



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger, 13. mar. 2024

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 20.03.24

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 20. mars 2024 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom Majoren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Det vil bli servering i møtet.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Katrine H. Johannessen på katrine@stavanger.havn.no eller tlf. 928 06 296.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Arild Michelsen
Styrets leder

Odd Bjørn Bekkeheien
konstituert havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 20.03.2024

Offentlige saker:	
Sak nr.	Sakstittel
09/24	Protokoll fra styremøte 14.02.24 – Forhåndsgodkjent og signert
10/24	Havnedirektørens orientering mars 2024
11/24	Årsregnskap 2023 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
12/24	Ytre Strandkaien - Grunnforhold
16/24	Eventuelt
Saker unntatt offentlighet:	
Sak nr.	Sakstittel
09/24	Protokoll fra styremøte 14.02.24 – Forhåndsgodkjent og signert
13/24	Østre Havn – Status driftsavtale
14/24	Mekjarvik Sør – Havneutvikling
15/24	Risavika, Tjoraberg – Nybygg



Møtedato: 14.02.24

Møtenr.: 1

CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede: Arild Michelsen
Bjørge Sandal
John Peter Hernes
Truls Dragset Dyldland

Renate Gimre
Bjarte Kristiansen (vara for J. Milter)
Bjørn Kahrs
Leif Høybakk, Rep

Forfall: Jess Milter

Fra administrasjonen møtte konstituert havnedirektør Odd Bjørn Bekkeheien, konsernkoordinator Katrine Johannessen, arealutvikler Hilde Frøyland og økonomisjef Anders Bruvik.

Styremøtet ble avholdt i Strandkaia 46. Møtet startet kl 16:00 og ble ledet av Arild Michelsen.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 01/24 Protokoll fra styremøte 13.12.23

Protokoll forhåndsgodkjent og signert.

Sak 02/24 Havnedirektørens orientering februar 2024

Vedtak: Saken tas til orientering.

Sak 03/24 Foreløpig regnskap 2023 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering

Sak 04/24 Finansreglement rapportering pr 31.12.2023

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak: Rapportering finansreglementet per 31.12.2023 tas til orientering.





- Sak 05/24 Strategiplan 2021-2024 – Statusrapportering Handlingsplan 2023**
Vedtak: Havnedirektørens statusrapportering om strategiarbeid for 2023 tas til orientering
- Sak 06/24 Læringspunkter fra rapport etter evaluering av brann i parkeringshus på Sola flyplass**
Vedtak: Saken tas til orientering
- Sak 07/24 Unntatt offentlighet § 23. Egen protokoll**
- Sak 08/24 Eventuelt**
Saksnavn i saker unntatt offentlighet
Styremedlem Truls Dragset Dyldland fremmet saken.
Vedtak: Styret praktiserer meroffentlighet i sitt arbeid og ønsker å ha åpenhet om saksnavnet også i saker unntatt offentlighet.

Møtet ble hevet kl 17:50

Arild Michelsen

Björg Sandal

John Peter Hernes

Truls Dragset Dyldland

Renate Gimre

Jess Milter (sett)

Bjørn Kahrs



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 10/24
MØTEDATO: 20.03.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 12.03.2024

Havnedirektørens orientering mars 2024

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	10/24	20.03.2024	

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering.





SKJALGSSONPRISEN

Sola kommune har flere ganger blitt belønnet med NHO-prisen «Årets beste næringskommune». Med innføringen av den nye næringsprisen ville kommunen trekke frem bidragsytere i lokalt næringsliv. Skjalgssonprisen, som skal deles ut årlig, ble for første gang delt ut 15. februar. Control Cutter gikk av med seieren. Kriteriene for å motta prisen var følgende:

- bemerket seg som næringsaktør i Sola kommune gjennom flere år/eller har bemerket seg særskilt det siste året
- vist evne til omstilling og nytenkning
- bidratt til å skape noe nytt som både er nyttig og nyttiggjort i kommunen
- bidratt/bidrar til å sette Sola kommune på kartet som relevant og nytenkende kommune

SRH var representert med forretningsutvikler samt nestleder i styret Renate Gimre og vara Bjarte Kristiansen. Arrangementet bestod av en 3-retters middag, spennende innlegg fra næringslivet og musikalske innslag.

STATUS STRATEGIPLAN

Arbeidet med Strategiplan 2025-2028 er godt i gang og følger målsatt tidslinje. Prosessen med ny strategiplan består av flere steg/delprosesser. Organisasjonen arbeider i dag med datainnsamling og beskrivelse for å beskrive status og fremtidsbilde. Like etter påske starter arbeidet med å definere ambisjoner og analyse av strategiske grensesnitt.

Som et ledd i arbeidet er det også besluttet å gjennomføre en dobbel vesentlighetsanalyse (DVA). Gjennom en DVA vil SRH kunne kartlegge og prioritere hvilke vesentlige tema man medta innen bærekraft; herunder klima og miljø, sosiale forhold og økonomi/virksomhetsstyring. SRH er nå i gang med å kartlegge hvordan bedriften påvirker omverdenen, dette innebærer å se på SRHs miljø-, sosiale- og forretningsetiske forhold (ESG) påvirkninger gjennom hele verdikjeden. De neste stegene vil være å analysere omverdenens påvirkning på for deretter å utvikle strategier og veikart for å styrke koblingen mellom virksomhetsstyring og bærekraft. Påtroppende styre vil til første styremøte i juni få fremlagt en sak om metode og status i arbeidet, og hvor målsatt vedtak for ny strategiplan er i oktober.

ÅPNING AV HYDROGENANLEGG I EGERSUND

8. februar åpnet næringsministeren, Jan Christian Vestre, hydrogenfabrikken på Eigerøy. Eigerøy i Eigersund kommune er først ut av tre øyer i Europa som er del av et EU-prosjekt som skal lette dekarbonisering av øyer.

Det nye anlegget på Kaupanes har en kapasitet på 1 MW og skal produsere 388 kg hydrogen i døgnet. Anlegget har mulighet til å skalere opp til 7 MW. Anlegget eies av Dalane Energi. Når prosjektet er avsluttet, vil eierskapet tas over av Dalane Hydrogen, som eies av HYDS, Dalane Energi og Eigersund Næring og Havn KF. Selve anlegget er plassert på en tomt på ca. 3 000 kvm og alle prosesser er fjernstyrt. En person har tilsyn et par ganger i uken.

SRH var representert med forretningsutvikler og teknisk sjef på åpningen. Det var et flott arrangement med mange gode og relevante foredrag. Trenden nå er å utnytte restkapasitet på nærliggende industri og ha mindre skala produksjon av hydrogen til både land- og sjøbehov. Hydrogen er i utgangspunktet noe dyrt å frakte. Det beste for havner er gjerne å ikke ha et anlegg så tett på ved kaikanten, men få det levert inn til et depot eller fyllemulighet. Anlegget representerte den spennende utviklingen på en del av det som kommer for fullt fremover; nye energibærere både til sjø og landtransporten – og hvor havner er knutepunkt for grønn omstilling.

DEN DAGLIGE DRIFT

Organisasjonen har lagt bak seg noen hektiske uker med flere pågående saker som til tider er meget arbeidskrevende. Årsavslutningen med styrets beretning og årsregnskap 2023 medfører også mye tidsbruk, spesielt for økonomiavdelingen. Det har heldigvis blitt vår i luften og i den forbindelse er man i gang med å forberede åpningen av SRH sine gjestehavner som tradisjonelt åpnes opp før påske.

På Strandkaiaen skal det i år etableres en «landsby» med noen flere salgsboder enn i 2023. Stavanger sentrum har fått bygget flere små hus som har dobbel størrelse. Det betyr at det i år kan tilby totalt 12 aktører salgs plass. Så langt er det inngått kontrakter for 11 av salgsbodene og da til aktører som tilbyr tjenester til cruisepassasjerer og andre turister.

HOST PORT MEETING, THE TALL SHIPS RACES 2026

Prosjektleder Knud Helge Robberstad, næringssjef Anne Woie og konstituert havnedirektør deltok 27. og 28. februar på Sail Training International (STI) sitt møte mellom vertshavnene for The Tall Ships Races 2026. Som nevnt i sist orientering så starter The Tall Ships Races i danske Aarhus, før skutene seiler til Harlingen (Nederland), Antwerpen (Belgia), Stavanger og med avslutning i Aalborg (Danmark). Alle de nevnte byer har arrangerte The Tall Ships Races flere ganger tidligere.

2026 kan bli et utfordrende år med tanke på å tiltrekke seg skuter, da spesielt de største skutene (A-skuter). Slik verdenssituasjonen er for tiden er det lite sannsynlig med deltakelse av russiske skuter. Tall Ships America arrangerer US250 i 2026, for å minnes at det er 250 år siden USA ble grunnlagt. Flere av fartøyene fra Europa er invitert til å delta i dette arrangementet, noe som kan medføre at flere aktuelle fartøy ikke vil være i Europa denne sommeren og følgelig ikke vil kunne delta i Tall Ships Races 2026.

For skutene er det to ting som er viktig. Det første er medseilere, dvs. ungdom som skal læres opp til å seile og det andre er dekkarrangement som kan gi skutene inntekter ved kailigge.

Stavanger har for 2026 forpliktet seg til å sende 100 medseilere. I forbindelse med arrangementet i 2018 sendte Stavanger 297 medseilere (50 i 2017 og 247 i 2018). Det er også en jobb å gjøre med å tiltrekke seg ungdom som vil være medseilere.

Arrangementet i 2026 vil ha økt fokus på bærekraft i form av:

- Alle skuter tilkople landstrøm
- Bruk av resirkulerbare materialer
- Transport midler; El sykler, biler og busser

Det ble fra både Stavanger og STI stilt spørsmål til bruk av fyrverkeri. Her ble vertshavnene utfordret til å tenke nytt: droneshow, lasershow etc som kan erstatte fyrverkeriet.

Det er viktig at der tilrettelegges med gode toalett og dusjfasiliteter for mannskapene.

Ett godt og vellykket «crew party» er viktig for arrangementet. Arendal hadde i 2023 det beste opplegget for «crew party» Det gjaldt både fasiliteter, meny, musikk og alkoholfrie alternativ.

Ved besøk av seilskuter i havnen i 2024 og 2025 må Stavanger benytte anledningen til å markedsføre TSR 2026.



CRUISE

Så langt har vi gjennomført 13 cruiseanløp der ett av anløpene var i Sandnes. Cruiselisten for 2024 er pr i dag på 240 anløp med en passasjerkapasitet på 674 879. Ti av anløpene er planlagt i Sandnes og to i Mekjarvik.

Torsdag 15. februar hadde maritim sjef, Dag Matre og konstituert havnedirektør møte med representanter for Straen velforening (gamle Stavanger).

I møtet ble forventa cruisetrafikk i 2024 og oppdateringer gjort i «Cruiseterminal handbook» gjennomgått. I møte ble det stilt spørsmål om antall cruiseanløp til Strandkaien i 2024 versus 2023.

I etterkant av møte sjekket vi antall cruiseanløp til Strandkaien i 2023 sammenlignet med forventet antall cruiseanløp til Strandkaien i 2024. Antall cruiseanløp til Strandkaien var i 2023 139 og mot 125 forventa anløp i 2024.

Det ble også informert om at Line Murphy (Cruise manager i Region Stavanger) er i dialog med skipsmannskapet angående et skipsbesøk om bord i "AidaNova", med formål å ta med representanter fra havnens naboer.

FESTIVALER OG ARRANGEMENT 2024

Tour of Norway arrangeres i perioden 23. – 26. mai. Siste etappe av Tour of Norway starter og slutter i Stavanger med start og målgang på Skagekaien. Byen vil nok en gang være vertskap for de siste angrepene og utfordringene i kampen om den sammenlagte seier i Tour of Norway. SRH har ingen planlagte cruiseanløp søndag 26. mai.

Gladmat 2024 arrangeres i perioden 26. - 29. juni. Etter det vi er kjent med så vil Gladmat i all hovedsak legge beslag på de samme arealene som under fjorårets arrangement. SRH vil ta initiativ til møte med Gladmat for å få presentert planene for årets arrangement samt å få på plass årets avtale. Gladmat har fått ny festivalsjef. Inger Lomeland fra Egersund er på plass i staben og er ifølge Gladmat i full sving med å gjøre årets festivalplaner enda bedre.

Utopia arrangeres 30. - 31. august og som i fjor så vil arrangement foregå oppe i Bjergstedparken. Dette vil medføre minimal påvirkning på havnens aktivitet. Fredag 30. august har vi «AIDAbella» ved Strandkaien fra kl. 10.00 – 20.00 og lørdag 31. august har vi «Mein Schiff 4» ved Strandkaien fra kl. 08.30 – 19.30 og «Spirit of Adventure» ved Skagenkaien fra kl. 09.00 – 18.00.

ONS festivalen (ONS +) arrangeres i perioden 26. – 29. august. Som tidligere år er ONS festivalen et samarbeid mellom ONS og Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD). En egen avtale regulerer både ansvar, utgift- og inntektsfordeling. I store trekk er fordelingen slik at SRHD har ansvaret for det som skjer på «sjøen» med registrering og påmelding av festivalbåter samt utarbeidelse av kart/ situasjonsplaner som viser plassering av deltagende båter.

ONS har ansvar for aktiviteter på land, dvs. stands med telt og boder og scene på torget og fyrverkeriet. Pr. 12. mars har vi 31 påmeldte båter. Som under festivalen i 2022 vil det være debatter på flere av båtene og i nærliggende bygg. ONS skal som i 2022 disponere kjelleren i Strandkaien 46 (Majoren) flere kvelder under arrangementet.

SRH planlegger med å arrangere «Pit stop» for kunder og samarbeidspartnere i Majoren tirsdag 27. august fra kl. 14.00 – 18.00. Her er også styret velkommen til å delta.



LADING AV VASSØYFERGEN

Arbeidene pågår for fullt og maritime operasjoner er tilnærmet ferdigstilt. Det gjenstår støp av betongmadrasser som skal ligge som beskyttelse over kabler og montasje av jordingsplate. Kabelleverandør har varslet behov for en hel arbeidsdag der Medstraum ligger i ro for å få etablert betongmadrass.. Det er meldt om flere mulige priskonsekvenser på sjøkabelanlegg og ladepod som ikke er priset enda, blant annet ventetid som følge av båttrafikk.

LANDSTRØM TIL KAI 23, 24 OG 25 I RISAVIKA

Det ble noe forsinket oppstart ift plan da det tok tid å få på plass IG for trafobygg. Etter oppstart i januar er det nå god framdrift. Gravearbeid for kabler utføres i etapper for minst mulig påvirkning av ASCO sin drift. Jevnlige byggemøter og vernerunder på stedet sammen med ASCO. Det oppleves at det er godt samarbeid i prosjektet. Framdrift stort sett ihht. framdriftsplan. Det er en liten forsinkelse på trafobygg, men det har lite å bety for framdrift totalt sett.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien

Konstituert havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 11/24
MØTEDATO: 20.03.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 13.03.2024

Årsregnskap 2023 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	11/24	20.03.24	

Saken

Årsregnskapet vil bli presentert i møtet. Det kan forekomme formateringsendringer og mindre justeringer frem til styremøte.

Forslag til vedtak:

«Styrets beretning og årsregnskap 2023 godkjennes og fremlegges representantskapet for endelig vedtak»

Vedlegg:

Bilag 1: Årsrapport 2023 Stavangerregionen Havn IKS med konsern





CLOSE
TO



Stavangerregionen Havn IKS

Årsrapport 2023

Styrets beretning 2023

Selskapets virksomhet og organisasjon

Stavangerregionen Havn IKS (heretter **SRH**) skal være en aktiv pådriver for kontinuerlig utvikling av havneanlegg og maritim infrastruktur i havne-distriktet. Selskapets eiere legger til grunn et langsiktig perspektiv for de investeringer som selskapet deltar i og i utviklingen av konsernet.

Ved utgangen av året hadde selskapet to ansatte.

SRH ivaretar de myndighets- og forvaltningsmessige oppgavene knyttet til havnen, samt oppgaver av overordnet strategisk karakter knyttet til havneutviklingen. Morselskapet eier noen av konsernets kaier og eiendommer, som leies ut til datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS.

Myndighetsoppgaver som er delegert fra eierkommuner følger av Lov om havner og farvann (havne- og farvannssloven)¹.

Utøvelse av offentlig myndighet omfatter det å gi forskrifter og å treffe enkeltvedtak, samt nødvendig oppfølging og håndhevelse av slike vedtak.

Eksempler på myndighetsutøvelse etter havne- og farvannssloven

- Fatte vedtak etter søknad om tiltak i sjø
- Utarbeide følgende forskrifter:
 - Forskrift om bruk av kommunenes sjøområde
 - Forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde
 - Forskrift om saksbehandlingsgebyr
- Innhenting av informasjon til Statistisk Sentralbyrås statistikk fra private havner
- Fjerning av drivende gjenstander/hindringer i kommunes sjøområder
- Utarbeide pålegg overfor bruker som volder fare eller ulempe i kommunenes sjøområder
- Etablere og vedlikeholde farvannsskilt i kommunenes sjøområder

Eierforhold og styrende organer

SRH ble etablert den 15.03.2000 og eies av Stavanger kommune (81,88 %), Sola kommune (16,75 %) og Randaberg kommune (1,37 %). Eierkommunene utgjør havnedistriktet hvor SRH utfører sin virksomhet. Eierne vedtok i 2023 en ny selskapsavtale. Gjennom en tilleggsavtale mellom eierne har alle eierkommunene rettigheter som kan medføre fremtidige endringer i eierbrøken.

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av fem medlemmer som er valgt av eierkommunene. Leif Høybakk (Stavanger kommune) er representantskapets leder. I tråd med ny selskapsavtale reduseres antall medlemmer i representantskapet til tre medlemmer fra 2024.

Styret skal bestå av sju medlemmer som velges av representantskapet. Se note 16. Styreleder er Arild Michelsen. Konsernet har styreansvarsforsikring som dekker styrets medlemmer og ledelsen.

Eierforhold i andre selskap

Datterselskap Stavangerregionen Havnedrift AS (heretter SRHD)

SRHD er et heleid datterselskap av SRH. Selskapet bygger ut, vedlikeholder og driver konsernets havneanlegg og bygninger, samt utfører de driftsmessige myndighetsoppgavene for havnedistriktets sjøområder. SRHD leier havneanlegg og bygninger av mor- og søsterselskap og fremleier disse til havnens kunder. Selskapet har også ansvar for regnskap og administrasjon i konsernet.

Ved utgangen av året hadde selskapet 23 ansatte.

SRH Eiendom Holding AS (heretter SRHEH)
SRHEH er et heleid datterselskap av SRH, og ble

Foto: Jarle Aasland, Stavanger Aftenblad



etablert i 2016. Selskapet eier eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS (heretter SRHE) og Ekofiskvegen AS. Selskapet har ingen ansatte.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS (heretter SRHE)

SRHE er et heleid datterselskap av SRHEH, selskapet er største grunneier i Risavika havn (Sola kommune), og eier kailinjer, operasjons- og lagerarealer og bygninger både på nordsiden og sørsiden av havnebassenget. Største leietaker for SRHE er SRHD som fremleier eiendommene til kunder. Selskapet har ingen ansatte.

Ekofiskvegen AS

Ekofiskvegen AS er et heleid datterselskap av SRHEH, og ble kjøpt 12.06.2018. Selskapet eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn (Sola kommune). Eiendommen og bygget leies ut. Selskapet har ingen ansatte.

Tilknyttet selskap Westport AS

Westport AS eies av NorSea Operations AS (2/3-del) og SRH (1/3-del). Terminalselskapet utfører driftsoppgavene i den konvensjonelle godshavnen i Risavika og er havnens verktøy for å flytte gods fra vei til sjø.

Risavika Eiendom AS

SRH eier 20 % av aksjene i Risavika Eiendom AS (heretter **RE**). Selskapet kjøpte arealet til det nedlagte Shell-raffineriet, og ca. 450 dekar av den opprinnelige tomten regulert til havneformål ble

i 2004 solgt til Risavika Havn AS, som i dag heter Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE). RE har i dag en rettighet og forpliktelse knyttet til kavernene (fjellhaller) i Risavika som er eid av SRHE.

Andre eierforhold

SRH har også eierandeler i Cruise Norway AS (6 %) og EPI AS (12 %).

Årets resultat

Regnskapet for 2023 viser et positivt resultat for konsernet etter skatt på 86,1 MNOK mot 70,1 MNOK i 2022.

Årsregnskapet for SRH viser et regnskapsmessig overskudd etter skatt på 17,7 MNOK.

Konsernet hadde i 2023 en brutto omsetning på 262,1 MNOK, mot 234 MNOK i 2022.

Driftskostnadene i 2023 var totalt 142,4 MNOK mot 137 MNOK i 2022.

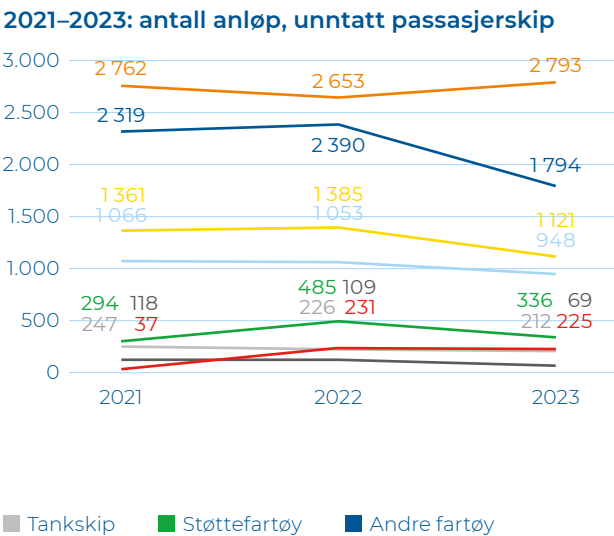
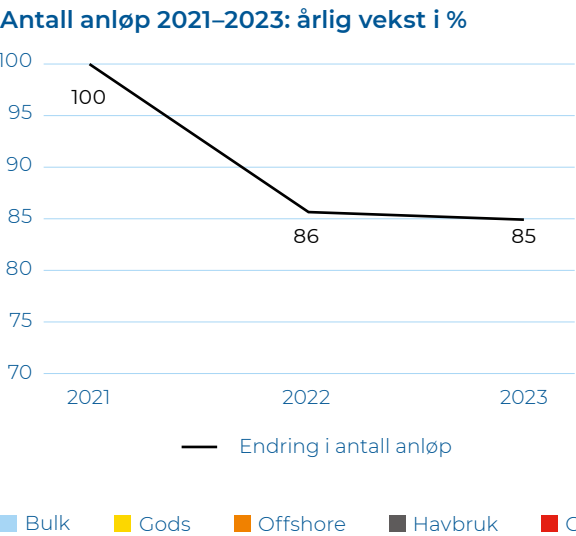
SRH har i konsernregnskapet konsolidert inn sine eierandeler i Westport AS, Risavika Eiendom AS og EPI AS etter egenkapitalmetoden.

Skatt

Det ble tatt en gjennomgang av de skattemessige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer 2018. Som følge av gjennomgangen mener konsernet at datterselskapene i konsernet skal vurderes likt som morselskapet SRH. Dette på grunn av at i realiteten

¹ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70>

Fra venstre: Figur nr. 1 og 2



og rent faktisk realiserer datterselskapene formålet i SRH, og bør vurderes etter skattelovens § 2-32.

Det er en usikkerhet knyttet til skattemessige forhold for offentlige havner, og SRH er klar over at det foreligger et forlik mellom en offentlig havn og Skatteetaten januar 2023. Skattedirektoratet har utgitt en prinsipputtalelse 27.10.2022. SRH mener at forliket og prinsipputtalelsen ikke endrer de skattemessige forholdene knyttet til virksomheten for inntektsåret 2023. Selskapet har imidlertid, som en følge av ny selskapsavtale, kontaktet skatte-myndighetene og innledet en dialog, med sikte på å rapportere som skattepliktig fra og med 2024, når selskapsavtalen er implementert og blir fulgt opp av nytt styre.

Kontantstrøm
Kontantstrømmen for den operasjonelle aktiviteten er positiv i 2023 for konsern og SRH. Den positive kontantstrømmen fra drift skyldes hovedsakelig årets aktivitet. Årets investeringer er finansiert med egne midler og lån som fører til positiv kontantstrøm totalt sett for konsernet.

Redegjørelse for årsregnskapet
Styret mener at årsregnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat. Det er heller ikke inntrådt forhold etter regnskapsårets slutt som påvirker dette.

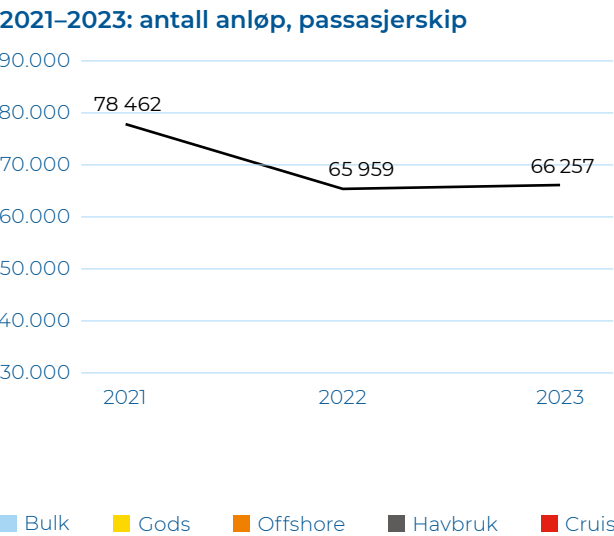
Disponering av årets resultat
Årsoverskuddet overføres annen egenkapital. Havne- og farvannsloven § 32 har utvidet regulering av kapital i kommunalt eide havner.

Fortsatt drift
I samsvar med regnskapsloven § 3-3 a bekreftes det at forutsetningene om fortsatt drift er til stede.

Farvannsavgift
Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med farvannsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens § 36. Avgiften skal settes til selvkost, med beregnings-metode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en ny etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på 27,6 MNOK pr 31.12.16. Pr 31.12.17 var opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på 21,4 MNOK. (jfr. regnskapsnote 2). Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt fem år. Innkrevingen ble redusert etter beregningen i 2016 og tilbakeført i løpet av femårsperioden. I tillegg er det tilført midler i perioden etter 2016 og frem til mai 2020, og akkumulert fond pr. 31.12.23 er på 8,4 MNOK. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillings-prinsippet). Samlet inntektsført farvannsavgift i regnskapsåret blir dermed lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Kostnadene er redusert siste årene i forhold til farvannsavgiftsområdet og SRH har ikke hatt innkreving fra mai 2020.

Konserninterne transaksjoner
Det har i løpet av året vært gjennomført konsern-interne transaksjoner mellom konsernselskapene. Disse er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og eliminert i konsernregnskapet. Det vises ellers til notebeskrivelsen.

