

REFERAT Kristiansand Havn havnestyret IKS d. 23-09-2025

Møtedato Tirsdag d. 23. september 2025 kl. 16:00

Møtested Havnestyresalen 3. etg

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Behandling av utvalgssak.....	13
Protokoll fra havnestyremøte 10.06.2025.....	15
Rapport sommerfullmakt Kristiansand Havn IKS.....	17
Høringssvar- Omregulering for Caledonien/Lagmannsholmen (PlanID 4204-1644).....	19
Delegerte saker.....	30
Meldingssaker.....	32
Referatsaker.....	34

MØTEINNKALLING Styremøte Kristiansand Havn IKS

Møtedato: 23.09.2025 kl. 16:00

Møtested: Havnestyresalen 3. etg

Arkivsak: 2025003209

Eventuelt forfall må meldes snarest til tlf 380 00 60 00 eller post@kristiansand-havn.no.
Vararepresentanter møter etter innkalling fra møtesekretær.

SAKSKART

Behandling av utvalgssak

16/25	2025003209-17	Protokoll fra havnestyremøte 10.06.2025
17/25	2021030256-19	Rapport sommerfullmakt Kristiansand Havn IKS
18/25	2025003203-3	Høringssvar- Omregulering for Caledonien/Lagmannsholmen (PlanID 4204-1644)

Orienteringer:

- Orientering fra Trond Tønjum (Color Line)
- Orientering ISO, muntlig, rapporten følger vedlagt.
- Orientering Lindesnes, muntlig status grunnundersøkelse

Kristiansand, 17.09.2025

Sign.
Trond Henry Blattmann
Leder i utvalg

Møtesekretær: Cathrine Slotta

PROTOKOLL KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS

Dato: 23.09.2025
Sted: Havnestyresalen 3. etg
Behandlede saker: 16/25 - 18/25
Møtets varighet: Kl. 16.00 til 18.00
Møteleder: Styreleder Trond Henry Blattmann

Til stede:

Trond Henry Blattmann
Paal Pedersen
Åse Lill Kimestad
Erle Wright Severinsen
Unn Liestøl Larsen
Steinar Bergstøl Andersen
Irene Solli
Ian Sindre Couling
Kirsti Dvergsnes

Til stede fra administrasjonen:

Atle Johannessen- Havnedirektør
Harald J Solvik- Teknisk direktør
Isabelle-Louise Aabel- Kommunikasjonssjef
Ann-Lisbeth Reisænen- Administrasjonssjef
Cathrine Slotta- Rådgiver
Sondre Bergane- Trainee
Eva K Marum- Regnskapsansvarlig

Dessuten møtte:

Kim Høyer Holum- Kommunalsjef eierskap Kristiansand kommune
Ragnar Evensen- Teknisk direktør Kristiansand kommune
Kyrre Jordbakke- Rådmann Lindesnes kommune

Møteinnkalling samt agenda for møte ble godkjent

KI 16:00 – 16:45

Styremøte startet med presentasjon av ny trainee, i havna, Sondre Bergane.

Presentasjon ved Konserndirektør i Color Line, Trond Tønjum-

Deretter spørsmålsrunde

KI 16:55- 18:00

16/25 Protokoll fra havnestyremøte 10.06.2025
(ark.nr. 2025003209)

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak:

Kristiansand havn IKS godkjenner protokoll fra havnestyremøtet 10.06.2025
(Enst.)

17/25 Rapport sommerfullmakt Kristiansand Havn IKS
(ark.nr. 2021030256)

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak/innstilling

Sommerfullmakt i perioden 11.06.2025 til og med 22.09.2025 er ikke benyttet.
(Enst.)

18/25 Høringssvar- Omregulering for Caledonien/Lagmannsholmen (PlanID 4204-1644)
(ark.nr. 2025003203)

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak:

1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Kontinuitet i havnefunksjoner må sikres gjennom planene. Containerterminalen og øvrige havnefunksjoner på Lagmannsholmen kan ikke legges ned før alternativer er finansiert og på plass.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien/ Lagmannsholmen. Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

“Ny gods- og containerterminal i drift 2026» er tidligere formulert som mål i Kristiansand Havns IKS’ strategiplan. Det jobbes aktivt for å komme tettest mulig på målet.

Veien rundt Ringknuten, iht. reguleringsendring vedtatt av Bystyret, må bygges ferdig før containeraktiviteten kan flyttes. Konkurransen ble kunngjort 19.september 2025 i entreprenørmarkedet, og det er etter kvalifiserings- og forhandlingsperioden planlagt kontraktssignering for totalentreprisen første uke i januar. Ferdigstillelsesfrist er i november 2026.

Når det gjelder opparbeidelse av areal til terminalfunksjoner, lagrings- og manøvreringsområder, ladeanlegg mv. mottar havna konkurransegrunnlaget om kort tid for gjennomgang, og byggetid og kalkyler blir konkretisert. Konkurransen vil kunne bli kunngjort i entreprenørmarkedet før årsskiftet og det tar et par måneder før kontrakt signeres med valgt totalentreprenør.

