

REFERAT Kristiansand Havn havnestyret IKS d. 01-04-2025

Møtedato Tirsdag d. 01. april 2025 kl. 16:00

Møtested Havnestyresalen 3. etg

Indholdsfortegnelse

Behandling av utvalgssak.....	3
Protokoll Havnestyret 11.02.2025.....	4
Southern Norway Hydrogen Valley.....	7
Ringvirkningsanalyse cruiseaktivitet.....	11
Utredning av operatør rollen og aktivitet innenfor ISPS-området.....	13
Fastsettelse av reglement for fergehavna.....	17
Delegerte saker.....	21
Meldingssaker.....	22
Referatsaker.....	23

Sak .: Behandling av utvalgssak

Sak 4/25: Protokoll Havnestyret 11.02.2025

Vedlegg

Havnestyret 11-02-2025_presentasjon Plan_bygningssjef

Protokoll Kristiansand Havn havnestyret IKS 11.02.2025

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024000860
Saksbehandler Cathrine Slotta

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kristiansand Havn havnestyret IKS	01.04.2025	4/25

PROTOKOLL HAVNESTYRET 11.02.2025

KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 01.04.2025 SAK 4/25

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 11.02.2025, godkjent og signert](#)

Havnestyret vedtar følgende prinsipper for videre utvikling av Caledonien/Lagmannsholmen og relokaliseringen av containerterminalen:

1. Økonomisk bærekraft og finansieringsmodell

Kristiansand Havn skal sikre at utviklingen av Caledonien/Lagmannsholmen gir nødvendig økonomisk grunnlag for investeringene i containerterminalen og de øvrige havneaktivitetene som må flyttes til Kongsgård/Vige. En bærekraftig finansieringsmodell skal etableres for å sikre langsiktig økonomisk stabilitet.

2. Medvirkning og sikring av havnedrift

Kristiansand Havn skal være en aktiv part i planprosessen for Caledonien/Lagmannsholmen og sikre at reguleringsarbeidet ivaretar havnas operasjonelle behov. Drift, operasjoner og sikkerhet på eksisterende kaianlegg må opprettholdes i hele utviklingsperioden.

3. Eierskaps- og samarbeidsmodell

Havna skal ha en aktiv utviklerrolle i prosjektet og delta i en samarbeidsmodell, som vist i eiendoms- og investeringsnotatet fra Rambøll bestilt av Menon, som sikrer økonomisk og strategisk innflytelse. Dette skal legge grunnlaget for fremtidig vekst, næringsutvikling og en bærekraftig havnestruktur i Kristiansand. Dette vil danne grunnlaget for den eierskapsstrategien som skal sikre utviklingen av Caledonien/Lagmannsholmen gjennom hele utviklingsfasen. Havnestyret ber administrasjonen iverksette arbeidet med en eierskapsstrategi.

Vedtaket gir Kristiansand Havn den nødvendige forutsigbarheten for å gjennomføre de planlagte investeringene, samtidig som det sikrer at havna opprettholder sin strategiske betydning for regionen.

Enst

Forslag:

Ref sak 2/25 punkt 3. «Det ble delt ut et forslag fra styremedlem Erle Wright Severinsen til vedtakets punkt 3. Her ble det fremmet et forslag, men ikke stemt over.

02.04.2025

Sak 5/25: Southern Norway Hydrogen Valley

Vedlegg

21.03.25 Southern Hydrogen Valley

2025 04 01 HYVARD styremøte

Arkivsak-dok. 2024026604-3
Saksbehandler Isabelle-Louise Aabel

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
01.04.2025

Southern Norway Hydrogen Valley

Hydrogen Valley-prosjekt – orientering om Kristiansand Havns rolle

Prosjektets helhet:

