterminalen til den Østre Ringvei inntil den interne havneveien er koblet til Marvika.

Dersom Vige stykkgoods- og bulkterminal ikke kan flyttes til Vige, må våtbulkterminalen flyttes med en utligger fra Ringodden. Dette scenariet vil skyve OSP aktivitet sørover til Marvika. Det tilgjengelige arealet for våtbulk utenfor Ringodden er 48.000 m².

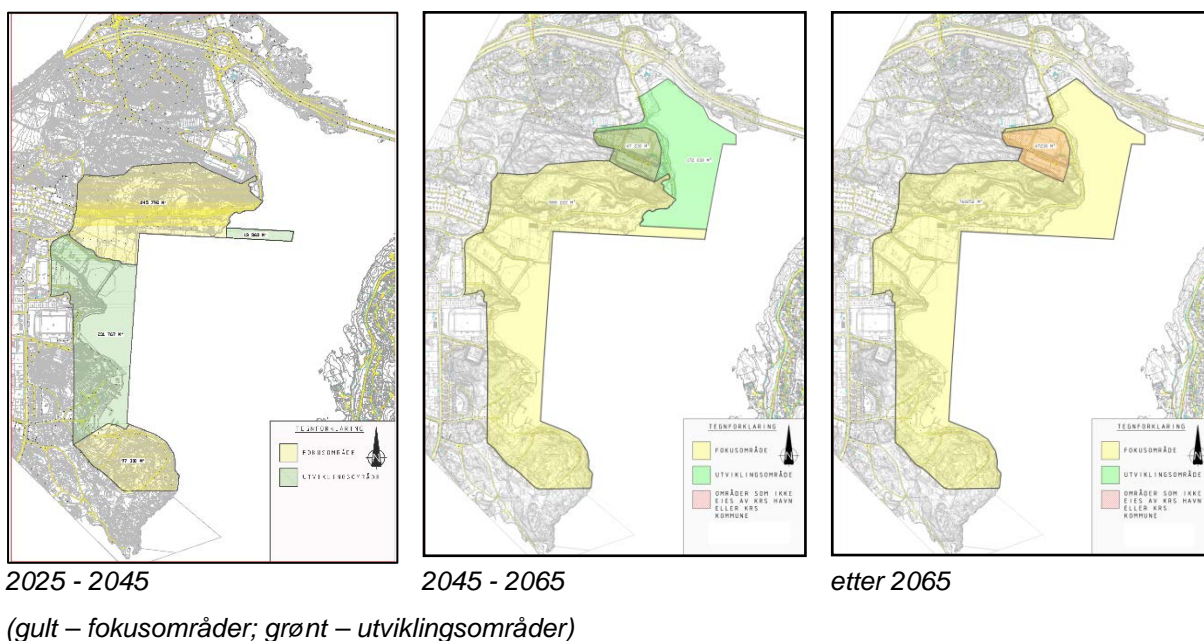
Motsatt – hvis en velger å utelate våtbulk fra arealdimensjoneringen i havneplanen til fordel for å benytte Marvika til annet formål, vil strategisk være et dårlig valg for regionen i forhold til næringslivets framtidige behov, og konkurranseevne.



Figur 2: Forslag til nye nordre havneområde

Havneveien

Dagens havn på Kongsgård/Vige er koblet til E18 via kryss i Vige (Narvika krysset). Dette vil også være hovedløsning i alle år framover, men med nytt, forsterket kryss. Havnas trafikkutredning for 2065 viser at havna vil drenere 3.650 kjøretøy per døgn inn og ut av det nye havneavsnittet via kryss i Vige (Marstein, 2014). Den dimensjonerende timetrafikken er 450 kjøretøy per time. Gitt den teoretisk tenkte kryssløsning for dagens E18 og den framtidige Ytre Ringveien, vil dette krysset kunne håndtere nevnte trafikkmengder. Det er anbefalt å tenke tofelts kjøreramper fra kryss på E18 og videre østover for å kunne dele mellom gjennomgangstrafikk fra byen og de tunge kjøretøyene, som kommer ut fra havna, og som må akselerere opp Varoddbrua mot øst.



Figur 3 Trinnvis utvikling av nordre havn i periode 2025 - 2065.

Planer om å åpne dagens havnevei (Vige Havneveg) for offentlig trafikk for å avlaste Østre Ringvei, må vurderes på nytt. En åpning av Havneveien for offentlig trafikk vil bety at kostbart havneareal, som allerede er for grunt (nord-syd) til å gi en effektiv terminalløsning, blir ytterligere redusert, for å bli erstattet med offentlig veiformål. Havnetrafikk og offentlig trafikk kan ikke kombineres på samme trasé på grunn av sikkerhetshensyn, men også fordi havnen bruker kjøretøy som ikke er registrert for bruk på offentlige veinett. Et annet forhold som krever at denne dedikeres havnetrafikken, er at containerterminalen av hensyn til effektiv drift, må ha tilgang fra havnevegen i hele terminalens fasade mot veien. Et siste forhold som ytterligere gjør at dette ikke er forenlig, er ISPS-kravene, som heller ikke tillater en blanding av offentlig trafikk og havnetrafikk. Konsekvensen hvis det likevel skal opprettholdes, vil være at det i så fall må legges to parallelle veisystemer inn til Kongsgård/Vige, i en bredde på opp mot 39 m (samleveg S2=14 m + intern havneveg 25 m. Da er bane ikke hensyntatt). På øst/vest linjen vil dette alene beslaglegge ca. 35 daa. Konsekvensen av dette er at det må legges

veg gjennom Ringåsen til Narvika krysset for å drenere ut fremmed trafikk fra omkringliggende områder.

Hovedatkomsten ligger i Vige i alle år framover. I begynnelsen vil våtbulkterminalen på Marvika trenge en egen atkomst via Østre Ringvei. Denne vil måtte være i bruk inntil Havneveien kan ledes via Torsvika til Vige. Ut fra sikkerhetshensyn - i tilfelle det oppstår en nødsituasjon - må havneområdet også ha flere atkomster enn kun hovedatkomsten. Disse behøver ikke brukes for havnetrafikk i det daglige, men bl. annet må disse kunne betjene nødetatene i gitte situasjoner, og de må således kunne brukes av tunge kjøretøyer.

Støy fra havnevirksomhet

Det er utført støyberegninger fra veitrafikk i forbindelse med forslag til arealdisponering for Kristiansand havn. Beregningene viser at støy fra veitrafikk til ny havnevei ikke vil ligge over anbefalte grenseverdier iht. T-1442 (Hestetun, 2014).

Sammenliknet med fremtidig situasjon i 2065, uten utbygging av havn, vil støynivået øke i varierende grad; mest i området i nord der E18 vil være dominerende.

Beregnet støyutbredelse fra havneaktivitet er vurdert til å være nokså grov, og mer detaljerte beregninger må utføres i senere faser. Beregninger viser utfra brukte scenarier at lydnivået til nærliggende boligområder fra havneaktivitet kan overstige anbefalt krav til lydnivå dersom støyen har en støtaktig karakter (impulsiv).

For container- og OSP-terminalen må havna ha fokus på å begrense impulsive støykilder i størst mulig grad.

Fergeterminalen

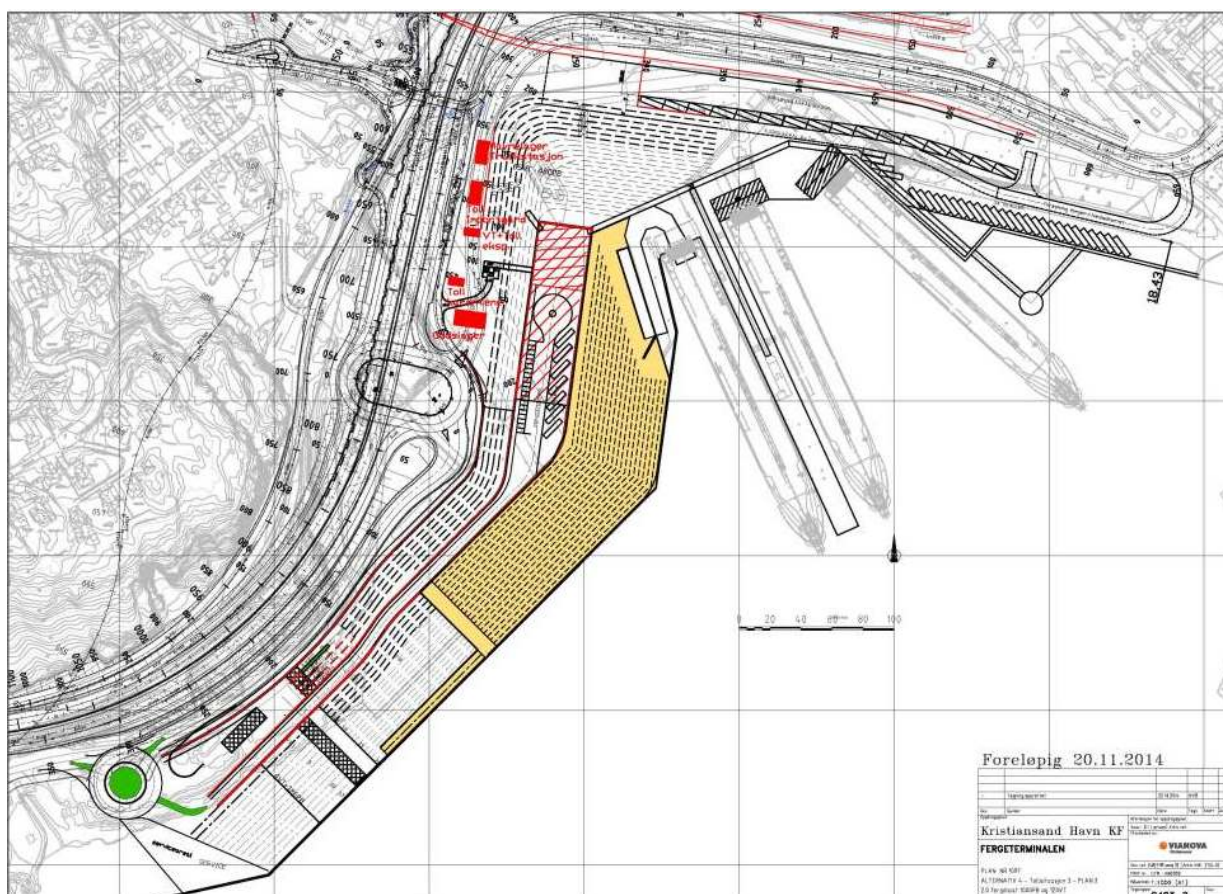
Fergeterminalen har en unik infrastrukturtilknytning ved at E18/E39 går over i hverandre gjennom terminalen, ved at E39 går som utenlands korridor til Danmark og E18 til UK. I tillegg ligger den i nær tilknytning til jernbanen.

Statens vegvesen har planlagt ny E39 fra Gartnerløkka - Meieriet. Planen omfatter også ny og direkte atkomst fra E39 til fergeterminalen. Ny 4-felt E39 bygges i stor grad på utsiden av nåværende E39. Dette beslaglegger store arealer i fergehavna, men samtidig gir det mulighet for en ny og kapasitetssterk atkomst fra havna direkte til E39. Atkomsten forutsettes bygd med minimum tre felt. Følgende forutsetninger legges til grunn for den nye fergeterminalen:

- Tre fergeleier
- To skip betjenes samtidig (både lasting og lossing)
- Dimensjonerende enhetslast passasjerer 2000 pax
- Dimensjonerende enhetslast personbiler 500 pbe
- Dimensjonerende enhetslast trailere 60 tre
- Oppstillingskapasitet løslast 50 stk

- Maksimal terminaltid ved lossing ½ time

Fergeterminalen får helt ny atkomst og nytt, internt trafikkmønster. Hele terminalen må snus med inn- og utkjøring fra vest (i dag er atkomsten fra øst). Den nye atkomstveien etableres fra E39 i vestre del av området via rundkjøring som også gir atkomst til Statoil, Glencore og LNG området. Innsjekking og billettsteder må derfor flyttes internt innenfor terminalområdet. Beredskapsankomst som kreves som alternativt atkomst til fergeterminalen er foreslått på østsiden av Smiths lager.



Figur 4: Layout for nye fergeterminalen etter byggetrinn 2 (ViaNova, Hellenes, 2015).

Det offentlige gang- og sykkelveinettet går i bakkant av terminalområdet. Dette forbindes direkte med terminalen. Sykkelatkomst for de som skal sykle til ferga eller til terminalbygget, legges langs kjøreatkomsten, men nede på kainivå. Gangatkomst til terminalbygget legges fra offentlig gangvei ved busslomme via gangbru direkte inn i terminalbygget. Jernbaneverket har fremmet reguleringsplan for ny jernbanestasjon i Kristiansand. Planen viser bl.a. et nytt dobbeltspor til Havna. Dette går under ny E39 og krysser planskilt under ny Havnegate. I motsetning til dagens godsspor, blir de nye sporene da liggende på sjøsiden av Havnegaten. I tilknytning til sporene er det i fergeterminalplanen avsatt areal for håndtering av godset (manøvreringsområde for

truck) og oppstilling av løstraller/containerere. Området er utformet på samme måte som tilsvarende område i Hirtshals, men tilpasset norsk lasteutstyr og togsett.

Havneareal som frigjøres til veiformål må kompenseres med utfylling i sjøen. Nytt oppstillingsareal i sjøen må etableres, dimensjoneres for dobbelt dekke. Det må også etableres en ny oppstillingsplass foran kai 2 for løstraller (ViaNova, Hellenes 2015).

Flerbruksterminalen på Lagmannsholmen.

Lagmannsholmen/Caledonien skal romme ny flerbruksterminal. Terminalen skal kunne dekke havnas behov for container (til terminalen i Kongsgård er klar til bruk), nærskipfart og cruise på kort sikt. På lang sikt er det bare cruise som skal ligge igjen på Lagmannsholmen.

Kaiarbeidene kan tidligst settes i gang våren 2016 avhengig av de geotekniske forholdene i det oppfylte området. I byggetrinn 1 bygges det ut en kailengde på 250 m, som kan utvides i byggetrinn 2 med ytterligere 75 meter på hver side - til totalt 400 meter.

Fraflyttede arealer, byutvikling

Kristiansand havn har begynt å frigjøre arealer i byen til byutviklingsformål. Redskapet for dette er havnens heleide datterselskap Kanalbyen Utvikling AS, som i partnerskap med andre aktører nå utvikler Silokaia. Den gamle Silokaia er nå del av utviklingsprosjektet "Kanalbyen" som omfatter 700 boenheter og 10.000 m² til næring. Andre arealer som kan frigjøres til byutviklingen prioriteres i følgende rekkefølge:

1. Silokaia
2. Shelltomten
3. Området rundt og syd for Rutebilstasjonen
4. Parkeringsplassen vest for Havnekvartalet
5. Lagmannsholmen/Caledonien (dagens containerterminal)
6. Fergeterminalområdet (koblet mot E39)

Disse områdene er planlagt frigjort i takt med utbygging av de nye arealer for å kunne erstatte bortfallet av leieinntekter fra disse arealer med tilsvarende leieinntekter fra de nye arealene.

