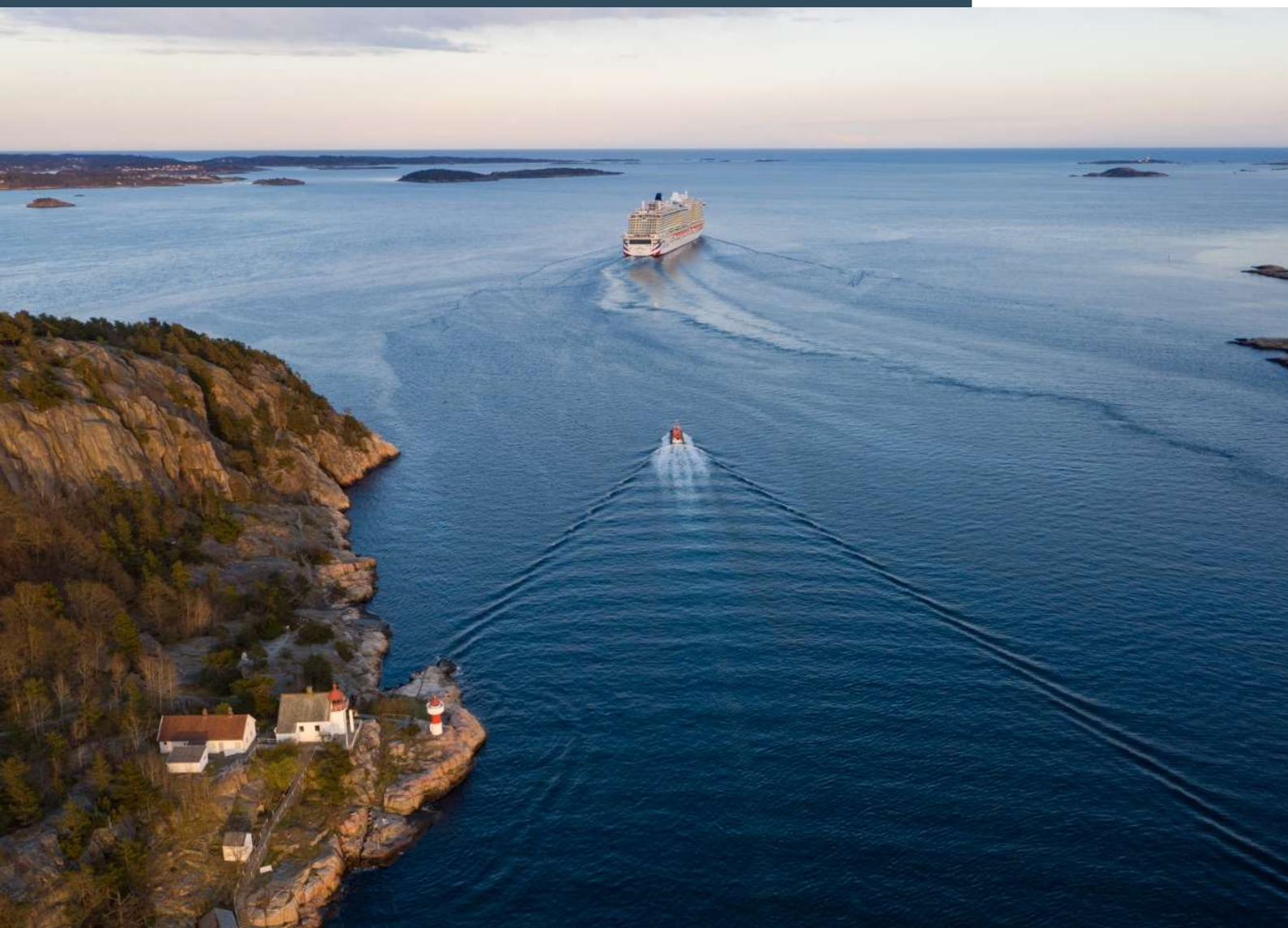


Årsmelding 2021

Kristiansand Havn IKS

- Norges mest moderne havn



**KRISTIANSAND
HAVN**

Havnedirektørens side

Et år for historiebøkene. 2021 er første året med et nytt felles interkommunalt havneselskap på Agder. Lindesnes og Kristiansand kommune har gått sammen om å opprette Kristiansand havn IKS. Året har gitt flere innkjøringsutfordringer, spesielt på administrativ side. Men det er en glede å rapportere om gode resultater på den operative siden. Og det er jo det som betyr noe.

Selskapet drives godt, og tilbakemeldingene fra våre kunder viser at de gjennomgående er fornøyd med hvordan havna driftes. Det er spennende å lede en havn som nå tenker region i hver eneste beslutning.

Ellers har året igjen vært preget av pandemi. Vi trodde vi var på vei tilbake mot normalen da vi startet året med gode nyheter på vaksinesiden. Men realiteten ble faktisk at det var strengere smitterestriksjoner sommeren 2021 enn det var sommeren 2020. Det ga også utslag for vårt største forretningsområde, ferge. Her hadde vi håp om at tallene skulle bli tilnærmet nivået til 2019. Men sånn gikk det ikke.

På godssiden er det fortsatt stabilt. Spesielt verdt å nevne er den nye containerlinjen mellom Kristiansand og Storbritannia som startet opp våren 2021. Det gir et utvidet og etterlengtet tilbud til regionens næringsliv. I tillegg er vi veldig fornøyd med gode tall på bulk. I Lindesnes har trafikken til tider vært så stor at fartøy har måttet ligge på vent i påvente av ledig kaiplass. Sånt gleder en havnedirektør.

På offshoresiden har året vært preget av en næring som var på vei tilbake til normalen. Skip ble igjen satt i drift, og det har da medført færre liggedøgn i havn. Det siste gir mindre inntekter til vårt selskap, men det er likevel en utvikling jeg setter pris på. For havna er til for næringslivet, og vi vet akkurat like godt som næringen at skip i opplag ikke er en ønskesituasjon, men en nødvendighet. Vi er glade for at den viktige offshorenæringen nå opplever gode tider, og mange oppdrag.

Fiskeri er et forretningsområde som nå har fått en sentral plass i Kristiansand havn IKS. Og året har vært preget av stor aktivitet. Ikke minst på infrastrukturen. Kaiplasser har blitt tilrettelagt med tilgang til strøm, og den store utvidelsen på Båly er godt i gang. Vi jobber videre for å legge til rette for en viktig næring for landsdelen.

Nå ser hele havnen frem mot 2022. Et år der jeg håper at jeg en gang for alle kan legge skriveriet om pandemi bort. For selv om det ble noen få cruiseskip og en fergesesong på halvmaskin i 2021 så er utsiktene mot 2022 langt bedre. Da meldes det om forventinger om nye rekorder på danskefergene, ny linje til Nederland er på plass, og cruiseskipene venter i store antall både i Mandal og Kristiansand.

Vi er klare for neste trekk!

Innhold

Havnedirektørens side.....	2
Styring, ledelse og organisering	5
Representantskapet	5
Havnestyret	5
Ledelsen.....	6
Personal og miljø.....	6
Formål og strategi	7
Strategiplan 2020-2030	7
Flytting av containerterminalen	8
Kanalbyen	8
1. Passasjertransport.....	11
1.1. Ferge:	11
1.2. Cruise	13
2. Godstransport:	14
2.1. Containerterminalen:	15
2.2. Bulk- og stykkgoods.....	17
3. Offshore- /supplyterminalen (OSP)	20
4. Fiskeri:.....	21
5. Eiendom	22
Investeringsprosjekter	25
Årsregnskap for Kristiansand Havn IKS 2021	35
Nøkkeltall	35
Investeringer	36
Resultat, eiendeler, egenkapital og gjeld, Kristiansand Havn IKS 2021	37
Balanse, Kristiansand Havn IKS 2021	38
Egenkapital og gjeld, Kristiansand Havn IKS 2021	39
Styrets godkjenning av årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2021	40

Om Kristiansand havn

Kristiansand Havn ligger strategisk plassert med Danmark, og det europeiske kontinentet en kort overfart unna. Kristiansand sentrum er i umiddelbar nærhet, og havna er en foretrukket destinasjon for redere, speditører og cruiseturister.

Kristiansand Havn er en av landets viktigste havner og innehar en sentral plass i det nasjonale transportnett. Kristiansand Havn spiller en nøkkelrolle som en regional utviklingsaktør og tilrettelegger for næringslivet.

Kristiansand Havn eier, og drifter, i dag: fergeterminal, containerterminal, terminal for cruiseskip, våt-/tørrbulkterminal, stykkgodsterminal og offshore-/supplyterminal (OSP).

Kristiansand Havn har direkte tilknytning til hovedveisystemet, med forbindelse til blant annet Oslo (E18), Stavanger (E39) og Bergen (RV9). Det pågår nå reguleringsarbeider for ny E39, Fergeterminalen, Lagmannsholmen og trolig snart Ytre ringvei.

Kristiansand Havn eier store havneområder og arealene er i stadig utvikling. Kanalbyen er det mest kjente prosjektet, og i løpet av 2016 startet salget med rekordinteresse. Midlene fra byutvikling av frigjorte areal er avgjørende for å finansiere et nytt moderne havneavsnitt i Kongsgård/Vige - rett utenfor bykjernen.

Geografisk er Kristiansand Havn den havna i Norge som ligger nærmest det europeiske markedet, Storbritannia, Skandinavia og Baltikum. Det gir oss et unikt konkurransefortrinn!

Styring, ledelse og organisering

Fra og med 01.01.2021 er Kristiansand Havn IKS (interkommunalt selskap) opprettet. Kristiansand Havn IKS er eid 80 % av Kristiansand kommune og 20 % av Lindesnes kommune. Havna ledes i det daglige av havnedirektøren. Selskapet har sitt hovedkontor i Kristiansand kommune, og har også et kontor i Lindesnes kommune med fast daglig bemanning.

Representantskapet

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 2 medlemmer med personlige varamedlemmer. Representantskapet skal ha følgende sammensetning:

Kristiansand kommune Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem

Lindesnes kommune Ordføreren, med varaordføreren som varamedlem

Representantskapet for 2021-2023 består av:

- Jan Oddvar Skisland, Arbeiderpartiet (Erik Rostoft varamedlem)
- Even Tronstad Sagebakken, Arbeiderpartiet (Svein Jarle Haugland varamedlem)

I 2021 ble det avholdt 2 representantskapsmøter og 5 saker ble behandlet.

Havnestyret

Havnestyret består av inntil ni medlemmer med personlige varamedlemmer. Fire medlemmer skal representere Kristiansand kommune og tre medlemmer skal representere Lindesnes kommune. De ansatte skal ha rett til styrerepresentasjon i henhold til lovens krav, men uansett sikres et styremedlem. Et styremedlem skal representere brukerne av havna.

I tillegg har de to kommunenes administrasjon, Agder fylkeskommune, Kystverket og Forsvarsdepartementet rett til å møte med en observatør hver med talerett, men uten stemmerett.

Styret for 2021 (fra 26.06.21) -2023 består av:

- Kjell Eirik Haavold, Senterpartiet, leder (Kristiansand kommune)
- Åse Lille Kimestad, Arbeiderpartiet, nestleder (Lindesnes kommune)
- Vegard Launes, Høyre (Kristiansand kommune)
- Unn Liestøl Larsen, Venstre (Lindesnes kommune)
- Eirik Dåstøl Langeland, Arbeiderpartiet (Kristiansand kommune)
- Ove Nodeland, Høyre – Per E. Bratteberg, FRP møter (Lindesnes kommune)
- Janette Kleivset, Kristelig Folkeparti (Kristiansand kommune)
- Atle Johannessen, brukerrepresentant, Greencarrier
- Ian Couling, ansattrepresentant

I 2021 ble det totalt avholdt 7 styremøter og 18 saker ble behandlet.

Ledelsen

Ledergruppa i Kristiansand havn består av Halvard Aglen (havnedirektør), Karl R. Danielsen (Maritimsjef), Trond Sikveland (Eiendomssjef), Odd-Leif Berg (Plan- og utviklingssjef), Steinar Wiik (Basesjef), Mathias Bernander (Markedssjef) og Ann-Lisbeth Reisænen (Administrasjonssjef).

Arbeidsmiljøutvalget består av arbeidstakerrepresentantene David Berås (leder), Arne Martin Kristiansen og Stein-Roger Bjørheim, og av arbeidsgiverrepresentantene Halvard Aglen, Ann-Lisbeth Reisænen og Trond Sikveland. David Berås er verneombud i Kristiansand Havn.

Personal og miljø

Ved utgangen av 2021 var det 33 ansatte i Kristiansand Havn, av dette var seks kvinner. Det er et uttalt mål at den offentlige arbeidsstyrken i størst mulig grad skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Dette er også et mål for Kristiansand Havn og derfor noe som vil vektlegges når nye stillinger utlyses.

