



ARENDAL KOMMUNE

Møteinnkalling

Havnestyret Arendal Havn KF

Dato: 30.03.2022
Tid: 16:00
Sted: Eydehavn

Medlemmene innkalles med dette til møtet. Varamedlemmer innkalles etter nærmere beskjed.

Eventuelle forfall bes snarest meldt til Politisk sekretariat på e-post: post@arendalhavn.no
eller telefon +47 97527000

Saksliste

Side

Godkjenning av innkalling

Godkjenning av sakskart

Politiske saker

<u>22/18</u>	HMS gjennomgang hendelser siste periode	5
<u>22/19</u>	Økonomi	8
<u>22/20</u>	Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF	11
<u>22/21</u>	Årsrapport, Årsberetning, Regnskap 2021	18
<u>22/22</u>	10-års investeringsbehov	21
<u>22/23</u>	Eydehavn økte godsmengder Eyde material park konsekvenser	22
<u>22/24</u>	- - Unntatt etter offentlighetsloven Offl §13 jfr Fvl §13.1 pkt.2	27
<u>22/25</u>	Investering verkstedtelt ladeinfrastruktur	28
<u>22/26</u>	Byggesak – Forlengelse av eksisterende brygge gnr 508 bnr 74, Kystveien, Havstad	30
<u>22/27</u>	Reglement Arendal gjestehavn. Forslag om avvikling av bobåter vår/vinter/høst	33
<u>22/28</u>	Reglement for bruk, fortøyning og opphold på kommunale brygger/gamle dampskipsbrygger uten fast anløp eller innteksbringende aktiviteter	36
<u>22/29</u>	Forespørsel fra nabo om bidrag til etter isolering og utskiftning av vinduer	39
<u>22/30</u>	Arbeidsavtale/forventningsavklaring Havnefogd	42
<u>22/31</u>	Eventuelt	44

Meldingssaker

Referatsaker

Orienteringssaker

Delegerte saker

Eydehavn, den 10.03.2022

*Svein Harald Monsen
Leder i utvalg*

Godkjenning av innkalling

Godkjenning av sakskart

22/18 HMS gjennomgang hendelser siste periode

Arkivsak-dok.	17/627-1166
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/18

Havnefogdens forslag til vedtak
Arendal havnestyre tar redegjørelsen til orientering.

Vedlegg

Sammendrag

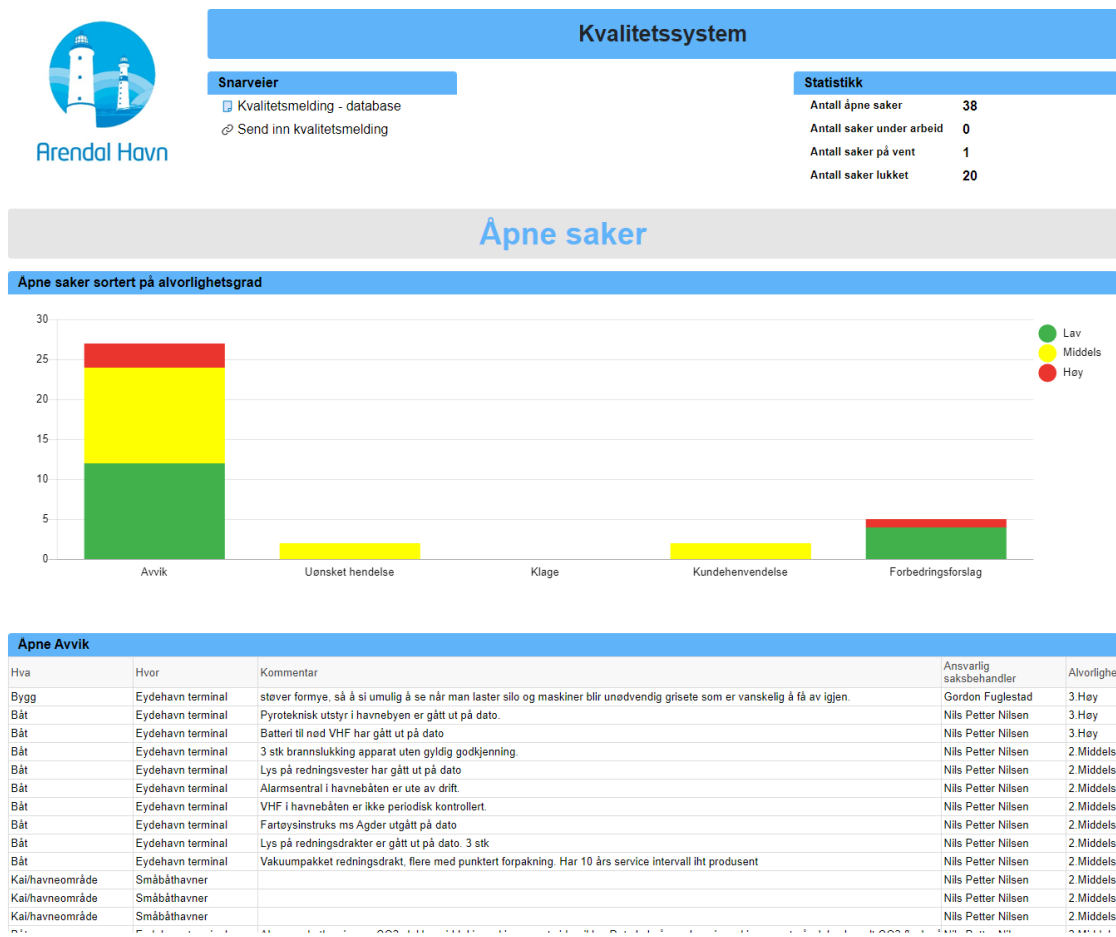
Endring av Mgo fyllesystem pågår.

MS Agder - periodiske kontroller og fornyelser av sertifikater er forsinket.

Direktoratet for sikkerhet og beredskap DSB har bedt Arbeidstilsynet om å gjøre en verifikasjon (Audit) av vår operasjon av Sandvikodden tankanlegg etter Storulykke forskriften §6. Denne er avtalt til 24 og 25 mai 2022.

Styringsdokumentasjonen (kvalitetssystemet og sjekklister) må gjennomgås i forkant av kontroll.

Bakgrunn (Fakta)



Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/19 Økonomi

Arkivsak-dok.	17/627-1167
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/19

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar redegjørelsen om foretakets økonomi til etterretning.

Vedlegg

Sammendrag

Økonomi samlet/generelt: (per 08 03 2022)

Inntekt (netto): 11,1mill kr (budsjett 10,2 mill kr)

Utgift: 8,3 mill kr (budsjett 10,1 mill kr)

Driftsresultat: 2,8 mill kr

Største poster:

Inntekter: Leieinntekter 5,3 mill, Godshåndtering 2,8 mill, strøm til skip 1,3 mill, småbåt 1,2 mill

Utgifter: Renter og avdrag 2,6 mill, lønnsutgifter 2,7 mill.

Havn:

Inntekt: 9,8 mill kr (budsjett 7,6 mill kr)

Utgift: 6,4 mill kr (budsjett 7,4 mill kr)

Driftsresultat Havn: 3,3 mill kr (opp 1,5 mill vs. 2021). Leieinntekter 5,3 mill, godshåndtering 2,8 mill, og strøm til skip 1,3 mill er de største inntektsposter. Lønn 1,9 mill og finansutgifter 1,8 mill er størst blant utgifter.

