



# ÅRSMELDING 2025

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS



# HILSEN FRA HAVNEFOGDEN

Vi kan se tilbake på et innholdsrikt 2025 med god trafikk, stødig drift og vel gjennomførte reparasjoner og vedlikehold av kaier og havneområder. Vi har også kommet i gang med omfattende reparasjoner på Hammarkaia i Sunndal.

Antall anløp og godsmengder har økt, og inntekter fra salg av tjenester har hatt en liten oppgang. Vi har ønsket over 20 000 cruisegjester velkommen til regionen – det høyeste tallet siden 2015. Økonomien er på stell, og vi er godt rustet for nye investeringer i årene som kommer.

Det er derfor ekstra beklagelig at Gjemnes kommune i desember vedtok å si opp sin deltakelse i havnesamarbeidet for å kunne selge området, inkludert eksisterende kai og kommunal vei, ved Høgset Terminalen.

## Vi kan havn!

2025 startet med en real opptur når vi fikk resultatene fra vår brukerundersøkelse. Denne bekreftet nok en gang at havnas brukere er godt fornøyde med havneforhold og kaifasiliteter, servicenivå og tilrettelegging.

Svar fra 91 respondenter ga oss verdifulle tilbakemeldinger fra et godt utvalg av ulike målgrupper. Undersøkelsen viste at 97 prosent av brukerne totalt sett er fornøyde med KNH, sammenlignet med 95 prosent i 2022. Av disse er det spesielt andelen som er veldig fornøyde som har økt. Vårt slagord «Vi kan havn» holder mål.

*«Vi er stolte og ydmyke over at våre brukere er så fornøyde med oss som havn, og skal fortsette arbeidet med visjonen om å være Midt-Norges beste og mest effektive havn.»*

## KNH styrker næringslivet

Et av årets største høydepunkt var ferdigstillingen av nykaia på Vikan på Smøla. Kaia stod ferdig allerede i slutten av april, mens den offisielle åpningen ble utsatt til desember i påvente av asfaltering av bakareal, VA-system og teknisk anlegg.

Med en kailengde på 40 meter med tilhørende dykdalb og fortøyningspullerter, samt landstrømsanlegg, er kaia nå klar til å betjene industriparken på Vikan, med akører innen fiskeri og havbruk.

*«Vi tror at utbyggingen vil gi økt aktivitet i tilknytning til havneanlegget, noe som vil gi oss betydelige inntekter på sikt, og samtidig styrke næringslivet på Smøla.»*

Også ved Fiskeribasen i Kristiansund drives det med næringsutvikling. Vi har siden 2022, sammen med Kristiansund kommune og Sea-Way Logistics AS jobbet med videreutvikling av området som KNH nå disponerer her. Dette for å tilrettelegge for økt håndtering av volumkrevende gods over områdets kai. En avtale med Sea-Way Logistics om utleie av areal og bygging av ny lagerhall på 1 600 kvm er nå kommet plass. Hallen skal stå ferdig til sommeren 2026. Sea-Way Logistics planlegger deretter å være godkjent, og i drift, som andre EU-mottaker i Norge av laksefôr og råstoffer for laksefôr i big bags fra utenfor EU-området.

## Gjemnes forlater havnesamarbeidet

Kommunestyret i Gjemnes har vedtatt å si opp sin deltakelse i KNH IKS. Med ett års oppsigelsesfrist vil kommunen være del av havnesamarbeidet frem til 16. desember 2026.

Bakgrunnen for vedtaket er at Gjemnes kommune har varslet ønske om bygging av ny kai på Høgset med oppstart i 2026, grunnet høy trafikk på eksisterende kai og lange avstander til de nye hallene til Høgset Terminalen AS. Samtidig ønsker kommunen å selge å hele området for å hente inn kapital.

KNH har signalisert at ny kai bør realiseres dersom KNH eier arealet frem til kommunal vei og/eller oppnår medfinansiering fra Kystverket. Uavhengig av eventuell støtte fra Kystverket, har KNH satt av 20 millioner kroner til prosjektering og forfinansiering i

budsjettet for 2026–2027. Konsept og kostnader er ikke avklart og KNH var villig til å bære hele kostnaden om dette budsjettet hadde sprukket før signering av byggekontrakt. Det hører med til saken at KNH allerede har søkt støtte til kaiutbygging på Høgset to ganger (2022 og 2023) uten å få tilsagn fra Kystverket.

Dersom hele området blir solgt, må KNH eventuelt delta i åpen budrunde, og videre investeringer må vurderes på nytt.

*«Dette er en trist utvikling for havne-samarbeidet på Nordmøre, som skal styrke sjøtransporten, kaifasiliteter og næringsutvikling i regionen.»*

Det viser også hvor skjør balansen kan være mellom kommunale prioriteringer, private interesser, langsiktig næringsutvikling og kortsiktig økonomisk gevinst.

#### Lønnsom og effektiv drift

På tampen av 2025 fikk vi en nyansatt havneinspektør. Mathias Holsen vil få en nøkkelrolle i vår operative virksomhet, med fokus på å tilby en trygg og sikker havn, yte god service og ha fornøyde havnebrukere. Den ledige stillingen på havnevakta kommer som en følge av interne omrokeringer etter at to av våre trofaste ansatte går av med pensjon i første kvartal 2026. Det blir en omstilling for oss alle, men med en fleksibel og fremtidsrettet stab, ligger det godt til rette for lønnsom og effektiv drift også i årene som kommer.

Samtidig er vi stadig truet av endringer i våre rammebetingelser, enten det er fremtidige krav innen forsyningssikkerhet, grønn omstilling, beredskap og logistikk, eller forslag til drastiske endringer i kystrutens tilbud mellom Bergen og Kirkenes.

Samferdselsdepartementet har under høsten 2025 gjennomført høring om utredningen om best mulig transportsystem langs kysten. Det diskuteres kraftige kutt i antall anløpshavner og ruteendringer med bakgrunn i økonomiske utfordringer og færre lokalpassasjerer. Dette truer viktig infrastruktur og arbeidsplasser, og kan få store konsekvenser for en rekke norske lokalsamfunn.

For KNH sin del, vil et frafall av kystrutens daglige anløp innebære reduserte inntekter på rundt 2 millioner kroner i året.

Høringsfristen var i midten av januar, og vi venter i spenning på det endelige utfallet av departementets utredning.

I 2025 har vi også jobbet med Statens Vegvesens ønske om å bygge ny kollektivterminal på Devoldholmen. De har samtidig sagt seg villig til å gjøre grunnarbeidet for et eventuelt parkeringshus i høyden over terminalen. Det er mange som ønsker seg et slikt parkeringshus, men ingen har vist evne eller vilje til å betale for det. KNH har ikke tenkt å ta rollen som byggherre for parkeringshus, men er villig til å samarbeide med alle parter om disse to prosjektene. Forutsetningen er at det betales kompensasjon for avståelse av areal på Devoldholmen.

Jeg vil takke ansatte, vikarer, eiere og styret, kunder, brukere og øvrige samarbeidspartnere for året som har gått, og ser frem til fortsatt godt samarbeid i 2026 – både til lands og til vanns.