Ved utgangen av 2021 var gjennomsnittsalderen blant de ansatte 47 år, og gjennomsnittlig ansiennitet på 10 år. Til sammen har de ansatte i Kristiansand Havn har en god blanding av erfaring og ny kompetanse. Å utnytte dette mangfoldet vil være avgjørende for å bli Norges mest moderne havn.

Kristiansand Havn har en egen oppfølging av seniorer. Havnas Veteranforening (stiftet i 2009) er åpen for ansatte i havna fra de er 62 år, og for alle ansatte som har gått av med pensjon. Ved utgangen av 2021 hadde foreningen 14 aktive medlemmer.

Kristiansand Havn arbeider for å nå målene om et mer inkluderende arbeidsliv. Det gis mulighet for faglig oppdatering gjennom kurs og opplæringstiltak. Arbeidsmiljøet ved Kristiansand Havn er godt, og det er ikke iverksatt nye tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet.

Havna samarbeider med bedriftshelsetjenesten ved behov, har gode rutiner for oppfølging av sykemeldte, og bestreber seg på å få ansatte raskt tilbake i jobb. Sykefraværet i 2021 var lavt med 2,4 prosent, av dette utgjorde egenmeldt fravær 0,7 %. Det er en bedring på 3,3 %-poeng i forhold til 2020. Det er særdeles gledelig under en koronaepidemi, at sykefraværet var så lavt. Avdelingene har hatt gode rutiner og systemer for å unngå smittespredning på arbeidsplassen. Det skal dog nevnes at langtidssykemeldinger slår hardt ut på samlet sykefravær ettersom vi er en liten arbeidsplass. Dette er hovedårsaken til reduksjon av sykefraværet.

Det har ikke vært skader eller ulykker av betydning

I 2021 begynte vi å jobbe mot en ISO14001 sertifisering som erstatning for Miljøfyrtårn. Kristiansand Havns virksomhet har ikke medført påvirkning av betydning på det ytre miljø. Det har heller ikke vært utslipp av betydning verken fra anleggsvirksomhet eller fra skip.

Formål og strategi

I selskapsavtalen for Kristiansand havn IKS § 3 heter det at: «Selskapets formål er å sørge for effektiv, rasjonell og konkurransedyktig drift av kommunenes havneanlegg. Selskapet skal være et miljøvennlig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge og legge til rette for å flytte mer transport av gods fra vei til sjø.

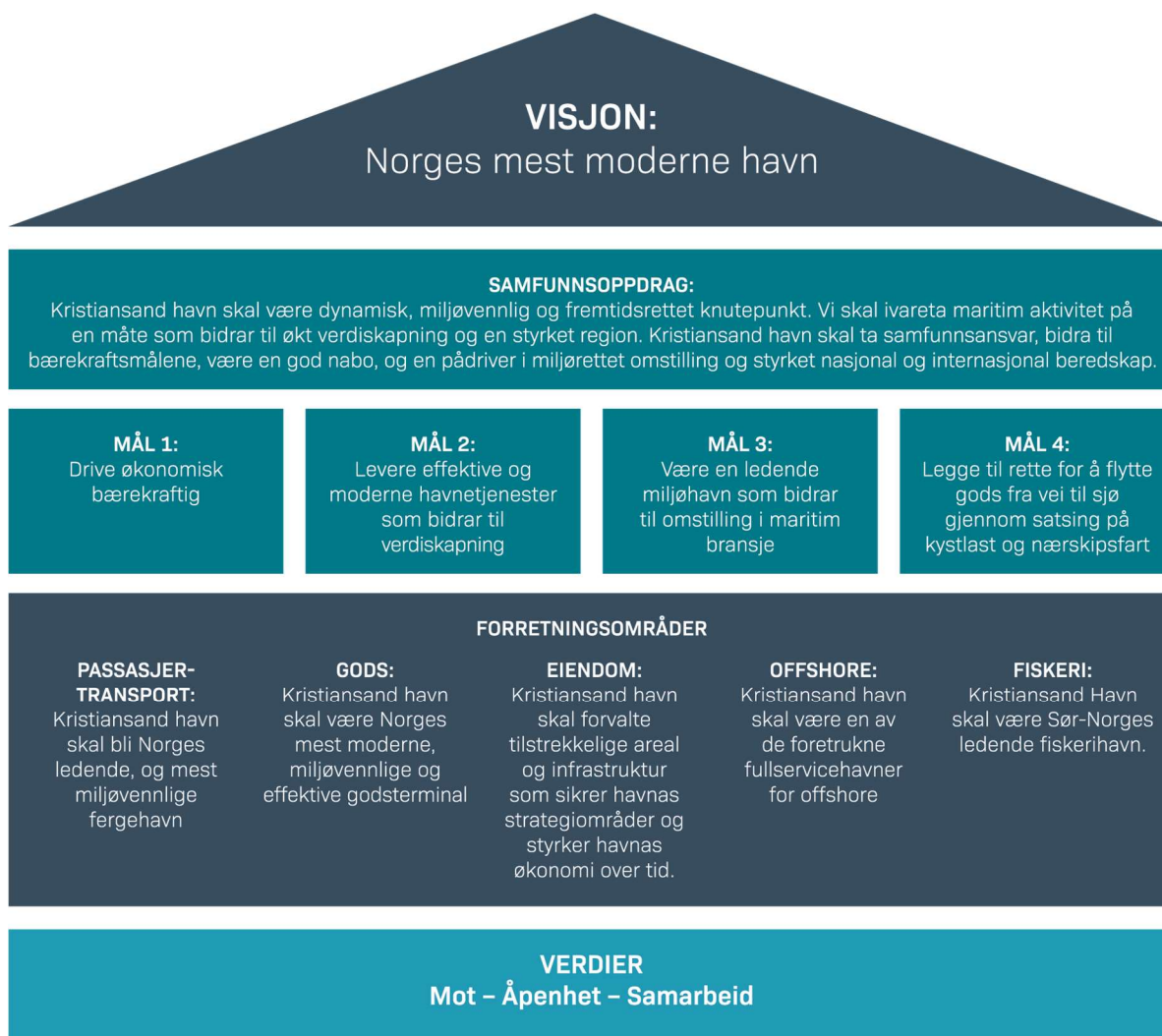
Selskapet skal utøve den myndighet og ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven, havnereglementet for Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt og annen særlovgivning.

Selskapet kan inngå samarbeid med andre kommuner, andre selskaper og andre virksomheter og kan delta på eiersiden i andre selskaper når dette ligger innenfor selskapets formål.»

Strategiplan 2020-2030

I 2020 ble det utarbeidet i Kristiansand Havn KF, sammen med de ansatte og styret, en strategi for årene fremover mot 2030. «Strategiplan 2020» ble enstemmig vedtatt av Havnestyret 17. september 2020, og enstemmig av Kristiansand bystyre 18. november 2020.

Havnas nye strategi oppsummeres slik:



Figur 1: Strategi hus

I forbindelse med havnesammenslåingen vedtok havnestyret i april 2021 å utvide strategiplanen med fiskeri som et strategiområde.

Flytting av containerterminalen

I 2003 ble det fattet et politisk vedtak om veien videre for Kristiansand Havn. Overordnet innebar vedtaket flytting og store ombygginger av kai- og havneområdene, samt en utvidelse av dagens kapasitet. I ettertid har det vist seg at flere av forutsetningene for vedtaket ikke var fullstendige.

I Bystyresak 47/13 – «Kvalitetssikring av Havnestrukturvedtak av 2003» - endret man tidligere vedtak fra 2003. I vedtak fra 2013 fremgår det at tidligere vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KVM-bukta ikke skal gjennomføres.

Videre ble det vedtatt at fergeterminalen i Kristiansand skulle rustes opp med sikte på drift i dagens område i overskuelig fremtid. Administrasjonen i Kristiansand Havn KF ble også bedt om å utrede lokalisering for ny cruisehavn, etablering av LNG-anlegg ved Kolsdalsodden, og utarbeide ny Havneplan som kartlegger arealbehov og utreder eventuelle fremtidige muligheter for byutvikling i havneområdene. Vedtaket er bakgrunnen for at Kristiansand Havn satte i gang med arbeidet med ny Havneplan. Resultatet fra dette arbeidet ble spilt inn som et ledd i arbeidet med ny kommunedelplan for Havneavsnitt Nord, med det mål at dette skal være fremtidens havneområde i Kristiansand. Endelig kommunedelplan for Havneområdet Nord, Kongsgård/Vige ble vedtatt i bystyret i april 2019.

I kommunevalget høsten 2019 ble flytting av containerterminalen en viktig sak for flere partier, og i etterkant av valget ble det vedtatt at blant annet KVM-alternativet skal utredes på nytt. Rapporten fra utredningen, utført av Asplan Viak, frarådet alle de analyserte alternativene og anbefalte at containerterminalen ikke plasseres i Kolsdalsbukta.

Kanalbyen

Kanalbyen Utvikling AS er et heleid datterselskap til Kristiansand Havn KF. Selskapet ble stiftet 2010 for å sørge for utviklingen av Silokaia. I 2013 solgte selskapet 50 % av sine aksjer i Kanalbyen Eiendom AS til JBU / Vedal.

Hovedaktiviteten til selskapet er oppfølging av sin eierpost. Selskapet er representert med 3 av 6 styremedlemmer i Kanalbyen Eiendom AS.

Kanalbyen Eiendom AS sørger for gjennomføring av utviklingen på Silokaia. Nå er første og andre byggetrinn ferdigstilt, og kjøperne er flyttet inn. Begge byggetrinnene er utsolgt. Tredje byggetrinn er godt i gang og i skrivende stund er 83 av 86 leiligheter solgt. Økonomisk - / risikomessig er utviklingen i tråd med de forventninger som ble lagt ved oppstart av gjennomføringen.

Det er en forventning om at overskudd fra Kanalbyen bidrar til investeringer i IKS`et.

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

Utvikling 2021

Kristiansand Havn IKS forvalter havnedistriktene til Kristiansand og Lindesnes kommune etter sammenslåingen mellom Kristiansand og Mandal havn.

Dette har fått stor påvirkning på statistikken, spesielt på antall anløp og mengde gods over kai. Det vil i varierende grad ikke være historisk sammenlikningsgrunnlag på data. Fordi dette er første årsrapportering i et nyopprettete selskap, kan ikke denne rapporten sammenliknes med tidligere rapportering i de to kommunale foretakene på alle punkter. ‘

Aktiviteten på havna måles ved å se på antall anløp, tonnasje og last i tonn, og er samme mål som brukes i internasjonal skipsfart. Antall anløp sier noe om hvor mange skip som ankommer havna, men for å forstå størrelsen og omfanget av det som transporteres må vi se på tonnasje og lasten. Tonnasjen måler skipets lasteevne og omfatter lastekapasitet, bunkringskapasitet og lignende. Last i tonn er den faktiske lasten som løftes av eller på skipene over våre kaikanter.

Ettersom det i Lindesnes havnedistrikt ikke har vært anløp fra ferge og containeranløp vil det i denne rapporten bli brukt historisk data på disse områdene fra Kristiansand havnedistrikt. Statistikken her gir oss et sammenlikningsgrunnlag med tidligere år.

I første rapporteringsår vil det være vanskeligere å sammenlikne statistikk på bulk/stykkegods, eiendom, offshore og fiskeri, på grunn av ulik rapportering i de sammenslåtte havnene. Ved rapportering for totalt antall anløp inkluderer det anløp fra ferge, cruise, gods, offshore og fiskeri.

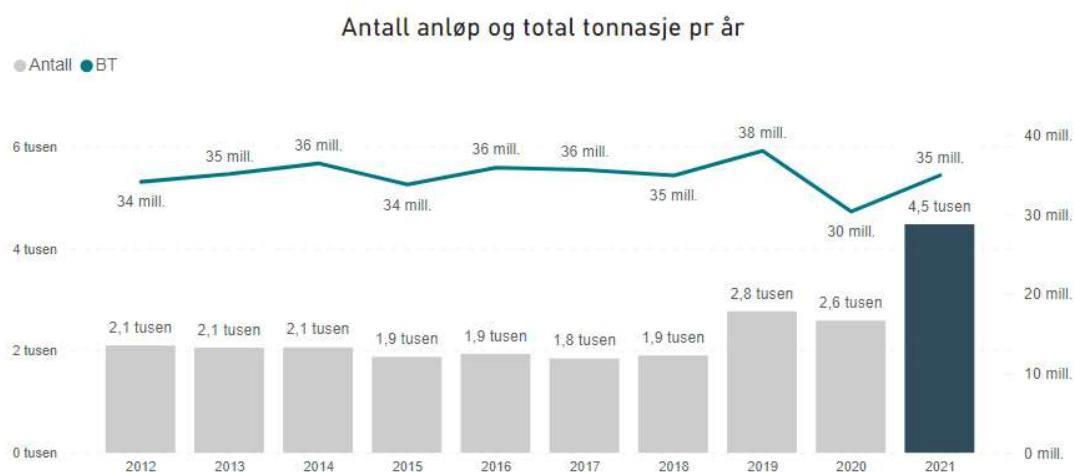


Foto: Trygve Emil Tønnesen

Kristiansand havn er ledende på landstrøm og har siden oppstart i 2016 videreformidlet over 46 millioner kWh. I tillegg kommer landstrøm til Color Line, Bukser og Berging (Taubåt, Losbåt). Kristiansand havn var også andre havn i Europa og først i Norge med landstrømsanlegg til cruiseskip. Dette har ført til en betydelig reduksjon i klimagassutslipp og befester Kristiansand havn som en av Europa fremste miljøhavner.

