



Møte i Øygarden formannskap
21. mars 2023

Roger Valhammer
Styreleder i Bergen Havn AS



Relokalisering av godshavnen fra Dokken til Ågotnes
- Veien videre

Alternativer til godshavn blir målt mot seks effektmål



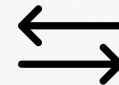
Tiltaket skal muliggjøre sentrumsutvikling på Dokken innen 2027



Tiltaket skal redusere lokal luftforurensing og støy



Tiltaket skal sikre effektiv drift av godshavnen



Tiltaket skal sikre minimum tilsvarende eller bedre funksjon som dagens godshavnplanlegg



Tiltaket skal rigge havnevirksomheten for vekst i godstrafikk til sjøs



Tiltaket skal sikre en miljøvennlig havn

En effektiv godshavn er viktig for hele regionen

– Støttet av lokale, nasjonale og internasjonale føringer

Miljø

Klimaplan 2021-2030



- Halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030
- Omlegging av transporten fra veg og til sjø og bane

Nasjonal transportplan 2022-2033



- Styrke godstransporten på sjø gjennom egen nærskipsfartstrategi og nasjonal havneplan

Næringsaktivitet

Næringsaktivitet



- Vestlandet er den norske industrilandsdelen
- Godshavnen er viktig for næringsaktivitet i hele regionen, og knytter regionen til Europa

Nasjonal havnestrategi



- Styrke konkurransekraften til sjøtransporten
- Forenkling av havnestrukturen, utvikling av effektive, intermodale knutepunkter

Samfunnsberedskap

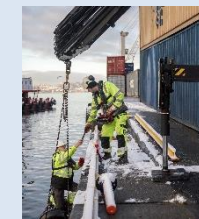
Samfunnsberedskap



- Bergen Havn, er utpekt som beredskapshavn etter IHR-forskriften. Dette er havner som skal ivareta særskilte oppgaver, slik at de kan håndtere en alvorlig hendelse som kan ha betydning for internasjonal folkehelse, slik som covid-19

Kultur

Kultur og identitet



- Havnen i Bergen har hatt avgjørende betydning for å skape en kultur som er åpen, internasjonal, omstillingsdyktig og mangfoldig

Rammebetingelser

- Finansiering må avgjøres innen første halvår 2023 for å unngå forsinkelser.
- Finansiering har til nå kun handlet om fraflytting fra Dokken. Finansieringsbehov knyttet til fraflytting fra Jekteviken kommer i tillegg.
- Utbyggingen på Dokken/Jekteviken gjøres i etapper. Det muliggjør at Bergen Havn kan beholde containeraktivitet og Ro-Ro-kai på Dokken Øst til 2035.



Eiernes tilbakemelding i eiermøtet 14. september 2022

- Tydelig **nedskalert** flyttestprosjekt
- Innenfor forsvarlige **økonomiske** og **rettslige** rammer
- Vurdere **samarbeid** med andre aktører
- Vurdere **trinnvis** utbygging



