

REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 28-06-2016

Mødedato Tirsdag d. 28. juni 2016 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen 3 etg.

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016.....	3
Sommerfullmakt.....	5
Ny cruisekai.....	7
Styresammensetning i Kanalbyen Utvikling AS.....	15

Punkt 27/16: Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016

Bilag

Vedtak HAVNES, 28062016, Sak 27/16, Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016

20160610120843273.pdf



KRISTIANSAND
HAVN KF

Havnebygget – Gravene 4
Postboks 114, N-4662 Kristiansand
E-post: post@kristiansand-havn.no
www.kristiansand-havn.no
Foretaksreg.: NO 963 897 642 mva.

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Arkivsak-dok. 201600290-23
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
13.09.2016

Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 28/16: Sommerfullmakt

Bilag

Vedtak HAVNES, 28062016, Sak 28/16, Sommerfullmakt



Dato 21. juni 2016
Saksnr.: 200503216-20
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato 28.06.2016

Sommerfullmakt

I løpet av sommeren kan Kristiansand Havn KF ha saksforhold som krever hurtig saksgang og nødvendige avgjørelser.

For å ivareta dette på en hensiktsmessig måte har vi funnet det nødvendig å etablere en sommerfullmakt i tråd med den praksis som er etablert innenfor de kommunale organer.

Havnestyret har siste møte før sommeren 28.06.2016 og har etter oppsatt plan første høstmøte den 13.09.2016 Vi foreslår at fullmakten gjelder den mellomliggende perioden.

Forslag til vedtak

Havnestyret gir havnestyrets leder / fungerende havnestyreleder fullmakt til å treffe nødvendige avgjørelser i sommer fra og med 29.06.2016 til og med 12.09.2016

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 29/16: Ny cruisekai

Bilag

Vedtak HAVNES, 28062016, Sak 29/16, Ny cruisekai

vedlegg 1.pdf

vedlegg 2.pdf



Arkivsak-dok. 201608215-1
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
28.06.2016

Ny cruisekai

Bakgrunn:

Det har blitt arbeidet med å finne ny lokalisering av cruisekai i Kristiansand siden bystyrets vedtak om kvalitetssikring av havnestrukturen i 2013. I tiden etter vedtaket har hovedfokus vært på en kombinert løsning med en ny kaiinfrastruktur som er tilpasset både cruise- og container i tråd med havnestyrets vedtak 27. mai 2014.

Det var dette alternativet som ble omtalt som flerbrukskai. Etter grundige undersøkelser og kostnadsanslag viser det seg derimot at dette alternativet ville blitt for kostbart å gjennomføre, og det ble derfor i havnestyrets møte 7. juni 2016 vedtatt å skrinlegge planene om bygging av ny flerbrukskai.

Havnedirektøren vil i et senere styremøte komme tilbake til utfordringer knyttet til container-terminalen og manglende dybde ved kaikant.

I dette prosjektet lå også et delprosjekt som hadde som formål å sikre grunnen på utsiden av Lagmannsholmen, jfr også fremtidig byutvikling. Dette delprosjektet går videre og ferdigstilles i løpet av tidlig høst 2016.

Samtidig ligger fortsatt bystyrets vedtak om ny lokalisering av cruisekai fast, og cruisesesongen 2016 vil bli den siste på dagens lokasjon på Silokaia. Avklaringen av lokasjon for fremtidig cruisekai må derfor få en hurtig avklaring slik at det øker sannsynligheten for en ferdigstilt og permanent cruiseløsning fra og med starten av sesongen 2017.

