



ARENDAL KOMMUNE  
**Arendal Havn Kf**

## **Møteinnkalling**

### **Havnestyret Arendal Havn KF**

**Dato:** 10.03.2021  
**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](mailto:post@arendalhavn.no)  
eller telefon +47 97527000

## Saksliste

## Side

### Godkjenning av innkalling

### Godkjenning av sakskart

### Politiske saker

<a href="#">21/2</a>	Årsberetning, Årsrapport og regnskap Arendal havn 2020	5
<a href="#">21/3</a>	Langtids investeringsbudsjett korrigeringer Arendal havn perioden 2022-2031	9
<a href="#">21/4</a>	Masterplan Eydehavn. Overordnet plan for utvikling av Arendal havn – Eydehavn.	11
<a href="#">21/5</a>	Regulering av vannscooter i Nidelva.	17
<a href="#">21/6</a>	Høring om krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt og krav til automatisk nødstop.	19

### Meldingssaker

### Referatsaker

### Orienteringssaker

<a href="#">15/21</a>	HMS gjennomgang hendelser	22
<a href="#">16/21</a>	Økonomi	23
<a href="#">17/21</a>	Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF	25
<a href="#">18/21</a>	Gjesteavna – ekstern drift. Kriterier for valg	31
<a href="#">19/21</a>	Avhending utrangert utstyr- 2 stk eldre diesel trucker	34
<a href="#">20/21</a>	Arendal sjømansforening ASF søker om plassering av fyrlykt på havneareal Tyholmen	36
<a href="#">21/21</a>	Eventuelt	37

### Delegerte saker

*Eydehavn, den 05.03.2021*

*Svein Harald Monsen*  
*Leder i utvalg*

**Godkjenning av innkalling**

**Godkjenning av sakskart**

## Politiske saker

# 21/2 Årsberetning, Årsrapport og regnskap Arendal havn 2020

---

Arkivsak-dok.	17/627-896
Saksbehandler	Rune Hvass

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/2

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Havnestyret vedtar årsberetning, årsrapport og regnskap 2020 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 2019 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 2020. Resultatdisponering: overskuddet fra havnedriften 2019 og 2020 til sammen kr 6,96 mill kr overføres til disposisjonsfond i havneforetaket.*

---

### Vedlegg

Vedlegg 1 P sak 1 Arsberetning 2020 (Arendal havnevesen KF (600 (2)

Vedlegg 2 P sak 1 Arsrapport 2020 (Arendal havnevesen KF (6001) (2)

Vedlegg 3 P sak 1 Årsregnskap 2020 Arendal Havnevesen KF

### Sammendrag

Arendal havn driver kommersielt uten tilskudd eller andre økonomiske overføringer fra kommunen eller andre.

Det er et mål generere et økonomisk overskudd og bygge opp fond.

Havnens regnskap føres etter kommunalt regnskapsprinsipp. (pengeregnskapsprinsipp)

For havneforetaket som driver kommersielt ( og må generere inntekter og overskudd)

anbefaler havnefogd at fremtidige regnskap føres etter et tydelig(ere) lønnsomhetsprinsipp (regnskapsloven)

Dette ville gi bedre oversikt og parametere for styring av foretaket for eier, styre og daglig leder.

Forøvrig henvises til lov om havner og farvann § 32 2.ledd:

*For havnevirksomhet som ikke er omfattet av regnskapsloven § 1-2 eller av særlige regnskapsregler fastsatt i eller i medhold av kommuneloven eller annen lovgivning, skal det utarbeides årsregnskap og årsberetning etter reglene i regnskapsloven.*

Det vil derfor være variasjon i tallene som fremkommer i den tekstlige delen og regnskapstallene i vedlagte rapporter.

(Eks Netto overskudd drift ,inntekter mm varierer avhengig av hvilken regnskapsmetode som benyttes.)

**Balansen:** Arendal havn disponerer i dag eiendommer som ikke fremkommer i balansen. Dette til tross for at Havnen har tatt opp lån, kjøpt og betalt Arendal kommune for disse. Organisert som kommunalt foretak 100% eiet av Arendal kommune har dette begrenset betydning, men det gir et skjevt bilde av havnens reelle verdier. Dersom Bystyret i fremtiden vurderer at havnen bør inngå i et større regionalt samarbeid på havnesiden- vil det være avgjørende at havnens reelle verdier er balanseført riktig.

#### **REGNSKAP:**

Netto Inntekt ca 45 mill kr .

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Inntekt*	45,0	41,6	32 600	27 800	27 178	21 031
Resultat	6 956	2 500	4 900	122	402	1 601

Inntekt\* netto

Resultat\* netto driftsresultat

Høyeste inntekt noen gang. Økonomisk resultat over budsjettforventning 2019.

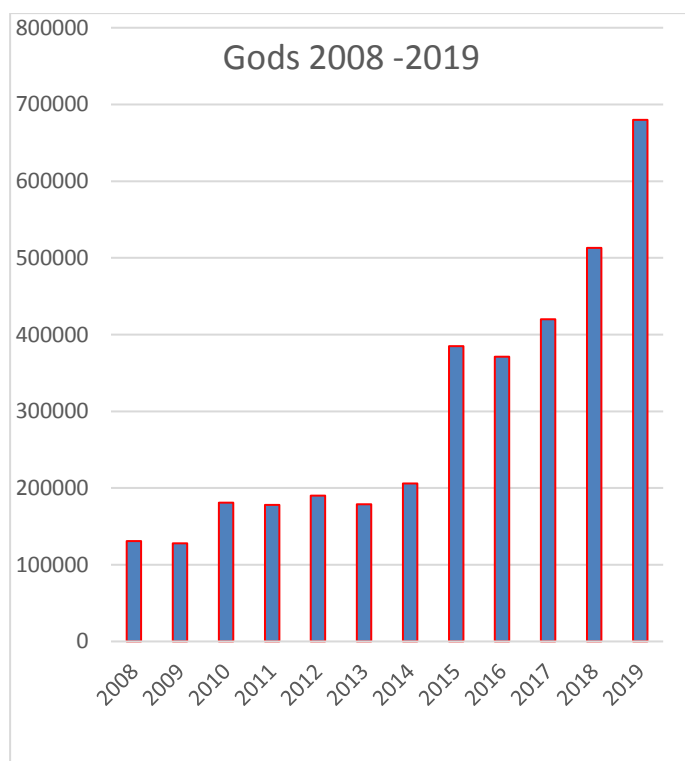
#### **Bakgrunn (Fakta)**

#### **Vurderinger**

	2020	2019	2018
Godsmengde (tonn)	744 000	672 000	513 000
Anløp m gods	285	293 stk	

Høyeste godsmengde noen gang i 2020 - viderefører 12 år med god vekst i havnetrafikken i Arendal.