Havnestyrets høringsuttalelse og vedtak 23.september angir forventninger til at finansiering av containerterminal kan komme nærmere en avklaring i løpet av høsten.

2. Frigitte arealer

Frigitte arealer skal ikke disponeres på en måte som svekker havnas drift eller sikkerhet. Eventuell midlertidig bruk må skje i tråd med havneformål og sikkerhetsbehov. En tydelig definisjon av "frigitte arealer" må inn i reguleringsbestemmelsene.

3. Infrastruktur og beredskap

Eksisterende infrastruktur for landstrøm, ladeinstallasjoner og kraftforsyning, samt rørledninger, må opprettholdes eller reetableres i nye traséer slik at pågående havneaktivitet ikke forringes.

Cruiseinfrastrukturen er avgjørende både for havnas økonomi og for beredskapsfunksjon. Cruisekaia skal reguleres til kai, og dagens landstrømsløsning og nødforsyningsmulighet må sikres. På samme måte som eksisterende vann og avløpsledninger i havneområdene er registrert i planarbeidet, må dette også gjennomføres for elektro og IKT for den videre detaljering av nødvendige omlegginger.

4. Cruise

Planen skal regulere cruisekaia til kai, sikre støttefunksjoner (bak arealer, landstrøm, ISPS, bussoppstilling, avfall, proviant) og fastslå at cruiseinfrastruktur også har en beredskapsfunksjon og nødforsyningsmulighet.

Cruisetrafikken sikrer stabile driftsinntekter og legger grunnlag for investeringer i andre virksomhetsområder som containerdrift.

5. E39/ E18/ Rv 9, fergetrafikk og manøvrering

Fergeterminalen med sin vesentlige betydning for tilknytning til E18, E39 og riksvei 9 både for landsdelens godstransport og passasjertrafikk, skal ligge der den ligger i fremtiden, jf. bystyrevedtak i flere omganger. Utfylling av pollen må ikke gjennomføres uten særskilt vurdering av konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet. Planen skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal for ferger.

Tiltak som reduserer sikkerhetsmarginer eller legger tilstøtende aktivitet tett på fergeterminalen må ikke tillates, da dette kan skape forsinkelser og risiko under fergeanløp.

6. ISPS og allmennhetstilgang

Før brukstillatelse gis for SF1–9 skal det ifølge reguleringsbestemmelsene være installert flyttbare ISPS-gjerder. Dette må endres til godkjente ISPS-gjerder.

Løsninger for allmennhetens tilgang til Krutthuset må utformes slik at havneoperasjoner og sikkerhet ikke svekkes i de ulike fasene. Dette vil innarbeides i havnas forslag til faseplaner.

7. Kai plass og kapasitet

Alle kaimeter som i dag er i bruk på Caledonien/Lagmannsholmen må kunne benyttes frem til nye tilsvarende kapasiteter gradvis blir realisert i Kongsgård/Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgifts potensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

I de områdene som ligger tette opp mot Caledonien bør utbyggingen legge til rette for god arealutnyttelse med flere etasjer som både sikrer økonomisk bærekraft og legger grunnlag for raskere realisering og høy verdiskaping tidlig i prosjektet.

9. Klima og energiomstilling

Planbeskrivelsen skal suppleres med omtale av de mulighetene flyttingen av havneaktivitetene fra planområdet gir for klimagassreduksjoner og potensial for utslippsfrie drivstoffløsninger, på en slik måte at det bekreftes som oppfølging av handlingsplanen under bystyrets Klima- og miljøstrategi. Havna har fått ansvar for å legge til rette for null- og lavutslippsløsninger i handlingsplanen.

10. Sentralpark-alternativet

Kristiansand Havn IKS støtter Sentralpark-alternativet som den mest gjennomførbare løsningen, og forutsetter at dette legges til grunn i den videre planbehandlingen.

(Enst.)

Forslag:

Havnedirektøren fremmet følgende innstilling:

«1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Flytting av containerterminalen og øvrige havnefunksjoner kan ikke skje før nye kaier, bak arealer, ISPS-soner og teknisk infrastruktur er ferdigstilt og finansiert i henhold til faseplaner.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien / Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

Områdeplanens omtale av anslått oppstart av flytting av containerterminalen tidligst i 2026 er kun realistisk dersom alle rammer for investeringer er på plass. Kontinuitet i havnedriften må sikres gjennom hele utviklingsfasen, da området i overskuelig fremtid vil ha havneaktivitet i ulik grad.

2. Frigitte arealer

Frigitte arealer skal ikke disponeres på en måte som svekker havnas drift eller sikkerhet. Eventuell midlertidig bruk må skje i tråd med havneformål og sikkerhetsbehov. En tydelig definisjon av "frigitte arealer" må inn i reguleringsbestemmelsene.