Kristiansund, februar 2026

**Knut Mostad**

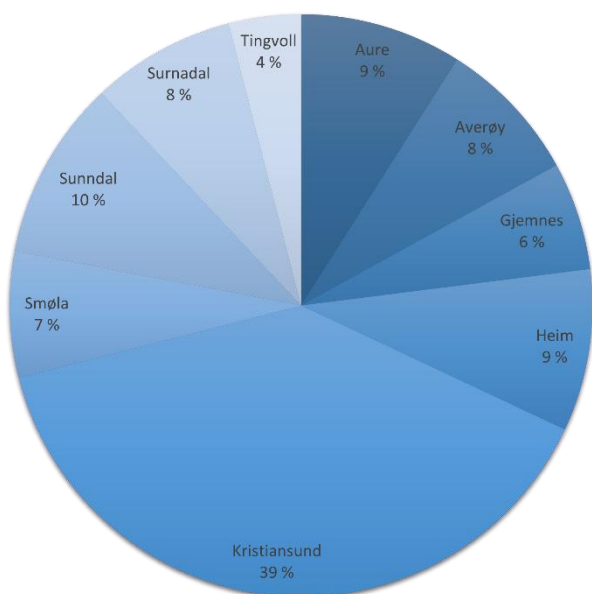
Havnefogd

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS



# «MIDT-NORGES MEST EFFEKTIVE HAVN»

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (KNH) er et interkommunalt havnesamarbeid på Nordvestlandet. Selskapet eies av kommunene Kristiansund, Sunndal, Aure, Averøy, Surnadal, Smøla, Gjemnes og Tingvoll på Nordmøre, samt Heim kommune i Trøndelag. Diagrammet viser eierkommunenenes deltakeransvar:



KNH driver sin hovedvirksomhet i egne lokaler på Nordmørsterminalen i Kristiansund.

Selskapets formål er å sørge for rasjonell havnedrift for et effektivt næringsliv og ivareta eierkommunenenes oppgaver og plikter i samsvar med Havne- og farvannslovens bestemmelser og selskapets vedtekter. Dette gjennom effektiv og miljøvennlig sjøtransport, å føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet, og å forvalte

havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

KNH drifter flere titalls offentlige og private kaianlegg ute i de ni eierkommunene. Over disse håndteres rundt 11 500 anløp og 5,5 millioner tonn gods. Dette gjør oss til et betydelig transportknutepunkt og et av landets største havnedistrikt. Ved siden av havnedrift driver vi også forretningsmessig virksomhet, som utleie av eiendom og salg av ulike tjenester.

Deltakelse i andre selskaper er også en del av dette.

KNH har pr. 31.12.2025 aksjeposter i følgende selskaper:

- Midt-Norsk Fergeallianse AS
- Surnadal Hamneterminal AS
- Explore Hitra AS
- Cruise Norway AS

Videre har KNH indirekte eierskap i følgende selskap:

- Surnadal Hamneterminal AS

Medlemskap:

- Norske Havner
- Kristiansund og Nordmøre Næringsforening
- Cruise Norway
- Cruise Europe
- UN Global Compact

Vår visjon:

## Midt-Norges beste og mest effektive havn.

Vi er et av landets største havnedistrikt og dekker deres behov for kaifasiliteter, bakareal og tjenester. Hos oss finner dere en trygg havn og pålitelige tjenester, slik at vi sammen kan sikre en effektiv og lønnsom operasjon. Vi kan havn!

## VÅRE ANSATTE

KNH har gjennom mesteparten av 2025 hatt ni fast ansatte medarbeidere. I november ansatte vi en ny havneinspektør for å dekke opp innfor kommende interne omrokkinger.

I mars 2026 går to av våre ansatte (Geir Kjønnøy og Jan Olav Bjerkestrand) av med pensjon, og den faste staben vil fremover bestå av åtte ansatte. Svein Skomsøy er ny havnekaptein og Bjørnar Eresvik er ny driftssjef. I tillegg kommer et mindre antall vikarer, som bistår primært med beman- ning av havnevakta og førtøyning.

Staben ved utgangen av 2025:

**Knut Mostad**

Havnefogd

**Geir Kjønnøy**

Havnekaptein

**Svein Skomsøy**

Driftssjef

**Jan Olav Bjerkestrand**

Seniorrådgiver

**Tom Willy Kjønnø**

Økonomisjef

**Bjørnar Eresvik**

Ledende havneinspektør

**Christoffer Gården**

Havneinspektør

**Mathias Holsen**

Havneinspektør (nyansatt nov. 2025)

**Kristian Rokstad**

Oppsynsmann

**Erika Indergaard**

Marked, kommunikasjon, samfunnsansvar

## HAVNESTYRET

Havnestyret er selskapets driftsstyre, og oppnevnes av havnerådet. Styrets faglige sammensetning skal sikre effektivitet i havnas daglige, forretningsmessige drift.

I løpet av 2025 har styret avholdt 6 styre- møter og behandlet 30 saker.

Styremedlemmer pr. 31.12.2025:

**Eilif Lervik** (leder), Sunndal

**Jan Gjerde** (nestleder), Kristiansund

**Mette Grødahl**, Smøla

**Helge Røv**, Surnadal

**Peter Kristjan Vaagland**, Heim

**Sidsel Sæterøy**, Kristiansund

**Gunn Eva Vatn**, Tingvoll

## HAVNERÅDET

Havnerådet er KNH sitt øverste organ og består av politisk valgte representanter for eierkommunene. Det ble avholdt 3 møter i 2025.

Rådsmedlemmer 2023–2027:

**Ingrid O. Rangønes** (leder), Averøy

**Knut Sjømæling** (nestleder), Gjemnes

**Henning Torset**, Aure

**Marit Liabø Sandvik**, Heim

**Bjarne Storfold Elde**, Linda Dalsegg

**Høvik**, Jan David Anti, Asgeir Hansen og

**Elisabeth G. Hveding**, Kristiansund

**Svein Roksvåg**, Smøla

**Ståle Refstie**, Sunndal

**Hugo Pedersen**, Surnadal

**Arne Magnus Aasen**, Tingvoll

## VALGKOMITÉ

Valgkomitéen består av Ola Rognskog (le- der), Arne Magnus Aasen og Berit Tønne- sen.

# FINANSIELLE NØKKELTALL

ÅRSRESULTAT

4,4  
mill. kr



DRIFTSINNTEKTER

43,4  
mill. kr



EGENKAPITALANDEL

40  
prosent



|                    | 2025       | 2024       | 2023        | 2022         | 2021       |
|--------------------|------------|------------|-------------|--------------|------------|
| DRIFTSINNTEKTER    | 43 353 000 | 42 937 000 | 64 832 000* | 47 663 000** | 35 245 000 |
| DRIFTSKOSTNADER    | 34 818 000 | 35 586 000 | 34 409 000  | 32 885 000   | 29 682 000 |
| DRIFTSRESULTAT     | 8 535 000  | 7 351 000  | 30 423 000  | 14 778 000   | 5 563 000  |
| RESULTAT FØR SKATT | 4 425 000  | 3 126 000  | 26 065 000  | 11 881 000   | 8 346 000  |
| ÅRSRESULTAT        | 4 425 000  | 3 145 000  | 26 047 000  | 11 974 000   | 7 874 000  |

