

# REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 16-02-2016

**Mødedato** Tirsdag d. 16. februar 2016 kl. 15:00

**Mødested** Havnestyresalen 3 etg Gravane 4

## **Indholdsfortegnelse**

Protokoll fra havnestyremøte 12.01.2016.....	3
Forslag til Planprogram for Kommunedelplan for Havneområde Nord - utlegging til offentlig etters	5
Beredskap i Kristiansand Havn KF.....	8

## **Punkt 4/16: Protokoll fra havnestyremøte 12.01.2016**

### **Bilag**

Vedtak HAVNES, 16022016, Sak 4/16, Protokoll fra havnestyremøte 12.01.2016

Protokoll fra havnestyremøte 12januar2016.pdf



KRISTIANSAND  
HAVN KF

Havnebygget – Gravene 4  
Postboks 114, N-4662 Kristiansand  
E-post: [post@kristiansand-havn.no](mailto:post@kristiansand-havn.no)  
[www.kristiansand-havn.no](http://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. 201600290-2  
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang  
Havnestyret

Møtedato  
16.02.2016

## Protokoll fra havnestyremøte 12.01.2016

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 12.01.2016 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Rita S. Floer  
Konsulent

## **Punkt 5/16: Forslag til Planprogram for Kommunedelplan for Havneområde Nord - utlegging til offentlig ettersyn.**

### **Bilag**

Vedtak HAVNES, 16022016, Sak 5/16, Forslag til Planprogram for Kommunedelplan for Havneområde Nord - utlegging til offentlig ettersyn.

201513219-6 Kommunedelplan Havneavsnitt nord Kongsgård-Vige - saksfremstilling vedr høring av planprogram 16008243\_7\_0.docx

201513219-6 Planprogram Kongsgård Vige høringsforslag formannskapet 16017534\_1\_1.pdf



Arkivsak-dok. 201513759-13  
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang  
Havnestyret  
Formannskapet

Møtedato  
16.02.2016  
02.03.2016

## **Forslag til Planprogram for Kommunedelplan for Havneområde Nord - utlegging til offentlig ettersyn.**

Bystyret behandlet havnestrukturen i sak 80/2003, som igjen ble evaluert i sak 47/2013. Til grunn for denne evalueringen lå SITMA rapporten, som bl.a. konkluderte med at de t ikke var økonomisk forsvarlig å flytte containerterminalen til Kolsdalsbukta. Videre konkluderte denne med økt arealbehov i Kongsgård/Vige/Marvika området. Viktige konklusjoner var at ferga skulle ligge igjen i byen, container skulle ut av byen. Av bystyrets vedtak i sistnevnte sak fremgikk det at bl.a.:

- Kommunen skulle avklare det arealmessige handlingsrommet, og
- Havnen skulle lage en plan for strategisk utvikling og arealbehov for havnevirksomheten.
- Våtbulk skulle ligge igjen i Kolsdalsbukta.

Vedtakene fra disse sakene danner, sammen med overordnede nasjonale føringer, grunnlaget for saken. Senere vurderinger har vist at regionens våtbulkbehov ikke kan dekkes over Kolsdalsodden p.g.a. plassmangel, og at anleggseier ikke har alle våtbulkssegmentene i sin portefølge.

Videre er det viktig å fremheve at noen av de nasjonale og regionale føringene er kommet til etter 2013 vedtaket – her nevnes bl.a.:

- Nasjonal Havnestrategi (2015)
- Godsanalysearbeidet for kommende NTP (Nasjonal Transportplan 2019 - 29)
- Regional Transportplan (juni 2015)

Etter nevnte vedtak er også ordningen med utpekte havner trukket tilbake av departementet. Det gjør at Kristiansand Havn KF er en av 32 stamnetthavner. Men, havnens nasjonale betydning er ikke endret som følge av det ettersom havnen fortsatt er en viktig havn i forhold til gods- og passasjervolum, og ettersom havnen har det fortrinnet at den ligger sentralt i transportaksene, nærmest markedet og de oversjøiske HUB'ene i Europa. Veksten de senere årene underbygger også havnens posisjon.

