



Delrapport

Strategisk støykartlegging

Stavangerregionen Havn IKS

april 2012

Innhold

1. Havnevirkksomheten i Stavangerregionen sjøområde
2. Transport og logistikk som grunnlag for havneutviklingen
3. Beskrivelse av havnene/ kaiene som er omfattet av støykartleggingen
4. Situasjonsbeskrivelse og forutsetninger
5. Myndighet og ansvar
6. Tidligere gjennomførte støyreducerende tiltak og gjeldende regelverk

Vedlegg:
Rapport fra Sinus (619800-0-R01) av 30.03.2012
Støysonekart 1-7 i PDF og shape format

1. Havnevirkksomheten i Stavanger-regionen sjøområde

Stavanger-regionen har en omfattende havneaktivitet som inkluderer både offentlige og private havneavsnitt og kaier i regionen. Stavanger-regionen omfatter i denne sammenheng havner i følgende kommuner: Stavanger, Sola, Rennesøy og Randaberg. Det er en blanding av private og offentlige havner i regionen, hvor Stavangerregionen Havn IKS, Risavika Havn AS og havneaktivitet i regi av NorSea AS utgjør de største virksomhetene. I tillegg har Statens Vegvesen stor aktivitet i regi av ferjeaktiviteten.



Havneaktivitetene er i stor utstrekning blitt utviklet på grunnlag av den betydelige oljerelaterte virksomheten i Stavanger-regionen, med en gradvis og etter hvert økende aktivitet knyttet til andre gods segmenter.

Samlet sett fremstår havnene i regionen med en betydelig kapasitet og god kompetanse innen havnerelatert transport og logistikk. Det er utviklet gode systemer for håndtering av skipstrafikken, ISPS-reglement, samt vedlikehold, bruk og utnyttelse av kai arealer.

Havnene har et utviklingspotensial når det gjelder markedsføring. Det er også et klart behov for bedre avklaring av samarbeidsrelasjoner, organisering og arbeidsdeling for å kunne sikre optimal ressursbruk, og møte nye krav til infrastruktur og tjenesteproduksjon. En tydeligere strukturering mht hvordan regionen kan fremstå som et helhetlig og effektivt logistikknutepunkt er nødvendig for å kunne tiltrekke nye vareeiere.

'Stavanger modellen' med tett samhandling og utprøving av nye roller og samarbeid mellom private og offentlige eiere i store havneutbygginger, er blitt viet oppmerksomhet nasjonalt. Disse erfaringene vil være viktige når en nå skal utvikle modellen videre for å møte kundenes forventninger i en driftsfase.

2. Transport og logistikk som grunnlag for havneutviklingen

2.1.1. Statusbeskrivelse

Havneaktivitetene i Stavanger-regionen har lange tradisjoner, og mye av næringsvirksomheten har tradisjonelt vært knyttet til maritim virksomhet. Maritim virksomhet og gode havner var også en viktig forutsetning for etableringen og utbyggingen av Stavanger-regionen som oljehovedstad. Den petro-maritime virksomheten har lagt grunnlaget for å videreutvikle et sterkt maritimt logistikkmiljø i regionen. Fortsatt er transport i forbindelse med offshorenæringen en viktig bærebjelke i regionens havneaktivitet. Vekstpotensialet ligger imidlertid i økende aktivitet innen andre godssegmenter.

Gode og effektive transport- og logistikksystemer er av stor betydning for bedrifters konkurranseevne, samtidig som logistikk er en viktig næringsvirksomhet i seg selv. På grunn av den internasjonale strukturen i Stavanger-regionens næringsliv, er det av særlig stor viktighet med gode internasjonale transportforbindelser.

På grunn av økende biltetthet på vegene og krav om mer miljøvennlige transportløsninger er økende nasjonal og internasjonal fokus på å styrke sjøveis transport, blant annet ut i fra de miljømessige fortrinn ved denne transporten. Utbygging av Risavika Havn er et strategisk viktig regionalt grep for å styrke det sjøbaserte transport- og logistikktilbudet.

Containerisert transport forventes å få økt betydning i fremtiden og den nye havnens tilretteleggelse for containertrafikk er viktig i den sammenheng.

