



ARENDAL KOMMUNE
Arendal Havn Kf

Møteinnkalling

Havnestyret Arendal Havn KF

Dato: 12.10.2022
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>22/68</u>	HMS gjennomgang hendelser siste periode	4
<u>22/69</u>	Økonomi	8
<u>22/70</u>	Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF	11
<u>22/71</u>	Masterplan Eydehavn revisjon 2	16
<u>22/72</u>	Forslag om etablering av aksjeselskap Plug Arendal as	21
<u>22/73</u>	Eventuelt	23

Meldingssaker

Referatsaker

Orienteringssaker

Delegerte saker

Eydehavn, den 07.10.2022

*Svein Harald Monsen
Leder i utvalg*

Godkjenning av innkalling

Godkjenning av sakskart

Politiske saker

22/68 HMS gjennomgang hendelser siste periode

Arkivsak-dok.	17/627-1283
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/68

Havnefogdens forslag til vedtak
Arendal havnestyre tar redegjørelsen til etterretning.

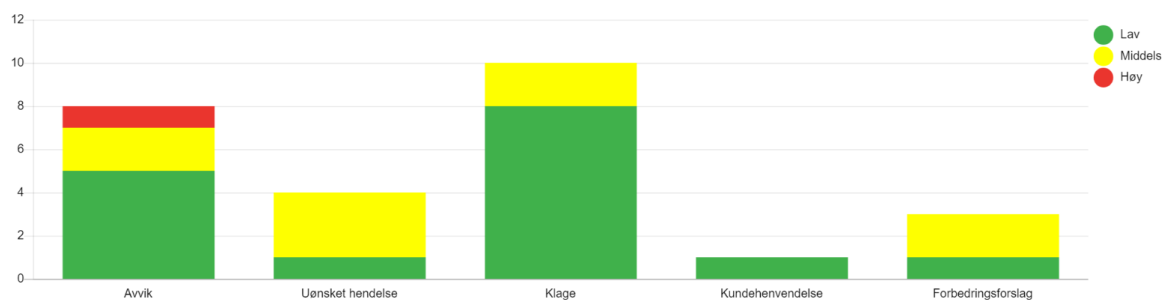
Vedlegg

Vedlegg 1 Sak 1 HMS Havnefront Barbu - Kittelsbukt Situasjonsskart redningsutstyr

Sammendrag

Oversikt hendelser:

Åpne saker sortert på alvorlighetsgrad



Hendelser av spesiell interesse:

- Tilsynsrapport Arb.tilsynet besvart innen fristen 30.09.22
- Sandvikodden: Ventil på tank 4 satt til manuell. Ved åpning av tank 1 ble HVO overført til tank 4. Ingen faktisk konsekvens da likt produkt lagret på begge tanker. Kunne fått økonomisk konsekvenser dersom forskjellige produkter. Nye rutiner skrevet for å unngå dette.

Teiner og fiskeredskaper i hoved og bi-led, og ved offentlige kaier.

Det er et økende problem at flere fiskere plasserer hummerteiner med tau og vøler til overflaten i hoved og biled, samt nært kaier og trafikkerte steder i Arendal.

Teinene kan utgjøre et problem for skip både ved ferdsel i farledene og ved ankomst og avgang havn. Problemet for større fartøy er at tau og vøler kan vikles rundt propeller og

medføre skade. For mindre fartøy kan man risikere stopp i maskin dersom tau og vøler «låser» aksling eller propell.

Kommunen (delegert til havnestyret) har etter gjeldende havne og farvannslov forvaltningsansvar og myndighet i kommunens sjøareal. Staten ved Kystverket har ansvar

i hoved og bi-led. For begge myndighetsnivåer gjelder å forvalte loven i samsvar med lovens formål, som er å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensyn til fiskeriene og andre næringer. Loven skal videre legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd

i sjøtransport og kombinerte transporter

I Arendal er nytte trafikken økende. Fritidsfiske etter hummer med teiner etter 1 okt. 22 skjer

i økende omfang og det observeres en rekke redskaper nært kaianlegg. Før ankomst av større fartøy har havnen et betydelig arbeid med å fjerne redskap som ligger til hinder for nyttetrafikken. Det er oftest ikke tid til å varsle eller på annen måte gjøre formelle henvendelser til eier av redskapen før fjerning. Hvorvidt det finnes lovhjemmel for fjerning og umiddelbare tiltak må undersøkes nærmere?

Havnestyret bør diskutere om det skal tas initiativ overfor Kystverket til å begrense mulighet for å utplassere teiner, vøler og tau på utsatte steder som kan medføre risiko for nyttetrafikken.

Sikkerhetsutrustning sentrumskaier:

Havnestyret har bedt om status:

Risiko er et produkt av sannsynlighet og konsekvens.

Det er en risiko for at folk kan falle i vannet fra kommunale brygger i sentrum.

Konsekvensene er forsøkt redusert ved utplassering av egnet redningsutstyr.

Konsekvensene kan allikevel ikke elimineres ved redningsutstyr alene bla fordi det er høyst individuelt hvordan man individuelt reagerer fysisk på å havne i kaldt vann.

Sannsynlighet for at noen havner i vannet kan reduseres ved å etablere stengsler og gjerder utover dagens opphøyde kant- og ledestrukturer. Det er usikkert om det er ønskelig av estetiske og praktiske grunner og om det er økonomisk mulig.

I sentrum av Arendal (Barbu, Fiskemottaket til Kittelsbukt) er det ca 1100 meter med høye kaikanter med mer enn 1,5 meter kaihøyde ved middelvannstand.

Ytterligere er det ca 2700 meter med flytebrygger og lavere bryggekanter i sentrum der det er noe enklere å komme seg opp/ komme på tørt land.