3. Infrastruktur og beredskap

Eksisterende infrastruktur for landstrøm, ladeinstallasjoner og kraftforsyning, samt rørledninger, må opprettholdes eller reetableres i nye traséer slik at pågående havneaktivitet ikke forringes.

Cruiseinfrastrukturen er avgjørende både for havnas økonomi og for beredskapsfunksjon. Cruisekaia skal reguleres til kai, og dagens landstrømsløsning og nødforsyningsmulighet må sikres. På samme måte som eksisterende vann og avløpsledninger i havneområdene er registrert

i planarbeidet, må dette også gjennomføres for elektro og IKT for den videre detaljering av nødvendige omlegginger.

4. Cruise

Planen skal regulere cruisekaia til kai, sikre støttefunksjoner (bak arealer, landstrøm, ISPS, bussoppstilling, avfall, proviant) og fastslå at cruiseinfrastruktur også har en beredskapsfunksjon og nødforsyningsmulighet.

Cruisetrafikken sikrer stabile driftsinntekter og legger grunnlag for investeringer i andre virksomhetsområder som containerdrift.

5. E39/ E18/ Rv 9, fergetrafikk og manøvrering

Fergeterminalen med sin vesentlige betydning for tilknytning til E18, E39 og riksvei 9 både for landsdelens godstransport og passasjertrafikk, skal ligge der den ligger i fremtiden, jf. bystyrevedtak i flere omganger. Utfylling av pollen må ikke gjennomføres uten særskilt vurdering av konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet. Planen skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal for ferger.

Tiltak som reduserer sikkerhetsmarginer eller legger tilstøtende aktivitet tett på fergeterminalen må ikke tillates, da dette kan skape forsinkelser og risiko under fergeanløp.

6. ISPS og allmennhetstilgang

Før brukstillatelse gis for SF1–9 skal det ifølge reguleringsbestemmelsene være installert flyttbare ISPS-gjerder. Dette må endres til godkjente ISPS-gjerder.

Løsninger for allmennhetens tilgang til Krutthuset må utformes slik at havneoperasjoner og sikkerhet ikke svekkes i de ulike fasene. Dette vil innarbeides i havnas forslag til faseplaner.

7. Kai plass og kapasitet

Alle kai-meter som forsvinner på Caledonien/Lagmannsholmen skal erstattes på Kongsgård/ Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgiftspotensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

9. Klima og energiomstilling

Planbeskrivelsen skal suppleres med omtale av de mulighetene flyttingen av havneaktivitetene fra planområdet gir for klimagassreduksjoner og potensial for utslippsfrie drivstoffløsninger, på en slik måte at det bekreftes som oppfølging av handlingsplanen under bystyrets Klima- og miljøstrategi. Havna har fått ansvar for å legge til rette for null- og lavutslippsløsninger i handlingsplanen.

10. Sentralpark-alternativet

Kristiansand Havn IKS støtter Sentralpark-alternativet som den mest gjennomførbare løsningen, og forutsetter at dette legges til grunn i den videre planbehandling.

Repr. Erle W. Severinsen fremmet følgende forslag til endring:

«1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Kontinuitet i havnefunksjoner må sikres gjennom planene. Containerterminalen og øvrige havnefunksjoner på Lagmannsholmen kan ikke legges ned før alternativer er finansiert og på plass.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien/ Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

“Ny gods- og containerterminal i drift 2026» er tidligere formulert som mål i Kristiansand Havns IKS' strategiplan. Det jobbes aktivt for å komme tettest mulig på målet.

Veien rundt Ringknuten, iht. reguleringsendring vedtatt av Bystyret, må bygges ferdig før containeraktiviteten kan flyttes. Konkurransen ble kunngjort 19.september 2025 i entreprenørmarkedet, og det er etter kvalifiserings- og forhandlingsperioden planlagt kontraktsignering for totalentreprisen første uka i januar. Ferdigstillelsesfrist er i november 2026.

Når det gjelder opparbeidelse av areal til terminalfunksjoner, lagrings- og manøvreringsområder, ladeanlegg mv. mottar havna konkurransegrunnlaget om kort tid for gjennomgang, og byggetid og kalkyler blir konkretisert. Konkurransen vil kunne bli kunngjort i entreprenørmarkedet før årsskiftet og det tar et par måneder før kontrakt signeres med valgt totalentreprenør.

Havnestyrets høringsuttalelse og vedtak 23.september angir forventninger til at finansiering av containerterminal kan komme nærmere en avklaring i løpet av høsten.

7. Kai plass og kapasitet

Alle kaimeter som i dag er i bruk på Caledonien/Lagmannsholmen må kunne benyttes frem til nye tilsvarende kapasiteter gradvis blir realisert i Kongsgård/Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal).

Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgifts potensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og

bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

I de områdene som ligger tettest opp mot Caledonien bør utbyggingen legge til rette for god arealutnyttelse med flere etasjer som både sikrer økonomisk bærekraft og legger grunnlag for raskere realisering og høy verdiskaping tidlig i prosjektet.»