Det eksporteres store mengder fersk laks fra regionen, og fremtidig omlegging av varestrømmene må ses i sammenheng med muligheter for å kombinere dette med import slik at en oppnår bedre retningsbalanser. Økte seilingsfrekvenser er en nøkkelfaktor i den sammenheng. En slik omlegging vil bidra til å realisere ambisjonen om å flytte gods fra hjul til kjø. Beregninger som ECON har foretatt, viser at dersom 50 % av godstransporten overføres fra bil til skip mellom Vestlandet og kontinentet, utgjør dette 135.000 containere årlig.

En styrking av infrastrukturen, sammen med utvikling av nye transportruter på Vestlandet tilsier at en i fremtiden kan legge til grunn økte godsvolumer.

2.1.2. Offshore relatert gods

Offshore relatert virksomhet genererer betydelig sysselsetting, verdiskaping og transportvolum i regionen.

Til tross for at utbyggingsaktiviteten på norsk sokkel trekker nordover, vil det fortsatt være en stor og omfattende forsyningsaktivitet knyttet til de eksisterende feltene i de sørlige deler av Nordsjøen. Havnene i Stavanger-regionen er godt etablerte som logistikk knutepunkter for offshore virksomheten, og vil kunne posisjonere seg for dette også med økende aktivitet nordover. Drift og vedlikeholds aktiviteter overfor offshoreinstallasjoner i Nordsjøen vil være stabilt i overskuelig fremtid.

Fra hovedanleggene i Stavanger transporteres det relative store volum av offshore utstyr på veiene langs kysten til andre baser for utskipning til aktivitet lenger nord på norsk sokkel. Dette er kostbart utstyr som på grunn av tidsfaktoren benytter bil som transportmiddel. Foreløpig er det ikke et stort nok volum for daglig / regelmessig ruter langs kysten for denne typen transport. En mulighet for utvikling av nye seilingsruter langs kysten kan ligge i kombinasjonen av petroleumsrelatert gods med annen godstransport.

For offshornæringen er fleksibilitet en konkurransefaktor. Næringsaktørene peker på viktigheten av at havnene kan tilby et bredt spekter av tjenester med et mangfold og konkurranse mellom ulike tjenesteleverandører. Operatørselskapene etterspør også i sterkere grad kostnadseffektivitet og mer miljøvennlige løsninger. Med hovedtyngden av offshore basevirksomhet i Stavanger regionen har en her en klar fordel sammenliknet med nyere offshore baser. Ettersom offshore virksomheten bygges videre opp nordover, vil imidlertid mer av aktivitetene flytte på seg. Stavanger regionen kan arbeide for å posisjonere seg som en samarbeidspartner for andre baser, og slik utvikle egne fortrinn og kompetanse videre.

Det kan i fremtiden etableres ny næringsaktivitet offshore som vil kunne generere økt havneaktivitet fra Stavanger-regionen. Fjerning av offshore installasjoner er allerede en aktivitet med et visst omfang, og det forventes at denne vil være økende. Utbygging av offshore vindmøller eller andre fornybare energikilder, kan også føre til økt etterspørsel av havnefasiliteter. Håndtering av store offshore installasjoner er svært arealkrevende og det må tilrettelegges nye havnearealer dersom denne typen aktivitet skal skje ut i fra Stavanger-regionen. Lønnsomheten i slike investeringer vil avhenge av aktivitetsnivået. Foreløpig er det lite som tyder på en større utbygging av offshore vindmøller de nærmeste årene.

2.1.3. Godstransport for øvrig

Det har over lang tid vært jevnt økende volum av godstransport til og fra Stavanger-regionen. Dette skyldes generell befolkningsvekst i regionen i kombinasjon med velstandsutviklingens effekt på forbruksmønsteret. Vestlandet er ved siden av Oslo-regionen det område i landet som har det sterkeste befolkningsveksten, noe som i seg selv genererer økte volum. I tillegg har konsolideringen i logistikkbransjen medført at flere aktører har lokalisert sin distribusjonssentral her i regionen. Samarbeid med de store vareeierne er nødvendig for å utvikle en mer effektiv godstransport som fører til økonomiske gevinster og lavere miljøkostnader.