2020 Arendal havn Godsmengde 2020: 750 000tonn.



Kilde: Statistisk Sentralbyrå SSB:

**CAGR** Compound annual growth rate (2013 – 2019) for alle Norske havner er 0,9% i snitt per år.

Arendal havn har i samme periode en årlig godsvekst på 25%.

Trafikk belastningen til Eydehavn ved Neskil bru er svært høy – og ny veitrase er politisk prioritert:

Kilde Statens vegvesen: *Trafikkmålinger yrkeskjøretøy per virkedag 2020:*

Eydehavn **253** vs «De viktigste korridorene i det norske transportsystemet» E134 Vågslid **282** / E16 Filefjell **198**

Den trafikale veibelastningen på Kystveien / fv 410 er svært høy- og ny vei må prioriteres helt frem til E18 ved Eyde Energipark

**HAVN:** (Eydehavn, Sandvikodden, Cruise, Fiskemottak)

Den ordinære havnedriften kjennetegnes ved høy aktivitet, mye gods, nye kunder og godt overskudd. Trafikkøkning på Sandvikodden og leieinntekt fra rigg bidrar positivt til resultat.

**SMÅBÅT:** ledige plasser (ca 180 stk)– flere utleide plasser, men fortsatt ledig kapasitet

**GJESTEHAVN:** økte bemanningsutgifter i sesong, senere oppstart pga covid 19 – og økte renholdutgifter utenom sesong bidrar til et negativt resultat.

## **Kommuneplanens føringer**

### **Vurdering av klimakonsekvenser**

### **Driftsmessige konsekvenser**

### **Alternative løsninger**

### **Konklusjon**



## 21/3 Langtids investeringsbudsjett korrigeringer Arendal havn perioden 2022-2031

---

Arkivsak-dok.	17/627-897
Saksbehandler	Rune Hvass

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/3

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Havnestyret ber Bystyret om å vedta investeringsplan for AH for perioden 2022-2031. Planen har en total investeringsramme for 10 års perioden på 349 mill kr.

---

### Vedlegg

Vedlegg 1 Psak 2 Arendal havnevesen KF - 10 års investeringsplan 2022-2031

### Sammendrag

Arendal havn, Eydehavn skal videreutvikles og bidra til økt regional verdiskapning. Det er et nasjonalt mål at mer gods i fremtiden skal overføres fra vei til sjø – for å spare miljøet. Eydehavn må bygges ut og det må investeres knyttet til forpliktelser for etablering av bærekraftig logistikksystem for batterifabrikken. Investeringene vil være påkrevd for å sikre at regionen har en fremtidsrettet og attraktiv havn som bidrar til økt verdiskapning, bedriftsetableringer og arbeidsplasser.

Stor trafikk og godsøkning de siste 10 år (til 672 000 tonn i 2019) gir i dag betydelig press på dagens kai kapasitet og tilgjengelig håndteringsutstyr. Havnevirksomheten påvirker omgivelsene med støy, støv, trafikk og lys. Restriksjoner i operasjonstider er innført, men gir også gi økte utgifter for vareeier og skip og er negativt for havnens konkurransevne. Havnen må kompensere kapasitetsutfordringene og andre restriksjoner med å bygge ut tilstrekkelig kaikapasitet, investere i bedre håndteringsutstyr og øke effektiviteten og konkurransekraften bla ved kortere liggetid for skip til kai, men dagens restriksjoner må på sikt oppheves – og det må i kommuneplanens arealdel ikke tillatesetableringer i havnens nærhet som kan være konfliktfylt.

Det planlegges ny 210m lang ny dypvannskai i området Bukkevik fra dagens hovedkai i retning østover. Ny ro-ro rampe inngår i prioriteringene.

Ny kaistruktur Pålsodden, langs Frisøysundet, vil betjene bulk, stykkgoods men også det lokale transport og fraktmarkedet – som i dag har få alternativer.

Sandvikodden tankanlegg er bygget av NATO på 60 tallet. Anlegget må oppgraderes etter pålegg fra myndigheter. Anlegget er utleid og benyttes til biodiesel (HVO). Anlegget inngår således i en omlegging til et mer bærekraftig samfunn.

Fremtidige utslippsfrie ferger er planlagt fra 2022. Det er i langtidsbudsjett avsatt investeringsmidler til nye fergekaier i 2021 og 2022.

### **Bakgrunn (Fakta)**

Havnestyret viderefører og legger til grunn Bystyrets forutsetning om at leieinntekter og brukerbetaling skal betale alle kostnader ved de planlagte investeringer- uten noen form for tilskudd eller overføring fra eierkommunen.

Investeringene har fokus på havnens kjerneoppgaver, der kommunale forpliktelser for å etablere logistikk infrastruktur for Morrow batterifabrikk og utskipning avBiozin er viktigste premisser.

Utbyggingen er styrt av en overordnet Masterplan – og senere reguleringsplaner, men utbyggingen skal skje trinnvis – og tilpasses kundebehov og prioriteringer.

Prioritering av investeringene i perioden 2022-2031: **totalt 349,5 millkr**  
(en økning fra 189 mill kr – pre batterifabrikk)

1. Eydehavn. ca **235 mill kr** Største poster: Erhverv/tilrettelegging areal 73 mill kr, ny dypvannskai 80 mill kr, ro-ro rampe 30 mill.  
Investeringene skal dekkes av brukerbetaling. Etablering av ny dypvannskaifront er nødvendig infrastruktur som vil være den økonomisk mest krevende investering på kort sikt, men er avgjørende for utviklingen. Inntektene kommer over lang tid og må gradvis bygges opp. Investeringene har varig verdi/lang avskrivningstid.
2. Teknisk utstyr/infrastruktur: **95,5 mill kr**  
Godshåndteringsutstyr som kjøpes inn og etableres i tråd med godsvekst.  
Investeringen dekkes av brukerbetaling.
3. Kommunale brygger **19 mill kr** fergeleier, elektrifisering, gjestehavn, småbåthavner.  
Kommunale brygger har ingen inntjening eller inntekter. Kostnadene må dekkes fra overskudd i havnedriften. Løpende investeringer kreves for å sikre at Gjstehavn og småbåthavner er sikre og egnet for formålet. Investeringer i gjestehavn og småbåthavner forutsettes dekket gjennom brukerbetaling for båtplasser.

### **Vurderinger**

Det er poster i investeringsplanen som vil være krevende å finansiere, da det ikke er en tilhørende inntekt. Dette gjelder spesielt oppgradering og vedlikehold av kommunale brygger og sentrumskaier.

