

REFERAT |KRS| Havnestyret (2015-2019) d. 11-10-2016

Mødedato Tirsdag d. 11. oktober 2016 kl. 15:00

Mødested Havnestyresalen 3 etg Gravane 4

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016.....	3
Protokoll fra havnestyremøte 28.06.2016.....	5
Protokoll fra havnestyremøte / befaring 13.09.2016 Mandal Havn.....	7
Regnskapsavslutning prosjekt 6310 - ny takteking buone.....	9
Regnskaps avslutning prosjekt 5201 – Utvendig areal fiskebasaren.....	11
Rapport om sommerfullmakt.....	13
Havnesamarbeid mellom Mandal Havn KF, Kristiansand Havn KF og Arendal Havn KF.....	15
INTERMODAL STRATEGI, ORIENTERING TIL HAVNESTYRET 11.10.2016.....	18
Regnskapsrapport - 2. tertial 2016 - Kristiansand Havn KF.....	34
Havnekonferansen 2016.....	36
Ny cruisekai på Lagmannsholmen – statusrapport.....	38
Cruisesesongen 2017.....	40
Innspill til gjennomgang av Kystverkets depotstruktur.....	43

Punkt 31/16: Protokoll fra havnestyremøte 07.06.2016

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 31/16, 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 32/16: Protokoll fra havnestyremøte 28.06.2016

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 32/16, Protokoll fra havnestyremøte 28.06.2016

20160919134218830.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. 201600290-33
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Protokoll fra havnestyremøte 28.06.2016

Forslag til vedtak

[Protokoll fra havnestyremøte 28.06.2016 godkjent og signert.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 33/16: Protokoll fra havnestyremøte / befaring 13.09.2016 Mandal Havn

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 33/16, Protokoll fra havnestyremøte / befaring 13.09.2016 Mandal Havn

20160919133822048.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. 201600290-32
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Protokoll fra havnestyremøte / befaring 13.09.2016 Mandal Havn

Forslag til vedtak

Protokoll fra havnestyremøte / befaring med Mandal Havn 13.09.2016 godkjent og signert.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 34/16: Regnskapsavslutning prosjekt 6310 - ny takteking buene.

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 34/16, Regnskapsavslutning prosjekt 6310 - ny takteking buene.



Arkivsak-dok. 200704315-5
Saksbehandler Trond Sikveland

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Regnskapsavslutning prosjekt 6310 - ny takteking buene.

Sammendrag

Sammendrag, saken gjelder.

I budsjettet for 2014 ble det bevilget kr. 800 000,- til ny takteking av buene på Lagmansholmen. Taktekingen hadde ikke vært fornyet siden bygget ble oppført en var kommet til et punkt hvor en ikke kunne garantere mot skader på kundenes lagerverer. Anbudskonkurransen ble vunnet av Bygg Partner Sør AS. Ny takpapp ble lagt, fall mellom buene ble korrigert og varmekabler/el tilførsel samt innvendige nedløp oppgradert.

Vurdering.

Prosjektet ble gjennomført etter anbudskonkurranse i 2015 som planlagt innenfor vedtatt ramme. Samlet vurderes økonomien i prosjektet som bra for 4100 m² takflate samt oppgradering av tak fall mellom buene, innvendig nedløp og varmekabler/el. Prosjektet ble ferdigstilt med et forbruk på kr. 715 609,- og prosjektregnskapet foreslås avsluttet med et mindre forbruk på kr. 84 391,- som trekkes inn.

Forslag til vedtak

Prosjektregnskap for prosjekt 6310 – ny takteking av buene, godkjennes avsluttet.

Bevilgning kr. 800 000,-

Forbruk kr. 715 609,-

Rest ubrukt kr. 84 391,- trekkes inn som bevilgning.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Trond Sikveland
Eiendomssjef

Punkt 35/16: Regnskaps avslutning prosjekt 5201 – Utvendig areal fiskebasaren.

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 35/16, Regnskaps avslutning prosjekt 5201 – Utvendig areal fiskebasaren.



Arkivsak-dok. 200706417-6
Saksbehandler Trond Sikveland

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Regnskaps avslutning prosjekt 5201 – Utvendig areal fiskebasaren.

I budsjettet for 2013 ble det bevilget kr. 350 000,- til oppgradering av utearealet på fiskebrygga i samarbeid med leietakerne. Prosjektet besto av flere mindre prosjekt hvor leietaker gikk inn og finansierte egne enkelte del- prosjektene helt eller med del-finansiering av andre som flytting av toalett anlegg med utvendig adkomst, røkking av leieareal, ny salgs bod arrondering av serverigsareal osv..

I tillegg er det tilrettelagt adkomst for rullestol brukere ned til kaikant inne i pollen.

Vurdering.

Prosjektet er gjennomført som planlagt innenfor vedtatt ramme. Det har vært et samarbeidsprosjekt hvor havna har hatt prosjekt ledelsen.

Prosjektet har også resultert inngåelse av nye leieavtaler for uteareal med fiskehandlerne. Prosjektet ble ferdigstilt med et forbruk er kr. 281 021,- og prosjektregnskapet foreslås avsluttet med et mindre forbruk på kr.68 979,- som trekkes inn.

Forslag til vedtak

Prosjektregnskap for prosjekt 5201 – utvendig areal fiskebasaren, godkjennes avsluttet.

Bevilgning kr. 350 000,-

Forbruk kr. 281 021,-

Rest ubrukt kr. 68 979,- trekkes inn som bevilgning.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Trond Sikveland
Eiendomssjef

Punkt 36/16: Rapport om sommerfullmakt

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 36/16, Rapport om sommerfullmakt



**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. 200503216-23
Saksbehandler Rita S. Floer

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Rapport om sommerfullmakt

Forslag til vedtak

Sommerfullmakt i perioden 29.06.2016 – 12.09.2016 er ikke benyttet.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Rita S. Floer
Konsulent

Punkt 37/16: Havnesamarbeid mellom Mandal Havn KF, Kristiansand Havn KF og Arendal Havn KF

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 37/16, Havnesamarbeid mellom Mandal Havn KF, Kristiansand Havn KF og Arendal Havn KF

havnesamarbeid-30-09-2016-final.pdf



Arkivsak-dok. 201510756-72
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Havnesamarbeid mellom Mandal Havn KF, Kristiansand Havn KF og Arendal Havn KF

Innledning.

Havnestyret er tidligere orientert om nevnte prosjekt, med en kostnadsramme på kr. 1 295 000,00, og at prosjektet ble gitt tilsagn om del finansiering gjennom statsmidler via Kystverket med kr. 647 500,00, som tilsvarer 50 % av kostnadene. De resterende 50 % finansieres som egeninnsats, og egenandel mellom havnene.

Etter at Kristiansand Havn gjennomførte en egen initiert kartlegging i 2013/-14 med bl.a. besøk i havnene i Agder, ble prosjektet videreført i herværende form med start ultimo 2015, (tilbudsforespørsel for rådgivere og søknad om tilskudd til Kystverket). Konkurransen ble vunnet av COWI AS, Kristiansand. Selve prosjektarbeidet har pågått siden tidlig 2016, og skal ferdigstilles i løpet av september 2016.

Det er gjennomført utredninger på flere områder, som skal danne grunnlaget for hovedrapportarbeidet, som nå pågår.

Produserte dokumenter.

- Godsprognoser for hver av de tre havnene, og samlet.
- Vurdering av nautiske forhold (seilasvurdering).
- Medvirkning av eksterne i de tre havnestyrene, jur. vurdering
- Infrastruktur i de tre havnene
- CO₂ produksjon ved økt godstransport over Kristiansand Havn KF
- Markedsanalyse ved samarbeidet
- Hovedrapport (ligger ved)

Havnedirektørens drøftelse.

Målet med arbeidet har vært å kartlegge og få en vurdering av samarbeidsformer, incentiver for flytting av last fra veg til bane og sjø med økonomiske og juridiske konsekvenser. Derneft kartlegging av infrastruktur, markedsutsiktene m.m.

Motivasjonen har vært å få fram en oversikt over de elementer som kan ha innvirkning på den regionale utvikling, samtidig som det kan bidra til overføring av gods fra veg til bane og

sjø med påfølgende miljø og trafiksikkerhetsgevinst med fokus på å styrke regionens konkurransekraft (i forhold til andre regioner). Materialet gir god innsikt i de enkelte havnenes status på de ulike områdene (befolkningsutvikling, produksjonsverdi mot andre regioner, godsandeler, infrastruktur etc.), den trekker også fram en del områder hvor havnene ikke bør konkurrere, og sist men ikke minst en del områder hvor havnene kan utfylle hverandre.