Ny lokasjon av permanent og fremtidig cruisekai fremstår nå med to hovedalternativer, et på Shellkaien og et på Lagmannsholmen, se vedleggene. Under følger en nærmere redegjørelse for de to alternativene:

Shellkaien:

For å tilfredsstillere behovene for en permanent cruisekai ved Shellkaien vil det være behov for å etablere nye fortøyningsinnretninger på kaien. Det ene alternativet er en løsning hvor det etableres to dykdalber¹, nord og syd for eksisterende kai i en avstand på 120-150m. Det vil deretter anlegges en bro over dykdalbene for å motta passasjerene. Det andre alternativet er å rive deler av eksisterende kai, for så å sprengte vekk fjellet syd for eksisterende kai, og

¹ Fortøyningsinnretting som består av 3–15 pæler som er rammet på skrå ned i havbunnen

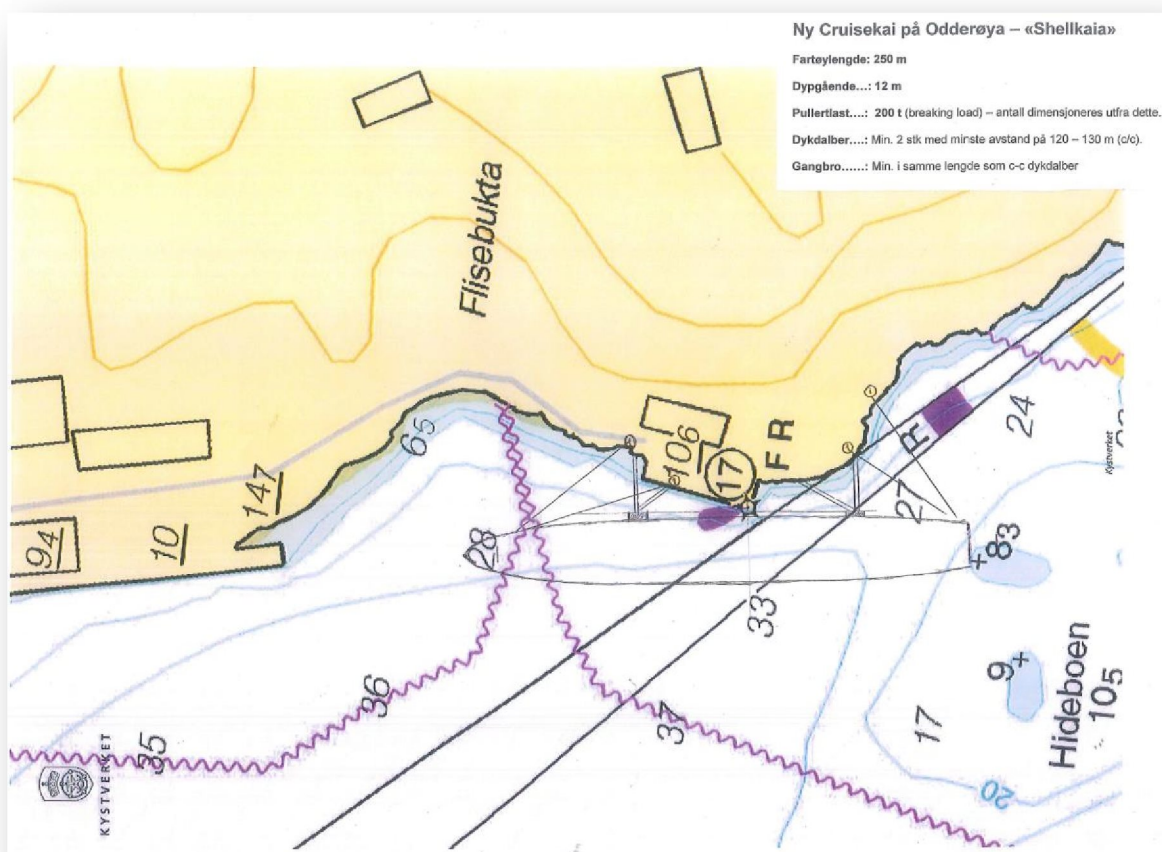
videre ned til dybde på (-)11 m. Det etableres deretter nødvendig flate for å betjene skipene. Det siste alternativet vil trekke fortøyde skip vekk fra Flisebukta, og gi større avstand til fremtidig bebyggelse i Kanalbyen.

Kaien vil kun være tiltenkt strategiområder som ikke innbefatter noen form for lasthåndtering. Det vil si primært cruisetrafikk. Sekundært offshorefartøy, militærfartøy med mer.