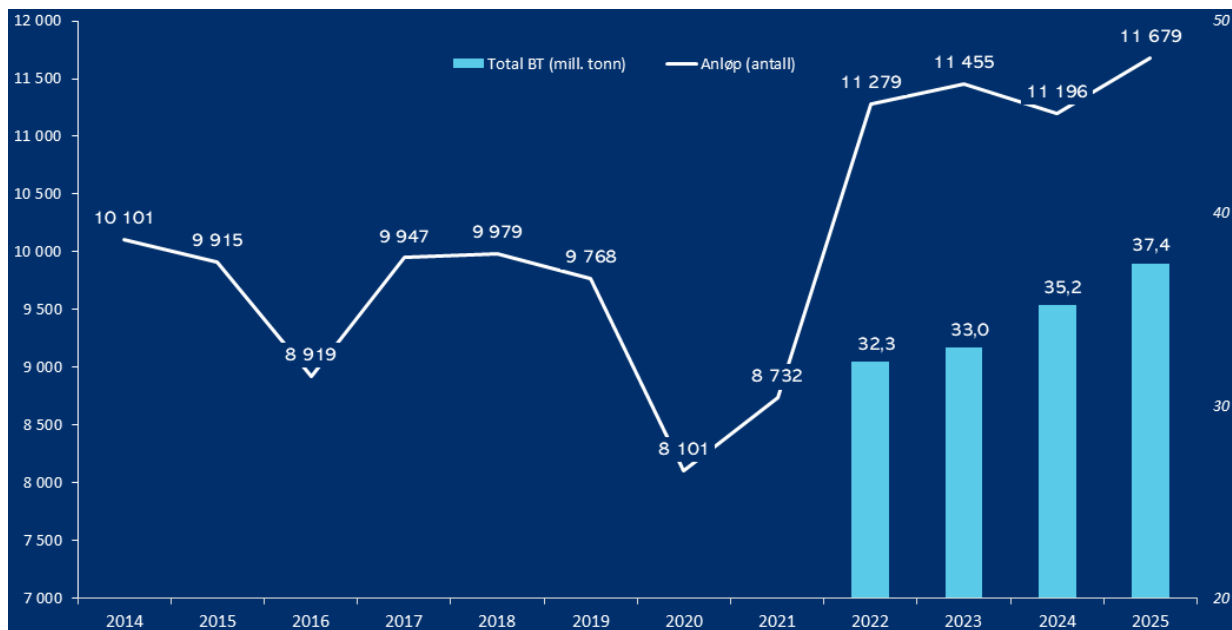
\* I driftsinntekter på 64 832 000 kroner i 2023 inngår gevinst på rundt 26,7 millioner kroner etter salg av Hitra kysthavn til Trondheim Havn IKS. Driftsinntekter utenom dette er 38,1 millioner kroner.

\*\* Driftsinntekter på 47 663 000 millioner kroner i 2022 inkluderer andre inntekter på 10,7 millioner kroner, i hovedsak kompensasjon grunnet avgitt areal til Campus Kristiansund. Ordinære driftsinntekter var på 37 millioner kroner.