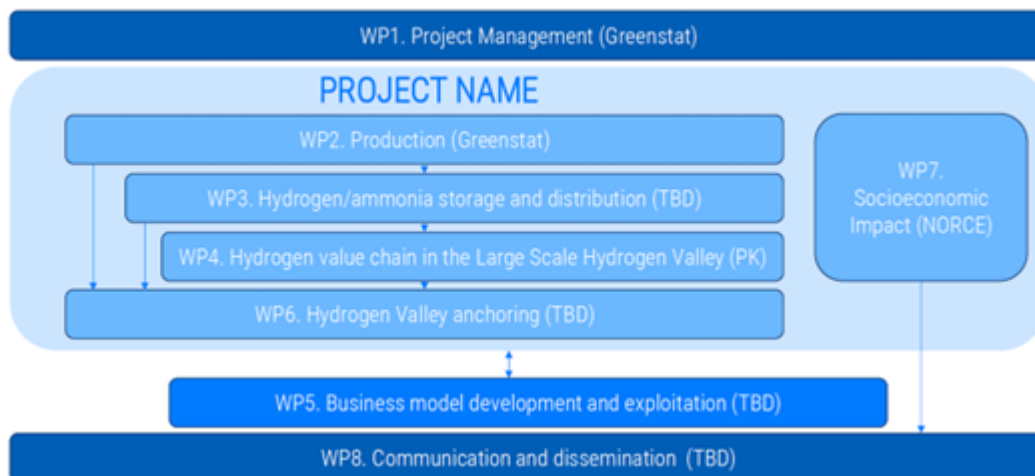
Southern Norway Hydrogen Valley er en EU-søknad ledet av Greenstat med mål om å etablere en komplett hydrogenverdikjede på Sørlandet. Søknadsfristen er 23. april 2025, og prosjektet inngår i EUs flaggskiputlysning for storskala *Hydrogen Valleys*.

Prosjektet bygger videre på det samlende arbeidet i *Agder H2-nettverk* og er tett koblet til *Grønn Jyllandskorridor* – en transnasjonal energikorridor mellom Kristiansand, Hirtshals og Groningen hvor Kristiansand Havn er partner. Dette gir Kristiansand en sentral posisjon i overgangen til grønn energi og nullutslippslogistikk i Europa.



Den planlagte verdikjeden omfatter:

- Produksjon av grønt hydrogen (Vennesla, Fiskå)
- Lagring og distribusjon gjennom knutepunkter som havn, flyplass og logistikkentre
- Bruk innen maritim sektor, tungtransport, kollektivtrafikk, industri og Power-to-X
- Forskning og innovasjon, kompetansebygging og internasjonal standardisering



Kristiansand Havns rolle – Arbeidspakke 4: Lagring og distribusjon

Kristiansand Havn leder arbeidspakke 4 og har et strategisk ansvar for utvikling av infrastruktur for hydrogenlagring og -distribusjon, særlig med fokus på havnas rolle som logistikk- og energiknutepunkt.

Arbeidspakken omfatter:

- Etablering av sikker og effektiv lagringskapasitet for hydrogen i havneområdet
- Utvikling av distribusjonsinfrastruktur som muliggjør forsyning til land-, sjø- og industribaserte brukere
- Integrasjon med eksisterende havne- og logistikksystemer
- Teknologisk utvikling i samarbeid med industripartnere som Elkem, Nikkelverket, Umoe Advanced Composites og Technip FMC

Beredskap og sikkerhet – strategisk betydning for regionen

Hydrogen spiller ikke bare en rolle som energibærer, men også som strategisk energiberedskap – et "batteri" som kan bidra til å balansere forbruk og forsyning i regionen.

Infrastruktur for hydrogen vil:

- styrke samfunnssikkerhet og energirobusthet for både Kristiansand og Agder
- bidra til krisehåndtering og reduksjon av sårbarhet i fremtidige energikriser
- legge til rette for stabil tilgang på energi til samfunnskritiske funksjoner og næringsliv

For havna er dette avgjørende for å:

- opprettholde konkurransekraft som framtidsrettet logistikknutepunkt
- tiltrekke aktører som stiller krav om nullutslippsinfrastruktur
- sikre langsiktig verdiskaping i regionen og støtte opp om overgangen til grønn industri

Kristiansand Havn skal være en trygg, moderne og bærekraftig havn – og hydrogeninfrastruktur er en nøkkelkomponent i dette.

Videre fremdrift:

- EU-søknad utvikles i samarbeid med partnere og Nordic Innovators
- Kristiansand Havn utvikler innhold og budsjett for WP4, inkludert risikovurdering og beredskapsplan
- Det søkes om inntil 20 mill. euro fra EU. Egeninnsats forventes i form av timer, infrastruktur og andre virkemidler

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering](#)

Atle Johannessen
Havnedirektør

Isabelle-Louise Aabel
Kommunikasjonssjef

Vedlegg:
Southern Norway Hydrogen Valley

Sak 6/25: Ringvirkningsanalyse cruiseaktivitet

Vedlegg

BDO_Ringvirknings- og scenarioanalyse Kristiansand Havn

2025 04 01 BDO Cruiseanalyse styremøte

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2025007975
Saksbehandler Isabelle-Louise Aabel

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kristiansand Havn havnestyret IKS	01.04.2025	6/25

RINGVIRKNINGSANALYSE CRUISEAKTIVITET

KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 01.04.2025 SAK 6/25

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak
Havnestyret tar saken til orientering
Enst.