Styremedlem Irene Solli fremmet følgende forslag:

«Fjerne følgende setning fra punkt 8:
Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.»

Voteringer:

Repr. Erle W. Severinsen sine forslag til endret pkt. 1,7 og 8 ble enstemmig vedtatt.

Havnedirektørens innstilling pkt. 2-6 og pkt. 9 og 10 ble enstemmig vedtatt.

Repr. Irene Solli sitt forslag falt med 7 mot 2 stemmer (Irene Solli/Steinar B. Andersen)

Til orientering

- Orientering ISO 14001 og 9001, muntlig ved Havnedirektør Atle Johannessen, rapporten følger vedlagt

- Orientering om grunnundersøkelse i Lindesnes, muntlig ved Teknisk direktør Harald J Solvik

Vi har bestilt en grundig undersøkelse av grunnforholdene i Strømsvika. Dette innebærer at det i høst gjennomføres geoseismikk for å bestemme hvor det finnes berg, skanning av sjøbunnen, samt supplerende grunnboringer for å bestemme massetype mm.

Formålet er at vi må bestemme hvilken type kai som er mest hensiktsmessig i Strømsvika, gitt geotekniske forhold, dybder mm.

Arbeidet settes i gang ila. Oktober 2025 og fullføres før årsskiftet.

I tillegg til dette har vi startet et forprosjekt for å se på mulighet for å etablere en kaifront på rundt 50 meter på østsiden av Strømsvika. Dette for å ha mulighet til å kunne ta imot flere fartøy, uavhengig av tømmer og stein.

Bestillingen er at dette forprosjektet skal være ferdig høst 2025, slik at vi kan konkretisere løsninger, prosjekterer og se på mulighet for bygging allerede 2026.

Kristiansand 23.09.2025

Trond Blattmann
Styreleder

Paal Pedersen
Nestleder

Erle W Severinsen
Styremedlem

Steinar Bergstøl Andersen
Styremedlem

Irene Solli
Styremedlem

Unni Liestøl Larsen
Styremedlem

Åse Lill Kimestad
Styremedlem

Ian S Couling
Ansatt rep.

Kirsti Dvergsnes
Bruker rep.

Behandling av utvalgssak

Behandling av utvalgssak

Arkivsak-dok. 2025003209-17
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
23.09.2025

Protokoll fra havnestyremøte 10.06.2025

Forslag til vedtak

[Kristiansand havn IKS godkjenner protokoll fra havnestyremøtet 10.06.2025](#)

Atle Johannessen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Førstekonsulent

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2025003209
Saksbehandler Rita S. Floer

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kristiansand Havn havnestyret IKS	23.09.2025	16/25

PROTOKOLL FRA HAVNESTYREMØTE 10.06.2025

KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 23.09.2025 SAK 16/25

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedta:

Kristiansand havn IKS godkjenner protokoll fra havnestyremøtet 10.06.2025
(Enst.)

24.09.2025

Arkivsak-dok. 2021030256-19
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
23.09.2025

Rapport sommerfullmakt Kristiansand Havn IKS

Sommerfullmakt i perioden 11.06.2025 til og med 22.09.2025 er ikke benyttet.

Forslag til vedtak

Sommerfullmakt i perioden 11.06.2025 til og med 22.09.2025 er ikke benyttet.

Atle Johannessen
Havnedirektør

Cathrine Slotta
Rådgiver

SAKS PROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021030256
Saksbehandler Rita S. Floer

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kristiansand Havn havnestyret IKS	23.09.2025	17/25

RAPPORT SOMMERFULLMAKT KRISTIANSAND HAVN IKS

KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 23.09.2025 SAK 17/25

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak/innstilling

Sommerfullmakt i perioden 11.06.2025 til og med 22.09.2025 er ikke benyttet.
(Enst.)

24.09.2025

Arkivsak-dok. 2025003203-3
Saksbehandler Harald Jonny Solvik

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret IKS

Møtedato
23.09.2025

Høringssvar- Omregulering for Caledonien/Lagmannsholmen (PlanID 4204-1644)

Havnestyret viser til Kristiansand Havn IKS sitt høringssvar til områdereguleringen for Caledonien/Lagmannsholmen.

Området er havnas viktigste aktivitetsområde pr. i dag, og frigjøring av arealene er en forutsetning for å finansiere flytting av container- og godsterminalen til Kongsgård/ Vige. Utviklingen er samtidig et av Sørlandets mest komplekse byutviklingsprosjekter, der havnas økonomiske bærekraft, samfunnsrolle og nasjonale havneinteresser står på spill.