Samlet peker rapporten på en del forhold, som vi bør jobbe videre med.

Noen forhold som jeg vil trekke fram allerede nå er:

Oppdeling av markedssegmenter vil sannsynligvis kreve organisatoriske strukturendringer – ikke minst for ikke å komme i konflikt med konkurranseloven.

Kristiansand vil være den store HUB'en (godsknutepunktet) også i fremtiden p.g.a. av befolkningstettheten, og beliggenheten i forhold til transportaksene. Denne HUB'en må videreutvikles med fullverdige intermodale løsninger, slik det også fremgår av *Regionale planer* og i det nå påbegynte *Strategi for intermodale knutepunkter på Agder..*

Mandal har fått statstilskudd for å utvikle tømmerhavn, og har en regulering av tiliggende arealer som gir rom for både industri og næringsutvikling (næringsklynge).

Arendal har industrihavnen med verft i nærheten – og, er også en av de havnene som har stor ledig strømkapasitet, som bl.a. kan gi rom for næringsklyngeutvikling.

Decomission (i decommission begrepet legges alt fra demontering av deler/komponenter til full hugging av fartøyer, plattformer o.l.) er ansett å være et stort vekstområde i årene som kommer. Regionen besitter kompetanse for å gå inn i markedssegmentet. Her bør vi tenke på tvers av havnene hvordan vi best er tjent med å gå inn i dette segmentet. For Kristiansand vil det imidlertid ikke være et satsingsområde å gå inn i en full decomission prosess p.g.a. den nære beliggenhet til byområdene. Det mest nærliggende her vil være ulike grader av demontering av utstyr/komponenter, reklassifisering etc. for gjenbruk av dette o.l.

Forslag til vedtak

Havnestyret tar rapporten foreløpig til orientering, og ber om at denne legges fram som sak i senere møte.

Videre bes administrasjonen om å avtale et møte med Arendal Havn KF før et felles møte mellom de tre havnene med det mål å få innblikk i de enkelte havnenes syn på vegen videre for prosjektet.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Prosjektleder

**Punkt 38/16: INTERMODAL STRATEGI, ORIENTERING TIL
HAVNESTYRET 11.10.2016.**

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 38/16, INTERMODAL STRATEGI, ORIENTERING TIL HAVNESTYRET
11.10.2016.



Arkivsak-dok. 201606399-3
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

INTERMODAL STRATEGI, ORIENTERING TIL HAVNESTYRET 11.10.2016.

Havnedirektøren la fram sak for havnestyret pr. 07.06.2016, hvor styret ble orientert om Kristiansand Havns initiativ i forhold til nevnte tema.

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201606399
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret	07.06.2016	21/16

... *Intermodal Strategi.*

HAVNESTYRET 07.06.2016 SAK 21/16

Vedtak:

Havnestyret slutter seg til havnedirektørens vurdering av viktigheten i å få på plass intermodal strategi, hvor havnes samfunnsansvar knyttes opp mot felles regional målsetting om at dette skal være et fokusområde, og være styrende for innspill til infrastrukturgrepene som tas, og i forhold til kommende NTP prosesser.

Enst.

RETT UTSKRIFT: *Rita S. Floer*

Bakgrunnen for initiativet er det sterke intermodale fokuset, og selvsagt satsingen i andre regioner – bl.a. Vestfold/Telemark, som igjen har medført at fylkeskommunen har investert flere millioner i jernbane i Larvik havn. Sist, men ikke minst i forhold til vår fergedestinasjon Hirtshals. Det er med andre ord sterkt behov for å være oss bevisst den konkurransen vi er utsatt for. Fremleggelse av ny sak nå, er for å holde havnestyret involvert i arbeidet som pågår.

Arbeidet pågår som kjent i regi av Vest-Agder Fylkeskommune, med innspill fra Kristiansand Havn KF. VAF skal ha møte Aust-Agder i løpet av september og gå igjennom materialet slik det foreligger til nå. Målet er å være samkjørte før neste steg. Så er planen å gå videre ved å invitere til et bredt møte med de andre samarbeidsaktørene, gå igjennom konseptet og åpne for innspill. Målet er å få dette til relativt raskt.

Etter innspillene er behandlet, skal dokumentet formaliseres og formell saksgang starter parallelt i begge fylker. Målet er å komme i havn med strategien slik at det kan spilles inn til transportetatenes forslag til handlingsprogram tidlig neste år og forsøke å få det med der. Fremdriftsplanen blir oppdatert fortløpende ettersom datoene faller på plass, men den foreløpige ligger bak.

Forslag til vedtak

Havnestyret finner intermodalitetssatsingen viktig for å innfri klimamålene, dernest av hensyn til trafiksikkerheten, og sist – men ikke minst for posisjonen av regionen, og konkurransekraften for vår region.

Styret ber administrasjonen om å jobbe aktivt videre, for å styrke regionens rolle ved at havnen kan fremstå som en HUB (godsknutepunkt), og en næringsklynge med intermodal tilknytning.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Prosjektleder

- **Utdrag fra det foreløpige arbeidet.**

Formål

Det er behov for en større satsing på klima- og miljøvennlig godstransport.

Denne strategien er en informasjonspakke på intermodalitet, politiske mål og planer, forskning, kapasitet og Agder som naturlig lokasjon for en videre satsing på sikker og miljøvennlig distribusjon av store varemengder. Strategien skal bidra til oppfyllelse av regionale, nasjonale og internasjonale (EU-)mål (jfr. EUs «White paper on transport») om flytting av gods fra veg til bane og sjø.

Dette for å bidra til:

- Å ta unna godsveksten og flytte godsvolumer til andre lastbærere (bane og sjø) enn veg.
- Å styrke trafiksikkerhetsarbeidet.
- At klimamålene nås (reduert klimagassutslipp).
- En bedre utnyttelse av infrastrukturinvesteringene.
- Å utrede mulighetene for samarbeid og funksjonsfordeling mellom aktørene.
- Å styrke regional konkurransekraft, økt verdiskaping og flere og mer attraktive arbeidsplasser.
- En effektiv, bærekraftig og trafiksikker godshåndtering.
- At regionens behov for intermodale knutepunkt innarbeides i kommende Nasjonale Transportplaner (NTPer).

Hvorfor styrke intermodale transportknutepunkt på Agder?

Agder er en stor eksportregion med en naturlig, strategisk plassering i forhold til de internasjonale transportstrømmene. Overføring av gods fra veg til sjø og bane er viktige bidrag til at regionale, nasjonale og internasjonale mål skal nås. En bedre balanse mellom de ulike transportformene (lastebil, tog, skip) vil ha positive effekter på klima- og miljø, trafiksikkerhet, kapasiteten og fleksibiliteten i de nasjonale og internasjonale godsstrømmene, samt gi gode vilkår for næringslivet og grobunn for næringsklyngedannelse. Nøkkelen ligger i infrastruktur, frekvens og kostnad.

Utvikling av velfungerende og effektive transportknutepunkt på havner og terminaler behøves for å legge til rette for sømløse overganger og gode tilbud. En forutsetning for å gjøre flere transportformer attraktive og konkurransedyktige (på linje med vegtransport), er velfungerende infrastruktur (gode koblinger mellom veg, jernbane og havn med nødvendige omlastingsfasiliteter).

Fordeler ved økt bane- og sjøtransport på Agder:

- Agder har en naturlig og strategisk plassering ift Europa og verden
- Agder representerer et naturlig utgangspunkt for distribusjon av gods fra Europa ut i Norge
- Økt transport på bane og sjø har sterke positive fordeler for trafiksikkerheten, klima og miljø (utslipp, kødannelse, støv m.m.) og vil bidra til oppnåelse av nasjonale og internasjonale mål
- Økt transport på bane og sjø vil være positivt for næringsutviklingen, gi grobunn for lokal klyngedannelse og gjøre næringstrafikken mer solid, dynamisk og fleksibel

- Vil gi både Sørlandet og Norge flere muligheter og en større balanse mellom lastebærere i logistikken

Agder har mange naturlige fordeler og mye potensial med sin geografiske plassering og nære tilknytning til viktige transportakser både på veg, sjø og bane. Det er viktig å arbeide for at flere sterke knutepunkt kan vokse frem i årene som kommer og bidra til bedre klima- og miljø, en fleksibel næringstrafikk som gir gode forutsetninger for bedriftene og høy trafiksikkerhet.