Innspill til kommuneplan for regulering nordre havn

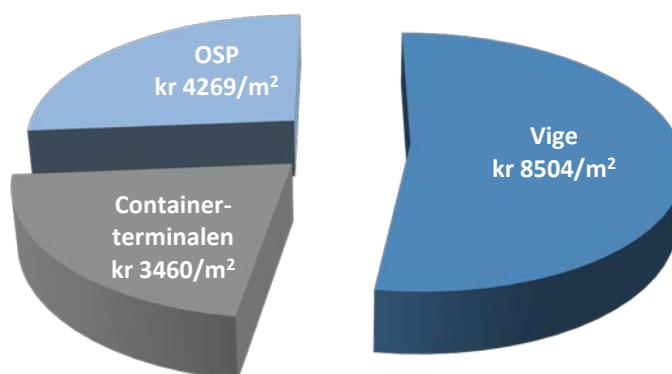
På bakgrunn av de faglige utredninger har Kristiansand behov for et havneareal av 1 934 daa (952 på land, 981 daa sjøareal), hvorav 530 daa allerede er regulert til havneformål i reguleringsplanen for Kongsgård/Vige. I tillegg utvides havnearealet gjennom herværende Havneplan med 1 404 daa og derav 981 daa med sjøareal, for å sikre tilstrekkelig areal til manøvrering av skip. Nytt areal i forhold til dagens regulerte areal sendes som innspill til kommunedelplan til behandling.

Økonomi

I SITMA rapporten vises det et negativt gap mellom havnas investeringsevne og investeringsbehov på grunn av de høye investeringskostnadene for havneområdene i Vigebukta (SITMA, 2012).

Derfor vil havna velge å prioritere utvikling av nye havneområder i henhold til premissene gitt på side 14, ved å velge areal for de ulike satsningsområdene som gir den høyeste inntekten med det laveste investeringsbehovet først.

Det betyr at Vige må være det området som utvikles sist på grunn av det høye investeringsbehov, og som således gir en forventet sen økonomisk avkastning. Under utarbeidelse av havneplanen har det også blitt utarbeidet et estimat for forventet investeringsbehov for utviklingsscenarie I (Jensen, 2014). Det har også blitt utarbeidet en analyse av havnas investeringsevne for perioden 2014 – 2065 basert på varestrømsanalysen og dagens inntektssituasjon (Kveiborg, 2015).



Figur 3: Enhetspris pr. m² landareal ekskl. kaifronter (kr/m²)

Havnas akkumulerte investeringsevne for de ulike periodene er tilnærmet lik investeringsbehovet, dersom forestående ferge-terminalombygging holdes utenfor. Med denne er behovet større enn investeringsevnen. Det er derfor også viktig at de dyreste arealene utvikles sist. På dette tidspunktet er det forventet at havna har tilstrekkelig økonomisk soliditet til å bære investeringene, gitt forutsatte vekst og at finansiering av ferge-terminalen finner sin løsning.

- Oppstart av containerterminal og utvidet OSP areal i Kongsgård må i hovedsak finansieres gjennom lån, og i mindre grad gjennom egne oppsparte midler. Havna har ikke økonomisk evne til å dekke ytterligere investeringer, som i utgangspunktet er nødvendig som følge av oppgradering av det nasjonale vegnettet.
- Utvidelse av nye havneområder i perioden 2026 – 2045 kan i stor grad finansieres gjennom egne midler, mens utvidelse i perioden 2046 – 2065 er litt mer usikker siden 30% sikkerhetsmarginer for investeringskostnadene overstiger havnas investeringsevne. Utvidelsen i denne perioden må gjennomføres med kløkt og ved å optimalisere havnearealer så lenge som mulig. Dermed vil investeringen kunne skyves fram i tid for å oppnå en tilstrekkelig

investeringsevne. For øvrig styres utbygging etter markeds behov ved å dele utbygging i flere trinn.

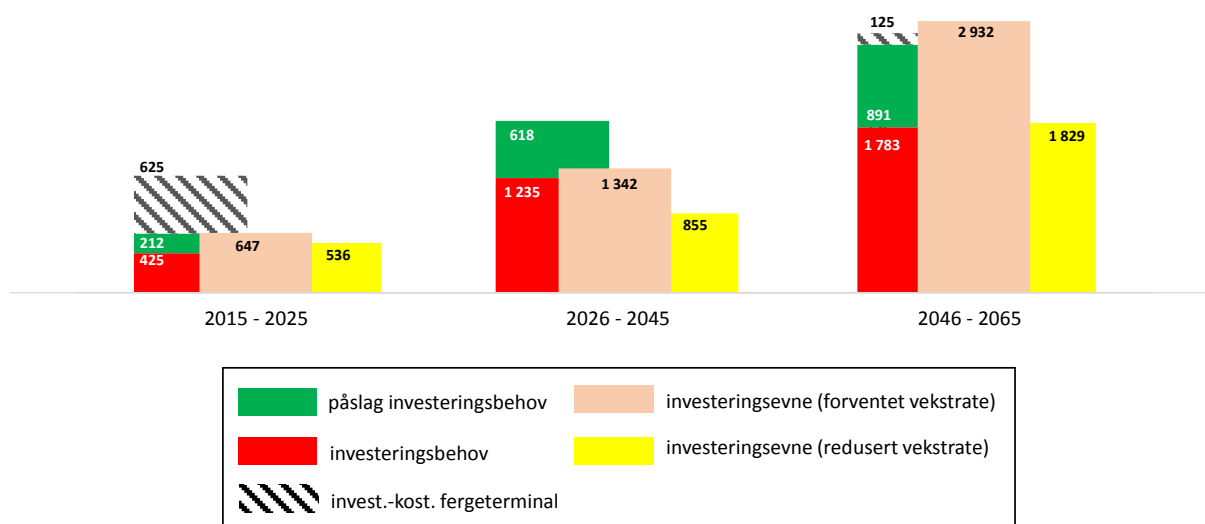
Fremdrift med faktorer som kan påvirke denne

For Kristiansand Havn KF vil det være en fordel å skyve mest mulig av investeringene lengst mulig ut i tid til veksten i godsvolumet forsvarer investeringene. Havna kan tilby gode transportløsninger i byen i mange år fremover, med gode atkomstmuligheter til havneavsnittene, intermodale løsninger med jernbanetilgang til ferge- og containeravsnittet m.m. Dette er da også en meget viktig del av forutsetningene for prioriteringer av stamnetthavner i den nye Nasjonale havnestrategitilkningen, som kom i januar 2015. Når det er sagt, er det en klar målsetting at havna skal flytte så snart de økonomiske og fysiske rammene gjør det mulig.

Usikkerheter i fremdriftsplanen ligger i eventuelle begrensninger av arealer sikret gjennom regulering, samt kostnader knyttet til disse.

Konflikter med boligområder, som også kan påvirke fremdriften må søkes minimert ved å legge fremtidige boligområder i tilstrekkelig avstand til framtidige havneområder, samt ved å bruke nærområdene til næringsformål for på den måten å etablere buffere mot øvrig bebyggelse.

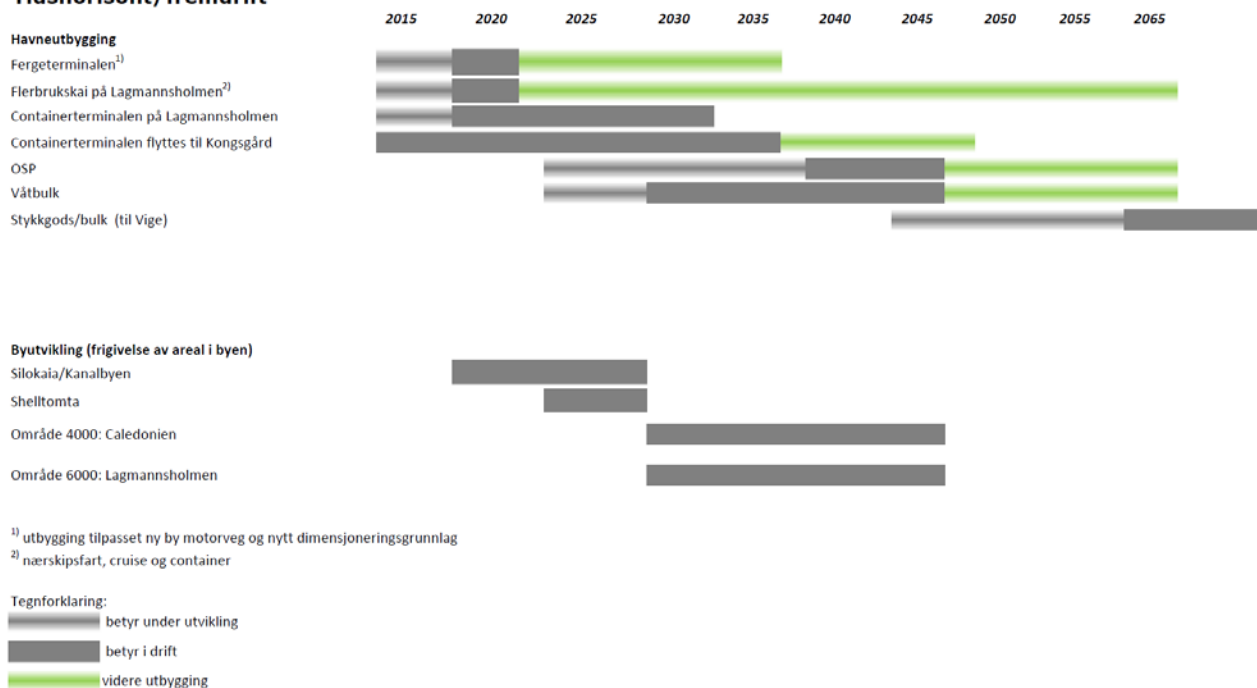
For å kunne tilby en intermodal havneinfrastruktur også etter at havna er flyttet, er det viktig at lokale og regionale myndigheter jobber sammen med havna for å få på plass ny Ytre Ringveg, en optimal kryssløsning med E18 og jernbanetilkopling til Kongsgård.



Figur 4: Sammenligning av investeringsbehov og investeringsevne for forventede og reduserte vekstrater (Hellenes, 2015), (Kveiborg, 2015), (Jensen, 2014)^{16 17}.

Når det gjelder byutviklingsområdene, så må disse fases inn i tid slik at prosjektene ikke konkurrer med hverandre, og slik at markedet kan absorbere de volumene som frembys til enhver tid. Dette vil være konjunkturavhengig og må således tilpasses underveis. Så langt vet vi rimelig sikkert hvilken fremdrift Silokai-/Kanalby utbyggingen får. Videre konvertering av havneområder til byutviklingsområder må fases inn i tid slik at de nye områdene ikke konkurrer med dette prosjektet i tid. Så langt er den best estimerte tidshorisonen som følger:

Tidshorison/fremdrift



¹⁶ De første 625 mill. i kostnadsanslaget for reetablering av fergehavna tilsvarende 1.5 dimensjonerende terminal (dagens kapasitet) etter utbygging av by motorveg. Beløpet omfatter nytt oppstillingsareal med infrastruktur, ny terminalbygning, samt nytt areal for omlasting til jernbane. Dog er ikke jernbaneinfrastruktur med.

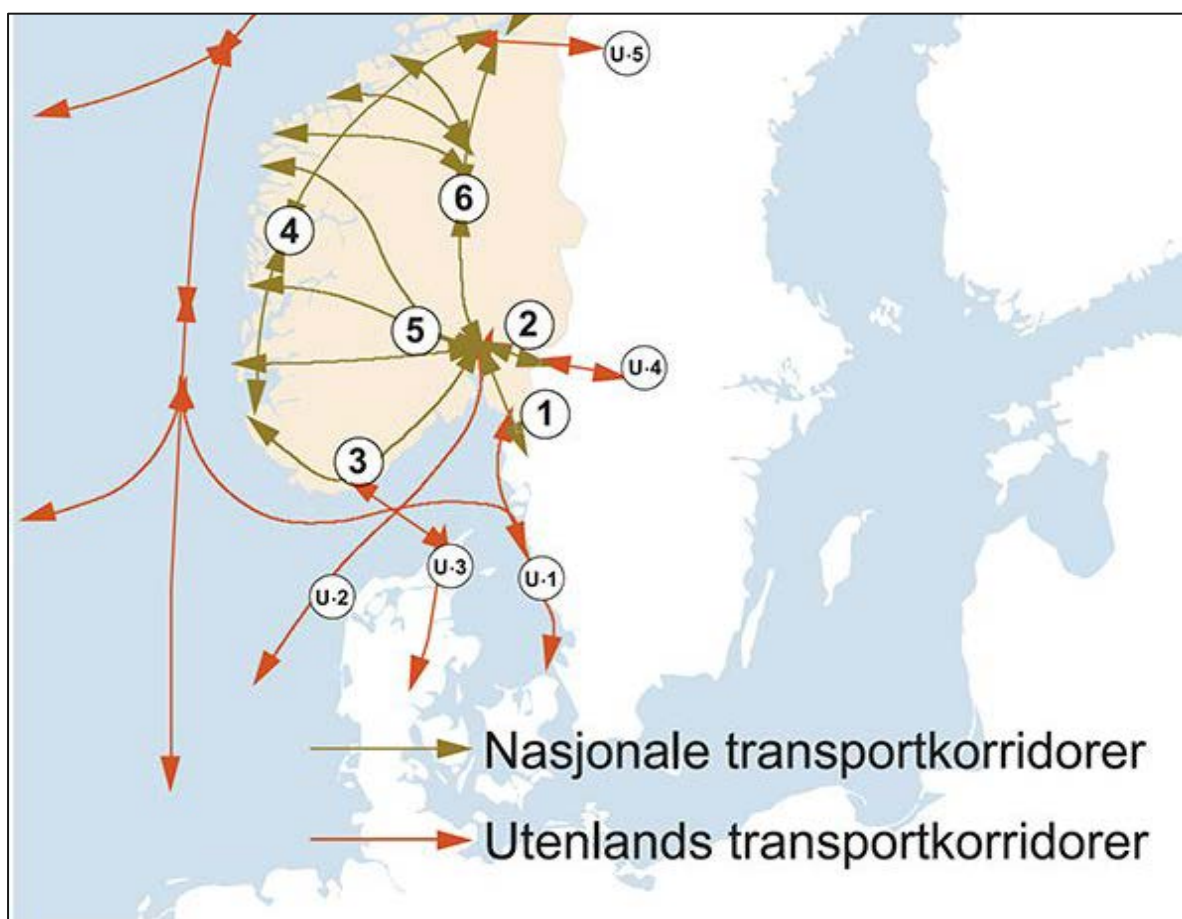
Det legges til grunn at partene i forbindelse med pågående vegprosjekter knyttet opp mot fergeterminalen, finner fram til en modell som holder Kristiansand havn KF skadesløs i forhold til inngrepet på fergeterminalen. Det være seg i forhold til areal og økonomi. Av dette følger det at KHS finansieringsbehov for ferger i 1. periode skal vesentlig ned. Dette er ikke lagt inn i modellen.