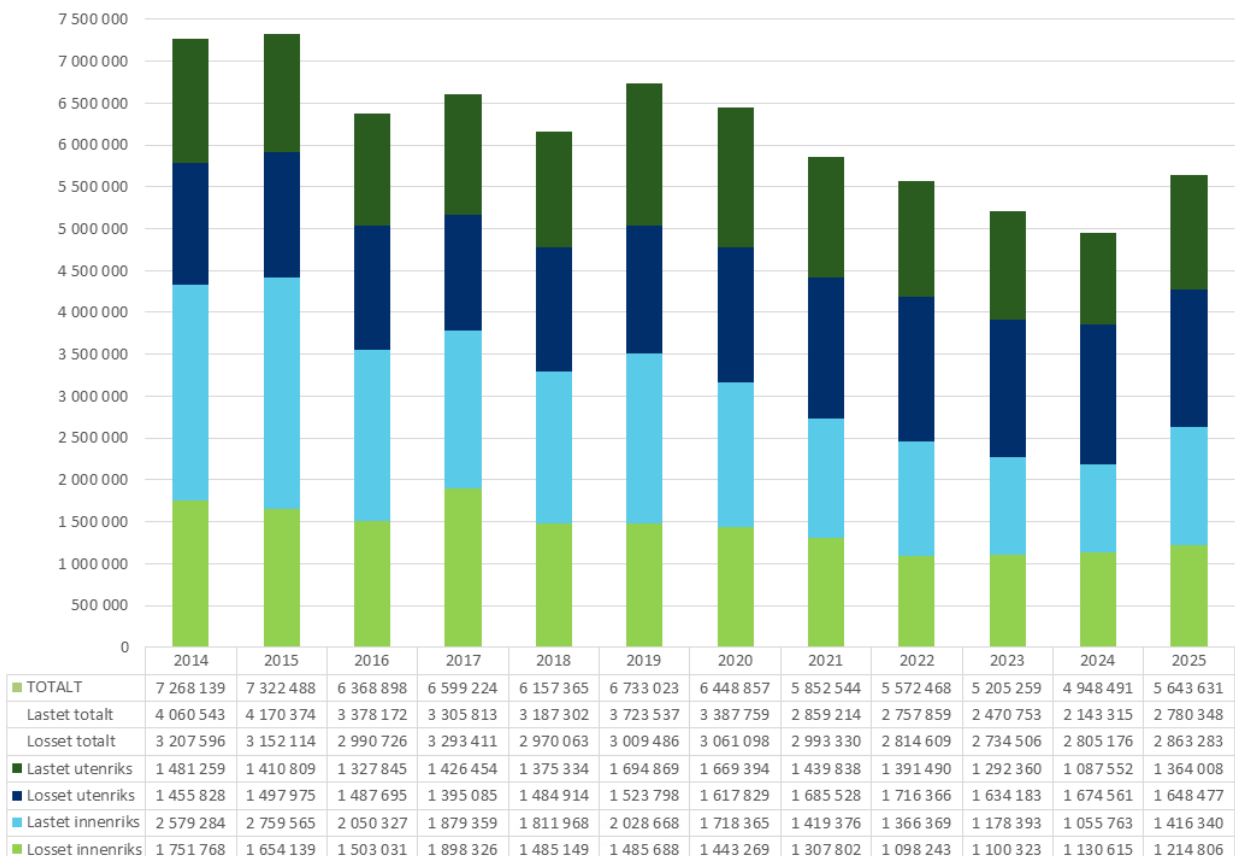
# TRAFIKK & GODS

## UTVIKLING SKIPSANLØP I HAVNEDISTRIKTET

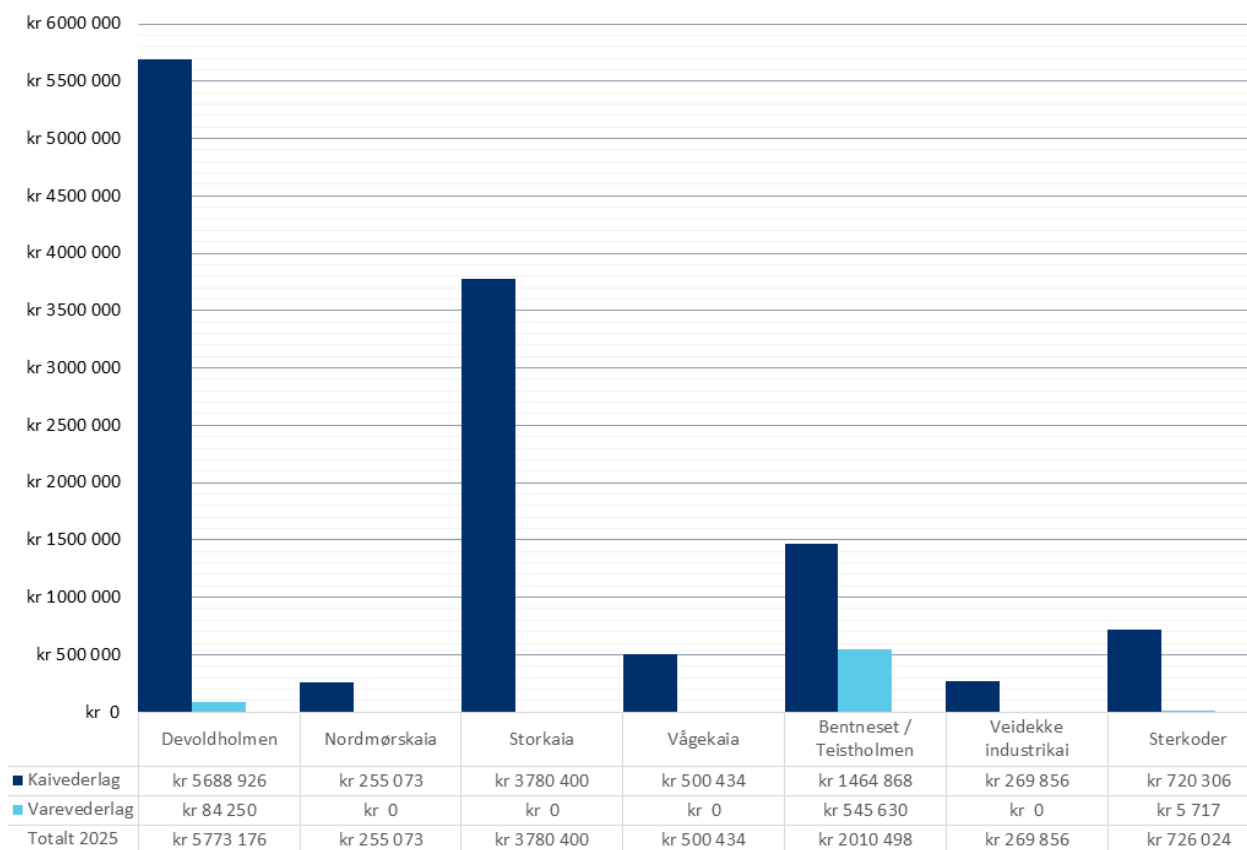


Merknad: Svingningene i årene 2019–2022 skyldes både endring i trafikk og tellemåte av fergebevegelser i havnedistriktet. Fra 2022 og fremover benyttes en ny og mer korrekt måte å registrere på. Fra 2022 rapporterer vi også total bruttotonnasje i millioner tonn.

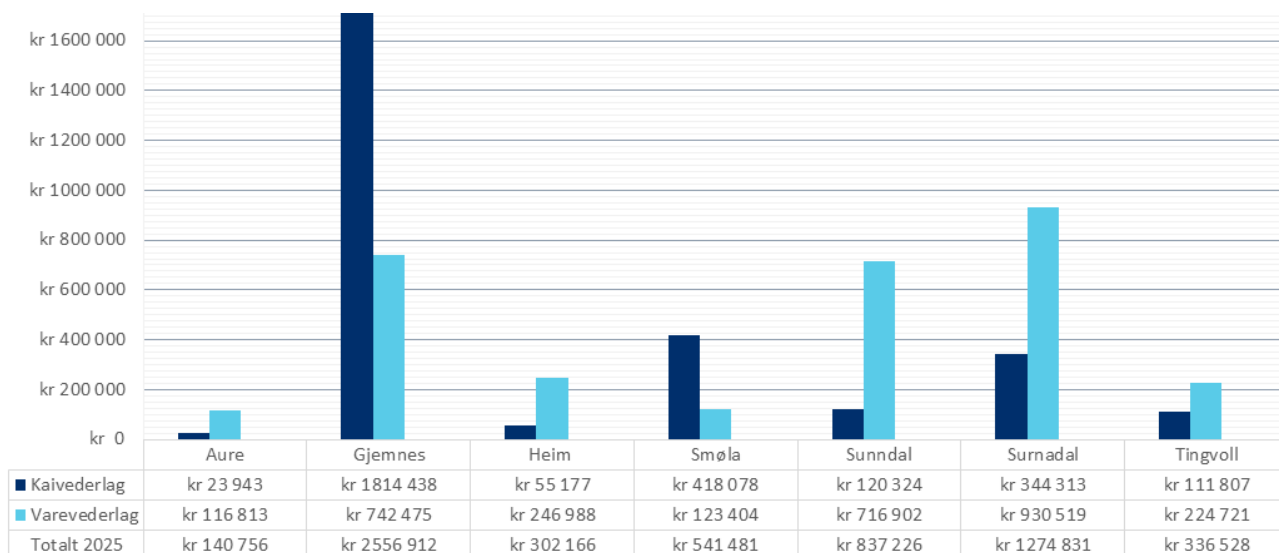
## UTVIKLING GODSMENGDER I HAVNEDISTRIKTET (TONN GODS LASTET/LOSSET)



## KAI- OG VAREVEDERLAG 2025, KRISTIANSUND KOMMUNE (HOVEDKAIER)



## KAI- OG VAREVEDERLAG 2025, ØVRIGE KOMMUNER



# KLIMA OG MILJØ

**KNH ble sertifisert som Miljøfyrtårn i 2024. Ordningen gir et konkret rammeverk for miljøledelse der målet er kontinuerlig forbedring.**

Overordnet mål for vårt arbeid innen klima og miljø:

**Vi skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land.**

Et grunnleggende prinsipp er at vi kontinuerlig skal jobbe med å *redusere* våre negative og *forsterke* våre positive påvirkninger på klima, miljø og arbeidsmiljø.

Den vesentlige andelen av vår miljøpåvirkning er skapt av selve havneaktiviteten, det vil si at det er brukerne av havnens infrastruktur – trafikken i og over havna – som har størst påvirkning på klima og miljø. Som offentlig eid havneselskap ligger vårt største ansvar følgelig i å tilrettelegge for effektiv, sikker og miljøvennlig drift og havnevirksomhet, spesielt med tanke på forebygging og reduksjon av forurensing til luft, vann og grunn.

Etablering av muligheter for landstrømstilkobling og lademuligheter ved våre havneanlegg er det området vi har størst mulighet til å bidra aktivt for å redusere det samlede klimafotavtrykket, både når det gjelder CO<sub>2</sub>-utslipp, lokal luftforurensing, støy og forurensing av grunn.

**Våre innsatsområder:**

- Klimagassutslipp i egen virksomhet.
- Luftforurensing og støy fra all havnevirksomhet.
- Marin forurensing og marin forsøpling fra all havnevirksomhet.
- Ansvarlig forbruk og avfall.
- Et trygt, godt og trivelig arbeidsmiljø.

## KNH ER ET MILJØFYRTÅRN

Som Miljøfyrtårn må vi oppfylle konkrete krav innen områdene arbeidsmiljø, avfall,

energi, innkjøp og transport. Som havn har vi også krav knyttet til utslipp til luft (forurensing, støy etc.) og utslipp til vann.

Vi rapporterer årlig inn våre klima- og miljødata i Miljøfyrtårn sitt styringsverktøy. Ut fra dette genereres et klimaregnskap (se side 11). Data fra innrapportering inkludert utvikling over tid er publisert på våre nettsider (se QR-kode på side 10).

For å sikre kontinuerlig forbedring og god miljøstyring skal alle Miljøfyrtårn- virksomheter resertifiseres hvert tredje år.



## TILTAK OG RESULTATER 2025:

### Arbeidsmiljø

Vi har et overordnet mål om at det skal være trygt, godt og trivelig å arbeide i KNH. I 2025 har vi igjen gjennomført 10-faktor medarbeiderundersøkelse med tilfredsstillende resultater. Vi har hatt medarbeidersamtaler, vernerunder, gjennomgått og oppdatert tidligere kartlegginger og risikovurderinger samt annet systematisk HMS-arbeid.

### Avfall og ombruk

Vårt avfall omfatter både eget avfall fra kontor og havnevirksomhet, og avfall fra våre leietakere i Nordmørsterminalen og kontoretasjer i Kaibakken 1, samt avfall fra fartøy. Vi ønsker å motta mest mulig avfall fra fartøy, for å forhindre at dette havner i sjøen eller naturen.

Mengden avfall levert til vår avfallsleverandør har gått opp i 2025 sammenlignet med 2024. Samtidig har kildesorteringsgraden økt noe. 2025 er første året vi får separate rapporter og kan se hvor stor andel som leveres fra fartøy. Dette utgjorde ca. 85 prosent av det totalt avfallet.