02.04.2025

Sak 7/25: Utredning av operatør rollen og aktivitet innenfor ISPS-området

Vedlegg

Intensjonsavtale

Arkivsak-dok. 2025007985-1
Saksbehandler Isabelle-Louise Aabel

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
01.04.2025

Utredning av operatør rollen og aktivitet innenfor ISPS-området

1. Hva saken gjelder

Administrasjonen gir styret en orientering om arbeidet med å utrede operatørrollen og tilhørende aktivitet innenfor ISPS-gjerdet på Kristiansand Havn IKS' områder. Samtidig bes styret gi sin tilslutning til at administrasjonen går videre med en systematisk utredning av operatørrollen og tilhørende driftsmodeller, i samarbeid med Bergen Havn.

2. Bakgrunn

Kristiansand Havn har over tid hatt en situasjon hvor flere aktører opererer innenfor ISPS-området, spesielt innen håndtering av gods. Disse aktørene har etablert seg gjennom ulike typer leieavtaler, og har i praksis operert med stor grad av autonomi når det gjelder tjenesteyting og drift.

Denne situasjonen har utfordret havnas mulighet til å:

- Sikre full oversikt over tonnasje, arealbruk og terminalaktivitet
- Samle og standardisere data og statistikk
- Utøve havnas rolle som tilrettelegger og samfunnsaktør med strategisk styring

Utviklingen har også gjort det krevende å gjennomføre digitalisering og effektivisering av tjenestene på en enhetlig måte. Flere av de større havnene i Norge har gjennomført anbudsprosesser eller vurdert alternative organisasjonsformer for å styrke kontroll og standardisering.

På bakgrunn av dette ser Kristiansand Havn behovet for en utredning av all aktivitet som utføres innenfor ISPS-gjerdet som er knyttet til håndtering og operering av gods, og hvordan godsaktiviteten innenfor ISPS-området best kan organiseres for å sikre effektiv, nøytral og bærekraftig drift i tråd med havnas strategiske mål. Utredningen igangsettes i samarbeid med Bergen Havn, som står overfor lignende utfordringer.

Bestillingen som skal utarbeides for å effektivisere utredningen skal inneholde:

Fokus på bestillingen som nå skal gjøres og vedtas i styret er:

Kartlegging av hele verdikjeden og økosystemet som er innenfor ISPS

Sette denne verdikjeden i en struktur som også tar for seg:

- Digitalisering
- Bærekraft

- Standardisering
- Effektivisering
- Økonomisk bærekraftige modeller
- Sikkerhet for nøytralitets- og tilgjengelighetsprinsipper
- Beredskap, samfunnssikkerhet og forsyningssikkerhet

Formålet med intensjonsavtalen er å utforske mulighetene for et driftssamarbeid, og om mulig også et administrativt samarbeid, med sikte om mer effektiv drift blant de offentlige havnene.

Alle deltakerhavnene i samarbeidet har sin egen struktur og opplegg for operatørene, noe som gjør det nærmest umulig å få gjennomført digitaliseringsprosesser og effektivisering. Det er også et spørsmål om godshavner fungerer som en nøytral part i markedet som en offentlig havn.

Det er igangsatt en felles konsulentutredning for å sjekke blant annet juridiske forhold. Kristiansand Havn står overfor en omfattende flytteprosess, noe som gjør det nødvendig å ha en grundig oversikt over kapasitetsbehov og dimensjoner for en ny lokasjon. Dette inkluderer en kartlegging av fremtidige trafikkvolumer, terminalinfrastruktur og logistikkbehov for å sikre en effektiv og bærekraftig drift i tråd med strategiske mål og markedsutvikling. Dette vil vi skaffe oss gjennom en anbudsrunde eller egenregi

3. Operatør i egen regi eller anbud

Nedenfor gjennomgås to hovedalternativer, med forbehold om at dette kan justeres gjennom videre utredning:

Alternativ 1: Anbud

Fordeler:

- Tydelig struktur og transparens
- Konkurransen kan gi innovasjon og effektivitet
- Lavere direkte risiko for havna

Ulemper:

- Vanskelig å sikre full nøytralitet og kontroll
- Fragmentering kan svekke digitalisering og samhandling
- Mindre fleksibilitet i videre utvikling