Regionen er også under endring i forhold til operative havner ved at Grimstad og Lillesand trafikkhavn er godkjent nedlagt. Dette forsterker ytterligere kravet til en sterk regional havn med intermodal tilknytning slik den Regionale Transportplanen også tar til orde for.

## Forslag til vedtak

Havnestyret anbefaler at Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn, men signaliserer allerede nå at planprogrammet/planarbeidet bør rettes/suppleres på en del punkter.

Følgende premisser legges til grunn:

1. Kristiansand Havn KF må få gode driftsrammer dersom flyttingen ut av byen skal være realiserbar innenfor økonomisk bærekraftige rammer.
2. Havneavsnittet må tilrettelegges og gis rammebetingelser som gir rom for døgndrift (24 timer pr. døgn/31 dager pr. måned og 365 dager i året).
3. Overnevnte betinger at Havneavsnitt Nord må dimensjoneres slik at havna kan beholde og videreutvikle det regionale- og nasjonale trafikknutepunktet, og næringsclusteret.
4. Kystverkets bekymring må tas på ytterste alvor i kommende planprosess. Det gjelder vegutløsning for Marviksletta, forholdet til støy og areal til havneformål med nødvendig bakland (næringscluster), jfr. bl.a. Strategiplanen for Kristiansand Havn KF, Ringvirkningsanalysen (GEMBA Seafood), og Havneplanen (COWI 2015).

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Odd-Leif Berg  
Prosjektleder

Vedlegg:  
Saksfremstilling fra Kr.sand Kommune  
Forslag til planprogram

## **Punkt 6/16: Beredskap i Kristiansand Havn KF**

### **Bilag**

Vedtak HAVNES, 16022016, Sak 6/16, Beredskap i Kristiansand Havn KF



Arkivsak-dok. 201601737-1  
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang  
Havnestyret

Møtedato  
16.02.2016

## Beredskap i Kristiansand Havn KF

### Sammendrag

Kristiansand Havn KF har innarbeidede rutiner for regelmessig gjennomgang av kritiske hendelser. Det fokuseres spesielt på risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) av de aktiviteter blir vurdert kritisk. Arbeidet resulterer i utarbeidede tiltakskort som igjen blir innarbeidet i havnas beredskapsportal. Portalen er web-basert slik at ledelsen kan følge alle hendelser uavhengig av hvor de befinner seg.

I tillegg til ROS-analyse gjennomfører havna revisjon av internkontrollen hvert tredje år.

Kristiansand Havn er derimot ikke en utrykningsetat, men en koordinerende enhet til hendelser hvor innsatsetatene settes inn. Havnas primær oppgave er å varsle og informere.

I saken vil vi fremheve et utvalg av hendelser som Havnestyret bør ha god kjennskap til.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS): Havna har en koordinerende rolle for alle terminaler i kommunens sjøområde, samt særskilt ansvar på egne terminaler. Vi samarbeider med politi og PST. Kontrollfunksjonen utføres regelmessig av Kystverket. Kristiansand Havn har engasjert Nordic Crisis Management (NCM), utøvende og godkjent sikringsvirksomhet (RSO), til å gjennomføre sårbarhetsundersøkelser. Øvelser utføres fire ganger i året, og fullskalaøvelse gjennomføres hvert andre år.

Ekstremvær: Havna samarbeider tett med Fylkesmannen, og blir umiddelbart varslet ved ekstremvær. Ved skjerpet overvåkenhet varsles skip, og brukere av havnen. Eksempler på kritiske hendelser er spesielt høyt vannivå knyttet til fortøyning av skip, og ekstrem vind som følge av faren for containervelt.

Brann: Ved brannhendelser i bygninger er det brannvesenet som håndterer situasjonen. Ved brann på skip er det mer komplisert da kapteinen er skipets brannsjef og innsatsleder, og ofte er representert av fremmede flagg og regler. Vi har derimot en fast prosedyre som innebærer at vi foreslår brannøvelse i samarbeid med brannvesenet ombord i skip med lengre opphold i havna.