Høye kaikanter (1,5m) i sentrum:

(Fiskemottaket 260m/Havnegården- Langbryggen ca 500m/Jaktekaiaen – Rådhuskaiaen ca 320m)

Lavere kaikanter/flytebrygger i sentrum:

Kittelsbukt – Rådhusbryggen 1700m/ Pollen ca 280m/Barbu ca 700m

Det er gjort vurderinger og gjennomført tiltak for utplassering av redningsutstyr - gjerne i forbindelse med vedlikehold og oppgradering av bryggene.

Utstyr som er utplassert omfatter:

Faste redningstiger: Monteres på kaikant. Nederste del vil være kjetting/ løs montert pga påkjenninger fra is om vinteren. Stigen bør gå opp over kaikant for at det skal være mulig å komme seg inn på kaiaen. Totalt ca 35 stk fordelt i hele området.

Løse redningstiger:

Disse vil primært kunne benyttes av publikum for å bistå en forulykket som ikke selv

klarer

å berge seg selv. 2 stk (Eurekabygget/Langbryggen ytterst).

Redningsbøyer:

Arendal havn har mottatt og utplassert en rekke redningsbøyer geografisk spredt i kommunen. Relativ få er plassert i sentrum. Dette skyldes at bøyene her ofte forsvinner - og vurderingen er at sikkerheten ikke kan baseres på utstyr som kanskje ikke er tilgjengelig når det virkelig er behov for dem. (2 stk Fergekaia/Kittelsbukt).

Kaikanter i sentrum er gjort tilgjengelig for alle – og benyttes til promenade/publikumsområder når der ikke er etablert ISPS sikring ved skipsanløp. Noen få brygger er underlagt driftsansvar direkte av Arendal kommune.

Vurderinger:

Det er Justis og beredskapsdepartementet som er øverste ansvarlige myndighet for redning og beredskap i landet – forskrifter stiller krav til samordning av tjenestene også lokalt.

I Arendal er det opprettet et eget redningsdykker team i regi av ØABV, og Redningsselskapet har fast stasjonert med skøyte i beredskap i Barbu. Arendal har således en godt etablert beredskap når uhell skjer på eller ved sjøen. Ingen regler eller forskrifter påbyr redningsstiger eller utstyr på private eller offentlige brygger.

Arbeidsmiljøloven inneholder generelle regler for arbeidsplasser og det kan avledes at sikkerhetsutstyr er påkrevd for brygger og kaier som utgjør en arbeidsplass. I de fleste tilfeller vil dette være dekket av redningsvest og pålegg om bruk.

Assistert redning / Uassistert redning

Sentrumsnære kaier og brygger er i mange kystnære byer og tettsteder gjort tilgjengelige for publikum. Det er forbundet med risiko å bevege seg alene spesielt i den kalde årstid og når det er mørkt.

Faller man i sjøen alene- uten observasjoner fra noen som kan bistå og hjelpe, vil situasjonen fort kunne bli livstruende – uavhengig av tilgjengelig redningsutstyr på stedet. Kroppen får en panikkreaksjon i kaldt vann. Man begynner ufrivillig å puste raskt med åpen munn – og vann kan komme i halsen og være starten på drukning. Noen kan få hjerterytmeforstyrrelser. Dette gjelder selv om man har på seg redningsvest og er i rimelig god fysisk form. Men de fysiske reaksjoner er i høyeste grad individuelle og vil i stor grad variere fra person til person (*)

I kaldt vann kan svømmesvikt inntre ganske raskt – også før kroppens kjernetemperatur senkes merkbart.

(*Jørgen Melau- Institute of Clinical Medicine: «Physiological changes followingswimming in cold water» May 12 2022)

Så hvor lenge (tid i minutter) og hvilken distanse (i meter) vil en normal fysisk utrustet person kunne klare å tilbakelegge vinterstid med vanntemperaturer ned mot 6-8°C?

Det finnes ingen fasitsvar- fordi det i høyeste grad er individuelt. Så hvordan skal man dimensjonere redningsutstyr for å redusere de alvorligste konsekvenser ved å falle i sjøen?

I Sjøforsvaret var det tidligere et krav om at en person som ufrivillig havnet i sjøen måtte reddes ut av vannet innen 4 minutter ved vanntemperaturer under 8 grader. (Etter 4 minutter ville forulykkedes fysiske evne til å bistå til sin egen redning, vesentlig reduseres).

Hvor langt kan en person svømme på 4 minutter i kaldt vann? Gitt at det ikke er strøm i vannet, og personen ikke har en bekledning som er til vesentlig hinder for rasjonell bevegelse så er det vurdert at en normal person vil kunne svømme ca 10 meter per

minutt. Tilbakelagt distanse vil altså kunne anslås til ca 40meter ila 4 minutter. Men de individuelle forskjellene er store.

Arendal havn har gjort en vurdering der man tilstreber at største avstand mellom redningsstiger og neste stige eller egnet område for redning i land ikke bør overstige 80 meter.

(Lengste avstand til nærmeste faste redningsstige eller redningspunkt vil da ikke på noe sted på kaien være mer enn 40 meter).

For alle kaifronter som er etablert eller reetablert etter 2010 er avstanden ytterligere redusert til 40-45 meter. (Lengste avstand vil da ikke være større en ca 25 meter fra et hvilket som helst sted på kaien).

Det er også av viktighet at redningsstigene er godt synlige, enkle å entre fra sjøen og med håndtak som gjør det mulig å komme seg inn på kaien.

Alle nyere redningsstiger har disse funksjonene, men eldre kaier og redningstiger kan være dårligere utrustet.

Redningsutstyr på lavere brygger/flytebrygger.

Det kan være krevende å komme seg opp på en flytebrygge selv om flyte høyden ikke er større en ca 40-45cm. I de fleste småbåthavner er det imidlertid oftest båter fortøyd med badestiger, fortøyingstau ol som ofte kan være til assistanse. Mange utriggere i gjestehavna er utrustet med uttreksredningsstiger for enklere å kunne klatre opp fra sjøen.