¹⁷ De siste 125 mill. i kostnadsanslaget for utvidelse av fergehavna tilsvarer 2.0 dimensjonerende terminal. Beløpet omfatter fergeteie 3 og nytt oppstillingsareal (kote +10)

Føringer og bakgrunnsmateriale

Med sin lokalisering på sydspissen av Norge og på terskelen til Europa, er Kristiansand havn av stor nasjonal og regional betydning. Kristiansand havn tilfredsstillers ifølge Samferdselsdepartementets høringsbrev av 31.01.2014, EUs kjernenettverk for overordnede transportkorridorer. Havnen knytter sammen den sydlige delen av Norge med Europa.

I nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023 ligger Kristiansand havn lokalisert i utenlandskorridor U3 Sørlandet – Danmark – Europa. I tillegg til å ligge strategisk plassert internasjonalt ligger Kristiansand også sentralt på nasjonalt nivå i transportkorridor 3 Oslo – Stavanger og knyttet til korridor 4 Oslo – Bergen via riksveg 9.



Figur 5: Nasjonale og internasjonale transportkorridorer

Som et ledd i å realisere gevinstene av koblingen til EUs transportnettverk, er det viktig at havnas infrastruktur, standard og tjenester så langt mulig utvikles i samsvar med tilsvarende på den danske siden, og at man utvikler et målrettet samarbeid for dette formål.

Det vises også til Agders internasjonale strategi fra 2012¹⁸, som i sin tur bygger på Regionplan Agder. Her anbefales det å styrke gods- og passasjergrunnlaget for utenlands rettede transporttilbud fra regionen (s.11). Det heter videre at Agder gjennom deltakelse i Nordisk Transportpolitisk Nettverk skal videreføre arbeidet med å promotere transportkorridoren Nordic Link over Kristiansand havn og videre sørover gjennom Jylland (s.11).

Havnen er også aktiv i flere utenlandske foreninger/sammenslutninger med fokus på transport, med det formål å oppnå gode samarbeidsarenaer, og å få fokus på de ulike modularitetene innen transport, så som foreningen Nordic Link¹⁹. I tillegg har havna tidligere deltatt i Interreg-prosjekter på transportsektoren, slik som Nordlig Maritime Korridor. Deltakelse i Interreg-prosjekter for Nordsjøen og Østersjøen kan også i fortsettelsen bidra til å bygge internasjonale nettverk og å profilere havna som et attraktivt knutepunkt.

EUs FOU-arbeid og finansieringsinstrumenter (Horisont 2020 og Interreg-programmer), bl.a. i forhold til programmet "Blue Growth" bør følges nøye. Her kan det være mulig å nyte godt av fylkeskommunens deltakelse i europeiske interesseorganisasjoner for maritime regioner (CPMR og Nordsjøkommissjonen), når det gjelder å påvirke EU-politiske rammebetingelser og lære av gode løsninger i andre europeiske land.

Havnas muligheter for å tilby landstrøm for skip og tilretteleggelse for LNG vil være en strategisk styrkeposisjon i forhold til oppfyllelsen av EUs direktiv for å redusere svovelutslipp fra skipsfarten, som trådte i kraft 1.1.2015. Nordsjøen er under dette direktivet utpekt som et "Special Emission Control Area" (SECA), hvor strengere grenseverdier for svovelutslipp allerede er gjort gjeldende fra 1.1.2015. Havnas fasiliteter for landstrøm, og i neste omgang LNG vil også hjelpe rederiene i å oppfylle framtidige utslippskrav fra IMO/EU i tilknytning til bl.a. NOX.

Med bakgrunn i tidligere vedtak i medhold av Havne- og farvannslovens § 46, var noen havner identifisert som viktige intermodale knutepunkt for nasjonal og internasjonal gods- og passasjertransport – såkalte *utpekte havner*²⁰. Blant de syv havnene Staten hadde utpekt gjennom enkeltvedtak var Kristiansand havn KF. Utpekte havner skulle ha en standard og et godsvolum som ga rom for regulære og hyppige anløp av skip for alle transportsegmentene. De nasjonale havnene skulle i tillegg implementeres i regionale transportstrukturer som la til rette for rasjonelle og kostnadseffektive transportløsninger for næringslivet.

Kristiansand Havn KF skulle som utpekt havn, og på bakgrunn av bystyrevedtaket fra 2013, utarbeide en havneplan etter Havne – og farvannslovens § 46, siste ledd. Planen

¹⁸ <http://intportal.vaf.no/media/4169757/Internasjonal-strategi-for-Agder.pdf>

¹⁹ Nordic Link, se ordlisten foran

²⁰ Opphevet ved Samferdselsdepartementets brev av 12.02.2015.

skulle gjennomgå de ulike strategiområdene i vedtatte strategiplan, utpeke lokalisering, samt dimensjonere arealbehov for å oppnå vedtatte mål i Kristiansand havns strategiplan 2013 – 2025, samt i den lange tidshorisonen, som utfra dimensjoneringshensyn er satt til 50 år. Selv om vedtaket med status som utpekt havn er opphevet, er det gjennom den nye Nasjonale havnestrategien signalisert at de «fremoverlente» havnene/kommunene skal gis prioritert når bruk av statlige midler til infrastruktur på land- og sjøsiden skal prioriteres i årene fremover. Det oppfattes derfor som viktig for regionen at planarbeidet videreføres etter de intensjonene som lå i vedtaket som utpekt havn – ikke minst av hensyn til regionens næringsliv.

Kristiansand havn har i dag terminaler i sentrum og Kongsgårdbukta/Vige. Arealer i sentrum som i dag har havneaktivitet er vestre havn/KMV området, Lagmannsholmen, og Silokaia. Aktiviteten på Silokaia er i hovedsak flyttet til Kongsgård. Det er midlertidig reetablert noe virksomhet for håndtering av bulk og stykkgoods. Arealene Kristiansand havn eier i sentrum er særdeles attraktive områder for byutvikling. Havna på sin side trenger mer arealer for å kunne vokse på lang sikt, for å ha rom for å tilpasse seg nye og fremtidsrettede løsninger, samt for å kunne innfri den regionale rollen som havnen er tiltenkt.

Det pågår nå to planer i tillegg til havneplanen, som gjennomføres i regi av Kristiansand havn. En områdeplan for vestre havn og en reguleringsplan for Lagmannsholmen hvor dagens containerhavn er lokalisert. I tillegg pågår det arbeider i regi av Statens vegvesen for ny «bymotorveg», og Ytre ringveg.

Arbeidet med en ny havnestruktur har pågått over lengre tid. I 2003 vedtok bystyret flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KMV området. Siden den gang har det blitt utført mye utredningsarbeid for å se på realismen i disse planene og muligheter for flytting av andre havneaktiviteter til mer egnede lokasjoner. SITMA rapporten fra 2012 hadde som oppgave å kvalitetssikre vedtaket om flytting fra 2003. Med bakgrunn i denne ble det fattet et nytt vedtak i 2013, som ikke går inn for flytting av containerhavna til KMV området. Hovedkonklusjonene fra vedtaket legger føringer for havneplanen, områdeplanen for vestre havn og reguleringsplanen for Lagmannsholmen.

Ringvirkninger og regional betydning

Ringvirkningsanalysen ²¹fra GEMBA fra mars 2014, viser at sysselsettingseffekten er på 12 119 sysselsatte, og at den overordnede skatteeffekten regnes til 1 261 000 000 NOK, noe som utgjør 45 % av skatteinngangen for alle kommunene i Knutepunkt Sørlandet (Gemba, 2014). Godsprognosen, utført av COWI i 2014 påpeker at den regionale veksten er større enn den nasjonale veksten i Norge (Kveiborg, 2014). I følge World Shipping Council (WSC) genereres det for hver økning i godsmengden med 1 million

²¹ Ringvirkningsanalysen analyserer havnas betydning for regionen i forhold til sysselsetting, verdiskaping, etc.

tonn, 300 nye transportrelaterte arbeidsplasser. Disse kommer i tillegg til økning i antall arbeidsplasser i næringslivet (Council, 2014).

Havnevirksomhet er en konkurranseutsatt aktivitet. Ingenting kan endre havnas strategiske plassering, men hvis Kristiansand havn ikke utvikler seg i takt med etterspørsel og behov vil andre havner kunne overta Kristiansands plass. Konkurranse er i utgangspunktet bra, men hvis man ikke klarer å utnytte plasseringen havnen har med den korteste distansen til Danmark og Europa, har planleggingen sviktet. Økende avgifter på tradisjonelle drivstoff vil gjøre seilingsavstander enda mer fremtredende i konkurransen. Andre viktige forhold er havnens kopling mot infrastruktur på land, som bane og veg - men, også flyplass i nærområdet teller på enkelte segmenter.

Internasjonale og nasjonale utviklingstrekk

Sjøtransport er som alle former for transport på vei inn i en mer miljøbevisst retning. Alle næringer i dagens samfunn har et samfunnsansvar om å bidra til minst mulig forurensing. Selv om sjøtransport i dag forurenser vesentlig mindre enn transport på veg, så er det både miljø- og økonomigevinster å hente på å tilrettelegge for en mer miljøvennlig sjøtransport og tilhørende havneaktivitet.

Intermodale knutepunkt, hvor sjø, bane og veg møtes, reduserer utslipp av klimagasser og fører til økt konkurransekraft ettersom disse i sum kan tilby den største fleksibilitet og mulighet for den rimeligste transporten for vareeierne. Tilrettelegging for større skip som kan ta mer last, nye drivstoffanlegg som kan levere alternative drivstoff og landstrøm, er alle tiltak som både havna og miljøet rundt kan tjene på.

Miljøsertifiseringer, som gjelder drift og styring av havnas aktiviteter, vil samlet sett gi gode effekter og i tillegg tiltrekke seg miljøbevisste vareeiere og rederier.

Økt bevissthet rundt effektene av samordnet areal- og transportplanlegging, legger press på arealer som tidligere ble sett på som uegnede til bolig og sentrumsformål. Sjønære arealer i de store byene er blitt så verdifulle at havnene kommer i en situasjon at mulighetene for ekspansjon kommer i konkurranse med byutvikling, som følge av høye eiendomspriser og nærgående infrastruktur. Tidligere havneområder utvikles til ettertraktede sentrumsområder og havnene må ut og lete etter arealer hvor de kan finne trygghet og rom for langsiktig vekst. Dette skaper utfordringer i forhold til økonomi ettersom en tar i bruk nye dyre arealer med høye infrastrukturkostnader, og faser ut de gamle nedbetalte som ga solide inntekter til å bære de nye investeringsbehovene.

Styrende prinsipper for byutvikling i fraflyttede havnearealer

Kristiansand havn har drøftet prinsipper for hvilke arealer og i hvilken rekkefølge de fraflyttede havnearealer skal utvikles. Følgende dokumenter er lagt til grunn for

arbeidet, SITMA rapporten fra 2013 (SITMA, 2012), bystyrevedtak sak 47/13, ECON rapport fra 2000 og Havnas strategiplan fra 2013.

Havneloven legger de ytre rammene for Kristiansand havns handlefrihet når det gjelder byutvikling / anvendelse av havnekapital i gamle havneområder. Kristiansand Havn har gjort en vurdering av hvordan man kan prioritere rekkefølgen av områdene i Vestre Havn, som skal utvikles til sentrumsformål over tid.

Kanalbyen (Silokaia) er allerede et område som er godkjent for byutvikling. Kristiansand Havn har etablert datterselskapet Kanalbyen Utvikling AS som har inngått partnerskap med JBU Eiendom. Utbygging av området vil omfatte i størrelse 700 boenheter og ca 10.000 m² næring, totalt ca 75.000 m² BTA. Det er forventet en utbyggings- og salgstakt i størrelse 50 boenheter i året. Det medfører at området vil være ferdig utviklet / solgt i løpet av 12 til 15 år (ca år 2030).

Når det gjelder øvrige områder anbefaler man følgende rekkefølge for utvikling:

- Silokaia
- Shelltomten
- Området rundt og syd for Rutebilstasjonen
- Parkeringsplassen vest for Havnekvartalet
- Lagmannsholmen/Caledonien (dagens containerterminal)
- Fergeterminalområdet (koblet mot E39)

Erfaringsmessig ligger utnyttelsen i byutviklingsområder på 125 – 150 % av arealet. Fotavtrykk er i størrelse 60% av arealet. Resterende 40% benyttes til grøntområder / infrastruktur i området. Det foreligger eksempler på byutvikling hvor man tillater en større utnyttelse. Dersom det skulle bli tilfelle her vil det bidra til et større inntjeningspotensiale for Kristiansand Havn, og også en hurtigere transformasjon med bl.a. hurtigere ferdigstilling av nye terminaler.

Gjennomsnittlig fordeling mellom bolig og næring er 80% bolig og 20% næring. I noen av de områdene, som er omtalt her - vil det være naturlig med en høyere andel næring.

Arealet som Kristiansand Havn disponerer gir mulighet for å tilrettelegge for strategiske grep i forhold til næringsutvikling. Områdets beliggenhet, nærhet til infrastruktur og næringspolitiske grep er elementer som er viktige å ta med i en fremtidig utvikling av disse områdene.

Tabell 3 Utviklingspotensiale for antall m² bolig og næring i transformeringsområdene i vestre havn

Område	KHKF areal m ²	Utnyttelses -grad, 130%	Bolig/Nær.	Boligareal	Nærings- areal
Fergeterminal/Rute- bil/Havnekvartalet	18 396	23 195	0/100	-	23 915
Caledonien	36 889	47 956	80/20	38 365	9 591
Gravane/Fiske- brygga	22 820	-	-	-	-
Lagmannsholmen	61 365	79 775	80/20	63 820	15 955
Silokaia/Kanalbyen	58 000	75 400	83/17	62 582	12 818
Shelltomta	10 500	13 650	80/20	10 920	2 730
<i>Total</i>	207 970	240 695		175 686	65 009

Basert på ovennevnte arealer (175 000 m² BTA), vil man få ca 85 000 m² salgbare arealer utover utbygging på Silokaia / Kanalbyen. Avhengig av snittstørrelsen på boenhetene vil det være mellom 900 og 1100 boenheter (snittstørrelse på 90 til 75 m²). Med en salgstakt på ca 50 boenheter i året gir det mellom 18 – 22 år og utbygge / selge ut områdene utover Silokaia / Kanalbyen, som er forventet å ta ca. 12 – 15 år. Altså totalt 30 – 37 år.

Når det gjelder næring er Kristiansand et vanskelig marked. Områder som ligger i nærrområder til byen, og som er regulert til næring sliter med å få tak i aktører til å utvikle disse tomtene. Markedet for kontorer sentralt i byen er også vanskelig. Med det volumet som er angitt ovenfor gir det muligheter for å tiltrekke seg noen store aktører som ønsker å etablere sin virksomhet sentralt i Kristiansand sentrum. Det gir også muligheter for å tilrettelegge for noen næringspolitiske grep dersom Kristiansand Havn vil bidra til en slik utvikling.

Det er vanskelig å si noe om antall år det tar å utvikle næringsarealene. De kan være meget attraktive og det kan være aktører i markedet som ønsker disse arealene, noe som gjør at det kan gå raskt. Det kan også tenkes at det ikke er aktører i markedet som ønsker det volumet som tilbys for næring. Det må kunne forventes at næringsdelen kan utvikles innenfor den tidshorizont boligdelen kan utvikles.