Nøkkeltall

Godsvolum:

Godstype	2022	2021	%
Trevirke	49 143	37 536	31 %
Stein	17 933	35 599	-50 %
Veisalt	113 626	130 627	-13 %
kalk	3 350	49 375	-93 %
Annet	261	2 577	-90 %
Tørrbulk totalt	184 313	255 714	-28 %
Våtbulk	5 696	-	100 %
Total godsmengde	190 009	255 714	-26 %

Håndtering:

Kran/Maskin/mannskap: 2,5 mill kr på nivå med 2021

Utleie av uteareal + bygg: 5,3 mill kr vs. (4,1 mill kr i 2021)

Småbåt:

Inntekt: 1,2 mill kr (budsjett 1,7 mill kr)

Utgift: 1,3 mill kr (budsjett 1,1 mill kr)

Resultat: Minus – 47 000 kr

Leie av småbåtplasser er ikke fakturert i sin helhet, forventes i april.

Antall plasser totalt: 1566

Antall ledige plasser :118

Gjestehavn:

Inntekt: 0,1 mill kr (budsjett 0 kr)

Utgift: 0,5 mill kr (budsjett 0,7 mill kr) finansutgifter 0,2 mill

Driftsresultat Gjestehavn: minus - 0,38 mill kr,

Sesongen i gjestehavn er fra mai måneden, frem til da forventes resultatet å være i minus.

Bakgrunn (Fakta)

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

Havn har et positivt driftsresultat i januar måned, inntekter fra godshåndtering og leieinntekter er hovedårsak.

Småbåt og gjestehavn har negative driftsresultater. Årsaken er at inntjening i begge ansvarsområder er sesongbasert. Sesongstart er mot slutten av 1. tertial. Utgiftene er periodisert, og består stort sett av finansutgifter.

Renter og avdrag forventes å utgjøre ca. 38% av havneforetakets budsjetterte utgifter i 2022. Et eventuelt overskudd fra havnevirksomheten i 2022 må benyttes til nedbetaling av gjeld.

22/20 Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF

Arkivsak-dok.	17/627-1168
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/20

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar havnefogdens orienteringer til etterretning.

Vedlegg

Sammendrag HAVN

1. Ny vei fra Havn – FV 410 (Neskilen/Råna)

Plan godkjent 25 mar 2021. Agder fylkeskommune (AK) er byggherre.

Anbud noe forsinket anslår apr/mai.

Tilbudsfrist antatt 4-6 uker/ Tildeling/ kontrakt antatt jun 2022

Oppstart så fort det er praktisk mulig. Vei ferdig til bruk høst 2023(?)

Pågår: infrastruktur i veien og for kryssing av veien

2. Del 2 Neskilen – Eyde Energipark:

Vei videre fra Neskil FV 410 til Eyde Energipark og Longum er under planlegging/regulering. AFK har overtatt prosjektansvar bevilget planleggingsmidler og investeringsmidler til sammen ca 132 mill kr.

Anslått total kostnad er 650 millioner kr. Statlig med finansiering på kr 300 mill kr i 2023 og 2024 anses for avgjørende.

3. Digital styring for utslippsfri transport mellom Eydehavn og Eyde material park. Bredt sammensatt prosjektgruppe ledet av SVV jobber med dette. Målet er at ny vei blir og forberedes som "Smart" i tråd med føringer i EU's transport plan og Nasjonal Transportplan for gods.

Godsvolum vurderinger vil være en viktig innspills faktor. Arendal havn jobber tett med Universitet i SørØst Norge (USN) i Horten om trafikkmodeller og varestrømsanalyser.

4. Reguleringsplan for mindre del av Eydehavn industriområde

Planen var krav fra Statsforvalter: Nå redusert til

- rive bygg (Velferden, Maskinhallen og Katedralen).
- nye byggegrenser v/ Fiven

Denne saken har tatt lang tid – planen skal politisk behandles i KPU mars 2022.

Riving av Katedralen, Velferdsbygget og vognhallen starter når planen er godkjent.

5. Områderegulering av havne og industriområder Eydehavn.

Folkemøter er planlagt som følger:

Østre Tromøy vel (tor 10/3 kl 1800) og Eydehavn innbyggerråd (tor 17/3 kl 1800).

Tema i møtet er å informere om bla status og bakgrunn for batterifabrikken og næringsområdene i Eyde material park. Ny vei og havneutbyggingen med bla fokus på støyberegninger for ferdig utbygget havn.

En forutsetning for og et resultat av etablering av batterifabrikk i Eyde energi park, samt ytterligere 2 500 000m² industriarealer er at godsvolumene vil øke - mye. Hvor mye er allikevel beheftet med usikkerhet. Flere og større skip må forventes å anløpe- hele døgnet og havnen må settes istand til å håndtere flere typer gods og mer gods.

Det forventes at Eydehavn må ha 24/7 drift fra 2024/2025, med de utfordringer det vil gi for støy og naboer.

Områdeplanen skal gjøre havna istand til å håndtere slik forventet økt godsmengde, flere og større skip og nye typer last innenfor et begrenset område på totalt ca 360 daa, der havnen kun disponerer ca 220 daa

En utfordring er at deler av disse arealene og kaiene (ca 100 daa) er eiet av andre.

Og ytterligere ca 63 daa av kommunale arealer disponeres av andre gjennom festeavtaler. Havnestyret har fått mandat av Bystyret til å forhandle.

Status for disse forhandlingene er unntatt offentlighet – og vil bli informert i egen sak i lukket møte.

Usikkerheter for planleggingen og reguleringen er:

- Hvor mange og store skip, hvor mange tonn gods, hvilke godstyper (og egenskaper) vil de nye bedriftene generere?
- Maks størrelse skip (Panmax) er avgjort gjennom simulering med Kystverket høsten 2021
- Det er gjennomført innledende vurderinger med Sweco for Masterplanen.
 - Det er igangsatt godsutredningsprosjekt sammen med bla USN.

Hvor mye gods og hvilke kapasiteter skal havna bygges ut for å håndtere om 5år – om 10 år og fremover. Dette er forbundet med usikkerheter både i volum, type og tid.

- Hvor mange kaimeter, hvor mye areal og hvilket utstyr og ressurser havnen må disponere for å håndtere den forventede økningen i skip, last og godstyper er derfor også forbundet med usikkerheter.
- Hvor mye av arealene og kaiene på Eydehavn vil det offentlige gjennom avtaler/annet disponere for å sikre fremtidige volumer og skip – for ny etablerte bedrifter?

Det vi vet er:

- Dagens kailengder (ca 560m), dybder, areal, utviklingstrekk siste 10-12 år.

(Dagens hovedkai på Eydehavn håndterte i 2021 ca 865 000tonn gods, en økning på ca 16% fra 2020. Kapasiteten på hovedkaia er i perioder maks belastet og kaikapasiteten på Eydehavn anbefales derfor utvidet raskt også før etablering av batterifabrikk).

- Max kapasitet som kan bygges ut er kailengde inntil 1200m, areal ol) som kan bygges ut innenfor dagens havne og industriareal.

Det vi har beregnet er:

- forventet godsvolum, godstyper og trafikken til/fra batterifabrikken.
(Det er ikke gjort beregninger for godsvolum for 2500daa nye industriarealer- vi vet per dato ikke nok)

Norconsult er engasjert for å gjennomføre områdereguleringsplanen.

De formelle prosesser som følger av plan og bygningslov gjentas ikke her, men fremdriften er planlagt slik at områdeplanen fremmes av havnestyret til KPU/Bystyret oktober 2022.

6. Eydehavn- pågående mindre prosjekter

Pålegg om verifisering og overvåkning av tildekking Miljødirektoratet:

Del 1: verifikasjon og sluttrapport Hovedkai (Norconsult) oversendt (se vedlegg)

Del2. Forslag til program oversendt Miljødir per 1 jan 2022. Avventer tilbakemelding

7. Avtalte kundeforhold. Kundeprosjekter, batterifabrikk , nyetableringer, forhold til dagens etablerte aktører og eiere

Informasjon gis i møtet.