Fra venstre: Figur nr. 3 og 4



Investeringer
Konsernet har til sammen foretatt investeringer i 2023 for 90 404 MNOK fordelt slik på selskapene:

Stavangerregionen Havn IKS	80,7 MNOK
Stavangerregionen Havnedrift AS	7,9 MNOK
SRH Eiendom Holding AS	ingen
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	1,8 MNOK
Ekofiskvegen AS	ingen

De største investeringer i SRH i 2023 er:

Ombygging Fiskepiren	35,6 MNOK
Kombinasjonsbygg Nautøya	15,8 MNOK
Elektrifiseringsprosjekter	13,5 MNOK

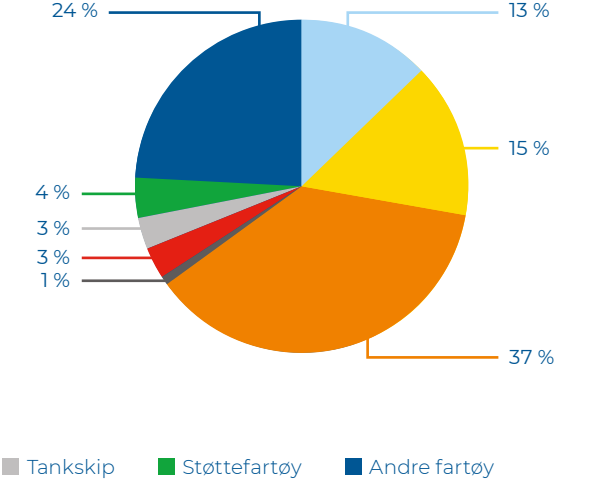
Det jobbes med flere prosjekter som bla: kai, bygg, landstrøm til flere typer fartøy, lading til hurtigbåter og energieffektivitet.

Anløp

Samlet for havnedistriktet ble det i 2023 totalt registrert 73 765 anløp, noe som er en nedgang på 1 % fra 2022, se figur 1. Av de 73 765 anløpene var 66 257 anløp knyttet til passasjerskip til nordfylket, Ryfylke og Byøyene, se figur 3. Dette er 0,5 % økning fra 2022.

Figur 2 og 3 viser endringen i antall anløp i perioden 2021-2023 for alle fartøystyper. Det har i denne perioden vært en samlet nedgang i antall anløp på 15 %, se figur 1.

% av total 2023 unntatt ferger og hurtigbåter



Offshore-trafikk
Totalt antall anløp fratrullet passasjerskip er 7 498, av disse er 2 793 anløp av offshorefartøy som tilsvarer 37 %, se figur 4. Antall offshoreanløp har økt med 5 % fra 2022. I SRHs havnedistrikt er det tradisjonelt sett størst andel forsyningsfartøy (PSV) som går i regulærtrafikk fra basene til nærliggende offshoreinstallasjoner.

Utenriks ferjetrafikk
Utenriksferjene har hatt en nedgang fra 554 i 2022 til 438 i 2023, en nedgang på 21 %. Dette skyldes primært ombygging av skip som medførte redusert rutetilbud.

Gods
Antall anløp med gods var 1 121 i 2023 mot 1385 i 2022, en nedgang på 19 %. Det er flere linjerederier som anløper ukentlig og med hovedvekt på container med fordeling 70 % og roro 30 %. I tillegg kommer roro godset fra Fjord Line.

Cruise
Antall anløp i 2023 var 215, mens det i 2022 var 231 anløp, en nedgang på 7 %.

Marked

Havner er en dynamo for utvikling og vekst. Koblingen mellom sjø, by og land gir havnen en sentral rolle i samfunnsutviklingen. Ringvirknings-analyse plasserer Stavangerregionen havnedistrikt på et høyt nasjonalt nivå. Ringvirkninger knyttet direkte og indirekte til havnene i Stavanger-regionen Havn sitt havnedistrikt, både private og offentlige, representerer nærmere 7 600 årsverk,



en omsetning på ca. 18,5 mrd. NOK og verditilvekst på nesten 6 mrd. NOK.

SRH opererer i et bredt maritimt marked med hovedvekt på energi, gods, maritim service og cruise.

Nær fremtid kan by på flere muligheter innen blant annet havbruk, og utvidelse av energimarkedet i form av nye energibærere og havvindlogistikk. Dette utløser behov for maritime tjenester ved kai, logistikkareal, lagring ute og inne i tillegg til kontor.

Energi

Stavangerregionen har Europas største olje- og gassklynge, og et velfungerende base- og havneanlegg er avgjørende for effektiv drift og logistikk i næringen.

I 2023 traff den estimerte oppgangen i tonnasje sent. OCTG (offshore rør) opplevde i Q4 stor pågang med nærmere 70 % økning i arealbruk.

Energibransjen er i vekst med utvidet leteaktivitet som krever mer areal på land og økt logistikkaktivitet for baseaktørene.

I tillegg ønsker aktørene å samle lagringsbehovet, heller enn å ha det plassert på forskjellige lokasjoner. Dette i kombinasjon med økt aktivitet inneværende år, både i produksjon og leteboring, betyr at etterspørselen må møtes i form av nybygg. SRH har per i dag begrenset ledig areal for innendørs lagring på havneområdene, og for å møte og ivareta markedet må det settes opp flere bygg.

Gods

Konvensjonelt gods håndteres av terminal-selskapet Westport AS. De håndterer den daglige godstrafikken i tillegg til gods fra utenriksfergene til Fjord Line AS. Westport opplevde en nedgang på 30 % i linjetrafikken i 2023 og det indikeres en ytterligere nedgang på mellom 15-20 % i 2024. Dette kan bety en samlet reduksjon på opptil 50 % i løpet av to år. Eksporten fra Asia går ned og forbrukermarkedet er nedadgående med svak krone, høyere renter og økte energipriser.

Westport håndterer i tillegg saltimport og rør-handling til olje- og gassindustrien som demmer opp for konjunktursvingninger i godsmarkedet.

Fjord Line forventer en betydelig oppgang fra 2023 da de i år seiler som normalt hele året, etter ombygging av flåten. Det vil dog merkes at godsmengden til og fra Hirtshals er noe redusert grunnet blant annet kronekurs og inflasjon. Manglende aktivitet innenfor bygg og prosjekter fører også til at innenriksvolumet mellom Stavanger og Bergen er redusert.

Totalt antall containere i 2023 var 151 021, en økning på 55 % fra 2022. Målt i TEUs er tallet 96 502, som gir en reduksjon fra fjoråret på 1 %.

Rullende last har et totalt antall på 20 151 i 2023. Av dette utgjør trailere og trekkvogner 18 745, mens 1 406 gjelder import og eksport av motorvogner.

Den totale godsmengden innenfor havnedistriktet er redusert med 7 % det siste året, og er på 3,1 millioner tonn i 2023. Dette inkluderer containere, bulk- og stykkgoods.

Sirkulær- og servicemarkedet er i hovedsak representert i Mekjarvik. Gods over kai i Mekjarvik har en økning i 2023 i forhold til 2022. I 2023 har SRH registrert 76 000 tonn gods over kai, mens det i 2022 var 41 000 tonn.

Markedstrender

Havvind viser seg å være vanskelig å få lønnsomhet i, noe som ikke er uvanlig i oppstarten. Flere konsortier trekker seg fra utlyste felt, mye på grunn av økningen av den risikofrie renten som fører til økt avkastningskrav og dermed at prosjektene ikke er lønnsomme. Prisstigningen den siste tiden har heller ikke bidratt positivt. Utsiktene sier at industrien vil komme. Ingen havneanlegg i Norge vil i dag kunne imøtekomme utbyggingen som er estimert, og betalingsviljen i tillegg til utfordringer med å inngå langsiktige kontrakter, gjør det vanskelig for havner å investere i denne utbyggingen.

Markedet krever solide, dimensjonerte kaier, i tillegg til store arealer med stor fleksibilitet for rask økning og nedskalering. Dette gjør det vanskelig å planlegge for kombinasjonsbruk med andre aktører. Mekjarvik kan by på muligheter for havvind rundt 2032-33, men det kan være for sent for en del aktører. SRH har tatt initiativ til samarbeid med andre havner for å gjøre fylket og regionen, inkludert Agder, interessant nasjonalt og internasjonalt. Dette vil gi gode ringvirkninger til kommunene, og god utnyttelse av flere lokasjoner vil muligens holde investeringene nede.

Risavika, med mulighet for mer areal mot 2027, kan befeste seg som en god havvind prosjekthub i tillegg til å ha minimalt investeringsbehov. God samhandling med etablerte aktører, fleksible arealer og mulig nedgang i OCTG-markedet innen den tid kan gi denne muligheten.

Omstillingen til renere energibruk på havneanleggene kan by på nye markedsmuligheter; etablering av ammoniakk-, metanol- og hydrogen-tilførsel, i tillegg til ladeinfrastruktur og mer landstrøm. Her blir det et samspill med politiske føringer, ny teknologi og markedets muligheter.

SRH har tatt initiativ med bidrag fra Fylkeskommunen og eierkommunene til å kartlegge eksportpotensiale på sjø for oppdrettsindustrien.

Ferske tall fra aktørene viser et utskipningspotensiale på 75 000 tonn årlig, noe som tilsvarer over 3 700 trailere. Nedslagsfeltet er fra Austevoll i nord til Hjelmeland i sør. Dette kan bidra med god varebalanse for nye varestrømmer nordgående slik at skipene ikke går tomme ned til kontinentet, og gjør sjøveien direkte inn til Vestlandet mer attraktivt.

Cruise

I løpet av 2023 har det vært 215 cruiseanløp. Det har vært en økning i antall nye cruiseskip de siste årene, med en tendens til lengre skip og større kapasitet. Grundig planlegging og godt samarbeid med Region Stavanger og andre relevante aktører har bidratt til at årets cruisesesong har blitt gjennomført uten betydelige utfordringer.

2023 er det andre året med tett samarbeid mellom SRH og Sandnes Havn. I løpet av 2023 har 18 cruiseskip lagt til kai i Sandnes Havn, en økning fra 14 i året før. Dette året er også det første året de store cruiseskipene har besøkt Sandnes, hvor flere av dem har hatt nesten 3 000 passasjerer om bord.

Handlingsplanen for cruiseanløp 2022-2030² har vært på høring i havnens eierkommuner og er nå vedtatt:

I handlingsplanen fremkommer følgende mål:

1. Tilstrebe helårs cruiseanløp.
2. Begrense cruiseturisme til et maksimalt antall passasjerer per dag med øvre grense på 8 000 pax, maksimalt 2 cruiseanløp per dag og maksimalt 7 cruiseanløp per uke. Dette gjelder for eksisterende kaier og er gjeldende fra 2024. Allerede bestilte cruiseanløp som overskrider to anløp pr dag og 7 anløp per uke i 2024 og 2025 er forpliktelser som må gjennomføres. Båter av mindre størrelse (inntil 600 passasjerer) kommer i tillegg med en begrensning på 1 båt til dagen.
3. Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerheten er ivaretatt.
4. Indre Skagenkaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
5. Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp.
6. Cruisedestinasjon Stavanger skal være ledende nasjonalt innen minimering av miljømessig belastning ved å implementere miljøvennlig teknologi og stille krav til skip som anløper havnen. Samtlige cruiseanløp til Stavanger sentrum skal senest i 2027 tilkobles landstrøm ved kailigge.

² *Handlingsplan Cruiseanløp Stavanger sentrum 2022 - 2030*

Eiendom

All aktivitet på sjø krever tilgjengelig arealer i nærheten av kai for ute- og innendørslagring i tillegg til noe kontorvirksomhet. Havner må ha større grad av fleksibilitet for å møte morgen-dagens næring med dagens aktivitet. Logistikken er arealkrevende, men krever ikke mye kontor-fasiliteter. Autonomi er på full fart inn i havner, som kan bety bedre utnyttelse av arealene i tillegg til bedre HMS, som er viktige faktorer å ha med seg i fremtidig planlegging av arealbruken. 2024 vil bære preg av videre byggeaktivitet.

Risavika

Siden oppkjøpet av Risavika Havn 1. januar 2019 er det satt opp rett i underkant av 13 000 kvm bygningsmasse primært for innendørslagring, samt et kombinasjonsbygg.

Det er i 2023 satt opp to lagringshaller på Risa-grunnen på til sammen 2 400 kvm som kan avlaste langtidslagring for områder nær kai i dag, for å frigjøre areal til mer aktivitet.

Risavika har større områder til linjegods aktivitet, og nye aktører har behov for terminalbygg og noe kontor.

Energibransjen er i vekst, og behovet for lagring både ute og inne er stort. I 2024 og 2025 vil det meste av utearealene knyttet til intern havnevei være utleid, og det vil i tillegg være et innendørs-lagringsbehov på mellom 7 – 10 000 kvm. Slike bygg er fleksible og kan brukes til de fleste behov innen havnelogistikk. Det er viktig å planlegge for de mest bærekraftige løsninger både i byggeprosess og drift.

Det er nå i tillegg ca. 160 mål med areal i privateie i Risavika, som vil være gode bidragsyttere til økende aktivitet over kai. Her kan supplerende virksomheter som ikke trenger umiddelbar nærhet til kaier etableres.

Mekjarvik

I Mekjarvik har SRH to leietakere, GMC Marine Partner AS og Stena Recycling AS som begge er veletablert og har lang horisont. Det er satt opp to haller på området i 2023 som ikke eies av SRH. GMC Eiendom AS er i gang med å oppføre en 1 180 kvm ny sveishall på tomten som leies av SRH, og aktiviteten i sveisehallen forventes å medføre mer aktivitet over kai. Alle arealer er fullt utleid, og 2024 vil være et stabilt år.

Stavanger sentrum

Kommunedelplan Stavanger Sentrum 2019-2034 har som mål å skape et større omfang av bymessig aktivitet i havnefronten. Spesielt i Østre Havn, fra

Skansekaien til Bekhuskaien, ønsker Stavanger kommune å legge til rette for ny bebyggelse til næring og bolig. Det meste av dagens havne-aktivitet skal ivaretas i området, det er kun tilbudet om ISPS-kaier på Bekhuskaien som utgår.

Tilleggsavtalen som er utformet i forbindelse med ny selskapsavtale for SRH, gjeldende fra juni 2023, gir Stavanger kommune mulighet til å ta ut eiendommene i Østre Havn mot reduksjon av eierandel. Tilleggsavtalen gir en frist til 01.05.24 for kommunen å tiltre denne opsjonen. Det er sannsynlig at SRH inngår en driftsavtale med kommunen for videre drift av havnevirksomheten.

SRH har pågående kartlegging av grunn og fundamenteringsforhold for en eventuell bebyggelse i bakområdet til Ytre Strandkaien, for å imøtekomme kommunedelplanens ønske om å oppføre et mindre næringsbygg her.

Havnelangs 2023

Havnelangs ble arrangert for fjerde gang lørdag 17. juni. Havnelangs skal skape maritim interesse, bidra til å bygge et godt omdømme, og gi regionens innbyggere et innblikk i de varierte og spennende aktivitetene som finnes i Stavanger-regionen Havn. Det er et gratis, ikke kommersielt arrangement, hvor lærerike opplevelser er i fokus.

Atter en gang kan man konkludere med et vellykket arrangement. Rundt 50 aktører og utstillere fra eierkommunene bidrog til at besøkende fikk en variert og innholdsrik opplevelse. Det var også dåp av SRHs nye hel-elektriske havnebåt, ELvis, hvor gudmor er Siv-Len Strandskog. Tilbakemeldingene fra utstillere, publikum og egen organisasjon var positive.

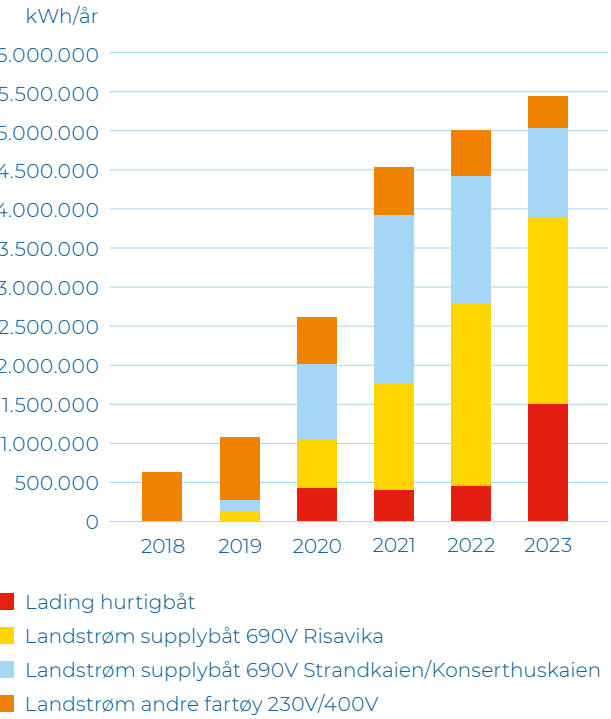
Landstrøm

Det tilbys landstrøm til offshorefartøy i Risavika og i Stavanger sentrum. Tre offshorefartøy kan være tilkoblet landstrøm samtidig pr lokasjon. På slutten av 2022 kom også hurtigladeanlegget for hurtig-båter i drift. I 2023 er det igangsatt utvidelse av ladeanlegg med bygging av ladeinfrastruktur til Vassøyferja og nytt landstrømanlegg i Risavika. Det er også igangsatt arbeid med konkurranse-grunnlag for landstrøm cruise, som ble tildelt Enovastøtte i 2023, og landstrøm i Mekjarvik.

Total landstrøm og ladeleveranse til fartøy i 2023 var 5 400 000 kwh fordelt som følger:

- 1 500 000 kwh til lading av hurtigbåt
- 2 400 000 kwh til landstrømanlegg i Risavika
- 1 100 000 kwh til landstrømanlegg i Stavanger sentrum
- 400 000 kwh til andre landstrømtilkoplinger

Figur 5. Utvikling strøm til fartøy 2018–2023



Dette tilsvarer en økning på totalt ca. 10 % sammenlignet med 2022. Økningen skyldes i hovedsak lading av hurtigbåt. Uttak av landstrøm på Strandkaien er redusert som følge av økt antall cruiseanløp. Uttak av landstrøm Risavika er likt som i 2022.

ISPS-tiltak

ISPS er det internasjonale regelverket mot terror-sikring av havner (utarbeidet av IMO³) og gjelder for alle havneanlegg som mottar anløp av fartøy som går i internasjonalt farvann.

Konsekvensene ved manglende oppfyllelse av ISPS-kravene er at skip nektes å anløpe havnen. Kystverket og ESA (EFTAS overvåkningsorgan⁴) kontrollerer regelmessig at havneanleggene er tilfredsstillende sikret. ESA kontrollerer Kystverkets implementering av ISPS regelverket.

SRH har ansvar for sikring av fire ISPS havneanlegg, og har også hatt overordnet ansvar for en EU-havn.

De fire havneanleggene er:

- Offshore Terminal Risavika (OTR)
- Ferry Terminal Risavika (FTR)
- Deep Water and Offshore Terminal Mekjarvik (DTM)
- Cruise and Waiting Terminal Stavanger (CTS)

Revisjon av sikringsrisikoanalyse med tilhørende sikringsplaner er gjennomført for CTS.

Alle anlegg er godkjent av Kystverket og er på sikringsnivå 1.

SRH har i løpet av året fortsatt arbeidet med å forenkle sikringsplanen for alle egne terminaler, noe som reduserer sideantall med ca. 60 % og bidrar til å gjøre sikringen bedre. Reviderte sikrings-planer vil bli sendt Kystverket for godkjenning i løpet av Q1 2024.

I tillegg til å bli penetrasjonstestet av Kystverket ved CTS, kom ESA på uanmeldt tilsyn i september. ESA stilte med to representanter, og Kystverket stilte med det samme. Resultatet av tilsynet var fire mindre avvik som nå er lukket av SRH og godkjent av Kystverket.

SRH søkte om tilskudd fra Kystverket – «tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner» – for å etablere en Nasjonal Digital Sikringskontrakt. Gjennom årets tildeling fikk SRH full pott på 8 MNOK. Fratrukket egeninnsats blir beløpet 6,4 MNOK. Midlene benyttes til å etablere et nytt fundament som vil tilgjengeliggjøre sikrings-kontrakter for havner som ønsker å tiltre ordningen. Prosjektet er planlagt ferdigstilt medio Q4 2024. Grieg Connect står for utvikling av programvare.

SRH har også i løpet av 2023 installert Milestone som programvare for håndtering av kamera-overvåking, og gått til anskaffelse av krisestøtte-verktøyet RAYVN.

Organisasjon, helse, miljø og sikkerhet

Tilstand for kjønnslikestilling

I SRH konsern er det ved utgangen av året 25 ansatte hvorav syv er kvinner. I styret for SRH er det to kvinnelige medlemmer (av seks⁵) og i representantskapet to kvinner (av fem).

Vårt arbeid for likestilling og mot diskriminering

Ansatte har like muligheter for å kvalifisere seg til alle typer oppgaver, og avansementsmulighetene er de samme. Lønn reflekterer den enkeltes ansvarsområde og kvalifikasjoner. Arbeidstids-ordninger i selskapet følger av de ulike stillinger. Det er lagt til rette for bruk av fleksibel arbeidstid, men enkelte arbeidsoppgaver er tidsbestemte. Det er også lagt til rette for redusert arbeidstid ved behov, men flere arbeidsoppgaver er personavhengige. Ved ansettelser blir alle søkere behandlet likt, uavhengig av etnisitet, religion, kjønn og livssyn. SRH har i forbindelse med stillingsutlysning tatt kontakt med likestilling- og diskrimineringsombudet for råd om en mangfoldig stillingsannonse som appellerer til alle.

Offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av

virksomhetens alminnelige funksjoner. SRH har et bevisst forhold til området universell utforming i forhold til planlegging, oppfølging og gjennomføring av prosjekter. Nettsiden til SRH er universelt utformet.

Som vist i figur 6, skal SRH i 2024 iverksette tiltak egnet til å bidra til økt likestilling og mangfold i virksomheten ved å:

- Videreutvikle plan for hvilke mål som nås gitt resultatene fra trinn 1 og trinn 2 i figur 6
- Etablere struktur for arbeidet med likestilling og mot diskriminering
- Fortsette kartlegging av risikoforhold med tanke på likestilling og diskriminering
- Fokus på innholdet i stillingsannonser. Være bevisste på at bildebruk og ordvalg har konsekvenser for hvem som søker jobb i havnen

1. Risiko

Undersøke om det finnes risiko for diskriminering eller andre hindre for likestilling, herunder annethvert år kartlegge lønnsforhold fordelt etter kjønn og bruken av ufrivillig deltidsarbeid

- Risiko og hindre som skal vurderes:
- Rapportering på kjønn
 - Fleksibel arbeidstid er brukt i virksomheten, men enkelte arbeidsoppgaver er tidsbestemte
 - Redusert arbeidstid ved behov, flere arbeidsoppgaver er personavhengige
 - Alle søkere behandles likt ved ansettelser uavhengig av etnisitet, religion og livssyn
 - Bygg tilrettelegges, og er med i vurderingen knyttet til endringer
 - Universell utforming som rettslig standard
 - Virksomheten har ikke ufrivillig deltidsarbeid

2. Analysere

Analysere årsakene til identifiserte risikoer.

- Historisk perspektiv knyttet til kjønn og arbeidsoppgaver – det er disipliner i virksomheten som er kjønnsdominerende
- Ikke mulig for fleksibel arbeidstid for alle ansatte da enkelte arbeidsoppgaver er tidsbestemte
- Flere arbeidsoppgaver er personavhengige på grunn av virksomhetens størrelse
- Risiko er språkbarriere ved ansettelser, ulikhetene/ mangfold i virksomheten kunne vært større

4. Evaluere arbeidet

- Virksomheten har hatt fokus på likestilling og diskriminering. Dette følges videre opp i 2024
- Ved ansettelser har likestilling og diskriminering blitt diskutert for å få mer mangfold. SRH har også brukt ekstern bistand der tema er belyst
- I 2024 vil det fortsatt være fokus fra ledelsen på å sette likestilling og diskriminering i system

3. Tiltak

Iverksette tiltak egnet til å motvirke diskriminering og bidra til økt likestilling og mangfold i virksomheten.

- Utarbeid en plan for hvilke mål som nås, gitt resultatene fra trinn 1 og 2
- Plasser ansvaret for at målene nås
- Forankre tiltak hos arbeidsgruppe der arbeidsgiver, tillitsvalgte og verneombud er med
- Kartlegge risikoforhold med tanke på likestilling og diskriminering
- Medarbeiderundersøkelse
- Gjennomgå innhold i stillingsannonser, bildebruk og ordvalg har konsekvenser for hvem som søker hos SRH

HMS

SRH hadde følgende målsetning for HMS-arbeidet for 2023:

- Unngå skader og ulykker
- Stabilt lavt sykefravær
- Være en attraktiv arbeidsplass
- Verne det ytre miljøet

HMS-målene er en del av det systematiske helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet. Tilhørende HMS-årshjul og handlingsplaner er utarbeidet i samarbeid med bedriftshelsetjenesten.

Det er i 2023 ikke registrert uhell med personskade.

SRH har i løpet av året installert belysning av redningsledere ved Fiskepiren. Det er også investert i flere redningsstasjoner bestående av båtshake, redningsstige og redningsbøye. SRH har avholdt møter med beredskaps- og redningsetater for å sikre publikum og kunder.

HV-08 hadde i mars en større øvelse, «Jøssang» hvor SRH ble invitert med. En del av øvelsen foregikk i områdene i og ved Utenriksterminalen i Risavika. SRH fikk delta i planleggingen av øvelsen og hadde godt utbytte av den del av øvelsen som utspant seg på SRH sine områder.

Den årlige HMS-konferanse som ble avholdt på Sola kulturhus er den sjette i rekken. SRH er medarrangør sammen med ASCO, Sola kommune og Gasum. HMS-konferansen er en viktig møteplass for alle som jobber med eller har ansvar for HMS. Et av målene til konferansen er å gi faglig påfyll og inspirasjon til eget arbeid.

Det er utarbeidet ny evakueringsplan for Utenriks-terminalen i Risavika og i den forbindelse også gjennomført en evakueringsøvelse.

Arbeidsmiljøet

Konsernet har i 2023 hatt et totalt sykefravær på 3,18 % (3,29 % i 2022). Korttidsfraværet var på 2,25 % (3,35 % i 2022) med 31 egenmeldinger, og totalt 60 dager.

Konsernet avholder regelmessige informasjonsmøter, involverer alle ansatte i havnens strategiarbeid og har årlige medarbeidersamtaler.

Konsernet har i sin personalpolitikk lagt til rette for seniortiltak for ansatte over 62 år. Konsernets arbeidsmiljø anses som godt.

Det ytre miljø

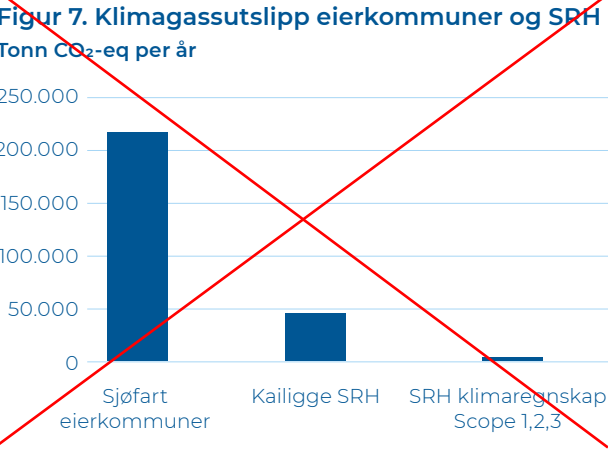
Egen virksomhet forurensar i liten grad det ytre miljø direkte, men selskapet gjør likevel tiltak for å redusere eget, eierkommunenenes og kunders miljøavtrykk. Havnedrift innebærer en del støy fra laste- og lossevirksomhet. Videre er det utslipp fra kjøretøy og skip. I tillegg kommer indirekte miljøpåvirkning fra eksempelvis avfallshåndtering, byggerier og andre varer og tjenester.

Miljøplan 2020-2023 ble vedtatt våren 2020⁶. Flere av FNs bærekraftsmål er inkludert i miljøplanen, som blant annet skal være med å bidra til at eierkommunene når sine klimamål. Hovedmålene i miljøplanen er godt integrert i overordnet strategi for 2020-2023. Det er besluttet å rullere Miljøplanen ut 2024.