I deler av Kittelsbukt (Tyholmsiden) er vanndybden inne ved kai mindre enn 1,2 meter ved middelvannstand. Dette anses tilstrekkelig uten at det er behov for redningsstiger eller annet utstyr.

Fergekaia Tyholmen: Et område med mye mennesker – og tidvis stor trafikk om bord i lokalfergene. Det er utplassert redningsbøye på stedet, og redningsleider i selve fergeleiet. Avstanden til nærmeste redningsstige ved Stenkaia er 62,4 meter. (Lengste avstand til nærmeste redningsstige for en forulykket er derfor aldri større en 31,2 meter på stedet).

Enhver ny redningsstige eller redningssutstyr vil bidra til redusert konsekvens, men uansett antall så vil man ikke eliminere risikoen. Det kan kun gjøres ved å redusere sannsynligheten for å falle i vannet ved hjelp av fysiske stengsler eller gjerder. Noen steder kan dette være aktuelt å vurdere, men det er tvilsomt om det er ønskelig og økonomisk mulig å gjøre dette i store deler av kaiområdene.

Alkohol. I 2020 ble det registrert 88 dødsfall ved drukning. 2 av 3 tilfeller ble registrert med tilknytning til alkohol.

Bakgrunn (Fakta)

Det er en rekke lover og forskrifter som stiller krav til virksomheten.

bla. Arbeidsmiljøloven, forurensningsloven, brann og eksplosjonsvernloven, Storulykeforskriften m.fl

Avviksrapportering følger av Internkontrollforskriften §5. Alle virksomheter skal ha rutiner for å avdekke, rette opp – og forebygge avvik fra helse, miljø og sikkerhetslovgivningen.

Formålet er gjennom systematisk forbedringsarbeid å bidra til arbeidsmiljø, sikkerhet, forebygge skade, vern av ytre miljø, forebygge uhell, ulykker og utilsiktede hendelser.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/69 Økonomi

Arkivsak-dok.	17/627-1284
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/69

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar redegjørelsen om foretakets økonomi til etterretning.

Vedlegg

Sammendrag

Økonomi samlet/generelt: (per 30.09.2022)

Inntekt (netto): 37,6 mill kr (budsjett 30 mill kr)

Utgift: 33,4 mill kr (budsjett 30 mill kr)

Driftsresultat: 4,1 mill kr

Største poster:

Inntekter: Leieinntekter 15,2 mill, Godshåndtering 8,7 mill (Eydehavn + Sandvikodden), Småbåt 7,4 mill,

Utgifter: Renter og avdrag 11,2 mill, fastlønn 5,4 mill, Strøm 3,3 mill, Tjenestekjøp 4,5 mill

Havn:

Inntekter: 27,4 mill kr (budsjett 23,7 mill kr)

Utgifter: 24,2 mill kr (budsjett 22,4 mill kr)

Driftsresultat Havn: 3,2 mill kr.

Største poster:

Inntekter: Leieinntekt 15,2 mill, godshåndtering Eydehavn 6,4 mill, godshåndtering Sandvikodden 2,2 mill og strøm til skip 1,4 mill.

Utgifter: Finans 7,6 mill, lønn 4,4 mill og strøm 2,3 mill.

Godsvolum:**Godsvolum per 30.september 2022**

Godstype	2022	2021	%
Trevirke	153 281	150 378	2 %
Stein	242 452	148 611	63 %
Veisalt	192 672	144 675	33 %
kalk	24 493	84 034	-71 %
Annet	7 931	4 284	85 %
Tørrbulk totalt	620 829	531 982	17 %
Våtbulk	97 478	32 017	67 %
Total godsmengde	718 307	563 999	27 %

Håndtering:

Inntekt fra Kran/Maskin/mannskap: 6,4 mill kr vs. 4 mill i 2021.

Godsmengden på Eydehavn terminal er opp 17 % vs. 2021, Stein (opp 63%), veisalt (opp 33%) står bak økningen.

Godsmengden på Sandvikodden er opp 67 % vs. 2021, det gir en inntekt på 2,2 mill vs. 0,3 mill i 2021.

Utleie av uteareal + bygg: 15,2 mill kr vs. 15,3 mill kr i 2021

Småbåt:

Inntekt: 7,4 mill kr (budsjett 5,2 mill kr)

Utgift: 4,7 mill kr (budsjett 5,9 mill kr)

Antall plasser totalt: 1560

Antall ledige plasser :174

Gjestehavn:

Inntekt: 2,6 mill kr (budsjett 2,3 mill kr)

Utgift: 4,4 mill kr (budsjett 2,3 mill kr)

Driftsresultat Gjestehavn: minus - 1,8 mill kr,

Havnen har betalt for hele strømforbruket i Gjestehavn. Flyt restaurant vil bli fakturert for sin andel av strømforbruket når en fordelingsnøkkel er avtalt. I tillegg er leien av restaurantbygget ennå ikke fakturert, dette vil per avtale bli gjort mot slutten av året.

Bakgrunn (Fakta)**Vurderinger****Kommuneplanens føringer****Vurdering av klimakonsekvenser****Driftsmessige konsekvenser****Alternative løsninger****Konklusjon**

Inntekter fra Havn er noe høyere enn samme periode i fjor, men økte priser til strøm og drivstoff reduserer fortjenesten.

Inntekten i Gjestehavna er høyere enn samme periode i fjor. Resultatet på minus. 1,8 mill forventes å bli bedre når Flyt restaurant blir fakturert for sin andel av strømforbruket samt årets leie.

22/70 Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF

Arkivsak-dok.	17/627-1285
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/70

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar havnefogdens redegjørelse til etterretning.