For å få en mest mulig fleksibel bruk av kaien, må Hideboen sprenges ned til en dybde på minimum 11m. Det følger av Kystverket sine beregninger for dybdebehov for dimensjonerende cruiseartøy.

Shellkaien er beregnet til en kostnadsramme på 45 millioner kroner, inkludert utdypning ved Hideboen. Samtidig er det vår erfaring at markedet svarer godt på tilbud for tiden, og ved en hurtig avklaring og utarbeidelse av anbuds dokumentene føler vi oss sikre på å holde oss innenfor gitte rammer med god margin.

Det mest problematiske med dette alternativet er usikkerheten som knytter seg til reguleringsformål. Av møtet med Kristiansand kommune pr. 20.06.2016 (teknisk dir. og plan- og bygningsseksjonen), fremgår det at det må gjennomføres ny regulering for å kunne gjennomføre tiltaket. I møtet ble det signalisert positiv vilje til å finne løsning for tiltaket. Men, det ble signalisert at dersom cruise skal betjenes fra Shellkaia i 2017, så må det gjøres med midlertidige løsninger. I tillegg kommer usikkerhet fra Fylkesmannen knyttet til konsekvenser av den nødvendige utdypningen av Hideboen, og til slutt bekymring for hvorvidt trafikken som genereres vil komme i konflikt med utviklingen på Kanalbyen.



Bilde 1: Skisse over tilleggsarrangement



Bilde2: Tilleggingsarrangement illustrert i modell



Bilde 3: Tilleggingsarrangement i perspektiv



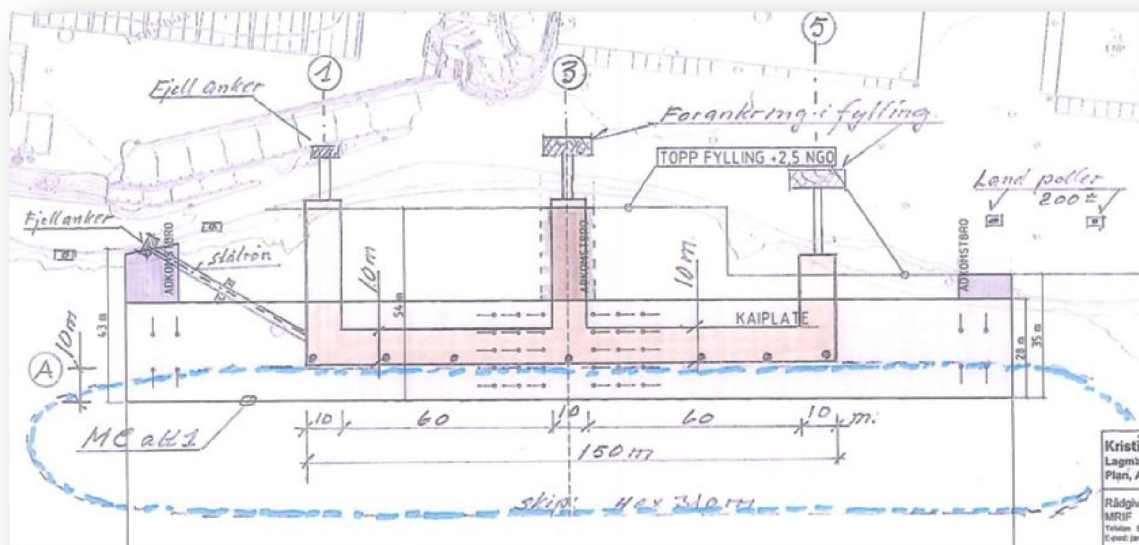
Bilde 4: Alternativ løsning ved Shellkaien

Lagmannsholmen:

På tross av at flerbrukskaien på Lagmannsholmen er blitt skrinlagt har det blitt arbeidet videre med en løsning som kun er isolert til cruise, og mindre fartøy. Containerskip vil ikke være aktuelt med en kailøsning som presentert her.