Klimaregnskap

Klimaregnskap er etablert og skal brukes som et aktivt verktøy for å synliggjøre havnens direkte og indirekte klimagassutslipp, og til å følge opp effekten av tiltak. Klimaregnskapet fremlegges årlig. Fra og med 2022 er det utarbeidet klimabudsjett.

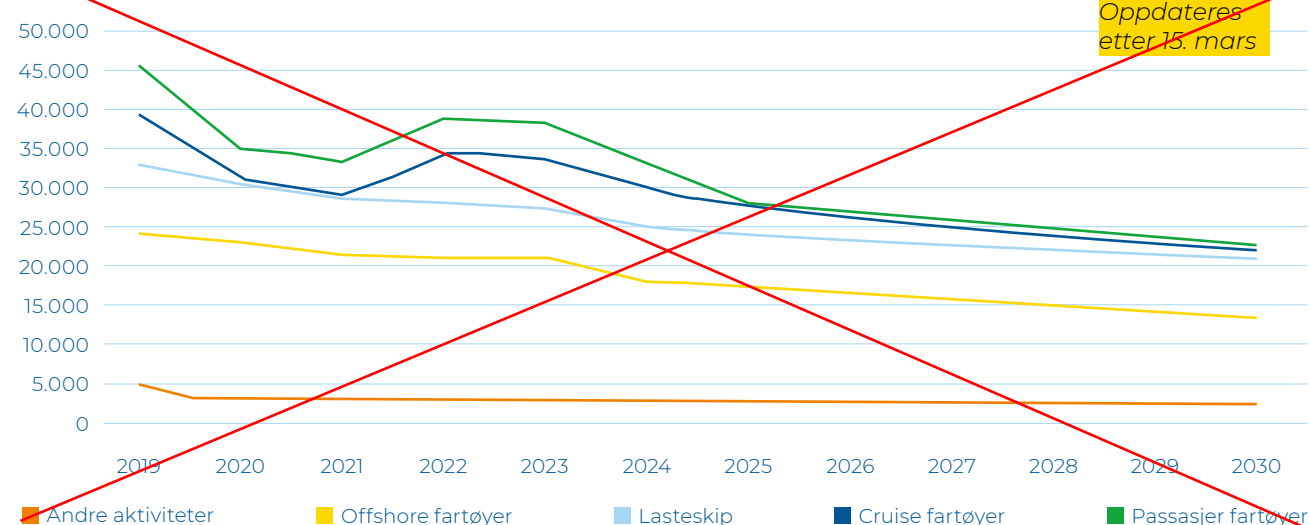
Ifølge gjeldende miljøplan skal SRH redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet (SRH klimaregnskap Scope 1,2,3) med 80 % innen 2030, sammenlignet med 2019. Samtidig skal SRH påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeidspartnere for å nå våre og eierkommunenenes miljømål. Det er i rollen som tilrettelegger at SRH kan bidra til størst utslippskutt. Eierkommunene har ambisjon om kutt i utslipp av klimagasser på hhv 55 % (Sola) og 80 % (Stavanger og Randaberg) innen 2030. SRH kan først og fremst bidra til utslipp i kategorien sjøfart, og i aller størst grad de utslippene som skjer ved kailigge.



Figur nr. 6

6 https://www.stavangerhavn.no/wp-content/uploads/Miljoplan-2020-2023-%E2%80%93-web_ny-versjon-sept.pdf

Figur 8. Klimagassutslipp fra kailigge reduksjon fram mot 2030



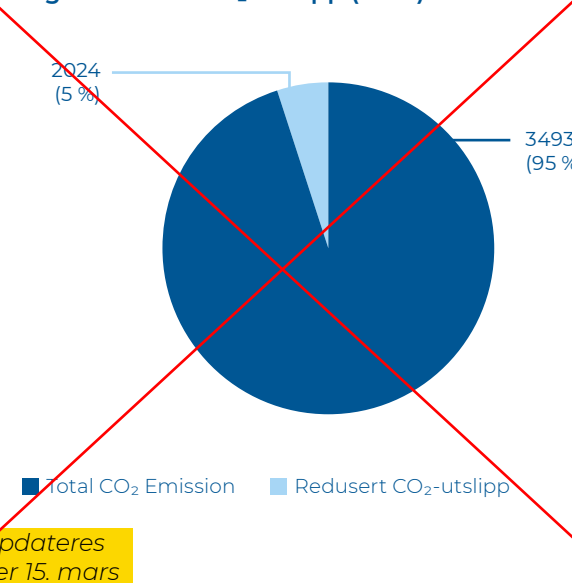
Utslipp ved kailigge hos SRH utgjør ca 20 % av eierkommunenes utslipp i kategorien sjøfart.

Kailigge SRH

Det er utarbeidet følgende framskrivning for klimagassutslipp fra kailigge SRH, basert på kjente elektrifiseringsprosjekter som er planlagt gjennomført. Framskrivningen viser at elektrifisering alene kan redusere utslipp med ca 50 % innen 2030. For ytterligere reduksjon må elektrifisering suppleres med andre tiltak, og her vil SRH ha en sentral tilretteleggerrolle.

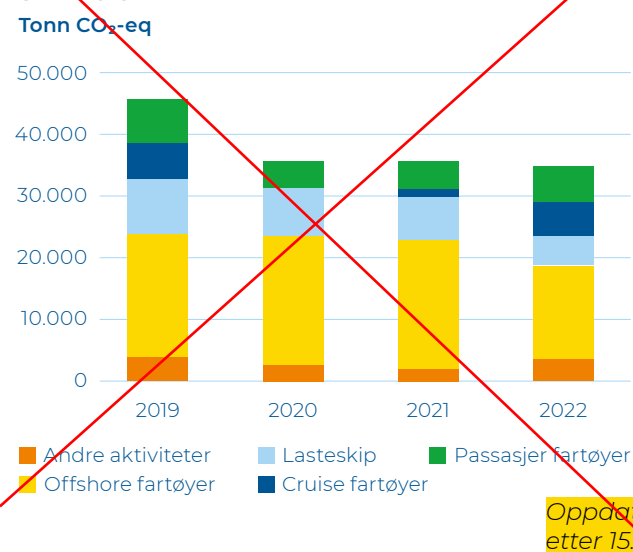
Det er utarbeidet utslippsregnskap for utslipp fra kailigge for å synliggjøre effekten økt salg av landstrøm har for utslippsreduksjon fra fartøy. Regnskapet omfatter utslipp fra kailigge ved kaier eid av SRH⁷. Bruk av landstrøm har i 2021 redusert CO₂-utslipp fra kailigge med totalt 5 % for hele havnen sammenlignet med et scenario der man ikke hadde hatt tilgjengelig landstrøm. Det totale CO₂-utslippet fra fartøy ved kailigge er redusert med 1,5 % (35400 tonn i 2021 vs 34900 tonn i 2022). Utslippskuttet fra 2021 til 2022 skyldes i hovedsak at det har vært færre liggetimer for offshorefartøy ved kai.

Figur 9. Totalt CO₂-utslipp (tonn)



⁷ Utslippsregnskap for fartøy er utarbeidet av DNV på oppdrag fra SRH. Utslippstall for skip i bevegelse innenfor 12 nautiske mil for kommunegrensene i Sola, Stavanger og Randaberg ligger i klimaregnskapene for den respektive kommune. Tiltak for å redusere utslipp fra skip i bevegelse adresseres i klima- og miljøplanene i eierkommunene og må løses i samarbeid med eierkommunene.

Figur 10. Utslipp fra kailigge alle havneanlegg SRH 2019-22



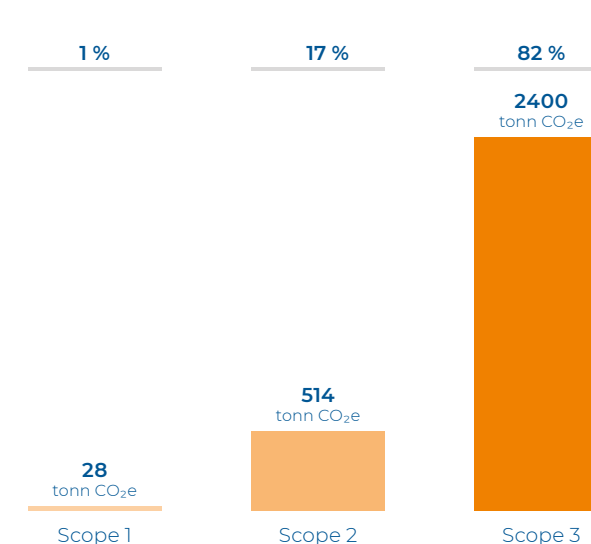
På tross av nedgang i liggetimer i 2022, dominerer fremdeles offshoreskip klimagassutslipp ved kailigge. Utslipp fra Cruise har en sterk økning sammenlignet med 2020 og 2021, men er 8 % lavere enn i 2019.

SRH Klimaregnskap Scope 1, 2 og 3

Klimaregnskapet er utarbeidet i henhold til GHG-protokollen og har 3 deler: Scope 1 og 2 omfatter henholdsvis forbrenning av drivstoff og energiforbruk i havnens bygg og anlegg, mens Scope 3 er indirekte utslipp som organisasjonen kan påvirke gjennom å sette krav til leverandører ved kjøp av bygg, varer og tjenester, og etablere retningslinjer for reisevirksomhet o.l.

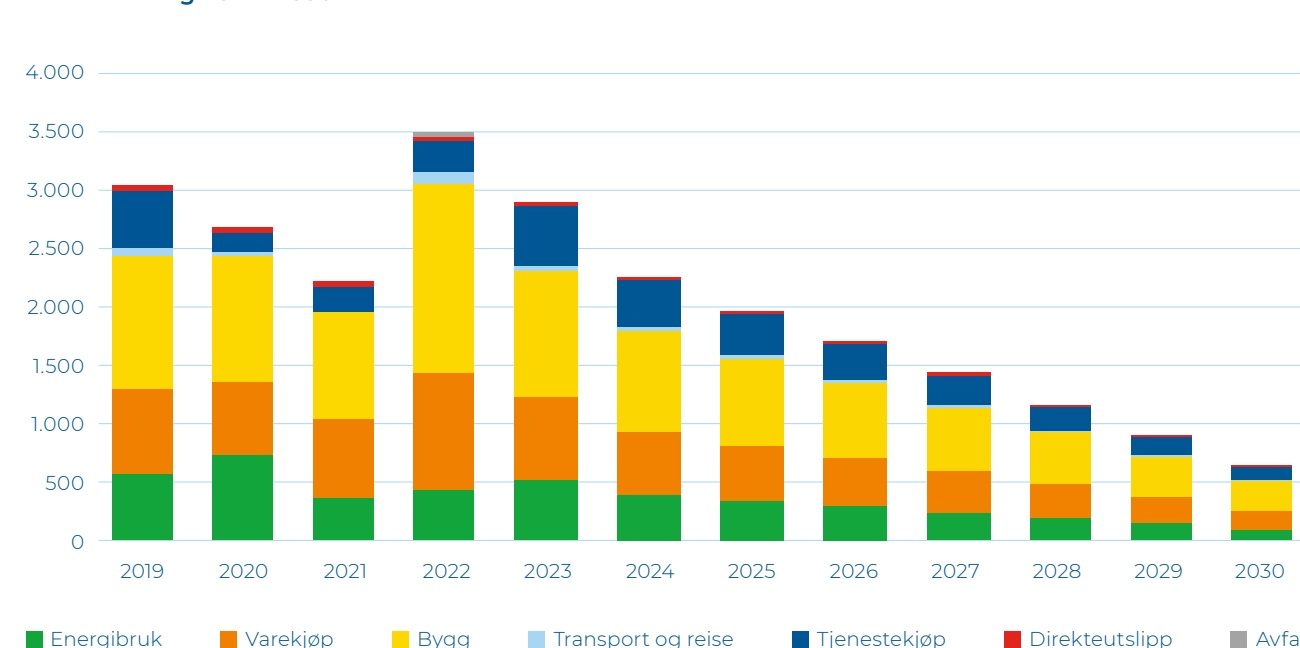
Klimaregnskapet viser en reduksjon i egne utslipp på 5 % fra 2019 til 2023, og en klar reduksjon fra 2022 til 2023. Reduksjonene er størst på postene bygg og varekjøp. Kategori bygg omfatter alle små og store investeringsprosjekter som er ferdigstilt i 2023 og kommet over i bruksfase. På bygg er utslippsfaktor i beregningsverktøy justert ned, noe som stemmer godt med strammere miljøkrav i SRH sine prosjekter. Utslippene på posten bygg omfatter også alle bygg og kaier bygget før SRH startet å føre klimaregnskap, som fremdeles er under avskrivning. Også posten energibruk er økt. Dette skyldes i hovedsak at strømforbruk til lading av hurtigbåter er inkludert i regnskapet fra og med 2023.

Figur 11. SRH Klimaregnskap Scope 1, 2 og 3



Utslipp fra reiser og transport er redusert med 25 % sammenlignet med 2019, og markant redusert sammenlignet med 2022 da det ble arrangert flere studieturer. Utslippene i scope 1 (direkte utslipp fra forbrenning) er redusert med ca 20 % fra 2019 til 2023 som følge av gradvis overgang til elektriske kjøretøy og fartøy. Tallet er nesten helt likt som i 2022, da ingen dieselmotorer ble erstattet med elbiler i 2023.

Figur 12. Klimaregnskap SRH Scope 1, 2 og 3 2019–2023, framskrivning 2024–2030





Environmental Port Index (EPI)

Environmental Port Index (EPI) fokuserer på innsamling av miljørapporter fra cruiseskip i forbindelse med havneopphold. Prosjektet startet i 2017 som et samarbeid mellom norske cruisehavner, med Stavanger, Trondheim og Bergen i styringsgruppen. Fra 2019 ble EPI organisert som et aksjeselskap, EPI AS, eid av 11 norske cruisehavner, der de største eierne er Bergen og Stavanger.

Ved oppstart i 2019 var EPI i bruk av fire havner: Stavanger, Trondheim, Bergen og Oslo. Ved inngangen til 2024 har tjenesten utvidet sitt virke til 35 destinasjoner i Norge, på Island, Færøyene, og Orknøyene.

EPI samler detaljert informasjon om skipenes utslipp, teknologisk utrustning, bruk av rense-systemer, drivstoff og landstrøm, blant annet. Dette gir et miljøregnskap og kunnskap som kan benyttes for planlegging av infrastruktur ved kai. En nøkkelindikator, EPI-scoren, evaluerer skipets driftsforbedringer ved kai i forhold til myndighets-krav. Denne scoren er driver for havnenes insentivsystemer som følger "forurensen betaler"-prinsippet.

Referanselinje refererer til hva skipet er forventet å slippe ut dersom det ikke gjennomføres forbedringstiltak når skipet ligger ved kai.

Resultatet viser at operasjonelle tiltak ved kai har redusert NOx utslippet med 21 % og SOx utslippet med 55 % i forhold til et scenario med ingen forbedring. Årsakene til dette er flere. Det er flere nyere skip som har bedre teknologi ombord og rederiene velger ofte renere drivstoff enn myndighetskravet tilsier. En bakenforliggende motivator er Stavangerregionen Havn sitt insentiv-system som medfører et stort påslag i vederlag for de som forurensen mest.

Aktuelle tall for Stavanger 2023

	Sandnes	Stavanger
Antall anløp rapport til EPI	17	192
NOx utslipp (t)	2,72	96,56
Det skipene kunne sluppet ut ift referanselinje (t)	5,50	122,34
Reduksjon av NOx ift. referanselinje (t)	2,78	25,78
SOx utslipp (t)	0,06	1,00
Det skipene kunne sluppet ut ift referanselinje (t)	0,11	2,22
Reduksjon av NOx ift. referanselinje (t)	0,05	1,22
CO ₂ utslipp (t)	349,70	7034,00



STRATEGIPLAN

Stavangerregionen Havn Konsern

2021-2024



Visjon

Stavangerregionen Havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn

Overordnet mål

Stavangerregionen Havn skal fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift

Verdier

Dedikert – Trygg – Bærekraftig

Vi skal være den foretrukne havnen

- Tilrettelegge for maritim næring
- Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- Tilstrebe et positivt omdømme

Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft

- Utvikle muligheter på våre havneområder
- Være en forutsigbar og sikker havn
- Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift



Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen

- Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer
- Samarbeide for å styrke havneinfrastruktur på sjø og land
- Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø

- Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid
- Skape verdier for eierne
- Være en attraktiv arbeidsplass

CLOSE TO everything



Stavangerregionen Havn støtter FNs bærekraftsmål



Strategiplan for konsern

Strategiplan 2021-2024 har som overordnet mål å fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift. Havnekonsernet drives med forankring i verdiene dedikert, trygg og bærekraftig. Det utarbeides en årlig handlingsplan med tiltak for oppfølging av planen. Som underdokumenter/delplaner til Strategiplan 2021-2024 inngår Plan for havneutvikling, Kommunikasjonsstrategi, Digitaliseringsstrategi og Miljøplan.

SRHs strategiplaner gjelder for fire år om gangen og følger styreperiodene. Arbeidet med ny strategiplan for perioden 2025-2028 startet høsten 2023 for å følge opp endringer i ny selskapsavtale som presiserer formålet til selskapet.

I ny selskapsavtale, §2 formål, fremgår det blant annet:

Selskapet er deltakernes redskap for å sikre regionen en konkurransedyktig, framtidsrettet og miljøriktig infrastruktur for sjøtransport. Selskapet skal, basert på delegert myndighet, utøve de myndighetsoppgaver og forvaltningsoppgaver som tilligger kommunene etter havne- og farvannsloven.

Selskapet skal ha et regionalt perspektiv og drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Selskapets generelle avkastningskrav skal ikke være lavere enn avkastningskrav som ellers gjelder for sammenlignbare havnevirksomheter og -investeringer.

Selskapet skal engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet eller havnerettet formål. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser relevant i relevante lokale og regionale planer. Med havnevirksomhet menes drift av havn som er åpen for alminnelig trafikk og salg av tjenester knyttet til driften. Selskapet skal fremme verdiskapning gjennom attraktive og effektive havner. Havneinfrastrukturen skal ha en god kobling mot andre transportformer.

Selskapet skal til enhver tid tilstrebe å være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, som tilrettelegger for at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Selskapets tiltak og målsettinger i miljøvernarbeidet skal bygge på parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer som er objektive, effektive og etterprøvbare.

Miljøplanen ble vedtatt i 2020 med varighet ut 2023. Planen har dermed ikke vært helt synkronisert med overordnet strategi som har varighet ut 2024. Noen elementer fra miljøplan ble innarbeidet i Strategiplan 2021-2024, men med det styrkede fokuset på miljø som har vokst fram de siste årene, og som senest ble synliggjort i ny selskapsavtale, er det besluttet å integrere og ivareta SRHs miljøambisjoner i Strategiplan 2025-2028.

SRH ser ellers en klar fordel med å innta øvrige delplaner i overordnet strategi for å oppnå en

mer gjennomarbeidet og helhetlig strategi i tråd med føringer og ambisjoner som fremgår av ny selskapsavtale.

Havn er arealkrevende virksomhet, og arealforvaltning er derfor en viktig del av det strategiske arbeidet. Arealforvaltning av havneinfrastruktur innebærer sikring av tilstrekkelig store og funksjonelle landarealer, bygg og kaier for den maritime næringen i et 50-100 års perspektiv. Plan og strategier på ulike nivåer i den offentlige forvaltningen får påvirkning på prioritet som gis til havneutvikling og -infrastruktur. Arealmyndigheten utøves i kommuneplan og reguleringsplan, men nasjonale og regionale planer og strategier er sterkt retningsgivende for hvilken prioritet havneinfrastruktur skal ha.

Havneutvikling bidrar til å skape konkurransekraft for regionen, og det er ønskelig å tilrettelegge for nye næringsetableringer. Kommuneplanene i eierkommunene legger til rette for nye muligheter for havneutbygging på eller tilgrensende til arealer som eies av SRH, og videre havneutvikling vil ha fokus innen disse tre områdene.

Det strategiske planverket godkjennes av styret i SRH IKS, og Representantskapet orienteres om planene. Det er målsatt at Strategiplan 2025-2028 fremlegges for vedtak 30.10.24.

Finansiell risiko og likviditetsrisiko

SRH og konsernet har en god egenkapitalprosent og har dermed lav finansiell risiko. Avdragsprofilen på lånene er langsiktig og sikrer dermed god likviditet framover. Både SRH og konsernet har tilfredsstillende likviditet pr. 31.12.23. Konsernet

Foto: Jarle Aasland, Stavanger Aftenblad



har et finansreglement som administrasjonen rapporterer til styret halvårlig.

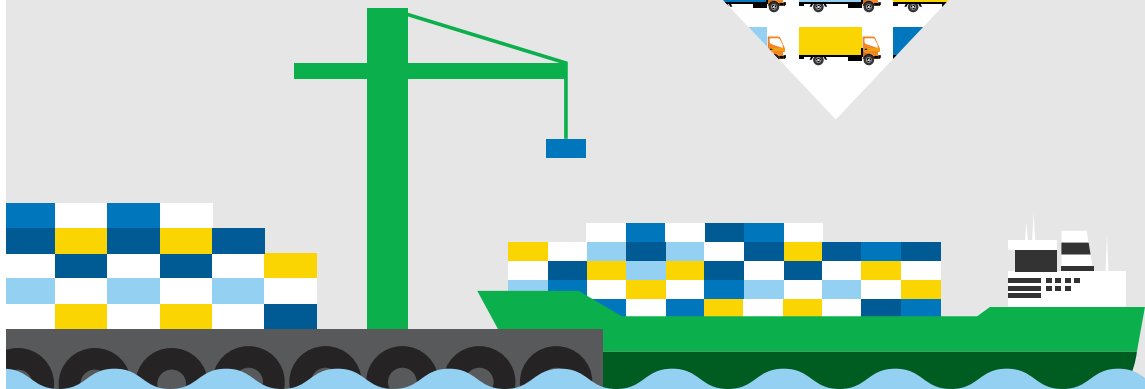
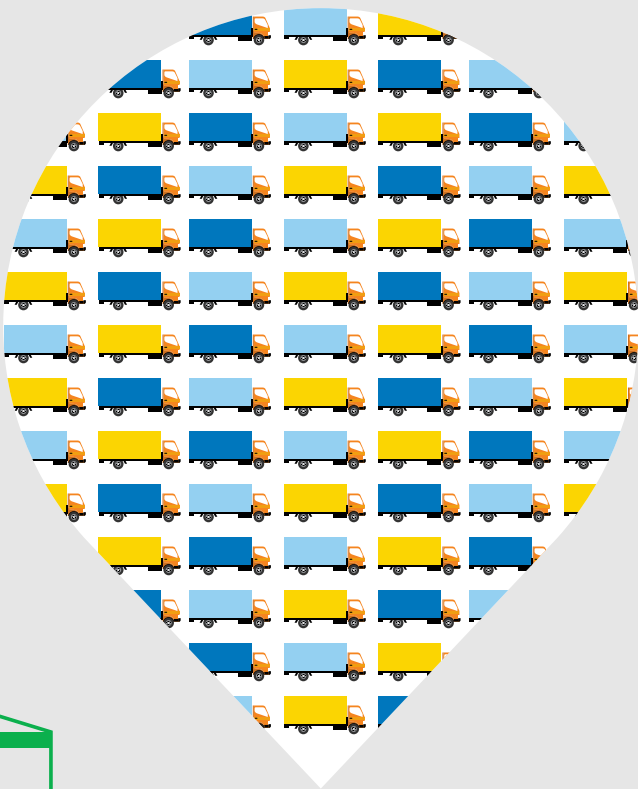
Åpenhetsloven og offentlig kommunikasjon

SRH har utarbeidet en aktsomhetsvurdering av egen virksomhet, leverandørkjeder og andre forretningsforbindelser i tråd med OECD sine retningslinjer. Aktsomhetsvurderingen med tilhørende etiske retningslinjer for leverandører er offentliggjort på selskapets nettside under dokumenter. Overnevnte oppdateres ihht. gjeldende regelverk.

Styret er godt fornøyd med selskapets resultat for 2023, og vil spesielt takke de ansatte for en god innsats i året som er gått.