Transformasjonen kan ikke lykkes uten at Kristiansand Havn IKS' rolle og behov ivaretas fullt ut. Flyttingen fra et nedbetalt og effektivt havneanlegg til ny infrastruktur i Kongsgård/ Vige innebærer en betydelig økonomisk belastning for havna. For at prosessen skal være mulig, må planverket sikre forutsigbarhet i investeringer, kontinuitet i drift og klare rammer for beredskap og sikkerhet.

Kristiansand Havn IKS forvalter samfunnskritisk infrastruktur som sikrer forsyningssikkerhet, beredskap og transportløsninger for regionen og landet. Havna har også et særskilt ansvar for å bidra til grønn omstilling og tilrettelegge for nye energiløsninger. Dette stiller krav til at planen ivaretar både operative og økonomiske forutsetninger for havnedriften.

Med bakgrunn i de endringer og justeringer i planprogrammet som fremkommer av Havnestyrets vedtakspunkter nedenfor, samt Kristiansand Havn IKS sitt høringssvar, vedtar Havnestyret at følgende forutsetninger skal legges til grunn i den videre planbehandlingen av områdeplanen.

Saksutredningen følger som vedlegg.

Forslag til vedtak

1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Flytting av containerterminalen og øvrige havnefunksjoner kan ikke skje før nye kaier, bak arealer, ISPS-soner og teknisk infrastruktur er ferdigstilt og finansiert i henhold til faseplaner.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien / Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

Områdeplanens omtale av anslått oppstart av flytting av containerterminalen tidligst i 2026 er kun realistisk dersom alle rammer for investeringer er på plass. Kontinuitet i havnedriften må sikres gjennom hele utviklingsfasen, da området i overskuelig fremtid vil ha havneaktivitet i ulik grad.

2. Frigitte arealer

Frigitte arealer skal ikke disponeres på en måte som svekker havnas drift eller sikkerhet. Eventuell midlertidig bruk må skje i tråd med havneformål og sikkerhetsbehov. En tydelig definisjon av "frigitte arealer" må inn i reguleringsbestemmelsene.

3. Infrastruktur og beredskap

Eksisterende infrastruktur for landstrøm, ladeinstallasjoner og kraftforsyning, samt rørledninger, må opprettholdes eller reetableres i nye traséer slik at pågående havneaktivitet ikke forringes.

Cruiseinfrastrukturen er avgjørende både for havnas økonomi og for beredskapsfunksjon. Cruisekaia skal reguleres til kai, og dagens landstrømsløsning og nødforsyningsmulighet må sikres. På samme måte som eksisterende vann og avløpsledninger i havneområdene er registrert i planarbeidet, må dette også gjennomføres for elektro og IKT for den videre detaljering av nødvendige omlegginger.

4. Cruise

Planen skal regulere cruisekaia til kai, sikre støttefunksjoner (bak arealer, landstrøm, ISPS, bussoppstilling, avfall, proviant) og fastslå at cruiseinfrastruktur også har en beredskapsfunksjon og nødforsyningsmulighet.

Cruisetrafikken sikrer stabile driftsinntekter og legger grunnlag for investeringer i andre virksomhetsområder som containerdrift.

5. E39/ E18/ Rv 9, fergetrafikk og manøvrering

Fergeterminalen med sin vesentlige betydning for tilknytning til E18, E39 og riksvei 9 både for landsdelens godstransport og passasjertrafikk, skal ligge der den ligger i fremtiden, jf. bystyrevedtak i flere omganger. Utfylling av pollen må ikke gjennomføres uten særskilt vurdering av konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet. Planen skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal for ferger.

Tiltak som reduserer sikkerhetsmarginer eller legger tilstøtende aktivitet tett på fergeterminalen må ikke tillates, da dette kan skape forsinkelser og risiko under fergeanløp.

6. ISPS og allmennhetstilgang

Før brukstillatelse gis for SF1–9 skal det ifølge reguleringsbestemmelsene være installert flyttbare ISPS-gjerder. Dette må endres til *godkjente* ISPS-gjerder.

Løsninger for allmennhetens tilgang til Krutthuset må utformes slik at havneoperasjoner og sikkerhet ikke svekkes i de ulike fasene. Dette vil innarbeides i havnas forslag til faseplaner.

7. Kaiplass og kapasitet

Alle kai-meter som forsvinner på Caledonien/Lagmannsholmen skal erstattes på Kongsgård/ Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgiftspotensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

9. Klima og energiomstilling

Planbeskrivelsen skal suppleres med omtale av de mulighetene flyttingen av havneaktivitetene

fra planområdet gir for klimagassreduksjoner og potensial for utslippsfrie drivstoffløsninger, på en slik måte at det bekreftes som oppfølging av handlingsplanen under bystyrets Klima- og miljøstrategi. Havna har fått ansvar for å legge til rette for null- og lavutslippsløsninger i handlingsplanen.

10. Sentralpark-alternativet

Kristiansand Havn IKS støtter Sentralpark-alternativet som den mest gjennomførbare løsningen, og forutsetter at dette legges til grunn i den videre planbehandlingen.