Kristiansand Havn kan som eiendomsbesitter beslutte ulike strategier for utvikling av områdene. Strategi vil påvirke hvilken rolle Kristiansand Havns vil få i utvikling av områdene med tanke på gjennomføring, inntjenings potensiale og risikoprofil.

Kristiansand Havn er underlagt Havnelovens krav til forvaltning av verdier. Loven gir føringer som pålegger havnen å forvalte sine verdier markedsmessig og den sier også noe om hvilken risikoprofil havnen kan eksponere havnekassen for.

Havna har vurdert ulike modeller for utvikling, disse modellene vil være gjenstand for ytterligere vurderinger når flytting fra de konkrete delområdene skal gjennomføres.

- Selge ut område / tomt før regulering – man vil få inntjening basert på tomtens verdi før regulering.
- Selge ut område / tomt etter regulering – man vil få inntjening basert på reguleringsplanens utnyttelsesgrad og attraktivitet.
- Partnermodell – hvor Kristiansand Havn tar del i en eller annen form i utviklingsprosessen sammen med en markedsaktør.
- Utvikler i egen regi – Kristiansand Havn utvikler / utbygger området i egen regi.

Byutviklingen av arealene som havna forlater krever mer arbeid. Videre fremover må det utarbeides en strategi som klargjør koblingene mellom de områdene som klargjøres for byutvikling og de områdene som klargjøres for havneaktivitet. Dette er avgjørende for hvor stor verdi byutviklingsområdene vil få og hvor forutsigbar fremdrift man vil kunne oppnå.

0 -alternativet

0 – alternativet er dagens situasjon framskrevet til 2065 med minimale investeringer. Med varestrømsprognosen (Kveiborg, 2014) som bakteppe, og de arealbehovene som kommer frem i arealutredningsrapporten (Jensen, 2014), er det vanskelig å se for seg at Kristiansand havn vil være konkurransedyktig eller effektiv på lang sikt hvis havna ikke skal ekspandere.

Grunnlaget for havner, som skal oppnå fremtidig prioritet, er at de må være proaktive, og kunne stille arealer og infrastruktur som møter de nasjonale, regionale og lokale behovene. For å oppnå dette må de i tillegg integreres i regionale transportstrukturer med rasjonelle terminalstrukturer, som legger til rette for rasjonelle og kostnadseffektive transport-løsninger for kundene og næringslivet.

Med vedtatte investeringer på Lagmannsholmen for flerbrukskai (nærskipsfart, cruise og container), som for øvrig er i samsvar med gjeldende reguleringsplan, har Kristiansand Havn KF også kapasitet for containerterminalen på Lagmannsholmen i lang tid fremover. Vi har imidlertid ikke utredet dette som et reelt alternativ ettersom premisene i bystyrets 2013 vedtak, er at container skal flyttes ut av byen. Dette fordrer imidlertid at havna får vekstmuligheter for alle strategiområdene, som det gjennom denne planen legges opp til å flytte ut av byen, i et omfang som ivaretar arealbehovene, at de er så romslige at det samlede behovet kan ivaretas i havneavsnitt nord, og at de kommer i en

takt hvor havna kan forsvare investeringene. Motsatt vil vi måtte utrede dette videre senere dersom vi ender i en situasjon hvor vi ikke kan håndtere lasten innenfor de arealene som blir gjort tilgjengelig i det nordre havneavsnittet. Et alternativ i et slikt scenarie, kan bli at last må bli igjen i byen, og at bruken av de reduserte arealene i havneavsnitt nord må rokkeres ved at andre lastsegmenter flyttes til det avsatte containeravsnittet. I dette tilfellet vil container måtte tas ut av havneavsnitt nord, og forbli i byen.

Strategiplan 2013 – 2025

Det er gjennom strategiplanen for Kristiansand Havn KF fastlagt at havnen skal sørge for en miljøvennlig, effektiv og rasjonell havnedrift. Videre fremgår det av denne at havnen skal arbeide aktivt for å styrke samspillet mellom sjø, bane og vei (nærskipsfartsstrategien), fiskerinæringen og havnesamarbeid med nærliggende kommuner for å utgjøre et konkurransedyktig og miljøvennlig transportknutepunkt for regionen og landsdelen. I samarbeid med det offentlige og private skal foretaket være en tydelig aktør som jobber målrettet med å tiltrekke nytt næringsliv og nye arbeidsplasser til hele regionen.

Havna skal for det enkelte strategiområde ha fokus på økonomisk bærekraftighet for foretaket og regionen, og skaffe handlingsrom til videreutvikling gjennom verdiutvikling av fraflyttede arealer og brukerfinansiering.

Strategiplan inneholder seks strategiområder. Havneplanen skal i den korte horisonten (2025) legge til rette for at målene i strategiplanen oppnås. Havneplanen vil imidlertid også gå gjennom de seks strategiområdene på lang sikt fram til 2065. Følgende satsninger fra strategiplanen ligger til grunn for utarbeidelse av havneplanen.

- Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende fergehavner i Norge.
- Kristiansand Havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge.
- Kristiansand Havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkgoods, bulkgoods og prosjektgoods.
- Kristiansand Havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP).
- Kristiansand Havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen.
- Kristiansand Havn skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid.

Utvikling av Kristiansand havn

Fergehavn

Formål: Kristiansand Havn KF skal være en av tre ledende fergehavner i Norge. Gjennom strategisk satsing og gjennomsamarbeid med EU skal Kristiansand havn KF synliggjøre sin posisjon i det Europeiske transportnettverket for å være en attraktiv fergehavn med flere destinasjoner.

Effektmål: Fergehavn skal være en viktig del av Nordic Link korridoren og Norges inngangsport til TEN-T nett på det europeiske fastlandet. Det vil med ny bymotorveg og ny kryssløsning, etableres en god tilknytning av fergeterminalen til E39, E18 og Rv 9. Det skal tilrettelegges for skifte av modularitet mellom bane og ferge for å styrke Kristiansand fergehavns posisjon, og for å forberede endringer som pågår i den europeiske godsstrømmen. Fergehavna i Kristiansand skal utvikles som en brukervennlig fergehavn, som møter fremtidige krav.

Resultatmål: Fergeterminalen skal ha en årlig vekst sammenlignet med foregående år, målt i passasjerer, kjøretøy og gods. Fergehavn i Kristiansand skal være en av de tre største ferjehavnene i Norge målt i passasjerer, kjøretøy og gods i 2025.

Havna er allerede i 2015 en av de tre største fergehavner i Norge (se også Tabell 4). Den forventete godsøkning i dette segmentet i 2025 er på 54%. I forhold til strategisk satsning bør Kristiansand havn ta høyde for at utbygging av nye E39 mellom Gartnerløkka og Meieriet ikke få negative konsekvenser for fergetrafikken, som også den viktigste inntektskilden for havna.

Tabell 4: Godsmengde og antall passasjerer på ferge for de tre største havnene i Norge i 2013 (SSB).

	Godsmengde (tonn)		Passasjerer	
1. Plass	Oslo Havn KF	626 637	Oslo Havn KF	2 365 211
2. Plass	Larvik Havn KF	548 418	Kristiansand Havn KF	1 316 847
3. Plass	Kristiansand Havn KF	491 087	Sandefjord Havnevesen	1 039 070

Dagens situasjon

Fergeterminalen er lokalisert på arealer til tidligere KMV i Kolsdalsbukta, og mellom jernbanen og sjøen i vest.

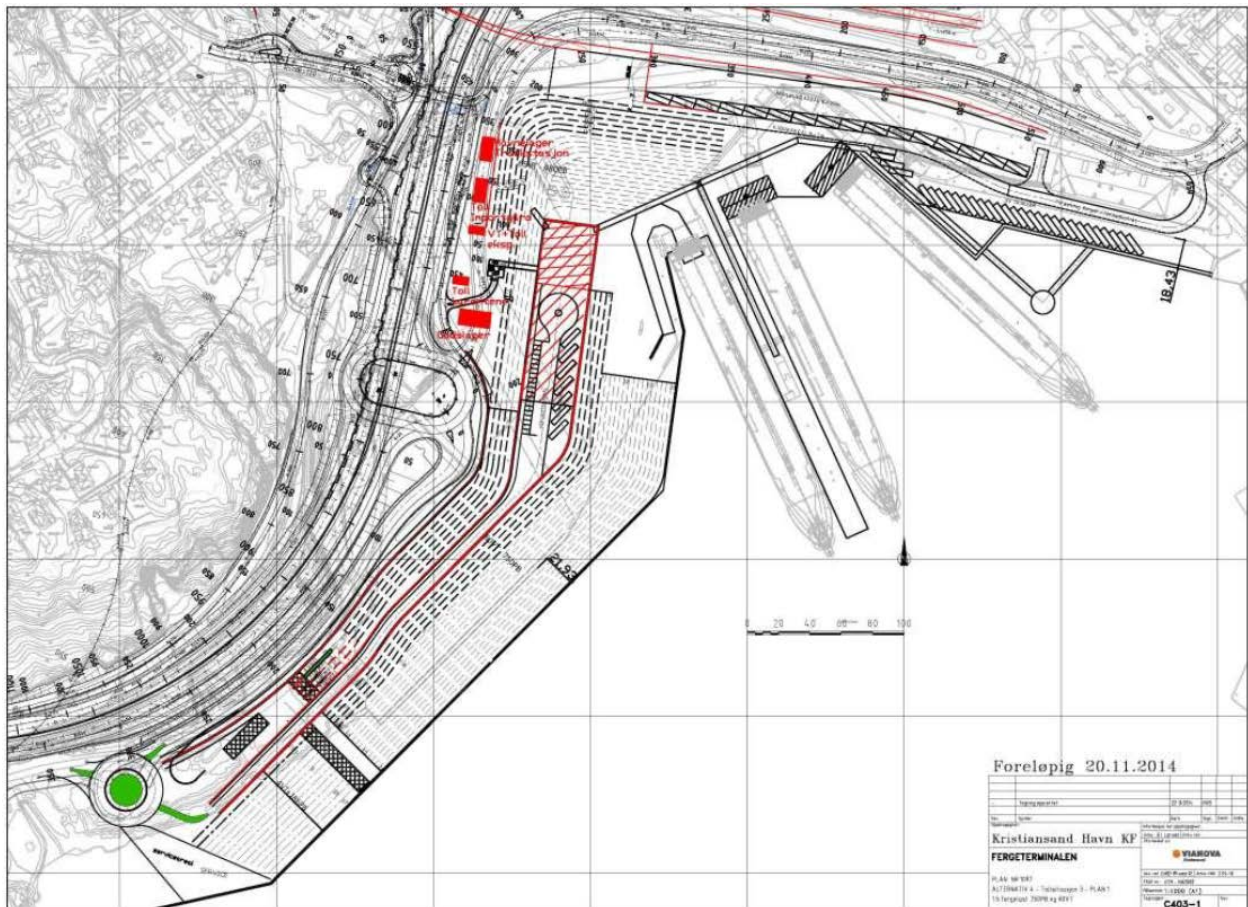
Terminalområdet har i dag to fergeleier. Arealet er dimensjonert for en stor ferge 500 pbe og 60 trailere, og kan i tillegg betjene en liten ferge på 250 pbe. Oppstillingsarealet for utgående trafikk dekker det samlede behovet. Innsjekkingsområdet er nylig ombygd og utvidet med større kapasitet. Adkomsten er en del av Europavegnettet (E39, Ålborg – Trondheim. I tillegg møter E18 E39 i dette området).

Dagens kjøreadkomst er lagt til Havnegaten med påkobling på hovednettet i rundkjøringen ved «Samsen». Adkomsten er ikke tilfredsstillende for avvikling av fergetrafikken. Havnegaten er under planlegging som ny hovedinnfartsvei til byen. Dette for å avlaste Vestre Strandgate, og for å trafikkveksten i byen og nye utbyggingsområder (som bl.a. Silokaia og på sikt Langmannsholmen).

Vekstrater

Godsmengden for RoRo i Kristiansand havn, som i den opprinnelige Godsprognosen hadde en forventet gjennomsnittlig årlig vekstrate på 4,4%, ble endret etter ny gjennomgang etter mottak av ny *Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023* til 3,1 %. Dette tilsvarer knapt en 4-dobling av lasten over perioden.

På grunn av endringer av rammevilkårene for fergetrafikk - både nasjonal og internasjonalt, finns det imidlertid ytterligere faktorer som kan gi større vekst for fergetrafikken, som ikke kan tallfestes på det nåværende tidspunkt. En fergefri E39 kan f.eks. gjøre fergeterminalen i Kristiansand enda mer attraktiv. En fullt elektrifisert dobbeltsporet jernbane inn til Hirtshals havn, vil tiltrekke mer gods via jernbanen. Dette kan få enda større effekt når den nye fergeterminalen i Kristiansand får jernbanespor helt inn i terminalområdet. Etter at godskapasiteten på jernbane i Norge er forbedret vil dette også kunne gi en økning i vekstratene utover det som er lagt til grunn i godsutredningen som ligger til grunn for havneplanen. En skjøring av miljøkravene i EU vil også kunne åpne for nye fergelinjer fra kontinentet til Sør-Norge. Overnevnte faktorer vil påvirke vekstratene for RoRo i Kristiansand havn, og vil kunne medføre en større vekst enn det som er lagt til grunn i varestrømsprognosen (Kveiborg, 2014), gitt at Kristiansand havn klarer å håndtere de økonomiske utfordringene knyttet til utbygging av det nye fergeterminalområdet. Dette vil som kjent medføre en kostnadskrevenne utbygging i sjøen, for å innvinne areal som går tapt til det nye vegsystemet i forbindelse med den nye reguleringsplanen for E39/Gartnerløkka.



Figur 6: Forslag til ny fergeterminal (grunnflate, byggetrinn 1) (Hellenes, 2015).

Utbygging av ny E39 mellom Gartnerløkka og Meieriet vil medføre logistikkuleper under utbyggingen, som kan medføre tap av godsmengder på kort og lang sikt. Hvor stor nedgangen i godsmengden kan bli, er ikke tallfestet. Det kan heller ikke på nåværende tidspunkt sies om en eventuell nedgang vil være midlertidig eller permanent.

Tabell 5: Vekstrate for RoRo godsmengde i Kristiansand havn (Kveiborg, 2014)¹⁾

		2013	2025	2045	2065	Gns. årlig vekst i %
RoRo	Tonn	492.892	643.621	1.156.050	2.402.000	
	Vekst i %	-	31%	135%	387%	3,1%

¹⁾ Rev. 2015

Utvikling av arealer for fergeterminalen

Oppstillingsarealer er direkte proporsjonal med antall biler, mens trafikkarealene og kontrollarealene kan variere. Effektiv terminallogistikk kan gi mindre trafikkarealer, økt inn- og ut-sjekkingskapasitet krever større arealer. Men, noe av dette kan også kompenseres ved f.eks. innføring av ny teknologi i forbindelse med innsjekking etc. Basert på ovennevnte kriterier og en viss effektivisering av trafikkarealer, samt økt

kapasitet på inn- og utsjekking, er det for en fremtidig ideell terminal, beregnet et totalt arealbehov på 136 daa.