Informasjonen kan inneholde opplysninger som er omfattet av lovpålagt taushetsplikt. Kunder og potensielle kundeprosjekter kan være børsnoterte selskaper eller andre konkurranseutsatt bedrifter med krav til kontrollert og forutsigbar rapportering og at opplysninger holdes internt.

Styret plikter å lukke møter og unnta opplysninger fra offentlighet med hjemmel som følger av KommuneLoven § 11.5 2 ledd og ikke videre bringe opplysninger omfattet av lovpålagt taushetsplikt.

*Etter kommuneLoven § 11-5 2.ledd **skal** et folkevalgt organ lukke et møte når det behandler en sak som inneholder opplysninger som er omfattet av lovbestemt taushetsplikt. Det betyr at dersom det foreligger en lovbestemt taushetsplikt har man ikke bare en rett, men også en **plikt** til å lukke dørene.*

ForvaltningsLoven § 13 inneholder bestemmelser om slik taushetsplikt. Etter denne bestemmelsen har kommunen og dens ansatte taushetsplikt om «*tekniske innretninger og fremgangsmåter, samt drift- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår*».

Før realitets behandling av saken må havnestyret gjøre slikt vedtak:

Arendal havnestyre vedtar å lukke møtet med hjemmel som følger av:

- KommuneLoven § 11-5 2 ledd jfr. forvaltningsLoven § 13 1 ledd nr. 2 (forretningsforhold av konkurransemessig betydning)
- KommuneLoven § 11-5 3 ledd jfr. offentlegLova § 23 om det offentliges forhandlingsposisjon.

HAVN – SANDVIKODDEN TANKANLEGG HIS

Planlagte investeringer og oppgraderinger i inneværende periode er vurdert til ca 24 mill kr, hvorav ca 7 mill kr 2022

Status pr 01.01.2022. Tank 4, 1, 2 og 3 er ferdig. Tank 5 er klar til å påbegynnes, men leietaker har bedt om tilgang til hele kapasiteten i anlegget fra mars . Trykktest av anlegget viser at dagens manuelle ventiler på kaien – ikke tåler trykk over 11-13 Bar. Disse vil derfor bli planlagt med utskiftning – og vil bli automatisert – for økt sikkerhet

Det gjenstår mindre arbeider på lenseutstyret, lensebåt og davit. Kontorbygget planlegges for helt påkrevd oppgradering 2022.

Leietaker har erklært leieopsjon ut 2023- og bedt om forhandlinger for ytterligere utvidelse av leieforholdet.

Det må gjøres juridiske avtaler for bruk av pullerter – som i dag har en midlertidig leieavtale ut 2023

HAVN - FISKEMOTTAK

Intet å melde

HAVN- DIVERSE

Merdø ny brygge – regulering pågår (ingen endring)

Havnestyret har pekt på NABBEN som mest aktuell for å etablere ny ankomstbrygge/toaletter/renovasjon for besøkende til Merdø. Det er mange innstill i oppstarts melding fra reguleringsmyndighet – flere ønsker ikke Nabben som nytt fergeanløp.
Oppstart regulering tidligst høst 2021.

Landstrøm – cruise. (Ingen endring- pågår)

Bystyret har i vedtak av 29 okt 2020 vedtatt satsingen på cruise.
Samarbeid med PLUG AS om prosjektering, investering og drift i eget selskap. Utredningsmidler fra ENOVA mottatt.
Plug AS har prosjektledelesen -

HAVN – EL.FERGER – Fergeleier / lade infrastruktur (Ingen endring)

Status for juridiske utredninger er ikke klart, men det forventes en løsning for dette innen sommeren 2022.

Det har vært gjennomført møte med utbygger på Pusnes Tromøya om flytting av fergeleiet fra Skilsø.

SMÅBÅHAVN

Status (ingen endring – lavsesong)

1600 offentlige utleieplasser er ca 170 ledige. (Ikke utleid) .
Vedlikeholdsetterslep. Behov for oppgraderinger og investeringer.
Anbud sendes ut for å fikse pæling av Sildodden, Ormeviga, Fantodden, Slåbervig gjøres i jan/feb

Havnestyret har bestemt å avvente revidering av kommuneplanens arealdel- før det tas initiativ til utvidelse eller ny etablering av nye småbåthavn.

Thore Karlsen har sendt forespørsel til havnestyret 27 feb 2022, der det bes om at regulering og etablering av ny småbåthavn på Revesand tas opp til ny vurdering.

Sitat: Thore Karlsen

Takk for opplysende svar! Men dette vedtaket var ikke bra. For det første har folk på Revesand jobbet med saken i minst 20 år. De var endelig gjennom alle hindere og så kommer dette forslaget opp nærmest som et benkeforslag under møtet. Dette er en vilkårlig måte å behandle folk på som ikke tjener Havnestyret til mye ære.

Kommunen trenger bryggeplasser og det er ikke nødvendig å prioritere plasseringen av dem med den befolkningsøkningen vi forventer. Det er heller ikke nødvendig å forsinke prosjekter som har stor lokal oppslutning og hvor formalitetene er i orden.

Felles bryggeanlegg legger beslag på mye mindre av strandlinjen enn en haug med dispensasjoner til privatfolk, og det påtenkte anlegget på Revesand skulle være en flytebrygge.

Velet har 60 personer som ønsker bryggeplass på liste. De fleste av dem bosatt er på Revesand.

I en tid hvor bærekraft er blitt nærmest et svadaord, er prosjektet på Revesand faktisk bærekraftig. Bryggeplassene kan nås til fots av brukerne og utløser liten biltrafikk.

Initiativtakerne vil også gjøre det forbudt å kjøre bil ut på brygga. Alle som ønsker det i vår kystkommune, bør ha rett til en bryggeplass. Vi bor på Sørlandet!

Jeg henstiller til Havnestyret å ta opp saken på neste styremøte og vedta å sette i gang reguleringsprosessen.

Mvh

Thore K. Karlsen, Hovelist

Havnestyret behandlet sak vedr ny småbåthavn på Revesand i sitt møte 10.11.2021 sak 17/627 og gjorde slikt enstemmig vedtak:

Havnestyret Arendal Havn KF vedtak/innstilling:

Arendal havnestyre viser til strategiplanen. "Båtplass på dagen" skal gjøre det attraktivt å bosette seg i Arendal. Forventet økning i boligbygging kommende år, vil avdekkes gjennom kommuneplanens arealdel. Havnestyret vil prioritere økning i småbåtplasser i de områder som skal utbygges. Småbåthavn på Revesand utsettes derfor inntil disse forhold er avklart.

Havnestyret avgjør om saken skal fremmes på nytt- eller om vedtaket av 10 nov 21 viderføres

GJESTEHAVN Status

Flyt restaurant AS er leietaker i anlegget. Det er inngått ny leieavtale for restaurantbygget for perioden 2022 -2028.

Bemanning av bassenget og bryggene er skilt ut i 2 egne driftsavtaler. Dette skyldes regelverket knyttet opp mot spillemiddel tildelinger og behov for tydeliggjøring av ansvar for aktivitetene.

Kontrakts struktur ser slik ut fra 2022

1. Leieavtale for restaurantbygg
2. Driftsavtale for basseng og sjøbad
3. Driftsavtale for bryggene

Plan for 2022:

- skifte ut pir 3 til betongflytere
 - Forlenge pir 2 i retning syd innenfor reguleringsområdet
 - Bedre avfallshåndtering – større komprimator

Bakgrunn (Fakta)

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/21 Årsrapport, Årsberetning, Regnskap 2021

Arkivsak-dok.	17/627-1169
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/21

Havnefogdens forslag til vedtak

Havnestyret vedtar årsberetning, årsrapport og regnskap 2021 for Arendal havn KF.