Oljesøl: Kristiansand Havn har et selvstendig ansvar med egne mannskaper på nivå 1. Om havnen ikke makter å håndtere utslippene med eget utstyr og mannskap løftes hendelsen til de Interkommunale beredskapsregioner (IUA). Havnen utfører innsatslederrollen i IUA ved hendelser i sjø. Om hendelsen ikke kan håndteres på en tilfredsstillende måte i IUA blir Kystverket sentralt kalt inn fra Horten.

I Kristiansand er både IUA, og Depotstyrke 02 tilstede. Begge innsatslagene har ansatte fra havnen og brannvesenet.

Styret bestilte en generell beredskapsbeskrivelse fra administrasjonen med utgangspunkt i situasjonen om evakuering av Flekkerøyen. Arbeidet er i gang, og under følger referat fra arbeidsgruppens møte:

- *Hendelsen «Brann i Flekkerøytunnelen» må deles to – en akuttfase og en langvarig fase. Hvilke tiltak må settes inn umiddelbart og hvilke tiltak må settes inn for å sikre driften av lokalsamfunnet over tid? I akuttfasen er det nødvendig å få på plass passasjertransport ganske raskt. Fylkeskommunen må avklare hvilke ressurser som kan brukes til dette.*
- *Fylkeskommunen vil sammen med SVV vurdere alternativer hvis tunnelen stenges over tid. Det er urealistisk å planlegge for at Flekkerøy-samfunnet skal fungere som om ingenting har skjedd i en slik situasjon. Person- og godstransport samt transport relatert til kritiske samfunnsfunksjoner må ha prioritet i de transportløsningene som velges. Kommunen bør lage en demografisk oversikt som kan vise behovet i forhold til hjemmeboende pleietrengende og andre med spesielle behov. Dette kan være med på å dimensjonere tiltak som må iverksettes.*
- *Som en mulig midlertidig løsning kan ferje hentes fra Hidrasambandet. Fylkeskommunen må verifisere at det lar seg gjøre innenfor eksisterende kontrakt med rederiet. I følge rederiet er det i dag med den infrastruktur som er igjen ifm tidligere ferjesamband, ikke mulig å sette inn alternative ferje. Ordinær biltrafikk med ferge er urealistisk. Statens vegvesen jobber med å kartlegge tilgjengelig mobil kai- og bromateriell, herunder hvor lang tid det tar å få dette på plass.*
- *Lindebøkilen er det mest aktuelle stedet å etablere midlertidig kai-infrastruktur for ferge- og persontransport på øya. Kommunen må kontakte Kristiansand eiendom for å sikre at området ikke gjøres utilgjengelig for dette formålet. Fylkeskommunen vil vurdere mulighetene for endring av rutestrukturen ifm. en eventuell stenging av Flekkerøytunnelen.*
- *På fastlandsiden må det finnes sted hvor befolkningen på Flekkerøya kan parkere biler for så å ta båttransport til øya og hvor bussen kan stoppe. Statens vegvesen foreslår Jaktodden eller Lumber. **Kristiansand havn KF må gis anledning til å uttale seg.***
- *Nødetatene må gjøre en vurdering av hvordan de håndterer en langvarig tunnelstenging. Kan det eksempelvis være aktuelt å plassere utrykningskjøretøyer fast på Flekkerøya i den tiden stengingen varer? Dette er kanskje mest aktuelt for brann og redning. Transport av syke og skadde bør vel skje med båt eller helikopter til land.*

*Statens vegvesen og fylkeskommunen startet tidlig i august jobb med et notat som beskriver noen av utfordringene knyttet til langvarig stenging av Flekkerøytunnelen og hvordan disse kan løses. Konklusjoner fra dette notatet, sammen med ovenstående punkter, vil inngå som en del av fylkeskommunens planverk. Når dette er gjort, foreslår Fylkesmannen at det gjennomføres en table top-øvelse hvor planverk og scenario gjennomgås i fellesskap mellom Kristiansand kommune, Kristiansand havn KF, Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, nødetatene og representanter for befolkningen på Flekkerøya.*

Forslag til vedtak

[Saken tas til orientering](#)

Halvard Aglen  
Havnedirektør

Thomas Granfeldt  
Assisterende havnedirektør