I denne strategien legges det spesielt vekt på to eksisterende knutepunkter og mulige springbrett for den videre satsingen på miljøvennlig godstransport i Agderfylkene – Kristiansand Havn og Sørlandets Godsterminal Langemyr.

Aust og Vest Agder skal i et langsiktig perspektiv arbeide for å sikre hensiktsmessige arealer og infrastruktur for havner og logistikkbasert næringsvirksomhet som styrker regionen som helhet. Samarbeid mellom havnene (Arendal/Kristiansand/Mandal og samarbeid mellom havnene i Listerregionen) kan være med på å gjøre regionen mer attraktiv for transport av gods, og som et resultat av dette tiltrekke seg havne- og logistikkbasert næringsvirksomhet.

Arealbehov Kristiansand Havn

Havnevirksomhet krever areal, både for å dimensjonere for fremtidig godsvekst og for å skape en effektiv og produktiv utnyttelse av områdene. I forbindelse med ferjeterminal er oppstillingsarealer direkte proporsjonale med antall biler, mens trafikkarealene og kontrollarealene kan variere. Effektiv terminallogistikk kan gi mindre trafikkarealer, økt inn- og ut-sjekkingskapasitet krever større arealer. Noe av dette kan også kompenseres ved bl.a. innføring av ny teknologi i forbindelse med innsjekking. En framtidig terminal i samsvar behovet, vil kreve et areal som er mer enn dobbelt så stort som tilgjengelig areal (136 daa). Dette arealbehovet må dekkes ved innvinning av nye arealer ved utbygging i sjøen, og/eller ved at en går opp i flere plan.

Fremtidige arealer skal ikke bare være store nok, de bør også ha en egnet form som gir effektiv utnyttelse for kontrollfunksjoner og trafikkavviklingen. I henhold til nasjonale føringer for havneutvikling, samt endringer i infrastrukturen, vil det oppstå behov for at en større del av lasten skal skifte av modularitet (fra veg til bane). Som følge av dette må fergeterminalen ha tilkopling til jernbanespor.

De samme prinsippene for effektiv bruk av arealer i havnevirksomheten og dimensjonering for fremtidig behov og vekst i godstransport gjelder også i forbindelse med containerhavn (behøver lengre kai) og stykk-, bulk- og prosjektgods (behøver lengre kai og mer landareal). Også offshore supply har behov for større kailengder og mer landareal.

Dimensjonering for mer gods på sjø og bane er i tillegg til tilrettelegging på landsiden, avhengig av merking, utdypning etc. på sjøsiden, i innseilingsledene.

(Havneplan Kristiansand Havn KF (2015))

Sørlandets godsterminal Langemyr

Sørlandets godsterminal Langemyr er en kombiterminal tilrettelagt for intermodale transporter og ligger fem kilometer nord for Kristiansand sentrum. Sørlandsbanen mot Stavanger grener av like sør for terminalen.

Kristiansand Havn KF har i dag tilkopling til containerterminalen. Havna har videre lagt stor vekt på - bl.a. gjennom innspill til NTP, å få til kopling mellom banen og fergeterminalen. Dette ligger nå inne som en premiss.

I tillegg har Kristiansand Havn KF synliggjort muligheten for å fremføre jernbane til nytt Havneavsnitt Nord. Dette for å avklare hvorvidt det ligger konflikter mellom trasealternativene for bane og trasevalgene for Ytre Ringveg – noe utredningen har avklart at det ikke er. Dette bør vies videre oppmerksomhet for å sikre at arealer settes av for realisering av banen dersom godsutviklingen med påfølgende trafikkbelastning, trafiksikkerhets- og miljøhensynet tilsier det. Langemyr vil også kunne fungere som en avlastningsterminal for Kristiansand Havn i belastede perioder (tørrhavn).

- **Planer, mål og rapporter**

- **Regionale planer og mål**

Regionalt er en satsing på intermodalitet forankret i **Regionplan Agder 2020** (se s. 23):

Hovedtiltak fra (s. 8 og 9 i) Regionplan Agder 2020:

- Offentlig sektor skal ligge i front i forhold til klimavennlig atferd.
- Vektlegging av redusert transportbehov i all arealplanlegging.

Hovedtiltak fra (s. 23 i) Regionplan Agder 2020:

- Videreutvikle Kristiansand havn som nasjonal knutepunktshavn som binder sammen transport på sjø, jernbane og veg.
- Sørge for en klar rollefordeling mellom de ulike havnene i landsdelen.
- Gjennom et samordnet og kunnskapsbasert arbeid med trafiksikkerhet skal antall trafikkulykker reduseres.
- Prosjektene som er prioritert i Agder må inn i Nasjonal transportplan.

Regionplan Agder 2020 er tydelig på ambisjonen om å være en ledende region for klimavennlig produksjon. For å nå dette målet er behovet for å redusere utslipp i transportsektoren helt avgjørende;

«I 2020 har Agder posisjonen som en internasjonalt ledende region for klimavennlig produksjon... utslippene av klimagasser fra transportsektoren er redusert» (Regionplan Agder 2020).

"For å avlaste vegnettet med de positive effektene det vil ha på både klima- og miljø, må mer av både person- og godstransporten overføres til jernbanen" (Regionplan Agder 2020).

Transportkorridorer og – knutepunkt er sentrale faktorer for å se ulike transportformer i sammenheng, og vil være viktige i den regionale transportplanleggingen. Nøkkelen til en effektiv utnyttelse av samferdselsnettet ligger i blant annet i effektive overganger mellom transportformer, såkalte intermodale transportknutepunkter. For å overføre mer transport fra veg til sjø og bane blir det viktig med helhetlig planlegging for å utnytte regionens intermodale knutepunkt.

(sak 14/28052-4, saksfremlegg, Jernbaneprosjekt Vatnestraum)

Regional Transportplan Agder 2015-27 (RTP) utdyper i stor grad planlagt satsing på intermodalitet og miljøvennlig- og risikoreducerende samfunnsutvikling. Strategien er forankret i følgende kapitler:

- 3. Mål og rammer
- 8. Kristiansandsregionen – intermodalt knutepunkt
- 10. Gods fra veg til bane og sjø
- 11. Jernbane
- 12. Havner
- 14. Lufthavn

I RTP kapittel 10 er det ført en punktliste over tiltak som kan iverksettes for å påvirke utviklingen.

Følgende vises de mest aktuelle:

Konkrete tiltak som vil imøtekomme og stimulere til overføring av gods fra veg til sjø og bane:

- En sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil gi grunnlag for mer kapasitet for godstog.
- Bygging av flere møtespor og forsterket strømforsyning på Sørlandsbanen.
- Langemyr godsterminal tilrettelegges for å håndtere større trafikk med semihengere.
- Jernbanetraseen på fergeterminalen i Kristiansand tilrettelegges i forhold til økt bruk av semihengere på jernbane/ferje.
- Det må sikres jernbanekobling mellom Langemyr og nytt havneavsnitt i Kongsgård/Vige/Torsvika/ Marvika.
- Prioriterte havner og terminaler må sikres utviklingsmuligheter. Havnene må ha gode koblinger med overordnet vegnett.

Nasjonale myndigheter kan stimulere til overføring av gods fra veg til sjø og bane ved å:

- Etablere nasjonale ordninger og avgiftsregimer som stimulerer til mer gods fra veg til sjø/bane.
- Sørge for gode infrastrukturløsninger med direkte adkomst til overordnet veg- og jernbanenett.
- Etablere finansieringsordninger til overordnet havneinfrastruktur av nasjonal interesse (TEN-T havnene) på lik linje med veg og bane.
- Utvikle en nasjonal havnestruktur som gjør det mulig å samle større godsstrømmer, som igjen vil sikre robuste linjer til flere destinasjoner.

"Gjennom denne regionale transportplanen er målet at Agder skal utvikle felles mål og strategier for å oppnå ønsket effekt. I et overordnet miljøperspektiv vil det være avgjørende at en klarer å løse fremtidens transportutfordringer. En bedre kobling mellom de ulike transportformene vil være avgjørende for å klare en slik målsetting. Kristiansand som intermodalt knutepunkt vil ha en svært sentral rolle og ansvar i en slik strategi." (RTP)

I RTP kapittel 12 kan følgende oppsummeres om havner:

- Stort potensiale for økt sjøtransport.
- Kristiansand havn har en viktig funksjon i norsk havnepolitikk. Nødvendig utbygging av infrastruktur må komme på plass for å sikre havnas intermodalitet.
- En større del av godstransporten som i dag går på veg, skal overføres til sjøtransport. Dette er et regionalt og nasjonalt mål.
- Det ønskes å samle container-transport i Kristiansand for å gjøre havna mest mulig konkurransedyktig.
- Kristiansand har en viktig ferjetrafikk som tar en stor del av godstransporten.