En framtidig terminal i samsvar behovet, vil kreve et areal som er mer enn dobbelt så stort som tilgjengelig areal. Dette arealbehovet må dekkes ved innvinning av nye arealer ved utbygging i sjøen, og/eller ved at en går opp i flere plan.

Fremtidige arealer skal ikke bare være store nok, de bør også ha en egnet form som gir effektiv utnyttelse for kontrollfunksjoner og trafikkavviklingen. I henhold til nasjonale føringer for havneutvikling, samt endringer i infrastrukturen som nå skjer ute, vil det oppstå behov for at en større del av lasten skal skifte av modularitet her hjemme (fra veg til bane). Som følge av dette må fergeterminalen ha tilknytning til jernbanespor. Et areal forslag for en ny ferge terminal er vist i Figur 6.

Forventet investeringsbehov

I trinn 1 utvikles fergeterminalen ved å utvinne 71 daa i sjøen innen 2025 i tillegg til opparbeidet areal på 65 daa. Videre må en utvikle kai-2 og nytt fergeleie 3. Det er også nødvendig å etablere 6000 m² bygg (inklusive terminalbygg). I en senere fase utvikles et øvre nivå på fergeterminalen for å kunne håndtere økt trafikkmengde. Det er på nåværende tidspunkt uklart når trinn 2 må gjennomføres. Utfra dagens vurdering forventes ikke trinn 2 før i 2035.

En nedgang i fergetrafikken (i godsmengde og passasjerantall), vil ha stor betydning for inntektene til Kristiansand havn, hvor fergeinntektene som kjent utgjør ca. 40% av de totale inntektene i dag. Kristiansand havn vurderer med bakgrunn i at arealer går tapt som følge av opparbeidelse av ny infrastruktur etter overordnede planer, og på et tidspunkt som ikke er utløst av havnas behov, at kostnadene som utløses pga. dette må tas av tredjepart.

Tabell 6: Investeringskostnadene for fergeterminal i million NOK (Hellenes, 2015).

	2013	2025	2045	2065
Fergeterminal byggetrinn 1	625	-	-	-
Fergeterminal byggetrinn 2	-	125	-	-

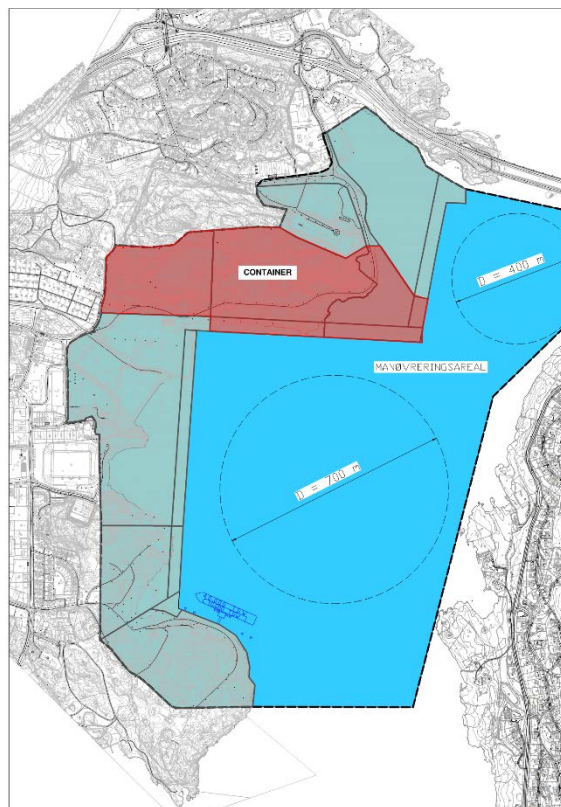
Containerhavn

Formål: Kristiansand havn KF skal være en betydningsfull containerhavn i Norge

Effektmål: Containerterminalen skal beholde sin adkomst til europaveier og ha omlastingsmuligheter til jernbane. Andel gods for videretransport av containere via jernbanespor skal økes. Effektiviteten i containerdriften forbedres ved å etablere effektive laste-/lossemetoder og ved å sikre effektive og kapasitetssterke kjøremønstre. Kristiansand havn KF jobber kontinuerlig for anløp fra flere feederlinjer og på så mange ukedager som mulig.

Resultatmål: Kontinuerlig årlig økning i antall TEU (lastet/losset). Antall TEU i 2025 skal være 50% større enn antall TEU i 2012.

I henhold til varestrømsprognosen vil godsmengden for containergods i 2025 være 39% større enn i 2012, hvor godsmengden var 47 479 TEU (se også (Kveiborg, 2014), Bilag B). Ved flytting antas det ikke at ny containerterminal i nordre havn vil ha tilgang til jernbanespor. Dette kan påvirke lastutviklingen.



Dagens situasjon

Containerterminalens beliggenhet i dag er på Lagmannsholmen/Caledonien-området. Her kan to skip lastes/losses samtidig, men det er med dagens kranutrustning og liggeplasser klare begrensninger både i laste-/lossekapasitet, og i mottakskapasitet m.h.t. skipsstørrelse. Begrensningene gjelder spesielt dybdeforholdene i området og kailengden.

Vekstrater

Kristiansand havn har en forventet gjennomsnittlig, årlig vekstrate av 2,9%. Det betyr en firedobling i containermengden i 2065 sammenlignet med 2013.

Prognosen for containerbasert gods peker på en del ytre forhold som kan medføre enda større vekst for segmentet enn det som ligger inne i tallmaterialet i prognosen. Disse er begrunnet i endringer i rammevilkår for transport, Norges havnestrategi, eventuelle nye strategiske samarbeid med internasjonale aktører, en fergefri E39, økning av containerisert gods, avlastning av E6 som hoved transportkorridor etc. Dersom containerterminalen endrer tilknytningsløsningen til jernbane, vil dette kunne gi en

negativ effekt. Det samme vil kunne gjelde for skjerpet NO_x regulering. Men, de aller fleste usikkerhetene vil medføre en større vekstrate og derfor anses prognosen for containergods som konservativ. Vekst i containergods og ny containerhavn vil derfor være en strategisk hovedsatsning for Kristiansand havn.

Tabell 7: Vekstrater for containergods i Kristiansand havn (Kveiborg, 2014)

	Enhet	2013	2025	2045	2065	Gns. årlig vekst i %
LoLo	Tonn	421.953	576.248	1.018.878	1.824.328	
	Vekst i %	-	37%	141%	332%	2,9%
	TEU	48.652	66.442	117.479	210.349	
	Vekst i %	-	37%	141%	332%	2,9%

Utvikling av nye havnearealer

I 2065 vil arealbehovet for containergods være 110 da. Behovet for kai vil i løpet av perioden 2025 – 2045 gradvis øke, og det er forventet at det tidlig i dette intervallet må etableres en ny kai på 300 m. Dette kan oppnås ved en gradvis utbygging av kailinjen øst-vest i Kongsgård, slik havna har gjort de siste årene til en oppnår en total kailengde for avsnittet på 650 m. Den vil være dekkende for veksten en ser gjennom prognosen frem til 2065.

Forventet investeringsbehov for en ny containerterminal

I første utviklingstrinn bygges hele containerterminalen ut på fast land. Deler av dette arealet vil også fra starten av kunne benyttes til OSP formål, for deretter å gå over til dedikert containerterminal. Fra dette tidspunktet må behov for OSP areal utvikles på nord-syd linjen, sørover mot Marvika.

Tabell 8: Forventet investeringskostnad for containerterminalutvidelse i million NOK (Jensen, 2014)

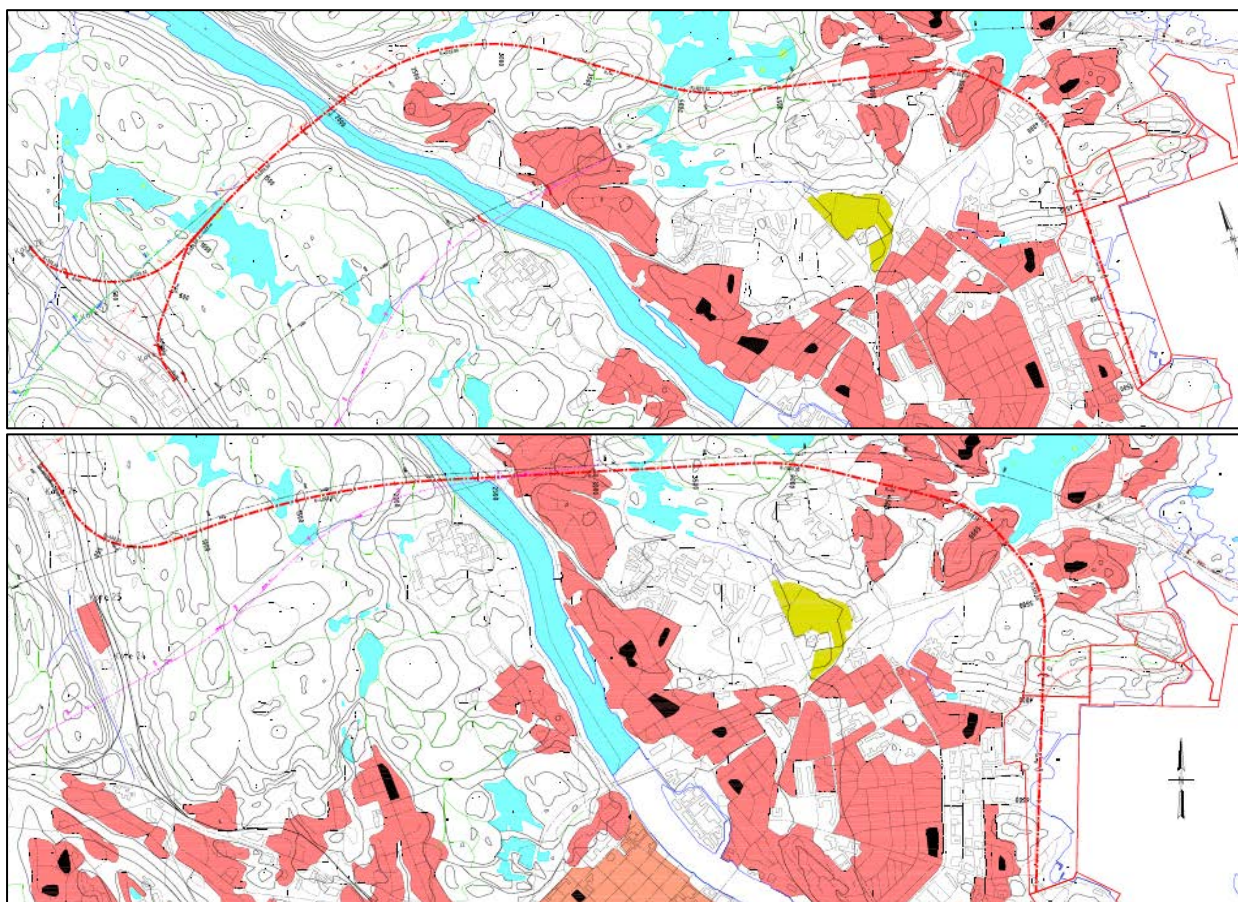
	2013	2025	2045	2065
Containerterminal 350 m kai		541	-	-
Utvidelse av containerterminal med 300 m kai	-		652	-
Utvidelse av containerområde med 73 000 m ² terminalområde	Utvikles først som OSP område og overføres deretter til containerformål			

Jernbanetilknypning til containerterminalen

Det er utført en mulighetsstudie for å se på alternativer for jernbanetilknypning til Kongsgårdområdet for å identifisere mulige konfliktområder med den nye Ytre Ringveien.

De overordnede nasjonale målsetningene om å overføre mer gods fra veg til bane og sjø, gir føringer for at det er riktig å planlegge et godstogs spor til Kongsgård havn.

Det vil være flere muligheter for spurløsning i havneområdet. Den skisserte løsningen viser atkomstspor på kaia mot sør og forgrening til containeravsnitt mot øst. Dette er en fleksibel løsning, og godstog vil kunne settes opp på havna og kjøre direkte til destinasjonen uten videre skifting på Langemyr godsterminal.



Figur 7 sørlig og nordlige traseforslag (Knudsen, 2014)

For tilkobling av det nye sporet til eksisterende spor er det hovedsakelig to alternativer som vurderes som aktuelle; Langemyr godsterminal eller Dalane stasjon og skiftetomt.

På bakgrunn av de opplysninger som foreligger, anses det som fullt mulig å anlegge et godstogs spor til Kongsgård. Det er ikke avdekket konfliktpunkter mot korridorene for den planlagte ringveien, som ikke kan ivaretas med litt tilpasninger. Det er sannsynlig at store deler av traseen må gå i tunnel. Hvis man starter byggingen av jernbanespor fra havneområdet, kan overskuddsmassene fra tunnelarbeidet brukes til utfylling av sjøområder som senere kan benyttes som havneareal.

Stykkogods, bulkogods og prosjektgods

Formål: Kristiansand havn KF skal styrke sin posisjon som regionhavn på stykkogods, bulkogods og prosjektgods.

Effektmål: Kristiansand havn KF skal utvikle større og mer sammenhengende kaifronter og legge til rette for effektive lasting og lossing mellom skip og kai og direkte fra skip til skip. Havna skal for godssegmentet kunne betjene større skip og markedsføre tjenestene direkte mot vareeiere, redere og importører. Kristiansand havn skulle kunne tilby et godt våtbulksegment for å ivareta behov, og for å tilrettelegge for framtidens energikrav - inklusive LNG.

Resultatmål: Utvikle tilbud for våtbulk i Kristiansands sjøområde. Veksten i bulk og stykkogods gjennom Kristiansand havn skal ha 100% vekst i 2025 sammenlignet med 2012.

I henhold til varestrømsprognosen vil godsmengden for tørr bulk i 2025 være kun 6-7 % større enn i 2012, hvor godsmengden var på 432 789 (se også (Kveiborg, 2014), Bilag B).

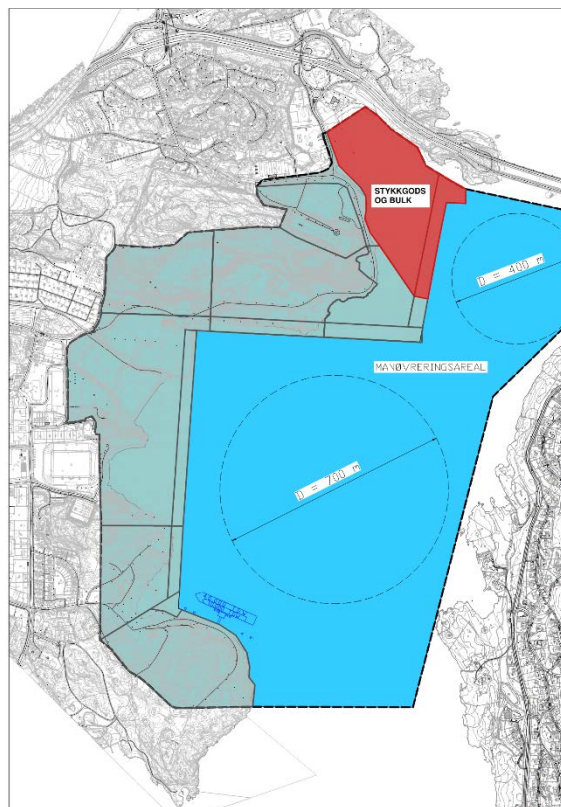
Dagens situasjon

Stykkogodsaktiviteten i Kristiansand er for tiden 4-6 skip i uken med forbindelser fra Polen via Danmark og Fredrikstad til Kristiansand, og videre fra Kristiansand til Sandnes eller Årdal i Ryfylke. Total godsmengde er ca 300 tonn, pluss varierende mengder med pallegods. Ruten har også pallegods på utgående, men siden ruten stopper i Trondheim er hovedmengden av utgående gods begrenset opp til midtnorge.