Opprinnelig havnelayout og logistikk

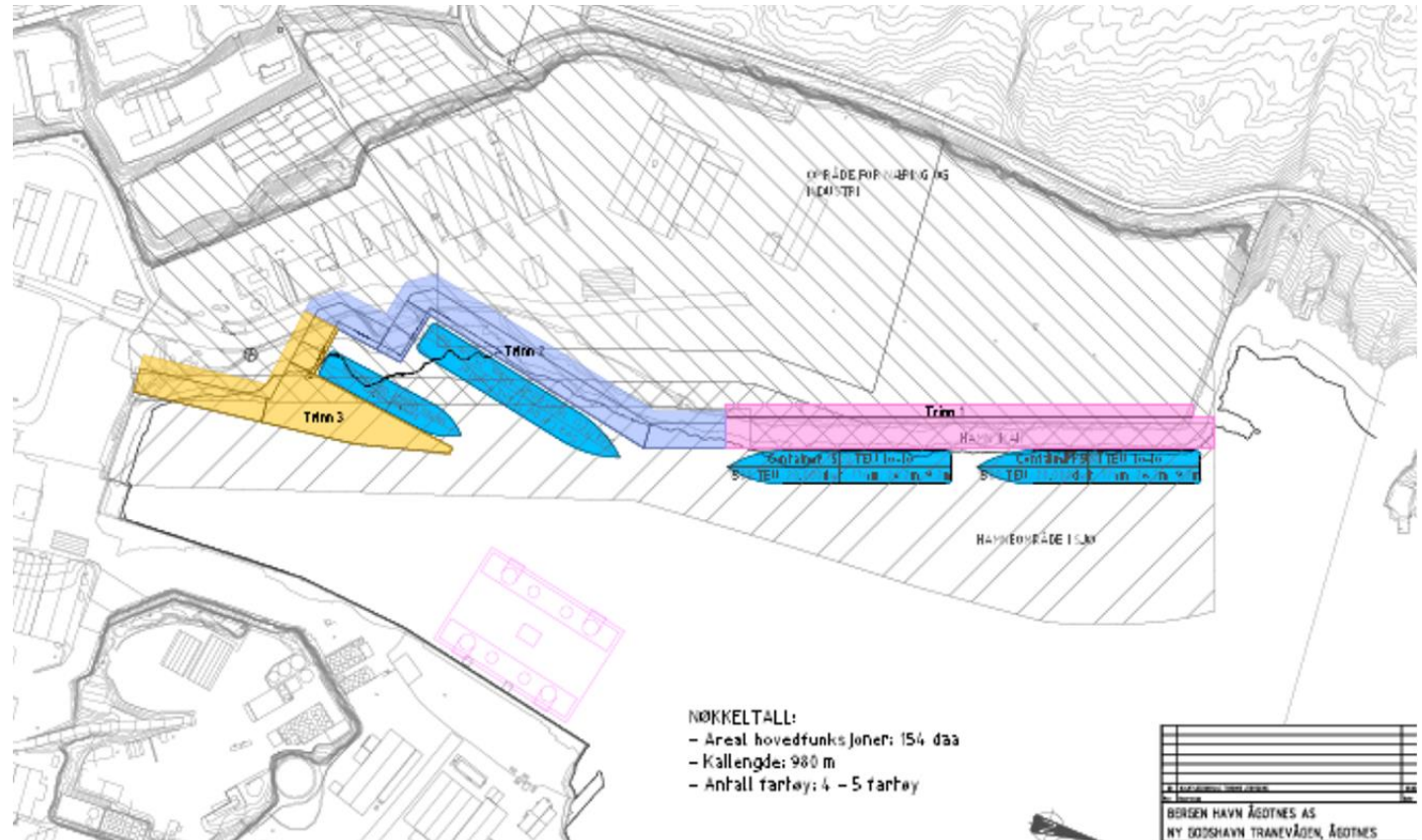


Som presentert for styret desember 2021

Alternativ 1: Økonomisk nedskalert og trinnvis byggeplan på Ågotnes

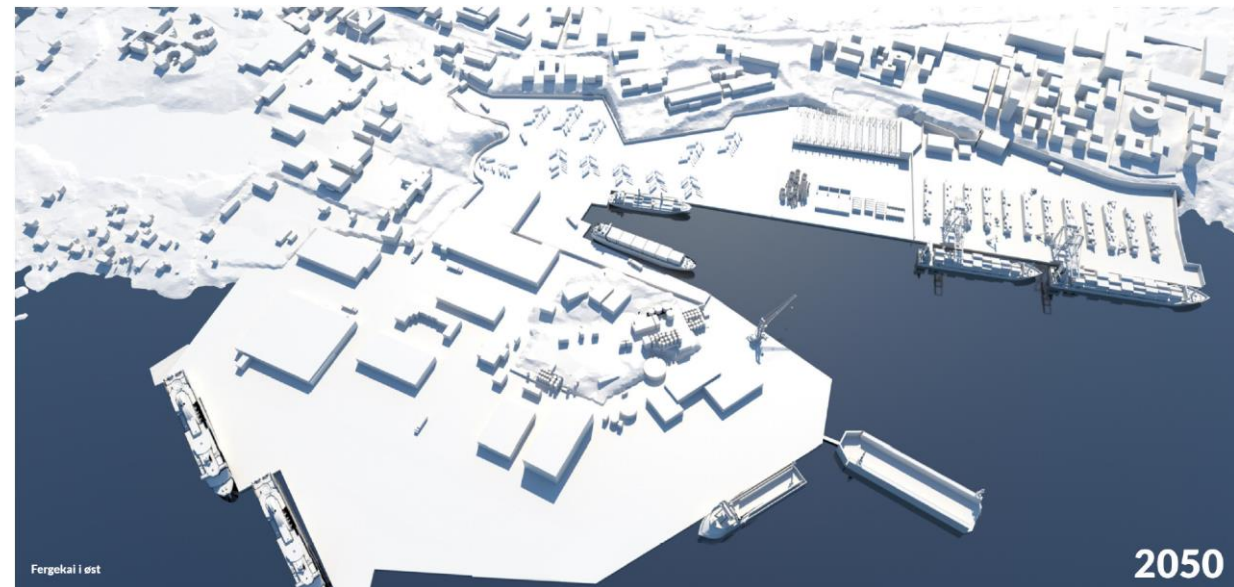
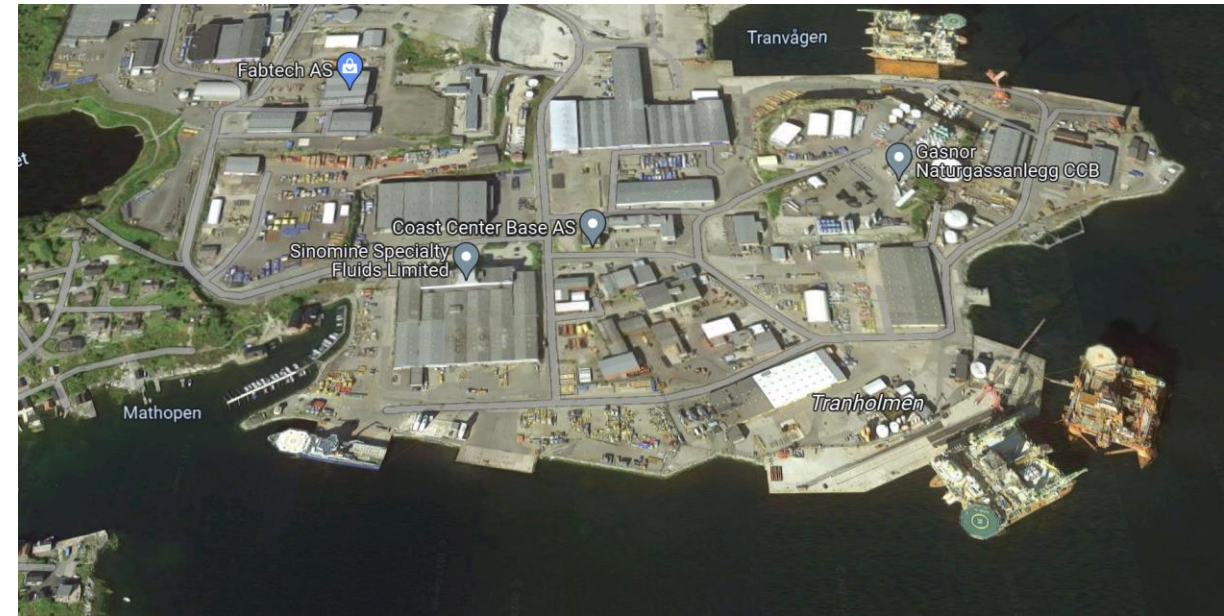
Totalkostnader for en slik løsning er grovestimert til om lag **1,8 milliarder kroner**.

1. Mye av usikkerhet rundt grunnforhold er fjernet etter undersøkelse
2. Betingelser kjøp av fylling i Tranevågen + langtidsleie av bygg 5-9 der vi vil benytte ett av disse til havneformål
3. Tilkomstvei er lagt over Tranevågen og utbedring av vei i bakkant er fjernet
4. Terminalbyggene på 10 000 + 3000m² er tatt bort fra skissen
5. Eksisterende bygg blir stående og leies ut med fortjeneste til T FMC inntil våre behov endres



Fergeløsning på Ågotnes

- I et mulighetsstudie gjennomført av CCB i 2019 ble det ført inn en mulig fergekai øst på området fra 2050.
- Dette arealet er, etter det Bergen Havn kjenner til, leid ut til forsvaret på en langtidskontrakt.
- Det er ført uformelle samtaler med CCB om fremtidig mulighet til fergeterminal på andre deler av området, men da på CCB sin eiendom.
- Det er per i dag Bergen Havn sin vurdering at det er lite som tyder på CCB vil selge eller sette av areal til dette formålet, spesielt sett i lys av den nye situasjonen rundt olje- og gassindustrien.
- Ved Bergen Havn sitt ervervede område i vest er det avklart at det både logistikkmessig og maritimt ikke er praktisk mulig å etablere en fremtidig fergeterminal.