Vedlegg

Sammendrag HAVN

1. Områderegulering havne og industriområdet Eydehavn.

Status: Planlagt fremdrift

Fremdriftsplan	
Varsling av planarbeid og høring av planprogram	Mai/juni 2022
Fastsetting av planprogram	September 2022
Utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning - Revidering av masterplan som grunnlag for områdeplan (logistikk og havnefag) - Vurdering av arealdisponeringer - Utarbeidelse av plankart - Utarbeidelse av fagutredninger for konsekvensutredningen - Utarbeidelse av planbeskrivelse og bestemmelser	Oktober, November, Desember, Januar, Februar 2022-2023.
1.gangsbehandling av planforslag	Februar/Mars 2023
Offentlig ettersyn av planforslag	Vår 2023
2.gangsbehandling av planforslag	Vår/Sommer 2023

Planen må detaljeres til et nivå som gir direkte utbyggingshjemmel for:
2022/2023 Videre utfylling i Bukkevik
2023 Roro rampe (Kystverket gir 18 mill (ca 50%) av etableringskostnad)
2024 Ny dypvannskai fase 1 ref Masterplan(til tomtegrense)
2024 Godsterminalbygg

Andre forhold må trolig avklares gjennom egne mer detaljerte reguleringsplaner;
2027 Ammoniakk fabrikk
2027 Våtbulk kai
2028 Utvidelse av containerterminal / videreføring av tørrbulk

Utfordringsbildet som søkes løst gjennom planen er bla:

- Nullutslipp i 2030 / alternative fuelsystemer/ Landstrøm på alle kaier
- Tilstrekkelig kapasitet til fremtidige gods volumer / godstyper / økende skipsstørrelse
- Kostnadsnivå og konkurranseforhold
- Eierskap til arealer og kaifronter/enhetlig drift og uhindret tilgang til kai.
- Redusert ventetid
- Uhindret passasje i hovedfarled
- Trinnvis utbygging / investeringsbehov
- Sikkerhetssoner for alternativ fuel
- Støypåvirkning
- Heldøgnsdrift
- Konsekvensutredninger (KU) / Quantitative Risk Assessment (QRA)

ca 3500 daa nye industriarealer planlegges nært Arendal havn. Området vil bli et av Norges største nye industriområder med fokus på batteriverdiskjeden. Godsvolumene vil øke - flere og større skip vil anløpe- og det må tilrettelegges for flere typer gods.

Områdeplanen skal sikre at havna kan utbygges og håndtere forventet fremtidig godsmengde og gir havnetilgang for alle aktører i tråd med Bystyrets vedtak okt 2021

Alle aktører (både dagens og fremtidens) skal sikres uhindret tilgang til sjøtransport – uten å kunne hindre andre den samme muligheten. Havnestyret er gitt mandat av Bystyret (28 okt 2021) til å forhandle med 2 etablerte aktører for å sikre at kaier og areal kan bli optimalt utnyttet og sikre havnetilgang for både etablerte og nye aktører. Slike forhandlinger er initiert – og pågår.

Fremtidens estimer for godsvolum og godstyper inneholder usikkerheter, men de volumer som er estimert indikerer at hele havneområdet på Eydehavn må utbygges og sikres for at logistikken til Eyde energipark og Eyde material park samt nye områder ved Longum skal være mulig å gjennomføre

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

Plan godkjent 25 mar 2021. Agder fylkeskommune (AFK) har tildelt Bertelsen & Garpestad kontrakt på bygging av veien. Oppstart sept 22 -Vei ferdig 2024.

3. Vei Del 2 Neskilen – Eyde Energipark:

Vei videre fra Neskil FV 410 til Eyde Energipark og Longum er under planlegging/regulering. AFK har overtatt prosjektet bevilget planleggingsmidler og investeringsmidler til sammen ca 132 mill kr. Revidert nasjonalbudsjett har avsatt 30 mill kr i 2022.

4. Trafikkstyring, datautveksling og autonomitet.

Havnestyret har et ønske om å bidra til at ny vei mellom Eydehavn og Eyde material park / Morrow / Longum etableres som en testarena for trafikkstyring – informasjonsflyt på tvers av transportformene.

Veien som etableres nå må kapasitetsmessig utnyttes maksimalt for å unngå at fremtidige godsmengder medfører kø, forsinkelser og økte utslipp og lav

effektivitet.

Målet er å sikre at kun «fulle» containere, lastevogner/ trekkvogner trafikkerer mellom logistikk HUB ved Longumkrysset og havnen. Dette krever betydelig samarbeid og samhandling mellom mange aktører. Statens vegvesen SVV har prosjektledelsen, men prosjektet trenger ytterligere finansiering fra 2023. Det er i lovverket gitt åpning for prøveordninger ref Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy fra 15 des 2017

<https://vimeo.com/742587076/14d73cb55a>

Arendal havn er assosiert medlem av EU prosjektet Interreg. Prosjektet skal bla vurdere styring for dryport løsning.

5. Eydehavn- pågående prosjekter

6. **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.

MDir har kommet tilbake med avklaringsspørsmål. Disse søkes besvart av NorConsult som er engasjert av AK for å svar e på pålegg fra MDir.

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

Tilsyn fra arb.tilsyn 24-25/5 -2022 pekte på 4 forhold som må rettes. Frist er satt til 30.09.2022

Første forhandlingsrunde med nåværende leietaker er gjennomført. Forslag til ny kontrakt oversendes fra AH ila september 2022.

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

Status pr 01.09.2022.

Tank 4, 1, 2 og 3 er ferdig renoveret.

Leietaker har krevd full tilgang til anleggets kapasitet høst/vinter 2022-23. Oppgradering av 2 resterende tanker avventes. Frist er 2024.

Utskiftning av overvåkning. (feil på tempmåling i tank 2- systemet er gammelt – nytt overvåkingssystem (VEGA) er bestilt for 95% og 98% nivåalarm).

Kontorbygget oppgraderes utvendig 2022. Bedre møteroms fasiliteter, hvilerom, garderobe, toaletter og kjøkken til dagens standard.

Brannalarm/ innbrudd: bestilt.

Avtaler for bruk av pullertene –midlertidig leieavtale ut 2023 må fornyes.