Videre er det ruteforbindelse fra Larvik, som går videre til Sandnes. Her er det utgående gods med mengder opp til 50-60 tonn. Utgående last er meget viktig da den dekker hele Norge, samt at det gjøres samskipinger med Hurtigruten, hvor ukentlige volumer utgjør 3-400 MT

Endelig er det fast rute, hvor skipet kommer fra Fredrikstad og går videre til Lyngdal. Antall tonn inngående last er noe varierende, men vanlig lastmengde er det fra 75 tonn til 150 tonn. I tillegg får Kristiansand ofte noen partier fra Cuxhaven.

Utgående last fra Kristiansand (kystlast) til diverse havner, men hovedandelen går nordover fra Rørvik til og med Kirkenes. Normal mengde utgjør fra 100-200 tonn.



I tillegg har vi ukentlige anløp med Ling Star og Baltic Betina, som samseiler ca ukentlig fra Finland med spesial containere til glasfiberindustrien.

Vekstrater

Vekstratene for tørr bulk forventes å ha en moderat gjennomsnittlig årlig vekst på 0,9% over de neste 50 år.

Vekstratene for tørr bulk kan bli større på grunn av faktorer som ikke kan tallfestes, og ved strategisk satsing.

Tabell 9: Vekstrater for tørr bulk (Kveiborg, 2014).

	Enhet	2013	2025	2045	2065	Gns. årlig vekst i %
Tørr bulk	Tonn	420.061	461.659	545.659	660.506	
	Vekst i %	-	10%	30%	57%	0,9%

Utvikling av nye havnearealer

Tørr bulk forutsettes å bli håndtert i de arealene i Kongsgård som benyttes til formålet i dag. Det ansees som rimelig sikkert at arealene for tørr bulk vil måtte flyttes en del rundt i Kongsgård, for å drøye etablering av nytt havneareal ved Vige så lenge som mulig. Arealene kan for eksempel godt brukes sammen med OSP aktiviteter. I en senere fase - etter 2045 - forventes det at tørr bulk håndteres i de nye havnearealene i Vige, som da vil være ferdig etablert.

I arealdisponeringen er det totale behovet for tørr bulk satt til å være 45 da. Stykkgoods er antatt til å kreve et areal på 30 da. Det samlede arealbehovet for tørr bulk og stykkgoods vil samlet være 75 da. Arealet som foreslås til tørrbulk og stykkgoods har en irregulær form, som medfører at arealet blir vanskelig å utnytte effektivt. Vi vurderer imidlertid at 96 da. vil være nok til å oppveie arealets uhensiktsmessige form. Ved full utbygging av området for tørr bulk og stykkgoods, vil en ha 380 m kai og et areal bak på om lag 96 da.

Forventet investeringsbehov

Nytt havneareal i Vige er det mest kostbare området å opparbeide. Det er også det området som har de største usikkerhetene knyttet til seg. Sammenlignet med etableringskostnad for containerterminalen, vil Vige for eksempel ha kostnader pr. kvadratmeter, som er ca. 2,5 ganger større enn for containeravsnittet, og ca. to ganger større enn etablering av havneareal for OSP.

Tabell 10: Forventet investeringskostnad for tørr bulk og prosjekt gods i million NOK (Jensen, 2014).

	2013	2025	2045	2065
Tørr bulk og prosjekt gods	-	-	1 201	

Det er derfor avgjørende for havnas økonomi å drøye etablering av nytt havneareal i Vige så lenge som mulig. Det må også tas hensyn til at tørr bulk og prosjekt gods har den laveste vekstrate sammenlignet med andre type gods.

Offshore Supply Port

Formål: Kristiansand havn KF skal være regionens foretrukne Offshore Supply Port (OSP)

Effektmål: Kristiansand havn KF skal etablere og videreutvikle kaier og arealer for alle deler av fremtidens offshorevirksomhet. Behov for arealer vil utvikles i god samarbeid med offshorenæring (NODE) og direkte mot enkelte selskap. OSP arealer skal tilrettelegge for samlokalisering av ressursfaglige kompetanse i havneområde.

Resultatmål: Hvert år skal minst én rigg/supplyskip inn for klassifisering. I 2025 skal OSP aktiviteten ha hatt 100% vekst sammenlignet med 2012.

I henhold til Tabell 11 vil veksten i 2025 være 20% sammenlignet med 2013.

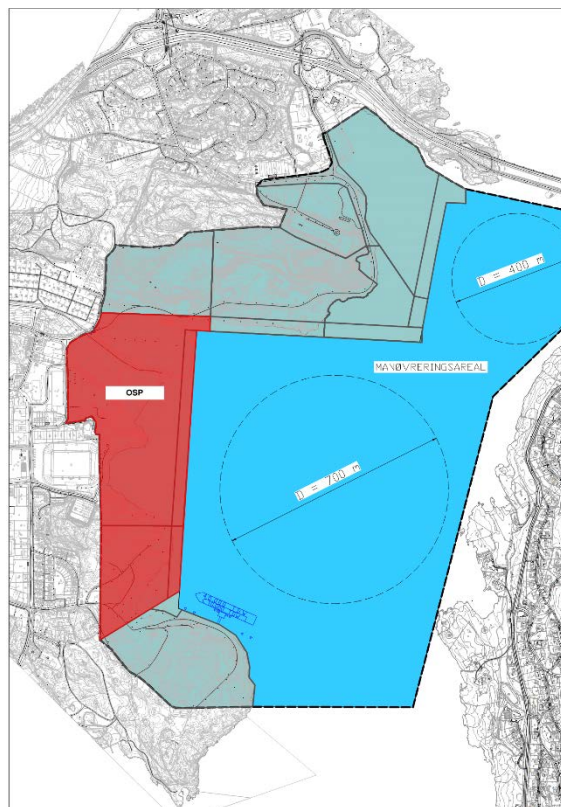
Dagens situasjon

Offshore supply opereres stort sett bare fra nytt kaiavsnitt i Kongsgård. I dag er det to operative kaier, henholdsvis kai 35 og kai 36. Kai 35 har en lengde på 144 m og kai 36 har en lengde på 216 m + 91 m, hvorav sistnevnte 91 m bygges ut nå. Kailengdene og bakarealet er i dag utfordrende og kapasitetsbegrensende – ikke minst i forhold til sambruk for bulk/stykkogods. Når offshorelaster er lagret, og skip ligger inne til ombygging/klassing, så opptas plassen over lengre tid, og setter begrensninger i forhold til bulk-/stykkogods.

Vekstrater

Det foreligger ikke noe entydig grunnlag for framskrivning av vekstratene for OSP. Næringen har store ordreserver og er en aktør som betyr mye for verdiskapningen, antall arbeidsplasser og skatteinntektene på Sørlandet. Slik sett er den viktig også for oppfyllelsen av Kristiansand Havn KF Strategiplan. OSP anløp til Kristiansand havn har hittil vært relatert til oljevirkosomheter. Denne forventes å ha en nedadgående trend nasjonalt. Internasjonalt er den derimot fortsatt i vekst, samtidig er det slik at næringen besitter «know how» som kan overføres til nye bærekraftige næringer innenfor offshoreindustrien.

For offshore i et lengre tidsperspektiv er området som EUs «Blue growth» og tilhørende aktiviteter, så som: mineralutvinning til havs, energiløsninger til havs (varmtvann fra store dyp, vindkraft, bølgekraft o.l.), bioøkonomiske næringer (så som havbruk) o.l. som



er vekstpotensialet. For alle disse trengs det havgående støtte fra supply skip, rigger og annet utstyr som vi i dag stort sett forbinder med oljeindustrien.

I prognosene for OSP aktiviteten opereres det med to scenarier. Et nedre scenarie med vekstrater som Lo-Lo last og et øvre scenarie der man legger til grunn en årlig vekst på 3,5 %. Nedre scenarie gir et dimensjoneringsgrunnlag på 21 anløp per år.

Tabell 11: Vekstrater for OSP (Kveiborg, 2014)

	Enhet	2013	2025	2045	2065	Gns. årlig vekst i %
OSP	Anløp	10	12	15	21	-
	Vekst i %	-	16%	54%	108%	1,4%

Utvikling av nye havnearealer

186 da. og 800 m kailengde vil være tilstrekkelig kapasitet (se også Tabell 12). Det er utvidelsesmuligheter på 60 da. landareal og 200 m kai. Utvidelsesmulighetene vil kunne dekke det øvre scenariet for vekst innen OSP til og med 2065 med unntak av 50 meter kailengde. Det er mulig å få 800 meter kai, mens behovet er 850 m. Vekst i OSP vil medføre at andre havneformål må flyttes til nye havneareal og om Vige må bygges ut.

Tabell 12: Behov for OSP areal med kailengde for skip og rigger (Jensen, 2014)

	OSP kailengde for skip og rigger [m]	Antall
Skip	Plasser for skip á 250 m	1
	Plasser for skip á 100 m	2
	Plasser for skip i alt	3
	Kailengde for skip	450
Rigger	Kaiplass for rigger á 100 m	2
	Kailengde for rigger	350
Samlet kailengde for skip og rigger [m]		800
Samlet arealbehov for OSP		186 daa

Forventet investeringsbehov

Kristiansand havn vil utvide dagens OSP havn i Kongsgård for på sikt å kunne flytte containerterminalen fra Lagmannsholmen. Det vil muliggjøre at disse OPS aktivitetene flyttes. For å få dette til må havneområdet utvides mot sør, mot Marvika. For å oppnå den mest optimale løsningen økonomisk, burde OSP aktivitetene i 2025 plasseres sammen med containerterminal, hvor OSP-aktivitetene i dag ligger (i Kongsgård). Dette slik at opparbeidelse av framtidige arealer i Marvika utsettes lengst mulig. Disse arealene er tenkt utviklet i periode 2030 – 2050. Utvikling av OSP områdene i nordre

havn trenger en stor investering. Utvikling av nytt OSP arealer i Kongsgård må derfor være styrt gjennom et tett samarbeid med aktørene i bransjen. Utvikling av OSP arealer har to vesentlige risikomomenter:

1. *Investering gir ikke tilstrekkelig økonomisk avkastning i lange perioder etter ferdigstillingen.* Derfor må Kristiansand havn og det regionale næringslivet styre denne risikoen ved å bygge ut de nye havnearealer for OSP i flere små trinn, som er tilpasset markedets behov.
2. *Behov eksisterer men det er ikke reservert tilstrekkelig areal for å utvikle havnearealer, eller avsatte arealer kan ikke benyttes på grunn av støyproblematikken.* Derfor er det viktig at Kristiansand kommune reserverer arealer i tilstrekkelig størrelse og styrer utviklingen av nye boligarealer i henhold til mulige konfliktmomenter.

Tabell 13: Forventet investeringskostnad for OSP havn i million NOK (Jensen, 2014)

	2013	2025	2045	2065
Disponibelt område 1	-	279	-	-
OSP	-	1 672	-	-
Disponibelt område 3	-	374	-	-

Havneareal, infrastruktur og økonomi

Det pågår arbeider med ny eiendomsstrategi. Målsettinger m.m. må tilpasses utfallet av dette arbeidet.

Formål: Kristiansand havn KF skal forvalte tilstrekkelige areal og infrastruktur som sikrer havnas strategiområder og styrker havnas økonomi over tid.

Effektmål: Kristiansand havn skal tilby arealer med infrastruktur som tilfredsstillende kundenes behov for videreutvikling. Som en profesjonell utleieaktør skal Kristiansand havn tilby gode og forutsigbare rammer rundt sine avtaler, og med hensyn til kostnader og inntekter. Langsiktige vedlikeholdsplaner skal styrke havnas HMS arbeide, og øke arealenes verdier over tid. Kristiansand havn skal gjennomgå eiendomsmassen i forbindelse med påfølgende års budsjett for å tilpasse eiendomsporteføljen optimalt til havas kjerneaktivitet.

Resultatmål: Kristiansand havn har en utleiedekning på over 95% for utleibare arealer og bygg. Kristiansand Havn skal tilby attraktive arealer og den infrastruktur som næringslivet etterspør. Leieinntektene/brukerfinansiering og avvikling av eiendommer skal bidra til finansieringen av nødvendige investeringer i de nye havneområdene.

Dagens situasjon:

Kristiansand Havn KF eier til sammen ca. 340 da grunnareal i byen og i Kongsgård/ Vige. Bygningsmassen utgjør ca. 32 600 m², og den samlede kailengden er 2700 lm. De samlede leieinntekter utgjør brutto ca. 25 millioner pr. år, eller ca. 25% av havnas samlede inntekter.

Eiendomsinntektene kan deles inn etter:

- Leieinntekter fra havnerelatert virksomhet og (innenfor ISPS gjerdet)
- Leieinntekter fra ikke havnerelatert virksomhet (utenfor ISPS gjerdet)

Vekstrater

Vekstrater er ikke fastlagt eksplisitt for nevnte strategiområde. Men, fremtidig vekst skal ha som hovedmålsetting å dekke primærstrategiområdenes behov, og skal tilpasses konklusjonene fra pågående arbeider med eiendomsstrategien.

Salg av dagens havnearealer

Siden Kristiansand havn har flyttet fra silokai vil salg av disse arealene generere inntektene som kan benyttes til videre utvikling av flerbruks kai på Lagmannsholmen eller utvikling av nye havnearealer. Ved frigjøring av ytterligere arealer vil ekstraordinære inntekter fra salg av disse havnearealer forbedre havnas investeringsevne for videre utvikling av nord havn.

Tabell 14: Forventet inntekt ved salg av havnearealer (Kveiborg, 2015).

År	Areal	Forventet inntekt
2015-2017	Silokaia	125 mill. kr
2015-2017	Salg av andre arealer	20 mill. kr
2025	Shell tomt	35 mill. kr
2026	Silokaia 2. del	120 mill. kr
2030	Del av Lagmansholmen og Caledonien	100 mill. kr
2035	Del av Lagmansholmen og Caledonien	100 mill. kr
2040	Del av Lagmansholmen og Caledonien	100 mill. kr

En rasjonell forretningsmessig god eiendomsforvaltning er vesentlig for havnas økonomi. Gjennom denne kan havna stabilisere økonomien i tider hvor lastmarkedene svinger.