Kildesorteringsgraden for avfall som ikke kommer fra fartøy er over 50 prosent, mens fartøyene trekker ned slik at det samlede sorteringsgraden var 38 prosent (mot 36,7 i 2024).

Mengden avfall vi leverer påvirkes i størst av grad av hvor mye og hva slags avfall vi tar imot fra fartøy, og hva slags vedlikeholdsaktiviteter vi har hatt på havna. Fenderdekk til destruering utgjør for eksempel mange kilo avfall. I 2025 ble det ikke levert noen dekk til gjenvinning. Derimot har vi tatt imot mye treavfall, metaller samt tau og trosser, som utgjør nærmere en fjerdedel av alt avfall totalt sett.

### Energi

Vi har fortsatt utskiftningen til mer energieffektiv belysning både innen- og uten-dørs etter hvert som lyskildene likevel må skiftes ut. Dette er en del av en større utskiftningsplan som løper over flere år. Energibruken i 2025 har gått ned med 13 prosent, men dette avhenger også av utendørs temperatur gjennom året.

### Transport

Bilparken skiftes gradvis ut til elektrisk. I 2025 investerte vi i en ny elektrisk ID. Buzz varebil til havnevakta. Den tidligere havnevaktsbilen – også denne elektrisk – brukes nå som firmabil, mens den forrige diesel-drevne firmabilen er solgt. Fremover har vi derfor kun én dieseldrevet person-/varebil, som brukes som arbeidsbil av tilsynsman. Dette har mer enn halvert drivstofforbruket sammenlignet med 2024.

### Forurensning

Det nye anlegget for land- og ladestrøm ved Vikan havn på Smøla ble tatt i bruk i desember 2025 og vil gi positive miljøeffekter fremover. I 2025 har vi levert totalt 1 185 346 kWh landstrøm ved våre anlegg, en liten nedgang fra 2024.

Sett bort fra produksjonsutslipp og overføringstap fra elektrisitet brukt til oppvarming av lokaler, er det bruk av vår arbeidsbåt Havnebris som står for den desidert største andelen utslipp av CO<sub>2</sub>.

### Klimaregnskap

Klimaregnskapet viser hvilke deler av

virksomheten som gir mest og minst utslipp av klimagasser. Informasjonen er viktig i arbeidet med miljøledelse, og hjelper oss med å prioritere og iverksette de mest effektive tiltakene for å redusere klimagassutslipp.

Vårt samlede CO<sub>2</sub>-utslipp (uten biogent CO<sub>2</sub>) i 2025 er beregnet til 43,777 tonn, en nedgang fra 70,731 tonn i 2024.



Nedgangen beror til stor del på at bruken av arbeidsbåten var usedvanlig høyt i 2024, grunnet flere eksterne oppdrag.

Se komplett klimaregnskap på side 11.

### UN GLOBAL COMPACT – For et bærekraftig næringsliv

Siden høsten 2023 deltar vi i UN Global Compact, FNs organisasjon for bærekraftig næringsliv. Internasjonalt deltar over 26 000 bedrifter og organisasjoner i mer enn 160 land, mens i Norge er tallet rundt 350.

Som deltaker forplikter vi oss til å følge FNs 10 prinsipper for ansvarlig næringsliv. Disse gir føringer for hvordan man sikrer ansvarlig drift innen områdene menneskerettigheter, arbeidsliv, antikorrupsjon og miljø.

Vi rapporterer årlig fremgang på de ti prinsippene og bærekraftsmålene gjennom Fremgangsmeldingen (Communication on Progress – CoP). Dette er et standardisert, digitalt spørreskjema som bidrar til innhenting av sammenlignbare og pålitelige bærekraftsdata. Mer informasjon om deltakelse og CoP-rapportering på våre nettsider (se QR-kode).

Scann QR-koden for å komme til våre nettsider om klima og miljø.

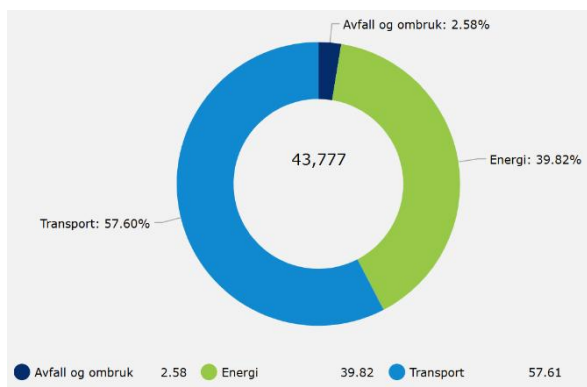


## KLIMAREGNSKAP 2025 FOR KRISTIANSUND OG NORDMØRE HAVN IKS (LOKASJONSBASERT)

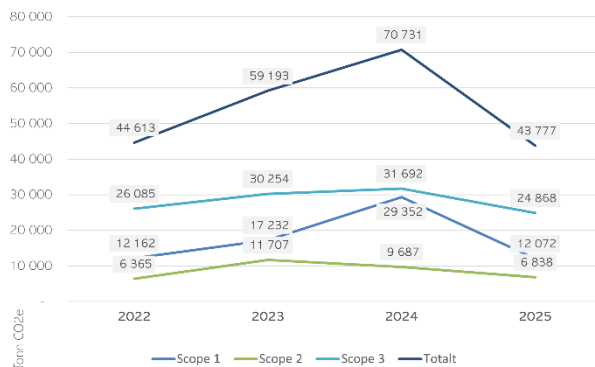
Miljøfyrtårns klimaregnskap følger GHG-protokollen, en internasjonalt anerkjent standard for klimaregnskap. Rapportering på scope 1 og 2 er obligatorisk, mens scope 3 er frivillig. Miljøfyrtårns klimaregnskap dekker ikke alle kategorier i scope 3, men gir oss mulighet til å rapportere på noen utvalgte. Ifølge GHG-protokollen skal elektrisitetsbruk beregnes på to måter: lokasjonsbasert (anbefalt av Miljøfyrtårn) og markedsbasert metode. Klimaregnskap basert på begge metodene finnes på våre nettsider. Tabellen viser lokasjonsbasert klimaregnskap.