Svært mye av godsvolumene til og fra Norge går på skip – og en stor andel går via havnene på Østlandet. I tillegg transporteres en stor del via Gøteborgs havn for videre transport til Norge. For Vestlandet/Rogaland resulterer dette i at mye av godset transporteres på bil fra de store

varelagrene i Oslo-regionen. Det er begrenset med returlast slik at det kjøres mange tomme laste-enheter på veiene mellom vest og øst, som igjen er dårlig for miljøet. Retningsubalansen fra/til Oslo-regionen og Vestlandet er omkring 70/30 med dagens transportmønster.

Finanskrisen har resultert i sterkt fallende godsvolum, men dette ser ut til å være midlertidig.. Reduksjonen synes å ramme skipsfarten og jernbanetransport relativt hardere enn andre transportformer. Transportvolumene er nå i ferd med å ta seg opp igjen og det legges til grunn videre vekst fremover.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) forventer en årlig vekst i godsvolumer nasjonalt på 1,3 % frem til 2040. Mye av veksten genereres av økt import, mens potensialene for økt eksport i særlig grad er knyttet til fisk og fiskeprodukter.

Mye tyder på at en omlegging i varestrømmene med økt direkte import av varer fra utlandet til havner på Vestlandet vil gi bedre retningsbalanse i vareflyten mellom øst og vest. Økt direkteimport kan i neste omgang legge grunnlaget for transittvolumer for transportert videre oppover langs kysten.

Vestlandet er ved siden av Oslo-regionen den delen av landet som har den sterkeste befolkningsveksten, noe som i seg selv genererer økte godsvolum.

2.1.4. Utenriks ferjer

Det har de senere årene skjedd store strukturelle endringer når det gjelder ferjetrafikken til utlandet. Dette er delvis på grunn av endringer i folks reisemønster, men også fordi godstrafikken som benyttet ferjene har funnet nye løsninger. For Stavanger-regionen har det resultert i nedleggelse av ferjeruten til England.

De siste årene har det vært en sterk kapasitetsvekst på hurtigferge fra og til Kristiansand. En sterk og økende konkurranse særlig mht passasjerer legger føringer for trafikken av ferjer fra Stavanger-regionen.

Eneste utenlandsferje fra utenriksterminalen i Risavika er for tiden Fjord Lines rute til Hirtshals. Fjord Line har økt omsetningen siste året etter omleggingen av ruten med anløp til Risavika. Selskapet ser potensialer for videre vekst knyttet til godstransport og da særlig eksport av fersk laks. Godstransportører etterspør daglige avganger som i størst mulig grad er tilpasset produksjonslinjene ved lakseslakteriene. Daglige avganger og tilpassede rutetider er avgjørende for økte volum av fersk fisk via Risavika. Fjord Line vurderer for tiden muligheter for daglige ferjeavganger.

Det er god kapasitet fra utenriksterminalen i Risavika, og det arbeides for å opprette nye ruter – bl.a. til Storbritannia.

2.1.5. Cruise trafikk

Stavanger har de siste årene hatt god vekst i antall anløp av cruiseskip. I 2009 kom det 99 cruiseskip til Stavanger indre havn, med omlag 150.000 passasjerer og 60.000 mannskap. Utsiktene fremover tyder på at veksten i antall cruiseanløp til Stavanger vil fortsette å øke, både fordi cruisemarkedet synes å være i generell vekst, samt at Stavanger har markert seg som en attraktiv by i det europeiske markedet. I 2010 kan det forventes ca 155 anløp med en samlet gjestekapasitet på 190.000.

Det er opparbeidet god markedskompetanse på cruisesiden, og havnen er aktivt til stede i ulike internasjonale fora mht markedsføring av cruisemulighetene i Stavanger.

Selv om cruiseanløpene i sin nåværende form gir begrenset verdiskaping relatert til havnen, er det viktig å videreutvikle dette segmentet. Cruisetrafikken gir en positiv og miljøskapende profil for Stavanger by. I tillegg gir anløpene ringvirkninger overfor øvrig næringsliv som transportselskap, turistbaserte virksomheter, handelsnæringen, mv.

Ved å ta i mot cruiseskipene, legger havnen til rette for en betydelig omsetning og flere arbeidsplasser i byen og regionen. Det er grunn til å tro at cruise gjestene i 2009 til sammen brukte nær 100 millioner kroner i forbindelse med at de var i Stavangerregionen.

Det kan ligge et stort potensial for økt verdiskaping i regionen i form av tjenester og andre ringvirkninger, dersom Stavanger kan bli snuhavn for cruisetrafikk med små og mellomstore skip langs norskekysten (av/på passasjerer og mannskap). Med et utvidet tilbud kan man få til lengre opphold (overnatting) som kan gi større ringvirkninger overfor reiselivsnæringen i regionen.