### **Kommuneplanens føringer**

### **Vurdering av klimakonsekvenser**

### **Driftsmessige konsekvenser**

## Alternative løsninger

### Konklusjon

Alle investeringer i regi av havn skal betjenes med inntekter og brukerbetaling i havnen. Investeringene og finanskostnadene belastes ikke kommunale ordinære midler.

## 21/4 Masterplan Eydehavn. Overordnet plan for utvikling av Arendal havn – Eydehavn.

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	17/627-898
<b>Saksbehandler</b>	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/4

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre viser til saksfremlegget og vedtar Masterplanen for utvikling av havne og industriområdene på Eydehavn kommende periode.

Masterplanen er en overordnet plan for å ivareta forventet og ønsket utvikling av hele havne og industriområdet i et 10-15 års perspektiv.

Masterplanen skal ivareta de forpliktelser som kommune/havn har gjennom intensjonsavtaler, forventet trafikkutvikling og politiske prioriteringer for økt bærekraft og redusert klimapåvirkning.

Masterplanen skal detaljeres i reguleringsplaner – og medbestemmelse sikres fra alle berørte parter.

Masterplanen og påfølgende reguleringsplan(er) vil utfordre etablerte virksomheter, påvirke naboer (bolighus og næringer - og fremtidige områder. Dette må håndteres i dialog med berørte parter gjennom reguleringsplaner og i kommuneplanens arealdel.

Masterplanen og senere reguleringsplaner er koordinert og samkjørt med andre pågående reguleringer og planer. Bærekraft er en viktig overordnet føring.

Havnestyret ber Bystyret behandle og vedta Masterplanen da denne har et betydelig omfang der primærformålet er å imøtekomme kommunale forpliktelser, nasjonale og internasjonale føringer for bærekraft og understøtte politiske vedtatte prioriteringer for regionens næringsutvikling.

Økonomi: Masterplanen er havnens plan. Eydehavn er en offentlig havn, det legges opp til trinnvis utbygging og investeringer i tråd med trafikkutvikling og kundegrunnlag. Havnens investeringer og bruk forutsettes finansiert gjennom leie og tjenester til næringslivskunder. Investeringsbehov for perioden 2022-2013 behandles som egen sak.

Støy: Det er utarbeidet en rekke støysimuleringer ved utarbeidelse av Masterplanen. Disse rapportene/simuleringene har medført endringer i planen underveis for å redusere støypåvirkningen. Ved endelig regulering av områdene vil det fremlegges støyrapporter som en del av forventet konsekvens utredning (KU).

Det må forventes investeringer i støyreducerende tiltak både i og utenfor området. Det kan ikke utelukkes at enkelte hus må tilbys innløsning.

Havnestyret ber Bystyret gjøre følgende vedtak:

Bystyret vedtar Masterplanen for Eydehavn i tråd med havnestyrets innstilling, og de føringer som ligger i saken.

---

### **Vedlegg**

Vedlegg 2 P sak 3 Masterplan detaljering av råvarelager og bulk

Vedlegg 1 P sak 3 B001 - Masterplan alt.A-2021.02.19 (002) Eydehavn

### **Sammendrag**

Havnen står foran en betydelig transformasjon og utbygging- som vil kreve mye, påvirke omgivelsene og som må være fundert på en politisk bestilling og valgt retning for utviklingen. Masterplanens intensjon er å gi en samlet oversikt over behov/muligheter/forpliktelser som må og kan tilfredsstilles kommende år.

### **Bakgrunn (Fakta)**

Arendal havn KF er et heleiet kommunalt foretak. Bystyret tildeler havnen oppgaver, ansvar og myndighet gjennom vedtektene, strategi og virksomhetsplaner.

Arendal havn flyttet trafikkhavnen/godshavnen til Eydehavn i 2008. Havne og industriområdet har siden vært under kontinuerlig utbygging og utvidelse.

Fra 2008 til 2020 har godsmengden i havna økt fra 148 000tonn til 744 000tonn. En økning på over 500%.

Ifølge SSB har Arendal havn økt godsmengden med 25% hvert år siden 2013.

*(Snittet for Norske havner i perioden er 0,9% årlig vekst)*

*Kilde SSB: CAGR Compound annual growth rate (2013 – 2019) Alle Norske havner.*

Havna er i dag viktig infrastruktur for verdiskapningen i kommunene og næringslivet i hele Agder, spesielt i øst. Verdiskapning, arbeidsplasser og aktivitet knyttet opp mot havnen er betydelig – og omfatter en rekke kommuner og virksomheter både som faste og sporadiske brukere av havna.

Videreutvikling og utbygging av havne og industriområdet vil være avgjørende for inngåtte forpliktelser og ønsket utvikling i regionen. Slik utvikling må skje etter en overordnet plan-Masterplanen.

### **Overordnede føringer:**

EU's politikk er førende for Norge gjennom EØS avtalen. European green deal følges nå av

en egen plan for transportsektoren som nå vil bli behandlet i EUs organer Europaparlamentet og Rådet)

*«Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European Transport on track for the future».*

Fremtidig utslippsfri transport i Europa skal skje på skip og bane – der målet er å overføre 75% av dagens veitrafikk til skip og tog.

Godset skal fraktes av skip mellom nullutslippshavner. Veiprising foreslås innført og vi endre dagne transport vilkår og systemer.

Fremtidens næringsattraktive regioner vil måtte ha nærhet til en effektiv nullutslippshavn. Eydehavn kan bli en slik havn.

Arendal kommune er forpliktet til å tilrettelegge for kraftig godsvekst, og varierende godstyper. Tilgjengelig areal og kaifronter er i dag en knapphetsfaktor, som krever prioriteringer, betydelige investeringer for å ivareta forpliktelser, ambisjoner, og ønsket utvikling.

Prioriteringer medfører også at enkelte aktiviteter og næringer ikke vil/kan bli prioritert i havne og industriområdet. Næringsliv, dagens aktører, naboer og andre berørte må sikres reell medbestemmelse gjennom reguleringsplaner. Masterplanen er en overordnet – ikke forpliktende plan, som peker på retningen, der reguleringsplaner og utbygging skal sikre optimal utnyttelse av arealene – rasjonell planlagt etappevis utbygging og sikrer medbestemmelse.

En langsiktig plan for utvikling av havne og industriområdet er en politisk beslutning. (Bystyret). Masterplanen vil bli fulgt opp gjennom reguleringsplaner og utredninger der berørte parter får mulighet og anledning til å kommentere og påvirke planene og prioriteringene.