| Utslippskilde                                                                    | Forbruk                    | Utslippsfaktor                   | Utslipp       |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------|---------------|-----------------------------|
| <b>Scope 1</b>                                                                   |                            |                                  |               |                             |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Bensin (skipsfart)                    | 700 liter                  | 2,35 Kg CO <sub>2</sub> e/liter  | 1,640         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Diesel (personbil/varebil)            | 563 liter                  | 2,66 Kg CO <sub>2</sub> e/liter  | 1,500         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Diesel (skipsfart)                    | 2855 liter                 | 2,66 Kg CO <sub>2</sub> e/liter  | 7,590         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Diesel (tunge kjøretøy)               | 248 liter                  | 2,66 Kg CO <sub>2</sub> e/liter  | 0,660         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Farget diesel (anleggsmaskiner)       | 60 liter                   | 2,66 Kg CO <sub>2</sub> e/liter  | 0,160         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Energibruk - Naturgass (flytende, LNG)                                           | 200 kg                     | 2,58 CO <sub>2</sub> e/Kg        | 0,520         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| <b>Sum scope 1</b>                                                               |                            |                                  | <b>12,072</b> | <b>tonn CO<sub>2</sub>e</b> |
| <b>Scope 2</b>                                                                   |                            |                                  |               |                             |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Elektrisitet (anleggsmaskiner)        | 985 kWh                    | 0,019 Kg CO <sub>2</sub> e/kWh   | 0,020         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Drivstofforbruk i virksomhetens kjøretøy - Elektrisitet personbil/varebil)       | 2782 kWh                   | 0,019 Kg CO <sub>2</sub> e/kWh   | 0,050         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Energibruk - Elektrisitet                                                        | 563836 kWh                 | 0,012 Kg CO <sub>2</sub> e/kWh   | 6,770         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| <b>Sum scope 2</b>                                                               |                            |                                  | <b>6,838</b>  | <b>tonn CO<sub>2</sub>e</b> |
| <b>Scope 3</b>                                                                   |                            |                                  |               |                             |
| Ansattes reise til og fra jobb (frivillig å fylle ut) - Bil (elektrisk)          | 11097 person-km            | 0,093 kg CO <sub>2</sub> e/km    | 1,030         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Ansattes reise til og fra jobb (frivillig å fylle ut) - Bil (fossil)             | 13831 person-km            | 0,3 kg CO <sub>2</sub> e/km      | 4,150         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Ansattes reise til og fra jobb (frivillig å fylle ut) - Gange                    | 100 person-km              | 0 kg CO <sub>2</sub> e/km        | -             | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Ansattes reise til og fra jobb (frivillig å fylle ut) - Kollektiv                | 218 person-km              | 0,1 kg CO <sub>2</sub> e/km      | 0,020         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Ansattes reise til og fra jobb (frivillig å fylle ut) - Sykkel                   | 1564 person-km             | 0 kg CO <sub>2</sub> e/km        | -             | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - EE-avfall                                                       | 655 kg                     | 0,068 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,040         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Farlig avfall                                                   | 1671 kg                    | 0,0227 CO <sub>2</sub> e/Kg      | 0,040         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Glass- og metallemballasje                                      | 420 kg                     | 0,031 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,010         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Metall (ikke emballasje)                                        | 4200 kg                    | 0,031 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,130         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Organisk avfall (matavfall med mer)                             | 687 kg                     | 0,015 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,010         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Papir, papp og kartong                                          | 3839 kg                    | 0,061 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,230         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Plast                                                           | 1400 kg                    | 0,05 CO <sub>2</sub> e/Kg        | 0,070         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Restavfall                                                      | 30205 kg                   | 0,0157 CO <sub>2</sub> e/Kg      | 0,470         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Avfallsmengder - Treavfall                                                       | 5660 kg                    | 0,02 CO <sub>2</sub> e/Kg        | 0,110         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Produksjonsutslipp fra bensin                                                    | 700 liter                  | 0,607 Kg CO <sub>2</sub> e/liter | 0,420         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Produksjonsutslipp fra diesel                                                    | 3726 liter                 | 0,624 Kg CO <sub>2</sub> e/liter | 2,330         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Produksjonsutslipp fra naturgass, flytende (LNG)                                 | 200 kg                     | 0,912 CO <sub>2</sub> e/Kg       | 0,180         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Produksjonsutslipp og overføringstap fra elektrisitet                            | 563836 kWh                 | 0,018 Kg CO <sub>2</sub> e/kWh   | 10,150        | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Bussreiser (frivillig)                                          | 0,3 antall reiser (én vei) | 46,3 Kg CO <sub>2</sub> e/reiser | 0,010         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Flyreiser, Europa (rapportere i antall reiser)                  | 8 antall reiser (én vei)   | 185 Kg CO <sub>2</sub> e/reiser  | 1,480         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Flyreiser, Norden (rapportere i antall reiser)                  | 22 antall reiser (én vei)  | 104 Kg CO <sub>2</sub> e/reiser  | 2,290         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Kjøregodtgjørelse, elbil                                        | 939 km                     | 0,093 kg CO <sub>2</sub> e/km    | 0,090         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Kjøregodtgjørelse, elbil/fossilbil                              | 3629 km                    | 0,243 kg CO <sub>2</sub> e/km    | 0,880         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| Tjenestereiser - Kjøregodtgjørelse, fossilbil                                    | 2348 km                    | 0,3 kg CO <sub>2</sub> e/km      | 0,700         | tonn CO <sub>2</sub> e      |
| <b>Sum scope 3</b>                                                               |                            |                                  | <b>24,868</b> | <b>tonn CO<sub>2</sub>e</b> |
| <b>Totalt klimagassutslipp fra scope 1, 2 og 3 (uten biogent CO<sub>2</sub>)</b> |                            |                                  | <b>43,777</b> | <b>tonn CO<sub>2</sub>e</b> |
| <b>Utslipp av biogent CO<sub>2</sub></b>                                         |                            |                                  | <b>2,819</b>  | <b>tonn CO<sub>2</sub>e</b> |

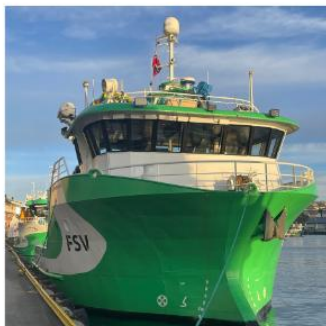
Biogent CO<sub>2</sub> er karbondioksid som stammer fra planter, trær og dyr. De vanligste utslippskildene for virksomheter av biogent CO<sub>2</sub> er forbrenning av treverk, papp, papir, matavfall og biodrivstoff. Biogent CO<sub>2</sub> inngår i karbonets naturlige kretsloop når det kommer fra fornybare og bærekraftige kilder. GHG-protokollen krever at utslipp av biogent CO<sub>2</sub> beregnes og rapporteres separat fra scope 1, 2 og 3.



Prosentvis fordeling av CO<sub>2</sub>-utslipp.



Utvikling i klimagassutslipp.



# CRUISEÅRET 2025

**Til sammen 24 cruiseskip med 20 209 gjester om bord anløpte regionen i 2025, en økning på 25 prosent fra året før. Vi må helt tilbake til 2015 for tilsvarende passasjertall.**

Det lå an til at 2025 skulle bli et nytt rekordår for cruisetrafikken til Nordmøre med 27 bookede anløp og en forventning om rundt 25 000 cruisegjester. Dårlig vær satte dessverre en stopper for dette.

Det ble gjennomført 19 anløp til Kristiansund, samme antall som i både 2024 og 2023. Derimot hadde vi en fin økning i antallet cruisegjester.

19 301 cruisegjester besøkte Kristiansund i 2024, sammenlignet med 15 767 året før. Det er en økning på 22 prosent. Ikke siden 2015 har antallet cruisegjester til regionen bikket 20 000.

Smøla har i år hatt fire anløp med til sammen 602 gjester, mot tre anløp og 360 gjester i 2024. I tillegg var det et lite cruiseskip med 306 gjester innom Averøy for å plukke opp cruiseturister som hadde syklet langs Atlanterhavsveien.

Det betyr at til sammen 20 209 passasjerer besøkte regionen, mot 16 127 i 2024.

## Mistet 6 000 gjester

Dårlig sommervær førte til at flere cruiseskip valgte å kansellere anløpene sine på kort varsel. Det er typisk nok sånn at det er de største skipene som er mest sårbare for vinden under innseilingen til Kristiansund.

Tre anløp med til sammen rundt 6 000 gjester ble kansellert, mens ett ble booket om til en senere dato.

Vi er likevel fornøyde med cruiseåret 2025. Det har vært en morsom sesong med flere førstegangsanløp. Vi har hatt flere større skip på besøk, noe som virkelig setter oss

og byen på prøve. Det var en del skriverier i sommer om lange Sundbåt-køer og for lite bookbare tilbud for turister. Dette er ting det jobbes med på flere hold.