Det er videre slik at tung havneinfrastruktur, som kaikanter - er så kostnadskrevenne at årlige inntekter fra den rene havneaktiviteten ikke kan dekke investeringene de første årene. Baklandet må være med å bære disse kostnadene for å opprettholde konkurranseevnen. Kristiansand Havn Kf har allerede en liten inntektsandel fra baklandet, sammenlignet med andre havner, jfr. bl.a. (SITMA, 2012).

I forhold til havnas resultatmål for bærekraftig økonomisk utvikling legger havneplanen følgende premisser:

1. Eksisterende utleiearealer erstattes med tilsvarende nye utleie arealer i de nye havne områdene.
2. Andel utleie areal i de nye havne områdene må økes i takt med økning av utvidet havneareal
3. Inntektene fra salg av gamle havnearealer skal brukes som finansiering av nye havneareal og tilhørende infrastruktur.
4. Utvikling av havnearealer foretas kun dersom alle tiltak for effektivisering av havnedrift på eksisterende havneareal er unyttet. Dette legger føringer for at nye havnearealer skal utvikles så seint som mulig.
5. Utvikling av nye havnearealer og kai arealer foretas trinnvis i takt med markedets behov.

Havnas investeringsevne

Det årlige driftsresultatet før nedbetaling av lån (eksisterende lån) er ca. 40,3 mill. kr i 2014. Etter nedbetaling av eksisterende lån er det i 2014 et kontantoverskudd på cirka 11,2 mill. kr. Det er overskudd i årsregnskapet for denne perioden. Det årlige overskuddet vokser til 165 millioner kr i 2065. I årsresultatet er det også inkludert ekstraordinære inntekter fra salg av arealer. Salg av arealer er tatt inn i perioden fra

2015 til 2045. Tilsvarende tas også inn kjøp av nye arealer i prognosen. Finansiering for disse områdene er gjort med dels lån, og dels oppsparte midler, som havna genererer gjennom salg av eksisterende arealer. På grunn av inntektene fra salg av arealer i eksisterende havn, er det ikke nødvendig å låne penger til oppkjøp av nytt areal.

Størrelsen på nye lån som kan tas opp vokser jo lengre ut i perioden vi kommer. Dette er delvis på grunn vekst i gods- og transportområder - noe som øker fortjenesten, men også at gamle lån er innfridd. I tillegg akkumuleres oppsparte midler fra årsresultatene, og renteinntekter som vokser raskere og raskere. Dette betyr at den totale investeringsevnen vokser utover i perioden.

Den akkumulerte investeringsevnen i henhold til forventete vekstrater er 4,9 milliarder kroner for periode 2015 - 2065. Ved lavere vekstrater og høyere rentenivå forventes en akkumulert investeringsevne på 3,2 milliarder kroner for samme periode (se også Tabell 15). Det forventede investeringsbehovet i perioden er på 5,1 milliarder kroner (ekskl. investeringsbehov for utvidelse av fergeterminalen). Investeringskostnadene for den nye nordre havnen inkluderer en sikkerhetsmargin på 30%.

Tabell 15: Havnas forventede akkumulerte investeringsevne (Kveiborg, 2015).

	Dages vekstrate og lav rente			Lav vekstrate og høy rente		
	I alt	Egenkapital	Lån	I alt	Egenkapita	Lån
2014-2025	646	18	628	536	2156	534
2026-2045	1342	594	749	855	417	438
2046-2065	2931	2161	770	1829	1437	391
Σ	4914			3220		

Takten i utviklingen av nye havnearealer skal følge markedets behov og havnas økonomiske bæreevne. Under sammendrag er det vist en fremdrift, hvor vi har forsøkt å fange de forhold vi er kjent med i dag. Ytre endringer, så som; infrastruktur utenfor havneområdene vil påvirke dette i stor grad, som f.eks. ny E18/E39 - Gartnerløkka - Meieriet.

Bidrag fra statlige og regionale interessenter

Det legges til grunn at regionale interesser spiller på lag med havnen for å kunne påvirke og synliggjøre økonomiske utfordringer mot staten gjennom NTP-arbeidet(ene) – ikke minst i forhold til land- og sjøbasert infrastruktur til og fra havnen.

På landsiden dreier dette seg om veg og jernbane. På sjøsiden innseilingsleder (merking, utdyping etc). Men, behovet går ut over dette, ettersom vi får forrykking i tid av

investeringsbehovet havna/regionen har, som følge av pågående infrastrukturtiltak utenfor våre områder. Det nære eksemplet er Fergeterminalen, hvor ny E18/E38 krever store investeringer på terminalen i tid, som ikke er sammenfallende med havnens behov. Litt lenger fram kan tilsvarende situasjon oppstå som følge av ny Ytre Ringveg. En annen viktig sak er at omregulering av naboarealer ikke kommer i konflikt med havnas behov for å kunne drifte døgnet rundt, hele året, og at slike utbygginger ikke krever ytterligere tiltak som er dyre å implementere.

Cruisehavn

Formål: Kristiansand havn KF skal være en av to ledende cruisehavner mellom Oslo og Bergen

Effektmål: Kristiansand havn KF skal være en aktiv deltaker i lokale, regionale, nasjonale og internasjonale nettverk tilknyttet cruisevirksomhet. Kristiansand havn KF skal legge til rette for et mangfold av cruiseanløp sentralt i Kristiansand.

Resultatmål: Årlig antall cruiseanløp og/eller antall pax øker hvert år. Kristiansand havn har en målsetting om 150 cruiseanløp i 2025 og/eller 150 prosent vekst i antall pax.

Bl.a. på grunn av endringer i miljøkrav for seiling i EU havner med tungolje, har antall anløp gått ned fra 2014 til 2015 (se også Tabell 16). Antall anløp er forventet å komme tilbake etter 2015 når rederiene har oppgradert sine fartøy i henhold til det nye regelverket. Kristiansands resultatmål for cruiseanløp i 2025 er ambisiøse, men ikke urealistiske.

Tabell 16: Antall cruise anløp i perioden 2012 - 2014 og forventet anløp for 2015. (Kristiansand-havn)

	2012	2013	2014	(2015)
Cruiseanløp	51	58	80	(44)

Dagens situasjon

Dagens cruiseterminal i Kristiansand havn er lokalisert på Silokaia. Som følge av den kommende byutviklingen av området, og planlagt byggstart for den prosjekterte Kanalbyen, startet Kristiansand Havn prosessen med evaluering av fremtidig lokalisering av byens cruisefasiliteter. Som resultat av denne prosessen ble Lagmannsholmen valgt som framtidig cruiseterminal i Kristiansand. Videre ble det tatt hensyn til at cruisesesongen i Kristiansand er kort, og det ble derfor også anbefalt å utvide bruksområdet til kaien slik at de nye fasilitetene også vil være tilrettelagt for å håndtere containertrafikken når det ikke ligger cruiseskip til kai.

Utvikling av nye havnearealer

Lagmannsholmen/Caledonien skal romme ny flerbruksterminal. Terminalen skal kunne dekke havnas behov for container (til terminalen i Kongsgård er klar til bruk), nærskipfart og cruise på kort sikt. På lang sikt er det bare cruise som skal ligge igjen på Lagmannsholmen.

Kaiarbeidene kan tidligst settes i gang våren 2016 avhengig av de geotekniske forholdene i det oppfylte området. I byggetrinn 1 bygges det ut en kailengde på 250 m, som kan utvides i byggetrinn 2 med ytterligere 75 meter på hver side - til totalt 400 meter.

Våt bulk

Tilbudet ble vesentlig redusert etter at Shellanlegget på Odderøya ble nedlagt. Sammenlignet med 2012 finns det i 2015 ikke våtbulk terminal i Kristiansand havn utover de private, som pr. i dag kun tilbyr snevre segment av våtbulk området som sådan. Videre er det slik at Kroodden også skal legges ned. Det er f.eks. ikke tilbud på marine oljer, jetfuel, bitumen, biodiesel, tungolje, marine gassolje, etc. etc. Dette segmentet har derfor gått ned fra 369 189 tonn i 2012 til mindre mengder i 2015. For marine fuel ble det kun omsatt mindre enn 5000 tonn, og fergene bunkrer i dag annet sted.

Vi vet at det som følge av overordnede nasjonale og internasjonale føringer er stor fokus på miljøkrav. Dette vil utløse innovative og varierte løsninger, både i forhold til nye drivstofftyper og i forhold til renseteknologi, osv. Pr. i dag har ikke Kristiansand mulighet til å møte en etterspørsel om å stille areal til disposisjon for slik satsing når etterspørselen kommer.

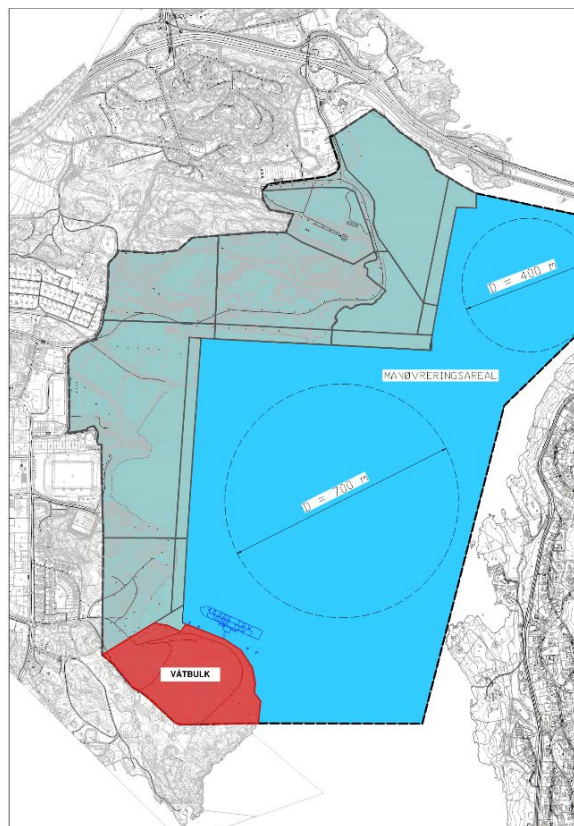
Målsettingen i satsingen er å kunne møte et fremtidig behov, som skissert over og å legge til rette for å redusert biltransport ved å flytte last over fra veg til sjø. Dette gir en vinn-vinn-situasjon, både i forhold til miljøet og ikke minst i forhold til trafiksikkerheten.

Det forventete markedet for våt bulk i regionen i 2025 er 289 459 tonn, gitt en strategisk satsing for å få dette til.

Kort sikt

Satsingsområde Våt bulk er pr. i dag tatt inn under bulk i havnas strategiplan for perioden fram til 2025. Dette bør vurderes endret ved rullering av planen.

Det fins en del privateide tankanlegg ved Kolsdalsbukta, som driftes av STATOIL. Arealet i dette området anses som for lite, for å kunne dekke regionens fremtidige behov på alle våtbulksegmenter. Kristiansand havn anser det å skaffe gode våtbulktilbud, som et viktig tiltak for regionen, og som et forretningsmessig attraktivt segment da dette vil øke Kristiansand Havn KFs attraktivitet i markedet på andre områder (ved at vi har lagt til rette for, og kan tilby fuel, og de råstoffsegmentene som næringslivet etterspør).



Med forholdsvis lave investeringer kan en raskt etablere et tilstrekkelig tilbud ved å etablere to støttepunkter med tilstrekkelig dybde i sjø, og ved at trafikkavviklingen på land midlertidig avvikles over Marviksletta. Tidshorizonten må være at et nytt areal for våtbulkterminal skal være på plass før 2025.

Mellomlangt sikt

Et våtbulk anlegg vil i denne perioden trolig allerede være etablert i Marvika. Det øvre arealbehovet er på 97 da. Dette arealet vil være nok til å håndtere de endringer og den strategiske satsingen og veksten som vurderes som behovet for våt bulk segmentet. En viktig planleggingsoppgave i denne perioden er hvordan man kobler Marvika sammen med arealene lenger nord. I 2045 vil det være behov for arealene så langt syd som til Marvika og da kan det være mulig å koble våtbulk anlegget på den interne havneveien, som skal betjene havneområdet i aksene nord–syd.

Lang sikt

Varestrømsprognosen (Kveiborg, 2014) viser en nedgang i våt bulk (basert på TØIs prognoser), fordi man på nasjonalt nivå forventer at etterspørselen etter fossile brennstoffer vil gå ned. Med det utgangspunktet vi har, vil det med riktig strategisk satsing, være et vekstområde i Kristiansand. Dette begrunnes i at regionen i dag ikke har importfasiliteter for å dekke dette markedssegmentet.

Det er også uklart i dag i hvilken grad fossilt bredsel vil erstattes av for eksempel andre typer "fremtidige drivstoff". Drivstoff andelen av våt bulk er derfor vanskelig å anslå utfra dagens ståsted. Men, våtbulk er ikke bare drivstoff. Det skal dekke mange andre områder så som; marine gassolje, bitumen, LNG, jetfuel, biodrivstoff, saltsyre, kjemiske produkter generelt, etc.

Tabell 17: Forventet investeringskostnad for våt bulk i million NOK (Jensen, 2014)

	2013	2025	2045	2065
Disponibelt område 1		96	-	-

For å sikre fleksibilitet er det viktig at våt bulk anlegg ikke plasseres på et område hvor det kan blokkere for andre strategiområders utvikling. Dessuten er det ut fra sikkerhetsgrunner viktig at tankskipfasiliteter og tankanlegg lokaliseres slik at innseilingen er kortest mulig, at anlegget ligger skjermet fra andre sensitive havneområder, og i tilstrekkelig avstand til bebyggelse av sikkerhetsgrunner. Områdene ved Marvika peker seg derfor ut som det beste området, hvor det også er mulig å innfri alle disse hensynene.

Forventet investeringsbehov

Godsprognosen for våt bulk er usikker på grunn av overnevnte forhold. Det er derfor viktig at våtbulk terminalen etableres i takt med etterspørselen. Våt bulk er imidlertid

økonomisk gunstig ettersom det krever lave investeringer, og lav handteringsintensitet i forhold til omsetningsvolum dersom ulike segmenter kombineres.

For å kunne simulere effekten av investeringsbehovet er det valgt å etablere våt bulk terminalen rundt 2025, men den kan og bør helst komme tidligere.

Innspill til kommuneplanen

På bakgrunn av overordnede vedtak og dokumenter med føringer for havneplanen, er det utarbeidet forslag til materiale og plankartgrunnlag for implementering av fremtidige havnearealer ved neste rullering av kommuneplanen, se Vedlegg C: Innspill til kommuneplan. Forslaget legger opp til en økning av havnas landareal på 424 dekar og 981 dekar sjøareal. Innspillet til nytt havneareal på land og sjø vil ivareta havnas behov for arealer på kort sikt og sikre at havna har muligheter til å utvikle seg på lang sikt frem mot 2065 i takt med behovene, slik de fremstår gjennom utarbeidet godsprognose.

Eksisterende arealbruk i kommuneplanen for Kristiansand 2011 – 2022

I eksisterende kommuneplan er tilgrensende arealer til havnearealene i Kongsgård avsatt til andre arealbruksformål. Nedenfor følger en gjennomgang av de eksisterende formålene.

Grønnstruktur. Ringåsen, Ringknuten, Hestheia, Romleåsen og deler av Marvika og Gleodden er i gjeldende kommuneplan avsatt til grønnstruktur.