Årsberetningen, Årsregnskap og regnskapet med havnestyrets vedtak oversendes revisor, (Arendal revisjonsdistrikt) og Kontrollutvalget.

Arendal havnestyre anmoder Kontrollutvalget, og endelig Bystyret om å godkjenne årsberetning, årsrapport og regnskapet for Arendal Havn KF for 2021 slik vedtektene § 5 - 5 for Arendal havnevesen KF er fastsatt og anmoder Bystyret om å gjøre følgende vedtak: *Arendal bystyre godkjenner Årsberetningen, Årsregnskap og regnskapet til Arendal havn KF for 2021. Resultatdisponering: overskuddet fra havnedriften 2021 til sammen kr 5,9 mill kr overføres til disposisjonsfond i havneforetaket. Lim inn havnestyret vedtak vedr utbytte her.*

Vedlegg

Vedlegg 1 sak 4 Årsregnskap Arendal Havnevesen KF 2021
Vedlegg 2 sak 4 Årsberetning (Arendal havnevesen KF (6001))
Vedlegg 3 sak 4 Årsrapport (Arendal havnevesen KF (6001))
Vedlegg 4 sak 4. Spørsmål om utdeling av midler fra havnen til kommunen

Sammendrag

I årsrapport skal det svares ut hvordan man har arbeidet med prioriteringene fra Handlings- og økonomiplan og virksomhetsplaner.

Regional vekst

Havnen er og har i flere år vært en sentral tilrettelegger for nyetableringer, tredjeparts leverandører og tjenesteyting. Havnen har hatt en sentral rolle i prosessen mot etableringen av den nye batterifabrikken. Videre bidrag til økonomisk vekst i 2021 har vært gjennom utvidelse av bulklagringskapasiteten på Eydehavn etter opprydding av Steikeritomta. I tillegg er restaurantbygget i Gjesteavn renoverert og klargjort for ekstern leietaker. I alle

investerings- og samarbeidsavtaler stiller Arendal Havn krav om lovlig arbeidskontrakter og arbeidsforhold fra våre samarbeidspartnere.

Godt liv for alle

I 2021 er det foretatt følgende investeringer som bidrar til økt verdiskapning eller danner grunnlag for næringslivets konkurransefortrinn. Økt verdiskapning, sikring av etablert næringsliv og tilrettelegging for nyetableringer vil gi flere arbeidsplasser og trygge inntekt for flere.

- klargjøring av tomter og anskaffelse av nye lagringshaller på Eydehavn
- Restaurantbygget i Gjestehavna
- Nødvendig vedlikehold/oppgradering av anlegget på Sandvikodden
- Ny havnekran

Grønt samfunn

I 2021 ble følgende prosjekter påbegynt eller gjennomført. Prosjektene bidrar til oppnåelse av bærekraftig byer og samfunn eller reduksjon/stopp av klimaendringene.

- Oppgradering/elektrifisering av Langbryggen
- Nytt oljevern utstyr / oppgradering sikkerhet/ automatisering Sandvikodden
- Ny el. drevet mobil bulk kran
- Utvidelse og elektrifisering av Pir 2 Arendal gjestehavn
- Hurtigladestasjon el.båter i Pollen (landets første)

Spesielle utfordringer

- Kaikapasitet : Havnens nåværende kaikapasitet er i perioder under sterkt press på grunn av økt trafikk og godsmengde, større skip, og press på operasjonstider.
- Tilgang til areal og håndteringsevne for forskjellige godstyper: Havn må utvikle kapasiteten for håndtering av flere godstyper. Dette medfører et behov for større areal i tillegg til egnet håndteringsutstyr.
- Vedlikeholdsetterslep småbåthavn: Flere småbåthavner er gamle og modne for totalutskiftning.

Bakgrunn (Fakta)

Arendal Havn er selvfinansierende -og mottar ingen støtte eller økonomiske overføringer fra Bystyret. Havnens inntekter genereres fra kommersielle avtaler med næringslivet og brukerbetaling i småbåthavner og gjestehavn. Inntektene skal betjene alle finansielle- og driftsutgifter. Havnens budsjetter utarbeides basert på markedsforventninger og forventet kundeaktivitet. Det er et mål

å generere et økonomisk overskudd og bygge opp fond. Oppbygging av fond i denne perioden er ganske aktuelt gitt Arendal Havns investeringsforpliktelse de kommende årene.

Årsregnskapet for 2021 viser et samlet resultat på 5,9 mill. Arendal Havns regnskap er fordelt på 3 ansvarsområder, Havn(havnedrift), Småbåt og Gjestehavn. I 2021 var resultatet for Havn 6,6 mill, Småbåt 0,8 mill og Gjestehavn (minus) 1,8 mill.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

Samlet har Arendal Havn et godt økonomisk resultat i 2021, høyere inntekter fra godshåndtering og økte leieinntekter er hovedårsak. Arendal havn står foran betydelige investeringer og høye finansutgifter. Overskuddet fra havnevirksomheten i 2021 må avsettes i fond.

22/22 10-års investeringsbehov

Arkivsak-dok.	17/627-1170
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/22

Havnefogdens forslag til vedtak

Havnestyret tar 10-års investeringsplan for Arendal havn KF til orientering.

Vedlegg
Vedlegg Sak 5 10-års investeringsplan 2023-2032

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Det vises til sakens vedlegg.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/23 Eydehavn økte godsmengder Eyde material park konsekvenser

Arkivsak-dok.	17/627-1171
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/23

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre viser til Bystyrets vedtak av 28 okt 2021 og mandatet til å forhandle om kaifronter og areal for å sikre fremtidig logistikk til/fra batterifabrikken.

Regulering av ytterligere 2 500daa industriarealer i Eyde material park vil øke godsmengdene-mye. Estimaten er beheftet med usikkerhet. Havnestyret legger til grunn at havna må bygges til maksimal kapasitet og tilgang til sjøtransport sikres gjennom offentlig eierskap. Logistikk kapasiteten må suppleres med avlastningsarealer Longumkrysset og Helle.

Aktiviteter og bedrifter som ikke inngår i eller understøtter hovedformålet om bærekraftig logistikk til fremtidig grønn batteriindustri vil ikke kunne bli prioritert.

Prognoser for økte godsmengder, godstyper og hvilke bedrifter som etableres medfører (selv om de er beheftet med usikkerhet) at havnestyret anbefaler Bystyret å sette av areal og gjøre følgende vedtak:

Bystyret forventer at Batterifabrikken og Eyde material park vil generere store økte godsmengder. Godset skal primært fraktes sjøveien via Eydehavn i tråd med internasjonale forpliktelser og nasjonale bærekraftsmål

Bystyret vedtar å sikre at tilstrekkelige arealer avsettes gjennom regulering til bærekraftig logistikkavvikling for å understøtte sjøtransporten.

I tillegg til de arealene som havna disponerer vedtar Bystyret å:

- Regulere og sikre at inntil 160 daa nær Longumkrysset – reguleres til formålet trafikk avvikling/godsknutepunkt/tørrhavn.
- Sikre at inntil 100 daa av offentlig eide arealer på Helle 1 reguleres til formål logistikk/lager/industri for å sikre havnelogistikken i stort.

Vedlegg

Sammendrag

1. En forutsetning for og et resultat av etablering av batterifabrikk i Eyde energi park , samt ytterligere 2 500 000m2 industriarealer er at godsvolumene vil øke - mye. Hvor mye er allikevel beheftet med usikkerhet. Flere og større skip må forventes å anløpe- hele døgnet og havnen må settes istand til å håndtere flere typer gods og mer gods.

Det forventes at Eydehavn må ha 24/7 drift fra 2024/2025, med de utfordringer det vil gi for støy og naboer.