Totalt antall anløp i 2021 var 4 475 med totalt 35 millioner bruttotonn. Selv om antall anløp har økt betydelig fra 2019 var bruttotonnsjen høyere i 2019 på 38 millioner sammenliknet med 35 millioner i 2021. Dette skyldes at Pioneering Spirit var 6 ganger på besøk og vi hadde en normal sesong med fergene.

Vi har hatt besøk av mange spennende fartøy i 2021 blant annet Pioneering Spirit, Lorelay og Iona. I midten av februar satt vi rekord med antall anløp til kai på en dag med 26 fartøy i Kristiansand havnedistrikt.



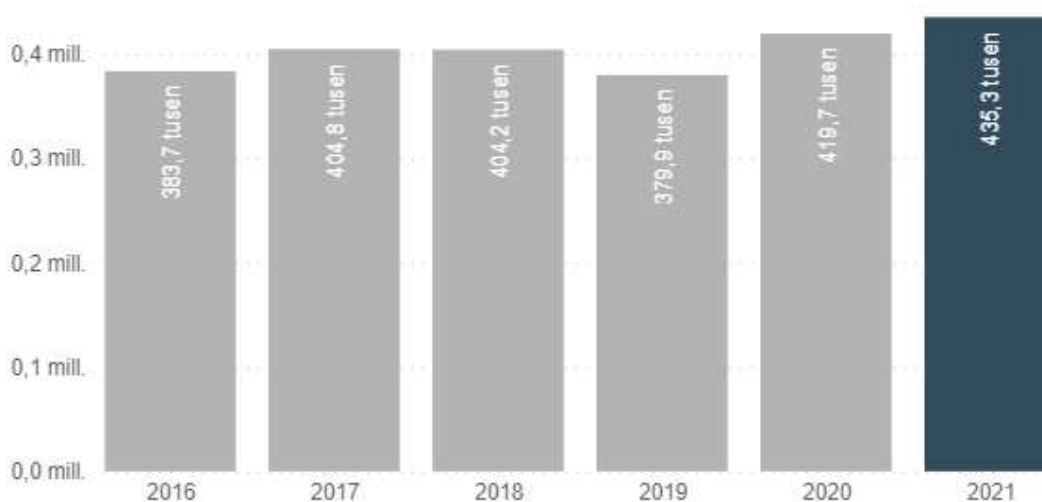
1. Passasjertransport

1.1. Ferge:

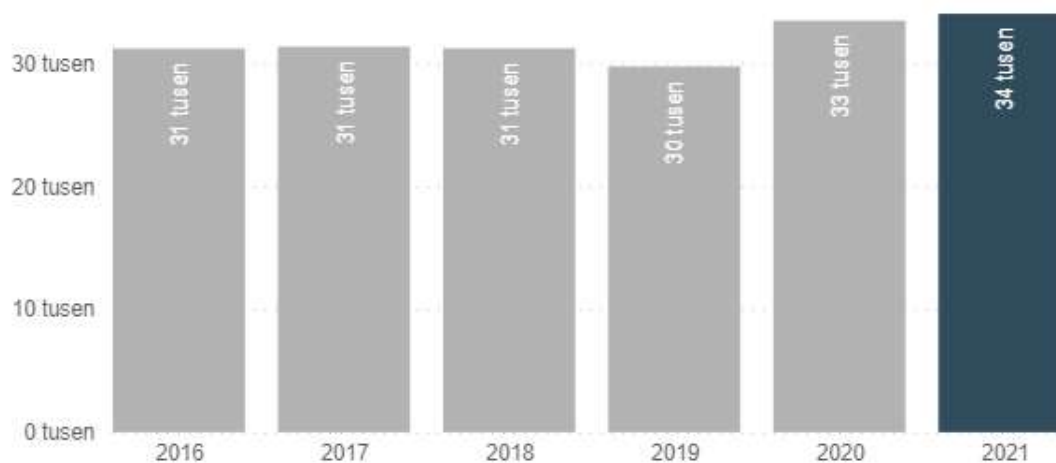
For 2021 forventet vi en vanlig fergesesong, men på grunn av covid-19 ble det også i 2021 et annerledes år. 7 mai ankom Fjordline sin katamaran Fjord FSTR Kristiansand Havn for testkjøring, denne vil erstatte Fjord Cat. Fjord FSTR er designet for transport av gods, biler og passasjerer og vil kun bruke 2 timer og 15 minutter over Skagerak. Den har en kapasitet på 410 biler og 1200 passasjerer.

Fergeterminalen har hatt en økning i totalt antall anløp, fra 774 i 2020 til 890 i 2021. Color Line og Fjord Line har begge hatt flere anløp i 2021 enn i 2020. Grunnet covid-19 er det en nedgang i antall passasjerer og personbiler, men det er en positiv trend på lastebiler. Økning i antall lastebiler skyldes at Fjord Line har seilt med Stavangerfjord og Fjord FSTR som kan ha med lastebiler. Dette har ført til at vi har økning på antall tonn varer over havnen fra 419 674 tonn i 2020 til 435 000 i 2021. Varer som kommer med fergen er blant annet fiskefor, frukt og grønnsaker, blomster, møbler, jern, kobber og nikkel.

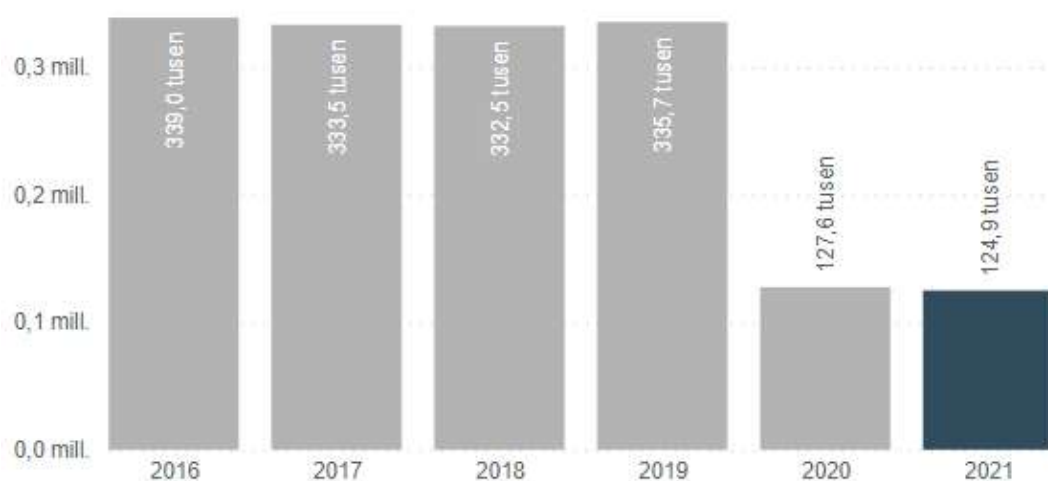
Antall tonn varer



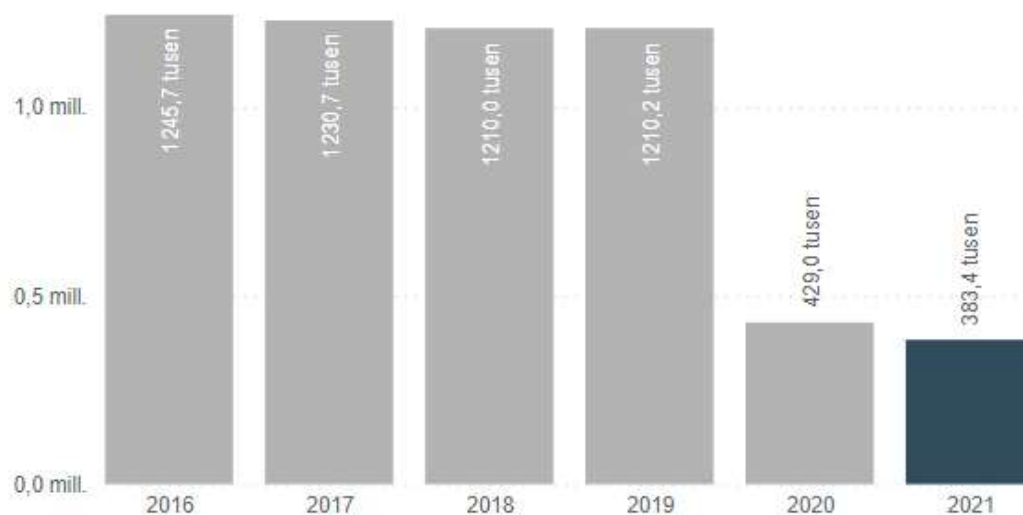
Antall lastebiler/løshengere



Antall personbiler



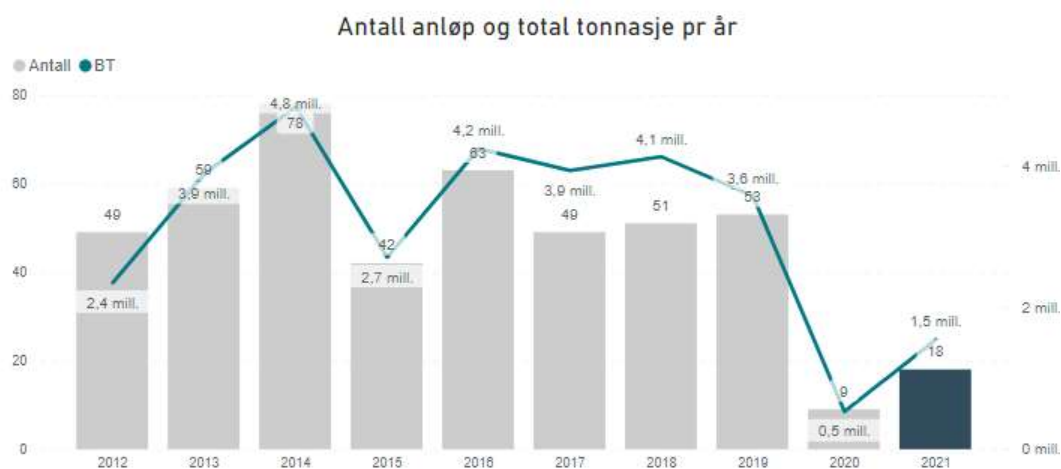
Antall passasjerer





1.2. Cruise

For 2021 forventet vi en vanlig cruisesesong, men på grunn av covid-19 ble det også i 2021 et annerledes år. I 2021 har det totalt vært 18 cruiseanløp hvor 8 av de hadde passasjerer. Kristiansand fikk sitt første cruiseanløp med passasjerer i midten august, av World Voyager med 127 passasjerer. Mandal fikk sitt første i midten av august med 659 passasjerer. Totalt har Kristiansand havn hatt 10 725 cruise passasjerer. Vi har også hatt et nytt besøk av verdens 7. største Cruiseskip, Iona, som utførte mannskapsskifte og test av landstrømsanlegg. Disse cruiseanløpene bidrar til å opprettholde budsjettet med fartøysvederlagene og gir i tillegg oppdrag til annen næring i regionen.



2. Godstransport:

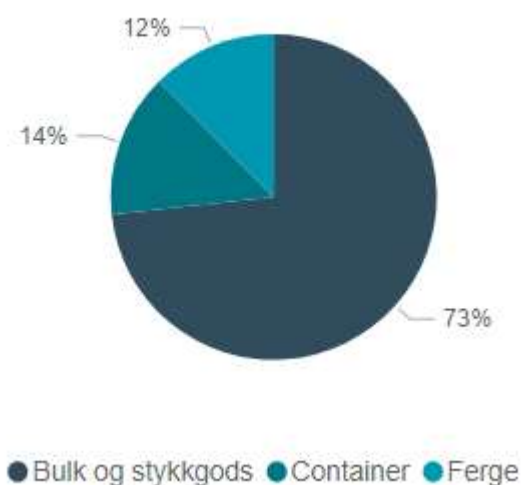
Kristiansand Havn har godstransport i flere segmenter, på fergene, ved bulklast, stykkgoods og over containerterminalen. Det går bulk- og stykkgoods over flere av havnas kaier, men hovedsakelig containerterminalen, havneavsnitt nord, Gismerøya og Strømsvika. Den lasten måles hovedsakelig i tonn, mens tømmer måles i kubikk. Under er kubikk omregnet til tonn.

Diagrammet under viser kun historiske tall fra Kristiansand Havn KF, mens 2021-tallet er tall som inkluderer gods over kaikant i både Kristiansand og Lindesnes havnedistrikt – altså totalt for Kristiansand Havn IKS.