2.1.6. Øvrig havnetrafikk

Det er en betydelig aktivitet knyttet til ferjetrafikken til/fra Ryfylke og byøyene. Hurtigbåter anløper også Haugesund og Bergen fra Stavanger havn. Årlige anløp med hurtigbåter er på ca 7000 mens det er ca 20.000 anløp med ferjer. Rederiene melder om en økende vekst i antall passasjerer og biler som fraktes.

Trafikkveksten har vært særlig sterk for transport av turister – særlig innover Ryfylke bassenget / Lysefjorden. Det er et videre utviklingspotensiale innen dette segmentet og det forventes videre vekst som følge av satsingen på cruisetrafikk.

Nye tunneller (Rogfast/Ryfast) vil imidlertid på sikt gi nedleggelse av ferjesamband med færre anløp og lavere trafikk tall for passasjerer og biler.

Regionen er også attraktiv som opplagsplass og det er fasiliteter for opplag i både korte og lengre perioder. Åmøyfjorden er et aktuelt mobiliseringssted for kraner og større fartøy. Det er økende trafikk av offshore relaterte fartøy som ligger til kai i Stavanger ved dårlig vær eller for å mobilisere mannskaper.

Til havnedistriktet anløper også skip til kornsiloen i Strømsteinen og fôr-anleggene på Kvalaberg. Det er også noen få mottaksanlegg for fisk og sjømat.

Forsvaret har tidvis flåteaktivitet i Stavanger-regionen, en aktivitet som er fallende.

2.1.7. Havner for fritidsbåter

Stavanger kommune har 15 større og mindre båtforeninger, hvor Stavanger kommune er eier av havnene for fritidsbåter og hvor båtforeningene er leietakere. I tillegg finnes flere private båthavner. Det er anslagsvis 3750 plasser for småbåter i Stavanger kommune, fordelt på om lag 3450 i regi av det offentlige og 300 private. Båtforeningene legger til rette for at eiere av fritidsbåter kan leie båt plass innen rammene for en ideell forening. Kommunen har kontroll og inspeksjonsrett til småbåthavnene.

I Rennesøy kommune finnes 6 småbåthavner med om lag 1250 plasser – fordelt på 4 i offentlig regi (250 plasser), samt 2 private (1000 plasser).

I Sola kommune er det totalt 5 småbåthavner med om lag 350 plasser for fritidsbåter i havnene.

Randaberg kommune har 9 småbåthavner – de fleste mindre havner, med en samlet plass til om lag 700 fritidsbåter.

Totalt sett er det anslagsvis 6.500 båt plasser i regi av offentlige og private småbåthavnene i de fire kommunene som dekker Stavangerregionen sjøområde.

3. Beskrivelse av havnene/ kaiene som er omfattet av støykartleggingen

1. Vågen (Strandkaien og Skagenkaien)

Aktivitet:	Cruise fartøyer. Hurtigbåter til og fra Ryfylke. Ventekaier for supplyfartøyer. Gjestehavn med 35 båt plasser
Areal:	Omlag 13000 kvm kaiareal - brukes i store deler av Vågen som promenade/gangfelt
Bygninger:	Lagerbygg (Skur 6) som brukes hovedsaklig til utstyr for havnedriften.
Kailengde:	Samlet kailengde ca.1500 meter med dybde 7-13 m
Havnefasiliteter:	Gangwayer, truck 3 tonn, ISPS. Landstrøm og vann

2. Bekhuskaien

Aktivitet:	Ventekaier for supplyfartøyer. Mobiliseringer, tankspylinger.
Areal:	Totalt areal på ca 20.000 kvm, hvorav 3500 m ² er kaiarealer og 12.000 m ² er landarealer forøvrig
Bygninger:	Lager og kontorbygg på 4370 kvm
Kailengde:	Samlet kailengde på 220 m – dybde 8m
Havnefasiliteter:	Rampe for roll on/off..ISPS. Landstrøm og vann.