Områdeplanen skal gjøre havna istand til å håndtere slik forventet økt godsmengde, flere og større skip og nye typer last innenfor et begrenset område på totalt ca 360 daa, der havnen i dag kun disponerer ca 220 daa

En utfordring er at deler av disse arealene og kaiene (ca 100 daa) er eiet av andre.

Og ytterligere ca 63 daa av kommunale arealer disponeres av andre gjennom festeavtaler. Havnestyret har fått mandat av Bystyret til å forhandle.

Status for disse forhandlingene er unntatt offentlighet – og vil bli informert i egen sak i lukket møte.

Usikkerheter for planleggingen og reguleringen er:

- Hvor mange og store skip, hvor mange tonn gods, hvilke godstyper (og egenskaper) vil de nye bedriftene generere?
- Maks størrelse skip (Panmax) er avgjort gjennom simulering med Kystverket høsten 2021
- Det er gjennomført innledende vurderinger med Sweco for Masterplanen.
 - Det er igangsatt godsutredningsprosjekt sammen med bla USN.

Hvor mye gods og hvilke kapasiteter skal havna bygges ut for å håndtere om 5år – om 10 år og fremover. Dette er forbundet med usikkerheter både i volum, type og tid.

- Hvor mange kaimeter, hvor mye areal og hvilket utstyr og ressurser havnen må disponere for å håndtere den forventede økningen i skip, last og godstyper er derfor også forbundet med usikkerheter.
- Hvor mye av arealene og kaiene på Eydehavn vil det offentlige gjennom avtaler/annet disponere for å sikre fremtidige volumer og skip – for nye og eksisterende bedrifter?

Status idag

- Dagens kailengder (ca 560m), dybder, areal, utviklingstrekk siste 10-12 år.

(Dagens hovedkai på Eydehavn håndterte i 2021 ca 865 000tonn gods, en økning på ca 16% fra 2020. Kapasiteten på hovedkaia er i perioder maksimalt belastet og kai kapasiteten på Eydehavn anbefales derfor utvidet allerede før etablering av batterifabrikk).

- Max kapasitet som kan bygges ut er kailengde inntil 1200m, areal ol) som kan bygges ut innenfor dagens havne og industriareal.

Det er gjort beregninger for:

- forventet godsvolum, godstyper og trafikken til/fra batterifabrikken.
(Det er ikke gjort beregninger for godsvolum for 2500daa nye industriarealer- vi vet per dato ikke nok til å gjøre simuleringer)

Norconsult er engasjert for å gjennomføre områdereguleringsplanen. De formelle prosesser som følger av plan og bygningslov gjentas ikke her, men fremdriften er planlagt slik at områdeplanen fremmes av havnestyret til KPU/Bystyret oktober 2022.

Bakgrunn (Fakta)

Havnestyret er som kjent gitt følgende mandat av bystyret i vedtak av 28. oktober 2021:

"Arendal bystyre vedtar å be Havnestyret ta initiativ til å område regulere hele havne- og industriområdet på Eydehavn, inkl. areal/kaifronter som i dag er kontrollert av andre. Alle kaifronter nå og i fremtiden må utnyttes fullt ut og prosjekteres, utbygges og underlegges en enhetlig koordinering og administrasjon (Arendal havn) som sikrer dagens og fremtidens næringsliv i regionen tilgang til sjøtransport i et lengre perspektiv.

Arendal bystyre gir Havnestyret mandat til å forhandle med dagens eiere og festere av kaifronter og areal i området med intensjon om å sikre dagens eiere og festere fortsatt havnetilgang og areal i tillegg til å ha forutsigbarhet, dog uten at de skal kunne hindre andre virksomheter den samme muligheten.

Arendal bystyre legger til grunn at områdereguleringen for hele havne- og industriområdet skal følge prosessreglene i plan- og bygningsloven. Bystyret anser det viktigste formålet med områdereguleringen å være at kaifronter med tilhørende håndteringsareal blir regulert til offentlig havneareal slik at Arendal havn blir en ressurs for hele regionens næringsliv."

Forhandlingsmandatet var den gang begrunnet med behovet for å optimalisere logistikken over havna for de forventede økte godsmengder som batterifabrikken alene vil generere.

Det reguleres nå ytterligere 2 500 daa nytt industriareal i og rundt Eydehavn (i tillegg til batterifabrikkens 942 daa). Det skal etableres kraftkrevende og logistikkintensive bedrifter som i stor grad vil være avhengig av sjøtransport og tilgang til havn.

Politiske og internasjonale føringer for fremtidens transport:

EU's green deal og den nye transportplanen: (*Sustainable and smart mobility strategy putting European transport on track for the future*) peker på at mer gods skal overføres fra vei til sjø.

Ambisjonen er 55% utslippsreduksjon (fit for 55) for all transport innen 2030. I planen inngår at det fra 2030 skal være nullutslippsfartøy markedsklare og havner ha nullutslipp.

Etter 2030 er det forventet at prisen for utslipp fra fossile kilder vil øke kraftig i tillegg til innføring av veiprisering for å sikre at de politiske mål oppnås.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Eydehavn kan få utfordringer med å betjene de økte godsmengder som 3 470 000m² nye planlagte industriarealer i Eyde material park + batterifabrikk vil generere, dersom kun dagens kai og areal kapasitet kan benyttes.

Det er og har derfor vært avgjørende å sikre kontroll med alle kaifrontene, mest mulig areal og bygge ut til maksimal kapasitet. Selv dette vurderes å være knapt.

Bystyret og Havnestyret har gjort en rekke vedtak som bygger opp under dette, og Bystyret vedtok enstemmig å gi havnestyret mandat til å forhandle. Disse forhandlinger pågår, er unntatt offentlighet og er ikke slutført.

Havnestyret har inngått intensjonsavtale med North Ammonia – som forutsetter at det etableres en våtbulk kai i østre del av området. Tilgang til sjø, og bygge ut kaifasilitet krever kontroll med området, alternativet er å terminere intensjonen. North Ammonia's fremdriftsplan peker på byggestart allerede i 2023- og kaien må stå ferdig i 2025/26. Dette er knappe tidsfrister.

Havnestyret ønsker å være tydelige på at dersom man ikke får kontroll med kaier og areal gjennom forhandlinger – og kan sikre Eydehavn som nav i et sjøtransport logistikksystemet - så kan det få noen påregnelige konsekvenser som bør kommuniseres:

- Omfanget av nye industriarealer i Eyde Material park bør nøye vurderes
- Alternativt må noe av godstrafikken må planlegges i retning Grenland eller Kristiansand havn.
- Estimat for godsmengder for å etablering av ny vei mellom havn og E18 bør gjennomgås.
- Kontraktsforpliktelsene knyttet til logistikk og bærekraft for Morrow på prioriteres- andre etableringer og tilhørende godsstrømmer må nøye vurderes.
- Masterplanen kan trolig ikke gjennomføres slik dette er bestemt i Bystyret.
- Pågående regulering blir forsinket.
- Prosjektet Utslippsfri autonom transport blir berørt
- Intensjonsavtalen med North Ammonia kan bli vanskelig å gjennomføre i praksis
- Eydehavn som mulig utskipning av Biozin produsert i Åmli kan bli vanskeliggjort

Konklusjon

Bærekraftig logistikk er avgjørende for de reguleringer og etableringer som nå planlegges- og det må tas grep tidlig for å sikre at logistikken er troverdig, har tilstrekkelig kapasitet og er gjennomførbar.

22/24 -

Unntatt etter offentlighetsloven Offl §13 jfr Fvl §13.1 pkt.2

Arkivsak-dok.	17/627-1172
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/24

Saksdokumentet er unntatt offentlighet

22/25 Investering verkstedtelt ladeinfrastruktur

Arkivsak-dok.	17/627-1173
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/25

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre vedtar å investere i nyere brukt verksted/lagerhall for eget utstyr og etablere sikker ladeplass for elektrisk utstyr med kostnadsramme ca 5,5 mill kr.