Antall tonn gods



Kakediagrammet under viser hvordan den totale godsmengden fordeler seg på de ulike godssegmentene.



2.1. Containerterminalen:

Containere som vises i statistikken under fraktes kun på containerterminalen. Her måles antall i TEU, som er en standardisert størrelse på containere på 20 fot.

Fra 1 mai startet Viasea en ny skipsrute mellom Kristiansand og Storbritannia. Det er containerskipet MV Carla med kapasitet på 750 containere a 20 fot som betjener den nye ruta. Overfarten er på bare 26 timer som legger til rette for mer gods på sjøen.

Med den nye ruten har Kristiansand Havn seks short sea forbindelser:

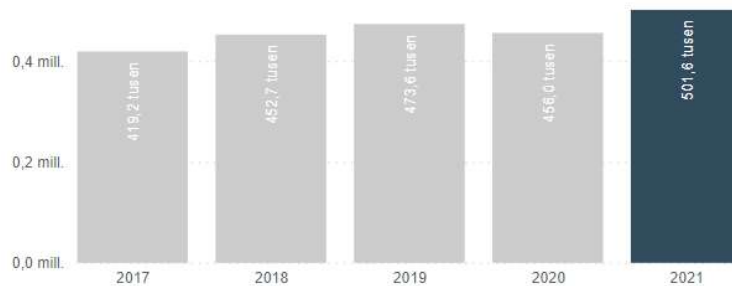
- Hamburg
- Rotterdam
- Antwerpen
- Bremerhaven
- Turku i Finland
- Immingham (UK)

I 2021 fikk vi en økning på containerterminalen og kom over 50 000 TEU. (50 894 TEU) mot 48 746,5 TEU i 2020. Dette tilsvarer 24 383 fulle containere og 8734 tomme containere. Oppsummert er containertrafikken rimelig stabil, men vi ser en økning på 33 anløp fra 217 anløp i 2020 til 250 anløp i 2021.



I antall tonn over containerterminalen har det vært en økning fra 456 020 i 2020 til 501 644 i 2021.

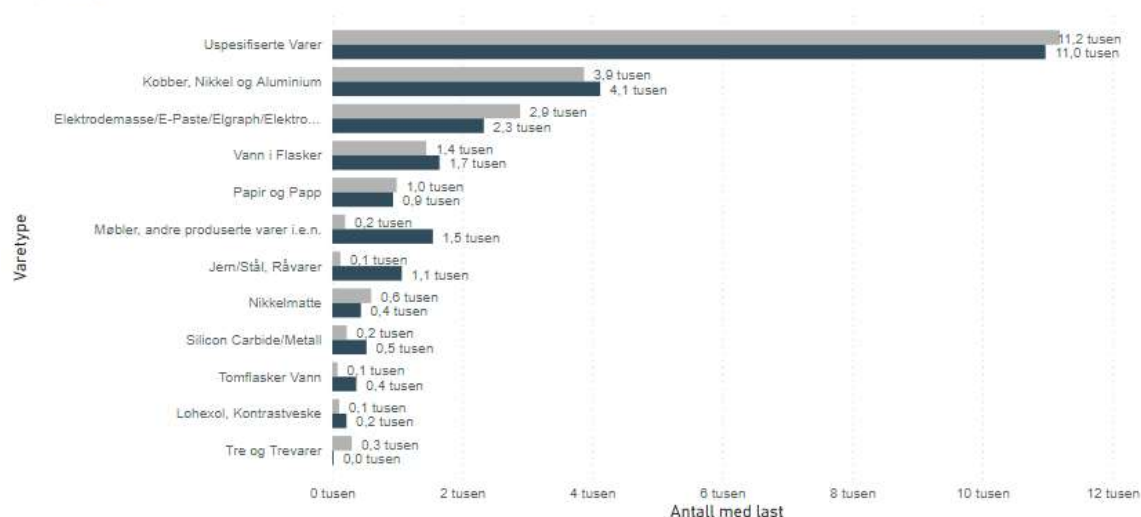
Antall tonn



Det er mange ulike varer som kommer via containerterminalen og tabellen under viser et knippe av ulike varer. Vi ser at det har vært en økning i jern & stål, råvarer og møbler. Det er også en stor andel som er uspesifisert og mer sesongvarer som for eksempel fyrverkeri, juletrær, hagemøbler ol.

Antall containere med last

År ● 2020 ● 2021



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

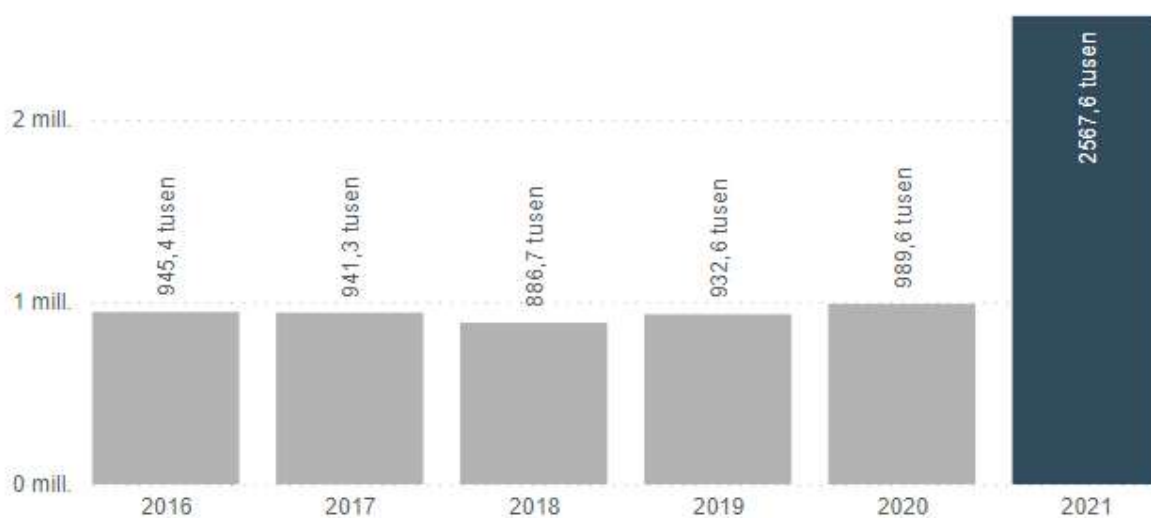


Foto: Trygve Emil Tønnesen

2.2. Bulk- og stykkgoods

Total mengde bulk/stykkgoods har økt fra 2020 til 2021. Dette er i hovedsak pga. sammenslåingen mellom de to havnedistriktene.

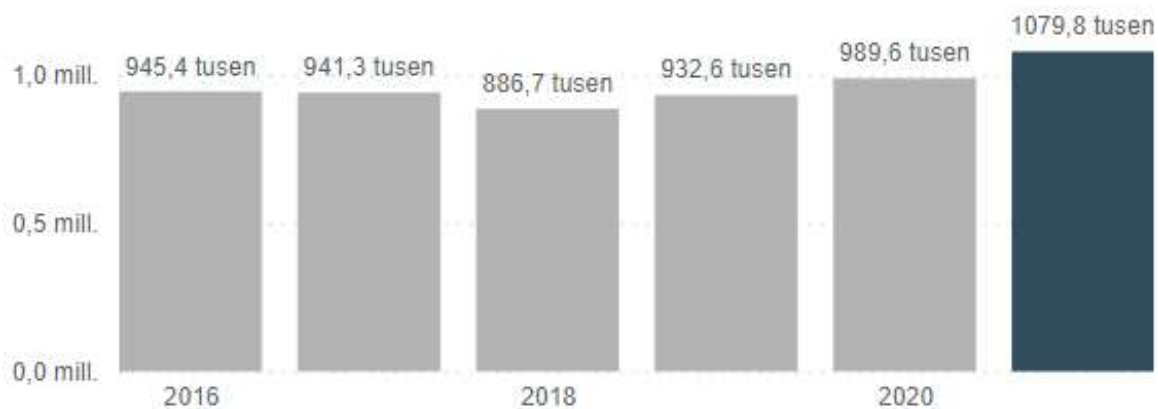
Antall gods i tonn



Kristiansand havnedistrikt har hatt en økning på litt over 90 000 tonn. De private kaiene har hatt en økning på 100 000 tonn, men de offentlige har hatt en reduksjon på 10 000 tonn.

Vi ser en total økning på veisalt, sement og kalk, flis og ved og tre og trevarer, men en reduksjon i nikkematte og sand, stein og grus.

Antall tonn gods Bulk og stykkgods -



Totalt i Lindesnes havnedistrikt har det vært 1 491 618 tonn last på private og offentlige kaier og dette er en reduksjon fra 2020 hvor antall tonn var 1 572.321.

Det har vært stor aktivitet i Lindesnes havnedistrikt og i oktober måned var det 55 anløp med hensikt lossing/lasting fordelt på Steinkaien, Tømmerkaien og Natokaien. God fleksibilitet og kreativitet blant kundene og havnen gjorde dette mulig og et godt eksempel på dette opplevde vi 18 oktober hvor både tømmerkaien og steinkaien ble godt utnyttte. Fartøyet Norvind lå allerede på tømmerkaien når Hagland Captain ankom tømmerkaien for lasting, men istedenfor å ligge på ventekai tilpasset fartøyene seg slik at det var mulig å laste i baugen på det ene fartøyet og baken på det andre. Samtidig avpasset fartøy Dina farten som skulle laste stein på steinkaien slik at Nystein kunne losse deponi ferdig på kaien.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

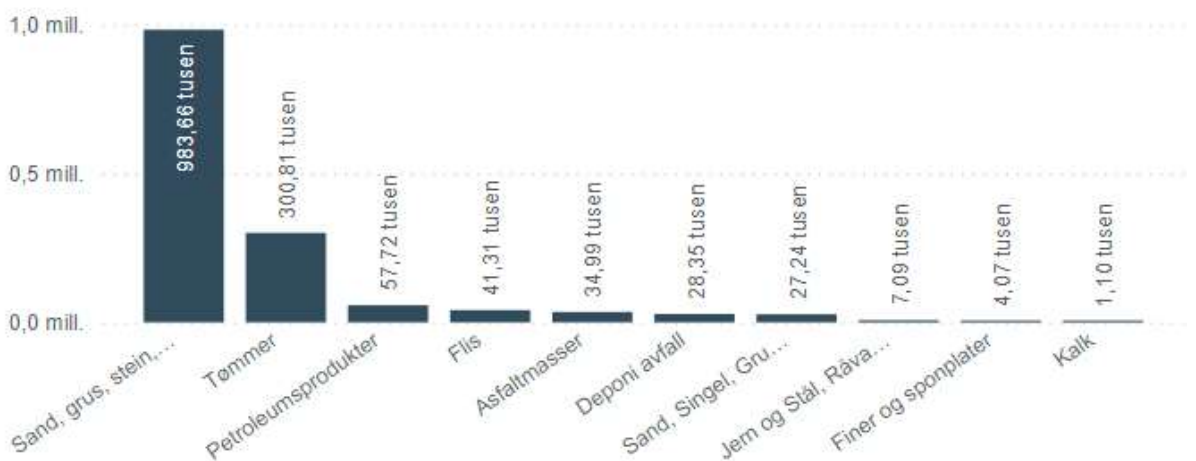
Totalt antall gods i Lindesnes havne distrikt fordeler seg som grafene viser under på kaiene og varetype.

Antall gods i tonn

År ● 2021



Antall tonn kaier



Sand og stein fikk en reduksjon i antall tonn på 1 010 897 i 2021 mot 1 130 839 i 2020 som tilsvarer 11 %. Stein som blir eksportert brukes blant annet til å bygge verdens lengste synketunell mellom Danmark og Tyskland.

Skogshogsten har økt kraftig i Agder og vi fikk en økning på 26 % tømmer. I 2020 var det 221 952 tonn, men 2021 endte det på 300 809 tonn. Det meste av tømmeret som blir eksportert går til Tyskland og Baltikum. Det vurderes en utvidelse av tømmerkaien i fremtiden for å tilrettelegge for best mulig lasting/lossing av to fartøy samtidig. Dette vil være med på å øke effektiviseringen for næringslivet.

Over 88 % av gods til og fra Lindesnes havnedistrikt består av stein, sand, singel og grus og tømmer.

Det er også en økning på flis på 5 % fra 54 678 tonn i 2020 til 57 720 tonn i 2021. Mye av flisen som blir eksportert går til Danmark som bruker dette til å produsere strøm etter hvert som kull har blitt faset ut.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

3. Offshore- /supplyterminalen (OSP)

Offshore bransjen har stagnert pga. covid og dette har ført til en økning av offshore skip som har kommet til Kristiansand for ulike vedlikehold og oppgraderingsjobber i dokk blant annet hos private aktører. Selv om vi har flere offshore skip i Kristiansand havn i 2021 enn i 2020 ser vi at liggetiden har gått ned med 14 %.