Kristiansand havn er allerede en effektiv, intermodal knutepunktshavn. Men utvikling trengs og potensialet er der. Under følger en liste over planlagte prosjekter og satsinger for gjeldende RTP-periode (2015-27):

- Fergeterminalen forblir i byen. Det trengs store investeringer til utbygging av fergeterminalområdet, bedre tilgang til vegnettet slik av havna blir mindre sårbar ved lasting/lossing av fergene og jernbanetilknytning til terminalområder (økt tilretteleggelse for godstrafikk).
- Fergetilbudet må konsentreres til Kristiansand med tanke på det regionale tilbudets kvalitet.
- Containerhavna flyttes ut av byen.
- Bulk til Kongsgård. Planarbeidet for Ytre Ringveg må innbefatte utredning av jernbanetilknytning til Kongsgård-Marvika området, samt kobling til E18.
- Lagmannsholmen planlegges utbygd som flerbruksterminal. ([Havnedir. kommentar; dette er endret](#))
- Havna trenger nasjonale midler til utbyggingen, bl.a. gjennom midler avsatt i havneutredningen.

Internasjonal strategi for Agder

Aust- og Vest-Agder fylkeskommuner har en felles internasjonal strategi, som følger opp Regionplan Agder 2020.

I kommunikasjonskapittelet har *Internasjonal strategi for Agder* som mål at "I 2020 er transport- og kommunikasjonstilbudet til, fra og på Agder blitt mer tilgjengelig, effektivt, forutsigbart, sikkert og miljøvennlig gjennom internasjonalt engasjement og samarbeid."

Strategien har som anbefaling å stryke godsgrunnlaget for utlandsrettede transporttilbud fra regionen, noe som kan gjøres ved å:

1. legge til rette for et godt samarbeid mellom myndigheter, infrastrukturforvaltere, transportoperatører, reiselivsorganisasjoner og næringsliv, som bidrar til å konsentrere gods- og passasjergrunnlag til landsdelens internasjonale transportknutepunkter. I den sammenheng er det viktig å ta hensyn til utvikling av Arendal havn, Eydehavn, som et supplement til de andre havnene i regionen.
2. videreføre arbeidet med å promotere transportkorridoren Nordic Link over Kristiansand havn og videre sørover gjennom Jylland gjennom deltakelse i Nordisk Transportpolitisk Nettverk

Se s. 11-12

Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050

- Visjon: Forholdene er lagt til rette slik at det å ta miljøvennlige valg er det enkleste.
- Planen skal effektivisere transportarbeidet i regionen.
- Vest-Agder skal opprettholde sin posisjon som Norges største eksportfylke av ikke oljerelaterte produkter.
- Kristiansand havn som nasjonal knutepunktshavn skal styrkes med bedre adkomst til hovedveinettet.
- Det skal legges til rette for økt bruk av jernbanen både innenfor gods og persontransporten.
- Del av hovedstrategi for kommunikasjon: Ny riksveilinje (E18/E39) utenom Kristiansand sentrum, med forbindelse til Kristiansand havn.
- Del av hovedstrategi for kommunikasjon: Forbindelse fra Kristiansand havn til godsterminalen på Langemyr og videre mot nord til fylkesveiringen.
- For havna er det avgjørende å sikre en god forbindelse til stamveinettet og sikre en god tilkobling til jernbanen. Det er også viktig å sikre en god forbindelse til godsterminalen på Langemyr. I denne planen foreslås det en ny tilførselsvei fra en fremtidig omkjøringsvei utenom Kristiansand som kan betjene både havna og godsterminalen på en mer optimal måte. Det ovennevnte vil også i større grad legge til rette for å oppnå nasjonale mål om å overføre mer gods fra vei til jernbane og sjø.

"Kristiansand havn har nasjonal havnestatus, og er svært viktig for virksomheter som driver med import og eksport. Ved å flytte aktiviteten til Kongsgård-Vige økes kapasiteten og tilknytningen til stamveinettet bedres. Containervirksomheten er planlagt flyttet til KVM tomta og sikres dermed omlastingsmulighet til jernbanen. Flytting av havna medfører for øvrig at attraktive arealer i Vestre havn frigjøres til byutvikling. Disse arealene er en viktig ressurs for regionens fremtidige utvikling. Regionens godsterminal for jernbane ligger på Dalane-Langemyr, og det er viktig at denne sikres utviklingsmuligheter." (Regional plan for Kristiansandsregionen 2011)

- **Nasjonale planer og mål**

I Nasjonal transportplan (NTP) legges det stor vekt på de nasjonale transportkorridorene hvor de ulike formene for transport sees i sammenheng. Transportnettene i Agder utgjør en viktig del av disse. Transportkorridorene binder ulike deler av landet sammen og bidrar til å knytte sammen det nasjonale samt internasjonale transportnettene.

Utviklingen av gode og helhetlige løsninger i transporttilbudet og i transportkorridorene er viktig for distrikts- og regionalpolitikken og vil bidra til utviklingen av vekstkraftige regioner (RTP)

Nasjonalt skal strategien være et redskap i forhold til NTP-rundene, same et verktøy for å møte nasjonale forventninger gitt gjennom blant annet følgende strategier:

- Nasjonal Havnestrategi (2015)
- Strategi "Mer gods på sjø – Regjeringens strategi for nærskipfart", Regjeringen (2013)

Nasjonalt havnestrategi foreslår å utvikle systemet med *utpekt havn* og i stedet fokusere på utviklingen av effektive, intermodale knutepunkt.

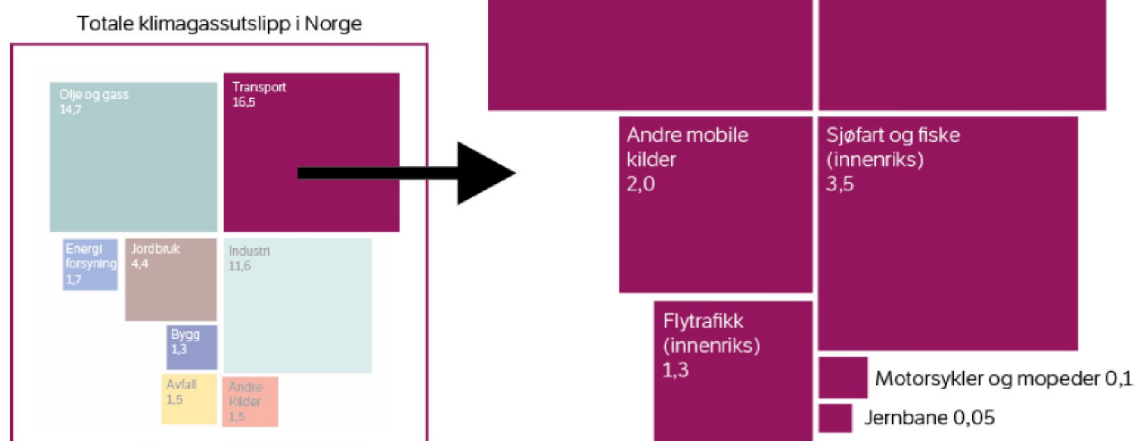
NTP 2018-2029 (presentasjon til policygruppa)

- Det forventes en 30% vekst i godstransport frem mot 2029
- Utslipp fra transport skal halveres innen 2030 (Gods fra veg til sjø og bane er ett av fem nevnte punkter.)
- Overføring til sjø og bane – Potensiale: 5-7 mill tonn ~ 15% av vegtransporter > 300 km. Det skal gis virkemidler for overføring. Godstransporten øker – i alle transportformer.
- Godstransporten skal vokse med 30%, mens klimapåvirkningen skal halveres.
- Trengs mer last per transportmiddel, effektivisering og bedre vegtilknytning til havner og terminaler.
- Jernbanen skal bli mer pålitelig – økt kapasitet.
- Incentiver for overføring til sjø – reduserte kostnader.