Finansiering ligger i investeringsplanen for 2022 gjennom låneopptak inntil 10,5 mill kr.

Vedlegg

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Havnestyret har vedtatt en ambisiøs miljøomlegging, der nytt utstyr skal være nullutslipp hvis mulig. Dette er også et tydeligere kundekrav

Det er nylig innkjøp ny elektrisk stortruck. Det er behov for etablere en egnet hall og ladeinfrastruktur for å effektivisere lading og ta bedre vare på utstyret – inkl enkle verkstedfunksjoner for å optimalisere driften.

Det er et svært aggressivt ytre miljø som havneutstyret opererer i. Dette skyldes bla store mengder veisalt, Mgo, dolimitt mm som eksponerer utstyret for stor ytre og indre belastning og betydelig slitasje. Det er kostnadsreducerende og verdisikring som er begrunnelsen for å etablere slik hall nå.

Arendal havn har forespurt om kjøp av egnet brukt hall i markedet.

Brukt hall er funnet - og reservert og kan flyttes til Eydehavn innen rimelig tid for en lavere kostnad en kjøp av tilsvarende ny hall.

Kostnadsrammen for kjøp - demontering- frakt og montering på Eydehan utgjør ca 5- 5,5 mill kr.

Det er avsatt en investeringsramme inntil 10,5 mill kr til slik hall, men det gjøres nå fremstøt for å få ned investeringsrammen ved kjøpt av brukt hall.

Ny verkstedshall vil frigjøre noe kapasitet i dagens haller – som vil tilbys for utleie til eksterne kunder.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/26 Byggesak – Forlengelse av eksisterende brygge gnr 508 bnr 74, Kystveien, Havstad

Arkivsak-dok.	17/627-1174
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/26

Havnefogdens forslag til vedtak

Havnefogden ber havnestyret om å gjøre førstegangsvedtak i saken da saken vurderes å ha et omfang som krever styrebehandling etter vedtektene § 9

Forslag til vedtak i byggesaken:

Arendal havnestyre vil ikke behandle saken eller gjøre vedtak etter lov om havner og farvann; *§14 tiltak som krever tillatelse.*

Et vedtak etter §14 krever at tillatelsen ikke er i strid med vedtatte arealplaner etter plan og bygningsloven uten etter dispensasjon fra plan og bygningsmyndighet.

Tiltakets omfang og plassering vil kunne påvirke trafikken i bukten og berøre flere naboeiendommer, på en måte som etter havnestyrets oppfatning krever at tiltaket etableres i tråd med overordnet plan etter plan og bygningsloven.

Havnestyret ber plan og bygningsmyndighet vurdere saken etter bestemmelser i plan og bygningslov og avgjøre hvorvidt tiltaket krever regulering eller kan gis dispensasjon fra bestemmelsene, før Havnestyret gjør vedtak etter bestemmelser i lov om havner og farvann § 14.

Saken oversendes planmyndighet for avgjørelse.

Vedlegg

21_16521-1 Re_VS_Båthavn Hauodden 1605088_1_1
21_16521-2 20211005112232280 1642626_1_1 NY
21_16521-2 Fwd_Båthavn Hauodden 1642625_1_1 NY
21_16521-3 Havodden - Kart - Båthavn for sidefortøyning - Frigstad_Andreassen
1637053_1_1 NY TEGNING
21_16521-5 Båthavn Hauodden 1685616_1_1 JUSTERING
21_16521-6 20211203115540331 1693638_1_1
21_16521-6 Fwd_Båthavn Hauodden 1693637_1_1
21_16521-8 508_74 - Merknader til Nabovarsel 1739639_1_1
21_16521-8 VEDLEGG 1739640_1_1 vedlegg merknader
21_16521-9 Vedrørende merknader til nabovarsel 1772220_1_1
21_16521-10 Nabovarsel vedrørende utvidelse av brygge, Havstad 1779176_1_1

Sammendrag

Det er søkt om forlengelse av eksisterende brygge utenfor egen eiendom. Forlengelsen antas å strekke seg langt utenfor eiendommens strandrettsområde og vil påvirke trafikken i en smal bukt og berøre flere naboeiendommer.

Bakgrunn (Fakta)

1. Arendal Havn fikk søknad den 09 juli 2021 om å forlenge eksisterende brygge med lengde opp til 33 meter og bredde inntil 2,5 meter i Havstad.
2. Møtet med tiltakshaver og Jeppesen Prosjektkontor den 22.09.2021. Diskusjon om eventuelt endring.
3. Arendal Havn har vurdert at tiltaket er stort og naboeiendommer burde varsles og gis anledning til å uttale seg før det gjøres vedtak.
4. Den 26.01.2021 fikk Arendal havn et svar med kommentarer til nabovarsler. Alle merknader følger vedlagt i saken. Jeppesen Prosjektkontor opplyser der at eksisterende brygga vil bli revet slik at nye båthavna vil bli ca 28 m lengre enn nåværende.

Vurderinger

Vurdering av tiltaket og søknadsplikt mot bestemmelser i havne- og farvannsloven

Omsøkt tiltak (brygge) er listet som søknadspliktig etter havne- og farvannsloven § 14. Søknadsplikt etter § 14 gjelder allikevel kun dersom tiltaket kan påvirke sikkerheten og ferdsele i kommunens farvann.

Tiltaket ligger ved Havstad, Tromøysund utenfor hovedfarled. Det er den alminnelige sikkerhet og ferdsele som skal være gjenstand for søknadsplikt, vurdering og vedtak. Havnefogdens vurdering er et tiltakets plassering i sjø, og tiltakets omfang (plassering, retning, lengde og bredde) kan påvirke den generelle sikkerheten og ferdsele i kommunens farvann både under etablering og når det er etablert, og tiltaket skal dermed behandles og vedtaksføres etter bestemmelser i havne og farvannsloven.

Forlengelse av eksisterende brygge i en relativt liten bukt vil kunne utgjøre et hinder for fritidsbåttrafikken i området og det utelukkes ikke at tiltaket kan utfordre naboeiendommers strandrett og eventuelle tilflottsrett. På grunn av tiltakets omfang ber Havnefogden om at havnestyret gjøre førstegangsvedtak i saken.

Tiltaket ligger nært regulert område med bestemmelser: "Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (Pbl § 12-5, ledd nr 6) □ Ferdsel, o_F1-o_F2 □ Småbåthavn, o_SH1-o_SH2, f_SH3 □ Friluftsområde, o_FLO1-o_FLO2, f_FLO3".

Kommuneplanens føringer

Det foreligger ikke en reguleringsplan for dette området.

Området ligger i Havstad og er i kommuneplan avsatt til arealformålet: " Bruk og vern av sjø, vassdrag, strandsone".

Bruken av sjøområdet bør avgjøres i forhold til overordnede plan før det gjøres vedtak etter lov om havner og farvann §14.

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/27 Reglement Arendal gjestehavn. Forslag om avvikling av bobåter vår/vinter/høst

Arkivsak-dok.	17/627-1175
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/27

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre vedtar Reglement for Arendal gjestehavn i tråd med saksfremlegget.

Bobåter:(båter som permanent/eneste bolig for opphold) tillates ikke i Arendal gjestehavn fra 1 sept 2022.

Gjestehavna skal fortsatt kunne benyttes til vinterfortøyning /båtopplag, og kortere opphold ombord båter, men avvikles som permanent og eneste adresse og oppholdssted over lengre perioder på mer enn 7 dager sammenhengende.