I forbindelse med arbeidet er det blitt utarbeidet et notat av Sivilingeniør Aanesland AS som har vurdert tre ulike alternativer for ny kai på utsiden av Lagmannsholmen. Alternativ A som var begrenset til en enkel kailøsning ble tidlig forkastet da denne løsningen ville bli for smal til å ta opp forankringskreftene som skipene gir. Samtidig ble det pekt på en rekke andre momenter som taler imot dette alternativet.

Alternativ C ble vurdert til å være minimumsløsning for å håndtere cruisetrafikken. Forslaget er gjennomførbart, og ivaretar behovene til en effektiv cruisehåndtering. Alternativ C ble ansett som det beste alternativet, men behov for en kostnadsreduksjon. Dette ble spilt tilbake til Sivilingeniør Aanesland AS som returnerte med et revidert alternativ C med en reduksjon i kailengden som har medført at alternativet nå er innenfor en forsvarlig kostnadsramme.



Bilde 5: Plantering alternativ Lagmannsholmen

Alternativet er en betongkai på peler til fjell med en total kailengde på 150m, der kaibredden og landadkomstene er satt til 10m. Sammenlignet med den opprinnelige flerbrukskaien er kaifronten trukket inn 10m, noe som gir en vanddybde på ca. 11m. Kaien vil være i stand til å betjene de største cruiseskipene. Redusert lengde og bredde på kaien gir en betydelig kostnadsreduksjon.

Den totale kostnaden er beregnet til om lag 67 millioner NOK, men med en usikkerhet knyttet til variasjon i fjelldybden som kan gi utslag på kostnaden. Kostnadene omfatter opparbeidelse av et areal på 1 dekar innenfor kaien til oppstilling av busser og City Train. Infrastrukturen til kaien til kaiområdet er regnet til et punkt i dette området. Tilkobling fra dette punktet til eksisterende infrastruktur er kostnadsberegnet til 4,5 mill.

Alternativet vurderes som det beste da det gir en god løsning for cruisesegmentet i overskuelig fremtid til en relativt lav kostnad. Løsningen kommer ikke i konflikt med Kanalbyen, og det er allerede gjort et omfattende arbeid for å utarbeide ny reguleringsplan for ny kaikant på utsiden av Lagmannsholmen. Det er et mulighetsrom for bruk til andre strategiområder enn cruisetrafikk for denne løsningen, dog uten lasthåndtering.

Sammenstilling alternativer:

Shellkaien

- Sannsynlig ferdigstillelse: Ikke realistisk til 2017 p.g.a. reguleringskrav
- Anslått kostnad for kai: 45 millioner NOK
- Andre kostnader: 6,75 mill - se kostnadsoverslag
- Levetid: 50 år
- Infrastruktur på land: utfordringer i forhold til Kanalbyen
- Reguleringsforhold: Sentrumsformål
- Maritime/marine konsekvenser: Tiltak i forhold til lykta/seilingssektorer nødvendig
- Konsekvenser for container: Utdypning av pollen nødvendig
- Alternativ bruk: Offshore, yacht, militære fartøy m.m.
- Tilleggs lengde: 120 - 250m
- Kaibredde: 6 - 10 m
- Tilleggsdybde ved "kaifront": (-11) m

Lagmannsholmen

- Sannsynlig ferdigstillelse: Ultimo Q2 2017
- Anslått kostnad for kai: 67 millioner NOK
- Andre kostnader: 4,5 mill. NOK for tilknytning infrastruktur
- Levetid: 100 år
- Infrastruktur på land: God
- Reguleringsforhold: Sentrumsformål - Reguleringsendring iverksatt og lovet ferdig til september 2016
- Maritime/marine konsekvenser: Ikke relevant
- Konsekvenser for container: Utdypning av pollen nødvendig
- Alternativ bruk: Offshore, yacht, militære fartøy m.m.
- Tilleggs lengde: 150m med muligheter for utvidelse
- Kaibredde: 10m med muligheter for utvidelse
- Tilleggsdybde ved "kaifront": (-11) m

Forslag til vedtak

På bakgrunn av de undersøkelser og kriterier som er lagt frem anbefaler havnedirektøren å gjennomføre investeringer i ny cruisekai på Lagmannsholmen.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Prosjektleder