Eiernes tilbakemelding i eiermøtet 14. september 2022

- Tydelig **nedskalert** flyttestprosjekt
- Innenfor forsvarlige **økonomiske** og **rettslige** rammer
- Vurdere **samarbeid** med andre aktører
- Vurdere **trinnvis** utbygging



Bergen kommunes arealstrategi for Dokken og Jekteviken

- Fase 1, 2023 – 2035, utbygging område A, B og C
- Fase 2, 2035 – 2045, utbygging område D
- Fase 3, 2045-, utbygging område E*



Alternativ 2:

Trinnvis og helhetlig utflyttingsplan for Dokken/Jekteviken

2023-25: Transitt-hub for utslippsfrie feederbåter må utredes. Det sikres arealer på Dokken og/eller andre lokasjoner i regionen.

2026: Bergen Havn overtar disposisjon av Bring-arealer og bygg i Jekteviken.

2027:

Bergen Havn flytter fra område A og B, i tråd med arealplanens tidsplan.

Bergen Havn flytter fra ca. 75% av område C. Resten av område C fraflyttes tidligst 2035.

2023-27:

Det bygges ut trinnvis på Ågotnes, med første byggetrinn ca. 3-500 meter kai.

Cruiseaktiviteten samles på Skolten. Ny kai bygges ut.

2028-35:

Fremtidig Ro-Pax (fergetrafikk) skal ut av Jekteviken i fase 2, og det er viktig at det utredes og avklares tidlig hvor denne aktiviteten skal plasseres.

Bergen kommune eier en egnet tomt på Flesland, og det er også en pågående prosess for å sikre tilleggsareal til dette.

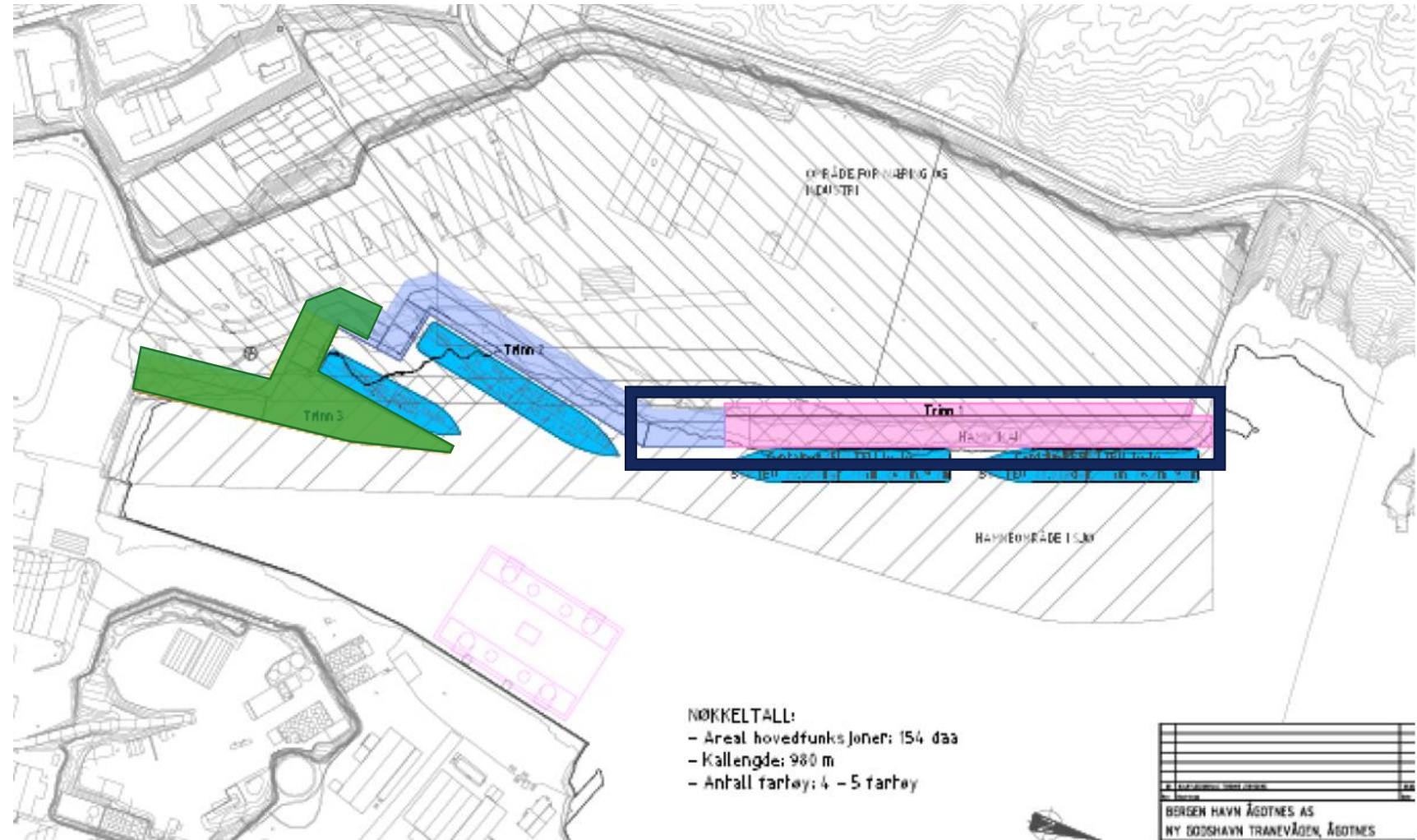
Dette vil muliggjøre en ytterligere fristillelse av Jekteviken, og er i tråd med alternativ 2 i arealstrategien, som gir bedre nytteeffekt for byutviklingen enn planlagt alternativ 0.