Alternativt forslag til vedtak:

Gjeldene reglement (vedtatt 10 jun 2020 videreføres).

Vedlegg

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Havnestyret gjorde slikt vedtak i sitt møte 10 jun 2020.

Formålet med gjestehavna fremkommer i strategiplanen vedtatt av Bystyret

- Sesongaktivitet - lokal verdiskapning i butikker, restauranter og attraksjoner - flere besøkende i båt som bidrar til lokal verdiskapning
- Styrke sentrum – gode opplevelser – for besøkende og fastboende
- Trygg og sikker overnatting for båtfolket som er på besøk.
- Attraktive og gode sommerjobber

Gjestehavn sesongen er definert som jun-jul-aug. Bobåter inngår ikke i strategien eller satsingen. Det er ingen lovpålagt kommunal oppgave å tilby fast permanent bosted i sentrum om bord i båt.

Gjestehavna har normalt vært stengt i perioden sept- mai, men ble på forespørsel fra

båteiere åpnet for permanent fortøyning og opphold for en del år siden. Forutsetningen den gang var at beboerbåter ikke skulle påføre havnen utgifter – og måtte selv forestå orden og renhold i de deler av anlegget som ble tillatt benyttet.

Denne ordningen har de senere år vist seg å ikke være bærekraftig. Havnens utgifter til strøm, søppel, renhold og drift overgår trolig inntektene som kommer fra bobåtene.

Det er vanskelig å fastsette nøyaktig inntekter og utgifter utelukkende relatert til bobåter.

Sikkerhet: Sikkerhet i gjestehavna og langs bryggene er i liten grad lovpålagt eller forskriftsstyrt. Det finnes flere anbefalinger (bla fortøyning og brann) om hvordan dette bør organiseres. Felles for disse er at de koster å etablere og drifte. Vannforsyning til å kunne slukke brann ombord i en båt er mer krevende på vinter enn om sommeren bla pga faren for frost.

Fare for falle i sjøen, kaldt vann. Dette er en større risiko på vinteren (glatt, mørkt, kaldt, færre mennesker) enn om sommeren. Det er gjort investeringer bla stiger ol, men det er spesielt ved i land og ombordstigning til hver enkelt båt at det kan skje ulykker – og har skjedd uhell.

Disse forholdene har ikke vært tilstrekkelig risikovurdert – og bør vurderes nøye dersom bobåter skal videreføres i havna. Det kan ikke utelukkes økte utgifter for å bedre sikkerheten

i gjestehavna på vinteren.

Strømforbruk: store variasjoner i daglig forbruk og med høye priser på vinteren– der havna er regnet som sluttbruker og bla ansvarlig for å betale for effektleddet av det samlede høyeste strømtrekket av nettleien.

Dette gir ingen motivasjon for beboerbåter eller kjøpere av strøm til å faktisk spare strøm eller redusere forbruk når prisene er høye. De har betalt fastpris og kan benytte denne når de ønsker, og havna svarer for økte utgifter.

Dagens system er slik at kunden betaler for en viss kraftmengde før forbruk. Prisen er fastsatt til antatt snittpris i perioden med et lite påslag. Dette fungerer utmerket i sommersesong- der man slipper å måle i sanntid og ettersende faktura for forbruket tilsvarende vanlige husstander.

Det vil være krevende å skulle etablere hver stolpe og stikk i gjestehavna med eget målesystem.

Det vil trolig medføre store investeringsutgifter og en uoverkommelig administrasjon.

Alternativet er å skru opp prisene på strøm til et nivå som trolig vil bli oppfattet som svært høy.

Søppel: Ambisjonen har vært å holde havna uten utgifter. Bobåter betaler abonnement tilsvarende husstander i Arendal, der selvkost er prinsippet. Gjestehavna er en kommersiell bedrift- som må innhente anbud i markedet. Priser for bedrifter er derfor høyere enn for husstander – og havna sitter med en økonomisk merutgift og risiko.

Renhold: Havna må i dag engasjere ekstern bedrift for å forestå renhold av dusjer, vaskerom og toaletter. Dette er utgifter som på ingen måte dekkes gjennom den leieinntekt som kreves for plass i gjestehavna. Målet er å stenge anlegget – si opp renholdskontraktene i lav sesong for å spare utgifter. Toaletter vil uansett være tilgjengelig i regi av restauranten som er kontraktsmessig forpliktet til å gjøre disse tilgjengelige og holde dem rene.

Skatt og avgifter: Flere av våre felles goder er finansiert via skatt som er relatert til fast bostedsadresse. (bla eiendomsskatt). Som offentlig eiet havn er det ikke vår oppgave å bidra til alternative systemer som medfører at slike systemer undergraves.

På denne bakgrunn anbefales å utvikle bobåter i Arendal gjestehavn fra 1 sept 2022.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/28 Reglement for bruk, fortøyning og opphold på kommunale brygger/gamle dampskipsbrygger uten fast anløp eller inntektsbringende aktiviteter

Arkivsak-dok.	17/627-1176
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/28

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre viser til forespørsel fra Holmesund vel.

Arendal havnestyret vil ikke innføre nye eller endrede regler eller innføre restriksjoner for fortøyning på stedet utover dagens bestemmelse om inntil 24 timer.

Den trafikk som Holmesund vel ønsker å prioritere fremstår som sporadisk. Offentlige brygger – er og skal være tilgjengelige for allmenheten når dette ikke er til hinder for havnedrift- slik tilfellet er ved Lyngørbyrgga i Holmesund.

Dersom dagens situasjonen faktisk endrer seg – vil havnestyret kunne vurdere saken på nytt.

Alternativt forslag til vedtak:

Havnestyret tar bort muligheten for å fortøye ved Lyngørbyrgga, Holmesund i inntil 24 timer- og endrer teksten på dagens skilt på stedet.

Vedlegg

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Alle kommunale brygger ble i 2010 overført av Bystyret til Arendal havn KF, som opptre i rollen som grunneier med ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV).

Flere av bryggene har vært i svært dårlig stand – og det har vært prioritert å sikre bryggene slik at disse trygt kan benyttes av allmenheten. Øremerkede arbeidsmarkedsmidler har vært benyttet (2016/2017) for å oppgradere og sikre flere av bryggene (blå Hastensund, Torjusholmen, Timber, Havsøybrygga, Revesand, m.fl) Arbeidet er ikke sluttført.

Flere steder er det etablert et godt samarbeid med lokale velforeninger- som bidrar til dugnadsarbeid og oppsyn med de kommunal bryggene. Dette ønsker Arendal havn å videreføre, men også forsterke.

De kommunale bryggene er viktige i og for sine lokalmiljø – og viktige «sluser» til sjø for folk flest, men har ingen inntekspotensiale – derfor er samarbeid med lokalmiljøene og velforeninger så viktige.

Havnestyret vedtok i 2011 enkelt reglement for bruken av disse bryggene – og flere (men ikke alle) har fått oppslag som ønsker velkommen – og opplyser om hvilke regler som gjelder for bruken.

Se nedenfor

De siste par årene har båtbruken økt – og det har vært en klar økning i antall fritidsbåter. Dette er både hyggelig og i tråd med vedtatte strategier, men medfører også et behov for å se på om regler for bruk bør revideres.

Slik initiativ til å gjennomgå reglene er bla initiert av bla Bota og Holmesund vel.

tir. 20. jul. 2021 kl. 09:45 skrev Holmesund Vel <holmesundvel4920@gmail.com>:

Hei

Takk for hyggelig telefonsamtale vedrørende bestemmelsene om anløp og liggetider ved Holmesund brygge i Holmesund.

Holmesund vel ber havnestyret om endring av reglene for liggetid og anløp ved Holmesund brygge.