De viktigste drivere for Masterplanen på kort sikt er:

- Godsvekst pga nyetableringer og forpliktelser. (Morrow batteries / Biozin / spinn – off virksomheter)
- Varierende lastetyper for ferdigvare til kunde (bulk, roro, container, stykkgoods)
- Godsvekst fra eksisterende kunder (bedre vei – bedre effektivitet – nye produkt-konkurransetrinn)

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

### **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 må initieres.

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.

### **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 kai og kaifront 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 for skipenes størrelse.

Kostnadseffektive håndteringssystemer må etableres (kraner, conveyorbelt (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/ingen 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 annen virksomhet og spesielt 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.*

### **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 på 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. Roro

kaier må derfor reserveres til formålet.

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

### **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. Container skip er styrt i tid av kai tildeling

i store Europeiske havner. Transportformen gir enkel tilgang til et verdensomspennende transportsystem. Containere 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. Containere 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. Container kaier må derfor reserveres til container drift.

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

### **Delkonklusjon:**

Det må bygges nye kaier for å håndtere større skip og forventet økning i gods og etableres egnede 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)

### **Masterplanen:**

Masterplanen må være fremsynt – og peke på hvordan området skal fremstå, og hvilke funksjoner som skal inngå, når ferdig utbygd. Valget av hvilke 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 noen år der havnen ikke nedbetaler sin gjeld, kun renter og i ekspansive utbyggingfaser enkelte år vil kunne gå 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 økt

bærekraft.

Det må planlegges for trinnvis utbygging – med mulighet for å korrigere investeringer og utbygging underveis. Det er ikke rom for feiletableringer eller feilinvesteringer.

Økonomi: Masterplanen er havnestyrets plan. Eydehavn er en offentlig tilgjengelig havn, det legges opp til trinnvis utbygging og investeringer i tråd med trafikkutvikling og kundegrunnlag. Havnens investeringer og bruk forutsettes finansiert gjennom leie og tjenester til næringslivskunder.

Investeringsbehov for perioden 2022-2013 behandles som egen sak.

Investeringsplanen peker på både utkjøp av areal, mulig kompensasjon for påførte ulemper eller erstatning for påført tap i tillegg til rene investeringer for å etablere en fremtidig havn.

Støy: Det er utarbeidet en rekke støysimuleringer ved utarbeidelse av Masterplanen.

Disse rapportene/simuleringene har medført endringer i planen underveis for å redusere støypåvirkningen. Ved endelig regulering av områdene vil det fremlegges støyrapporter som en del av forventet konsekvens utredning (KU).

Det må forventes investeringer i støyreduserende tiltak både i og utenfor området. Det kan ikke utelukkes at enkelte hus må tilbys innløsning. Dette inngår i finansieringsplanen.

## **Vurderinger**

### **Kommuneplanens føringer**

### **Vurdering av klimakonsekvenser**

### **Driftsmessige konsekvenser**

### **Alternative løsninger**

### **Konklusjon**



## 21/5 Regulering av vannscooter i Nidelva.

---

Arkivsak-dok.	17/627-899
Saksbehandler	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/5

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre viser til Rådmannens saksfremlegg vedr regulering av vannscootere i Nidelva.

Arendal havnestyre stiller seg bak at en evt. regulering for Nidelva bør gjøres med hjemmel i motorferdselslova (fremfor havne og farvannslova).

Arendal havnestyre anbefaler Bystyret å gjennomføre en høring før det endelig vedtas å innføre evt.begrensinger for vannscootere i Nidelva – der det vises til begrunnelser for restriksjoner som anført i Rådmannens saksfremlegg.

---

Vedlegg  
Vedlegg 1 P sak 4 Regulering av vannscootere Nidelva

### Sammendrag

#### Bakgrunn (Fakta)

Bystyret har bedt om sak vedr vannscooterbruk i Nidelva i god tid før sesongen 2021. Et forbud eller regulering må ha hjemmel i gjeldene lov.

Det er vurdert at for evt begrensinger i Nidelva vil motorferdsellova ha mer egnet hjemmel for evt. restriksjoner enn havne og farvannslova.

Arendal havnestyre er delegert kommunal myndighet etter lov om havner og farvann, men når Bystyret har bedt om saken, legges til grunn at Bystyret selv vil vedta evt restriksjoner. Bystyret selv er myndighet etter Motorferdsellova.

Rådmannens saksfremlegg anbefaler høring for restriksjoner med hjemmel i Motorferdselslova. Havnestyret stiller seg bak denne vurderingen.

### Vurderinger

### Kommuneplanens føringer

**Vurdering av klimakonsekvenser**

**Driftsmessige konsekvenser**

**Alternative løsninger**

**Konklusjon**

## 21/6 Høring om krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt og krav til automatisk nødstop.

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	17/627-900
<b>Saksbehandler</b>	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/6

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre ber Bystyret om å avgi følgende høringsinnspill til forslaget datert 02.02.2021.

Arendal er blant landets største fritidsbåtkommuner med betydelig fritidsbåttrafikk i høysesong. Sikkerhet på sjøen er viktig for alle.

Å stille formelle kompetanse krav til fører av fritidsfartøy med stort skadepotensiale er riktig vei å gå.

- Bystyret anbefaler allikevel at høyhastighetskompetansebevis innføres for alle fartøy under 24 meter fra 40 knop (og ikke 50knopsom foreslått).  
Begrunnelse: Større fartøy med høyere vekt har også stort skadepotensiale. Enhetlig grense (40 knop for alle) vil redusere potensialet for rettsvillfarelse blant båtfolket)

Bystyret stiller seg bak

- å fjerne 10 knop som maksgrense for båtfører under 16 år.

Innføre krav til automatisk nødstop.

---

### Vedlegg

Vedlegg 1 P sak 5 Høring om krav til hoyhastighetsbevis for forer av fritidsbat og krav til automatisk nodstopp

### Sammendrag

Forslaget er:

- innføre krav om høyhastighetsbevis for førere av norske fritidsbåter under 24 meter som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer
- Innføre krav om høyhastighetsbevis for vannscootere fra 40 knop
- Oppheve dagens 10 knopsgrense for båtførere under 16 år
- Under forutsetning at det blir vedtatt lov hjemmel, krav til bruk av automatisk nødstop reguleres i en ny forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter

Det tas sikte på å innføre regelverket fra 2022.

Begrunnelser for forslaget fremkommer i høringsbrevet.

### **Bakgrunn (Fakta)**

Sjøfartsdirektoratet fikk i oktober 2019 i oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) å utrede innføring av krav til høyhastighetsbevis samt krav om og bruk av dødmannsknapp eller annen automatisk nødstoppmekanisme. Oppdraget var en del av oppfølgingen av Meld. St. 30 (2018– 2019) Samhandling for bedre sjøtryggleik (sjøsikkerhetsmeldingen).