2030-35:

Hvorvidt fremtidig Ro-Ro-aktivitet skal bygges i nytt byggetrinn på Ågotnes eller samme lokasjon som ny Ro-Pax-havn besluttes i perioden. Bygges ut i samsvar med fraflytting fra Jekteviken, i likhet med Ro-Pax-aktiviteten.

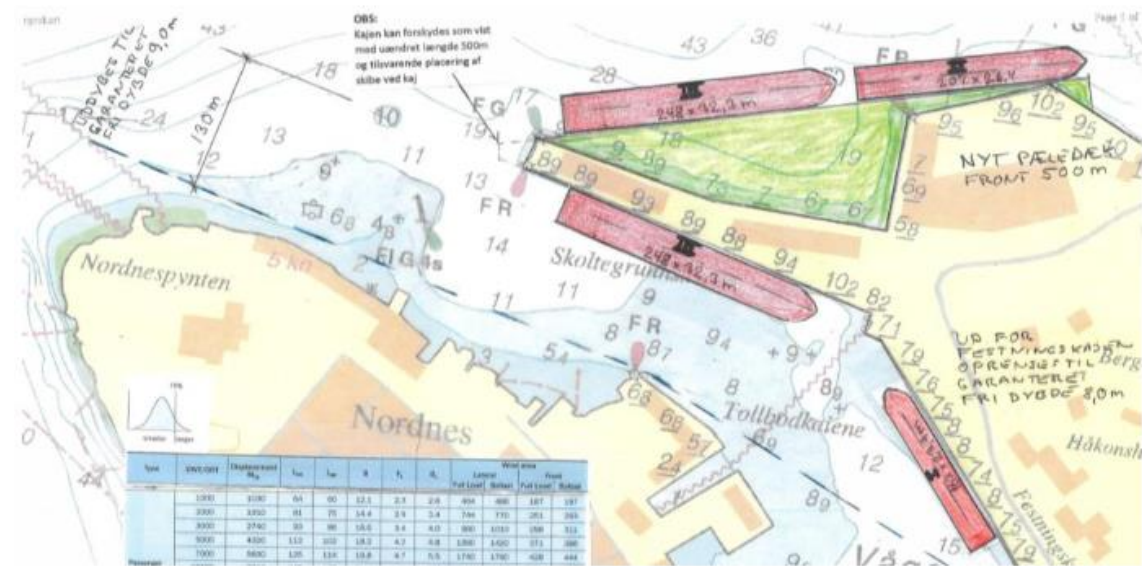
Ågotnes – byggetrinn 1

- Grovestimat fra Multiconsult viser at kostnader for byggetrinn 1 er omlag 420 (500) mill. for bygging av kai og tilknytning til eksisterende bak-areal.
- Beslutning rundt byggetrinn 2 og 3 utsettes til 2030-2035.
- Utbygging i to byggetrinn er beregnet til en merkost på om lag kr. 2,2 mill.
- Variert godsaktivitet som også innebærer industrinæring vil gi prosjektet bedre lønnsomhet og businesscase i byggetrinn 1.
- Dette vil også dekke lovmessige krav og åpne mulighet for avkastning på investeringen.



Skolten-Bontelabo

MULIGHETSSTUDIE FOR SKOLTEN CRUISESKIPSTERMINAL OG DOKKEN RUTEBÅTSTERMINAL COWI



Figur 7 Kaiutnyttelse, eks. 1 (1 x Skip I + 1 x Skip II + 2 x Skip III). [Ref. 2]

Utbyggingen er tidligere kalkulert til rundt 400 mill. Det arbeides med oppdaterte budsjettkalkyler.

Flesland



- Bergen kommune eier kaifront og Bergen Havn har intensjonsavtale om kjøp av bakenforliggende areal.
- Området er ferdig regulert til industri kai.
- Det arbeides med kostnadstall for utbygging på Flesland.

Juridiske usikkerhetsmomenter

Alternativ 1:

Store usikkerheter knyttet til:

- Fradragsrett for MVA
- Statsstøtteregelverket

Alternativ 2:

Fradragsrett for MVA

- Dersom den helhetlige utflyttings- og finansieringsplanen fører til at de nødvendige investeringene (både enkeltvis og samlet) har en positiv kontantstrøm vil det kunne føre til at næringsbegrepet er oppfylt.