Vedlegg:

- 1. Unntatt offl §13 jf. fvl §13 1.ledd**
- 2. Notat cruisekai Shellkaien**

Punkt 30/16: Styresammensetning i Kanalbyen Utvikling AS

Bilag

Vedtak HAVNES, 28062016, Sak 30/16, Styresammensetning i Kanalbyen Utvikling AS

20160622112754913.pdf



Arkivsak-dok. 201010926-515
Saksbehandler Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
28.06.2016

Styresammensetning i Kanalbyen Utvikling AS

Bakgrunn:

Styresammensetningen i Kanalbyen Utvikling AS ble diskutert i forrige havnestyre. På bakgrunn av dette legger administrasjonen frem en sak til drøfting. Saken legges frem uten forslag til vedtak.

Som utgangspunkt for sammensetning av styret til Kanalbyen Utvikling AS er vedtaket om tillatelse til å videreutvikle eiendommer som inngår i havnekassen i Kristiansand av 17. desember 2009. Bystyret har i sak 181/10 vedtatt kriterier for etablering av Kanalbyen utvikling. Som i vedtaket fra departementet ligger myndigheten til å utøve eierrollen i Havnestyret.

Vedtaket i bystyret henviser til vedtaket i departementet og bystyret har ikke gjort eksplisitt vedtak knyttet til styresammensetningen.

Hovedelementene som går igjen i grunnlaget for vedtaket i departementet er:

- Forvaltning og håndtering av havnekassen
- Valg av selskapsform (aksjeselskap) – skille aktiviteten fra havnas øvrige virksomhet og økonomi
- Generalforsamling (eier) – skal gjennomføres en gang i året iht aksjelovens krav
- Tett dialog mellom eier (Havnestyret) og selskapet (Kanalbyen Utvikling AS) – gjennom informasjons-/eiermøter
- Viktig at styret i Kanalbyen Utvikling AS skal forvalte selskapets midler på en måte som inngir tillitt også utad, og som sikrer at ulike sakskompleks samlet sett ivaretas best mulig.
- Redusere risikoen for rollesammenblanding – viktig å sikre et visst skille mellom selskapets organer og Kristiansand kommune
- Departementet har konkret eksemplifisert dette med ulike roller i kommunen (verv eller stillinger)

Disse bestemmelsene er tatt inn i vedtektene og i vedtektene for Kanalbyen Utvikling AS § 7 står det følgende:

§ 7 Selskapets styre

Selskapets styre skal ha fra fem til syv medlemmer.

Samtlige styremedlemmer, inklusiv styrets leder, utnevnes med bakgrunn i forretningsmessige og faglige kvalifikasjoner, og skal ikke være ansatt i rådmannens stab eller teknisk sektor i Kristiansand kommune eller inneha verv i Kristiansand bystyre, byutviklingsstyre eller formannskap. Ved valg av styremedlemmer bør erfaring fra styrearbeid vektlegges.

Styrets leder velges av generalforsamlingen.

I vedtaket av 27. februar 2014 henviser departementet til vedtaket fra 2009 når det gjelder styret/generalforsamlingen. Vedtektene er opprettholdt tilsvarende de som ble vedtatt i 2009 og på side 6 står det følgende:

Kommentar: Innenfor rammene som følger av 2009 – vedtaket med nye oppdaterte vilkår, selskapets vedtekter og aksjelovens bestemmelser legger departementet til grunn at selskapets styre skal ha kompetanse til å foreta de disposisjoner som til enhver tid synes fornuftig basert på forretningsmessige verdier.

Styret i Kanalbyen Utvikling AS består i dag av:

Halvard Aglen, styreleder
Mona Mortensen
Nicolai Jarlsby
Lars Hoven
Ann-Lisbeth Reisænen

Klikk her for å skrive inn tekst.

[Saken legges frem for havnestyret til drøfting.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen
Administrasjonssjef

Vedlegg:

1. Vedtekter for Kanalbyen Utvikling AS