Innstillingen til Stortinget fra næringskomiteen om Samhandling for bedre sjøtryggleik (Innst. 203 S 2019–2020) ble vedtatt 21. mars 2020.

### **Vurderinger**

#### **Kommuneplanens føringer**

#### **Vurdering av klimakonsekvenser**

#### **Driftsmessige konsekvenser**

#### **Alternative løsninger**

#### **Konklusjon**

**Meldingssaker**

**Referatsaker**

## Orienteringssaker

### 15/21 HMS gjennomgang hendelser

---

Arkivsak-dok.	17/627-889
Saksbehandler	Rune Hvass

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	15/21

---

**Havnefogdens forslag til vedtak**  
Arendal havnestyre tar redegjørelsen til orientering.

---

#### Vedlegg

#### Sammendrag

**Bakgrunn (Fakta)**  
Ingen spesielle hendelser i perioden.

#### Vurderinger

#### Kommuneplanens føringer

#### Vurdering av klimakonsekvenser

#### Driftsmessige konsekvenser

#### Alternative løsninger

#### Konklusjon

## 16/21 Økonomi

---

Arkivsak-dok.	17/627-890
Saksbehandler	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	16/21

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar redegjørelsen om foretakets økonomi til etterretning.

---

Vedlegg

### Sammendrag

**ØKONOMI samlet/generelt:** (per 3 mars 2021)

Inntekt 6,6 mill kr (budsjett 8,6 mill kr)

utgift 6,8 mill kr – (budsjett 8,6 mill kr)

Resultat minus 0,2 mill kr:

(Dette er typisk for 1ste tertial. Flere utgiftsposter forfaller tidlig på året og utgiftene er ikke periodisert.

Småbåthavn og gjestehavn har periodiserte utgifter /inntekter men faktureres kun i slutten av 1ste tert)

#### Havn :

Inntekt 6,4 mill kr (budsjett 6,2 mill kr)

utgift 5,1 mill kr – (budsjett 5,7 mill kr)

Resultat 1,3 mill kr:

#### Småbåt:

Inntekt:0 (budsjett 1,6 mill kr)

Utgift: 1,1 mill kr (budsjett 1,4 mill kr)

Resultat småbåt: minus 1,0 mill kr

Årsak: ikke fakturert leie i småbåthavnene

#### Gjestehavn:

Inntekt 0,1 mill kr (budsjett 0,8 mill kr)

Utgift 0,6 mill kr (budsjett 0,8 mill kr)

Resultat gjestehavn (minus) - 0,4 mill kr

### Bakgrunn (Fakta)

## **Vurderinger**

### **Kommuneplanens føringer**

### **Vurdering av klimakonsekvenser**

### **Driftsmessige konsekvenser**

### **Alternative løsninger**

## **Konklusjon**

Godt økonomisk resultat, men midler må avsettes til nedbetaling av gjeld. Arendal havn har stor gjeld og må redusere denne- eller avsette til fond for kontraktsfestet og myndighetspålagt oppgradering av Sandvikodden.



## 17/21 Info og status om pågående prosjekter i Arendal havn KF

---

Arkivsak-dok. 17/627-891  
Saksbehandler Rune Hvass

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	17/21

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre tar havnefogdens orienteringer til etterretning.

---

### Vedlegg

### Sammendrag HAVN

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

Reguleringssaken fremlegges for KPU/Bystyret til vedtak mar 2021. Agder fylkeskommune er i gang med byggeplanen for veien og er klare til oppstart så fort det er praktisk mulig. Det er bevilget midler og Fylkeskommunens plan er at veien skal være ferdig i løpet av 2022.

Morrow Batteries har gitt klart uttrykk for at ny vei må komme til havn- dersom batterifabrikken etableres på Eyde Energipark og kommunen har forpliktet seg til dette.

#### 2. Del 2 Neskilen – Eyde Energipark:

Ny vei fra Eyde Energipark til Neskilen er under planlegging. Det er engasjert ekstern prosjektleder som ivaretar fremdrift og koordinering mot andre offentlige og private interesser. Veien forventes ferdig bygget i løpet av 2024. Det er allerede gjennomført konsekvensutredning av traseen ned til Totjønn. Det siste strekket som skal konsekvensutredes er på drøye 1000 meter.

Kommunen og Fylkeskommunen ønsker at veien bygges som riksvei. Det er tatt initiativ overfor samf.dept og statsråden. Veien er planlagt uavhengig av Morrow etablering på Eyde Energipark, da den har stor betydning for næringsutviklingen i østre del av Agder inkl etablering av Biozin fabrikk.

Veien må prioriteres lokalt og regionalt inn mot NTP. Agder fylkeskommune har anslått kostnadene til veien til ca. kr. 400- 450 millioner.

### 3. **Autonome kjøretøy**

#### Veien mellom Eydehavn og Eyde Energipark som nasjonal testarena for autonom varetransport med utslippsfrie kjøretøy:

Havnestyret bifaller ideen om å avsette tilstrekkelig veiareal langs traseen for å etablere og utvikle veien fra Eyde Energipark til Arendal Havn som et nasjonalt prøveprosjekt for autonome, batteridrevne kjøretøy.

Morrow støtter denne spennende ideen og selskapet bifaller prosjektet.

Det undersøkes nå mulighet for å inngå intensjonsavtaler med aktuelle bedrifter og bidragsytere for å styre utviklingen av utslippsfri – autonom transport til/ fra fabrikk men også for autonom godshåndtering på kai området. Havnefogden vil inngå i styringsgruppe for autonome kjøretøy- og drive prosjektet frem mot realisering

### 4. **Oppstart ny regulering havne og industriområder Eydehavn**

Havnestyret har bedt om ny reguleringsplan for havne og industriområdet på Eydehavn. Formålet i gjeldene plan videreføres, men reguleringsplaninitiativet vil kun oppdatere gjeldene byggegrenser, gi en mer forutsigbar og fleksibel reguleringsplan for å tilfredsstille nye kunders behov- sikre bedre daglig drift og laste håndtering, sanere eldre bygninger og korrigere byggehøyde.

Denne reguleringsplanen vil ikke utfordre dagens vedtatte støybilde ( byggegrenser, rivning av bygninger, byggehøyder). Det vil derfor bli foretatt en revurdering av støyrapport Sinus 2006 etter T1442 som i dag er gjeldene for havne og industriområdet.

Fremtidig utvidelse av havneaktiviteten vil kunne utfordre fremtidig støybilde og det iverksettes derfor egen utredning om fremtidig generert støy.

Rambøll er etter en anbudsrunde engasjert til å forestå reguleringsprosessen.