Klimagassutslipp fra transport 2014

Utslipp til luft (millioner tonn CO₂-ekvivalenter)

Kilde: Miljødirektoratet 2016



Nasjonal transportplan 2018 - 2029

Internasjonale avtaler og mål

Norge har gjennom internasjonale avtaler tatt på seg ansvar og forventninger for å nå klimamålene. Samferdsel krever at transsportaksene hjemme og ute sees i sammenheng. Transportkorridor U3 går gjennom Kristiansand Havn til kontinentet. På andre siden av Skagerak ligger Hirtshals. Danmark har satset tungt på intermodalitet med fremføring av jernbane til Hirtshals havn som siste bidrag. Dette gir Kristiansand Havn tilknytning til resten av Europa gjennom Jyllandskorridoren, som igjen er den del av EU's TEN-T nett, med tilhørende prioriteringer.

Samferdselsinvesteringene i Europa har på denne måten forutsetninger for å maksimere effekten av en intermodal satsing på Agder og i Norge. Dette vil også være med på å styrke regionen i konkurransen med andre regioner og bidra til å bygge opp under Agder som landets fremste eksportregion.

EU's White paper on transport 2011 (2050)

"Transport White Paper 2011: et konkurransedyktig og ressurseffektiv transportsystem" går inn for en langsiktig strategi med horisont i 2050. Strategien skal bidra til et konkurransedyktig transportsystem som skal øke mobilitet, fjerne større barrierer i nøkkelområder, samt hindre drivstoffvekst og vekst i fossile drivstoffnæringer. Samtidig søker disse forslagene å redusere Europas behov og avhengighet av importert olje dramatisk, og kutte karbonutslipp i transportsektoren med 60 % innen 2050.

Strategien har følgende hovedmål:

- Ingen flere fossildrevne bilder i storbyer
- 40 % bærekraftig lavkarbondrivstoff innen flytrafikk og minst 40 % kutt i karbonutslipp innen shipping
- 50 % omstilling fra veg til bane og sjø på medium-distanse vare- og passasjerreiser
- Samlet skal dette bidra til 60 % kutt i utslipp i transportsektoren innen 2050

<http://www.eltis.org/discover/news/transport-white-paper-2011-towards-competitive-and-resource-efficient-transport-syst-0>

Parisavtalen 2015

På klimatoppmøtet i Paris i 2015 ble verdens land enige om en historisk klimaavtale som skal gjelde fra 2020. Hovedpunktene i avtalen følger under:

1. ALLE land har forpliktelser

Alle land skal utarbeide en nasjonal plan for hvordan de skal kutte i klimagassutslipp. Planen skal inneholde et mål for hvor mye landet skal kutte. Dette målet skal fornyes hvert femte år fra og med 2020. Hver rullering skal føre til en økning av målets ambisiøsitet. Fremgangen skal rapporteres hvert femte år fra og med 2023.

2. Det skal ikke bli mer enn 2 grader varmere, og helst ikke mer enn 1,5

Landene er enige om at temperaturen på kloden ikke skal stige mer enn 2 grader før århundret er over. I tillegg skal det etterstrebtes at den ikke stiger mer enn 1,5 grader.

3. Landene har en plan for måloppnåelse

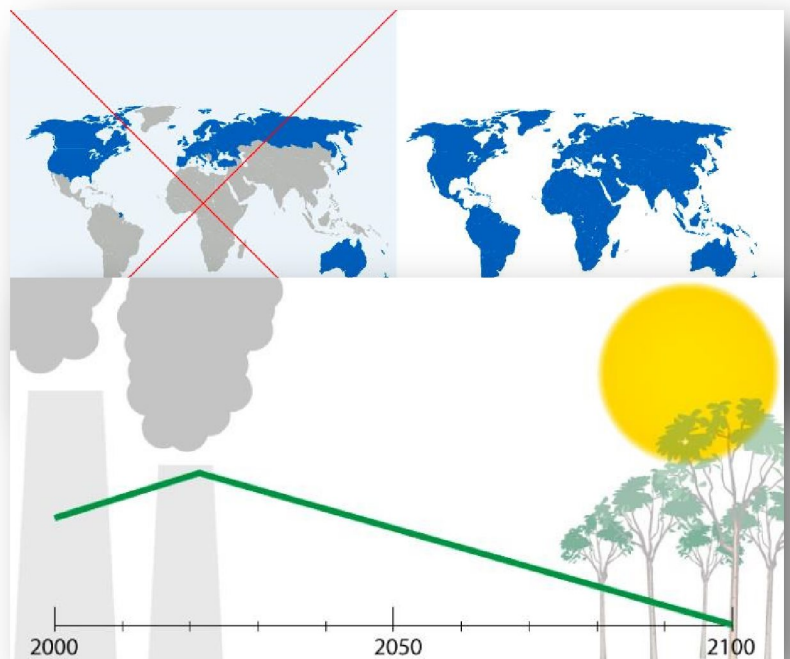
Toppen for klimagassutslipp skal nås så fort som mulig. Deretter skal mengden utslipp til atmosfæren synke jevnlig. I andre del av århundret, mellom 2050 og 2100, klimanøytralitet være oppnådd. Klimanøytralitet innebærer at det ikke slippes ut mer klimagass i atmosfæren enn mengden som kan fjernes eller fanges opp.

4. De rike landene må betale, de mindre rike kan betale

Rike land skal bidra med penger til å hjelpe fattige land med å kutte utslippene sine, og til å tilpasse seg klimaendringene. Mindre velstående land kan også bidra, men er ikke forpliktet. I starten skal landene bidra med 100 milliarder dollar i året. Etter hvert skal dette tallet økes.

5. Alle land må tilpasse seg klimaendringene

Landene skal bli bedre til å samarbeide om klimatilpasning, og dele på kunnskap og erfaringer. De fattigste landene skal få hjelp til god og effektiv klimatilpasning. Alle land skal utarbeide nasjonale klimatilpasningsplaner.



- **Rapport: Godspotensiale Sørvestbanen og jernbane/havn**

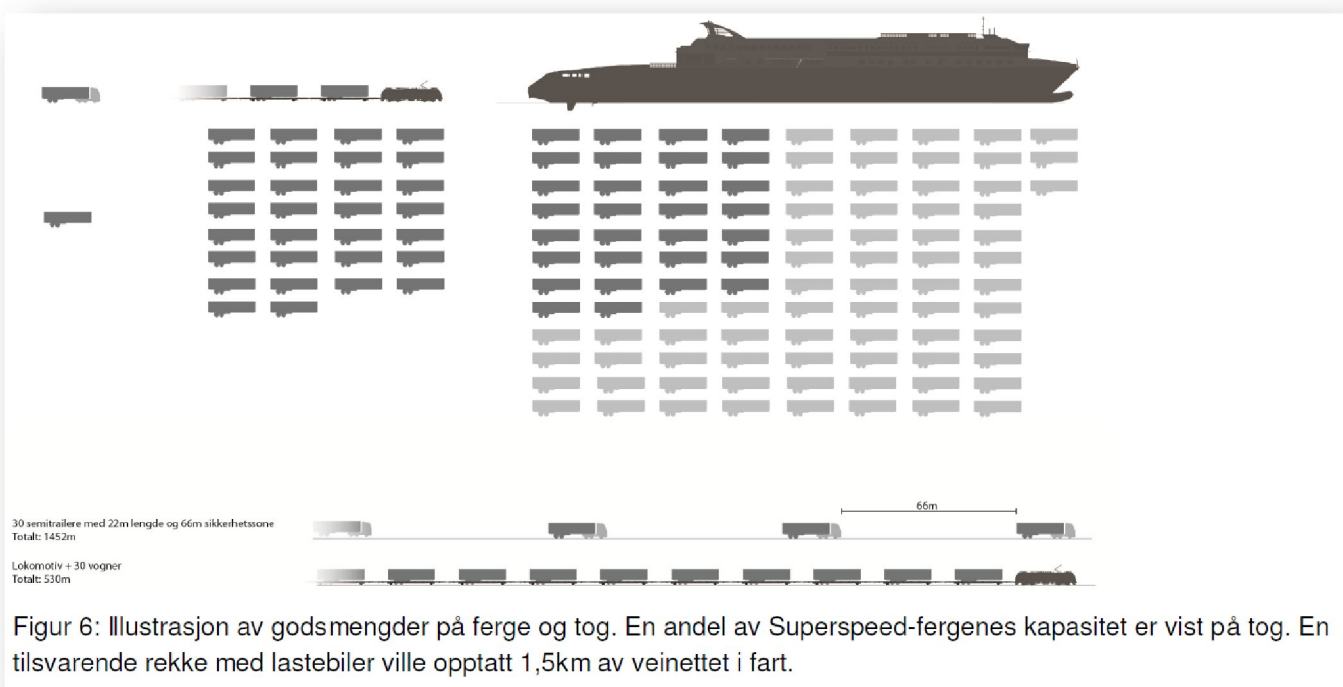
Jernbaneforum Sørs rapport: Sørvestbanen Godspotensial (Rejlers juni 2014) har følgende formål:

- Rapporten skal brukes som dokumentasjon for investeringsbehov på Sørvestbanen (Sørlandsbanen og Vestfoldbanen), på kort og lang sikt og sannsynliggjør dette.
- Rapporten viser til muligheter på kort og lang sikt med varierende investeringsbehov.
- En viktig del av Jernbaneforum Sørs arbeid for økt utnyttelse av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er å sannsynliggjøre mulighetene for økt godstransport på banene. Utover innenlands godstransport vil også godstransport over havnene bidra til utnyttelse av jernbanen på strekningen.