I april 2021 forlot Riggeren CosIRival etter å ha ligget her i ca. 4 år. AllSeas hadde anløp med Pioneering Spirit i april 2021 og et i juni som har ført til flere anløp av støttefartøy. 4 juni seilte Pioneering Spirit inn til Korsvik i forbindelse med lossing av målestasjon med en vekt på 950 tonn. Dette var en prosess som var planlagt i et halvt år sammen med AllSeas, losene og havnen.

AllSeas sitt skip Lorelay ankom kai 36 i Kongsgård 10 september og skal etter planen ligge til april 2022.

Både Kristiansand og Mandal havn har vært med på å legge til rette for offshore skip til private kaier som skaper arbeid til næringslivet. Havna har over tid jobbet med å tilby gode fasiliteter for næringen når skipene må til kai. Enten det er i påvente av nye oppdrag eller nødvendige vedlikeholdsoppdrag. I samarbeid med næringslivet vårt kan vi tilby de fleste tjenester i Kristiansand, og det øker ringvirkningene av offshoreanløp i havna. I tillegg ser vi

at næringene har stadig større oppmerksomhet på miljø og klima. Tilkobling til landstrøm har på få år gått fra å være unntaksvis til å bli den nye normalen.

Skipet Hidden Gem hadde avgang i august og har selv estimert å ha lagt igjen mellom 250-300 millioner kroner på ombygging som er gjennomført i Kongsgård. Det omfatter kostnader til både Kristiansand havn og næringslivet. Hensikten med oppholdet var å konvertere skipet fra et dypvanns boreskip til å bli et skip som skal hente opp mineraler fra havbunnen noe som vil være avgjørende for å lykkes med det grønne skiftet. Skipet har uttalt at de valgte Kristiansand Havn på grunn av lave priser og kompetanse i regionen.

Under er et utdrag av ulike oppdrag som ble utført av lokalt næringsliv pga. offshoreskip til kai:

- Caledonien har hatt opptil 70-80 % belegg med mannskap fra fartøyene i havnen etter de ble godkjent som karantene hotell. Det kan være snakk om 80-100 personer ved mannskapsbytte.
- Haugland Miljøinnredning AS har levert halvannen km med lister, 80 nye dører 80 speil, fiksing av bad kjøkken, kjøøl og frys.
- Hydraspec har blant annet hatt overhaling av 16 sylindere av 7,5 tonn, overhalt to akkumulatorer og fått inn et nytt gir til ei kran og flusing av store oljekjøler.
- Vinje Industri har hatt to til fire mann om bord daglig, mens fartøyene Hidden Gem og Lorelay har vært her.

4. Fiskeri:

Vi har hatt 1473 fiskerianløp i 2021. Fiskeri i Agder har høy verdiskapning med om lag 125 fiskere i Lindesnes og 300 i Kristiansand. Rapporten *Nasjonale ringvirkninger av sjømatnæringen* i 2019 viser at fiskeri stod for 2,6 milliarder i direkte og indirekte verdiskapning. Lønnsomhetsanalysen for 2020 viser en negativ nedgang på 5,4 % i forhold til 2019 og tall for hovednæringen i 2021 viser også negative trend. Det er også første gang det er negative tall på rekeflåter som har en sammenheng med at det er lav kvote for rekefiske og at bestanden ikke går opp like fort som ønsket. Bestanden på hummer og torsk har også gått betraktelig ned som gir utfordringer for fiskenæringen. Det er likevel en positiv trend på pelagisk fiske, som ligger over normalt og lysing. Fiskemottak på Gismerøya i Mandal tar imot ca. 800 tonn fisk og skalldyr. Dette fordeler seg med 75 % reker og 25 % fisk. I tillegg har vi flere fiskemottak i Kristiansand og Båly.

Fiskerinæringen har flere utfordringer med omstillingen til det grønne skiftet som påvirker lønnsomheten til næringen. Dette fører blant annet til utfordringer med rekruttering til næringen hvor tallene viser en negativ trend i 2021. Fiskeri er en næring som skaper klimavennlig mat og er viktig å ta vare på, ettersom erfaring viser at det å få opp nye/nedlagte fiskemottak er svært vanskelig.

Fiskeri er et forretningsområde som tidligere Mandal Havn KF har hatt en betydelig satsning på, som vi viderefører i IKS'et. For å tilby næringen moderne og effektive havnetjenester har det blant annet blitt lagt til rette for strøm på Gismerøya. Det har vært en nedgang i antall kaiplasser som leies ut og det er ledig kapasitet til fiskeri på Gismerøya.

Det er økt oppmerksomhet på fordeling av areal på Gismerøya til fiskeri og offshore havvind, og det er viktig at fiskeri fortsatt blir involvert i planene fremover.

Kristiansand havn har i 2021 og deler av 2022 utvidet fiskerikaiaen på Båly med 30 meter kai. Dette er med på å legge til rette for større fiskefartøy kan legge til kai og losse til fiskerimottaket.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

5. Eiendom

Det er etablert et felles objekt nummer-/navnesystem for eiendommer, bygg og anlegg i IKS-et. Objekt-nummer og navn benyttes til å adressere alle typer aktiviteter, avtaler samt regnskap i de ulike havneavsnittene. Det er benyttet betydelige ressurser på å fremskaffe teknisk dokumentasjon i tidligere Lindesnes havnedistrikt.

Utleiesituasjonene svinger i tråd med markedssituasjonen gjennom året. På tross av spesielle forhold i 2021 har ikke leieinntekter, drift og vedlikeholdskostnader større avvik fra budsjett. Pga. strømvartalen som løper, har heller ikke variasjon i strømprisen påvirket i særlig grad. Utgifter til videreformidling landstrøm ligger ca. 4,4 millioner under budsjett og inntekter ca. 5,0 millioner under. Det er en positiv differanse på ca. 10 millioner dekker FDV-kostnader.

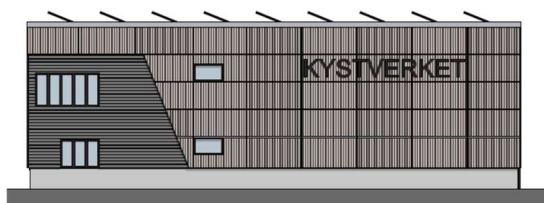
Pandemien har medført forsinkelser i leverandørmarkedet som igjen har påvirket gjennomføring av planlagte tiltak. Oppgradering av kontorer i Termolageret er så å si ferdigstilt. Utskifting til LED – lysarmaturer i lagerbygg Lagmannsholmen, asfaltering i container havna og bak kai 211 på Gismerøya er ferdigstilt i tillegg til diverse mindre vedlikehold på bygg og kaier.

Oppgradering av fiskebrygga i samarbeid med fiskehandlerne er startet opp igjen. Oppgradering av el-teknisk infrastruktur flere steder i havna som belysning i containerhavna, oppgradering el. tavler, rabatt langs havnegata/ containerhavna, ny løsning for tollklarering av tunge kjøretøy er etablert på vestsiden av terminalen, Tollteltet. Tollgarasjen bak kai 2 i terminalbygget er oppgradert i samarbeid med og ihht. tollvesenets retningslinjer.

I Lindesnes Havn KF jobbes det med å klargjøre areal i forlengelse av Tømmerkaia i Strømsvika delfinansiert med tilskudd fra Landbruksdepartementet og fylket. Utvidelse av fiskerikaiaen Båly er ferdigstilt.

Kystverkets nye oljevernberedskapslager ble ferdigstilt ved årsskiftet og bygget er tatt i bruk.

Illustrasjon og bilde av oljevernlageret.



Kristiansand Havn har mottatt bekreftet tilsagn på 4,8 millioner fra ENOVA til å forsterke effektforsyning i Vestre havn. Det planlegges for å kunne tilby alle anløp land- og ladestrøm i Vestre havn. Ferdigstillelse er planlagt våren 2023. Det jobbes samtidig med å forsterke effektforsyningen til Strømsviga. Fergeselskapenes valg av utslippsreducerende løsninger vil påvirke havnas utslippsregnskap i Kristiansand betydelig. Det gode samarbeidet med Agder Energi har vært avgjørende for landstrømssatsningen.

Havnas videreformidling av landstrøm hadde en topp i 2020. Nedenfor fremgår en enkel oppstilling av videreformidlet landstrøm og estimerte utslippsreduksjoner de siste tre årene.

2021: 18,4 mill kWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 14 000 tonn CO2 ekv.

2020: 22,5 mill kWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 17 000 tonn CO2 ekv.

2019: 7,5 mill kWh videreformidlet landstrøm gir est. reduserte utslipp på ca. 5 700 tonn CO2 ekv.

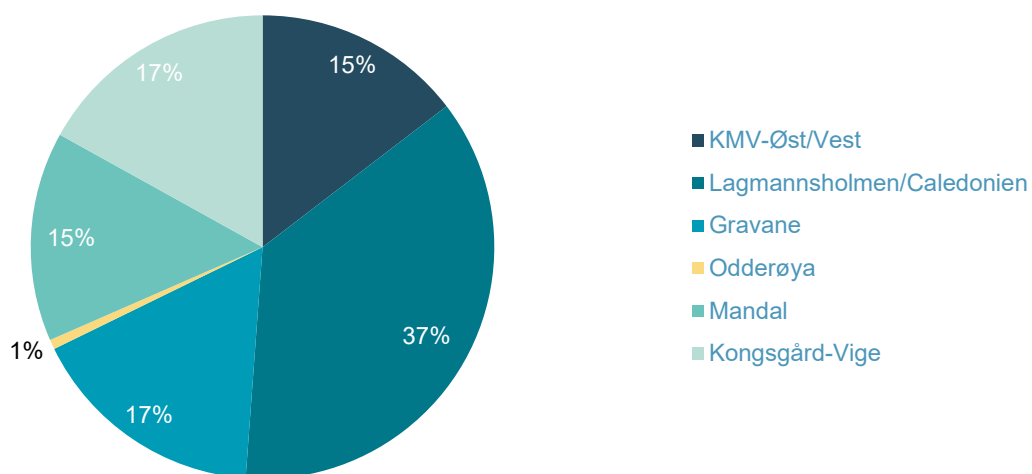
Arbeidet med å få etablert utslippsmodell er påbegynt hvor selve talldelen i modellen er lagt ut på anbud. Videre er arbeidet med utarbeiding av egen miljøplan for havna og arbeidet med overgang til miljøstandarden 140001 påbegynt.

Kristiansand havn er en av sju havner som samarbeider i «Oslofjordsamarbeidet» hvor et av hovedfokusene er å tilby skip som anløper de samme havnene, samme løsning i disse havnene, eks. landstrømstilkobling.



Foto: Trygve Emil Tønnesen

Fordeling leieinntekter



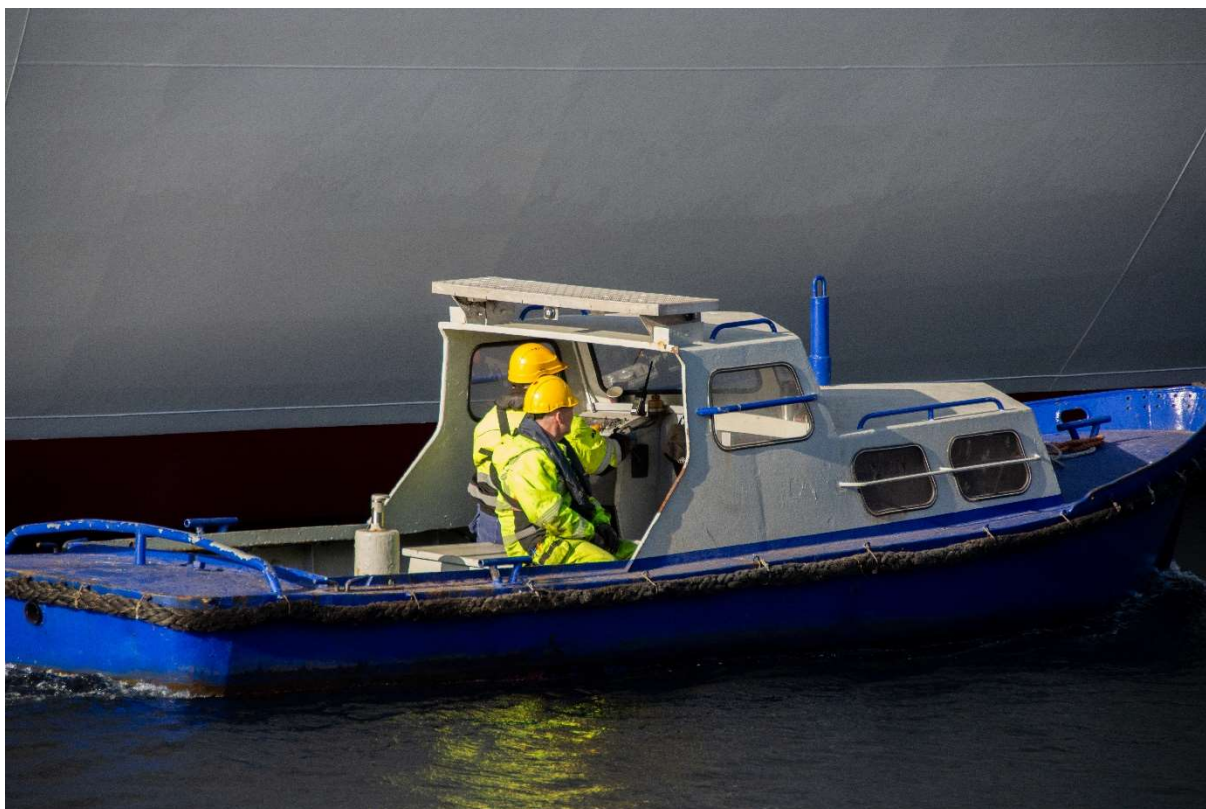


Foto: Jan Frode Ugland, Tress Design

Investeringsprosjekter

Til enhver tid arbeider Kristiansand Havn med en rekke prosjekter innen ulike strategiområder for å videreutvikle havna. Prosjektene kan være komplekse og strekker seg over lengre tid. Covid-19-situasjonen har medført forskyvninger i gjennomføring for enkelte prosjekt. I henhold til selskapsavtalen skal tidligere investeringer og lånebelastningen ligge igjen i KF 'ene. Vi har valgt å rapportere på alle prosjektene som pågår for å gi en god oversikt.