- Dette betyr m.a.o. at dersom lønnsomheten i investeringen øker, kan dette igjen føre til at retten til fradrag for inngående merverdiavgift på oppføringskostnadene er oppfylt.

Statsstøtteregelverket

- Dersom det bedriftsøkonomiske bildet forbedres, vil dette kunne bidra positivt til vurderingen av hvorvidt investeringen er forenlig med statsstøtteregelverket.
 - Nødvendig investering som kun dekker «finansieringsgapet».
 - Lønnsomheten i investeringen økes.
 - Bergen Havn kan lånefinansiere en større andel av investeringen

Finansiering

Nye totalkostnader nedskalert godshavn Ågotnes: **1,8 milliarder (2023-kroner)**.

Alternativ 1: Ågotnes godshavn bygges ut med kapital fra eierne i perioden 2023-2027. Utenlandsferjer (Ro-Pax), cruiseaktivitet og eventuelt Kystruten må løses i tillegg.

Alternativ 2: Ågotnes byggetrinn 1 og ny kai på Skolten bygges ut med kapital fra eierne i perioden 2023-2027. Resterende kapitalbehov vil først inntreffe i perioden 2028-2035.

- Ved en trinnvis utbygging som samtidig inkluderer midlertidig bruk av Jekteviken, kan eierne spare betydelige beløp på en helhetlig utflyttingsplan fra Dokken og Jekteviken. Dette fordi man med denne løsningen også ivaretar flytting og tilrettelegging for mer enn kun godsaktiviteten.
- Fraflytting utenlandsferjer (Ro-Pax), cruiseaktivitet og evt. Kystruten fra Jekteviken er medtatt i den helhetlige utflyttingsplanen, som betyr at det også samtidig løser havneutfordringer for tiden etter 2035. Dette fordi planen inkluderer finansiering og flytting av gods, cruiseferger og evt. Kystruten.
- Likviditetsbelastningen blir også vesentlig utsatt/reduisert.
- Finansiering har til nå kun handlet om erstatning av areal ved fraflytting fra Dokken. Finansieringsbehov knyttet til fraflytting fra Jekteviken kommer i tillegg.



Bergen
Havn