Oppdateres etter signering			
Stavanger, 20. mars 2024			
Her mangler vi signatur			
Arild Michelsen Styrets leder	Renate Gimre Styrets nestleder	Jess Milter Styremedlem	Bjørn Christian Kahrs Styremedlem
		Her mangler vi signatur	Her mangler vi signatur
Bjørn Kirsten Sandal Styremedlem	Truls Drageset Dyldand Styremedlem	Odd Bjørn Bekkeheien Daglig leder	John Peter Hernes Vara for fratrådt styremedlem

«Fokus på gode og bærekraftige løsninger»



Årsregnskap 2023

Resultatregnskap

(Alle tall i hele tusen)	Noter	SRH Konsernet		SRH IKS	
		2023	2022	2023	2022
DRIFTSINNTEKTER					
Farvannsavgift	2	2 357	1 941	2 357	1 941
Salgsinntekter	1	259 761	232 037	64 680	57 810
Sum driftsinntekter		262 118	233 978	67 037	59 751
DRIFTSKOSTNADER					
Varekostnad		15 403	22 491	0	0
Lønn og sosiale kostnader	3,4,5	37 595	33 279	8 679	6 406
Avskrivninger	6	49 565	47 695	18 681	16 095
Nedskrivning av varige driftsmidler	6	1 177	63	0	813
Andre driftskostnader	4	38 672	33 520	13 951	13 213
Sum driftskostnader		142 411	137 048	41 310	36 527
DRIFTSRESULTAT					
		119 706	96 930	25 726	23 223
FINANSINNTEKTER/UTGIFTER					
Inntekter fra inv. i tilknyttede selskap	7	2 110	1 094	0	0
Renteinntekter		2 262	1 509	3 081	3 348
Annen finansinntekt		74	193	3 371	187
Sum finansinntekter	8	4 446	2 796	6 452	3 536
Rentekostnader		37 459	29 107	14 071	7 235
Annen finanskostnad		8	19	7	20
Sum finanskostnader	8	37 468	29 126	14 078	7 254
FINANSRESULTAT					
		-33 022	-26 330	-7 626	-3 718
RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD					
		86 684	70 600	18 101	19 505
Skattekostnad	9	545	531	395	443
ÅRETS RESULTAT					
		86 140	70 069	17 706	19 062



Balanse

(Alle tall i hele tusen)	Noter	SRH Konsernet		SRH IKS	
EIENDELER		31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
ANLEGGSMIDLER					
VARIGE DRIFTSMIDLER					
Tomter/eiendommer	6,14	1 383 539	1 383 539	58 764	58 764
Bygninger	6,14	397 600	436 605	190 406	199 617
Kaier	6,14	567 531	562 940	235 758	239 455
Biler, maskiner og anlegg	6	41 752	31 610	24 038	14 502
Anlegg under utførelse	6	194 897	131 307	191 098	125 661
Sum varige driftsmidler		2 585 319	2 546 001	700 063	637 998
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER					
KLP egenkapitalinnskudd		1 449	1 320	1 029	961
Investering i datterselskap	7	0	0	487 168	487 168
Investering i tilknyttede selskap	7	10 805	12 029	7 132	7 132
Sum Finansielle anleggsmidler		12 254	13 349	495 329	495 262
ANDRE FORDRINGER					
Pensjonsmidler	5	0	0	3 830	2 195
Langsiktig fordring	10	1	594	0	69 998
Sum andre fordringer		1	594	3 830	72 193
OMLØPSMIDLER					
FORDRINGER					
Kundefordringer		47 513	36 116	0	857
Fordring mot konsernselskap	10,11	0	0	15 662	16 032
Andre fordringer	10,11	8 954	10 875	15 618	18 744
Sum fordringer		56 467	46 991	31 281	35 632
BANKINNSKUDD, KONTANTER OG LIGNENDE					
Bankinnskudd	12	55 822	48 901	36 933	37 185
Sum betalingsmidler		55 822	48 901	36 933	37 185
SUM EIENDELER		2 709 863	2 655 836	1 267 436	1 278 270

(Alle tall i hele tusen)	Noter	SRH Konsernet		SRH IKS	
EGENKAPITAL OG GJELD		31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
EGENKAPITAL					
Selskapskapital		491 364	491 364	491 364	491 364
Annen egenkapital		1 043 793	957 653	477 458	459 357
Sum egenkapital	15,16	1 535 157	1 449 017	968 821	950 721
ANNEN AVSETNING					
Utsatt skatteforpliktelse	9	364	364	0	0
Andre avsetninger for forpliktelser	2,13	12 653	12 564	8 476	8 131
Pensjonsforpliktelser	5,13	170	3 397	0	0
Sum andre avsetninger		13 186	16 324	8 476	8 131
LANGSIKTIG GJELD					
Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	14	1 085 135	1 117 845	282 311	266 036
Sum langsiktig gjeld		1 085 135	1 117 845	282 311	266 036
KORTSIKTIG GJELD					
Leverandørgjeld	10,11	10 667	22 286	2 097	16 763
Gjeld til konsernselskap	10	0	0	0	30 148
Skyldige offentlige avgifter		7 364	605	378	478
Betalbar skatt	9	701	498	113	443
Annen kortsiktig gjeld		57 776	49 260	5 239	5 551
Sum kortsiktig gjeld		76 540	72 649	7 828	53 383
Sum gjeld		1 174 706	1 206 818	298 615	327 550
SUM GJELD OG EGENKAPITAL		2 709 863	2 655 836	1 267 436	1 278 270

Oppdateres etter signering

Stavanger, 20. mars 2024

Her mangler vi signatur

Arild Michelsen

Styrets leder

Renate Gimre

Styrets nestleder

Jess Milter

Styremedlem

Bjørn Christian Kahrs

Styremedlem

Björg Kirsten Sandal

Styremedlem

Truls Drageset Dydland

Styremedlem

Her mangler vi signatur

Odd Bjørn Bekkeheien

Daglig leder

Her mangler vi signatur

John Peter Hornes

Vara for fratrådt styremedlem

Kontantstrømanalyse

(Alle tall i hele tusen)		Noter	SRH konsern		SRH IKS	
			2023	2022	2023	2022
LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ VIRKSOMHETEN						
Resultat før skatt			86 684	70 600	18 101	19 505
Betalt skatt	9		-498	-656	-443	-215
Resultatandel fra tilknyttet selskap	7		-2 110	-1 094	-3 334	0
+ Tap/-Gevinst ved salg av anleggsmidler			0	0	-	0
+ Ordinære avskrivninger	6		49 565	47 695	18 681	16 095
+ Nedskrivninger anleggsmidler	6		1 177	63	-	813
Tilført fra årets virksomhet			134 817	116 608	33 005	36 198
+/- Endr. debitorer og kreditorer			-23 016	19 145	-13 438	-9 502
+/- Endr. i andre tidsavgrensningsposter	14		881	-33 039	3 172	10 207
A = Netto likviditetsendring fra virksomhet			112 682	102 714	22 738	36 902
LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ INVESTERINGER						
- Investeringer i varige driftsmidler	6		-91 480	-115 918	-80 746	-105 344
-Kjøp av aksjer, netto etter oppkjøpte betalingsmidler			-129	-112	-68	-60
+/- Utbytte fra tilknyttet selskap			3 334	0	3 334	0
+/- Endring andre investeringer			1 420	0	-	0
B = Netto likviditetsendring fra investering			-86 855	-116 030	-77 480	-105 404
LIKVIDER TILFØRT/BRUKT PÅ FINANSIERING						
Opptak av ny langsiktig gjeld	14		184 777	676 930	34 421	55 000
Nedbetaling langsiktig gjeld	14		-200 457	-662 351	-18 146	-18 811
+/- Endring kortsiktig gjeld			0	0	39 850	28 475
+/- Endring pensjoner	5		-3 227	192	-1 635	-384
C = Netto likviditetsendring finansiering			-18 907	14 771	54 490	64 280
Likviditetsbeholdning 01.01			48 901	47 446	37 185	41 407
A+B+C Netto endring i likvider gjennom året			6 920	1 455	-252	-4 222
Likviditetsbeholdning 31.12	12		55 822	48 901	36 933	37 185



Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet for SRH og konsernet er avlagt i samsvar med regnskapsloven og god regnskaps-skikk. Alle tall er i tusen kroner, med mindre noe annet er indikert.

I konsernregnskapet inkluderes selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har direkte eller indirekte bestemmende innflytelse. Konsolidering av datterselskaper foretas fra og med etablerings eller kjøpstidspunktet. Selskapenes interne omsetning, mellomværende og interngevinst ved egne investeringsarbeider elimineres i konsernregnskapet.

Tilknyttede selskaper, definert som selskaper hvor Stavangerregionen Havn IKS har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, er behandlet etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet.

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Stavangerregionen Havn IKS og de heleide datterselskapene Stavangerregionen Havnedrift AS, SRH Eiendom Holding AS, Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Ekofiskvegen AS. Konsern-regnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet.

Aksjer i datterselskap og i tilknyttede selskap er i selskapsregnskapet regnskapsført etter kost-metoden.

Driftsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer skjer på leverings-tidspunktet. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen. Inntektsføring av leieinntekter skjer etter opptjeningsprinsippet.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelses-kost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etablerings-tidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringer. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmiddelets forventede levetid. Direkte vedlikehold av driftsmidlet kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Pensjon

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forventet sluttlønn. Beregningen er basert på en rekke forutsetninger herunder diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet og frivillig avgang. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner, fordeles over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i og avvik i beregningsforutsetningene (estimatendringer), fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid hvis avvikene ved årets begynnelse overstiger 10 % av det største av brutto pensjons-forpliktelser og pensjonsmidler.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller

som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skatte-reduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode, er utlignet og nettoført. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttig-gjort. Det ble tatt en gjennomgang av de skatte-messige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer

2018. Som følge av gjennomgangen mener konsernet at en skal vurdere datterselskapene i konsernet likt som morselskapet SRH. Se note 9 for ytterligere informasjon.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontant-ekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Note 1 Spesifikasjon av inntekter

SPESIFIKASJON AV INNTEKTER SRH IKS	2023	2022
Farvannsavgift	2 357	1 941
Utleie av driftsmidler til datterselskap	64 420	56 932
Leieinntekter eiendom	0	803
Andre driftsinntekter	260	74
Sum	67 037	59 751

SPESIFIKASJON AV INNTEKTER KONSERN	2023	2022
Farvannsavgift	2 357	1 941
Kaivederlag	52 835	46 243
Varevederlag/Tjenesteleveranser	32 178	28 636
ISPS-vederlag, Vakthold	23 413	19 195
Leieinntekter eiendom	150 831	137 422
Andre driftsinntekter	503	542
Sum	262 118	233 978

All inntekter er relatert til Norge.
(Alle tall i hele tusen)

Note 2 Tilleggsinformasjon til selvkostfond for farvannsavgift

Adgang til å innkreve farvannsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 36. Forskrift om kommunens beregning og innkreving av farvannsavgift av 11.12.2019 nr 1838 beskriver hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for farvannsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Overskudd eller underskudd disponeres iht. forskrift om beregning av samlet selvkost for kommunale og fylkeskommunale gebyrer (selvkostforskriften). Eventuelle overskudd må avsettes til fond og disponeres senest i det femte året etter overskuddet oppsto etter selvkost-forskriften § 8.

Selskapet utarbeidet ny etterkalkyle for årene 2012-2016, ettersom selskapet hadde sett at beregningsmetoden som var benyttet tidligere hadde avvik mot nevnte regelverk. Forpliktelsen til tilbakeføring til selvkostregnskapet er trukket ut av Egenkapitalen og overført Gjeld. Resultat-regnskapet reflekterer riktig virksomhet for årets anløpsregnskap ved at inntekten utlignes mot fondsavsetning. Det er ikke fakturert farvannsavgift etter april 2020. I 2023 ble det foretatt en direkteføring mot fondet etter oppgjør knyttet til et forlatt skip.

(Alle tall i hele tusen)

FARVANNSAVGIFT ETTERKALKYLE 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023
IB	15 771	15 249	13 115	9 761	8 131
Inntekter	3 455	958	0	0	0
Kostnader	4 329	3 287	3 576	1 941	2 357
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	0	0
Resultat	-874	-2 329	-3 576	-1 941	-2 357
Direkteføring mot fond	0	0	0	0	2 320
Renter av fond	353	196	222	311	349
UB	15 249	13 115	9 761	8 131	8 443

FARVANNSAVGIFT PROGNOSE 2024-2027	2024	2025	2026	2027
IB	8 443	6 493	4 405	2 143
Inntekter	0	0	0	0
Kostnader	2 224	2 281	2 378	2 446
Gevinst/tap anl.mdl.	0	0	0	0
Resultat	-2 224	-2 281	-2 378	-2 446
Renter av fond	275	193	116	34
UB	6 493	4 405	2 143	-269

Note 3 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

(Alle tall i hele tusen)

SRH IKS	2023	2022
Lønn ansatte	6 136	4 335
Arbeidsgiveravgift	1 165	825
Pensjonskostnader	700	630
Andre personalkostnader	678	616
Totalt	8 679	6 406

SRH IKS hadde ved utgangen av 2023 2 ansatte, hvorav 1 kvinne og 1 mann.

SRH Konsern	2023	2022
Lønn ansatte	28 199	24 438
Arbeidsgiveravgift	5 076	3 993
Pensjonskostnader	3 402	3 559
Andre personalkostnader	918	1 289
Totalt	37 595	33 278

Konsernet hadde ved utgangen av 2023 25 ansatte, hvorav 7 kvinner og 18 menn.

Ytelser til ledende personer	Havnedirektør 2023
Lønn	1 473
Pensjonspremie	286
Andre ytelser	1 814
Totalt	3 573

Havnedirektøren mottok lønn til og med oktober. Avtalt sluttvederlag kr 1 809 kostnadsført i 2023. Daglig leder i Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) fungerer som konstituert havnedirektør og mottar lønn fra SRHD.

Ledende personer inngår i selskapets pensjonsordning og har ikke individuelle avtaler i tillegg. Det er ingen lån eller sikkerhetsstillelse til fordel for daglig leder, medlemmer i styret eller medlemmer i representantskapet.

Note 4 Honorarer

Det er kostnadsført honorar til medlemmene i styret og representantskapet for Stavanger-regionen Havn IKS i 2023 med kr 650 500. Honorarene blir betalt ut etterskuddsvis.

Gjeldende honorarer er slik:

Leder av styret	Kr 120 000
Nestleder	Kr 70 000
Styremedlemmer	Kr 60 000
Representantskapets leder	Kr 70 000
Andre medlemmer	Kr 4 500 pr møte

Revisor SRH IKS

Kostnadsført revisjonshonorar for 2023 utgjør kr 186 066. I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 23 054.

Revisor SRH Konsern

Kostnadsført revisjonshonorar for 2023 utgjør kr 514 989. I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 104 862.

(Alle tall i hele kroner)

Note 5 Pensjoner

Selskapene i konsernet har sitt pensjonsansvar i forhold til den ordinære tariffestede tjeneste- pensjonsordningen dekket gjennom pensjons- ordning i Kommunal Landspensjonskasse KLP. Tjenestepensjonsordningene gir ved full opptjening en alderspensjon som sammen med folketrygdens ytelser utgjør en samlet bruttopensjon på 66 % av pensjonsgrunnlaget. Fremtidig pensjonsytelse blir beregnet ut fra antall opptjeningsår og lønnsnivået ved pensjonsalder. Ordningen sikrer en brutto uførepensjon på samme nivå som alderspensjon og omfatter i tillegg ektefellepensjon og barnpensjon.

SRH IKS		
MEDLEMSSTATUS	2023	2022
Antall aktive	4	4
Antall oppsatte	10	9
Antall pensjonister	23	22
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	1 162 740	1 091 332
Gj.snitts alder aktive	51,61	50,6

PENSJONSKOSTNADER INKL. AGA	2023	2022
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	788 211	572 352
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 084 752	711 654
Avkastning på pensjonsmidler	-1 536 736	-1 143 852
Administrasjonskostnader	35 674	31 192
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	371 901	11 111
Resultatført aktuarielt tap	40 501	540 175
Ansattes innskudd 2 % av lønn inkl. AGA	-84 658	-92 547
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	699 645	630 085

PENSJONSFORPLIKTELSE	2023	2022
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	38 724 310	37 722 374
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-34 041 980	-32 317 120
Arbeidsgiveravgift	660 209	762 141
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-8 038 848	-7 329 240
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 133 479	-1 033 423
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	-3 829 788	-2 195 268

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER:	2023	2022
Diskonteringsrente	3,70 %	3,20 %
Forventet lønnsregulering	3,75 %	3,75 %
Forventet G-regulering	3,50 %	3,50 %
Forventet pensjonsregulering	2,90 %	2,72 %
Forventet avkastning på fondsmidler	5,90 %	5,40 %

(Alle kronebeløp i hele kroner)

SRH Konsern		
MEDLEMSSTATUS	2023	2022
Antall aktive	29	26
Antall oppsatte	19	19
Antall pensjonister	37	14
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	820 749	828 890
Gj.snitts alder aktive	46,0	48,1

PENSJONSKOSTNADER INKL AGA	2023	2022
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	3 952 957	3 820 689
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	2 176 900	1 386 763
Avkastning på pensjonsmidler	-3 117 040	-2 201 206
Administrasjonskostnader	149 878	127 851
Aga netto pensjonskostnad inkl. adm kost	705 813	372 998
Resultatført aktuarielt tap	40 501	540 175
Resultatført planendring	0	0
Ansattes innskudd 2 % av lønn inkl. AGA	-507 279	-488 725
Netto pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift	3 401 731	3 558 545

PENSJONSFORPLIKTELSE	2023	2022
Opptjent pensjonsforpliktelser pr 31.12	73 477 675	71 045 933
Pensjonsmidler (til markedsverdi) pr 31.12	-65 291 259	-61 589 105
Arbeidsgiveravgift	1 154 285	1 333 413
Ikke resultatført aktuarielt gevinst (tap) ekskl. aga	-8 037 855	-6 479 805
Ikke resultatført virkning av gevinst (tap)	-1 133 338	-913 652
Netto pensjonsmidler/-forpliktelser inkl. arbeidsgiveravgift	169 508	3 396 784

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER:	2023	2022
Diskonteringsrente	3,70 %	3,20 %
Forventet lønnsregulering	3,75 %	3,75 %
Forventet G-regulering	3,50 %	3,50 %
Forventet pensjonsregulering	2,90 %	2,72 %
Forventet avkastning på fondsmidler	5,90 %	5,40 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.
(Alle tall i hele kroner)

Note 6 Varige driftsmidler

Selskapet og konsernet bruker følgende avskrivningsperioder:

Kaier: 75 - 100 år
Bygninger: 20 - 100 år
Biler, materiell og maskiner: 3 - 10 år
Avskrivningsplan lineær med unntak av tomter som ikke avskrives

SRH IKS	Kaier	Tomter	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	428 172	58 764	359 960	50 488	125 661	1 023 046
Tilgang i året	0	0	0	53	80 853	80 906
Overførsel	1 079	0	2 014	12 164	-15 417	-160
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	428 172	58 764	359 960	50 488	125 661	1 103 792
Samlede av- og nedskrivninger	193 497	0	171 568	38 667	0	403 732
Balanseført verdi pr 31.12.	235 758	58 764	190 406	24 038	191 098	700 063
Årets nedskrivning						
Årets avskrivninger	4 776	0	11 245	2 680	0	18 681

SRH Konsern	Kaier	Tomter	Bygninger	Biler, materiell, maskiner	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr 01.01.	872 076	1 383 539	812 388	102 203	131 307	3 301 514
Tilgang i året	0	0	733	1 022	89 724	91 480
Avgang	0	0	0	-2 245	0	-2 245
Overførsel	3 812	0	6 518	15 025	-26 433	-1 076
Sum anskaffelseskost pr 31.12.	875 889	1 383 539	819 640	116 006	194 598	3 389 672
Samlede av- og nedskrivninger	323 125	0	406 613	74 615	0	804 354
Balanseført verdi pr 31.12.	552 763	1 383 539	413 027	41 391	194 599	2 585 319
Årets nedskrivning	0	0	0	1 177	0	1 177
Årets avskrivninger	13 989	0	30 830	4 746	0	49 565

(Alle tall i hele tusen)

Note 7 Investering i datterselskaper og tilknyttede selskap

AKSJER I DATTERSELSKAP OG TILKNYTTETE SELSKAP		
Firma	Forr.kontor	Eierandel/Stemmeandel
Stavangerregionen Havnedrift AS	Stavanger	100 %
SRH Eiendom Holding AS	Stavanger	100 %
Risavika Eiendom AS	Tananger	20 %
Westport AS	Tananger	33 %

SRH IKS						
INVESTINGER ETTER KOSTMETODEN						
Selskapets navn	Aksje-kapital	Annen innskutt egenkapital	Antall aksjer	Antall aksjer eid av SRH	Pålydende i hele kr	Balanseført verdi
Stavangerregionen Havnedrift AS	826	1 900	826	826	1 000	3 883
SRH Eiendom Holding AS	363 777	119 509	1 000	1 000	363 777	483 286
Sum datterselskaper						487 168
Risavika Eiendom AS	3 100	33	25 002	5 000	124	769
Westport AS	1 200	0	1 200 000	400 000	1	6 345
Cruise Norway AS	311	0	327	20	1 000	18
Sum tilknyttede selskaper						7 132

SRH Konsernet					
INVESTINGER ETTER EGENKAPITALMETODEN					
BEREGNING AV ÅRETS RESULTATANDEL	Andel årets res.	Eliminering intern- gevinst	Avskrivning merverdi	Justering fra kostpris	Årets resultatandel
Risavika Eiendom AS	-126	0	0	42	-83
Westport AS	2 307	0	0	-109	2 198
Epi AS	-4	0	0	0	-4
Sum	2 177	0	0	-67	2 110

BEREGNING AV BALANSEFØRT VERDI 31.12.	Eierandel	Kostpris	Bokført verdi 01.01.	Utbytte	Årets resultatandel	Bokført verdi 31.12.
Risavika Eiendom AS	20,0 %	769	836	0	-83	753
Westport AS	33,3 %	6 345	11 076	-3 334	2 198	9 940
Cruise Norway AS	6,1 %	18	18	0	0	18
Epi AS	12,4 %	1 059	99	0	-4	95
Sum		8 190	12 029	-3 334	2 110	10 805

(Alle tall i hele tusen)

Note 8 Finansposter

Spesifikasjon av finansposter SRH IKS		
FINANSINNTEKTER	2023	2022
Renteinntekt fra foretak i samme konsern	1 525	2 344
Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	3 334	0
Annen renteinntekt	1 556	1 005
Urealisert agio gevinst	37	187
Sum	6 452	3 536
FINANSKOSTNADER		
Rentekostnad selvkostfond	349	310
Annen rentekostnad	13 722	6 925
Urealisert agio tap	7	19
Sum	14 078	7 254
Spesifikasjon av finansposter konsern		
2023	2022	
FINANSINNTEKTER		
Inntekter fra inv. i tilknyttet selskap	2 110	1 094
Annen finansinntekt	74	193
Annen renteinntekt	2 262	1 509
Sum	4 446	2 796
FINANSKOSTNADER		
Rentekostnad selvkostfond	349	310
Rentekostnader	71 111	45 826
Nedjustering av negativ verdi rentesikring *	-17 030	-17 030
Urealisert agio tap	8	19
Sum	54 438	29 126

* Stavangerregionen Havn Eiendom AS (tidligere Risavika Havn AS) har en rentesikringsavtale som inngår i konsernet etter oppkjøp av tidligere Risavika Havn AS. Avtalen hadde en negativ verdi på kr 140 500 ved oppskjøpstidspunktet, som er innregnet i oppskjøpet og blir avskrevet linært over gjenværende avtaletid. Se note 14 for flere opplysninger.

(Alle tall i hele tusen)

Note 9 Skatt

SRH IKS		
RESULTATFØRT SKATT PÅ ORDNÆRT RESULTAT	2023	2022
Betalbar skatt	395	443
Korrigerings skatt tidligere år	0	0
Endring i utsatt skatt	0	0
Skattekostnad ordinært resultat	395	443
SKATTEPLIKTIG INNTEKT		
Ordinært resultat før skatt	18 101	19 505
Permanente forskjeller	-16 305	-17 491
Endring i midlertidige forskjeller		0
Anvendelse av fremførbart underskudd	-	-
Skattpliktig inntekt	1 796	2 014
MIDLERTIDIGE FORSKJELLER		
Varige driftsmidler	-11 916	-16 484
Fordringer	0	-3 202
Pensjonsmidler	3 830	2 195
Sum midlertidige forskjeller	-8 086	-17 491
Midlertidige forskjeller som ikke inngår i grunnlag	8 086	17 491
Grunnlag utsatt skatt	0	0
Utsatt skatt / skattefordel (-)	22 %	0
BEREGNING AV EFFEKTIV SKATTESATS		
Resultat før skatt	18 101	19 505
Beregnet skatt av resultat før skatt	22 %	3 982
Skatteeffekt av permanente forskjeller	22 %	-3 587
Endring i ikke-balanseført USF/begrenset skatteplikt	22 %	-
Sum	395	443

(Alle tall i hele tusen)

SRH Konsern			
RESULTATFØRT SKATT PÅ ORDNÆRT RESULTAT			
Betalbar skatt		2023	2022
		701	498
Korrigerings skatt tidligere år		0	0
Endring i utsatt skatt		-156	33
Skattekostnad ordinært resultat		545	531
SKATTEPLIKTIG INNTEKT			
Ordinært resultat før skatt		86 685	70 428
Permanente forskjeller		-92 161	-77 423
Endring i midlertidige forskjeller		9 159	9 989
Anvendelse av fremførbart underskudd		-498	-581
Skattpliktig inntekt		3 186	2 414
MIDLERTIDIGE FORSKJELLER			
Varige driftsmidler		24 582	26 014
Gevinst/tapskonto		-152	-191
Tilvirkningskontrakter		0	0
Fordringer		-4 000	-3 902
Avsetninger		-8 562	-9 628
Pensjonspremie/forpliktelse		-170	-3 397
Sum midlertidige forskjeller		11 698	8 896
Underskudd til fremføring		-2 320	-2 817
Midlertidige forskjeller som ikke inngår i grunnlag		-8 435	-4 426
Grunnlag utsatt skatt		943	1 653
Utsatt skatt	22 %	208	364
Beregning av effektiv skattesats			
Resultat før skatt		86 685	70 454
Beregnet skatt av resultat før skatt	22 %	19 071	15 500
Skatteeffekt av permanente forskjeller	22 %	-20 275	-17 039
Endring i ikke-balanseført USF/begrenset skatteplikt	22 %	1 906	2 070
Sum		701	531

(Alle tall i hele tusen)

Foto: Bitmap



Det er en usikkerhet knyttet til skattemessige forhold for offentlige havner, og SRH er klar over at det foreligget et forlik mellom en offentlig havn og Skatteetaten januar 2023. Skattedirektoratet har utgitt en prinsipputtalelse 27.10.2022. SRH mener at forliket og prinsipputtalelsen ikke endrer de skattemessige forholdene knyttet til virksomheten.

Det ble tatt en gjennomgang av de skattemessige forhold i konsernet for 2017 vår/sommer 2018. Som følge av gjennomgangen mener konsernet at en skal vurdere datterselskapene i konsernet likt som morselskapet SRH. Dette på grunn av at i realiteten og rent faktisk realiserer datterselskapene formålet i SRH, og bør vurderes etter skattelovens §2-32. Gjennomgangen viste at SRHD hadde vedtekter som passet til formålet i forhold til samme skattemessige vurdering som for SRH. De andre datterselskapene var formålet ikke i henhold til virksomheten i forhold til havne og farvannsloven. Vedtektene i SRHEH ble endret 26.11.18, vedtektene i SRHE ble endret ved fusjoneringen med regnskapsmessig virkning fra 01.01.19, og Ekofiskvegen endret vedtektene 04.09.18. På bakgrunn av dette mener en at en har skattefrihet etter skattelovens § 2-32, også for inntektsåret 2023, slik som tidligere år. Sommeren 2023 ble det vedtatt ny selskapsavtale for SRH. Selskapsavtalen er enda i 2024 ikke fullt

implementert, men basert på ny strategiplan fra 2025, nytt styre fra 2024 og prinsipputtalelsen fra SKD fra 2022, har SRH innledet en dialog med skattemyndighetene med sikte på å rapportere seg som skattepliktig f.o.m. inntektsåret 2024. Det er innledet en prosess med å få taksert alle eiendeler, med det formål å få fastsatt virkeligverdi for skattemessige avskrivninger ved inntreden i ordinært skatteregime f.o.m. 2024.

Skattefritak foreligger i hht skatteloven§2-32, 1.led, men med skatteplikt for "økonomisk viksomhet". jfr. skatteloven § 2-32, 2. ledd. Skatteplikten omfatter inntekter fra leietakere som ikke driver havne-relatert virksomhet.

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skatte-reducerende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Note 10 Fordringer og leverandørgjeld SRH IKS

LANGSIKTIG FORDRING	2023	2022
Lån til SRH Eiendom Holding AS	0	69 998
Sum langsiklige fordringer	0	69 998
KORTSIKTIGE FORDRINGER	2023	2022
Kundefordringer konsernselskap	6 008	16 032
Fordring mot selskap i samme konsern	14 954	11 069
Konsernkontoordning – se note 12	9 652	0
Sum kortsiktige fordringer	30 614	27 101
Sum fordringer	30 614	97 099
KORTSIKTIG GJELD	2023	2022
Leverandørgjeld konsernselskap	0	1 456
Annen kortsiktig gjeld konsernselskap	0	0
Konsernkontoordning – se note 12	0	28 692
Sum kortsiktig gjeld	0	30 148

(Alle tall i hele tusen)

Note 12 Bankinnskudd

SRH IKS	2023	2022
Bundne skattetrekksmidler utgjør	508	557
Bankinnskudd	36 425	36 628
Sum	36 933	37 185
SRH KONSERN	2023	2022
Bundne skattetrekksmidler utgjør	1 609	1 747
Bankinnskudd	54 214	47 154
Sum	55 822	48 901

(Alle tall i hele tusen)

Konsernkontoordning

Konsernets likvider er ordnet i en konsern-kontoordning, dette innebærer at selskapets kontantbeholdning formelt sett er fordring eller gjeld til SRH Eiendom Holding AS. SRH Eiendom Holding AS er eier av konsernkontoordningen. Alle konsernselskapene unntatt Stavangerregionen Havn IKS er solidarisk ansvarlig for trekk konsernet

har gjort. Konsernet har en trekkrettighet på kr 20 000. Trekkrettigheten er ubenyttet pr 31.12.23. SRH IKS har en fordring mot SRH Eiendom Holding AS på kr 9 652 pr 31.12.23. Alle datterselskapene har stilt driftstilbehør som sikkerhet på kr 50 000 og eiendommer kr 500 000 til Danske Bank. Sikkerhetsstillelsen er også knyttet til låneopptaket i SRH Eiendom Holding AS på kr 330 000.