Atle Johannessen
Havnedirektør

Harald Jonny Solvik
Teknisk direktør

Vedlegg:

Høringssvar områderegulering for Caledonien/Lagmannsholmen
Advokat Eva Hagen Ræder Bing
Usikkerhetsanalyse sjøfyllinger ekstrakt
Notat til WSP fra Menon
Fergesimulering Report Kristiansand final 125-27762_høringsutgave
Lagmannsholmen Kristiansand -presentasjon Hadrian Eiendom 26.aug 2025
MENON Konsekvensanalyse 2024

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2025003203
Saksbehandler Harald Jonny Solvik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kristiansand Havn havnestyret IKS	23.09.2025	18/25

HØRINGSSVAR- OMREGULERING FOR CALEDONIEN/LAGMANNSHOLMEN (PLANID 4204-1644)

KRISTIANSAND HAVN HAVNESTYRET IKS HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 23.09.2025 SAK 18/25

Kristiansand Havn havnestyret IKSs vedtak:

1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Kontinuitet i havnefunksjoner må sikres gjennom planene.

Containerterminalen og øvrige havnefunksjoner på Lagmannsholmen kan ikke legges ned før alternativer er finansiert og på plass.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien/Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

“Ny gods- og containerterminal i drift 2026» er tidligere formulert som mål i Kristiansand Havns IKS’ strategiplan. Det jobbes aktivt for å komme tettest mulig på målet.

Veien rundt Ringknuten, iht. reguleringsendring vedtatt av Bystyret, må bygges ferdig før containeraktiviteten kan flyttes. Konkurransen ble kunngjort 19.september 2025 i entreprenørmarkedet, og det er etter kvalifiserings- og forhandlingsperioden planlagt kontraktsignering for totalentreprisen første uka i januar. Ferdigstillelsesfrist er i november 2026.

Når det gjelder opparbeidelse av areal til terminalfunksjoner, lagrings- og manøvreringsområder, ladeanlegg mv. mottar havna konkurransegrunnlaget om kort tid for gjennomgang, og byggetid og kalkyler blir konkretisert. Konkurransen vil kunne bli kunngjort i entreprenørmarkedet før årsskiftet og det tar et par måneder før kontrakt signeres med valgt totalentreprenør.

Havnestyrets høringsuttalelse og vedtak 23.september angir forventninger til

at finansiering av containerterminal kan komme nærmere en avklaring i løpet av høsten.

2. Frigitte arealer

Frigitte arealer skal ikke disponeres på en måte som svekker havnas drift eller sikkerhet. Eventuell midlertidig bruk må skje i tråd med havneformål og sikkerhetsbehov. En tydelig definisjon av "frigitte arealer" må inn i reguleringsbestemmelsene.

3. Infrastruktur og beredskap

Eksisterende infrastruktur for landstrøm, ladeinstallasjoner og kraftforsyning, samt rørledninger, må opprettholdes eller reetableres i nye traséer slik at pågående havneaktivitet ikke forringes.

Cruiseinfrastrukturen er avgjørende både for havnas økonomi og for beredskapsfunksjon. Cruisekaia skal reguleres til kai, og dagens landstrømsløsning og nødforsyningsmulighet må sikres. På samme måte som eksisterende vann og avløpsledninger i havneområdene er registrert i planarbeidet, må dette også gjennomføres for elektro og IKT for den videre detaljering av nødvendige omlegginger.

4. Cruise

Planen skal regulere cruisekaia til kai, sikre støttefunksjoner (bak arealer, landstrøm, ISPS, bussoppstilling, avfall, proviant) og fastslå at cruiseinfrastruktur også har en beredskapsfunksjon og nødforsyningsmulighet.

Cruisetrafikken sikrer stabile driftsinntekter og legger grunnlag for investeringer i andre virksomhetsområder som containerdrift.

5. E39/ E18/ Rv 9, fergetrafikk og manøvrering

Fergeterminalen med sin vesentlige betydning for tilknytning til E18, E39 og riksvei 9 både for landsdelens godstransport og passasjertrafikk, skal ligge der den ligger i fremtiden, jf. bystyrevedtak i flere omganger. Utfylling av pollen må ikke gjennomføres uten særskilt vurdering av konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet. Planen skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal for ferger.

Tiltak som reduserer sikkerhetsmarginer eller legger tilstøtende aktivitet tett på fergeterminalen må ikke tillates, da dette kan skape forsinkelser og risiko under fergeanløp.

6. ISPS og allmennhetstilgang

Før brukstillatelse gis for SF1–9 skal det ifølge reguleringsbestemmelsene være installert flyttbare ISPS-gjerder. Dette må endres til godkjente ISPS-gjerder.

Løsninger for allmennhetens tilgang til Krutthuset må utformes slik at havneoperasjoner og sikkerhet ikke svekkes i de ulike fasene. Dette vil innarbeides i havnas forslag til faseplaner.