Viktige punkter fra rapporten:

- En av to umiddelbare anbefalinger rapporten viser til er tilretteleggelse for oppstart av transport på strekningen Ganddal – Kristiansand – Hirtshals – Tyskland (Krever beskjedne investeringer)
- Hensikten med intermodal transport er effektivitet. I mange transportkjeder vil en godsenshet måtte fraktes på ulike transportmidler, typisk kombinasjon av lastebil og ferge, skip eller tog, for å komme fra avsender til mottaker.
- For å korte ned den totale framføringstiden må man korte ned omlastingstiden eller antallet stopp. Intermodale lastbærere kan flyttes rett fra et transportmiddel til et annet, og kutter dermed ned omlastingstiden sammenlignet med andre transportformer. Med effektiv omlasting følger lavere totale kostnader.



Figur 6: Illustrasjon av godsmengder på ferge og tog. En andel av Superspeed-fergenes kapasitet er vist på tog. En tilsvarende rekke med lastebiler ville opptatt 1,5km av veinettet i fart.

Denne korridoren er definert rundt ferjesambandet Kristiansand – Hirtshals, som knytter sammen E39 mellom Kristiansand og Trondheim ("Kyststamvegen") med E39 fra Hirtshals til Nørresundby nord for Ålborg, og videre til (og fra) det europeiske motorvegnettet. I Kristiansand havn er korridor U3 koplet til innlandskorridor 3 både øst- og vestover." (Sørvestbanen Rejlers 2014)

Tabell 3: Landbasert import og eksport, prosent av tonnasje per transportmiddel i 2013

	2013	
	Import	Eksport
Jernbane	5,92 %	16,69 %
Bil/tilhenger på jernbane	0,05 %	0,09 %
Bil, vegtransport	93,49 %	83,01 %
Post	0,03 %	0,01 %
Annen, egen framdrift	0,51 %	0,21 %

- SSBs tabell 03684 gir oversikt over godsmengder som blir lastet og losset ved bestemte havner. Havnene Borg, Moss, Oslo, Drammensregionen, Grenland og Kristiansand er kartlagt:
 - Importtrafikk (lossing) dominerer i havnene Oslo, Moss og Drammen. De øvrige har overvekt av eksport (lasting)
 - Et optimalt driftskonsept vil være der skip som legger til havnen for å losse kan laste omtrent like mye last før det returnerer
 - Beregningene fra 2014 viste at det kan være et marked for at skip som i dag legger til i Oslo, Drammen eller Moss for å losse helle kan gå inn til Bor, Grenland eller Kristiansand, for å laste opp eksportvarer for retursegilingen. Rapporten etterspør ytterligere utredninger.
- Et sentralt spørsmål er hvorfor ikke mer gods fraktes på tog mot Norge fra Europa. Noe av svaret kan ligge i terminalstrukturen på kontinentet:
 - I Europa er fortsatt vognlasttog er utbredt system, men det er lite i bruk i Norge.
 - Vognlast baseres på at avsender og mottaker er sammenknyttet med jernbane, men få bedrifter i Norge har egne operative spor. Man trenger dermed en omlasting til eller fra veitransport uansett, og det er dermed lettere å velge veitransport for hele kjeden for å spare omlasting.
 - På kort sikt kan norske samlastere tilpasse seg til denne situasjonen ved å satse på at semitrailere seiler un-attended til norske havner, for så å lastes på tog for videre distribusjon.
 - På lang sikt kan endringer i den europeiske transportstrukturen også føre med seg endringer for Norge.
- Containere fra Kristiansand havn må i dag eventuelt fraktes på offentlig vei, Setesdalsveien (Rv.9) for å nå Langemyr terminal (operativ kombiterminal).
- Målsettinger:
 - Gods overføres fra vei til bane – økt prosentandel for bane.
 - Import- og eksportgods overføres fra øst-korridoren og København/Malmø/Gøteborg-navet til havner i Agder, Telemark og Vestfold, og føres over på bane derfra. Man skaper en sørvest-korridor for godstransport på sjø og bane – Nordic Link.
- Faktorene; Pålitelighet, Punktlighet og Regularitet/frekvens må vektlegges i enhver løsning.
- Suksesskriterier:

- Nettverktenkning fremfor isolerte korridorer.
- Utnyttelse av togmateriell på dagtid.
- Tomcontainere kan bidra til retningsbalanse.
- Appellere til vareeierne miljøbevissthet.

Som man ser av Tabell 10 kan følgende togtilbud sannsynliggjøres, basert på godsmengder i 2012:

- Larvik
 - 3 ankommende og 2 avgående tog
 - Totalt 5 tog
- Grenland
 - 2 ankommende og 2 avgående tog
 - Totalt 3 tog
- Kristiansand
 - 2 ankommende og 2 avgående tog
 - Totalt 4 tog
 - God retningsbalanse!

- Åpenbare miljøgevinster ved å overføre gods fra vei til bane og skip.
- Angående negative konsekvenser for nærområdene rundt spor- og omlastingsområder er kun Larvik nevnt i rapporten (støy i skifte- og ryggebevegelser). Kristiansand havn er ikke trukket frem i forhold til dette. Det minnes om at eventuelle konsekvenser må veies opp mot dagens situasjon, der tunge lastebiler kjøres fra fergen ut på offentlig veg.
- NHO og fylkespolitikere kan bidra til at NHO utvikler en Code of Conduct for å påvirke valg av transportmiddel i retning mer miljøvennlige former.
- **NTP Godsanalyse: Hovedrapport august 2015**
 - Hovedmålene i nasjonal transportplan om et sikrere, mer miljøvennlig og mer effektivt transportsystem, søker å balansere en markedsdrevet transportutvikling mot å minimere de negative effekter disse aktivitetene påfører samfunnet.
 - Trafikksikkerhet for godstransport, uttrykt ved antall skadde og drepte, viser en positiv utvikling så vel for veg- som for sjøtransport. Ulykkestall for jernbanetransport er så lave og ulykkene så sporadiske at det er vanskelig å se noen utviklingstrend (SSB ulykkesstatistikk; Jernbaneverket, 2003-2014).
 - Godstransportsektorens klimapåvirkning synes derimot ikke å bli mindre, noe som må endres radikalt dersom sektorens bidrag til reduksjon i klimagassutslipp og oppnåelse av målet om å begrense global oppvarming skal innfris (SSB klimastatistikk, IMO 2015).
 - Transport med lastebil antas å påføre samfunnet størst ulemper målt i transportarbeid, og derfor har overføring av gods til sjø og bane vært et viktig samfunns mål.
 - Jernbanen er det eneste tilnærmet klimanøytrale transporttilbudet (CargoNet 2014)
 - Godstransport på sjø er svært effektivt: Det fraktes store volumer til lav enhetskostnad og med lavt energiforbruk per tonnkm. En stor andel av sjøtransportens bulkvolumer går

mellom private industrikaier i relativt enkle transportkjeder, mens en mindre andel av bulkvolumene samt stykk gods og enhetslast i stor grad omlastes over offentlige havner og anvender lastebil ved behov for tilbringertransport. Mens effektiviteten i den første, relativt enkle, transportløsningen i hovedsak dreier seg om sjøtransportens prestasjonsevne, vil effektiviteten i den andre og mer komplekse logistikkjeden betinges av effektiviteten i hvert av transport- og terminalleddene samt av kompatibiliteten mellom dem.