Note 11 Nærstående parter

Transaksjoner og balanser med nærstående parter omfatter kun selskaper i Stavangerregionen Havn konsernet. Konserninterne transaksjoner mellom konsernselskapene er gjort etter alminnelige forretningsmessige prinsipper og er eliminert i konsernregnskapet. Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) ivaretar konsernets driftsoppgaver. SRHD leier driftsmidler av morselskap og søster-selskaper og driver fremleie av disse, samt utfører de maritime, tekniske, vedlikeholdsmessige og administrative oppgaver. Det gjøres en fordeling

av inntekter og kostnader mellom selskapene basert på at de er ulike rettsobjekter og med en prising på armlengdes avstand. SRHE fakturerer sine eksisterende avtaler som Risavika Havn (RH) inngikk før fusjonen 01.01.2019. Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE) faktuerer SRHD for leie av driftsmidler med en prising på armlengdes avstand. Stavangerregionen Havn IKS (SRH) har konserninterne inntekter på kr 64 420, og konsern-interne kostnader til SRHD på kr 5 746 i 2023.

(Alle tall i hele tusen)

Note 13 Avsetning for forpliktelser konsern

LANGSIKTIGE AVSETNINGER	Andre avsetning	Farvanns-avgift	Pensjon	Sum
Balanse 01.01.2023	-4 433	-8 131	-3 397	-15 961
Reversering	256	2 357	3 227	5 840
Direkteføring mot fond	0	-2 320	0	-2 320
Renter	0	-349	0	-349
Balanse 31.12.2023	-4 177	-8 443	-170	-12 790

Andre avsetninger er knyttet til drift av fjellhaller i Risavika. Farvannsavgift er beskrevet i note 2, og pensjon i note 5.

(Alle tall i hele tusen)

Note 14 Langsiktig gjeld og garantistillelser

Selskapet har langsiktig lån i Kommunalbanken på kr 282 311 som er tatt opp som blacolån. Av denne gjelden forfaller kr 187 276 til betaling mer enn fem år etter regnskapsårets slutt. Representantskapet vedtar rammer for selskapets låneopptak. Høyeste ramme for selskapets samlede låneopptak er kr 800 000 jfr selskapsavtalen 23.06.2023.

Selskapet har ikke garantiforpliktelser.

SRH Konsern
Konsernet har per 31.12.2023 gjeld til Danske Bank på kr 747 476.

SRH Eiendom Holding AS har gjeld på kr 305 876 som er sikret med følgende pant:

Selskap	Fast eiendom	Driftstilbehør
SRH Eiendom Holding AS	500 000	50 000
Ekofiskvegen AS	500 000	50 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	1 000 000	100 000

Stavangerregionen Havn Eiendom AS har gjeld på kr 441 600 som er sikret med følgende pant:

Selskap	Fast eiendom	Driftstilbehør	Kundefordringer
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	2 500 000	20 000	20 000
SRH Eiendom Holding AS		50 000	50 000
Ekofiskvegen AS	500 000	50 000	50 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	1 000 000		

Langsiktig gjeld som forfaller senere enn 5 år i konsernet er kr 772 496.

(Alle tall i hele tusen)

SRH Eiendom Holding har inngått to rentesikringsavtaler i 2021. Den første har løpetid på 8 år fra 30.09.2021, mens den andre løper fra 30.06.2022 med sluttdato 31.12.2030.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS har en rentesikringsavtale som kom inn i konsernet ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.19. Løpetiden på renteavtalen er 10 år, fra 02.05.2017 mens den rentebærende gjelden i hovedsak forventes å forfalle senere. Verdien av rentesikringsavtalen vises i noten til Stavangerregionen Havn Eiendom AS og hoveddelen er ikke som en forpliktelse i balansen.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS har inngått to rentesikringsavtale med oppstart 30.06.27. Løpetiden på renteavtalen er 10 år.

I selskapsregnskapet er det behandlet slik at selskapet har inngått avtale der en mottar flytende rente og betaler fast rente.

Selskapet resultatfører aktive sikringsavtaler løpende mot sikringsobjektet i tråd med NRS 18 Finansielle eiendeler og forpliktelser.

Konsernet har et finansreglement som styrer rentesikring ect. Se finansreglement og rapportering for mer informasjon.

Åpne rentesikringsavtaler per 31.12.23:

SRH Eiendom Holding AS:	Beløp	Fastrente	Forfall	Markedsverdi 31.12
Rentesikringsavtale (start 30.09.21)	100 000	1,430 %	31.12.2029	9 749
Rentesikringsavtale (start 30.06.22)	100 000	1,550 %	31.12.2030	10 304
Balanseført verdi per 31.12.23 i SRH Eiendom Holding AS				0
Urealisert gevinst i SRH Eiendom Holding AS (urealisert gevinst gjelder også for konsernregnskapet)				20 053

Stavangerregionen Havn Eiendom AS	Beløp	Fastrente	Forfall	Markedsverdi 31.12
Rentesikringsavtale (start 03.02.17)	500 000	5,785 %	03.05.2027	-38 434
Rentesikringsavtale (start 30.06.27)	100 000	2,298 %	30.06.2037	5 019
Rentesikringsavtale (start 30.06.27)	50 000	3,650 %	30.06.2038	-3 109
Urealisert tap i Stavangerregionen Havn Eiendom AS 01.01.2023				-36 524
Justering for oversikring				4 385
Urealisert tap i Stavangerregionen Havn Eiendom AS 31.12.2023				-32 139

Konsernregnskapet	
Oppkjøp av Stavangerregionen Havn Eiendom AS (tidligere Risavika Havn AS) 01.01.19 negativ verdi	-140 500
Akkumulert nedskrivning 01.01.22	68 121
Avskrivning av negativ verdi i 2022	17 030
Sum negativ verdi konsernregnskapet 31.12.23	-55 348
Virkelig verdi av renteskiringsavtalen pr 31.12.23	-38 434

Urealisert netto gevinst i konsernregnskapet pr 31.12.23 utgjør kr 38 877.

(Alle tall i hele tusen)

Note 15 Egenkapital

	SRH IKS	SRH Konsernet
Egenkapital pr 31.12.2022	950 721	1 449 017
Årets resultat	17 706	86 140
Egenkapital pr 31.12.2023	968 426	1 535 157

(Alle tall i hele tusen)

Note 16 Eierforhold

SRH IKS er eid av 3 kommuner:

Eierkommune	Eierandel	Styremedlemmer SRH IKS	Stemmeandel Representantskapet
Stavanger	81,9 %	4	10 stemmer
Sola	16,7 %	2	3 stemmer
Randaberg	1,4 %	1	2 stemmer
Sum	100 %	7	15 stemmer

Representantskapets leder er fra Stavanger kommune i perioden 2020–2024.

Styrets leder i Stavangerregionen Havn IKS er fra Stavanger kommune i perioden 2020–2024.

Eierne vedtok i 2023 en ny selskapsavtale. Gjennom en tilleggsavtale mellom eierne har alle eierkommunene rettigheter som kan medføre fremtidige endringer i eierbrøken. I tråd med ny selskapsavtale reduseres antall medlemmer i representantskapet til tre medlemmer fra 2024, og fordelingen av styremedlemmer mellom eierkommunene endres. Grunnet fratrådte styremedlemmer er ikke kravet til kjønnsrepresentasjon oppfylt og siste endringer i styremedlemmer er derfor ikke registrert i Brønnøysundregistrene. Fratrådt styremedlem har også medført at antall styremedlemmer pt. er seks og ikke syv som selskapsavtalen tilsier.

Utdrag fra Miljøplan 2020–2023



SRH skal tilby ren energi på land og ved kai



SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje



SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land



SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet



SRH skal redusere klimagassutslipp i egen virksomhet med 80 % innen 2030.



SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø



SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeidspartnere for å nå våre og eierkommunenes miljømål



Stavangerregionen Havn støtter FNs bærekraftsmål

Revisors beretning

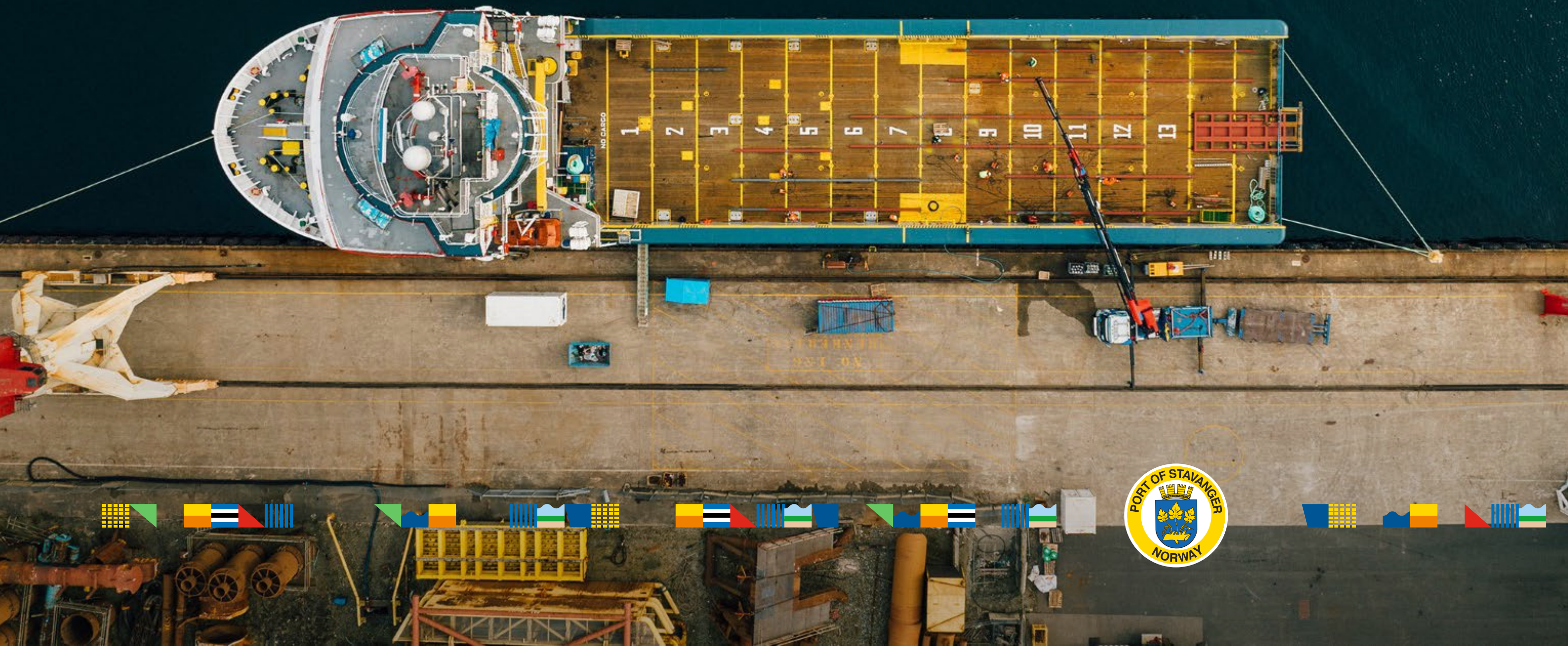
Kommer!

Kommer!

Kommer!

Strandkaien 46, 4005 Stavanger
sentralbord (+47) 51 50 12 00
havnevakt (+47) 51 50 12 01
post@stavanger.havn.no

stavangerhavn.no





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 12/24
MØTEDATO: 20.03.24

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2024/18
Saksbeh.: OBB/HF
Innstill. dato: 13.03.2024

Ytre Strandkaien - Grunnforhold

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	55/21	03.11.2021	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	28/23	21.06.2023	Enstemmig
Styret for SRH IKS	12/24	20.03.2024	

Forslag til vedtak:

1. Styret tar saken til orientering.
2. Styret støtter havnedirektørens anbefaling om at det ikke gjøres ytterligere vurderinger av oppføring av bygg på Ytre Strandkaien av hensyn til eksisterende kai og fremtidig vedlikehold/fornyning.



Strategiplanen

Denne saken inngår i strategiområde HVOR med hovedmål: «Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen.»

Saken inngår i delmål A – «Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer» og delmål C – «Utvikle verdier i havnens arealer»

Alle de sju av FNs bærekraftsmål som SRH har valgt ut i *Miljøplan 2020-2023* ivaretas, men det er spesielt mål **nr 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn** som har fokus i denne saken.



SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

Bakgrunn

Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 («Sentrumsplanen») sier bl.a. følgende i delmål *Tilgjengelighet*: «Ha en havn som på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov. Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov.»

På Ytre Strandkaien har Sentrumsplanen i forlengelsen av Skur 6 (Strandkaien 61) lagt inn mer næringsbebyggelse og et grøntareal/byrom, hhv. definert som formålsområdene A7b og G8.

Området har i gjeldende detaljreguleringsplan formål havneområde/kai.

Ytre Strandkaien er hovedkaia i Stavanger sentrum for fartøy som går i internasjonalt farvann (ISPS-kode), og er den kaia i havnedistriktet som kan ta imot de lengste skipene. For å illustrere at kaia fortsatt kan ha mye havneaktivitet og samtidig innfri Sentrumsplanens ønske om mer bebyggelse i bakområdet, fikk SRH utarbeidet en mulighetsstudie av MAD Arkitekter i 2021. Studien ble presentert for styret i sak 55/21. Mulighetsstudien tok ikke hensyn til grunnforhold og fundamentering av eksisterende kai.

Illustrasjon av arealplaner, mulighetsstudiet og historiske bilder er vedlagt som bilag 1.

Det ble vist interesse fra politisk hold til mulighetsstudien, og til å iverksette en realisering av utvikling på bakområdet til Ytre Strandkaien i tråd med Sentrumsplanen. Det er avklart med Stavanger kommune at det vil være behov for å utarbeide en ny detaljreguleringsplan dersom byggetiltak skal gjennomføres.

Formålsområde A7b har komplisert byggegrunn, der noe er landvunnet areal og kai. I følge boken «Fra brygger til storhavn – Stavanger havn» fra 1985 ble Ytre Strandkaien bygget ut i perioden 1934-1937. For anslagsvis 100 år siden eller mer, ble det bygget en blokkmurskai foran historisk strandlinje, med fyllmasse bak.

I sak 28/23 ble det foreslått en prosess med tre faser; (1) byggemodning; avklaring tomteforhold og innledende programmering, (2) detaljregulering og samtidig forprosjektering med utarbeidelse av lønnsomhetsvurdering og (3) investeringsbeslutning og utbygging.

Styret støttet at det ble igangsatt innledende arbeid med å kartlegge grunnforholdene.

Saken

Kartlegging av grunnforhold ble igangsatt med formål å avklare om dagens parkeringsareal egner seg som byggetomt og hvilken kompleksitet man må forholde seg til.

Mulighetsstudien viser en ny bebyggelse i direkte forlengelse av Skur 6, med samme bredde og høyde. Nytt bygg er illustrert med ca GRA 650 m² og to etasjer, dvs. 1 200-1 300 m² BTA. Det er et mindre parkeringsområde for busser og tjenestebiler. Byrommet (G8) er planlagt som et sambruksareal til gangsoner for cruisegjester, som skal av og på skipet.

Høyden på kaidekket er ca 1,5 meter lavere enn det som etter byggesaksbestemmelser er flomsikret høyde for en ny bebyggelse. SRH er ikke kjent med nøyaktig hvor grensesnitt går mellom historisk strandlinje og landvinning/kaikonstruksjon. Den gamle blokkmurskaien er trolig plassert i ytterkant av sjøhusene som lå i rekke langs sjøen, og som etter hvert er revet.

Ytre Strandkaien er en pilarkai, som sist ble rehabilitert i 2005. Det ble gjort forsterkninger med nye stålkernepeler, skråstag og overgangsplate. Kaidekket ble forsterket med ny kaiplate, som ble forlenget over den gamle blokkmurskaien. Kaiplaten på landsiden av blokkmurskaien ble fundamentert med stålkernepeler. Belastningskapasitet ble i 2005 vurdert å være 1 tonn/m².

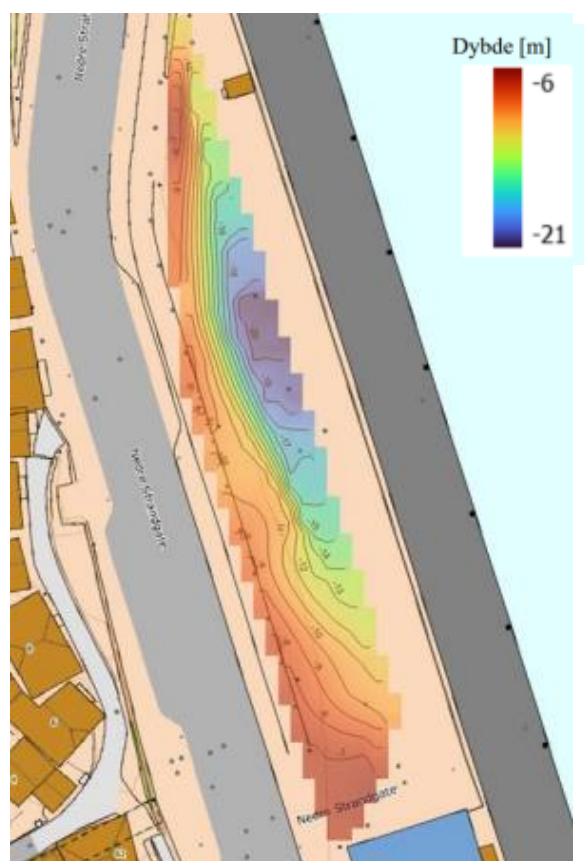
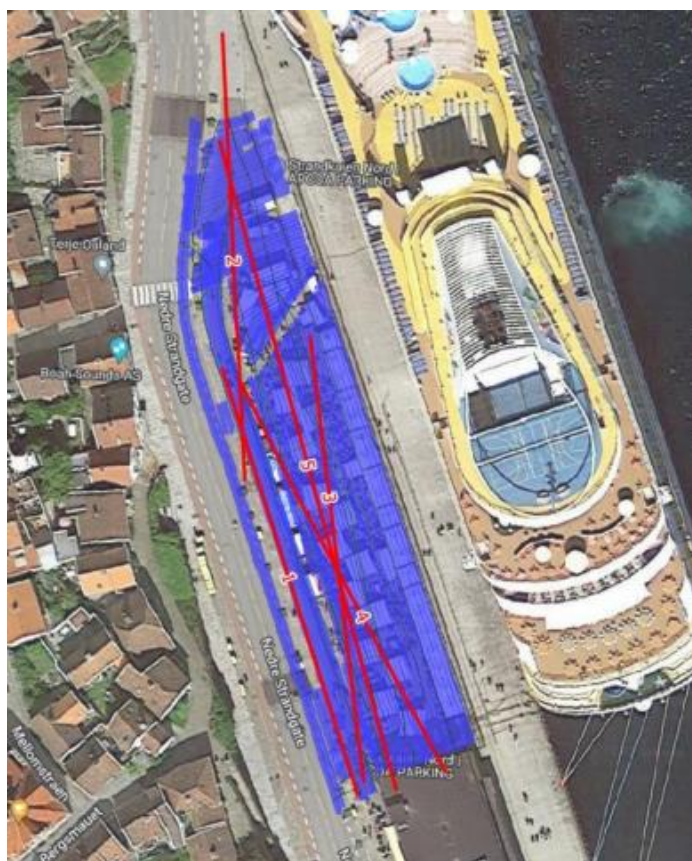
Multiconsult har utført tjenester for SRH langt tilbake i tid, og det er for tiden rammeavtaler med dem både innenfor rådgivende ingeniør havneteknikk kai (RIB) og geoteknisk rådgiving innen stabilitet og grunnundersøkelser (RIG). SRH startet derfor kartleggingsarbeidet med å rådføre seg med dem.

Seismisk og georadar undersøkelse

Som orientert om i sak 28/23 har SRH hatt god erfaring med at skanning av bakken gir utfyllende informasjon. Geograf Digital ble derfor engasjert til å gjennomføre seismisk og georadar undersøkelse av grunnfjell og infrastruktur i bakken. Rapport ble levert i oktober 2023.

Undersøkelsesområde med seismiske linjer (røde) og skannet med georadar (blå)

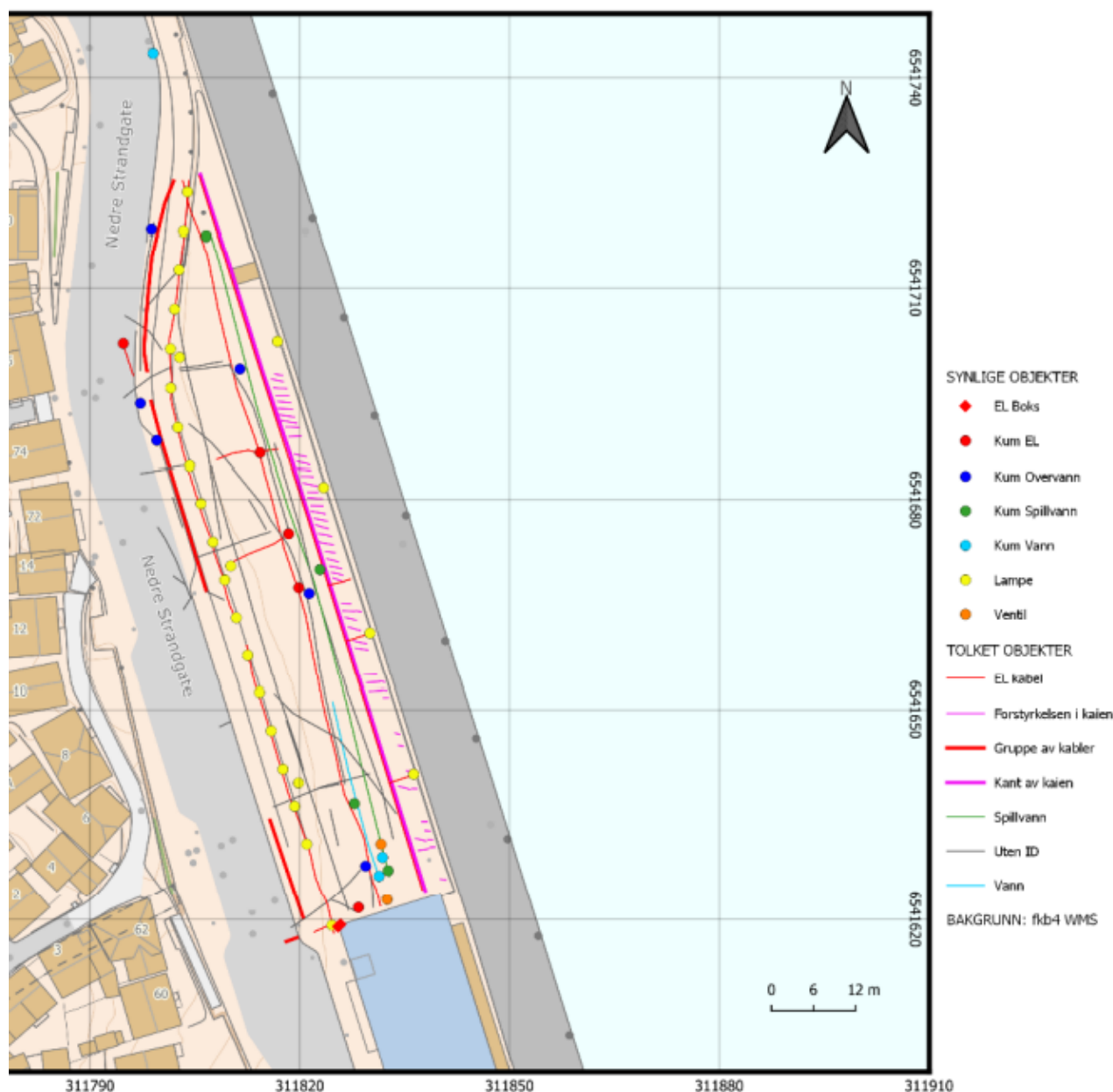
Dybdekart grunnfjell, kotelinjer 1 m.



Resultatet fra seismisk undersøkelse: Linje 3, 4 og 5 er på arealet for en eventuell byggetomt. Dybde til grunnfjell varierer mellom 4 til 21 meter. Linje 3 fikk for dårlig datakvalitet til å kunne tolkes. Den midtre delen av linje 5 hadde også data som gir utydelig tolkningsgrunnlag. Her kan det være store steinblokker eller sedimenter.

Resultater fra georadar undersøkelse: Formålet var å registrere rør og kabler i bakken og lokalisere bakkanten av kaien. Det ble brukt to signaldybder: 1,5 meter og 4 meter. I hele området for en mulig byggetomt er det gjort registreringer av mange ulike typer objekter. Det er ledninger til vann, spillvann og strøm, samt flere ledninger av ukjent opphav. Disse går på kryss og tvers av arealet. Det også en del kummer. I bakområdet til ISPS-gjerdet er det elektriske kabler og kantsone med armering til kaien. Det er noen områder der signalet endres til lavere kontrast, og noen steder går det ikke dypere enn ca 1,5 meter. Resultatet er derfor ikke 100 % komplett overalt for hva som befinner seg i grunnen. En rosa sone på innsiden av ISPS-gjerdet er registrert med armering og navngitt som *kant av kai* bak dette. SRH forstår det slik at den eldre blokkmurskaien er i dette området.

Resultat fra georadar undersøkelse



Kaikonstruksjon og geotekniske data

Før det kan tas beslutning om å iverksette arbeid med omregulering, er det behov for å vurdere områdets egnethet som byggetomt og kostnadsdrivende momenter for en utbygging.

Multiconsult (RIB og RIG) deltok på Geograf Digital sin presentasjon av resultatet fra seismisk og georadar undersøkelse. De har sammenstilt dette materiellet med deres tegninger av kaikonstruksjon og geotekniske data. De har også mottatt rapport fra hovedinspeksjon av kai utført av SafeControl; se omtale nedenfor.

Multiconsult har utarbeidet et notat med overordnet oversikt over deres vurderinger av foreliggende informasjon, se vedlagte bilag 2. Det gis en vurdering av hvilke tekniske konsekvenser det kan få for kaien med oppføring av et toetasjes bygg; påvirkning på den eksisterende kaien (f.eks. tilstand og stabilitet) og påvirkning på fremtidig vedlikehold og utskifting. Notatet gir en overordnet vurdering av tekniske forhold som byggetomt og grensesnitt mot kai.

Multiconsult har utført prosjektering av rehabiliteringen av kaien i 2005. Det er utført geotekniske grunnundersøkelser i 2006, 2004 og 1992.

Geotekniske data:

- Historisk grunn ved Straen og Bjergsted er under marin grense, som gir fare for kvikkleire, men det ikke registrert funn av dette. Langs kaifronten er det løst materiale på sjøbunnen med ca 1,5 meter, med dybder til fjell på koter på minus 20-tallet. Fjellkvaliteten er delvis dårlig og overgang til fast fjell kan være vanskelig å vurdere. Boring i bakkant av blokkmuren, viser varierende masse og antas å bestå av varierende fyllmasse. Her er dybder til fjell på koter fra minus 2 til i underkant av minus 20.
- Sammenstilling av grunnundersøkelser og seismiske linjer fra undersøkelsene til Geograf Digital (2023) viser en generell overenstemmelse for dybder til antatt berg. Det antas at det kan være et stup i fjellet i sørøstlig regning mot Skur 6. Den rosa skravuren i georadar tolkningen viser sannsynlig utstrekning av overgangsplatene til kaien og bakkant av kai, også omtalt ovenfor.