3. Mekjarvik kaiterminal

Aktivitet:	Offshorefartøyer, mobiliseringer, kranfartøyer, reoperasjon av bøyelastere, slopanlegg
Areal:	Ca.80000m ² hvorav ca 7500m ² kaiareal
Bygninger:	Flere leietager har bygninger. LW mekaniske, Norsk Metallretur
Kailengde:	Ca 400m – dybde 15 - 20 m
Havnefasiliteter:	Skinnegående kran 50tonn, rampe for roll on/off. ISPS. Landstrøm og vann.

4. Siriskjær

Aktivitet:	Lasting og lossing av sand /pukk. Ventekaier for supplyfartøyer. Mobiliseringer, tankspylinger.
Areal:	Totalt areal på ca 9520 kvm, hvorav 1960 m ² er kaiarealer og 7560 m ² er landarealer forøvrig
Kailengde:	Samlet kailengde på 95 m – dybde 15m
Havnefasiliteter:	ISPS. Landstrøm og vann.

4. **Situasjonsbeskrivelse og forutsetninger**

Vågen (Strandkaien og Skagenkaien)

Aktiviteten i Vågen preges i all hovedsak av hurtigbåtene til Tide og Rødne, cruise trafikk om sommeren og supply /seismikk fartøy utenom cruise sesongen.

Supply fartøy bruker i all hovedsak Skagen og Strandkaien som ventekaier.

Vi har brukt statistikk fra 2010 og hentet ut informasjon om type fartøy, liggedøgn etc.

Hurtigbåtene går i faste ruter med høgsesong om sommeren. Cruise skipene som ligger i Vågen utgjør ca 35 liggedøgn og hvert cruise skip ligger til kai i ca 5 - 6 timer på dagtid.

Totalt antall liggedøgn på Skagenkaien var ca 2165 der hurtigbåtene står for ca 1480 liggedøgn.

På Strandkaien var totalt antall liggedøgn ca 1420 der supplyskip står for ca 770 liggedøgn.

Snitt liggedøgn på Skagenkaien er 0,4 og på Strandkaien 2,5.

Årsaken til at snitt liggedøgn på Skagenkaien bare er 0,4 døgn er hurtigbåtene som er med på å dra ned gjennomsnittet.

I tillegg har vi gjennom hele året veteranskipene MS Sandnes og Gamle Rogaland liggende i Vågen. Om sommeren går disse noen turer rundt om i disktriktet med passasjerer / turister.

Veteranskipene er ikke tatt med i beregningene av antall liggedøgn.

Strandkaien ligger tett opp i mot boligene i Gamle Stavanger og på Skagenkaien har vi flere hoteller ikke langt fra kaien.

Når det gjelder aktiviteten i Vågen så mottar vi gjennom året noen støyklager og i all hovedsak kommer støyklagene fra beboere i Gamle Stavanger. I de fleste tilfeller går klagen på støy fra supply fartøy som ligger på Strandkaien. I noen få tilfeller dreier klagen seg om fartøyenes bruk av lys.

På bakgrunn av aktiviteten og beliggenhet så finner vi det naturlig å utarbeide støykart for Vågen (Strandkaien og Skagenkaien)

Bekhuskaien

Hovedaktiviteten her er supplyfartøy som i all hovedsak bruker Bekhuskaien som ventekai. I noen tilfeller foregår der mobilisering og tankspyling.

Totalt antall liggedøgn var i 2010 ca 890 der supplyfartøy stod for ca 740 liggedøgn.

Snitt liggedøgn på Bekhuskaien er 2,2.

Bekhuskaien ligger tett opp i mot boligblokkene i Verven men vi har allikevel veldig få støyklager for våre naboer. De få klagene vi har hatt har i all hovedsak vært relatert til fartøyenes bruk av lys.

På grunn av aktiviteten og beliggenhet så finner vi det naturlig å utarbeide støykart for Bekhuskaien.

Mekjarvik kaierterminal

Aktiviteten i Mekjarvik er i all hovedsak relatert til offshore fartøyer som kranskip, oljerigger og lektene. Våre kaier i Mekjarvik blir brukt som ventekaier, til mobilisering, lasting/ lossing og i forbindelse med reparasjonsarbeid.

Kranskipet Saipem 7000 har Mekjarvik som base og mye av utstyret som Saipem benytter ute i nordsjøen lagres og vedlikeholdes på kai og landarealene i Mekjarvik.

I Mekjarvik har vi en 50 tonn havnekran som brukes i forbindelse med mobilisering og lasting/lossing.