HAVN - FISKEMOTTAK

HAVN- DIVERSE

TALL SHIPS RACE 2023.

Arrangementet arrangeres i Arendal 3-6 aug. Arendal er siste host port.

Arrangementet forventer å tiltrekke seg ca 1500 mannaksp og inntil 200 000 besøkende ila 4 dager (3-6 aug 2023).

Antall skip vil variere, men kaiplass/kailengder vil/kan være en begrensende faktor.

Alle kaieiere i indre havn (Pusnes/Raet/Bratteklev/SOM/Brygga må forespørres om)

Landstrøm – cruise. (se egen sak)

Bystyret har i vedtak av 29 okt 2020 vedtatt satsingen på cruise.

Samarbeid med PLUG AS om prosjektering, investering og drift i eget selskap.

Det er utarbeidet en egen forprosjekt rapport til ENOVA for å se på mulighetene og økonomien i et høyspentanlegg. Det er trolig lite økonomisk realisme i etablering av HW landstrømsanlegg.

(se vedlegg)

Ifølge rapporten vil de skip som vil trafikkere Arendal kommende år være utrustet for å ta

imot Lavspenning. Dette har en langt lavere kostnad og dermed større sannsynlighet for realisering.

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

Status for juridiske utredninger er ikke klart. AFK har prosjektlederansvar

SMÅBÅTHAVN

Status (ingen endring)

1566 offentlige utleieplasser er ca 200 ledige. (Ikke utleid) .

Vedlikeholdsetterslep. Behov for oppgraderinger og investeringer.

Anbud ute for oppgradering av Sildodden.

Det er utfordringer knyttet til eierforhold. Se tidligere sak nabo nekter fradeling.

3 tilbud: mottatt: Varierer fra 1,2 mill kr – 2,2 mill kr.

Vurdere Utvidet kapasitet Saltrød området (ref kommuneplanens arealdel)

GJESTEHAVN Status (ingen endring – lavsesong)

Det fremmes søknad om å etablere eget bygg for søppelkomprimator i gjestehavna.

Bakgrunn (Fakta)

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/71 Masterplan Eydehavn revisjon 2

Arkivsak-dok.	17/627-1286
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/71
2 Bystyret	27.10.2022	

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre viser til saksfremlegget og godkjenner Masterplan rev 2 og ber Bystyret gjøre følgende vedtak:

Arendal bystyre godkjenner Masterplan rev 2 (fase 1 og fase 2) for utvikling av havne og industriområdene på Eydehavn.

Masterplanen rev 2 er oppdatert og revidert med nye vurderinger og prioritering der fase 1 forventes gjennomført innen 2026 og fase 2 innen 2028.

Masterplanen rev 2 er ikke et krav etter plan og bygningsloven, men er en funksjonsbeskrivelse for aktivitetene og vil inngå i kunnskapsgrunnlaget for pågående områderegulering,

Masterplanen rev 2 (og senere områdereguleringsplan som vil dekke fase 1 og 2) vil utfordre etablerte virksomheter, påvirke nærområdene, og influere på arealutnyttelsen i havnens nærområder.

Vedlegg

Sammendrag

Havnen står foran en betydelig transformasjon og utbygging- som vil kreve mye, påvirke omgivelsene og som må være fundert på en politisk bestilling.

Bakgrunn (Fakta)

Arendal havnestyre vedtok Masterplan (rev 1) for utvikling av Eydehavn industri og havneområde 10 mars 2021.

Bystyret vedtok enstemmig Masterplanen (rev 1) som førende for utvikling av havnen i sitt møte 29.04.21 (sak 21/84)

Bystyret vedtok enstemmig 28 okt 2021 (sak 198/21) «Føringer for utviklingen og område reguleringen av Eydehavn».

Vedtaket gir havnestyret mandat til å forhandle med etablerte virksomheter der formålet er

å sikre alle aktører fremtidig havnetilgang gjennom å regulere alle kaifronter og tilhørende areal til offentlig havneformål.

Bystyret tildeler havnen oppgaver, ansvar og myndighet gjennom vedtektene, strategi og virksomhetsplaner. Masterplanen (rev 2) er ikke et krav etter gjeldene plan og

byggningslov, men en plan for faktisk arealutnyttelse og prioritering av aktiviteter der det er vurdert hvilke arealer og kaifronter som anses avgjørende og nødvendige for å sikre logistikken for eksisterende næringsliv, etablering av batterifabrikk og nye næringsetableringer i Eyde material park.

Havna er viktig infrastruktur for verdiskapningen i kommunene og næringslivet i Agder, og vil bli enda viktigere i fremtiden. Internasjonale og nasjonale vedtak og føringer peker på sjøtransport som avgjørende for å redusere utslipp, økt bærekraft og redusere offentlige utgifter til annen infrastruktur.

Tilgjengelig areal og kaifronter på Eydehavn er en knapphetsfaktor.

Prioriteringer medfører også at enkelte aktører, aktiviteter og næringer ikke vil/kan bli prioritert

i havne og industriområdet.

En langsiktig plan for utvikling av havne og industriområdet er en politisk beslutning. (Bystyret).

Masterplanen vil bli fulgt opp gjennom pågående områdereguleringsplan og konsekvensutredninger der alle berørte får mulighet og anledning til å kommentere og påvirke planene og prioriteringene.

De viktigste drivere for planen på kort sikt er:

- Godsvekst pga nyetableringer og inngåtte forpliktelser. (Morrow batteries/Eyde material park/Ammoniakk produksjon og distribusjon / spinn –off virksomheter)
- Varierende lastetyper for råvare og ferdigvare til kunde (Container, bulk, roro, stykkgoods)
- Godsvekst fra eksisterende kunder (bedre vei – bedre effektivitet – nye produkter-konkurransefortrinn)

De viktigste driverne på lang sikt er:

- Miljøforpliktelser og utslippsreduksjon (internasjonalt- nasjonalt- regionalt og lokalt)
- Mer gods fra vei til sjø
- Politisk ambisjon om regional utvikling gjennom nyetableringer og avtaler

Den 2 viktigste endringene fra rev 1 til rev 2 av Masterplanen er forventning om økt containermengde og tilrettelegging for utslippsfritt drivstoff til skip.