I dag står det to skilt på bryggen. Det ene sier at det er tillatt å ligge i inntil 24 timer, mens det andre skiltet sier kun av- og påstigning.

I sommer har det vært en rekke større båter som har lagt seg til bryggen og som har ligget i flere døgn. Samt at flere båter har ligget longside utenfor hverandre. I tillegg så har den ene båten erstattet en andre, slik at bryggen til enhver tid har vært opptatt - samt gjort det vanskelig for båter

i nyttetraffikk å komme inn til bryggen med passasjerer og gods.

Selv om det i dag ikke er regulær rutebåttraffikk over Holmesund brygge - så benyttes bryggen hyppig av taxibåten, samt at M/S "Søgne" i løpet av sommeren har flere medlemsturer med anløp

i Holmesund. Holmesund vel håper at bybåten som som noen år siden anløp Holmesund brygge fire ganger daglig skal gjenopptas.

Holmesund vel ber derfor havnestyret om at reglene for anløp av Holmesund brygge blir klargjort og endret til at det kun er tillatt med av- og påstigning - og at det ikke er tillatt å legge seg til ved Holmesund brygge utover dette.

Holmesund Vel ber om at dagens skilt blir erstattet med et skilt som sier at Holmesund brygge er forbeholdt rute- og nyttefartøy - samt undertekst Forbud mot fortøyning - kun av- og påstigning.

med vennlig hilsen

Sven Gjeruldsen

Dagens skilt fra Holmesund



Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/29 Forespørsel fra nabo om bidrag til etter isolering og utskiftning av vinduer

Arkivsak-dok.	17/627-1177
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/29

Havnefogdens forslag til vedtak

Havnestyret avslår å gi støtte som omsøkt.

Havnestyret åpner for at det i fremtiden kan være mulig å gi økonomisk støtte til støyreducerende tiltak for eksponerte boliger. Slik vurdering må legge støyberegninger og konkrete målinger per sted relatert til den faktiske fremtidig havneaktivitet i full drift 24/7 til grunn – noe som er forventet fra 2027/2028.

Havnestyret peker på at det i masseuttaksperioden 2022-2023 er vedtatt en handlingsplan som har til formål å redusere støy – og gjøre avbøtende tiltak i en krevende med midlertidig periode. Dette innebærer bla midlertidige tiltak som å tilby alternativ overnatting for de mest eksponerte boligene for netter der støyeksponeringen forventes å være høy.

Vedlegg

Sammendrag

Arendal havnestyre viser til mottatt SMS fra Thor Arne Davidsen.

Arendal havnestyre viser til støyberegninger fra 2006 og 2021, dagens trafikkbelastning samt gjennomførte støyreducerende tiltak på havna, vedtatte handlingsplaner og selvpålagte restriksjoner for arbeid natt. Boligens støyeksponering (beregnet men ikke målt) tilsier ikke at støybelastningen over tid (årsmidlet Lden) har vært på et nivå som tilsier at støtte kan gis til allerede gjennomførte tiltak.

Før og nå situasjonen (etter gjennomført isolering og utskiftning av vinduer for et bygg fra 1975 som trolig burde skiftes uavhengig av støy) kan ikke dokumenteres i ettertid.

Det er den fremtidige belastningen fra havna fullt utbygget som kan gi grunnlag for å vurdere tiltak eller økonomiske kompensasjon. Havna vil være fullt utbygget i 2027, og det forventes at døgndrift 24/7 innføres fra 2024.

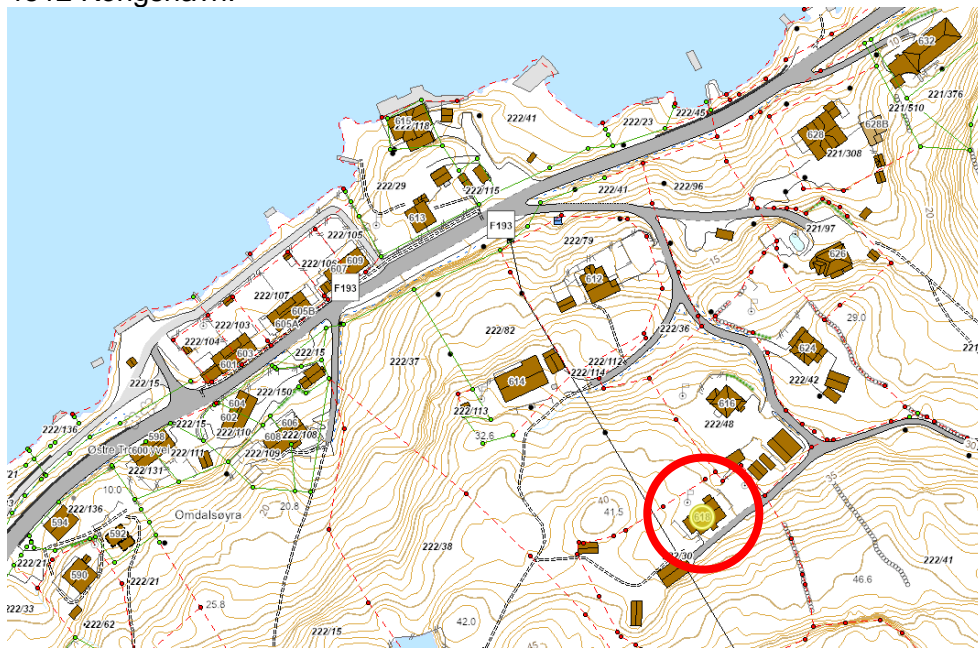
Det legges til grunn at det må foretas målinger per sted – eller at støyberegninger verifiseres med faktiske målinger for å etablere soner der tiltak anses påkrevd i fremtiden.

Bakgrunn (Fakta)

Søn 27 feb kl 1642 mottak havnesjef følgende SMS fra mob nr 936 48 541:

«Hei, som nabo til deres bedrift, har jeg byttet ut vinduer, og etterisolert for å bedre livskvaliteten min, da støy fra deres bedrift til tider er ganske intense, er dette noe dere gir tilskudd til?»

Mob nummeret tilhører Thor Arne Davidsen, registrert bostedsadresse Østre Tromøyvei 618, 4812 Kongshavn.



Eiendommen har gnr 222/ 30: hjemmelshaver er Thor Arne Davidsen

Fra Eiendomsarkivet er det registrert ferdigattest datert 22.03.1975. Det kan derfor antas at bygget er oppført første halvdel av 1970 tallet.

Eiendommen ligger i en avstand av 400 meter fra nærmeste punkt på hovedkaia.

I Sinusrapport (støyberegning fra 04 mai 2006) ligger eiendommen ca 2/3 ut i Gul sone med en forventet støynivå tilsvarende rundt 50db ved døgkontinuerlig drift med impulslyd på havna.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/30 Arbeidsavtale/forventningsavklaring Havnefogd

Arkivsak-dok.	17/627-1178
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/30

Styreleders forslag til vedtak

Arendal havnestyre vedtar å videreføre gjeldende arbeidsavtale/lederavtale for havnefogd.

Vedlegg

Vedlegg 1 sak 13 Lederavtale Havnefogd datert 2021 10 mars undertegnet styrets leder

Vedlegg 1 sak 13 lederavtale Havnefogd

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Ledersamtale gjennomføres mellom styreleder, nestleder og havnefogd våren 2021.

Følgende dokumenter/momententer legges til grunn for vurdering av måloppnåelse:

- Lederavtalen
- Strategiplanen
- Årlige virksomhetsplaner
- Årsberetning
- Årsrapport
- Årsregnskap

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/31 Eventuelt

Arkivsak-dok.	17/627-1179
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	16.03.2022	22/31

Havnefogdens forslag til vedtak

.

Vedlegg

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

Meldingssaker

Referatsaker

Orienteringssaker

Delegerte saker