Alternativ 2: Eget operatørselskap / drift i havnens regi

Fordeler:

- Høyere grad av kontroll og styring
- Bedre datatilgang, sikkerhet og HMS-oppfølgning
- Mulighet for helhetlig digitalisering og kundeopplevelse
- Bedre integrasjon med arealbruk og strategiske planer

Ulemper:

- Krever oppbygging av ny organisasjon og kompetanse
- Kan oppfattes som monopol og gi reaksjoner fra markedet
- Økt driftsmessig og økonomisk risiko

4. Lønnsomhet

Anbudsmodell:

Gir typisk en inntektsstrøm i form av prosentvis provisjon på operatørens omsetning (5–7 %).
Inntektene er forutsigbare, men avkastningspotensialet er begrenset.

Eget driftsselskap:

Gir mulighet for å hente ut effektiviseringsgevinster, kontrollere prising og utvikle nye tjenester. Foreløpige anslag tilsier at det kan etableres et bærekraftig økonomisk grunnlag for drift i egen regi, men dette må konkretiseres i utredningen.

5. Risiko

Å ta tilbake operatørrollen, helt eller delvis, innebærer både operasjonell og omdømmerisiko.
Dette kan omfatte:

- Markedsreaksjoner fra aktører som mister sin rolle
- Krav til kompetanse, tariffhåndtering og driftsorganisasjon
- Reaksjoner fra kunder/rederier som frykter redusert valgfrihet

Samtidig etterspør næringslivet mer strukturert, forutsigbar og profesjonell havnedrift. Dette inkluderer bedre koordinering, digitalisering og mer nøytral tjenesteyting – som i mange tilfeller kun kan realiseres dersom havna selv tar en tydeligere rolle.

6. Administrasjonens vurdering

Tidspunktet for å gjøre en vurdering av operatørrollen i Kristiansand Havn er moden når vi står i prosessen med å utvikle Kongsgård/ Vige og skal flytte containerterminalen fra Caledonien/ Lagmannsholmen. Alle aktørene og flere av rederiene venter på at vi skal i gang med dette arbeidet.

I de private havnene er alle operasjoner utelukkende styrt av havneeeier, men dette er imidlertid ikke vanlig i de offentlige havnene.

Forslag til vedtak

Styret i Kristiansand Havn IKS vedtar:

1. Å igangsette en utredning av operatørrollen og tilhørende aktivitet innenfor ISPS-gjerdet, i samarbeid med Bergen Havn.
2. At utredningen skal vurdere både anbudsmodell og modeller med drift i havnens regi, herunder organisatoriske, juridiske og økonomiske forhold.
3. At administrasjonen holder styret løpende orientert og legger frem saken til ny behandling før eventuell beslutning om valg av modell.

Atle Johannessen
Havnedirektør

Isabelle-Louise Aabel
Kommunikasjonssjef

Vedlegg:
Intensjonsavtale

Sak 8/25: Fastsettelse av reglement for fergehavna

Vedlegg

Kristiansand Havn- utkast reglement 25.03.25

Arkivsak-dok. 2025007999-1
Saksbehandler Atle Kristian Johannessen

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
01.04.2025

Paragraf

Fastsettelse av reglement for fergehavna

1. Innledning

Kristiansand Havn IKS (Havna) har inngått samarbeidsavtale med rederiene Color Line AS (CL) og Fjord Line AS (FL) i forbindelse med seilinger på Kristiansand havn.

Avtalene inneholder en rekke bestemmelser som kan plasseres i et reglement. Reglementet er offentlig, i motsetning til samarbeidsavtalene med rederiene. Ved å fastsette reglement vil dermed både publikum og andre interessenter kunne orientere seg om det rammeverket som gjelder for seilinger med ferje på Kristiansand havn.

2. Kort om forslaget

Reglementet tar utgangspunkt i at rederiene som et år har fastsatte seilingstider, og som ønsker å fortsette med de samme seilingstider for samme type skip, skal ha rett til dette. Dette gir rederiene forutsigbarhet i forhold til de investeringer som gjøres i både skip og installasjoner på landsiden. Investeringer og bruk av infrastruktur vil reguleres i egne avtaler, og omtales av den grunn ikke i utkastet til reglement.