*Cruiseskipet «Costa Favolosa» bidro med rekordtall under besøket i Kristiansund den 20. august 2025. Foto: Per Kvalvik, Snøhetta Data AS.*

## Omsetningsrekord

«Costa Favolosa» hadde 3 496 gjester om bord da hun besøkte Kristiansund i august. Så mange gjester har aldri vært her til samme tid tidligere.

Selv om det blir kø og litt kaos her og der, så betyr det også mye for byen. Flere lokale butikker har fortalt at de slo omsetningsrekord under sommerens cruiseanløp. Det er skikkelig gøy å høre! Vår mening er at de som hevder at cruisegjester ikke bruker penger når de er i land, tar enten feil, eller tilbyr ikke de varer og tjenester som de besøkende etterspør.

## Stabile prognoser

Prognosene for de kommende årene ser bra ut. Spesielt 2027 ser ut til å bli et toppår. I 2026 ventes 18 anløp til Kristiansund og omtrent det samme antallet passasjerer som i år. I tillegg blir det ett anløp til Smøla og ett til Averøy. I 2027 er det booket 22 anløp til Kristiansund og ett til Smøla med potensielt opp mot 30 000 gjester.

# AKTUELLE PROSJEKTER

## VIKAN HAVN, SMØLA – 40 meter med ny kai og landstrømsanlegg skal styrke næringslivet

Smøla kommune og KNH har i mange år samarbeidet for å utvikle Vikan til hovedhavn for Smøla. Etter en utbygging i 2016, hadde havnen en total kailengde på ca. 225 meter, i tillegg til dykdalber montert i hver ende.

I 2023 fikk KNH innvilget tilskudd på 6 millioner kroner fra Kystverket til utbygging av 40 nye meter med kai og dykdalb nord for eksisterende anlegg. Våren 2024 var området rigget klart for byggestart.

Etter en del forsinkelser underveis, ble kaia overtatt og brukstillatelse gitt i april 2025. På dette tidspunkt gjenstod fortsatt asfaltering av bakareal, VA-system og teknisk anlegg. Dette ble ferdigstilt under høsten og kaia ble offisielt åpnet den 12. desember 2025.



Smøla-ordfører Svein Roksvåg og styreleder i KNH, Eilif Lervik, kappet tauet sammen under den offisielle åpningen.

Kaia ble ferdigstilt flere måneder etter kontraktsfestet dato. Dette skyldes uforutsette problemer med grunnforholdene – noe som både forsinket prosessen og førte til ekstrakostnader for entreprenør, og utfordringer med bemanning hos hovedentreprenør. KNH har dekket en mindre andel av entreprenørens tilleggskostnader som oppstod på grunn av utfordrende grunnforhold.

Til tross for dette er vi fornøyde med sluttresultatet. Vi står igjen med et flott kaianlegg og dybdeforhold som er bedre enn

det som ble lagt til grunn. I tillegg har vi klart å holde budsjettet.

Totalt kostnader for entrepriser, prosjektering og etablering av landstrøm/-ladeanlegg beløper seg til 13,5 millioner kroner, hvorav halvparten er finansiert ved egenandel fra KNH og Smøla kommune. Smøla kommune og KNH eier hele kaianlegget sammen med eierandel på 50 prosent hver.

Kaia er tiltenkt å betjene den omkringliggende industriparken med aktører innen fiskeri og havbruk, med primært bruksområde som servicekai for regionens fartøy innen havbruk, som har behov for lading av fartøy. I tillegg mener vi at kaia vil være en viktig servicekai for kommende utskiftning og vedlikehold av utstyr i vindmølleparken på Smøla.

## BENTNESET / FISKERIBASEN, KRISTIANSUND – samarbeid for havneutvikling

Kristiansund kommune eier tre kaier på området som KNH disponerer gjennom en egen disposisjonsrettsavtale:

- Fisk Sør: 40 m kai + 20 m dykdalb.
- Fisk Nord: 85 m kai.
- Gamle Fisk (nært det gamle Lerøy-anlegget): 80 m kai.

Kaiene betjener industrien som er etablert på området, og omfatter lagrings- og spe-disjonstjenester for firmaer på fryseterminalen og aktivitet tilknyttet GC Rieber VivoMega sin virksomhet.

Fisk Sør benyttes primært som opplagskai og reservekai for lasting og lossing når Fisk Nord er opptatt av andre fartøy.

Fisk Nord har relativt stor trafikk av fraktebåter som laster/losser fiskefôr til Nordvest Lagerhotell. I tillegg benyttes kaien til større tankbåter som kommer med fiskeolje til VivoMega.

Gamle Fisk er mye benyttet av servicefartøyer innenfor havbruksnæringen, samt brønn- og fiskebåter.



*Fiskeribasen på Goma. Foto: Screenshot fra NettStudio PVR/KNH.*

iKaiene på Fiskeribasen har fått industri lokalisert tett inn mot kaikantene, slik at det er dårlig tilgang til bakareal for lagring og utbygging av havnerelatert infrastruktur.

Det eneste kainære området som har vært tilgjengelig for videreutvikling er et areal på ca. tre mål, lokalisert vest for fylling mellom kaiene Fisk Nord og Gamle Fisk (til høyre i bildet over). KNH har inngått en avtale med Kristiansund kommune om felles eierskap av denne tomten til framtidig havneutvikling.

Videre har KNH i 2025 skrevet en avtale med Sea-Way Logistics AS om utleie av deler av arealet, hvor leietaker skal bygge en isolert lagerhall på 1600 kvm. Sea-Way Logistics regner med at hallen vil stå ferdig til sommeren 2026. Sammen med aktører rundt har disse over tid arbeidet med å få en godkjent grensekontrollstasjon for import av fiskefôr og fiskeoljer på området.

De har nå, etter en lang prosess med ESA og Mattilsynet, fått en avklaring som tilsier at de kan være klare for mottak av laksefôr og råstoff for laksefôr fra utenfor EU-området i løpet av 2026.

I tillegg har KNH dialog og samarbeide med andre grunneiere og interessenter i området for å for utbygging av felles infrastrukturtiltak som ISPS gjerder og veiutbedring.

### **HØGSET TERMINALEN, GJEMNES – utbygging av kai for effektivisering og ny trafikk**

Dagens kailøsning består av én kaifront på 40 meter med to tilknyttede dykdalber. Dette ønskes utvidet med en 60 meter

lang betongkai, slik at anlegget får to kaifronter, og der den ene enden av ny kai kan benyttes til roro-trafikk.

Trafikkhavnen Høgset er den eneste offentlige kaien i Gjemnes kommune, og drives godt av Høgset Terminalen AS. De har spesialisert seg på lagring og håndtering av gods/fiskefôr (big bags for havbruksnæringen) og håndterer stor eksport av fisk, fiskeolje og tangmel, samt import av stein og råvarer til forskjellige fabrikker i regionen. Terminalen har flere hundre årlige anløp fra inn- og utland, deriblant ukentlige anløp av containerskip fra Rotterdam.

Høgset Terminalen har over tid opparbeidet seg et lojalt kundegrunnlag med flere langsiktige avtaler. Man opplever imidlertid at dagens kailøsning begrenser effektiviteten og hemmer videre vekst. Dette har utløst planene om ny kai, som skal kunne løse utfordringer med samtidighetskonflikter, virke tidsbesparende på kjøring og lasteoperasjoner samt legge grunnlag for økt trafikk og nye ruter.

KNH har ved to anledninger søkt Kystverket om tilskudd fra ordningen for kostnadseffektive og miljøvennlige havner. Vi har fått avslag på begge søknadene, sist i 2023, med bakgrunn i at trafikkgrunnlaget ikke er stort nok. Trafikk og godsmengder håndtert over kaien har hatt en positiv utvikling i årene 2022 til 2024, men er gått noe ned i 2025.