Områder i sjø. Formålene som ligger i eksisterende kommuneplan er bruk og vern av sjø og vassdrag, ferdsel og kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Begbyggelse og anlegg kombinert formål. Områdene ved Torsvika (BA5) er avsatt til idrett, kontor og forretning. I Marvika er det regulert to kombinerte formål for bolig og kontorformål (BA6 og BA7), som er lokalisert på nord -og sørsiden av Marvika.

Hensynssoner og gjennomføringssone. På både sjø- og landarealene, som ligger ved Torsvika, er det lagt en gjennomføringssone med krav om felles planlegging. Innerst i Marvika er det angitt hensynssone naturmiljø H560. Sør på Gleodden er det angitt hensynssone kulturmiljø H570.

Innspill til rullering av kommuneplanen for Kristiansand

I nord er det ønskelig å benytte mer av Ringåsen og Ringknuten til havneformål enn eksisterende kommuneplan legger opp til. Det foreslås å utvide dagens havnearealer i nord med 113 dekar. Utvidelsen vil skje nordover inn i Ringåsen og Ringknuten. I sør foreslås det å avsette arealet fra Kongsgård til Gleodden til et sammenhengende areal for havneformål.

I sjøen mot Sømmlandet, foreslås det å avsette sjøområdet til havneområde i sjø. Området utgjør 981 dekar. Dette for å sikre manøvreringsareal i sjø. På Vedlegg D: Oversiktskart vises havnas foreslåtte arealbruk til kommuneplanen, her er også eksisterende havnearealer tegnet inn.

Referanser

- Council World Shipping** European ports - an engine for growth. - 2014 : World Shipping Council, 2014.
- Gemba** Ringvirkningsanalyse - Kristiansand Havn KF [Report]. - [s.l.] : Gemba seafood consulting, 2014.
- Hellenes Bjørn Vidar** KRISTIANSAND KOMMUNE, PLAN 1097 - Skisseprosjekt [Report]. - Kristiansand : VIANOVA, 2015.
- Hestetun Sverre** Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Støyvurdering [Report]. - Kristiansand : COWI, 2014.
- Jensen Kaj Nykjær** Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 [Report]. - [s.l.] : COWI A/S, 2014.
- Jensen Kaj Nykjær** Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Orienterende estimat for anlægsinvestering (Dansk) [Report]. - Kristiansand : COWI, 2014.
- Knudsen Tom** Mulige traseer for jernbanespor til Kongsgård [Report]. - Kristiansand : COWI A/S, 2014.
- Kristiansand-havn** Cruise anløp Kristiansand havn [Online] // Kristiansand havn KF. - 02 17, 2015. - <http://www.kristiansandhavn.no/Aktivitet-i-havna/Cruiseterminalen/Oversikt-over-Cruiseanlop>.
- Kveiborg Ole** Analyse og investeringsevne [Report]. - Kristiansand : COWI, 2015.
- Kveiborg Ole** Varestrømsprognosen for Kristiansand havn frem til 2065 - COWI [Report]. - Kristiansand : Kristiansand havn KF, 2014.
- Marstein Rolf** Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Trafikkutredning [Report]. - Kristiansand : COWI, 2014.
- Samferdselsdepartementet** Nasjonal havnestrategi [Report]. - Oslo : Samferdselsdepartementet, 2015.
- Sentralbyrå Statistisk** Statistisk sentralbyrå [Online] // Godstransport på kysten. - 01 29, 2015. - <https://www.ssb.no>.
- SITMA** Ny havnestruktur i Kristiansand, revisjon av vedtaket i Kristiansand bystyre i juni 2013 [Report]. - [s.l.] : SITMA, 2012.

Vedlegg A Fagrapporter

Følgende fagrapporter har blitt utarbeidet under havneplanen og er vedlagt til dette dokument.

1. Varestrømsprognosen for Kristiansand havn frem til 2065 – **COWI**. Kveiborg Ole - Kristiansand: Kristiansand havn KF, 2014.
2. Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065, Jensen Kaj Nykjær - [s.l.: **COWI**, 2014.
3. Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Orienterende estimat for anlægsinvestering (Dansk), Jensen Kaj Nykjær. - Kristiansand: **COWI**, 2014.
4. Mulige traséer for jernbanespor til Kongsgård [Rapport], Knudsen Tom - Kristiansand: **COWI** A/S, 2014.
5. Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Trafikkutredning. Marstein Rolf - Kristiansand: **COWI**, 2014.
6. Forslag til arealdisponering for Kristiansand havn til 2065 - Støyvurdering. Hestetun Sverre - Kristiansand: **COWI**, 2014.
7. Analyse og investeringsevne, Kveiborg Ole - Kristiansand: **COWI**, 2015.
8. Skisseprosjekt Fergeterminal. - Kristiansand: **VIANOVA**, Hellenes Bjørn Vidar KRISTIANSAND KOMMUNE, PLAN 1097 - 2015.

Vedlegg B: Prosjektorganisasjon

Kristiansand Havn KF startet med å organisere arbeidet i tråd med føringer fra Bystyret, og gikk deretter ut med tilbudsforespørsel. Konkurransen ble vunnet av firma COWI fra Kristiansand, og arbeidet startet tidlig 2014.

Kristiansand Havn KF har organisert arbeidet som følger:

Politisk referansegruppe: Havnestyret

Prosjekteier: Havnedirektøren

Styringsgruppe:

Organisasjon	Representant
VAF Kristiansand kommune Kristiansand Havn KF Knutepunkt Sørlandet Kystverket Sørøst ²²	Samferdselssjef Vidar Ose Tekn. Dir. Ragnar Evensen (med stedfortreder Jan Erik Lindjord) Assisterende havnedirektør Thomas Granfeldt jr. Kjell Alfred Kristiansen. Senhøsten 2014 gikk Kristian Råmunddal inn i stedet for Kristiansen. Cecilie P. Gunnufsen

Prosjektgruppe:

Organisasjon	Representant
VAF VAF Kristiansand Kommune Kristiansand Havn KF Brukere	Seksjonsleder for Plan- og miljø Kristin Syvertsen. Ble erstattet av Bjørg Hellem Egil Strømme Jan Erik Lindjord Prosjektleder Odd-Leif Berg Havneing. Svein-Inge Larsen Eiendomssjef Trond Sikveland Kontrollør Ove Jarl Eielsen Espen Andve, Seafront og leder for NHO Transport

Rådgiver COWI:

Funksjon	Navn
Prosjektleder Økonomi Havneplanlegging Støy Trafikk	Dr.-Ing. Martin Schreck Ole Kveiborg Kaj Nykjær Sverre Hestetun

²² Kystverket har observatørrolle

Funksjon	Navn
Arealplan	Rolf Marstein Jon Øyvind Reme
Jernbane utredning	Endre Ballchen Tom Knudsen

Temamøter med regionale aktører

For å kunne kartlegge kundens og regionens aktuelle behov for på alle strategiområdene, har det blitt gjennomført ulike temamøter under prosjektets oppstartsfasen:

- Temamøte for Ferge (30.01.2014)
- Temamøte for Container (20.02.2014)
- Temamøte for Stykkgoods (27.02.2014)
- Temamøte for OSP (13.03.2014)
- Temamøte for Cruise (20.03.2014)

Det har dessuten vært arrangert særmøter:

- for Container med Glencore 02.04.2014 og for
- OSP med NODE infrastrukturutvalg pr. 05.11.2014)

I møtene ble sentrale aktører fra bransjen (speditører og rederier), Tollvesenet, Statens vegvesen og Jernbaneverket invitert til å delta, og å komme med innspill for å kunne tilrettelegge for havnas videre utvikling i tråd med brukeres behov. Disse har igjen blitt tatt med i de videre arbeidene, og planforslaget som nå legges fram.

I og med at det ble vedtatt at planen ikke skulle fremmes som en formell arealplan (etter Plan- og bygningslovens krav) har ikke personkrets ut over overnevnte vært direkte invitert. Det forutsettes ivaretatt gjennom oppfølgende formelle planrunder når arbeidet skal implementeres i *kommuneplan* og *reguleringsplaner*. Men, *planprogrammet* ble lagt ut til offentlig ettersyn i februar 2014. I nevnte prosess kom det merknader fra Knutepunkt Sørlandet, Jernbaneverket, Fylkesmannen og Statens vegvesen.

Særinnspill fra ulike aktører

Knutepunkt Sørlandet

ga innspill ved mail av 04.03.2014. I uttalelsen fremhever de KHs posisjon og beliggenhet, og trekker frem følgende:

- Kristiansand havn har med sin geografiske plassering en unik nasjonal beliggenhet i forhold til kontinentet og de viktigste markedene. Det gir mulighet for seilingsruter som bedrer hensyn til miljø og dermed styrker havnas konkurransevne og vekstpotensial. Økt satsing på innovative løsninger og bærekraftig utvikling av Kristiansand
- Havnen vil styrke Kristiansandsregionens forutsetninger for økt bosetting, verdiskapning og sysselsetting. Havneplanen skal benyttes som grunnlag for havnens videre arbeid og prioriteringer for det enkelte strategiområde under hensyn til lokalsamfunnets, regionens og det nasjonale behov. Til grunn for prioriteringene skal en ha fokus på økonomisk bærekraftighet for foretaket, regionen og nasjonen. Handlingsrom må skaffes gjennom videreutvikling av fraflyttede arealer, brukerfinansiering og statlige tilskudd/incitament ordninger.

KHs merknader:

Innspillet er stort sett tatt med i planprogrammet. Innspillet finner også støtte i GEMBA rapporten (Gemba, 2014), og bystyrets behandling av denne. Her ble det også gitt føringer for at denne skulle være styrende for videre planarbeid og innspill til planarbeid fra Kristiansand havns side. Herværende plan har sett på dette som førende for det videre arbeidet, og dette gjenspeiles i resultatet som nå fremlegges.

Statens vegvesen

har ved brev av 28.02.2014 ingen vesentlige merknader til planprogrammet.

Jernbaneverket

ga uttalelse ved brev av 04.03.2014 angående premisser for havneutvikling i henhold til jernbanes nasjonale mål og premisser for dimensjonering:

- *Nasjonalt mål om å overføre gods fra vei til sjø og jernbane:* Jernbanen har i dag tilknytning til havnen ved to punkter; Kolsdalssporet og ett spor med tilknytning til containersporene fra 'Spatten' til Containerhavna. Det er i dag liten til ingen trafikk på sporene til containerhavna, mens Kolsdalssporet trafikkeres jevnlig med forsyninger til GlenCore Nikkelverk. Jernbaneverket, Kristiansand Havn og Statens vegvesen er i dialog om løsninger for å opprettholde og forbedre tilknytningen mellom jernbanen og havnen i en fremtidig situasjon. Jernbaneverket legger dette som en forutsetning i sitt arbeid, og vil ikke akseptere løsninger som forringer muligheten for tilknytning og omlastning mellom sjø og bane i fremtiden. Det er derfor viktig at det fortsatt blir holdt fokus

på denne sammenkoblingen i det videre planarbeidet for Kristiansand havn. Transportetatene har startet arbeidet med "Den brede godsanalysen" i tråd med føringer gitt i Nasjonal Transportplan 2014-23. Arbeidet skal se på nasjonale og internasjonale godsstrømmer. Utredningen vil gi et godt bilde av dagens trafikk, men skal også redegjøre for forventet fremtidig godstrafikk. Utredningen skal legges frem i 2015 og vil danne et godt grunnlag for prioriteringer blant annet på jernbanenettet. Utviklingen av jernbanetilknytning til havn på kontinentet tilsier at Kristiansand havn bør planlegge for økt trafikk for denne type transport i fremtiden. Det bør startes beregninger for dimensjonering av denne trafikken.

- *Kartlegging av premisser for dimensjonering:* Jernbaneverket bidro i 2013 økonomisk til utarbeidelsen av "Varestrømsanalysen for Kristiansand Havn". Resultatene fra analysen bygger på et utsnitt på fem dager, men bør etter vårt syn kompletteres og jobbes videre med. Jernbaneverket anbefaler at samarbeidet videreføres, slik at dokumentet gir et enda bedre grunnlag for beslutninger i fremtiden.

KHs merknader:

Jernbaneutløsning ligger inne i planforslag for Fergeterminalen. For nytt Havneavsnitt øst, har havna ikke med noe annet enn en mulighetsstudie (COWI v/Knudsen, 2014), som ble iverksatt av Kristiansand havn for å avdekke eventuelle konfliktområder i forhold til Ytre Ringveg. Studien konkluderer med at området kan få jernbaneutløsning.

Kristiansand havn og Jernbaneverket er enig i forhold til det «Nasjonale mål om å overføre gods fra vei til sjø og jernbane», og støtter dette målet fullt og helt. Derfor er det umåte viktig å legge til rette for effektive terminaler med riktig dybde i forhold til de skipene, som vi ser vi har begrensninger i i forhold til i dag. Dette er også viktig når vi ser utvikling av skipsstørrelser som vil komme i fremtiden. Det samme gjelder tilstrekkelig areal for samlastterminaler og infrastruktur på landsiden. Dersom det ikke skapes konkurranseeffektive terminaler kan Kristiansand havn ikke være et redskap for å flytte last til annen modularitet med mindre målsettingen følges opp med andre incentiver eller politiske føringer, som initierer til at denne målsettingen kan oppnås.

Når det gjelder dimensjoneringsforutsetningene, så har Kristiansand havn latt utarbeide en Varestrømsprognose (COWI v/Kveiborg, 2014), som ligger til grunn for denne. Denne er mye bredere en «snap-shotet» over 5 dager, som Jernbaneverket viser til.

Fylkesmannen

ga uttalelse ved brev av 12.03.2014:

- I uttalelsen peker de på visjonen til Kristiansand Havn KF, som et miljøvennlig transportknutepunkt nærmest markedet». Videre peker de på ordlyden i planprogrammet om at «Kristiansand havn KF skal sørge for en miljøvennlig, effektiv og rasjonell havnedrift. Havna skal arbeide aktivt for å styrke samspillet mellom sjø, bane og vei...» Dette leser vi som viktige føringer for planarbeidet.

-
- Alternative lokaliseringer av containerterminal er en viktig konkret sak som skal utredes. Tre aktuelle lokaliseringer som listes opp er Vige, Kongsgård og vest for dagens havneareal i Kongsgård. Det skal også gjøres vurderinger av trafikk og klima- og miljøvirkninger. Fylkesmannen er opptatt av at man gjør godt begrunnede valg som blant annet baseres på beregninger av støyforhold, hensyn til grunn- og sedimentforurensninger og utslipp av klimagasser. Vi nevner som ett eksempel: Hva er sammenhengen mellom omlastningsmuligheter mellom bane og ferge, for klimautslipp? Lokaliseringen av containerhavn som nevnt over gjør dette til et aktuelt spørsmål.

KHs merknader:

Kristiansand havn viser til vedleggene som ligger til grunn for utarbeidelse av dette dokument. Øvrige hensyn som Fylkesmannen påpeker ser Kristiansand havn som en naturlig del av kommende formelle planprosesser, og når den tid kommer – gjennomføringsprosesser.

Vedlegg D: Oversiktskart