- Økt container mengde. Råvarer til fabrikk og leverandørindustrien vil være containerbasert gods. (og i mindre grad bulk).
Ferdigvarer fra fabrikk vil primært være container (kan også være roro). Kravet til emballering av ferdigvarer i containere medfører en forventning om at emballasjen må gjenbrukes og derfor returneres i container, noe som vil øke godsmengden.

- Krav til skipsfarten om utslippsfritt drivstoff. Skal Eydehavn sikre næringslivet konkurransemessige fortrinn knyttet til sin logistikk, må det etableres bunkringsmuligheter for utslippsfritt drivstoff (HVO, Hydrogen, Ammoniakk, Metanol, Biogass mm.)
Dette krever areal for etablering av tanker og produksjonsfasilitet i eller nær havna. (Det er derfor innledet et samarbeid der intensjonen er produksjon av ammoniakk i havna)

Forventet økning i antall containere vil kreve mer plass for effektiv håndtering, egnede kaier og anskaffelse av egnet håndteringsutstyr. Det er gjennomført flere vurderinger av godsmengde, anløpsfrekvens, skipsstørrelser og antatt tidspunkt for godsøkningen.

Arealberegninger og containervolum for idag (fase 0) – i 2025 (fase1) og fra 2026 (fase2)

FASE	Lokasjon	Areal	Fulle TEU/år	Reefers TEU/år	Tomme TEU/år	Forventet liggetid på fulle containere	Forventet liggetid på tomme containere
0	Pålsodden	12,4 daa	33 423 TEU/år	0	1 163 TEU/år	4	21
1	Bukkevik	26,6 daa*	46 766 TEU/år	3 264 TEU/år	2 786 TEU/år	4	21
2	Bukkevik	45,6 daa*	93 574 TEU/år	3 264 TEU/år	5 573 TEU/år	4	21

*Areal er eksklusivt areal for godsterminalbygg, apron og areal for eksisterende vernet bygg

** NB: eksisterende godsvolum i tørrbulk utgjøre for 2022 ca 1 000 000 tonn. Dette volumet må også ha arealer og tilgang til kai.

Det er antatt at de første ca 450 containere vil ankomme Eydehavn våren 2023. Eydehavn er ikke en containerhavn per i dag. Det medfører at containere plassert her (Arendal) vil bli avkrevd betaling (demurrage / detention cost). Det er derfor avgjørende viktig å få returnert containerne til eier. Alt containerbasert gods må derfor tas ut av container (splittes) og godset legges inn på lager (Eydehavn). Dette vil endre seg ved etablering av faste linjer. Da vil fulle og tomme containere kreve areal for lagring og håndtering på en annen måte enn ved oppstart. Det må etableres godsstyringssystemer – og avtale med operatør som har nødvendige IT systemer for styring, oversikt og håndtering. Det finnes flere slike operatører, som ved oppstart vil være leietakere av areal og lagerkapasitet. Bygging av fabrikk (Pilot, giga 1 , 2 osv vil kreve høye volumer- disse kommer i tillegg til vurdering av godsmengder for råvarer inn og ferdigvarer ut.

Areal og lastetyper:

Areal er en knapphetsfaktor. Bystyret har i 2020 vedtatt å være en strategisk og langsiktig eier av areal og kaifronter på Eydehavn. Oppkjøp av arealer og forhandlinger om fremtidig behov, bruk og tilbakeføring av kommunal eiendom ble initiert av Bystyret 28 okt 2021 og slike forhandlinger pågår, men er krevende og ikke slutført.

Det er av viktighet at Bystyret fastholder at alle kaifronter skal reguleres til offentlig havneformål – og at tilstrekkelig areal sikres for fremtidens næringstransporter

Forventede lastetyper, mengde og volum vil være førende for utviklingen og utbyggingen av havnetjenestene. Nedenfor følger en kort beskrivelse av de lastetyper og håndteringssystemer som planlegges i havnen.

Container

Container er en standardisert lukket lastebærer for ferdigprodukter mm. Skip i fast rute anløper havna og setter fra seg containere og tar med andre. Ligge tid i havn for container skip er styrt av kai tildeling i store Europeiske havner. Transportformen gir enkel tilgang til et verdensomspennende transportsystem. Containerne er enten 20, 40 eller 45 fot. Måltall for antall containere oppgis i TEU (Twenty Foot equivalent unit). En 40 fots container er 2 TEU. Containerne løftes til fra skip med egnet havnekran. Containerskip er styrt av tilgangen i andre havner og det må avsettes kaier og areal som gir høy effektivitet og kort ligge tid. Containerskip er linjeskip i fast rute– som anløper samme sted til samme tid. Det må avsettes en betydelig mengde areal for å kunne håndtere forventede volumer. Det må etableres en godsterminal for splitting av

containergods.

Det må etableres en dry port for å få containere ut av havneområdet – og lagring av tomme containere før utskipning.

Ansvar for havn: Areal, kai, kran, mafi, reachstacher, tilførselsveier, bærekraft.

Roro (roll-on/roll-off) rullende materiell.

Ferdigprodukter pakkes på et lasteplan eller i container- og fraktes m/lastebil til oppstillingssted på havn. Lasteplanet/Container/godset blir enten lastet et mafi flak, eller ført direkte om bord i roro-fartøy med egnede trekkvogner. Det etableres rampe fra kai til skip til å føre lasten sikkert over.

Roro er arealkrevende pga last som skal i land og last som skal med skipet må ha oppstilling nær rampen. Roro vil derfor kreve mye areal avsatt for å sikre effektivitet i logistikken.