Følgende prosjekter pågår:

1299 Miljøtiltak

Prosjektet omhandler energianalyse, miljø- og energireduserende tiltak med støtte fra ENOVA.

EOS (energioppfølgingssystem) ble tatt i bruk 4. kvartal 2016. Prosjektet planlegges ferdigstilt våren 2022. Vedtatt ramme er 3,5 millioner med forbruk på 3,0 millioner innenfor rammen.

1300 Digitalisering

I budsjett for 2018 ble det vedtatt 0,7 millioner til digital infrastruktur/software. Så langt er ikke prosjektet iverksatt. All digitaliseringen foregår over driftsbudsjettet. Det foreslås å avslutte prosjektet og midlene brukes til å finansiere overskridelser på prosjekt 2204, Fremtidig fergehavn.

2204 Fremtidig fergehavn

Prosjektet har bestått i forberedende arbeider i forbindelse med E39 inngrepet på Fergeterminalen, og fremskaffelse av dokumentasjon for denne prosessen – bl.a. geoteknikk. Videre har også Reguleringsplanen for Hampa (KMV) Fergeterminalen – plan id 1586 vært en del av dette prosjektet.

Forbruk: 29, 382 millioner, mot budsjett 28,666 millioner. – dvs. merforbruk på kr. 715 107. Havnedirektøren foreslår å dekke inn overskridelsen mot prosjekt 1300 (digitalisering) og 6207 (tiltak bygg Lagmannsholmen). Prosjektet kan regnskapsavsluttes.

2210 Fergeterminalutbygging

I havnestyresak 7/19 ble det godkjent bruk av midler fra 2019-budsjettet for herværende prosjekt – tilrettelegge fergeleie 1B for nytt og større skip – med inntil 25 millioner. Havnas andel av dette ble satt til 20 millioner. Havnestyret la da til grunn at rederiet selv skulle dekke skipstilpassede installasjoner og at avtale med rederi måtte foreligge før kontraktsinngåelse med entreprenør og prosjektet kunne igangsettes.

Nytt skip skulle anløpe til 2020-sesongen, men ble utsatt inntil videre på grunn av covid-19.

Konkurransen fra 1. tertial 2019, viste betydelig høyere sum, og på grunn av mislykket konkurranse (kun ett firma leverte tilbud), ble konkurransen forkastet. I stedet ble Kristiansand Havn og rederiet enige om å iverksette nødvendige tilpasninger av egne ramper for bruk i 2020 sesongen, og at man i fellesskap skulle jobbe med å tilrettelegge for en konkurranse nr. 2 med sikte på ferdigstilling av ny universal rampe og tilpassede skipsløsninger til 2021 sesongen. Det lå her til grunn at Kristiansand Havn skulle bære de universelle kostnadene, og at rederiet skulle bære de skipstilpassede løsningene.

Mottatte tilbud var høyere enn budsjett. Det ble derfor i havnestyresak 1/20 vedtatt å øke budsjettrammen, og det ble i saken vedtatt å gi havnedirektøren fullmakt til å omdisponere midler innenfor allerede vedtatte 2020-budsjett. Budsjettet for 2020 ble økt med 18 millioner, til 53 millioner.

Det er inngått investeringsavtale med Fjord Line om finansiering av ombygging av fergeleie 1B. Det vises til sak 4/20.

Nytt budsjett, som ble vedtatt i 1. tertialrapport 2020, er 53 millioner, hvorav Fjord Line skal dekke kostnader av en forholdsmessig andel, samt kostnadene for skipstilpassede løsninger. Det endelige beløpet for Fjord Lines bidrag avklares ved slutttoppgjør.

Prosjektet som omhandler fergeleie 1B ble ferdigstilt til avtalt tid – 12. mars 2021.

Leiet ble tatt i bruk av Fjord Line omgående, dog ikke av Fjord Lines nye katamaran – Fjord FSTR. Dette som en følge av pandemisituasjonen. Fjord FSTR ble satt i kommersiell drift i løpet av andre tertial.

Som en følge av sak 4/20 er budsjett endret til 78,0 millioner. Påløpte kostnader er 45,9 millioner, mot budsjett 78,0 millioner.

Havnedirektøren foreslo følgende budsjettregulering i 2. tertial:

Område	Tiltak	Beløp
2210	Prosjekt fergeterminalutbygging reduseres med	26 117 616
2213	Prosjekt utvikling av fergehavna økes med	26 117 616

Ovenstående regulering ble vedtatt i forbindelse med 2. tertial, og budsjettet for prosjektet ved årsskiftet er 51,8 millioner. Prosjektet er innenfor rammen og forventes regnskapsavsluttes i 2023.

2212 Fergeterminal utbedring av anoder

For budsjett 2021 ble det bevilget 2,8 millioner til å utbedre anoder på fergeterminalen. Det ble foreslått å montere nye anoder for å beskytte spuntten kai 2A og 2B. Videre tiltak for å utbedre korrosjon på tube og nedre rampe til fergepiren A1. Rør til vannforsyning foreslås skiftet i en strekning av 150 meter for å redusere vannlekkasjer.

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

Kaidekke foran Fergeterminalbygget, kai 2, er fra 1920. Det vil bli gjennomført en komplett teknisk vurdering av konstruksjonen.

Tiltaket må også ses i sammenheng med den samlede endringen som utløses av ny E39.

Prosjektet er igangsatt og er innenfor rammen.

2213 Utvikling av fergehavna

Det fremgår av prosjekt 2210 at det er opprettet et nytt prosjekt (2213), der hensikten er å ivareta fergehavnas interesser som en følge av inngrepet til Statens vegvesen (E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen) på terminalområdet. Midler fra 2204 og 2210 er overført til prosjektet, som vedtatt i forbindelse med 2. tertial.

Behov for en ev. utvidet budsjettamme, må ses i sammenheng med størrelsen på erstatningen som forventes av Statens vegvesen i forbindelse med eiendomsinngrepet.

Vedtatt budsjett er 32,209 millioner, der gjenværende budsjett ved årsskiftet er 32,06 millioner.

5306 Fiskebrygga

Prosjektet har en vedtatt ramme på 6 millioner fra budsjett 2015. Leietaker har ønsket mer tid til interne beslutninger slik at prosjektet ikke ble igangsatt. Deler av bevilgningen er derfor omdisponert til andre delprosjekter.

En av havnas speditører trengte mer plass og foreslo å flytte sine kontorer til andre etasje på bygg 6302, Havn- og Transport bygget, med kantine for ansatte. I sak 41/18 vedtok styret finansiering ved omdisponering av tidligere bevilgning til Fiskebasaren. Forbruk kom på 2,9 millioner. Prosjektet gir god avkastning på investert kapital og styrker havnas økonomi.

I havnestyrets sak 22/19 behandlet havnestyret sak om oppgradering og utvidelse av p-plass arealet foran Hotel Caledonien og vedtok forslag til innstilling på 1,4 millioner som ramme. I samarbeid med leietakere er planen for oppgradering på Fiskebrygga utsatt på grunn av covid-19. Vedtatt ramme er på 6 millioner med et forbruk på 4,0 millioner innenfor ramme.

6207 Tiltak bygg Lagmannsholmen

Tiltaket omhandler flere mindre tiltak som halvtak ved bygg 6203, oppgradering kontordel i bygg 6305 og nye lysarmaturer første etasje ved Hunsfoslageret/buene. Halvtaket er ferdigstilt samt montering av nye lysarmaturer. I bygg 6305 er aggregatene til fryserommene flyttet ut i år.

Arealer er brukt som byggekontorer under bygging av cruisekaien samt rigg/byggekontor til prosjekt «forsterkning av kai 20». Etter dette ble lokalene delvis oppgradert for midlertidig bruk som midlertidig loskontor i tiden oppgradering av loskontoret i Gravane 7 pågikk. Parallelt brukes deler av lokalene som «driftssentral» ved comissioning/tilkopling av cruiseskip til landstrøm.

Første etasje er så å si ferdig, gjenstår å bytte en dør. Prosjektet har en vedtatt ramme på 1,8 millioner med et forbruk på 1,77 millioner innenfor ramme.

6314 Oppgradering bygg

Oppgradering av Gravane 7: Loskontoret er ferdigstilt. Tiltaket omfatter kort opplistet: oppgradering bad/toalett, flytte vegger, garderober, vaskerom, utskifting av vinduer samt nytt ventilasjonsanlegg.

Nytt oljevernberedskapslager til Kystverkets på Shell-kaia er ferdigstilt og leietaker har flyttet inn. Oljevernberedskapen langs kysten er meget viktig. Prosjektet omhandler nybygg på ca. 400 m² bak kai 16 plassert på plenen bak kaien, inntil fjellet skjøvet i sørlig retning. Det gjenstår å ferdigstille beregning av klimagassutslipp etter NS 3720 Klimaberegninger for bygninger (utbyggingsprosjekt).

Fiskebrygga er et av byens utstillingsvinduer og bidrar til havnas omdømme. Havna har ansvar for utvendig vedlikehold, og fiskehandlerne for vedlikehold av eksklusivt leide arealer og installasjoner til deres virksomhet. Utover tidligere maling av fasader og løpende vedlikehold, planlegges oppgradering som følge av bruk, slit og elde siden ferdigstilling på midten av nittitallet. Oppgradering av Fiskebrygga ute og inne forutsetter å skje i samarbeid mellom partene. Det er utarbeidet skisseforslag hvor ark. Løvdahl har deltatt. Etter siste møte ønsket en av partene å legge frem korrigering Covid-19 har medført utsettelse av prosjektet.

Fergeterminalen ble ferdigstilt som lager i 1920. Bygget ble bygget som lager og senere omdisponert til fergeterminal, kontor og personterminal for fergepassasjerer. Takteking ble skiftet i 2011. I forbindelse med ombygging til kontor for tollvesenet, ble det avdekket fuktinntrengning på grunn av sprekker i den pussede fasaden. Ut fra det som er avdekket er det fasade mot byen og østlig retning mest skadet. Vi er i kontakt med fagekspert for å få råd om utbedringsløsning. Dette er utsatt på grunn av covid-19.

Bevilgningen omfatter i tillegg også en rekke mindre tiltak som utskifting av el. infrastruktur/el. tavler, skifte lyspaneler i containerhavna, skifte gamle kabler rundt i havna som forårsaker jordfeil, utbedringer på eldre heiser samt ventilasjonsanlegg. Tiltakene er del

av havnas internkontroll og utføres i tråd med faglige råd, tilsynsmyndighetenes anmerkninger og pålegg.

Samlet vedtatt bevilgning for alle tiltakene er på 17,2 millioner med et forbruk på 15,0 millioner innenfor budsjettet.

6404 Kjøp av ny kran

For å sikre uønskede kranstopp foreslo administrasjonen innkjøp av ny containerkran i budsjett for 2015. Krankapasitet og vekt, grunnens bæreevne, kapasitet på eksisterende spunt langs kai 9, utdyping av containerhavna og forsterkning av kai 20, som fremgår av prosjekt 6102, er vurdert i forbindelse med kjøp av ny kran. Anskaffelsen er gjennomført og oppgjør skjer i henhold til betalingsplan. Oppgjør er i NOK med avtalt kurs. Mindre del av oppgjøret er holdt tilbake i påvente av utbedring av leverandør. I tillegg vurderes kjøp av nytt overhøyde-åk. Vedtatt ramme er på 35 millioner med et forbruk på 32,2 innenfor rammen.

6632 Div. drift.

Det ble satt av 4,5 millioner til innkjøp diverse utstyr, kjøretøy og oppgraderinger av Molly (havnebåten). Deler av innkjøpene er ferdig; 6632 (Utstyr til maskiner), 6624 (Arbeidsbåt Molly), 6636, 6641 og 6644 (Varebiler til Basen) og 6640 /Volvo hjullaster Mandal), mens resten gjøres i 2022. Det satses målrettet for å bytte ut alle kjøretøyene til å bli elektriske. Prosjektene er innenfor vedtatt ramme.