#### **Plandokumenter leveres kommunen i uke 10.**

Etablering av Morrow batteries og forventet Biozin produksjon vil kreve betydelig areal, flere og ny kaifronter, håndteringsutstyr og roro rampe og råvarelager. Strategiplanen peker på behovet for å kunne benytte «alle» kaifronter på Eydehavn

i fremtiden for å kunne ivareta logistikken og forpliktelser. Havnestyret har vedtatt en Masterplan som involverer «hele» havne og industriområdet, og som i stor grad vil kunne påvirke våre naboer i området.

Dette forholdet vil påvirke de utredninger og reguleringer som allerede er bestilt. Omfanget av arbeidet må korrigeres og utvides. Det må planlegges informasjon og dialogmøter med berørte naboer og næringsinteresser på

Eydehavn.

#### 5. **Støyutredning.**

Vedtatt strategiplan 2020 peker på behovet for å legge til rette for økt trafikk, flere lastetyper og høyere årsmidlet gjennomsnittstøy fra Eydehavn. Dagens lokale restriksjoner på støyende arbeider må på sikt oppheves dersom havnen skal være kommersielt attraktivt.

Etter en anbudsrunde er Brekke og Strand valgt som leverandør. Arbeidet vil starte opp raskt og ferdig rapport antas å foreligge mars/april 2021.

#### 6. **Elektrodetomta** forurensingsopprydding. TT anlegg er entreprenør.

Arbeidet pågår – forventes ferdig per jan 2020.

Status for arbeidene:

Det er avdekket mer forurenset masse enn forutsatt i nord østre del av området. Dette medfører mer masse er bortkjørt til deponi, mer rene masser innkjøpt, mer arbeid og mer transport. Alt vil medføre økte kostander enn det som tidligere har vært forutsatt. Havnestyret vil fremme sak til Bystyret om økning av investeringsmidlene ved 1ste kvartal.

Arbeidet er nesten ferdig, det som gjenstår er å fylle igjen hjørne mot krysset Kristen Staksnæs vei/Nitridveien – dette gjøres når Fiven er ferdig med en omkobling nede

i gropen. Likeledes skal det påkobles overvannsledning i andre krysset mot Havneveien, gjøres nå når telen er borte.

Sluttrapport er under utarbeidelse vil bli oversendt.

Ny områdeplan for hele området vil få oppstart så snart konsulent er valgt.

#### 7. **Avtalte kundeforhold. Kundeprosjekter, batterifabrikk.**

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*».

## **HAVN – SANDVIKODDEN TANKANLEGG HIS**

Kontraktsforslag ny avtale om leie av anlegget i perioden 2021-2022 er oversendt med nødvendige vedlegg.

Kontrakten forplikter Arendal havn til å oppgradere sikkerheten og effektiviteten ved anlegget.

Det forventes færre anløp i 2021 enn i 2020. Dette vil kunne redusere inntektene noe. Leieavtalen vil gi en god kontantstrøm, men det understrekes at kontrakten og forpliktelsene krever at inntektene disponeres til sikkerhetsmessig oppgradering og vedlikehold av anlegget.

Planlagte investeringer og oppgraderinger i kommende 4 årsperiode er vurdert til 24 mill kr redusert fra tidligere (25- 27 mill kr), men investeringene vil komme tidligere 2021/2022.

## **HAVN - FISKEMOTTAK**

8. Flytebrygge langs dagens kai innerst – for bølgedemping utsettes til 2021. Det er søkt om og tildelt midler.

-bølgebryter må produseres og installeres.

## **HAVN- DIVERSE**

9. Langbryggen  
Struktur arbeider er ferdigstilt under kai. Inkludert katodisk beskyttelse. Arbeidet på kaifront, redningsstiger og dekke på promenaden starter 4 jan antatt ferdig april 2021 Repstad anlegg er tildelt kontrakten som pågår. Kontraktsummen er ca 1,7 mill kr. (stillasleie inkl. demontering etc ca kr. 250K kommer i tillegg)  
Vi ligger foran tidsplan og arbeid ferdigstilles innen 1 april.

### **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.

**10. Landstrøm – cruise.** ( ingen endring)

ENOVA har klargjort kriterier for fremtidig tildeling. Bystyret har i vedtak av 29 okt 2020 klargjort satsingen på cruise. Det skal først søkes om utredningsmidler i forkant av hovedsøknad.

**11. Hurtiglader fritidsbåtflåten.** ( Pollen / Gjestehavna)

Havnestyret har vedtatt å benytte midler til å anskaffe hurtiglader for fritidsbåtflåten innen 2021. Det er inngått avtale med Holta & Håland om etablering av hurtiglader i Pollen fra våren 2020.

Det er i dag ingen ISO standard eller annet for batteridrevne båter. Et aggressivt marint miljø for ladestasjon, sikkerhet ved lading, manglende standarder om mottak av strømstyrker om bord ol, gjør at prosjektet vil kreve utredninger før bygging og etablering. Det vil trolig etableres et CCS2 ladesystem Arbeidet vil kreve samarbeide med andre aktører og prosjektet inneholder usikkerheter.

## **HAVN – EL.FERGER – Fergeleier / lade infrastruktur**

**12. Nye utslippsfrie ferger 2022.** (utsettes trolig pga ESA klage) (Ingen endring)

*Status og fremdrift: Prosjektet kjøres i regi av AFK. Det er gjort vedtak i Fylkestinget og Bystyret vedr prosjektet/ prosjektomfanget.*

Prosjektet deles i to deler: Fergene og fergeleiene.

Arkitektkonkurranser for Tyholmen, Kolbjørnsvik og Skilsø er gjennomført.

Fylkeskommunen har ønsket å sikre at europeiske konkurranseregler er fulgt. Advokatfirma Kluge er engasjert for å verifiseres at konkurransen er juridisk prøvd for EUS regelverk – før utlysning. Dette vil utsette prosjektgjennomføringen.  
Status for juridiske utredninger er ikke klart.

## **SMÅBÅTHAVN**

**13. Status**

av ca 1413 offentlige utleieplasser er ca 180 ledige. (Ikke utleid) 1183 er utleid.

Vedlikeholdsetterslep. Behov for oppgraderinger og investeringer. Mediefokus

#### **14. Plan for oppgradering**

Det utarbeides en helhetlig plan for oppgradering av småbåthavner. Ikke startet. Disse må være sikre, funksjonelle og egnet for formålet.

#### **15. GJESTEHAVN (se for øvrig egen sak – ekstern drift)**

Ombygging 1 etg er i gang. Entreprenør er Hisøy bygg as.

Fastpris tømmer/rørlegger på ca 1,2 mill kr. Covid 19 midler inntil 400 000kr er tildelt og benyttes i prosjektet.