Forslaget inneholder også en beskrivelse av prosedyrer for fastsettelse av seilingsplaner, samt endringer i fastsatt seilingsplan. Det foreslås også et rammeverk for bruk av konsekvensanalyser. Konsekvensanalyser innebærer normalt en simulering av den belastningen kjøretøy som må ha oppstillingsplass i timene før avgang, og tilsvarende tilstrekkelig kapasitet for effektiv ilandkjøring, slik at forsinkelser unngås og veinettet ikke påvirkes i form av kø eller blokkering. Det kan også være andre forhold som inngår i konsekvensanalysen, både av maritim og teknisk karakter. Konsekvensanalyse brukes ved endringer knyttet til skip, trafikkavvikling og andre forhold.

Ved endringer i fastsatt seilingsplan angir reglementet at det må påregnes at oppstart av driften ikke kan skje før 6 måneder etter søknad om endring. Det bemerkes at saksbehandlingstiden henger sammen med rederienes anledning til å uttale seg om endringene, mulig konsekvensutredning og tid for vurdering og mulige avklaringer før endringer i fastsatt seilingsplan kan besluttet. Dersom endringene ikke gir behov for så omfattende vurderinger, vil oppstart av drift kunne skje tidligere.

3. Prosessen

Forslag til reglement for Kristiansand ferjehavn ble sendt på høring til rederiene 19. desember 2024. Frist for merknader ble satt til 21. februar 2025. Det er innkommet merknader fra både Color Line AS og Fjord Line AS.

4. Rederienes synspunkter på sentrale spørsmål

Begge rederiene gir tilslutning til utarbeidelse av reglement, og bekrefter at slike felles kjøreregler bidrar til forutberegnelighet og klare rammevilkår for rederiene.

FL er kritisk til inntil 6 måneders saksbehandlingstid. Havna viser til at mindre endringer vil kunne gjennomføres raskere, men at endringer vil kunne påvirke andre rederier. De berørte parter må derfor få anledning til å uttale seg, og det må også legges inn tid for innhenting av konsekvensanalyse dersom dette er aktuelt. Havna har tidligere fått utført konsekvensanalyser av trafikk i forbindelse med lossing/lasting, for å sikre et godt beslutningsgrunnlag.

Rederiene er uenige om grunnlaget for konsekvensanalyse, hvor Havna har foreslått at en skal ta utgangspunkt i at skipets fulle kapasitet utnyttes. FL mener analysen bør «reflektere faktiske driftsforhold». CL er «meget kritisk til at noe annet enn skipets fulle kapasitetsutnyttelse kan legges til grunn ved konsekvensanalyser».

Havna fastholder at konsekvensanalysen skal ta utgangspunkt i full utnyttelse av skipets kapasitet, noe som gir en objektiv og lik behandling av rederiene. Det åpnes for avvik i konsekvensanalysen dersom lavere kapasitetsutnyttelse sannsynliggjøres. Havna viser til at seilingsplanen, uansett forutsetning for konsekvensanalyse, må inneholde adekvate sikkerhetsmarginer mellom ulike skips ankomst- og avgangstider.

Rederiene har ulike oppfatning av behovet for konsekvensanalyse. FL ønsker i mindre grad enn CL at det benyttes konsekvensanalyse. Havna fastholder at slik analyse ikke innhentes hvor «det er klart at endringen i seilingsstider ikke får negative konsekvenser for øvrige rederier».

Havna fastholder at kostnader ved utarbeidelse av konsekvensanalyse som følge av endringer i fastsatt seilingsplan, skal dekkes av det rederiet som søker om endringen. Dette sørger for at kostnadene bæres av den som initierer endringen.

Håndhevelse av fastsatt seilingsplan er tatt inn i reglementet, og blir del av seilingsplan for 2026 og fremover. Det skal likevel bemerkes at Havna i det daglige registrerer at rederiene finner løsninger, slik at Havna sjelden må benytte sin rett til å gi pålegg. Dersom rederiene bestrider pålegg fra Havna, har de likevel plikt til å etterleve slike pålegg. Rederiene må eventuelt i ettertid bestride påleggets gyldighet.

5. Oppsummering

Et reglement bidrar til å gjøre regler kjente for både aktører og publikum, samt for de som måtte vurdere å starte seilinger på Kristiansand havn. Reglementet gir også forutsigbarhet for de rederiene som allerede seiler på havna.

Forslag til vedtak

[Havnestyret vedtar reglement for fergehavna](#)

Atle Johannessen
Havnedirektør

Vedlegg: Kristiansand Havn- utkast reglement 25.03.25

Sak .: Delegerte saker

Sak .: Meldingssaker

Sak .: Referatsaker