GMC er fast leietaker på deler av landarealene og deres aktivitet er også relatert til offshore aktiviteter.

Norsk Metallretur har tilhold på nabo eiendommen og aktiviteten deres med klipping og kapping av stål og utskipping av metallskrap medfører støy som overstiger støyen fra aktiviteten på våre kaier.

Avstanden til bebyggelse (boliger) er rimelig stor og der har sjelden / aldri vært støyklager fra naboer. Våre kaier i Mekjarvik ligger helt i grensen (utenfor) områdene som omfattes av støykartleggingen men vi har allikevel valgt å utarbeide støykart for Mekjarvik.

Siriskjær

Arealene tilknyttet kaien på Siriskjær har i de seneste åren vært tilholdssted for Stavanger Pukk som har brukt Siriskjærkaien til mottak av grus, sand og pukk. Bakenforliggende arealer har blitt brukt til mellomlager før frakt ut til Stavanger Pukk sine kunder i disktriktet.

I tillegg brukes kaien en del som ventekai for supply fartøy, og andre typer fartøy.

I noen tilfeller brukes også kaien i forbindelse med mobilisering og tankspyling.

Totalt antall liggedøgn i 2010 var ca 400 der spesialfartøy (sandfrakt fartøy kommer inn under denne gruppen) stod for ca 170 liggedøgn og supply fartøy for ca 160 liggedøgn.

Snitt liggedøgn på Siriskjær er 1,0.

Utbyggingen på Siriskjær har nå komst så langt (ref reguleringsplan nr 1785) at dagens bruk av kaien mest sannsynlig vil bli avvirket i løpet av 2012.

Mulig fremtidig bruk av kaien / kaiområdene kan være gjestehavn / småbåter.

På grunnlag av utbyggingen og påfølgende bruksendring så har vi derfor valgt å utelate Siriskjær fra støykartleggingsprosjektet.

Forutsetninger for støykartleggingen

Vi har gjennomført støy måling av 26 forskjellige fartøy inklusive 2 cruise fartøy som danner grunnlaget for utarbeidelsen av støykart for det aktuelle kaiene / områdene.

Støykartleggingen av de 26 fartøy viser en betydelig støyreduksjon når vi sammenlikner med tidligere støy målinger (år 2000 og 2006) av samme fartøy typer.

Vi vet at støyreduksjon / begrensning er et viktig moment når en konstruerer og bygger ny fartøy og vi registrerer at antall fartøy av nyere dato er fremtredende ved våre kaier.

I tillegg til støy måling av fartøy så har vi også gjennomført støy måling av en renovasjonsbil slik at scenarioet med tankspyling kan legges inn i støykart.

Når støykart har blitt utarbeidet så har vi lagt til grunn aktuelle scenario med f.eks flere supply fartøy på Strandkaien, Bekhuskaien og scenario med cruise skip i Vågen.

Støykartene skal så langt det er mulig illustrere den daglige aktiviteten / trafikken i havnen(e)

Kaiene / områdene som omfattes av støykartleggingen er valgt ut på grunnlag av beliggenhet og at der er / har vært støyklager fra naboer.

5. Myndighet og ansvar

I støykartleggingen for Stavanger havn har representanter fra anleggseier Stavangerregionen havn IKS deltatt og hatt ansvar for gjennomføring av støykartleggingen. Der har blitt levert status rapporter til styrene i henholdsvis IKS-et og driftsselskapet.

Det interkommunale havneselskapet ble etablert 15.03.2000. Fra 01.01.2007 ble det foretatt en omorganisering ved at forvaltning og drift ble skilt i to selskap.

Morselskapet IKS ivaretar de forvaltningmessige oppgavene knyttet til havnen. Morselskapet står også som eier av konsernets kaier og eiendommer som leies ut til det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS. Datterselskapet står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen.

I tillegg er det opprettet et eiendomsselskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS som står som eier av konsernets bygninger i Risavika.

Morselskapet er opprettet med hjemmel i Lov om interkommunale selskap av 29.1.1999 nr 6. Det er opprettet egen selskapsavtale og selskapet er registrert i Brønnøysundregisteret.

Stavangerregionen Havn IKS eies av Stavanger kommune (80,69 %), Sola kommune (16,75 %), Randaberg kommune (1,36 %) og Rennesøy kommune (1,19 %).