7. Kaiplass og kapasitet

Alle kaimeter som i dag er i bruk på Caledonien/Lagmannsholmen må kunne benyttes frem til nye tilsvarende kapasiteter gradvis blir realisert i Kongsgård/Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga,

energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgifts potensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

I de områdene som ligger tette opp mot Caledonien bør utbyggingen legge til rette for god arealutnyttelse med flere etasjer som både sikrer økonomisk bærekraft og legger grunnlag for raskere realisering og høy verdiskaping tidlig i prosjektet.

9. Klima og energiomstilling

Planbeskrivelsen skal suppleres med omtale av de mulighetene flyttingen av havneaktivitetene fra planområdet gir for klimagassreduksjoner og potensial for utslippsfrie drivstoffløsninger, på en slik måte at det bekreftes som oppfølging av handlingsplanen under bystyrets Klima- og miljøstrategi. Havna har fått ansvar for å legge til rette for null- og lavutslippsløsninger i handlingsplanen.

10. Sentralpark-alternativet

Kristiansand Havn IKS støtter Sentralpark-alternativet som den mest gjennomførbare løsningen, og forutsetter at dette legges til grunn i den videre planbehandlingen.

(Enst.)

Forslag:

Havnedirektøren fremmet følgende innstilling:

«1. Rekkefølge og kontinuitet i havnedrift

Flytting av containerterminalen og øvrige havnefunksjoner kan ikke skje før nye kaier, bak arealer, ISPS-soner og teknisk infrastruktur er ferdigstilt og finansiert i henhold til faseplaner.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien / Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

Områdeplanens omtale av anslått oppstart av flytting av containerterminalen tidligst i 2026 er kun realistisk dersom alle rammer for investeringer er på plass.

Kontinuitet i havnedriften må sikres gjennom hele utviklingsfasen, da området i overskuelig fremtid vil ha havneaktivitet i ulik grad.

2. Frigitte arealer

Frigitte arealer skal ikke disponeres på en måte som svekker havnas drift eller sikkerhet. Eventuell midlertidig bruk må skje i tråd med havneformål og sikkerhetsbehov. En tydelig definisjon av "frigitte arealer" må inn i reguleringsbestemmelsene.

3. Infrastruktur og beredskap

Eksisterende infrastruktur for landstrøm, ladeinstallasjoner og kraftforsyning, samt rørledninger, må opprettholdes eller reetableres i nye traséer slik at pågående havneaktivitet ikke forringes.

Cruiseinfrastrukturen er avgjørende både for havnas økonomi og for beredskapsfunksjon. Cruisekaia skal reguleres til kai, og dagens landstrømsløsning og nødforsyningsmulighet må sikres. På samme måte som eksisterende vann og avløpsledninger i havneområdene er registrert i planarbeidet, må dette også gjennomføres for elektro og IKT for den videre detaljering av nødvendige omlegginger.

4. Cruise

Planen skal regulere cruisekaia til kai, sikre støttefunksjoner (bak arealer, landstrøm, ISPS, bussoppstilling, avfall, proviant) og fastslå at cruiseinfrastruktur også har en beredskapsfunksjon og nødforsyningsmulighet. Cruisetrafikken sikrer stabile driftsinntekter og legger grunnlag for investeringer i andre virksomhetsområder som containerdrift.

5. E39/ E18/ Rv 9, fergetrafikk og manøvrering

Fergeterminalen med sin vesentlige betydning for tilknytning til E18, E39 og riksvei 9 både for landsdelens godstransport og passasjertrafikk, skal ligge der den ligger i fremtiden, jf. bystyrevedtak i flere omganger. Utfylling av pollen må ikke gjennomføres uten særskilt vurdering av konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet. Planen skal sikre tilstrekkelig manøvreringsareal for ferger.

Tiltak som reduserer sikkerhetsmarginer eller legger tilstøtende aktivitet tett på fergeterminalen må ikke tillates, da dette kan skape forsinkelser og risiko under fergeanløp.

6. ISPS og allmennhetstilgang

Før brukstillatelse gis for SF1–9 skal det ifølge reguleringsbestemmelsene være installert flyttbare ISPS-gjerder. Dette må endres til godkjente ISPS-gjerder.

Løsninger for allmennhetens tilgang til Krutthuset må utformes slik at havneoperasjoner og sikkerhet ikke svekkes i de ulike fasene. Dette vil innarbeides i havnas forslag til faseplaner.

7. Kaiplass og kapasitet

Alle kai-meter som forsvinner på Caledonien/Lagmannsholmen skal erstattes på Kongsgård/ Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgiftspotensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

9. Klima og energiomstilling

Planbeskrivelsen skal suppleres med omtale av de mulighetene flyttingen av havneaktivitetene fra planområdet gir for klimagassreduksjoner og potensial for utslippsfrie drivstoffløsninger, på en slik måte at det bekreftes som oppfølging av handlingsplanen under bystyrets Klima- og miljøstrategi. Havna har fått ansvar for å legge til rette for null- og lavutslippsløsninger i handlingsplanen.