- Nye teknologier knyttet til godshåndtering som kombinerer miljø- og effektiviseringsaspekter på en god måte, må gis høyere fokus.
- Tiltak som gir økt vegtransport vil gi økt CO₂utslipp og dermed ikke bidra til å innfri Norges klimaforpliktelser. Men økningene er ikke store nok til å veie opp for de fordelene næringslivet får ved lavere logistikkostnader. I tillegg vil økt vegtrafikk gi økte ulykkeskostnader.
- Utviklingsbanene som ligger i nasjonal godstransportmodell, tilsier at transport med de tyngste bilene vil vokse relativt sett raskest fremover.
- Utviklingen i transportarbeid antas å følge trendlinjen frem til nå.
- Transporterte tonn har også økt år for år, og modellen beregner raskere økning i mengden som transporteres på veg.

Effekter og potensial

Miljø og trafikksikkerhet

Vest-Agder fylkeskommune har i sin handlingsplan for fylkesveg 2014-2017 et mål om at alle samferdselsrelaterte prosjekter skal ha trafikksikkerhet som et moment. Det er derfor etablert nullvisjonsprosjekter, 11 gjennomgående i hele fylket. Etablering av ny transportrute for gods på strekningen fra Voss fabrikken på Iveland og ned til havna med jernbane vil være en investering av fysisk tiltak for å forbedre trafikksikkerheten i regionen. Det store antall semitrailere som blir fjernet fra vegene som en direkte konsekvens av prosjektets realisering vil gi en langt bedre sikkerhetssituasjon på strekningen som i dag trafikkeres av godstransporten til og fra fabrikken ved Vatnestrøm. (sak 14/28052-4, saksfremlegg, Jernbaneprosjekt Vatnestraum, s. 16)

Gode eksempler i Norlines og VOSS

Norlines terminalen i Kristiansand flytter til Kongsgård og vil avlaste Kristiansand sentrum for mange vogntog-/lastebiltransporter. Beregnet antall er omlag 6 000 per år. Dette gir miljø- og trafikksikkerhetsmessig gevinst.

Ved at også Voss vann flytter transporten sin fra trailer til bane, oppnås ytterligere reduksjon på 4-7000 vogntog per år.

Godstransporten fra Vatnestraum næringsområdet (VOSS vann) benytter i all hovedsak fylkesvegnettet ned til Kristiansand. Fylkesvegene er av varierende standard med ønske om utbedring. Vegen fra Vatnestraum og ned til Kristiansand Havn går forbi mange skoler og barnehager. Vatnestraum jernbaneprosjekt vil være et viktig eksempel på at det er mulig å bruke jernbanetransport som alternativ til vegtransport, også på kortere strekninger. (sak 14/28052-4, saksfremlegg, Jernbaneprosjekt Vatnestraum)

I sum gir dette utslag i trafikksikkerhet og forurensning – herunder svevestøv, som er en av belastende forurensningsparametrene på Gartnerløkka målestasjon.

Næring

God infrastruktur er en forutsetning for næringsetableringer ettersom dette gir direkte utslag i kostnadsbildet for næringene. Transport mellom produsent og forbruker er en stor del av kostnadsbildet til et produkt, og tilrettelegging og utbygging av infrastruktur som gir regularitet og reduserer transportutgiftene, er et av elementene som skal til for å være en attraktiv region for næringsetableringer.

Klynger med sjøtilgang gir rom for etablering av næringsaktivitet, som er avhengig av sjøtransport, og gir muligheter for samlokalisering av mindre bedrifter, som sammen kan danne et servicetilbud overfor tredjepart. I tillegg gir samlokalisering av transportterminaler mindre kostnader mellom transport, som igjen gir potensiale for kostnadsreduksjon. (Kostnadsreduksjon i transport er et fokusområde i NTP og Nasjonal Havnestrategi.)

Tilgang på god infrastruktur (luft, vei, bane og sjø) og gode sjørelaterte arealer skaper forutsigbarhet og fleksibilitet for næringslivet, og fungerer som en katalysator for videre utvikling – både regionalt og nasjonalt. Transportetatene underbygger gjennom arbeidet med NTP behovet for å sikre at transportintensive næringer får direkte tilgang til sjø- og jernbaneterminalene. Dette ansees som et viktig og langsiktig tiltak for å beholde og styrke konkurransekraften.

Høyere frekvens + lavere kostnader = mer gods på sjø

Høyere frekvens bidrar til økt tilgang for transport for vareeierne. Det gir større trygghet i regularitet, og bidrar til reduserte kostnader. Høyere frekvens vil også kunne tiltrekke seg nye lastsegmenter og varegrupper.

Avlastning av andre havner og terminaler

Västra Götaland

Kristiansand har Västra Götaland (kyststripen fra Göteborg til Strömstad) som anløpssted på *Lo-Lo**, men mangler per dags dato *Ro-Ro**. Noe av *Ro-Ro* lasten går over Frederikshavn til Norge. Ved å etablere *Ro-Ro* pendel mellom Göteborg og Kristiansand vil E6 (Svinesund) få en betydelig avlastning.

Baltikum/Russland

Mye av lasten fra Baltikum og Russland går i dag på etablerte *feedere** til andre havner. Store mengder gods går også opp gjennom Sverige på veg (E6) med *kabotasje** sjåførere. Ved tilrettelegging av konkurrerende transportformer er det også potensiale for overføring av gods her.

(*se 2.5 Transportbegrep for utdyping)

- **Fremdriftsplan (per 13.09.2016): Strategi for intermodale transportknutepunkter på Agder**

Hvilke aktører bør involveres når?

- Samarbeidsaktørene (se liste i strategidokumentet) bør involveres når versjon 1. er klar. Da inviterer fylkeskommunene til et infomøte og går igjennom hovedformålet med strategien. Her åpnes det for innspill fra de andre samarbeidspartnerne. Innspillene tar vi med oss fra møtet og disse vurderes inkludert i teksten.

På hvilket tidspunkt i prosessen søker man støtte fra organisasjoner, nettverk og foreninger?

- Etter at versjon 1 er klar, og gjennomgått av VA og AA, og etter møte med andre samarbeidsaktører, sendes strategien til de forskjellige foreningene/nettverkene/organisasjonene for behandling. Da tar de stilling til om de ønsker å vise at de støtter strategien (vises med logo/skrives på selve dokumentet)

Hvilke råd/utvalg/ting bør dette opp i ?

- Formell gang: Hovedutvalg/komite – fylkesutvalg – felles fylkesting(dersom mulig)
- I tillegg spilles det inn til Sørlandsrådet

Hvordan skal prosessen "times" ift statsbudsjett, handlingsprogram, Kystverk, Jernbaneverk/direktorat m.m.?

- Vi skal forsøke å få strategien inn i handlingsprogrammene til transportetatene. Når statsbudsjett er vedtatt, utarbeides det forslag til handlingsprogram i transportetatene. Vi får handlingsprogrammene til uttalelse, og vil da forsøke å påvirke disse med strategien, som blir sendt som vår tilbakemelding til foreslått handlingsprogram.

Sendes til informasjon etter vedtak/godkjenning i fylkestingene

- Transportetatene (SVV region, Kystverket, JBV/direktoratet)
- Sendes også Sørlandsbenken, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet (sekretariatet NTP)

Punkt 39/16: Regnskapsrapport - 2. tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 39/16, Regnskapsrapport - 2. tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Andre tertialrapport 2016 ver 1.7.docx

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 39/16, Regnskapsrapport - 2. tertial 2016 - Kristiansand Havn KF



**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. 201604557-13
Saksbehandler Ann-Lisbeth Reisænen

Saksgang
Havnestyret
Bystyret

Møtedato
11.10.2016
26.10.2016

Regnskapsrapport - 2. tertial 2016 - Kristiansand Havn KF

Tertialrapport følger vedlagt.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar tertialrapport til orientering.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Ann-Lisbeth Reisænen
Administrasjonssjef

Punkt 40/16: Havnekonferansen 2016

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 40/16, Havnekonferansen 2016

Havnekonferansen 2016 - regnskap.pdf

Totaloversikt deltakere Havnekonferansen.xlsx



Arkivsak-dok. 201612702-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Havnekonferansen 2016

Sammendrag

Havnekonferansen ble avholdt 25.08.2016 i Kilden. Totalt kom det 200 deltagere fra en rekke bransjer, og fra hele landet. Deltakerlisten ligger vedlagt saken.