7102 Shell-kaien.

I budsjett for 2019 ble det vedtatt 2,5 millioner for å stoppe karbonisering/ skadeutvikling under kaien. Tiltaket er et minimums-tiltak for å bremse reduksjon av kaiens bæreevne. Utbedring av overdekning armering, legging av korrosjonsbeskyttende membran og utbedring av ekspansjonsfuger er utført. Prosjektet er utført innenfor rammen med et forbruk på 2,23 millioner og kan regnskapsavsluttes.

7203 Bakland kai 16.

Baklandet til kai 16 (Shellkaien) ble vedtatt oppgradert i budsjett for 2017 for å klargjøre arealene for anløp av mindre cruiseskip, offshore supply, med mer. Kostnader ble kalkulert til 0,7 millioner for ISPS, elektrisk infrastruktur, lys, vann fra eksisterende koplingspunkt, utbedring av mindre skader, kombinert planering/avretting og asfaltering av omkring 2500m². Prosjektet er utført innenfor rammen med et forbruk på 0,64 millioner og kan regnskapsavsluttes.

7314 Odderøya Vest - rammeprosjekt

Gjelder byutvikling av Silokaia. I sak 25/10 ble det vedtatt en ramme på 42,0 millioner som ble økt med 10,0 millioner i budsjett for 2011 til 52 millioner. Dette er havnas kostnader i forbindelse med generelle forberedende arbeider, prosjektledelse, utarbeiding av reguleringsplan, mindre infrastrukturtiltak, opprettelse av Kanalbyen, plangebyrer, kjøp av silo, rivning av siloer, utløsning av festeavtaler (Sjølystveien 10 og Sjølystveien 15), pullerter, utgifter til direkte salg, advokatutgifter til festeavtaler etc. 4,0 millioner av restbeløpet på 5,54 millioner omdisponert i forbindelse med makeskifte Kunstsilo/Havneavsnitt Nord. Etter at kostnadsfordeling som følge av rekkefølgekrav til byutvikling av Silokaia er endelig avklart, anbefales det at regnskapsavslutningen utsettes tilsvarende. I forbindelse med makeskiftet av siloen og kjøp av Kongsgård Allé 64 ble prosjektet redusert med 4 millioner. Vedtatt ramme er på 48 millioner, prosjektet har et forbruk er på 46,5 millioner innenfor ramme.

8130 Kai 300 - Fiskerikai, Båly.

Tilbudsforespørsel for totalentreprise har vært ute med frist 23.08.2021, og det kom inn tre tilbud. Kontrakt med entreprenør vil sluttet neste tertial. Etter tilbudskonkurransen ble det behov for å øke budsjettet med 1,5 millioner kr. til 7,5 millioner kr. Dette for å utvide eksisterende kai med 30 m, slik intensjonen var i forbindelse med utsendelse av tilbudsforespørsel.

Nødvendige arbeider i sjø kom i gang som planlagt medio september, der grunn- og betongarbeider fortsatte i 3. tertial. Prosjektet er på plan, med forventet overtakelse medio februar 2022. Søknad til Fylkeskommunen om utbetaling av bevilget tilskudd, er forventet å finne sted i løpet av 1. tertial neste år.

Belastningen i prosjektet er på kr. 4, 62 mill.

8202 Utvidelse av lagringsområde

I 2. tertialrapport ble det oppgitt at klargjøring for utvidelse av tomteareal i forlengelse av Tømmerkaia i Strømsvika skulle gjennomføres i regi av Lindesnes Havn KF. Dette er nå endret og IKS'et har overtatt det fulle ansvaret for tilretteleggingen og sikringen av dette arealet.

Lindesnes Havn KF inngikk avtale med entreprenør om nedsprenkning, grovplanering og plastring av ca. 15 mål vest i Strømsvika, som skal dedikeres lagring av tømmer og flis. Arbeidet har pågått i store deler av 2021, og forventes ferdigstilt 1. tertial 2022.

Det gjenstår å fjellsikre skjæring, fjell m.m. og opparbeide infrastruktur før området kan tas i bruk. Nevnte arbeider er tenkt utført i 2022, slik at området ventelig kan tas i bruk mot slutten av 2022. Prosjektet er innenfor rammen.

8217 Gismerøya Vest.

Salg av tomter på Gismerøya forentes avklart i regi av Lindesnes Havn KF. Det er satt av 4 millioner til prosjektet.

8300 Oppgradering bygg Mandal

Det ble bevilget midler til dette i forbindelse med budsjett 2022. I 2021 er det belastet kr. 41.421 på prosjektet for å komme i gang tidlig.

9107 Kongsgårdbukta – utvidelse av kai 36.

Videreføring av investeringene i Kongsgård er et ledd i den langsiktige strategien som følger av Bystyresak 47/2014, samt Kvalitetssikring av vedtak i sak 80/2003 om Havnestrategien for Kristiansand Havn KF. Dette er også i tråd med Havneplanen fra 2015, hvor en av de strategiske konklusjonene er å bygge ut øst-vest linjen i Kongsgård først, ettersom dette er av de rimeligste områdene å bygge ut. Det er også i disse områdene containeravsnittet vil bli plassert.

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

I desember 2019 og januar 2020 ble det utført miljømessige undersøkelser av sedimentene hvor det skal gjøres tiltak i sjø. Det er lite sediment innenfor tiltaksområdet, og det som er der er sand med lavt spredningspotensiale. Miljømessig rapport og tiltaksplan er utarbeidet, og søknad om tiltak i sjø (mudring, sprengning og peling) ble sendt Statsforvalteren. Tillatelse til omsøkte tiltak i sjø foreligger, der tillatelsen har en varighet på to år – april 2022.

Det er utført geotekniske grunnundersøkelser innenfor tiltaksområdet. Det er utført 24 totalsonderinger, med rigg fra flåte og på land. Sonderingene indikerer i hovedsak sprengstein over berg, men det er også påvist enkelte sjikt med løsere/bløtere løs masser. Løsmassetykkelsen er generelt lav (0-2 m). Geoteknisk datarapport er utarbeidet.

Det er videre gjennomført tre kjerneboringer med orienterte kjerner for kartlegging av de geologiske forholdene i forbindelse med utvidelsen av kaien. Boringer er foretatt med rigg på land. Det er ikke kartlagt større geologiske strukturer som svakhetssoner eller slepper i kjerneborehullene. Bergartene fremstår i all hovedsak som massive og kompakte. Resultatene fra kjernekartlegginger viser generelt god bergmassekvalitet og generelt gunstige sprekorienteringer langs planlagt utvidelse av kaien. Datarapport kjernelogging foreligger, og kjerneprøvene er tatt vare på.

Neste skritt blir å utarbeide konkurransegrunnlag for utvidelsen.

Mot slutten av denne perioden er arbeidet med å utarbeide konkurransegrunnlaget påbegynt, og det forventes at grunnlaget ferdigstilles og konkurransen kunngjøres i løpet av 1. tertial 2022.

9120 Landstrøm OSP

Havnas satsing på landstrøm var i oppstartsfasen forbundet med betydelig økonomisk risiko, men vurderes frem til nå som utelukkende positivt, også økonomisk. Havna fikk sitt første lavspente landstrømsanlegg levert i september 2015. I tillegg kjøpte havna ytterligere et anlegg i 2016 etter at havna fikk 3,85 millioner i tilskudd fra ENOVA. Utbetaling av tilskudd fra ENOVA ble mottatt Q1 2017 etter godkjent innsendt rapport pr. 31.01.2017. Vedtatte ramme på 3,7 millioner pluss tilskudd fra ENOVA utgjør 7,55 millioner. I budsjett for 2017 ble ramma økt med 1,5 millioner for supplering og for også å omfatte etablering av utslippsmodell for havna. I budsjett for 2020 ble rammen økt til 21,5 millioner.

Havnas egne bevilgninger pluss tilskudd fra ENOVA hadde en samlet ramme på 9,0 millioner før havnestyret i sak 16/18 behandlet forespørselen om å ta imot et høyspent landstrømsanlegg på 16 MVA finansiert av EU og det danske firmaet PowerCon AS. Styret bevilget 7,0 millioner til infrastruktur for å kunne ta imot anlegget. Tiltaket ble finansiert ved å omdisponere fra prosjekt 9313 Lager Kongsgård. Godkjent anleggskonsesjon fra NVE til å bygge og drive høyspentanlegget ble mottatt 10.08.2018. PowerCon har utviklet, levert og driftsatt anlegget 10. september 2018.

Det gjenstår å finne mer effektiv kabelhandteringsløsning.

På grunn av covid-19 situasjonen ble planlagte anløp avlyst. Over lengre tid har cruiseskip ligget tilkoblet høyspent landstrøm ved kai 10. Etter anbudskonkurranse i vår har havna fått levert to nye lavspente landstrømsanlegg på 2 MW hver, samt kabler, kabeltromler og tilleggsutstyr. Hvert anlegg kan benyttes til et eller to samtidige anløp/skip og i tillegg ladning av kjøretøy på opptil 350 kW/h.

Kristiansand havn har mottatt bekreftet tilsagn på 4,8 millioner i tilskudd fra ENOVA til infrastrukturtiltak for å forsterke effektforsyning i Vestre havn. Prosjektet har en samlet kostnad på ca. 15 millioner. Når prosjektet er ferdigstilt vil alle skip som anløper Vestre havn kunne tilbys land- og ladestrøm. Ferdigstillelse er planlagt våren 2023. I tillegg pågår planlegging av effektforsterking på fergeterminalen samtidig med ombygging av terminalområdet som følge av Gartnerløkka prosjektet.

Vedtatt ramme er på 29,5 millioner, prosjektet har et forbruk er på 19,6 millioner innenfor ramme.

9210 Havneavsnitt Nord

Fra Kommunedelplanen for Havneavsnitt Nord (KDP), fremgår det at havna etter vedtak, må iverksette videre konsekvensutredninger (KU) på en del temaer. Midler for å kunne påbegynne dette arbeidet ble avsatt i budsjett 2018, hvor det blant annet heter:

Vi ser for oss følgende løp, som søkes inntatt med avsetninger i budsjett og økonomiplanen

- m/geotekniske undersøkelser (gjennomført)
- geotekniske tolkninger og stabilitetsberegninger gjenstår
- fyllingsplaner (gjenstår)
- kartlegging av miljøtekniske forhold (delvis gjennomført)
- tiltaksplan (gjenstår)
- skisseprosjekt (gjenstår)
- ingeniørgeologiske vurderinger (gjenstår)
- supplerende miljøundersøkelser (blant annet gjennomstrømningsmålinger med bakgrunn i simuleringer av utbyggingsalternativer og konsekvensutredning av disse i forhold til vannforskriften). Punktet gjenstår, og ble etter Formannskapsvedtak i sak 148/2020 gjennomført som et samarbeid mellom kommunen og havna. Arbeidet ble ferdigstilt m/fremleggelse av rapport ultimo 2021.
- søknad om utfylling med mer. Delsøknad er sendt, men Statsforvalteren har sendt denne på høring. Realitetsbehandling foreligger således ikke.

Rapport for geotekniske vurderinger (stabilitet etter NVE veileder 2014 er utarbeidet. Med bakgrunn i den nye NVE veilederen fra 2019, utgitt i desember 2020, ble det gjennomført supplerende geotekniske undersøkelser i Kongsgård-Vige høsten 2021.

Det ble i første tertial 2020 søkt Statsforvalteren om utfylling av ca. 100 000 m³ steinmasser i sjø ved Vigebukta, se foran. Etter at Topdalsfjord utredningen (SINTEF og Norconsult) ble fremlagt, ble det ved mail av 23.12.2021 gjort henvendelse til Statsforvalteren med anmodning om realitetsbehandling av saken. Pga. tiden som hadde gått, valgt Statsforvalteren å sende søknaden på ny høring. Realitetsbehandling foreligger således ikke - men, det antas at den vil komme primo 2022.

Nye Veier har påbegynt planarbeidet for Ytre Ringveg, og dette påvirker havna – både med hensyn til areal og funksjon som går tapt (se illustrasjon under), og behov for å tilrettelegge mottak av overskuddsmasser fra Ytre Ringveg. Det ble som følge av dette fremmet egen sak

i havnestyret i mai 2021 som omhandlet hvorvidt Kristiansand havn skulle starte opp planarbeider for områdene SHA4, SHA_5 og SHA_6 (med referanse til Kommunedelplanen for Havneavsnitt Nord), noe Havnestyret ga klarsignal til. Dette arbeidet ble påbegynt i 2. tertial og har pågått videre i 3. tertial. Det har vært oppstartsmøte med Kristiansand kommune, og oppstart regulering ble varslet i desember, med høringsfrist januar 2022.