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 5 medlemmer oppnevnt av eierkommunene. Jarle Bø (Randaberg kommune) har vært representantskapets leder i perioden 2008 - 2012.

Styret består av 7 medlemmer som velges av representantskapet. I tillegg er det ett medlem fra Kystverket. Leif Johan Sevland (Stavanger kommune) har vært styrets leder i perioden 1996 - 2012.

Stavanger havn har engasjert Sinus som et av distriktets fremste rådgivende ingeniørfirma innen akustikk til å gjennomføre støykartleggingen.

6. Tidligere gjennomførte tiltak og gjeldende regelverk

Det har de siste 10 årene blitt gjennomført flere støymålinger / kartlegginger av støy fra havnen(e).

Det ble i 2000 gjennomført støymålinger i Gamle Stavanger med ulike båter til kai. (rapport 286400-0.R01) Et flertall av de båtene det ble utført støymålinger for viste nivå opp over 55 dBa ved mange av boligene.

I 2006 ble det gjennomført en ny kartlegging for å avklare hvilke konsekvenser gjeldende støykrav har for driften av havnen og konsekvensen disse har for lydisolering av hus i Gamle Stavanger (rapport 286400-0.RA03)

Basert på tilbakemeldingen fra Byantikvaren i Stavanger og de beregnede kostnadene med eventuelle iistøyisolerende tiltak i Gamle Stavanger ble det konkludert med at andre tiltak må vurderes først. Rapporten fra Sinus viser at det er mulig å unngå unødvendig støybelastning av beboelsen i Gamle Stavanger ved mer systematikk i måten man plasserer fartøy langs kaien i det indre havneområdet.

I styremøte i Stavangerregionen Havn IKS 23.mars 2006 ble en 8 pkt liste med forslag til tiltak for å redusere støyplagene for beboerne i Gamle Stavanger vedtatt.

Der er de seneste år blitt gjennomført/ jobbet med følgende tiltak:

- Der er laget en liste over "støyverstingene" Listen er et verktøy for havnevakter når det gjelder plassering av fartøy. "Støyverstingene" forsøkes plassert på andre kaier. Fartøy som ikke kommer inn under ISPS regelverket plasseres der det oppnås best mulig skjerming mot støy.
- Der er utarbeidet informasjonsskriv (Norsk og Engelsk) som blant annet omhandler støy og bruk av lys ved anløp til sentrumsnære kaier. Dette info skriv skal av havnevakten sendes alle fartøy som anløper /skal anløpe en sentrumsnær kai.
- Der var mange støyklager på Bøyelasteskip i perioden 2003 -2004. Bøyelasteskip tillates nå anløp til Strandkaien kun for viktig reparasjonsbehov og når Mekjarvik ikke er ledig. Dette betyr i praksis at vi i de aller fleste tilfeller legger Bøyelasteskip i Mekjarvik.
- Der er investert i midlertidige ISPS gjerder på Skanse og Skagenkaien. Rapprt av 2006 konkluderte med at en hadde god effekt av å flytte støyende fartøy fra Strandkaien til blant annet Skansekaien. Dette prøver vi å etterleve i den daglige drift.
- Der ble i 2010 investert i ISPS gjerder på den gamle kaien i Bjergsted. Her kan en plassere mer støyende båter og kaien er en avlastning for Strandkaien.
- Der arbeides videre med å utrede muligheten for å få fartøy til å ta imot landstrøm. Kun i noen få tilfeller har mindre fartøy koplet seg til landstrøm.
- I forbindelse med utarbeidelse av støyrapporter og støymålinger så kom det frem at der var mange støyklager på Danmarksferjen som gikk fra Utenriksterminalen her i Stavanger. Som kjent så ble Danmarksferjen i 2008 flyttet til den nye terminalen i Risavika.
- Der avholdes halvårlige oppfølgingsmøter med Helsesjefen der arbeidet med begrensning av støy og oppfølging av støyklager er hovedtema for møtet.

Gjeldende regelverk:

- Forskrift om begrenning av forurensning (forurensningsforskriften)
- Havne og farvannsloven
- Forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhanlinger mv.
- Lov om fritids og småbåter
- Forskrift om Havnearbeid
- Plan og bygningsloven
- Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (Arbeidsmiljøloven)
- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)

Med hilsen
Stavangerregionen Havn IKS