Må være iverksatt innen 2020 og fakturert innen mars 2021

Utskiftning av ventilasjon kjøres som eget prosjekt med investering på ca 250 000kr igangsatt.

Servicebygg – gjestehavn er nå ombygget i 1 etasje;

Nytt dusjanlegg for dame/herre og familierom, samt nye toaletter, nytt vaskerom, ny resepsjon samt bakrom for haveneverter er under ferdigstillelse, forventet ferdig uke 11.

Godkjent fasadeendring med oppløft tak samt observasjonsplattform, arbeidet er utsatt.

Restaurant:

Reviderte planer godkjent av leietaker, medfører utvidelse av dagens kjøkken og serveringsareal, nytt kjølerom, nytt HC/kundetoalett.

Ny pergola over terrasse som vil gjøre serving mulig hele året uansett vær.

Oppstart umiddelbart – planlagt åpning 5 juni 2021.

#### **Bakgrunn (Fakta)**

#### **Vurderinger**

#### **Kommuneplanens føringer**

#### **Vurdering av klimakonsekvenser**

#### **Driftsmessige konsekvenser**

#### **Alternative løsninger**

#### **Konklusjon**

## 18/21 Gjestehavna – ekstern drift. Kriterier for valg

---

**Arkivsak-dok.** 17/627-892  
**Saksbehandler** Rune Hvass

---

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	18/21

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre inngår kontrakt med LowCamp as datter Canvas Arendal As: (selskap under etablering).

Canvas Arendal AS skal drive landbaserte tjenester i Arendal gjestehavn i 3 år frem til 2023, med + opsjon for ytterligere 5 år.

Ansvar og forpliktelser for partene fremkommer i kontrakt datert 1 mars 2021.

Avtalen forplikter AH til å bygge om og utvide restauranten før sesongen 2021.

Investeringsrammen økes fra 2,5 mill kr (lånefinansiert) til 4,5 mill kr der 2,0 mill hentes fra fond.

---

### Vedlegg

Vedlegg 2 O sak 4 Ekstern drift ombygging restauranthus - Arendal Gjestehavn v.08-A3

Vedlegg 3 O sak 4 Ombygging gjestehavn Kalkulasjon Restaurant Gjestehavn feb 21

Vedlegg 1 O sak 4 Kontrakt ekstern drift ombygging Arendal gjestehavn Canvas

### Tidligere vedtak:

Saksfremlegg havnestyret 2 des 2020 og 20 jan 2021 er omfattende og refereres ikke på nytt her.

Havnestyret har avsatt 2,5 mill til investeringer i gjestehavna 2021:

I tillegg er det i investeringsbudsjett ført 3,1 mill kr (spillemidler)

Investeringsrammen er derfor 5,6 mill kr

Hva	Vedtatt	Kostnad	Tilskudd	Status
Ombygging 1 etg	JA	1 400 000	0,4 Corona	pågår

*Havnestyrets vedtak av 20 jan 2020:*

*Arendal havnestyre vil videreføre dialogen med Canvas Hove om ekstern drift av Arendal gjestehavn i 3 år + opsjoner med oppstart 2021.*

*Havnestyret ber havnefogden om å fremlegge forslag til endelig avtale mellom partene for styret i neste ordinære møte 3 feb.*

*Havnestyret vedtar å fremme forslag om ombygging av restauranten med fleksibelt tak og glassvegger & ombygging av 2 etg for inntil 2,3 mill kr, og må ta forbehold om bystyrets godkjenning 1ste kvartal 2021*

Ombygging 2etg	JA	800 000		Vedtatt ikke igangsatt / foreslås utsatt 2022
Nye brygger- pir 2	JA	400 000		pågår

SUM: forpliktet 1,8 mill kr / budsjett 2,5 mill kr

Det foreligger nå kalkulasjon av ombyggingen i restauranthus

Restaurant - Arendal Gjestehavn 23.02.2021				
Pergolasystem med glassvegger				kr 1 541 600,00
Opsjon med skyedør				kr 40 000,00
Busjettert tilpasning av pergola og beslag/renne				kr 100 000,00
Tilbud på ombygging fra Hisøy Bygg AS				kr 751 615,00
Opsjon kjølemaskin til kjølerom				kr 20 867,00
Busjett Elektro				kr 284 240,00
<b>Totalt bygningsmessig</b>				<b>kr 2 738 322,00</b>
Tilbud på nødvendige vaskesøyler				kr 94 526,00
Totalt utstyr				kr 791 394,00
				<b>kr 3 624 242,00</b>

#### *Inndekning / økt investering*

Vedtatt budsjetttramme er 2,5 mill kr.

Igangsatt prosjekter 1,4 mill kr (forpliktet).

Ombygging restauranthuset kr 3,6 mill kr. (se nedenfor)

Canvas tar investeringer for ca 0,5 mill kr.

AH investering restauranthus 3,1 mill kr.

Samlet investering AH 4,5 mill kr / underdekning 2,0 mill kr

Finansiering: 2020 utbetalte spillemidler på kr 3,1 mill er overført fond.

Rest kr 2,0mill hentes fra etablerte fond i havneforetaket – og rapporteres per 1 kvartal.

#### **Sammendrag**

##### **Intern drift- eller ekstern drift:**

Gjestehavnen inngår i byens og regionens turist og besøkssatsing og skal:

- bidra til verdiskapningen i vår region
- øke attraktiviteten til Arendal sentrum.

Følgende tiltak gjennomføres for å nå målene:

##### **Tiltak**

- Utvide kapasiteten for fortøyning. Utvide antall strømuttak.
- Øke antall toaletter og dusjer i området
- Etablere lade infrastruktur for el. fartøy
- Oppgradere restaurant for økt inntjening



- Utrede mulighetene for ekstern drift.
- Bidra til helårsdrift av basseng.
- Samarbeid med andre gjestehavner innen markedsføring, informasjonssystemer, betaling mm.

Formålet ligger fast uavhengig av hvem som driver anlegget.

Følgende deler av Arendal gjestehavn er et ansvar for Canvas Arendal under denne kontrakt:

- Sjøbad med basseng, teknisk anlegg, flytende dusj/garderobe/toalett
- Flytende lokale (Velværebygget).
- Korttidsbrygge for fortøyning v/basseng.
- Restaurantbygg med kjøkken og uteservering
- Servicebygg på land m dusjer, vaskemaskiner, resepsjon, toaletter i 1 etg.
- Servicebygg 2 etg. (-minus 1 kontor som disponeres av AH). Tilgang til møterom.
- Lagerbod for kjøll / fryser.