Det planlegges med informasjonsmøter og andre møter i 2022. Rådgivere er engasjert i forbindelse med diverse konsekvensutredninger som skal utføres. Innsending av plan til 1. gangs behandling er tiltenkt 2. tertial 2022.



Ytre Ringveg: alternativ ny kryssutforming i Vigge

Prosjektet har en belastning på 7,396 millioner, og et budsjett så langt på 20,1 mill.

9211 Avretting areal Kongsgård

Gjelder avretning, asfaltering, grøfter, infrastruktur med mer, i havneavsnitt nord. Planlagt opparbeidelse av arealet inn mot Ringknuten er skjøvet ut i tid. I forbindelse med bygging av ny ringvei, i regi av Nye Veier, vil ny kryssløsning beslaglegge Vigge-kaien samt deler av utfyllingsområde i sjø regulert til havneformål. Det pågår dialog mellom partene. Økonomiske konsekvenser for havna vil bli kalkulert og innarbeidet i kommende budsjett. Inntil videre vil eventuelle kostnader bli belastet dette prosjektet. Vedtatt ramme 8,0 millioner, forbruk 2,1 innenfor rammen.

9313 Lager Kongsgård.

Prosjektet hadde en vedtatt ramme fra budsjett 2015 på 8 millioner. I budsjett for 2017 ble rammen økt med 15 millioner til samlet 23,0 millioner. I havnestyrets møte 04.04.2017 ble rammen redusert med 12 millioner som ble overført til prosjekt 9314 Lager Kongsgård – On&Offshore. Gjenstående ramme var etter dette på 11,0 millioner. I sak 16/18 vedtok havnestyret å omdisponere 7,0 millioner til infrastruktur høyspent landstrøm på Lagmannsholmen. Prosjektet er innenfor rammen og kan regnskaps avsluttes.

9314 Lager Kongsgård – On & Offshore

Havna og On & Offshore ble enige om å etablere lager og kontorbygg. Etter innkomne anbud, ble prosjektet behandlet som sak i havnestyret i møte 04.04 og den 26.04.2017, ble ramme satt til 42 millioner ved omdisponering av 12 millioner fra prosjekt 9313. Leietakere flyttet inn 15.10.18 Det pågår korrigeringer av påpekte mindre mangler. Vedtatt ramme 40 millioner, forbruk 38,5 millioner innenfor rammen.

9316 Solcelleanlegg.

Etter forslag om å teste markedet med tanke på å få etablert solcelleanlegg på taket av det største lagerbygget bak kai 36 i Kongsgård, ble det bevilget 1,5 millioner til prosjektet. Anlegget ble satt i drift november 2017, fungerer som planlagt og produserer ca. 85 til 90 000 kWh i snitt pr år. I budsjett for 2020 ble rammen økt med 1,5 til samlet 3,0 millioner for nytt prosjekt. På grunn av covid-19 og lav kronekurs har en skjøvet prosjektet ut i tid. Det er planlagt ny anbudsrunde i 2022 gitt at kronekursen styrker seg. Vedtatt ramme 4,5 millioner, forbruk 1,0 millioner innenfor rammen.

9602 Gjerde kamera/port Vige ISPS

Prosjektet er igangsatt og vedtatt ramme er på 0,7 millioner med et forbruk på 0,4 millioner. Prosjektet er innenfor rammen.

9604 ISPS

Det er satt av 1,5 millioner til å bytte leverandør. I tillegg skal alle portene byttes ut grunnet alder og høye driftsutgifter. Prosjektet er ikke påbegynt.

9990 Anlegg avsetning udisponert.

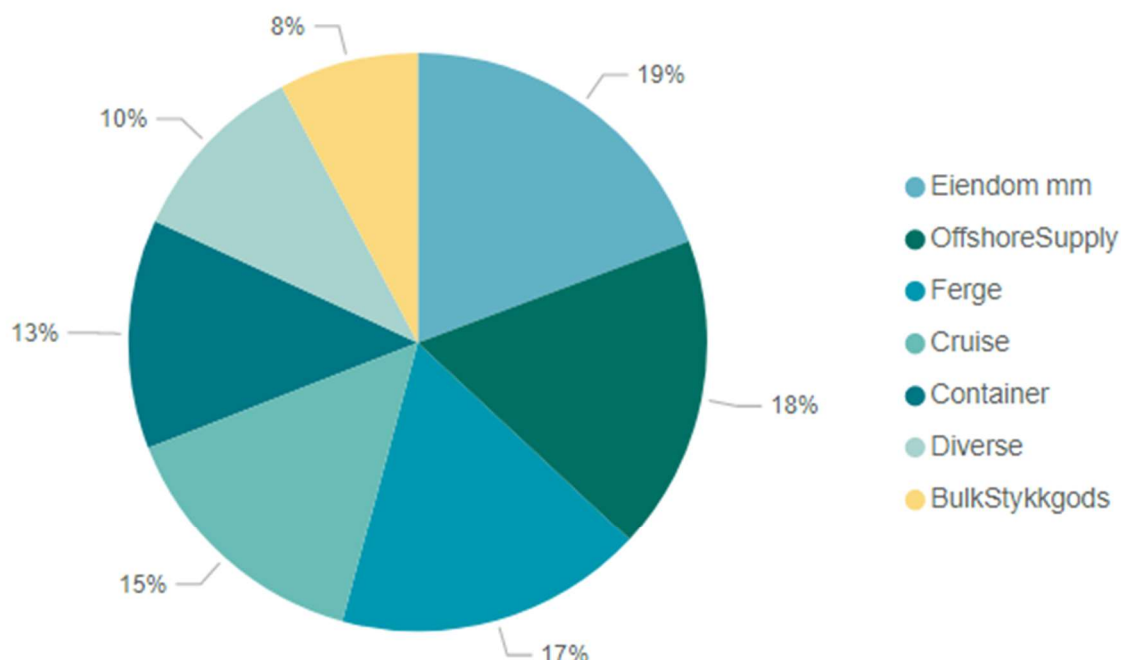
Det avsettes årlig 3,0 millioner til styrets disposisjon for uforutsette investeringer. Udisponert beløp flyttes til påfølgende år. Restbeløpet er 3,55 millioner pr. 31.12.21

Årsregnskap for Kristiansand Havn IKS 2021

Nøkkeltall

Ved utgangen av 2021 hadde Kristiansand Havn totalt 127,8 millioner i driftsinntekter. Det er 15,8 prosent bedre enn budsjettert. Hovedårsaken er at leieinntektene er nettobudsjettert og ikke bruttobudsjettert, som de skulle vært. Dette er første året i nytt selskap så vi har ikke tidligere regnskapsår å sammenligne med. Det har vært et nytt år preget av covid-19. Sammensetningen av inntektene er ulike ifht. et normalt driftsår. Da vil fergetrafikken utgjøre en større andel.

Figuren under viser havneinntektene fordelt på strategiområdene. Inntektene er nøye gjennomgått i årsmeldingen under hvert strategiområde.



Samla driftskostnader inklusiv lønn og avskrivninger utgjorde 120,0 millioner mot budsjetterte 107,7 millioner. Det er avvik innenfor de ulike områdene.

Lønn og sosiale kostnader er 34,5 millioner mot budsjetterte 36,4 millioner. Hovedårsaken til innsparingen er lavere pensjonskostnader enn budsjetterte. Det er variasjoner innenfor de ulike postene. Vi har hatt høyere overtid enn forutsatt, men dette dekkes inn gjennom høyere driftsinntekter.

Andre driftskostnader er vesentlig høyere enn budsjetterte. Hovedårsaken er overføring av leieinntekter til Kristiansand Havn KF og Lindesnes Havn KF som er belastet her. Som tidligere nevnt ble dette nettobudsjettert under leieinntekter. Resten av driftskostnadene er

stort sett i henhold til budsjett. Det skal dog nevnes at det ble mindre landstrømskostnader enn forventet på slutten av året, men det blir da tilsvarende mindre inntekter.

I 2021 er avskrivningene 8,6 millioner mot budsjettet 8,0. Dette har sammenheng med at prosjekter er kommet raskere i gang enn forutsatt ved budsjettering. Havna avskriver etter regnskapsloven, dvs. når driftsmiddelet tas i bruk.

Samlet finanskostnader er bedre enn forventet.

Kristiansand Havn IKS har et positivt årsresultat med 8,7 millioner for 2021.

I samsvar med regnskapslovens krav er årsregnskapet avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Kristiansand Havn har en god finansiell posisjon. Årsregnskapet gir en tilfredsstillende beskrivelse av selskapets utvikling per årsskiftet. Selskapet er ikke utsatt for ytterligere finansiell risiko, herunder kreditt-, rente eller valutarisiko, som er av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat. Likviditetssituasjonen pr. 31.12.21 er vurdert som tilfredsstillende for fremtidig drift og utvikling.

Kristiansand havn er 100% selvfinansiert.

Det ble tatt opp lån på 94,2 millioner i 2021, av dette er kr. 30,7 millioner overtatt ifm. virksomhetsoverdragelsen. Netto lånegjeld utgjør 94,2 millioner ved årets utgang.

Investeringer

Det er foretatt investeringer for totalt 46,3 millioner i 2021. Store investeringer er ferge-terminalutbygging, utvidelse av lagringsområde for tømmer og oppgradering/nyoppføring bygg.

Resultat, eiendeler, egenkapital og gjeld, Kristiansand Havn IKS 2021

	Noter	Regnskap 2021	Regulert Budsjett 2021
Driftsinntekter			
Salgsinntekt	1,16	-124 304 499	-107 072 000
Annen driftsinntekt	1,15	-3 533 208	-3 240 000
Sum driftsinntekter		-127 837 707	-110 312 000
Driftskostnader			
Varekostnad	14	4 656 159	4 100 000
Lønn og sosiale kostnader	2,3,4,11	34 541 576	36 436 000
Avskrivning av varige driftsmidler	6	8 601 316	8 000 000
Andre driftskostnader	5,9,14	72 245 920	59 122 000
Sum driftskostnader		120 044 971	107 658 000
Driftsresultat		-7 792 736	-2 654 000
Renteinntekt		-1 011 068	-1 120 000
Rentekostnad		56 511	700 000
Sum finansposter		-954 557	-420 000
Årsresultat	12	-8 747 291	-3 074 000

Balanse, Kristiansand Havn IKS 2021

	Noter:	Regnskap 2021	Regnskap 01.01.2021
EIENDELER			
Anleggsmidler			
<i>Varige driftsmidler</i>			
Kaier og anlegg		22 874 566	576 899
Bygninger		10 542 089	-
Tomter		8 816 143	-
Biler, materiell og maskiner		67 111 997	70 971 392
<i>Sum varige driftsmidler</i>	6 og 7	109 344 795	71 548 291
<i>Finansielle anleggsmidler</i>			
Aksjer og innskudd	8	4 293 356	4 091 356
Pensjonsmidler	11	14 386 226	10 575 240
Sum finansielle anleggsmidler		18 679 582	14 666 596
Sum anleggsmidler		128 024 377	86 214 887
Omløpsmidler			
<i>Fordringer og andre omløpsmidler</i>			
Kundefordringer	9	21 035 562	-
Andre fordringer	16	11 251 269	1 828 158
Sum fordringer og andre omløpsmidler		32 286 831	1 828 158
<i>Likvide midler</i>			
Bankinnskudd og kontanter	10	53 153 636	-
Sum likvide midler		53 153 636	-
Sum omløpsmidler		85 440 467	1 828 158
Sum eiendeler		213 464 844	88 043 045

Egenkapital og gjeld, Kristiansand Havn IKS 2021

	Noter:	Regnskap 2021	Regnskap 01.01.2021
Egenkapital			
Opptjent egenkapital		8 747 291	-
Sum opptjent egenkapital		8 747 291	
Sum egenkapital	12	8 747 291	-
Avsetning for forpliktelser			
Utsatt inntekt	15	23 935 376	26 006 650
Sum annen avsetning for forpliktelser		23 935 376	26 006 650
Langsiktig gjeld			
Obligasjonsinnskudd			
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner		94 229 396	30 729 396
Sum langsiktig gjeld	13	94 229 396	30 729 396
Kortsiktig gjeld			
Leverandør gjeld		41 847 199	-
Skattetrekk og skyldige offentlige avgifter	10	3 232 614	378 672
Annen kortsiktig gjeld		41 472 967	30 928 327
Sum kortsiktig gjeld		86 552 780	31 306 999
Sum gjeld		204 717 552	88 043 045
Sum egenkapital og gjeld		213 464 844	88 043 046

Styrets godkjenning av årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2021

Havnestyret godkjenner med signering årsmeldingen for Kristiansand Havn IKS 2021.

Kristiansand, 26.04. 2022

Styret i Kristiansand Havn IKS

Kjell Eirik Haavold

Styreleder

Åse Lill Kimestad

Nestleder

Vegard Launes

Unn L.Larsen

Janette Kleivset

Ian Sindre Couling

Eirik Dåstøl Langeland

Ove Nodeland

Atle Johannessen

Halvard Aglen

Havnedirektør