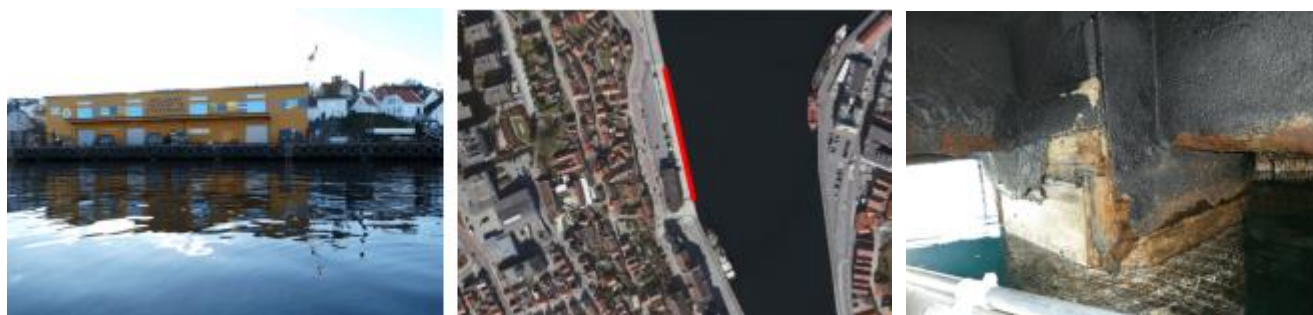
Byggetomten; oppsummering av Multiconsult sine vurderinger til eksisterende kai og bakområdet:

- Blokkmurskaien i bakkant av dagens kai kan være 100 år eller mer, og det foreligger ikke byggetegninger på den. Plassering og utstrekning av blokkmuren er ukjent og kun delvis identifisert.
- Kaikonstruksjonen til Ytre Strandkaien er ca 90 år gammel. Det må derfor vurderes både vedlikehold og fornying/utskifting. Fundamentering vil medføre utgraving og endret stabilitet i en byggefase. Riggareal nær kai er viktig for effektiv gjennomføring av vedlikehold og fornying.
- Bygg må sikres for pårenning av fartøy til gjeldende krav på tiltakstidspunktet.
- Oppføring av et nytt bygg på Ytre Strandkaien må ta hensyn til alder og tilstand på eksisterende kaikonstruksjoner. Den gamle blokkmurskaien er en viktig del av dette. Et nytt bygg må derfor fundamenteres uavhengig av eksisterende kai i sin helhet, som innebærer inntrukket byggelinje fra kaifronten i fht. Skur 6 – ca 4-5 meter lenger vest enn Skur 6.
- Et nytt bygg i bakområdet til kaien vil gi ulemper for fremtidig vedlikehold og fornying av eksisterende kai. Det kan gi innskrenkninger i muligheter for byggemetode, med betydelig høyere fundamenterings- og anleggskostnader.
- Et nytt bygg må pelefunderes i en grunn med varierende fyllmasse og det må sannsynligvis flyttes på ledninger, kabler og kummer under bakken.

Tilstandsvurdering av kai

SafeControl har nylig utført tilstandsvurdering (hovedinspeksjon) av Ytre Strandkaien, som del av tilsyns- og vedlikeholdsprogrammet for havnedrift. Det innebærer visuell kontroll av anlegget fra sjøsiden.

SafeControl konkluderer i rapport av 23.01.24 (inspeksjon 13.12.23) med at «*Det er observert skader som kan ha betydning for konstruksjonens bæreevne.*» Det påpekes at det må dokumenteres hva som er bærende konstruksjon etter rehabiliteringen som ble gjort på 2000-tallet. Den eldre konstruksjonen har kraftig avskalling, armeringskorrosjon og sprekkdannelser. Det er lite skader på kaidekket (betongslitelaget) og generelt ordinær slitasje. Pilarene fremstår som skadefri.



Konklusjon

Havnedirektørens helhetsinntrykk er at området nord for Skur 6 ikke er egnet som byggetomt i den utstrekning som legges til grunn i Sentrumsplanen og i mulighetsstudien fra MAD Arkitekter.

Kaikonstruksjonen og stabilitetsforhold til Ytre Strandkaien strekker seg langt bak kaifronten. Den opprinnelige kaifronten med blokkmurskai er etablert med fylling bak for mer enn 100 år siden. Påbygg med pilarkai ble bygget for ca 90 år siden, og rehabilitert for nær 20 år siden med forsterkninger i form av ny fundamentering og kaiplate. Det vil bli behov for vedlikehold og fornying av kaien.

Et nybygg i bakkant av kai kan ikke berøre kaikonstruksjonen. Det medfører en betydelig innskrenkning i byggelinje mot sjø, slik at resterende bredde anses som ikke tilstrekkelig areal for en byggetomt. Det er i tillegg øvrige forhold som er svært kostnadsdrivende for en byggetomt. Et nybygg vil gi konsekvenser for fremtidig vedlikehold og fornying av kaien, med innskrenkninger i byggemetode og høyere kostnader.

Havnedirektørens konklusjon og anbefaling til styret er at det ikke kan gjøres byggetiltak i bakområdet til Ytre Strandkaien med dagens situasjon, og at det ikke brukes mer ressurser i saken.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler

Vedlegg:

Bilag 1: Arealplaner og illustrasjoner

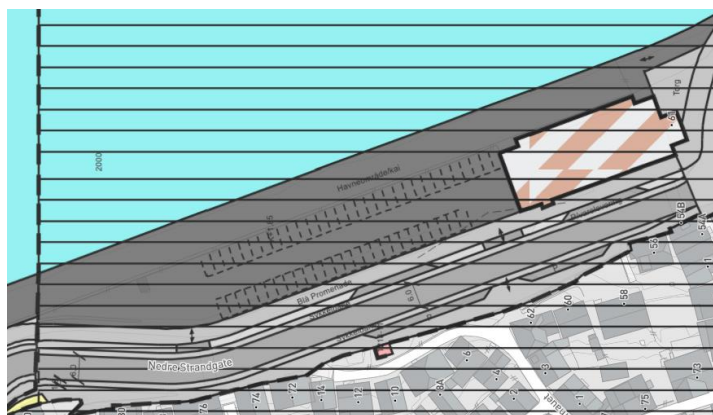
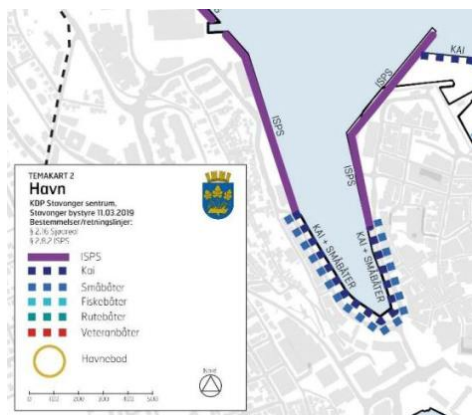
Bilag 2: Notat om grunnforhold Ytre Strandkaien, Multiconsult 13.03.24

Sentrumsplanen fra 2019 Ytre Strandkaien

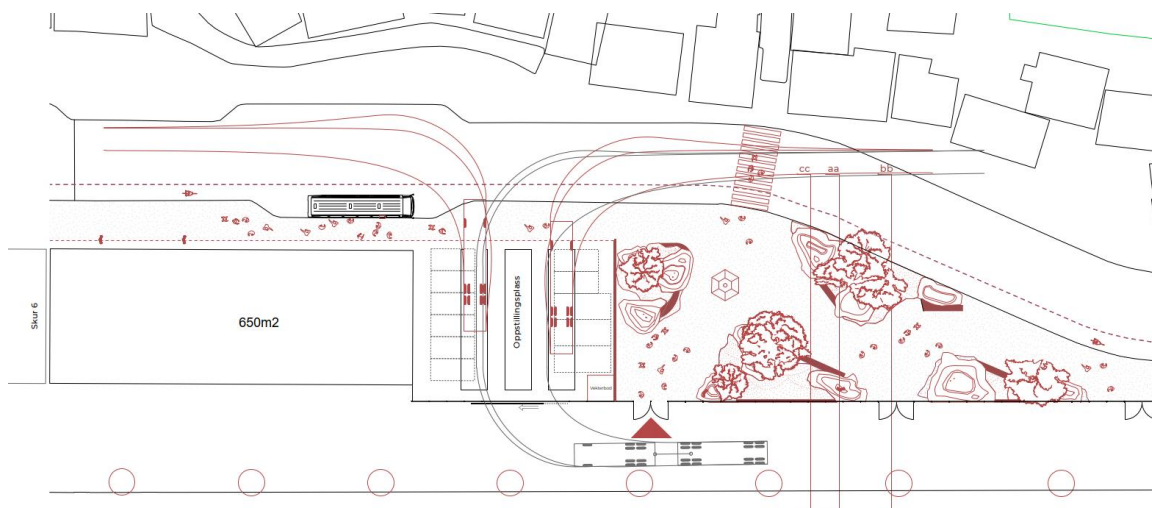


Temakart Havn i Sentrumsplanen

Gjeldende detaljregulering havneformål (plan id 2000 fra 2005)



Mulighetsstudie MAD



Kart fra 1917.



Ytre Strandkaien

Bebyggelsen lang strandlinjen
er revet.

1937 (www.norgebilder.no)



NOTAT

Oppdrag	Ytre Strandkaien	Dokumentkode	10255920-TVF-NOT-001
Emne	Tverrfaglig rådgivning bistand – RIG & RIB	Tilgjengelighet	Åpen
Oppdragsgiver	Stavangerregionen Havn IKS	Oppdragsleder	Jesper Bjerre
Kontaktperson	Hilde Frøyland	Utarbeidet av	Martin Høie Jesper Bjerre Alfred Skartveit
Kopi		Ansvarlig enhet	10232011 Geoteknikk 10232032 Samferdselskonstruksjoner

SAMMENDRAG

I 2021 utførte Mad Stavanger AS et mulighetsstudie for Strandkaien i Stavanger for å belyse en framtidig utvikling av område fra Utenriksterminal til Skur 6. Stavangerregionen Havn IKS har i etterkant engasjert Multiconsult til å utføre en innledende tverrfaglig vurdering av hvilke konsekvenser oppføring av et toetasjes bygg (GRA 650 m2) i forlengelse av Skur 6 vil få på Strandkaien. Fagområdene byggtেকnikk og geoteknikk er i første omgang engasjert, og de innledende vurderinger er tilknyttet disse fagområdene.

Foreliggende notat oppsummerer grunnlag som Multiconsult har tilgjengelig, deriblant geotekniske og geofysiske grunnundersøkelser mm. samt konstruksjonstegninger av eksisterende kai.

Videre vurderer notatet hvilke konsekvenser oppføring av et toetasjes bygg vil få på eksisterende kai og hvilke konsekvenser et slik bygg kan få i forbindelse med vedlikehold og etablering av ny kai.

00	13.03.2024	Utsendt for kommentarer fra byggherren	Martin Høie Jesper Bjerre Alfred Skartveit	Jesper Bjerre Alfred Skartveit	Jesper Bjerre
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Innhold

1	Innledning	3
2	Grunnlag	3
2.1	Tidligere utførte grunnundersøkelser	3
2.2	Utført seismisk og georadar undersøkelse	3
2.3	Tegninger av eksisterende kaikonstruksjoner	4
3	Grunnforhold	6
3.1	Området og topografi	6
3.2	Kvartærgeologisk kart	7
3.3	Eksisterende faresoner for kvikkleireskred	8
3.4	Grunnforhold tolket fra grunnundersøkelser	8
3.4.1	210956-2 «Utbedring Strandkaien», 2004	8
3.4.2	212553-1 «Blå promenade, nordre del av Strandkaien», 2006».....	9
3.4.3	35557-1 «PA 261 Strandkaien tilknytningsledning», 1992	10
3.4.4	Geofysiske grunnundersøkelser.....	10
4	Vurderinger.....	14
4.1	Eksisterende kaikonstruksjon.....	14
4.2	Levetidsbetraktning kai	14
4.3	Pårenningsvern	14
4.4	Nytt bygg og grensesnitt mot kai	14
4.5	Ledninger og kabler.....	14

TEGNINGER

10255920-RIG-TEG-001 Sammenstilling tidligere grunnundersøkelser

VEDLEGG

«Final rapport – Ytre Strandkaien», Geograf Digital, 2023

1 Innledning

I 2021 utførte Mad Stavanger AS et mulighetsstudie for Strandkaien i Stavanger for å belyse en framtidig utvikling av område fra Utenriksterminal til Skur 6. Stavangerregionen Havn IKS har i etterkant engasjert Multiconsult til å utføre en innledende tverrfaglig vurdering av hvilke konsekvenser oppføring av et toetasjes bygg (GRA 650 m2) i forlengelse av Skur 6 vil få på Strandkaien. Fagområdene byggteknikk og geoteknikk er i første omgang engasjert, og de innledende vurderinger er tilknyttet disse fagområdene.

Foreliggende notat oppsummeres grunnlag som Multiconsult har tilgjengelig, deriblant geotekniske og geofysiske grunnundersøkelser mm. samt konstruksjonstegninger av eksisterende kai.

Videre vurderer notatet hvilke konsekvenser oppføring av et toetasjes bygg vil få på eksisterende kai og hvilke konsekvenser et slik bygg kan få i forbindelse med vedlikehold og etablering av ny kai.

2 Grunnlag

Multiconsult har følgende grunnlag tilgjengelig:

- Tidligere utførte geotekniske grunnundersøkelser på land og sjø
- Geofysiske og georader undersøkelser (2023)
- Strandkaien 16W-S Hovedinspeksjon (13-12-2023)
- Konstruksjonstegninger «Ny kaiplate» på eksisterende kai (Multiconsult 2005)
- Stavanger Havn – Sentrum parsellvis utbygging inntil 1985

2.1 Tidligere utførte grunnundersøkelser

Multiconsult har ved tidligere anledninger utført geotekniske grunnundersøkelser ved det aktuelle utbyggingsområdet, se Tabell 1 for oppsummering. Grunnundersøkelsene er sammenstilt i felles borplan i tegning nr. -001.

Tabell 1: Tidligere utførte geotekniske undersøkelser på land og sjø

Rapport nummer	Utført av	År	Oppdragsgiver	Oppdragsnavn/ rapportnavn	Vist på borplan -001
35557-1	Multiconsult	1992	Stavanger kommune	PA 261 Strandkaien tilknytningsledning	Ja
210956-2	Multiconsult	2004	Stavanger interkommunale havn IKS	Utbedring Strandkaien	Ja
212553-1	Multiconsult	2006	Stavanger kommune	Blå promenade, Nordre del av Strandkaien	Ja

2.2 Utført seismisk og georadar undersøkelse

I oktober 2023 utførte Geograf Digital en seismisk og georadar undersøkelse langs Strandkaien for å kartlegge grunnfjell og infrastruktur i grunnen. Resultatene fra undersøkelsene og metodikken anvendt kan ses i vedlegg 1. I dette notatet er resultatene av disse undersøkelsene sammenstilt med Multiconsults tidligere geotekniske grunnundersøkelser og konstruksjonstegninger av kaien.

2.3 Tegninger av eksisterende kaikonstruksjoner

Eksisterende pilarkai på Strandkaien ble bygget i 1934-37. Kaien ble i 2005 forbedret med påstøp av ny kaiplate over opprinnelig kaiplate og ny horisontal forankring i form av skråstilte stålkjernepeler. Blokkmuren i bakkant av kai fra 1934-37 er av ukjent alder. Blokkmuren kan stemme med eldre sjøhus som lå helt ut mot sjø.

<https://digitaltmuseum.no/021018284282/oversiktsbilde-innseilingen-til-stavanger>

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser henholdsvis plantegning og snitt av dagens kaikonstruksjon. Snitt A-A og B-B illustrerer oppbygningen av den opprinnelige kaikonstruksjonen og hvordan den er utbedret med ny kaiplate.

Opprinnelig kai (1934-37) ble bygget foran en blokkmur som tilbakeholder fyllmasser i bakkant kai. Pilarkaien ble fundamentert på søyler/pilarer, som antas å være fundamentert på faste masser. Kaien ble forankret med forankringsstag til løsmasseanker i bakkant blokkmur i tilførte fyllmasser. Kaien er tilpasset blokkmuren som kan være eldre.

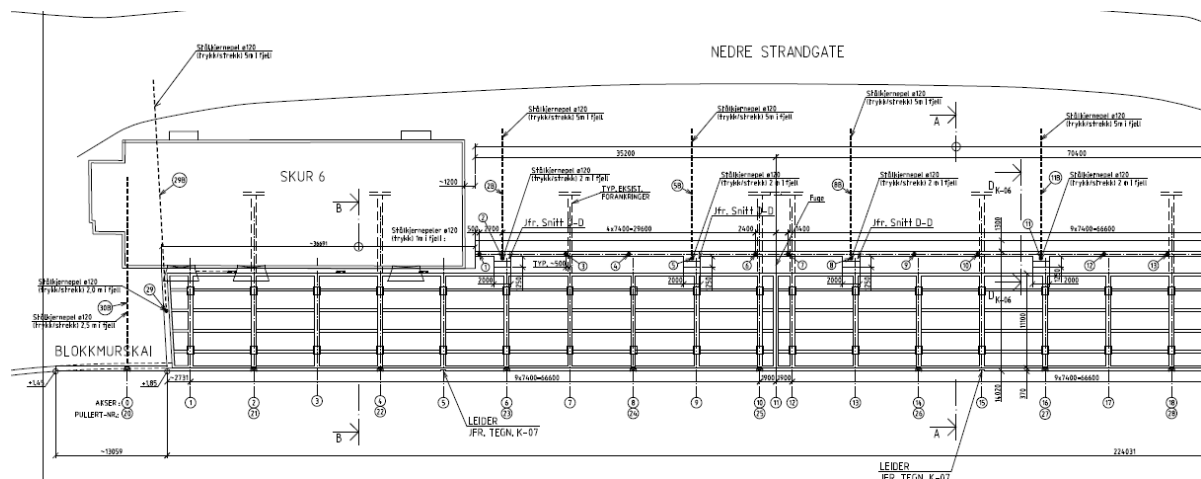
Utbedring av kaien (2005) innebar ny kaiplate over eksisterende kaiplate, med en forlengelse bak blokkmuren som ble fundament på stålkjernepeler for å unngå belastning på blokkmur. Videre ble kaiplaten forankret med skråstag (stålkjernepeler) ført til berg og det ble etablert en overgangsplate.



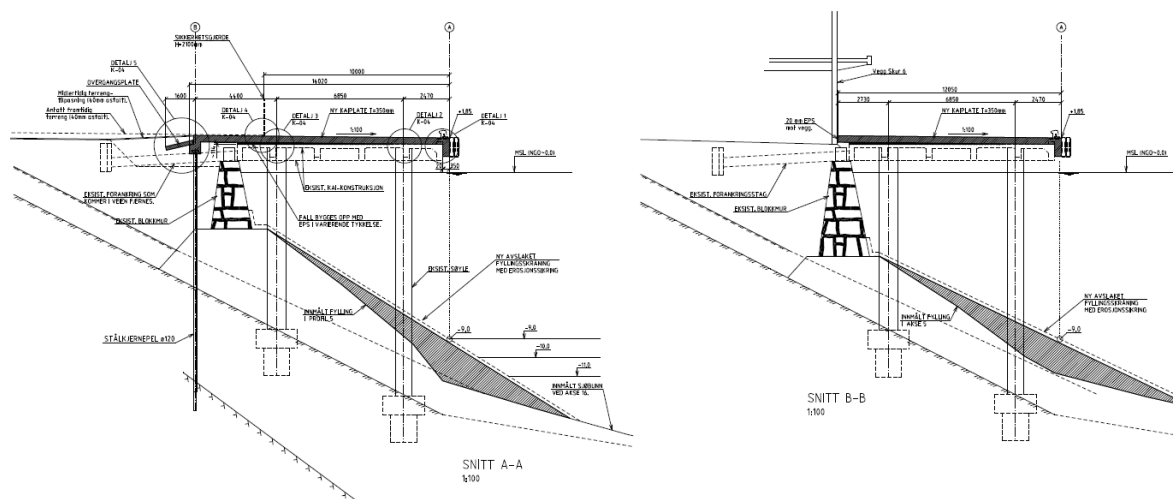
Bilde 1 Ny kaiplate



Bilde 2 Ny stagforankring



Figur 2-1: Utsnitt fra plantegning av kaiutbedring fra 2005. Tegning K-01 (09.02.05).

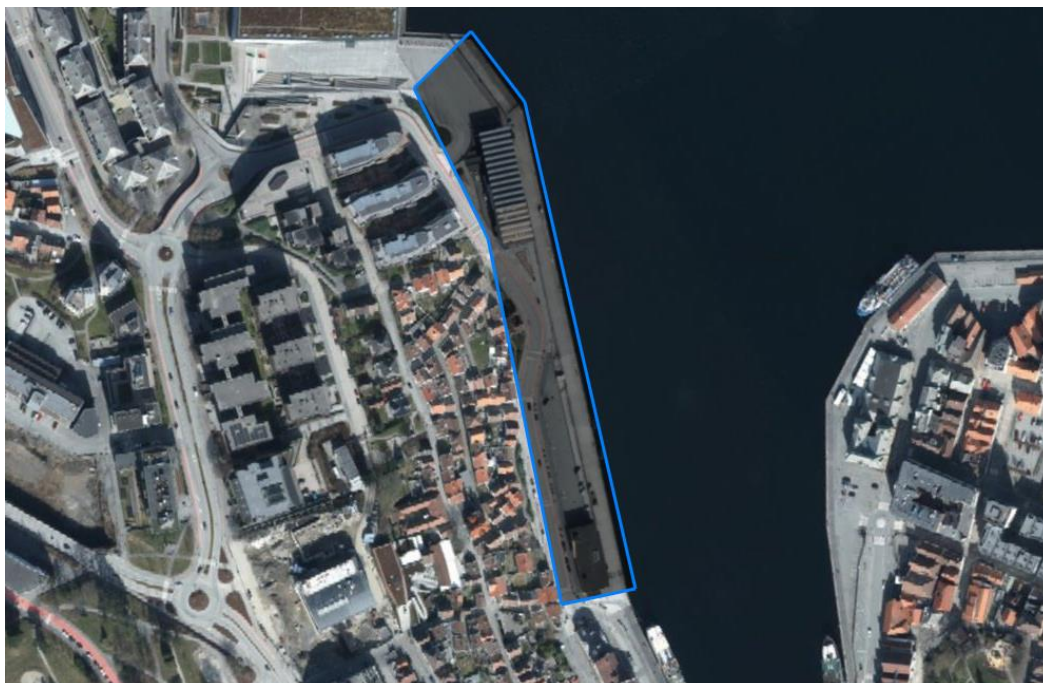


Figur 2-2: Snitt A-A og B-B gjennom kaikonstruksjonen. Tegning K-01 (09.02.05).

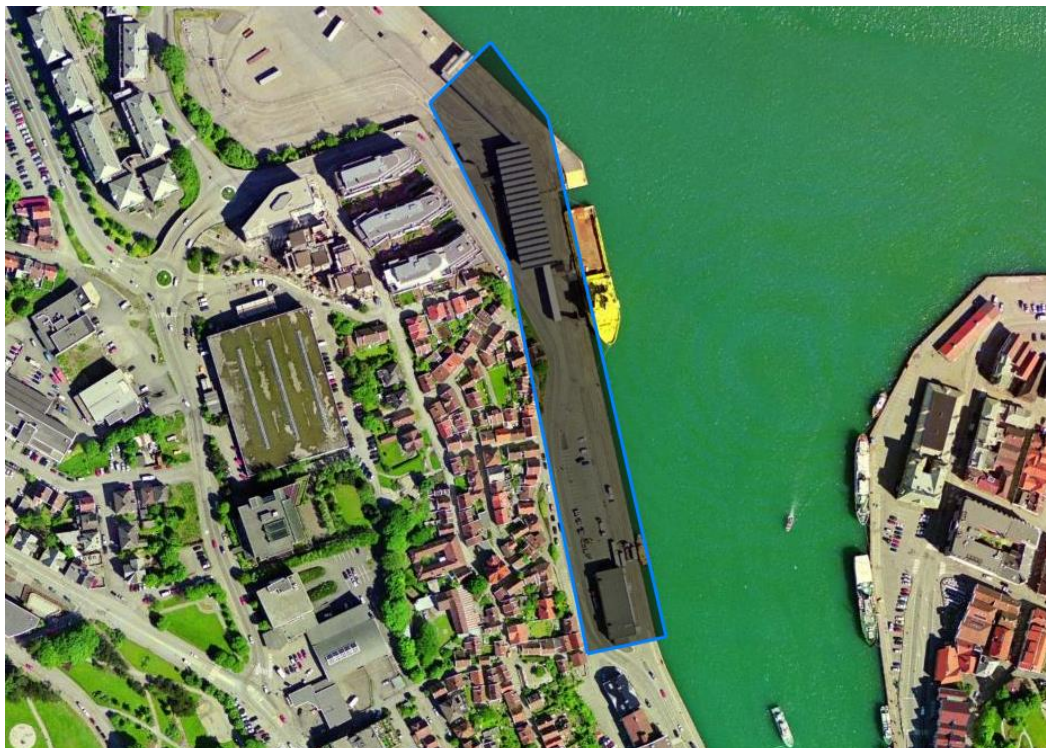
3 Grunnforhold

3.1 Området og topografi

Planområdet ligger flatt i urbant terreng ved sjøkanten. Terrengt ovenfor, i vestlig retning, heller bratt fra Løkkeveien ned mot Nedre Strandgate og møter Strandkaien som ligger på kote +1.8. Planområdet har gjennomgått mindre endringer, deriblant en fornyelse av kaifronten, se flyfotoer i Figur 3-1 og Figur 3-2.



Figur 3-1: Planområdet markert i flyfoto fra 2023.

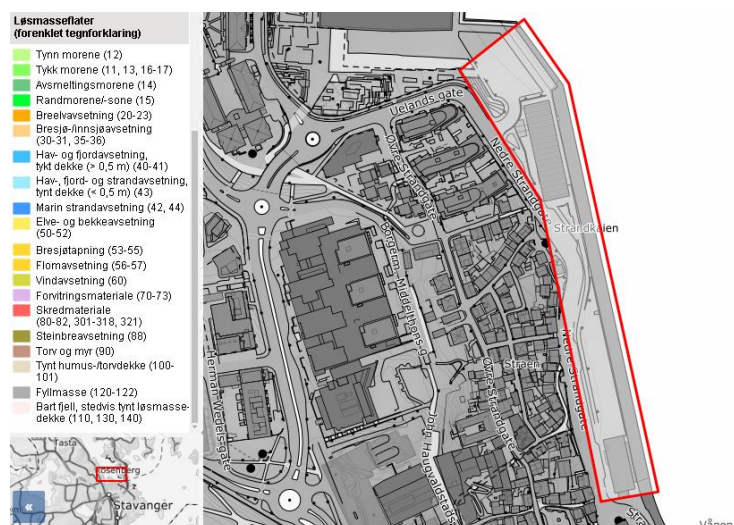


Figur 3-2: Planområdet markert i flyfoto fra 2003.

3.2 Kvartærgeologisk kart

Figur 3-3 viser et utsnitt av kvartærgeologisk kart for det aktuelle området. Kartet indikerer at løsmassene i området hovedsakelig består av fyllmasser.

Det kvartærgeologiske kartgrunnlaget gir en visuell oversikt over landskapsformende prosesser over tid, samt løsmassenes overordnede fordeling. Utgangspunktet for disse oversiktskartene er i all hovedsak visuell overflatekartlegging og kun i begrenset omfang fysiske undersøkelser. Kartene gir ingen informasjon om løsmassefordeling i dybden og kun begrenset informasjon om løsmassemektighet. For mer informasjon om kvartærgeologiske kart og anvendelse/kvalitet vises til www.ngu.no.



Figur 3-3: Kvartærgeologisk kart over området.

3.3 Eksisterende faresoner for kvikkleireskred

Området ligger under marin grense. I henhold til faresonekart på NVE-Atlas er det ingen kartlagte faresoner i området.

Tilgjengelige grunnundersøkelser har ikke registrert kvikkleire.