Følgende inngår ikke i ansvaret for ekstern driver under denne kontrakt: Kaier, brygger, landganger, flytebrygger, bro og annen teknisk utrusting for drift av brygge/bryggeplasser. Servicebrygge m kloakktømmepumpe. Adkomst areal for brann, sykebil, søppel, varelevering.

- Søppelbod/søppelhåndtering. (Leietaker holder orden- tømmer fulle BigBelly til søppelbod). AH har kontraktsforhold og betaler renovatør for henting).  
AH har ansvar for sikkerhet/vakthold i båthavna.

Bryggene holdes utenfor leieavtalen fordi bryggene i sentrum må kunne benyttes av «alle». Arendal havn har kompetanse og utstyr for å kunne drifte og vedlikeholde bryggene. Leiepris i gjestehavner i sesongen er prisfølsomt og et konkurranseelement som influerer på primærformålet og konkurransen med andre destinasjoner.

Avtal leiesum for anlegget speiler markedspris, med fradrag for de tilleggsoppgaver som leietaker er pliktige å utføre for utleier under denne kontrakt: (off.tilgjengelige toaletter i åpningstid, tømning av Big Belly, generell ryddighet og orden i området. Kundemottak.

## **Bakgrunn (Fakta)**

## **Vurderinger**

## **Kommuneplanens føringer**

## **Vurdering av klimakonsekvenser**

## **Driftsmessige konsekvenser**

## Alternative løsninger

## Konklusjon

### 19/21 Avhending utrangert utstyr- 2 stk eldre diesel trucker

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	17/627-893
<b>Saksbehandler</b>	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	19/21

---

#### Havnefogdens forslag til vedtak

Arendal havnestyre avhender 2 stk eldre trucker for den pris som kan oppnås i markedet.

---

## Vedlegg

### Sammendrag

Havna har regnskapsført maskiner og utstyr til en verdi av ca 23,5 mill kr i balansen. Det er i 2020 investert i ny 10tonn elektrisk truck. Før økt sikkerhet, effektivitet og redusert utslipp 2 eldre diesel drevne trucker (1 stk 12 tonn Kalmar antatt ca 1995 og 1 stk 15 tonn Kalmar antatt ca 1980) er nedskrevet til 0- verdi i balansen. Begge maskiner er gamle – og det må betydelig investeringer til for å få disse sertifisert og godkjent. Ingen av maskinene kan i dag benyttes lovlig – og det er ikke regningssvarende å gjennomføre reparasjoner.

Havnefogden anbefaler at begge maskiner avhendes for den pris som kan oppnås i markedet – som delemaskiner.

Antatt samlet verdi er trolig +/- 100 000kr.

## Bakgrunn (Fakta)

## Vurderinger

**Kommuneplanens føringer**

**Vurdering av klimakonsekvenser**

**Driftsmessige konsekvenser**

**Alternative løsninger**

**Konklusjon**

## 20/21 Arendal sjømansforening ASF søker om plassering av fyrlykt på havneareal Tyholmen

---

Arkivsak-dok.	17/627-894
Saksbehandler	Rune Hvass

---

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	20/21

---

### Havnefogdens forslag til vedtak

*(Havnefogden innstiller bare unntaksvis i saker av primært estetisk karakter)*

Arendal Sjømansforening ASF (eier gnr 501/ 218)

- får havnestyrets tillatelse til å plassere fyrlykt på del av gnr 501/668 eier Arendal havnevesen.

- dersom installasjonen berører gnr 501/785 (eier Arendal kommune) kreves også tillatelse fra styret for Arendal eiendom KF).

Havnestyret godkjenner installasjonen for inntil 10 år, med mulighet for senere fornyelse under den forutsetning at tiltaket er godkjent etter bestemmelser i plan og bygningslov. Havnestyret forbeholder seg retten til å kreve fyrlykten fjernet fra eiendommen, dersom ASF søker å overdra eiendomsretten til uavhengig 3de part, eller unnlater å vedlikeholde installasjonen.

Dersom området omdisponeres gjennom lovlig fattede vedtak kan havnestyret forlange installasjonen fjernet.

Installasjonen og etablering på stedet tillates ikke å være til hinder/påvirke etablert infrastruktur eller til hinder for nødvendig vedlikehold av eller fremtidig etablering av slik infrastruktur.

Havnestyret vil ikke kreve leie eller annen form for kompensasjon for bruk av arealet i avtaleperioden.

---

### Vedlegg

Bonden lykt fra Langbrygga- hvit topp  
Bonden mot sydvegg hvit lykt - langvegg  
Bonden mot sydvegg\_hvit topp  
Bryggekart\_hvit\_20201128  
Måltegning plassering\_20201128  
ScanFyrlyktfundament 1.  
ScanFyrlyktfundament 2  
ScanFyrlyktfundament 3  
ScanSøknad byggsak 1-2  
ScanSøknad byggsak 2-2

## Sammendrag

### Bakgrunn (Fakta)

Arendal sjømandsforening ASF har søkt om å plassere fyrlykt fra 1924 ( Bonden fyrlykt) fra østlige innseiling til Arendal tilknyttet egen eiendom på Tyholmen , Arendal. Havnestyret er eier av arealet – og må godkjenne bruk av gnr 501/ bnr 668 til slikt formål.

Gnr 501/668 er regulert til havneformål. Videre har det vært avgjørende for Arendal havn KF å ikke tillate installasjoner eller bruk av bnr 668 som kan være til hinder for brannutrykning og eller andre utrykningskjøretøy fra å benytte dette området.

Foreslått plassering vil etter havnesjefens oppfatning ikke være til hinder for havnedriften og antagelig heller ikke utrykningsbiler/brannbiler, men det legges til grunn at relevante parter får uttale seg i saken.

Det er i området etablert strøm, vann og fiberlinjer. Tiltakshaver må forsikres seg om at tiltaket ikke kommer i konflikt med slike installasjoner, og at mulighet for nødvendig vedlikehold i fremtiden ikke hindres.

## Vurderinger

### Kommuneplanens føringer

### Vurdering av klimakonsekvenser

### Driftsmessige konsekvenser

### Alternative løsninger

## Konklusjon

## 21/21 Eventuelt

---

<b>Arkivsak-dok.</b>	17/627-895
<b>Saksbehandler</b>	Rune Hvass

---

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>
1 Havnestyret Arendal Havn KF	10.03.2021	21/21

---

## Havnefogdens forslag til vedtak

.

---

**Vedlegg**

**Sammendrag**

**Bakgrunn (Fakta)**

**Vurderinger**

**Kommuneplanens føringer**

**Vurdering av klimakonsekvenser**

**Driftsmessige konsekvenser**

**Alternative løsninger**

**Konklusjon**

**Delegerte saker**