Kommunestyret i Gjemnes vedtok 16. desember å si opp sin deltakelse i KNH IKS. Bakgrunnen er at Gjemnes kommune har varslet ønske om bygging av ny kai på Høgset med oppstart i 2026. Kommunen ønsker samtidig å kunne selge området rundt Høgset Terminalen, inkludert eksisterende kai og kommunal vei, noe som ikke er mulig innenfor rammene av dagens selskapsavtale. Etter uttreden kan det kommunale området legges ut for åpent salg i markedet.

Inntil eierskap til kaia er avklart, vil det ikke bli vedtatt noen kaiutbygging fra KNH sin side. Dersom hele området blir solgt, må KNH eventuelt delta i åpen budrunde, og investering i ny kai må vurderes på nytt.

# STYRETS BERETNING

## Kristiansund og Nordmøre Havn IKS Styrets årsberetning for 2025

### Selskapets formål

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS er et interkommunalt selskap eid av kommunene Aure, Averøy, Gjemnes, Heim, Kristiansund, Smøla, Sunndal, Surnadal og Tingvoll. Selskapet driver sin hovedvirksomhet i egne lokaler på Nordmørsterminalen i Kristiansund. Gjemnes kommune har sagt opp sin deltakelse i KNH IKS med ett års oppsigelsesfrist, og vil være en del av havnesamarbeidet frem til 16. desember 2026.

Selskapets formål er å sørge for god nærings- og samfunnsutvikling gjennom rasjonell havnedrift, og å ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter i samsvar med Havne- og farvannslovens bestemmelser og selskapets vedtekter. Dette gjennom effektiv og miljøvennlig sjøtransport, å føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet, og å forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

I løpet av 2025 er det avholdt 6 styremøter, og styret har behandlet totalt 30 saker. Dette innbefatter årsregnskap 2024, budsjett 2026 og økonomiplan 2026–2029. Styret har fått løpende oppdateringer om aktuelle prosjekter og saker, slik som kaiutbygging på Vikan på Smøla, kollektivterminal/parkeringsløsning på Devoldholmen, Gjemnes kommune sin uttreden, utleie/bygging av hall på Fiskeribasen mv.

### Virksomheten

Kristiansund og Nordmøre Havn har registrert 11 679 anløp i 2025, en økning med nærmere 500 anløp (4,3 prosent) fra året før basert på tilsvarende tellemåte. Samlet tonnasje (størrelsen på skipene i bruttotonn) har økt fra 35,2 mill. tonn til 37,4 mill. tonn (økning på 6,25 prosent). Godsmengdene i 2025 har også gått opp, rundt 10 prosent sammenlignet med 2024. Det ble losset/lastet til sammen 5,5 millioner tonn gods i havnedistriktet. Denne oppgangen er hyggelig.

I 2025 har vi hatt totalt 24 cruiseanløp til Nordmøre, derav 19 til Kristiansund, 4 til Smøla og 1 til Averøy. 3 anløp til Kristiansund ble kansellert på kort varsel grunnet dårlig vær. Til sammen besøkte 20 209 cruisegjester Nordmøre i 2025, en økning på 25 prosent fra 16 127 i 2024.

### Investeringer

Den største investeringen i 2025 er utbygging av ny kai og landstrømsanlegg på Vikan, Smøla.

### Organisasjon og likestilling

Selskapet hadde ved utgangen av regnskapsåret ti ansatte, hvorav én kvinne. Økningen i antallet ansatte er midlertidig og skyldes at vi i en periode har dobbel bemanning grunnet opplæring av nyansatt ressurs. I april 2026 blir vi åtte ansatte. Det tilstrebes at alle ansatte skal ha like muligheter og rettigheter, uavhengig av kjønn, alder, etnisk bakgrunn, språk, religion og livssyn. Styret består av tre kvinner og fire menn.

### Arbeidsmiljø

Det har ikke inntruffet alvorlige skader eller ulykker på arbeidsplassen. Selskapets ansatte har relevant utdanning og/eller erfaring med det arbeid de er satt til å utføre. Selskapet har godt etablert system for internkontroll og kvalitetssikring. Det er rapportert inn totalt 23 avvik i 2025 (2 ble registrert først i 2026, men ble mottatt og behandlet i 2025). Av disse er 3 fortsatt under behandling. Ingen av disse er kritiske for HMS. Vi har samarbeidsavtale med bedriftshelsetjenesten.

Kurs, seminarer og andre kompetansehevende tiltak gjennomføres ved behov, for å sikre god kvalitet i arbeid, tjenester og leveranser. Det er laget en kompetanse- og bemanningsplan.

I henhold til gjeldende lover og forskrifter fører selskapet oversikt over totalt sykefravær blant selskapets ansatte. Sykefraværet i 2025 var 2,51 prosent, mot 0,8 prosent i 2024. Det er ikke registrert noe langtidsfravær eller fravær knyttet til arbeidsoppgaver.

Bedriftens virksomhet medfører ikke miljøforurensning av betydning, og har gjennom sertifisering som Miljøfyrtårn eget klimaregnskap.

#### **Økonomi**

Ordinært resultat etter skattekostnad er på kr 4 425 305. Sum driftsinntekter i 2025 var på kr 43 353 326, mot 42 937 117 i 2024. De samlede driftskostnadene i 2025 var på kr 34 818 495, mot 35 585 693 i 2024.

Budsjettert årsresultat for 2025 var et overskudd på 2 597 803.

Overskuddet på nærmere 4,5 millioner kroner skyldes i hovedsak underforbruk av kostnader (prosjektkostnader over i nytt år), noe høyt budsjetterte lønnskostnader/pensjon (bruk av pensjonsfond i KLP) og i mindre grad høyere inntekter. Underforbruk gjelder for eksempel kostnader til utbedring av Hammarkaia, anskaffelse av nytt adgangskontrollsystem og resterende utskiftning til LED-belysning, som delvis skyves over på 2026. Utenom disse ikke planlagte endringene er vi på budsjett.

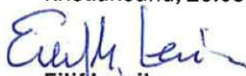
Av økningen i inntekter skyldes rundt 1 million kroner for mye innkrevd farvannsavgift. Dette skal tilbakeføres brukerne i 2026. I tillegg har det vært en økning i salgsinntekter som kan forklares med flere anløp, økning i bruttotonnasje, gledelig nok mer varer/gods i omløp, salg av tjenester ved kai samt eksterne oppdrag. Det er ventet noe mindre trafikk i 2026, men en oppgang i 2027 (prosjekttilgang i oljenæringen).

Egenkapitalandelen i selskapet pr. 31.12.2025 er 40 prosent.

Årsregnskapet for Kristiansund og Nordmøre Havn IKS er avgitt under forutsetning av fortsatt drift. Etter styrets oppfatning gir det fremlagte resultat- og balanseregnskapet med noter et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat pr. 31.12.2025. Det har etter regnskapsårets slutt ikke inntruffet forhold av vesentlig betydning for virksomheten.

Regnskapet er utarbeidet i henhold til regnskapslovens bestemmelser.

Kristiansund, 26.03.2026

  
**Eilif Lervik**  
Styreleder

  
**Jan Gjerde**  
Nestleder

  
**Sidsel Sæterøy**  
Styremedlem

**Gunn Eva Vatn**  
Styremedlem

  
**Mette Grødahl**  
Styremedlem

  
**Peter Kristjan Vaagland**  
Styremedlem

Friiatt  
(Førældrepørmisjon)  
  
**Helge Røv**  
Styremedlem

  
**Knut Mostad**  
Daglig leder



Kristiansund og Nordmøre Havn IKS  
Astrups gate 9, 6509 Kristiansund N | [www.knhavn.no](http://www.knhavn.no) | [info@knhavn.no](mailto:info@knhavn.no)