Figur 3-4: Oversiktskart med marin grense.

3.4 Grunnforhold tolket fra grunnundersøkelser

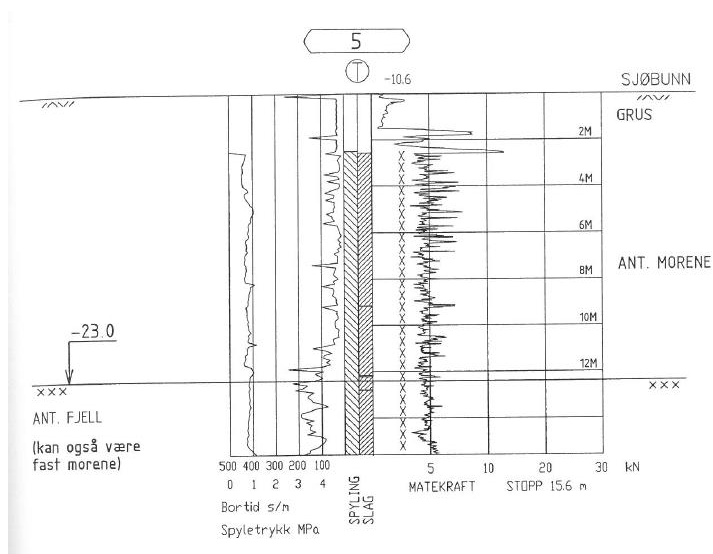
Det vises til borplan i tegning nr. -001 for plassering av borpunkter og prøveopptak.

3.4.1 210956-2 «Utbedring Strandkaien», 2004

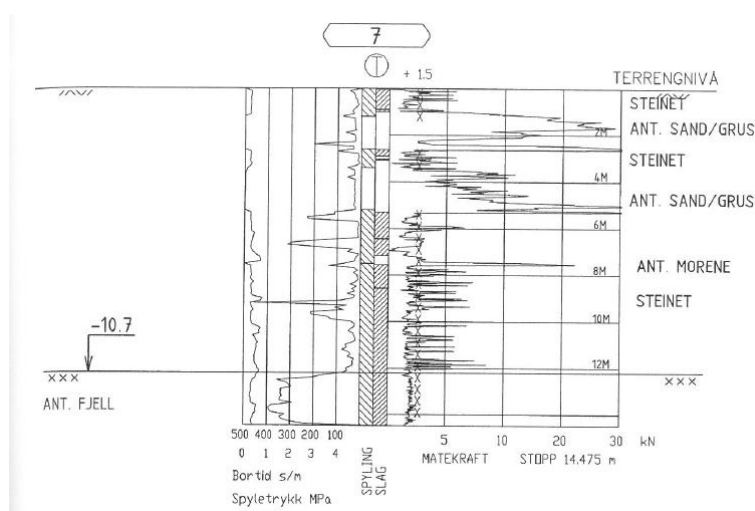
De geotekniske grunnundersøkelsene på og langs Strandkaien omfatter 5 stk. totalsonderinger på sjø og 4 stk. totalsonderinger på land. Det ble også utført en prøvetaking på sjø i borpunkt nr. 5. Grunnundersøkelsene var utført i sammenheng med utbedringen av Strandkaien.

Boringene på sjøen langs kaifronten viser at grunnen generelt består av opptil 1.5 m løs lagret materiale, etterfulgt av faste masser ned til antatt berg. Prøvetaking i borpunkt nr. 5 viser at de løse massene består av grus, se Figur 3-5. Fjell antas å være påtruffet i dybder fra 11.4 til 16.5 m under sjøbunnen, tilsvarende koter -22.9 til -27.1 (NN1954). Fjellkvaliteten i området er delvis dårlig, og det kan være vanskelig å vurdere overgang mellom morene og fjell.

Boringene på land er utført 14 m bak datidens kaifront, som tilsvarer ca. avstanden til bakkant av blokkmuren til kaifront. Sonderingene viser at fastheten i massene bak kaien er svært varierende ned til ca. 6 m dybde. Grunnen inneholder betydelig med stein av ulik størrelse og er antatt å bestå av fyllmasser av ulik kvalitet. Videre i dybden er massene fast lagret, se Figur 3-6. Fjell antas å være påtruffet i dybder fra 4.3 til 17.7 m, tilsvarende koter -2.5 til -16.1 (NN1954).



Figur 3-5: Sondering nr. 5 utført på sjø.

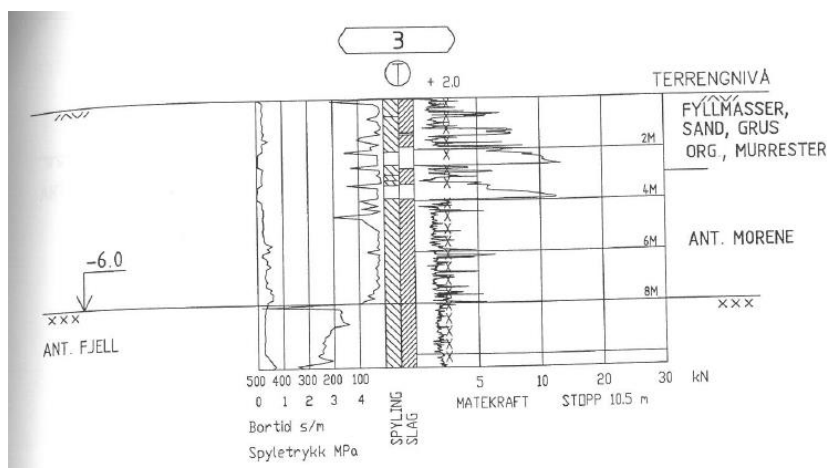


Figur 3-6: Sondering nr. 7 utført på land.

3.4.2 212553-1 «Blå promenade, nordre del av Strandkaien», 2006»

De geotekniske grunnundersøkelsene utført ytterligere i bakkant av kaifronten omfatter 7 stk. totalsonderinger og 7 stk. prøvetakinger. Grunnundersøkelsene ble utført i sammenheng med prosjektet «Blå promenade».

I de øvre 5 m av grunnen er det påtruffet lagvis middels faste lag blant masser med høyt steinnhold. Videre i dybden betraktes massene som fast lagret. Prøvetakingene utført til opptil 3 m dybde viser at massene består av sand og grus, som er til dels steinet og som inneholder silt, murrester og organisk innhold, se Figur 3-7. Fjell antas å være påtruffet i 6 av 7 borpunkter, i dybder fra 1.8 til 8 m, tilsvarende koter +0.1 og -6.0 (NN1954). I punkt nr. 1 er boringen avsluttet i 17.8 m dybde uten at fjell antas å være påtruffet.

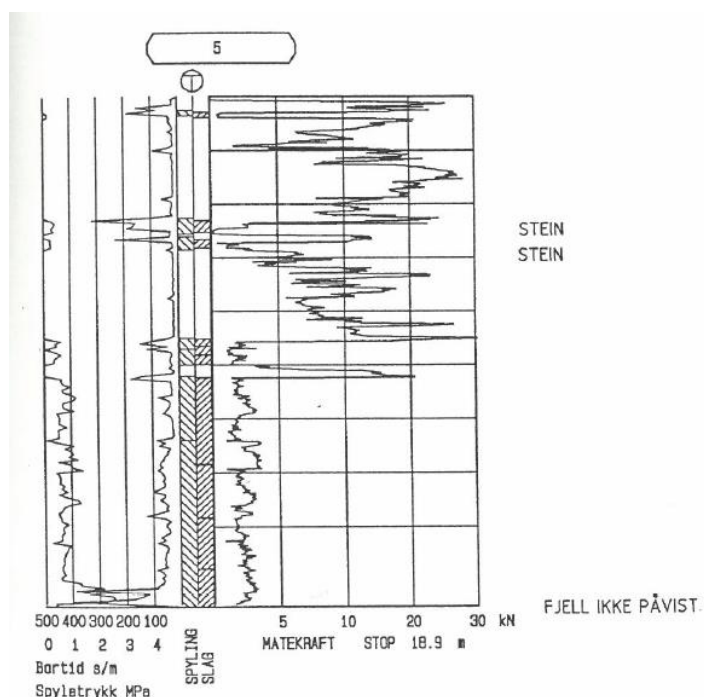


Figur 3-7: Sondering nr. 3.

3.4.3 35557-1 «PA 261 Strandkaien tilknytningsledning», 1992

De geotekniske grunnundersøkelsene utført like nord for Skur 6 og på tvers av Nedre Strandgate omfatter 5 stk. totalsonderinger. Grunnundersøkelsene ble utført i sammenheng med etableringen av en ny pumpestasjon.

Sonderingene nr. 1-3 viser at massene generelt er relativt fast lagret. Sonderinger nr. 4 og 5 viser noe mer varierende fasthet med steinet innhold. Fjell antas å være påtruffet i dybder fra 0.7 til 8.4 m, tilsvarende koter +2.3 til -6.1 (NN1954). I punkt nr. 5 er boringen avsluttet i 18.9 m dybde uten at fjell antas å være påtruffet, se Figur 3-8.

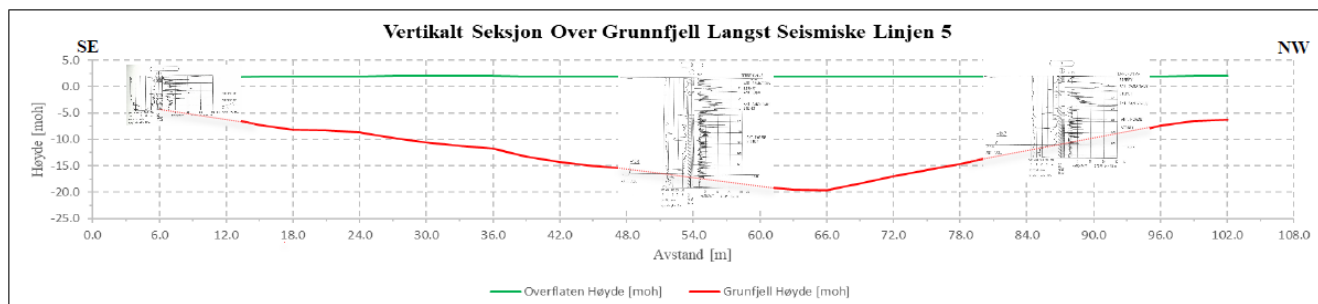


Figur 3-8: Sondering nr. 5.

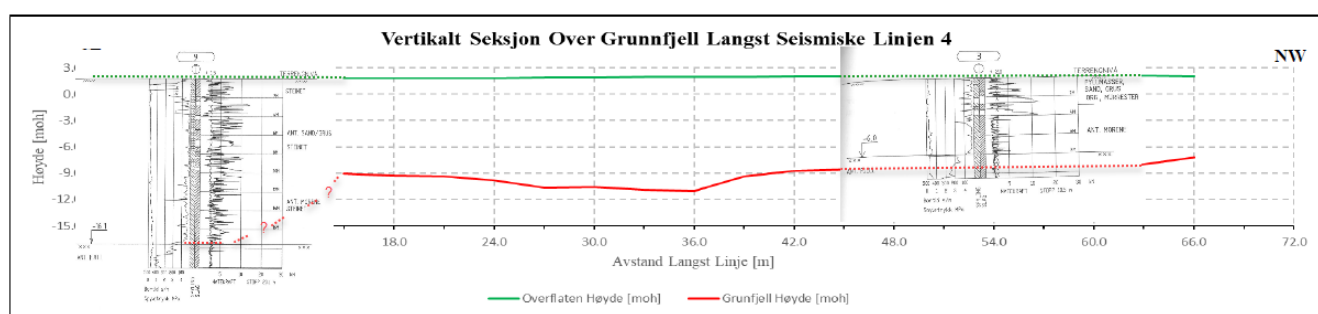
3.4.4 Geofysiske grunnundersøkelser

Geograf digital har utført seismiske linjer og georadar undersøkelser angitt med hhv. røde linjer og blå skravur, se Figur 3-9. De seismiske linjene er nummerert fra 1 t.o.m. 5. Linje nr. 5 er plassert

Geograf digitals linje nr. 4 kunne det ikke registreres dybde til grunnfjell lengst sør langs linjen. I rapportnr. 210956-2 registreres det dybde til antatt berg ved 17.6 m dybde i borpunkt nr. 9, se Figur 3-12. Dette kan tyde på et stup i fjellet i sørøstlig retning, mot Skur 6.

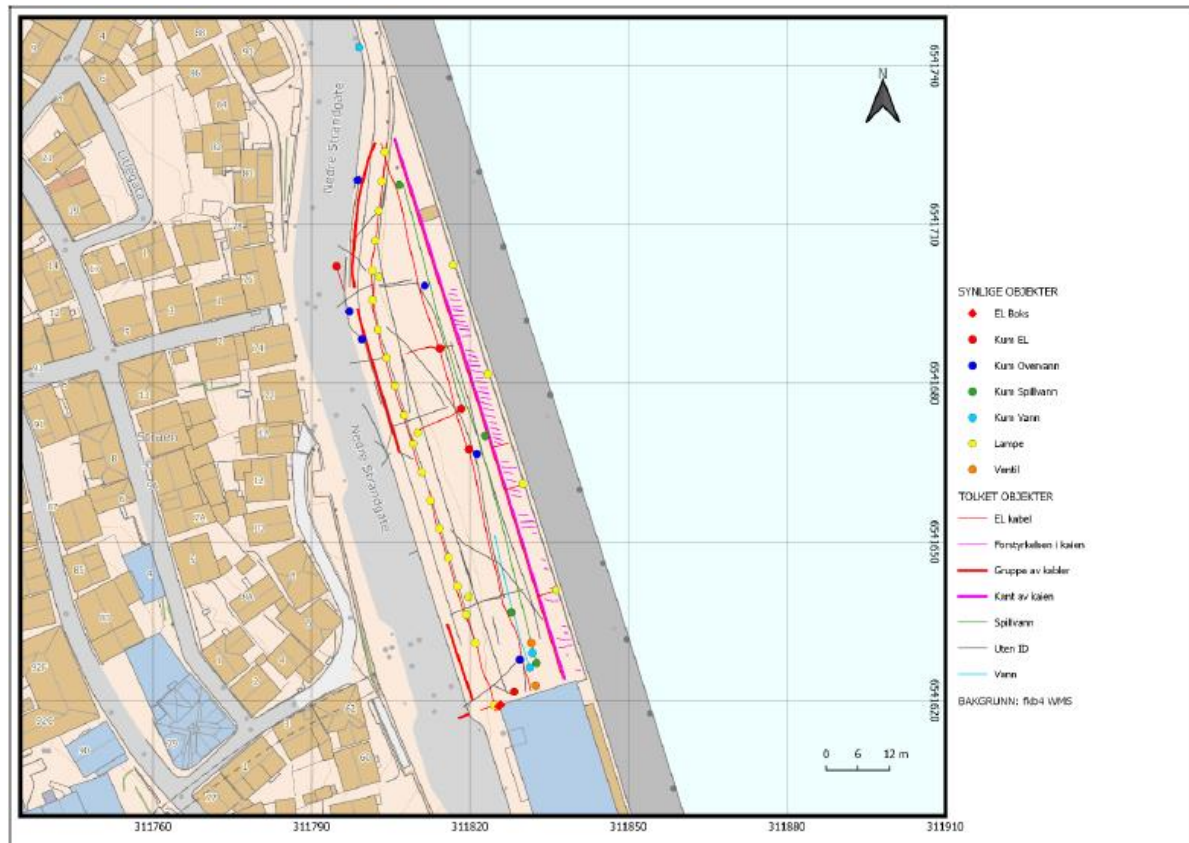


Figur 3-11: Fig. 11 fra Geograf digitals rapport som viser vertikal seksjon over grunnfjell relativt til terreng. Multiconsults tidligere utførte totalsonderinger er limt inn iht. dybde til terreng og dybde til ant. berg.



Figur 3-12: Fig. 10 fra Geograf digitals rapport som viser vertikal seksjon over grunnfjell relativt til terreng. Multiconsults tidligere utførte totalsonderinger er limt inn iht. dybde til terreng og dybde til ant. berg.

Geograf digitals georadar tolkning, se Figur 3-13, viser tolket ytterkant av kaikonstruksjonen, under dagens asfaldtekke. Rosa strek og skravur viser sannsynligvis utstrekningen av overgangsplaten i bakkant av kaiplaten. Utstrekningen av det rosa skravuren normalt på kaiplaten er ca. 3.3 m.



Figur 3-13: Fig. 24 fra Geograf digitals rapport som viser deres georadar tolkning.

4 Vurderinger

4.1 Eksisterende kaikonstruksjon

Eksisterende konstruksjon består i hovedsak av en gammel blokkmur av ukjent byggeår. Blokkmuren består av steinblokker, som holder løsmasser bak blokkmuren på plass. Muren betegnes normalt som en gravitasjonsmur og var en vanlig måte å etablere kai på for 100 år siden. Vi har ikke tegninger fra byggeår av blokkmur, og tegninger fra 2005 som viser blokkmur kan være antagelser om størrelse og utforming. Størrelse og form på blokkmuren er derfor å anse for ukjent.

4.2 Levetidsbetraktning kai

Kaier bygges normalt for en brukstid på 50 eller 100 år, og Strandkaiens kaikonstruksjon er 90 år gammel med unntak av overliggende kaiplate. Det er dermed fornuftig å tenke på både inspeksjon, vedlikehold og fremtidig fornying/utskifting av eksisterende kai. Ved en utskifting av eksisterende kai må en se på fundamenteringsløsning og forankringsløsning horisontalt for ny kai. Dette leder videre til utgravning, graveskråninger, stabilitet for en eventuell byggefase.

For etablering av ny kaikonstruksjon eller tyngre vedlikehold er emner som tilgjengelig riggområde, tilkomst og produksjonsområde viktige temaer som påvirker tidsbruk og kostnader for ferdig kai.

4.3 Pårenningsvern

Bygninger skal normalt sikres for pårenning av fartøy som trafikkerer sjøområdet foran bygget.

4.4 Nytt bygg og grensesnitt mot kai

Grunnet alder og tilstand på deler av eksisterende kai bør et nytt bygg bygges under forutsetning av svært begrenset eller lite påvirkning/belastning på eksisterende kaikonstruksjoner. Dette gjelder især blokkmuren, som er en hoveddel av kaikonstruksjonen hvor tilstanden og byggeår er ukjent. Det anbefales derfor at et nytt bygg må fundamenteres uavhengig av eksisterende kai i sin helhet.

Figur 2-1 viser at Skur 6 er bygd rett bak blokkmuren til kaien. I forbindelse med utbedring i 2005 ble kaien nord for Skur 6 ført lengere mot vest (økt kaibredde). Det medfører at et nytt bygg må plasseres 4-5 m lengere mot vest enn Skur 6, for ikke å komme i konflikt med kaiens overgangsplate. Videre anbefales det at et nytt bygg fundamenteres på peler for også å begrense påvirkning på ny og gammel strekkforankring til kaien, som vil ligge under arealet hvor nytt bygg er planlagt. Grunnforholdene i området består hovedsakelig av fyllmasser med varierende kvalitet, som understøtter denne anbefalingen.

Et nytt bygg vil ha følgevirkninger når eksisterende kai skal vedlikeholdes eller utskiftes (bygge ny kai), og kan legge restriksjoner på hvordan en ny kai kan utformes, forankres og fundamenteres. Avhengig av plassering og fundamenteringsmetodikk til det nye bygget, vil det introduseres et nabogrensesnitt som fort kan bli meget komplekst hvis bygget etableres nært eksisterende kaikonstruksjon. Dette nabogrensnittet kan øke fundamenterings- og anleggskostnader betraktelig, og det kan bli behov for støttekonstruksjoner eller andre tiltak som trolig ikke ville vært nødvendig i tilsvarende omfang dersom bygget ikke ble etablert før vedlikehold og spesielt utskifting av kaikonstruksjonen. Fundamentering er en betydelig del for kostnader og tidsbruk ved bygging av kai, og begge deler forventes betydelig økt ved etablering av bygg før fremtidig utskifting av kaikonstruksjon.

4.5 Ledninger og kabler

Området hvor bygget er planlagt har flere kabler og ledninger i bakken, som må ivaretas (legges om) uten det anses som en «showstopper».

Final Rapport

Seismisk og georadar undersøkelse
av grunnfjell og infrastruktur i bakken

Ytre Strandkaien

til

Stavangerregionen Havnedrift AS



Oktober 2023

Marcin Kaluza og Dorota Przybylo

Inneholder:

1. Sammendrag.....	3
2. Resultater fra refraksjon seismikk undersøkelsen.....	6
3. Resultater fra georadar undersøkelsen	18
4. Konklusjoner	26
5. Utstyr.....	28
6. Leveranse.....	30

1. Sammendrag

Område ligger langs Strandkaien i Stavanger Sentrum, mellom to bygninger Stavanger cruise port og Stavanger Kulturskole–Danseterminalen. Området inneholder Apcoa parkeringsplassen og fortauet langs parkeringen. Området ble merket av kunde med gult farge, se bilde nedenfor (**Fig.1**).



Fig1. Interesseområde merket gult av kunden

Målet med undersøkelsen var å bestemme infrastruktur i bakken, dybde til grunnfjellet og å lokalisere kanten av eksisterende Ytre Strandkaien.

To geofysiske metoder ble brukt seismikk og georadar. Seismisk metoden ble brukt for å bestemme dybde til grunnfjellet, og georadar metoden ble brukt for å undersøke underjordisk infrastruktur. Data ble samlet inn i september 2023 og prosessert og tolket i oktober 2023.

Seismiske data ble samlet inn langs 5 linjer presentert med rød farge på kartet, georadar data ble samlet inn på området som er merket med blå farge på **Fig 2**.

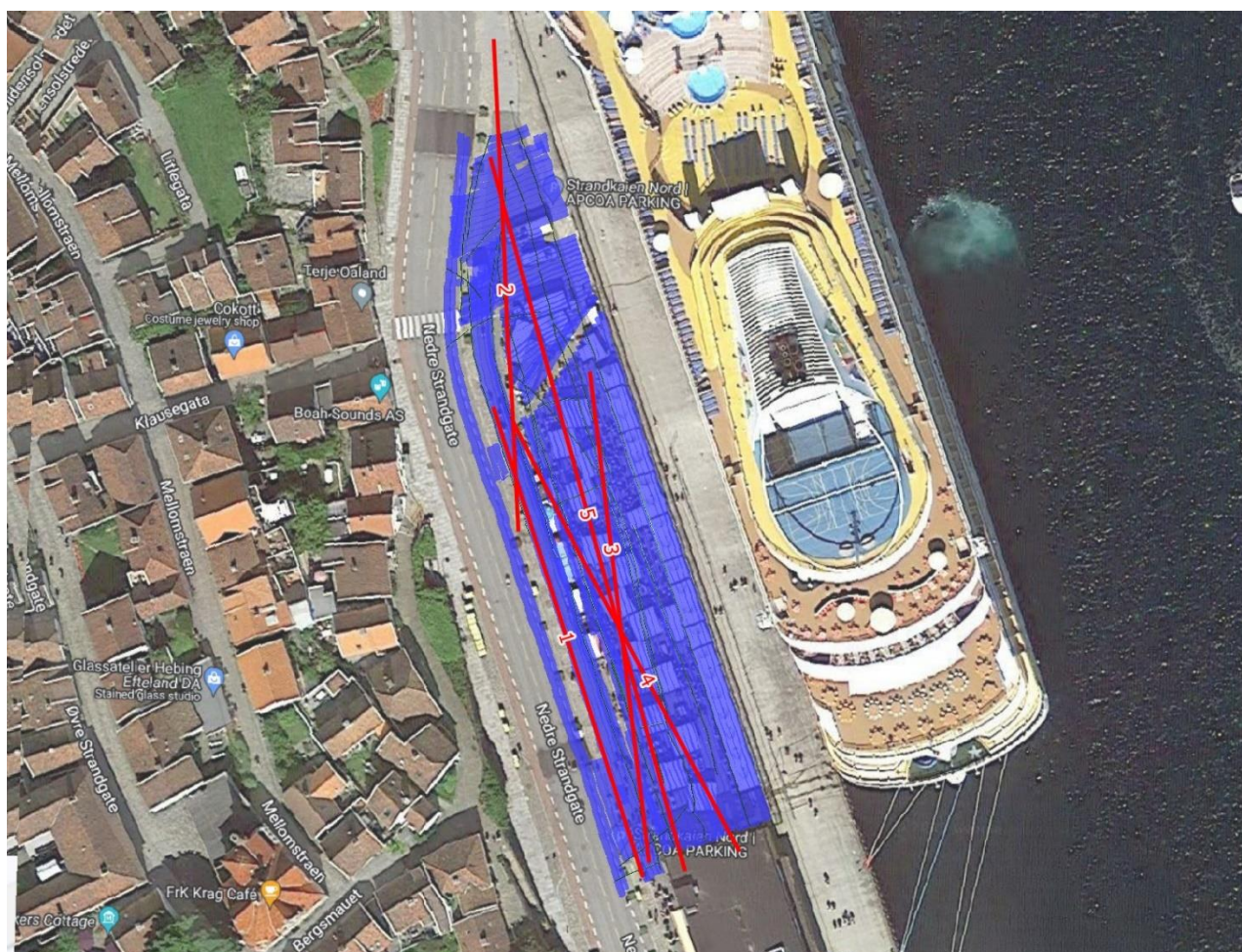
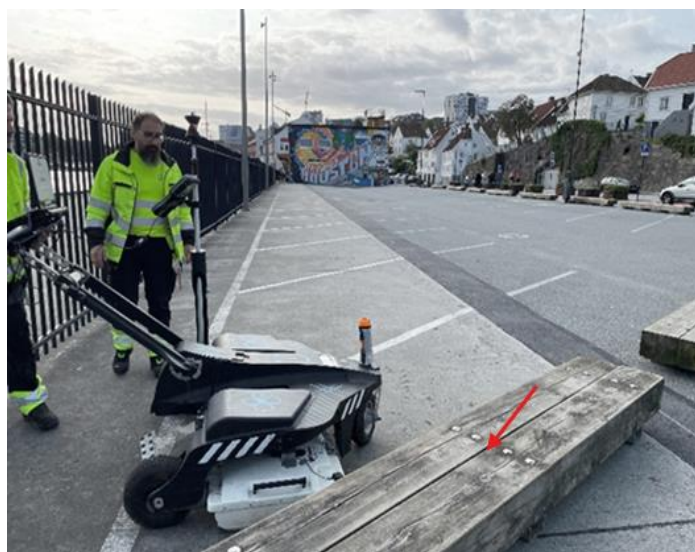


Fig 2. Kart som viser individuelle seismiske linjer (røde) og område skannet med georadar (blå)

Området var utilgjengelig på flere steder på grunn av gjenstander som permanent står på dette området. Disse er: benker, blomsterpotter og en Security-check barak, som brukes når cruiseskip ankommer til Stavanger havn.



2. Resultater fra refraksjon seismikk undersøkelsen

De fem seismiske linjene ble prosessert og tolket individuelt. For å bestemme dybden til berggrunnen ble det brukt hastighetsmodeller beregnet ved seismisk tomografi fra linjene 1, 2, 4 og 5. På grunn av dårlig datakvalitet og usikre resultater ble linje nr. 3 ikke inkludert i beregning av denne endelige modellen.

Inngangsmodellen for seismisk tomografi var en tolags bølgefrontinversjonsmodell. Alle hastighetmodeller er vist i figurene fra 3 til 6. Hastighetene på 3000 m/s eller mer, ble tatt hensyn til ved bestemmelse av grensen mellom grunnfjellet og overdekning.

De seismiske linjene ble samlet inn med samme målegeometri:

- avstand mellom geofoner 3 m,
- avstand mellom skudd punkter 6m.