10. Sentralpark-alternativet

Kristiansand Havn IKS støtter Sentralpark-alternativet som den mest gjennomførbare løsningen, og forutsetter at dette legges til grunn i den videre planbehandlingen.»

Repr. Erle W. Severinsen fremmet følgende forslag til endring:

«1. Rækkefølge og kontinuitet i havnedrift

Kontinuitet i havnefunksjoner må sikres gjennom planene. Containerterminalen og øvrige havnefunksjoner på Lagmannsholmen kan ikke legges ned før alternativer er finansiert og på plass.

Havna må gis mulighet til å håndtere alle typer gods og passasjertrafikk gjennom hele året, også under flytting og transformasjon av Caledonien/ Lagmannsholmen.

Havna er også en beredskapsressurs for Forsvaret og nødetatene, og må kunne fungere under kriser, naturhendelser/uvær og sikkerhetspolitiske spenninger.

Arealene og kaifrontene slik de fremgår av illustrasjonen «Styrt retrett» (Planbeskrivelsens Figur 54) må legges til grunn som en forutsetning for havnas operative drift etter at containerterminalen er flyttet.

“Ny gods- og containerterminal i drift 2026» er tidligere formulert som mål i Kristiansand Havns IKS’ strategiplan. Det jobbes aktivt for å komme tettest mulig på målet.

Veien rundt Ringknoten, iht. reguleringsendring vedtatt av Bystyret, må bygges ferdig før containeraktiviteten kan flyttes. Konkurransen ble kunngjort 19.september 2025 i entreprenørmarkedet, og det er etter kvalifiserings- og forhandlingsperioden planlagt kontraktsgivning for totalentreprisen første uka i januar. Ferdigstillelsesfrist er i november 2026.

Når det gjelder opparbeidelse av areal til terminalfunksjoner, lagrings- og manøvreringsområder, ladeanlegg mv. mottar havna konkurransegrunnlaget om

kort tid for gjennomgang, og byggetid og kalkyler blir konkretisert. Konkurransen vil kunne bli kunngjort i entreprenørmarkedet før årsskiftet og det tar et par måneder før kontrakt signeres med valgt totalentreprenør.

Havnestyrets høringsuttalelse og vedtak 23.september angir forventninger til at finansiering av containerterminal kan komme nærmere en avklaring i løpet av høsten.

7. Kaiplass og kapasitet

Alle kaimeter som i dag er i bruk på Caledonien/Lagmannsholmen må kunne benyttes frem til nye tilsvarende kapasiteter gradvis blir realisert i Kongsgård/Vige. Bak arealer kan organiseres mer effektivt, men kailinjen er en ufravikelig forutsetning for å opprettholde og utvikle havnedriften.

8. Økonomi og eierskap

Byutviklingen skal sikre kapitalgrunnlag for flytting til Kongsgård/ Vige og samtidig legge til rette for øvrige investeringer (fergeterminal, Strømsviga, energiterminal). Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.

Kalkylen som leveres til planmyndigheten fra Asplan Viak medio september for planforslagets inntekts- og utgifts potensial, blant annet infrastrukturkostnadene, skal fremlegges for Havnestyret og legges til grunn for dialogen fremover.

Havnekapitalen er bundet av Havne- og farvannsloven § 32 og kan ikke uten videre brukes til andre formål. Arealene som frigjøres er i stor grad nedbetalt og bedriftsøkonomisk gunstige; nye arealer vil gi samfunnsøkonomisk gevinst, men innebærer høyere bedriftsøkonomisk belastning.

To samtidige prosjekter gir et historisk vindu for en bærekraftig realisering: Nye Veiers Ytre Ringvei (E18) og Glencore Nikkelverks fjellhall vil levere tunnelmasser som kan brukes til fyllinger ved Kongsgård/ Vige og fergeterminalen.

I de områdene som ligger tette opp mot Caledonien bør utbyggingen legge til rette for god arealutnyttelse med flere etasjer som både sikrer økonomisk bærekraft og legger grunnlag for raskere realisering og høy verdiskaping tidlig i prosjektet.»

Styremedlem Irene Solli fremmet følgende forslag:

«Fjerne følgende setning fra punkt 8:
Eiendomsutviklingen må skje gjennom en selskapsmodell som sikrer havnas innflytelse og at tilstrekkelige verdier tilfaller havnekapitalen.»

Voteringer:

Repr. Erle W. Severinsen sine forslag til endret pkt. 1,7 og 8 ble enstemmig vedtatt.

Havnedirektørens innstilling pkt. 2-6 og pkt. 9 og 10 ble enstemmig vedtatt.

Repr. Irene Solli sitt forslag falt med 7 mot 2 stemmer (Irene Solli/Steinar B. Andersen)

25.09.2025

Delegerte saker

Delegerte saker

Meldingssaker

Meldingssaker

Referatsaker

Referatsaker