For Kristiansand Havn er konferansen en ypperlig arena for merkevarebygging, og konferansen i seg selv har utviklet seg til å bli en nasjonal møteplass for alle innenfor shipping og samferdsel. Konferansen har i løpet av et par år vokst til å bli en omfattende konferanse som krever mye tid og ressurser. Fra Kristiansand Havn har prosjektet blitt ledet av assisterende havnedirektør Thomas Granfeldt, supplert med kommunikasjons- og samfunnskontakt Mathias Bernander. Havnedirektøren har deltatt i programkomiteen, og blitt løpende orientert om arbeidet som er blitt gjort i tillegg til oppgavene som vert under selve konferansen. I sommer har også Kristiansand Havn hatt inne en kommunikasjonspraktikant, Tarald Fidjeland, som har jobbet mye med den praktiske gjennomføringen av konferansen. Teknisk arrangør var i 2016 selskapet TeamWorks.

På tross av omfanget til konferansen, og stadig høyere utgifter ved arrangementet så medfører det ikke Kristiansand Havn noen økonomisk konsekvenser. Økt volum på konferansen gir også større inntekter i form av deltakeravgifter og sponsorbidrag. Målet for Kristiansand Havn er et regnestykke som går omtrent i null, og at våre timer dermed blir den reelle kostnaden som legges ned i konferansen. For Havnekonferansen 2016 er det slutført et positivt resultat på totalt NOK 7 278,- som overføres til prosjektbudsjettet for 2017.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering, og ber administrasjonen starte arbeidet med Havnekonferansen 2017](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Kommunikasjons- og samfunnskontakt

Vedlegg:
Deltakerliste Havnekonferansen 2016
Regnskap Havnekonferansen 2016

Punkt 41/16: Ny cruisekai på Lagmannsholmen – statusrapport

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 41/16, Ny cruisekai på Lagmannsholmen – statusrapport

Ny cruisekai på Lagmannsholmen – statusrapport



Arkivsak-dok. 201608215-4
Saksbehandler Svein-Inge Larsen

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Ny cruisekai på Lagmannsholmen – statusrapport

Det vises til sak 29/16 i havnestyret møte 28/6-2016 hvor det ble vedtatt å bygge en ny cruisekai på Lagmannsholmen.

Den planlagte cruisekaien har en kailengde på 150 m bygget som en betongkai på peler til fjell. Det er planlagt opparbeidet en et areal på ca. 1 dekar innenfor kaien til oppstilling av busser. Kaien blir dimensjonert for å betjene de største cruiseskipene.

Det vises til havnestyresak 32/15 hvor man redegjorde for status i utfyllingen ved Lagmannsholmen og de videre arbeidene for avgraving av massene på land for å oppnå den nødvendige sikkerhetsfaktoren på 1,4 for utfyllingsområdet. Etter en anbudskonkurranse som tok lang tid på grunn av at det utvalgte firmaet gikk konkurs, startet arbeidene opp 24/8-16. Det er Agder Marine som utfører arbeidene som er planlagt fullført i begynnelsen av november måned.

Vi har mottatt melding fra Sintef om at beregningene for stabiliteten for cruisekaien er tilfredsstillende.

Arbeidene med bygging av cruisekaien har vært ut på en anbudskonkurranse og det er utpekt et firma som har beste pris og som kan levere kaien ferdig 1/7-2017. Dette er tre uker før det tidspunktet som lå som en sluttdato. Kaibyggingen vil starte opp i begynnelsen av november d.å. etter at avgravningen er fullført.

Forslag til vedtak

[Havnestyret tar saken til orientering.](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Svein-Inge Larsen
Havneingeniør

Punkt 42/16: Cruisesesongen 2017

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 42/16, Cruisesesongen 2017



Arkivsak-dok. 201612700-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Cruisesesongen 2017

Sammendrag

Cruisesesongen 2016 er avsluttet med totalt 65 anløp og et totalt antall på 110 037 passasjerer. Det gir oss en økning på 63 prosent i anløp, og 58 prosent i passasjerantall sammenlignet med fjoråret. De gode tallene utgjør det nest beste året for cruisetrafikken i Kristiansand sin historie, kun slått av rekordåret 2014. Vi er godt i rute når det gjelder målene satt i strategiplanen om 150 anløp/150 prosent vekst i passasjertall innen 2025 sammenlignet med 2012—tall (49 anløp og 55 058 passasjerer). Status per 2016 er som nevnt 65 anløp. I passasjertall utgjør det 100 prosent vekst målt opp mot 2012. Fortsetter denne utviklingen vil vi overgå vedtatte mål, men vi må også være bevisste på svingninger fra år til år innenfor denne bransjen.

Samtidig markerer cruisesesongen 2016 slutten på Silokaia som vår foretrukne cruisekai. Parallelt med avviklingen av Silokaia har arbeidet med ny cruisekai startet i tråd med vedtak i havnestyret 28. juni 2016. Fremdriften i prosjektet er god, og det tas sikte på at ny kai kan tas i bruk 01. juni 2017. Det vil gi gode forutsetninger for avviklingen av neste års cruisesesong.

I perioden før første juni vil cruiseanløpene bli håndtert på de øvrige kaiene etter prioritert rekkefølge. Shellkaien er vår foretrukne reservekai, men den har begrenset kapasitet. Skip over 200m vil ikke kunne legge til her. I denne perioden ankommer det totalt 8 cruiseanløp, og det er utarbeidet anløpsliste med prioriterte kai og reserveløsninger. Denne listen er fremvist og akseptert for de rederiene som det gjelder.

Ny cruisekai vil formelt bli omtalt som «Cruisepier (10)» Den totale kapasiteten i Kristiansand Havn er riktignok større enn den nye cruisekaien, og vil i 2017 ha tilsvarende kapasitet som tidligere cruisesesonger. I tilfeller hvor vi har flere anløp samme dag så vil alternative kaifronter bli tatt i bruk. Nedenfor foreligger en opplisting av kaier tiltenkt cruise i prioritert rekkefølge:

1. Cruisepier (10)
2. Shellkaien (16)
3. Lagmannsholmen (20)
4. Kongsgård (36)

Dette gir oss god fleksibilitet og kapasitet til å håndtere cruiseanløp i 2017 og fremtidig vekst innenfor vedtatte strategimål.

Forslag til vedtak

Havnestyret tar informasjonen til orientering

Halvard Aglen
Havnedirektør

Thomas Granfeldt
Assisterende havnedirektør

Punkt 43/16: Innspill til gjennomgang av Kystverkets depotstruktur

Bilag

Vedtak HAVNES, 11102016, Sak 43/16, Innspill til gjennomgang av Kystverkets depotstruktur

Kristiansand Havn - Notat depotstruktur.pdf



Arkivsak-dok. 201612420-1
Saksbehandler Mathias Bernander

Saksgang
Havnestyret

Møtedato
11.10.2016

Innspill til gjennomgang av Kystverkets depotstruktur

Sammendrag

Kystverket har gjennomført en tilleggsutredning til Kystverkets rapport fra 2015 om en helhetlig depotstruktur i den statlige beredskapen mot akutt forurensing. Rapportene er utarbeidet på oppdrag av samferdselsdepartementet, og fungerer som underlagsdokument for Meld. St. 35 (2015-16) *På rett kurs*. Anbefalt ny depotstruktur legger opp til 8 lokasjoner langs kysten, og skal til sammen dekke hele beredskapsbehovet til Norge. Dette er i tråd med Kystverkets beredskapsanalyse fra 2011, Beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen fra 2014 og Beredskapsanalysen for verstefallshendelser fra 2015. Følgende åtte lokasjoner anbefales videreført, i tillegg til Longyearbyen:

- 1.Horten
- 2.Stavanger
- 3.Bergen
- 4.Kristiansund
- 5.Sandnessjøen
- 6.Harstad
- 7.Tromsø
- 8.Kirkenes

Veien videre:

Stortingsmeldingen *På rett kurs* ble tildelt behandling i transport- og kommunikasjonskomiteen den 06. juni 2016. Komiteen fikk saken til behandling før sommerferien, men saken har ennå ikke fått saksordfører i komiteen. Det er heller ikke vedtatt noe framdriftsplan eller datoer for behandling og debatt. Dette vil komiteen ta stilling til når den samles igjen etter Stortingets åpning (oktober)

Forslag til vedtak

[Havnestyret slutter seg til vedlagt notat, og ber administrasjonen bruke dette i videre oppfølging av saken nasjonalt](#)

Halvard Aglen
Havnedirektør

Mathias Bernander
Kommunikasjons- og samfunnskontakt

Vedlegg:
Kristiansand Havn - Notat depotstruktur