Roro er en av transportformene som øker mest – og etablering av roro kapasitet vil medføre at flere vareeiere vil bidra til tilstrekkelig godsgrunnlag. Roro skip er primært styrt av tilgangen til kai

i Europeiske havner og det er ikke mulig å kombinere en roro kai og areal med andre aktiviteter. Rorofartøy er linjeskip i fast rute – som anløper samme sted til samme tid.

Ansvar for havn: Oppstillings areal , kai, rampe, innsjekk, mafi, verksted, veier, tollstasjon, sjåførfasiliteter, tubeløsning, bærekraft.

Generell cargo / stykkgoods:

Gjenstander (ofte bigbags) som er egnet for eget løft eller for store eller lite effektivt å stuffe i containere. Lastes ofte med truck eller kran i skipets sideport. Dette markedet er både linje og spotmarked.

Ansvar for havn: Areal, kai, kran, areal, veier, trucker.

Bulk (tørr bulk)

Tørre produkter som fraktes direkte i skipets lasterom. Typiske bulkprodukter er salt, kalk, råvarer, stein, grus, flis, tømmer m. Tørrbulk er og vil være en viktig lastetype på Eydehavn: Store tørrbulk skip er sjelden utstyrt med egne kraner/eget lastesystem, (noe mindre fartøy ofte har).

Bulkprodukter er både import til regionen (bla. salt, råvarer, kalk) og eksport (stein, flis, tømmer). Lange transportavstander (Salt: Afrika/råvarer: Asia & SørAmerika) krever store fraktvolumer og store skip for å gi økonomisk forsvarlig og kostnadseffektiv transport.

Havna må etablere nye kaier og kaifronter med tilstrekkelig dybde for sikkert å kunne ta imot store skip til kai. Det gjennomføres trafikk simuleringer av store skip til Eydehavn våren 2021 som grunnlag for videre detaljplanlegging.

Det må etableres kostnadseffektive håndteringssystemer (kraner, conveyorbelter (transportbånd) til og fra egnede råvarelager. Dette krever trinnvis utbygging, nye kaier, egnede kraner og areal avsatt til lager og transportveier. Bulk er primært et spotmarked (ingen faste skip/inge faste anløpstider).

Ansvar for havn: Areal, kai, kran, conveyor, råvarelager, hoppere, veier, hjullastere, bærekraft.

Bulk (våt bulk)

Væsker som fraktes i lastetanker på tankskip. Typiske våtbulk produkter er diesel, parafin, HVO, hydrogen og biozin. Produktene kan ha lavt flammepunkt- og krever derfor egne sikkerhetssystemer og sikkerhetsavstander på grunnlag av risikovurderinger. Etablering av tankanlegg, fylleterminal, rørgater og produksjonsanlegg må skje i tilstrekkelig avstand fra institusjoner, boliger, kontorer og der folk oppholder seg – og i god avstand fra andre

laster/lasteoperasjoner som kan påvirke sikkerheten. Avsatt areal og sted for slik type virksomhet må nøye vurderes og det er påregnelig at slik kapasitet må etableres på det sted som er best egnet..

Ansvar for havn: Areal, sikkerhet/separasjon/ fangdammer, kaiterminal, rørgater, tanker, veier.

Delkonklusjon:

Det må bygges nye kaier for å håndtere større skip og forventet økning i gods og nye lastetyper.

Dagens aktører må innpasses i planene og involveres. De aktører/ virksomhet som ikke kan prioriteres må der søkes løsning gjennom forhandlinger og/eller utkjøp.

Sporadiske og sjeldne prosjekter som binder arealutnyttelsen i området eller vil kunne negativt påvirke vareflyten vil vanskelig kunne videreføres på havne og industriområdet, og vil trolig heller ikke ønske det. I regionen etableres egnede havner som prioriterer denne virksomheten (f.eks Mandal: Straumsvika/Gismerøya + Kongsgaard/Vige i Kristiansand.

Masterplanen:

Masterplanen må være fremsynt – og peke på hvordan området optimalt skal utnyttes, og hvilke funksjoner som skal inngå og hvor mye areal og kaifronter som kreves for å sikre logistikken. Valget av de funksjoner som skal inngå- og hvilke som ikke skal prioriteres vil utfordre etablerte virksomheter. Masterplanen vil kreve betydelige investeringer som for havnen i perioder kan bli krevende å håndtere rent økonomisk. Utbygging, investeringer og utgifter kommer før utleie, inntekter og kontantstrøm. Havna må raskt bygge opp sine fond, for å stå rustet til å klare ekspansjonen. Kommunen må trolig akseptere år der havnen går med økonomisk underskudd .

Havnen må være kostnadseffektiv. Området må inndeles med klar funksjonsdeling per type last og enkel/effektiv tilgang. Det må være avsatt tilstrekkelig og egnede kaier og tilstrekkelig areal til formålene. Lasteoperasjonene må planlegges for fremtidig autonomitet og bærekraft. Det må planlegges for trinnvis utbygging – med mulighet for å korrigere investeringer og utbygging underveis. Det er ikke rom for feiletableringer eller feilinvesteringer.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

22/72 Forslag om etablering av aksjeselskap Plug Arendal as

Arkivsak-dok.	17/627-1287
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/72
2 Bystyret	27.10.2022	

Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre ber Arendal bystyre gjøre slik vedtak.

1. Arendal bystyre vedtar å etablere aksjeselskapet Plug Arendal AS, med 50% eierskap med stiftelsesdokument/vedtekter vedlagt, og med de forutsetninger som foreligger i saken.
2. Styret i Plug Arendal as skal ha 2- 4 medlemmer. Styrets leder er ved oppstart av selskapet havnefogd/daglig leder i Arendal Havn KF.
3. Styret i Arendal havn KF gis fullmakt til å opptre på generalforsamling på vegne av Arendal Kommune som aksjeeier.
4. Aksjekapitalen på kr 500 000 gjøres som kontantinnskudd i selskapet og hentes fra fond i Arendal havn KF.
5. Havnestyret autoriseres til senere å tings innskyte allerede etablerte landstrømsanlegg i Arendal havn KF i selskapet.

