

TANKBULK, KDP

Status pr. 2011.

Våtbulk

Kolsdalsodden (Stateil Fuel & Retail) – dagens situasjon:

Lagring og distribusjon av:

- Diesel
- Bensin
- Marine gassolje
- Fyringsolje
- Parafin
- Antall tankbåter per år: Omkring 70
- Antall tankbiler per døgn: Omkring 40
- Antall båtanløp per år : Omkring 20-30
- Antall forsyning bensinstasjoner: 117 (av totalt 120)
- Årlig gjennomstrømming av oljeprodukter: 236 000 000 liter (2011)

Regionen har i tillegg behov for:

- LNG (Liquified Natural Gas)
- CNG (Compressed Natural Gas)
- MGO (Marine Gas Oil)
- MDO (Marine Diesel Oil)
- Tungolje
- JetA1
- Metanol
- Bitumen (asfalt)
- Biodiesel
- Saltsyre
- Kjemiske produkter



+ Krodden

Havneavsnitt Nord.

Arealbehov vurdert i Havneplanen 2015, 2065 scenariet.

Våd bulk	ca. 97.000 m ²	-	-	Opfylder 2065 forventning med god margin. Deles evt. med OSP.
----------	---------------------------	---	---	---

Foreløpige volum estimater (Thomas Granfeldt jr. pr. 23.11.2016, rev. 08.03.2017 med vurdering av lagringsbehov og årsomsetning).

Sortimenter	Mengder (lagret volum)	Merknad/omsetning pr. år
LNG	1 500m ³	>25 000m ³ pr. år
CNG (compressed natural gas)	2x1 000 m ³	30 000m ³ pr. år
MGO/(marine gas oil)/MDO		
MDO (Marine diesel oil)		
Tungolje	5 000m ³	30 000m ³ pr år
JetA1, ca. 30 tonn	100 m ³	10 000m ³ pr. år
Metanol	50 m ³	
Bensin	0	Finnes på Kolsdalsodden
Bitumen	50 m ³	
Diesel/biodiesel	0	Finnes på Kolsdalsodden
Saltsyre	2 x 50m ³	
Kjemiske produkter	Uavklart lagring 3x20 m ³	
Kalk		
Cement	3 x 3 000m ³	
Dyrefor	2 x 2 000m ³	
Annen silo last	3 x 2 000m ³	Fiskemel, beredskapslager o.l.

Generelt om lokal lagring.

Lokal lagring øker konkurranseevnen for lokal industri og næringsliv, ved at store volumer kan importeres som enhetslast. Dette gir reduserte enhetskostnader, som for storforbrukere har meget stor betydning. I tillegg gir det effekt ved at vi flytter last fra veg til sjø, som igjen har store miljøeffekter og trafikksikkerhetseffekter. Dette er i samsvar med overordnede nasjonale føringer, og EU satsinger.

LNG; For å sikre konkurranseevnen syd i Norge, og i tråd med satsingen i Europa, etterspørres LNG som kommende drivstoff for marine og tyngre landbaserte forbrenningsmotorer. Det er derfor viktig å sikre konkurransedyktig logistikk inn- og ut av KRS knutepunktshavn. LNG er av EU utpekt som ett av de alternative drivstoffene, som må kunne tilbys i *core nettverkshavner* for å få denne statusen, som KRS havn for øvrig er vurdert å tilfredsstillende, jfr. Kystverkets brev i forbindelse med høring av *Nye retningslinjer for trans-European transport network (TEN-T)* av 31.01.2014.

MGO/MDO; alle skip i trafikk i KRS havn trenger drivstoff for å øke servicegrad, aktivitet og kostnadseffektivitet, er drivstoff en nødvendighet. Alternativet er bunkring av skip med trailer, som er i en moderne havn er lite miljøvennlig og fremtidsrettet. Effektivitet tilsier hele tanklaster inn så vi kan tilby store volum ut (konkurrerende i pris).

Tungolje; behovet til fergeterminalen i dag er årlig ca 30 000m³. For å sikre drivstoff hele året, vil det om mulig bli etterspurt et slike produkt/volum hvis prisen er konkurransedyktig i forhold til andre leverandører som leverer tilsvarende kvalitet.

JetA1; i dag har Gardermoen monopol på «jetfuel» leveransene da det ikke tilbys annet enn bilfraktet «fuel» i KRS. Vi mener at vi vil bidra til å styrke konkurranseevnen til Kjevik med å sikre større volum av «fuel» transportert sjøveien.

Metanol; brukes bl.a. til frostvæske, drivstoff - bl.a. i radiostyrte modellfly, løsningsmiddel, råstoff i produksjonen av andre kjemikalier, blant annet formaldehyd. Lagring muliggjør import fra metanolfabrikker på kontinentet (Nederland og Tyskland), slik at enhetsprisene blir mer konkurransedyktige.

Kalk; KRS er geografisk meget strategisk plassert i forhold til miljøprosjekter for å sikre bærekraftige innsjøer syd i Norge. Miljøkalk blir fraktet i spesialskip og lagret i siloer. Årlig volum i overkant av 20 000m³.

Cement; benyttes i byggeindustrien, og vil øke konkurransedyktigheten ved innføring i store volum. Det er derfor viktig å videreføre siloautomatiseringen vi allerede er godt i gang med. Årlig omsetning: 100 000 tonn.

Dyrefor; for å sikre tilbud til landbruket og reduserer tungtrafikken på riksvegnettet, er det viktig å legge til rette for mottak av slike produkter.

Annen silo; her er det en rekke muligheter vi må ha i tankene som vi ikke nødvendigvis har i dag. Markedet forandrer seg, og vi kan fort se at andre varetyper finner vegen over KRS HAVN pga vår aktivitet og geografiske beliggenhet. Som varetyper kan vi nevne; fiskeolje/-mel, beredskapslager for korn/mel, biomasse, o.l.

Kristiansand Havn KF

23.11.2016, rev 08.03.2017