Vedlegg

Vedlegg 1 Sak 5 Plug Arendal AS Stiftelsesdokument

Vedlegg 2 Sak 5 Aksjonæravtale Plug Arendal AS

Vedlegg 3 Sak 5 Forretningsplan Plug Arendal untatt offentlighet

Sammendrag

Bakgrunn (Fakta)

Flere overordnede planer ligger til grunn for Arendal havn sine miljøsatsinger og tiltak.

- Eu`s grønne giv (Green deal)
- Eu`s mobilitets rapport: [«Sustainable and Smart Mobility Strategy putting European Transport on track for the future»](#). Bærekraft- Smart - Robust
- Nasjonal transport plan: 2022 -2031 Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.
- Arendal kommune: Kommunedelplan klima – og energi 2019 -2023
- Arendal kommune: Handlingsplan – kommunedelplan klima og energi 2019-2023
- Arendal havn strategiplan

Et delmål er at Arendal havn skal arbeide for å være en fossilfri havn i 2030 noe som vil være i tråd med EU's planer om at fra 1. januar 2030 skal skip i havn innenfor EU-medlemslandenes jurisdiksjon få krav om å koble seg til landstrøm, og utelukkende bruke landstrøm til å dekke energibehovet om bord mens de ligger til kai.

Kravet retter seg i første omgang mot containerskip og passasjerskip, men flere ønsker å utvide kravet til også å gjelde andre fartøystyper og mindre fartøy

For Arendal betyr det at landstrøm må etableres i sentrum for cruisetrafikken og fergetrafikken.

På Eydehavn må dagens landstrømsanlegg utvides for å kunne betjene flere og større skip – og containerskip. Landstrøm vil være en forutsetning både for eksisterende og planlagte fremtidige kaier.

Dagens landstrømsanlegg i Arendal:

Sentrum/cruise: Lavspenningsanlegg LV for mindre skip. (1600A -440V-50hz)

Fiskemottaket Barbu: LV 350A/200Kw x 2 400/230V – 50HZ

Eydehavn hovedkai: LV ca 3 MW (1 mw per uttak) – 690/440V 50/60Hz per uttak.

Pollen: Hurtiglader fritidsbåt (ca 100A-400V)

Anleggene i sentrum og på Eydehavn må i fremtiden oppgraderes og fornyes.

Det er et omfattende regelverk for sikker leveranse av landstrøm og forsyning av strøm til skip. Det krever inngående kjennskap til lovverk, tekniske og formelle krav, muligheter og alternativer, planleggingskompetanse og kapasitet samt drift av anleggene når etablert

Det må etableres en struktur/kompetansebase som har kunnskap, erfaring og tid til å gjennomføre prosjektene.

Alle forbrukere og skip som kobler seg til landstrømsanlegg skal betale for bruken – i et system der strømprisen er fastsatt på Noorpool børsen basert på pris per time og døgn, videre vil største målte effekt påvirke nettselskapets fakturering- og det må etableres egnede og automatiske måle og faktureringsystemer. Til å administrere dette kreves felles løsninger for oppkobling, måling og fakturering.

Havnefogden anser det for lite realistisk å skulle etablere stillinger og funksjoner internt med nødvendig inngående fagkunnskap og kompetanse direkte rettet mot landstrøm, styring, fakturering og muligheter utelukkende for Arendal havn. Det er derfor gjort undersøkelser for å finne partnere og etablere et formelt samarbeid med en kompetent partner om utvikling og drift av landstrøm i Arendal kommende år.

Slik partner har Arendal havn funnet i Bergen, Plug AS.

På denne bakgrunn anbefaler Havnefogden at det etableres et eget selskap (Aksjeselskap) for

å sikre styring og kontroll.

Formelle forhold rundt etablering av et eget aksjeselskap

Et kommunalt foretak er, etter kommunelovens § 9-1, rettslig sett en del av kommunen.

Foretaket og kommunen er samme rettssubjekt. Foretaket er altså ikke en egen juridisk enhet og derfor heller ikke en selskapsform i vanlig forstand. I den grad foretaket inngår avtaler vil dette være på fullmakt fra kommunen. Dette innebærer videre at det er kommunen som er å regne som part

i foretakets avtaler og ved en eventuell rettstvist vil det være kommunen som er rett saksøkt.

Ettersom Arendal Havn KF er en del av kommunen som rettssubjekt kan foretaket ikke opprette et eget datterselskap. Dersom det opprettes et AS, vil det altså rettslig være et selskap underlagt kommunen og ikke foretaket.

Organisatorisk er det en mulighet at kommunen gir styret i det kommunale foretaket fullmakt til

å opptre som generalforsamlingen i ASet - på kommunens vegne. For ytterligere å styrke det

organisatoriske fellesskapet kan det vurderes å plassere daglig leder i foretaket som styreleder i ASet. Det kan også vurderes om andre fra administrasjonen i foretaket kan/bør sitte i styret til ASet.

For å sikre ønsket samarbeid mellom KF og nytt AS reguleres hva det nye selskapets oppgaver skal være i stiftelsesdokument/formålsbestemmelsen til vedtektene. Her kan det også beskrives hvilke forventninger eier har til selskapet.

Vurderinger

Kommuneplanens føringer

Vurdering av klimakonsekvenser

Driftsmessige konsekvenser

Alternative løsninger

Konklusjon

Arendal havnestyre anbefaler Arendal bystyre om å vedta etablering av eget selskap for etablering og drift av landstrømsanlegg i Arendal- i et samarbeid med Plug AS, Bergen.

22/73 Eventuelt

Arkivsak-dok.	17/627-1288
Saksbehandler	Rune Hvass

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	12.10.2022	22/73

Meldingssaker
Referatsaker
Orienteringssaker
Delegerte saker