Linjene ble tatt så langt unna kaikanten som mulig for at vilkårene for metoden som brukes skulle bli oppfylt. Seismikk refraksjons vilkårene antar at hastigheten til den seismiske bølgen skal øke ved dybde. Under kaaien ligger det 'luft lag' som har lave hastigheter.

Grafiske resultater av linjene 1, 2, 4 og 5 presenteres nedenfor, de viser tolkning av hastighetsmodeller. De grafiske resultatene er til stede som vertikale seksjoner (snitter langs seismiske linjene) i to skalaer:

- en som viser berggrunnen som høyde over havet (**Fig 8, 10 og 12**)
- den andre som viser dybde av berggrunnen fra overflaten (**Fig 9, 11 og 13**).

Linjene 1 og 2 er blitt sammenføyd til en linje. Det er presentert i **Fig 7** (rød farge beskriver avstanden langs linjen).

I tillegg ble tolkningsresultatene fra disse fire 2D linjene interpolerte, og 3D modellen av berggrunnen ble beregnet. Figur **14** og **15** presenterer disse tolkningsresultatene i begge skalaer med kotelinjer.

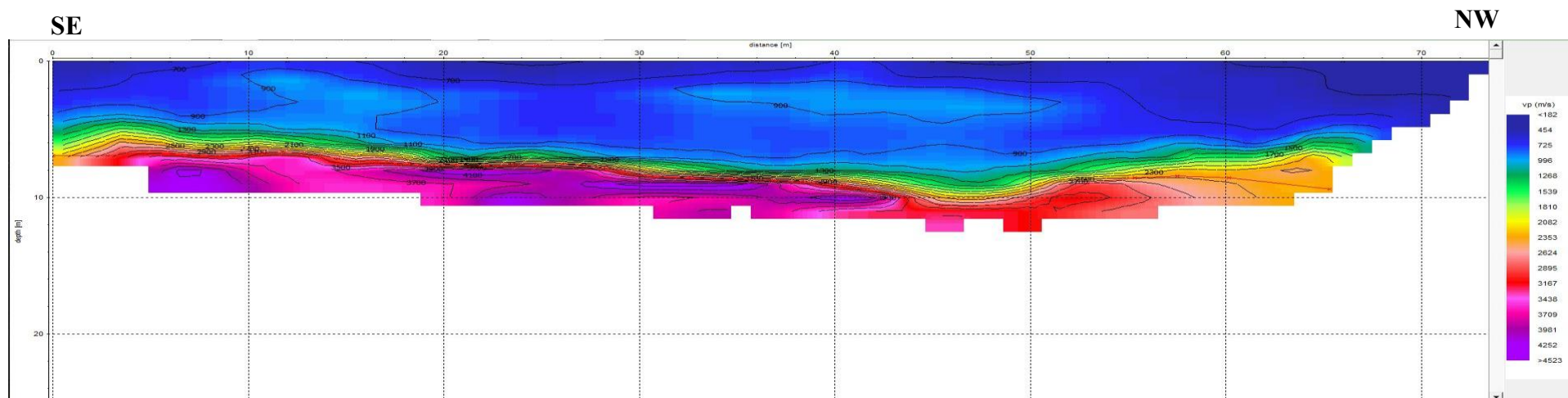


Fig 3. Hastighet modell fra Linje 1.

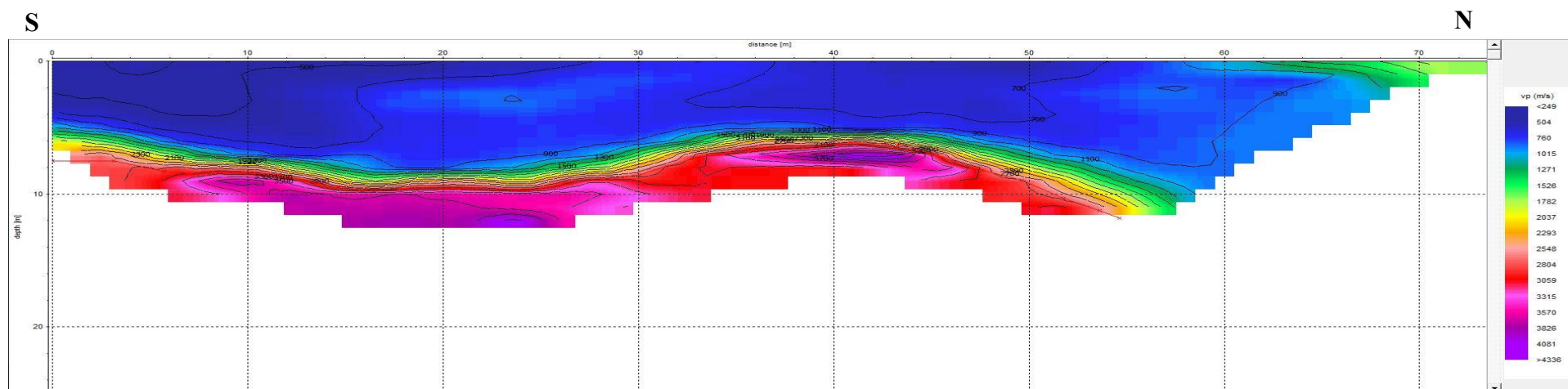


Fig 4. Hastighet modell fra Linje 2

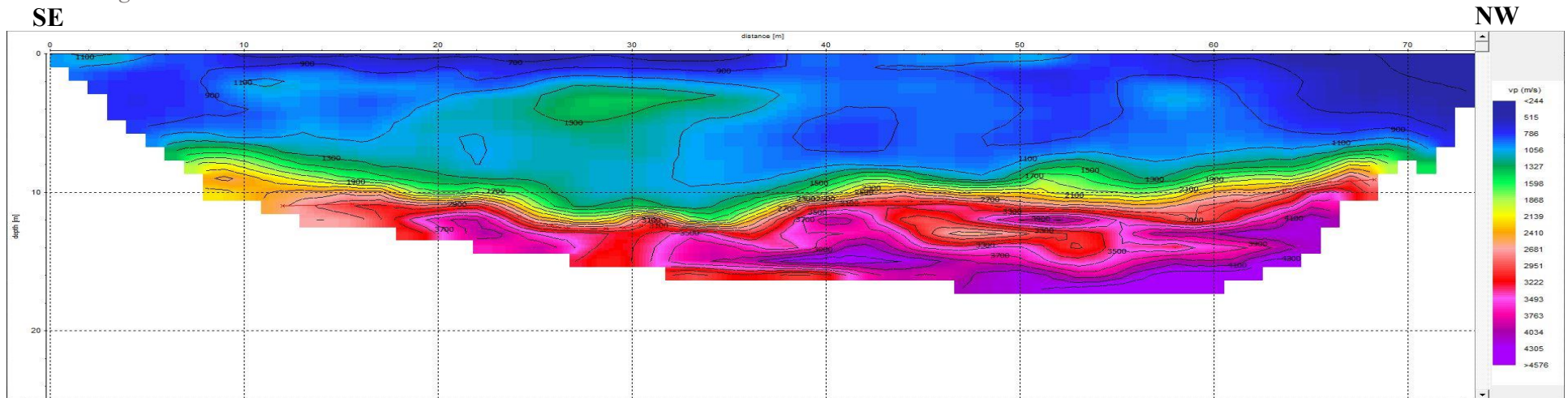


Fig 5. Hastighet modell fra Linje 4

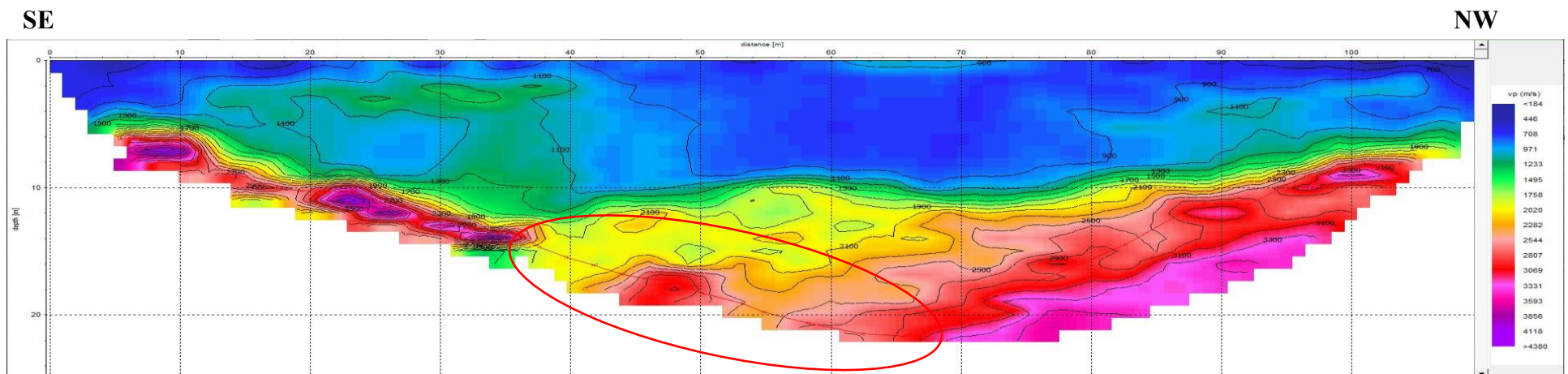


Fig 6. Hastighet modell fra Linje 5

Tolkningsresultater for seismiske linjer viser også tabellen **Tab.1** til **Tab.3**.

Resultatene viser at dybde av grunnfjellet varierer mellom 4 til 21m.

På **Fig.6** (linje 5) merket med rød sirkel. Der tolkningen er usikker pga. hastigheter over 3000m/s og viser ikke klar kontinuering. Det er mulig at denne delen på cirka 10-16 meters dybde kan ha fyllinger av store steinblokker eller andre sedimenter som fører til saktere seismiske hastigheter i dette intervallet. Uansett bestemte vi å tolke grunnfjellet på ca. 20 meters dybde.

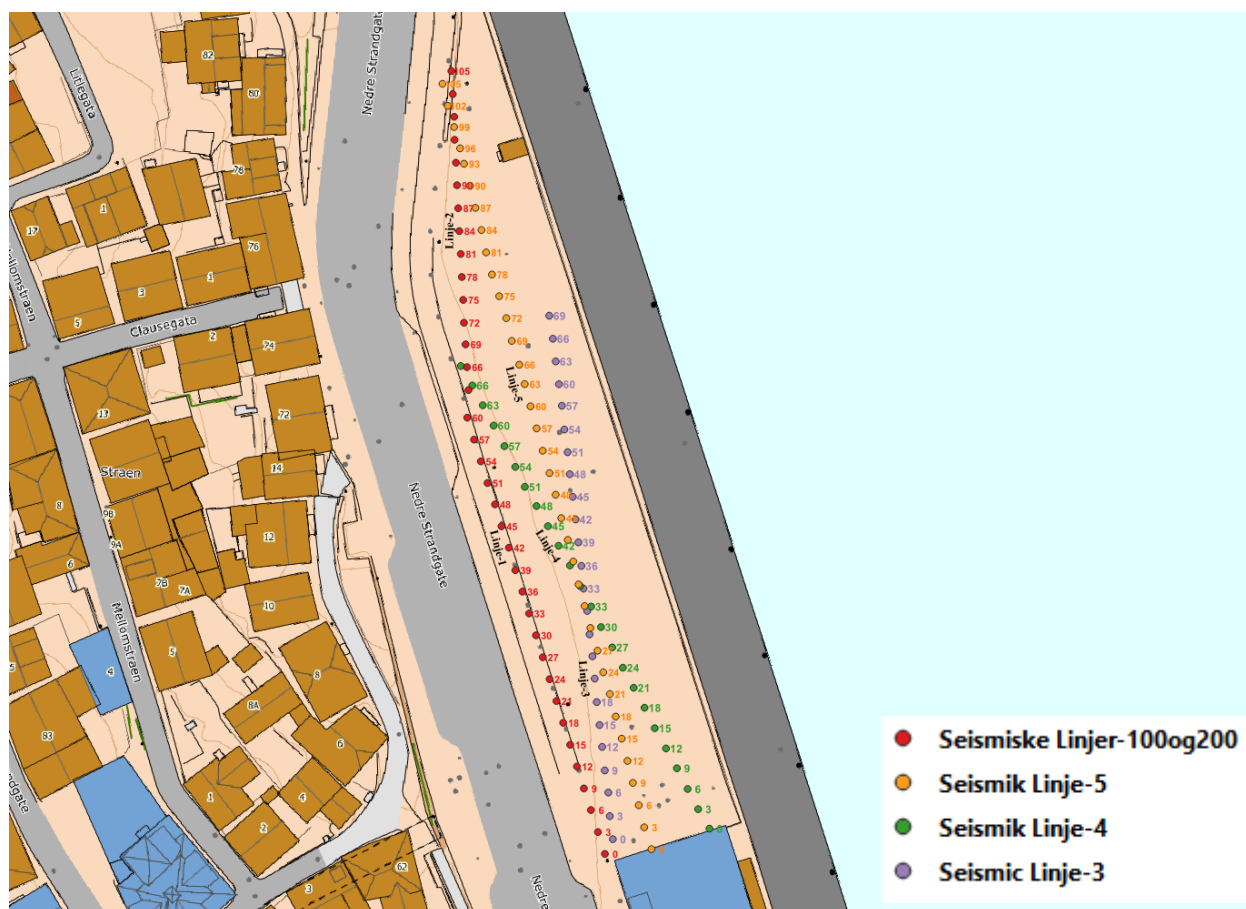


Fig 7. Kart med seismiske linjer. Tallene ved siden av linjene tilsvarer avstand langs linjene.

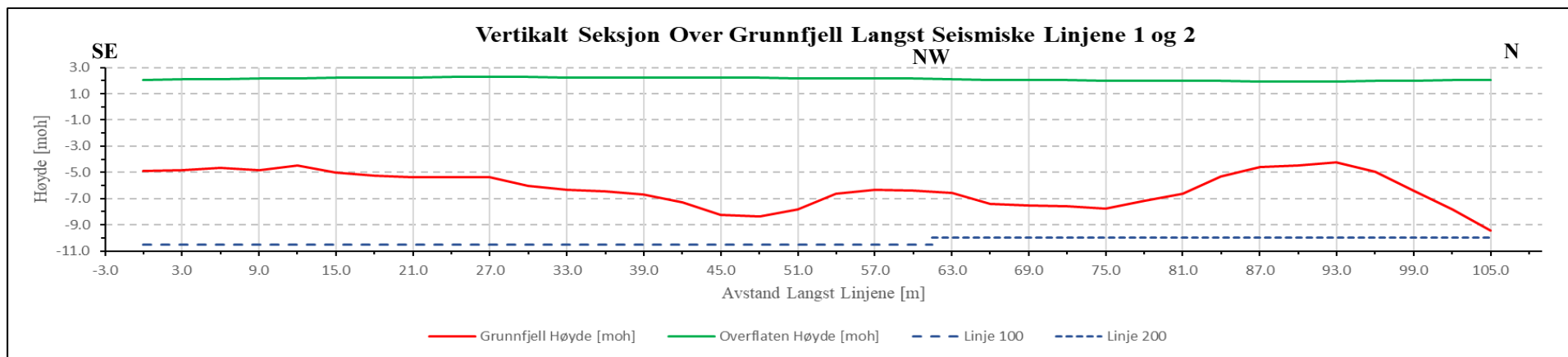


Fig 8. Vertikalseksjonen for grunnfjellhøyde over havnivået langs linjene 1, 2.

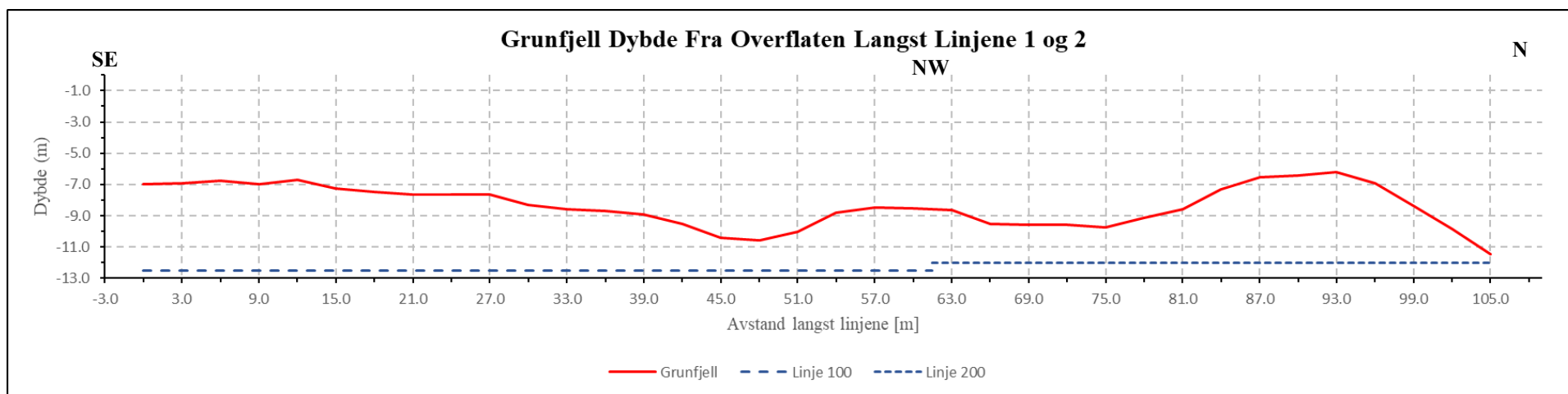


Fig 9. Vertikalseksjonen over grunnfjellldybde fra overflaten langs linjene 1, 2.

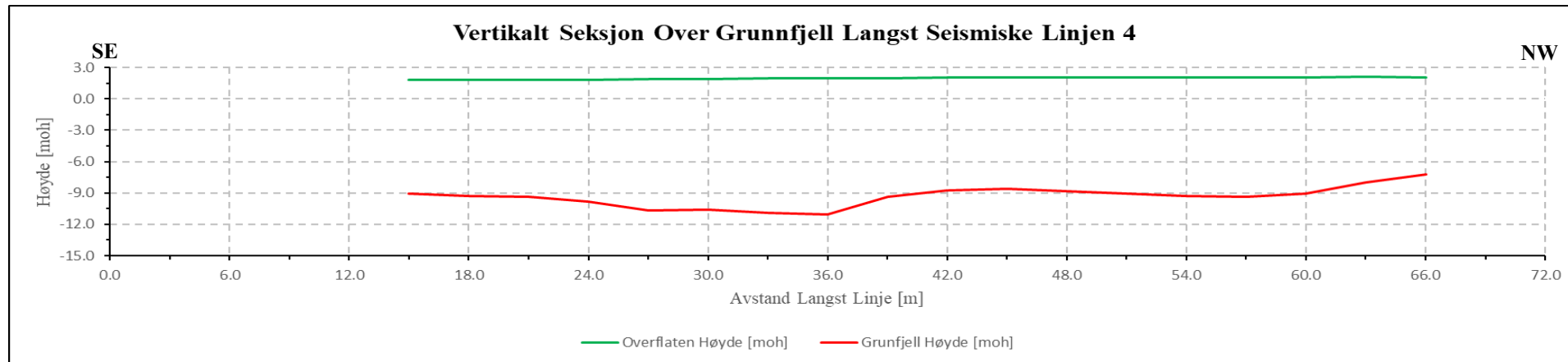


Fig 10. Vertikalseksjonen for grunnfjellhøyde over havnivået langs linjen 4.

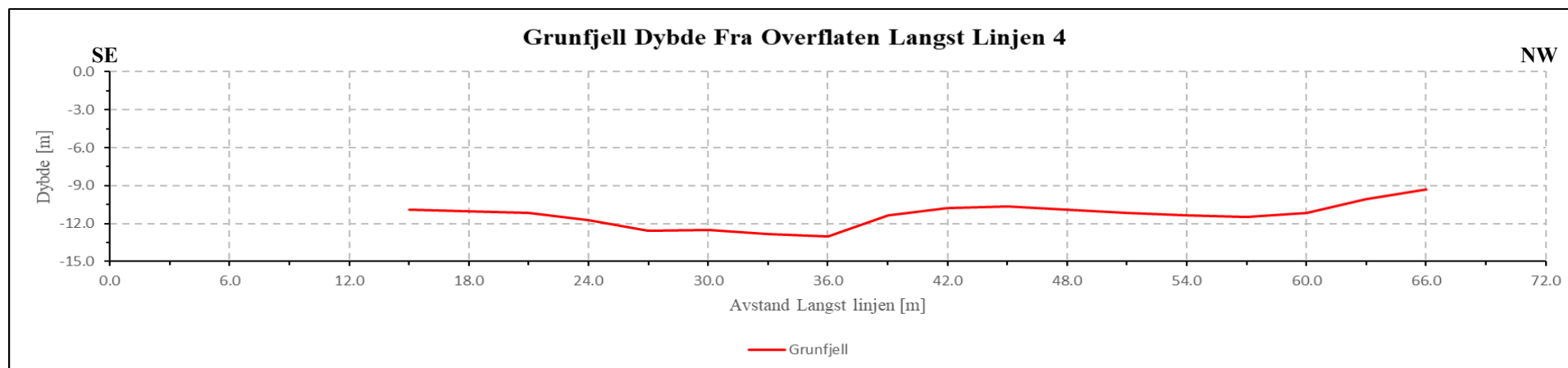


Fig 11. Vertikalseksjonen over grunnfjelldybde fra overflaten langs linjen 4.

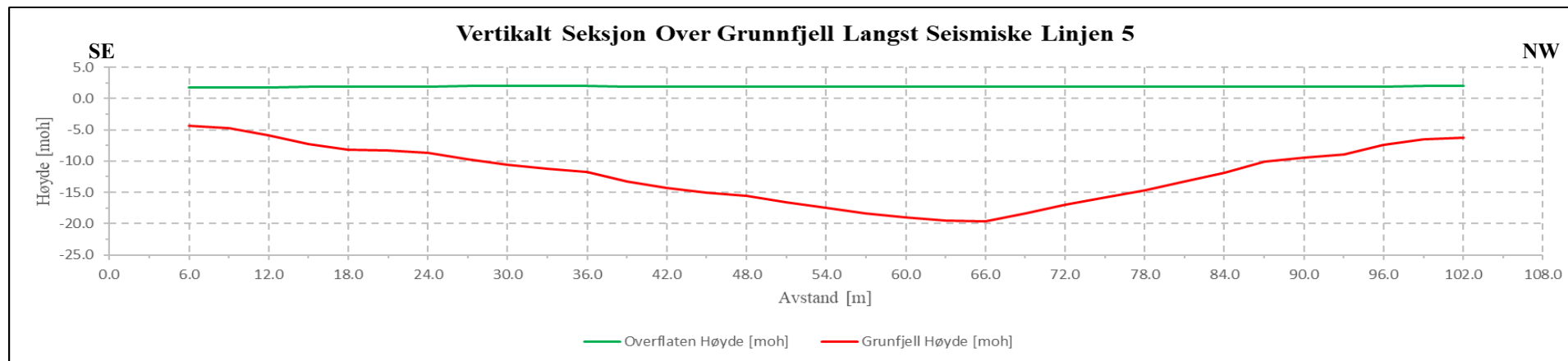


Fig 12. Vertikalseksjonen for grunnfjellhøyde over havnivået langs linjen 5.

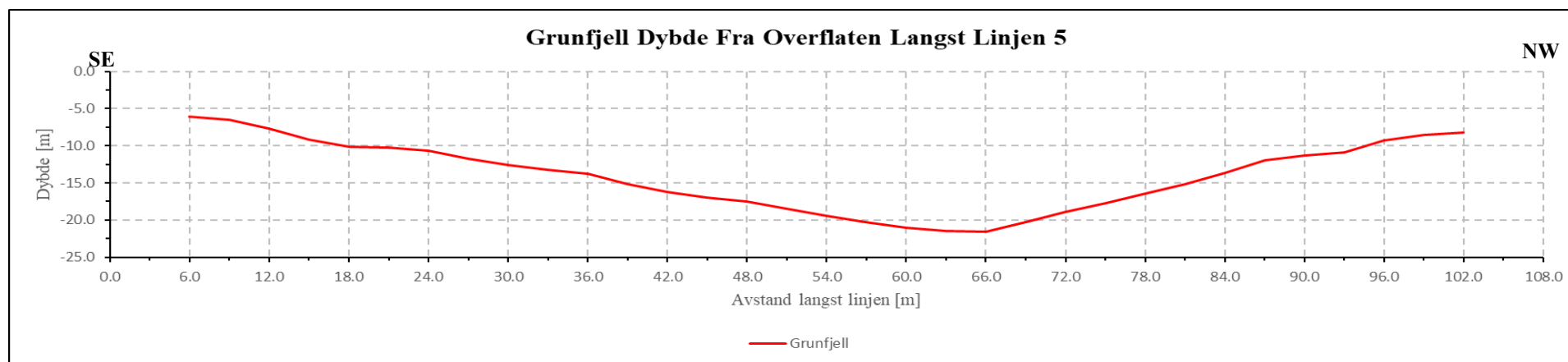


Fig 13. Vertikalseksjonen over grunnfjelldybde fra overflaten langs linjen 5.

Tabeller med tolkning av resultater fra seismiske linjer.

Linje No.	Avstand [m]	Northing [Y]	Easting [X]	Høyde [moh]	Fjell Dybde [m]	Fjell Høyde [moh]
1	0	6541620.02	311824.28	2.07	-6.95	-4.88
1	3	6541622.88	311823.37	2.09	-6.93	-4.84
1	6	6541625.76	311822.45	2.12	-6.78	-4.66
1	9	6541628.59	311821.53	2.16	-6.97	-4.81
1	12	6541631.46	311820.62	2.19	-6.68	-4.48
1	15	6541634.30	311819.74	2.22	-7.24	-5.02
1	18	6541637.18	311818.82	2.24	-7.50	-5.26
1	21	6541640.04	311817.94	2.26	-7.63	-5.37
1	24	6541642.89	311817.03	2.27	-7.62	-5.35
1	27	6541645.76	311816.15	2.27	-7.63	-5.36
1	30	6541648.64	311815.26	2.28	-8.31	-6.04
1	33	6541651.50	311814.35	2.26	-8.59	-6.33
1	36	6541654.36	311813.48	2.25	-8.70	-6.45
1	39	6541657.17	311812.55	2.24	-8.90	-6.66
1	42	6541660.11	311811.70	2.22	-9.50	-7.29
1	45	6541662.91	311810.74	2.21	-10.43	-8.22
1	48	6541665.78	311809.89	2.21	-10.56	-8.36
1	51	6541668.58	311808.91	2.18	-10.01	-7.83
1	54	6541671.41	311808.03	2.19	-8.80	-6.61
1	57	6541674.26	311807.14	2.16	-8.47	-6.30
1	60	6541677.13	311806.25	2.16	-8.54	-6.38
2	63	6541680.75	311806.42	2.10	-8.65	-6.55
2	66	6541683.75	311806.21	2.08	-9.51	-7.43
2	69	6541686.73	311806.03	2.06	-9.59	-7.53
2	72	6541689.56	311805.82	2.04	-9.60	-7.56
2	75	6541692.56	311805.72	1.98	-9.73	-7.75
2	78	6541695.55	311805.54	1.96	-9.14	-7.17
2	81	6541698.57	311805.41	1.98	-8.57	-6.60
2	84	6541701.56	311805.21	1.96	-7.29	-5.32
2	87	6541704.56	311805.07	1.95	-6.55	-4.61
2	90	6541707.57	311804.91	1.94	-6.41	-4.48
2	93	6541710.52	311804.77	1.95	-6.19	-4.24
2	96	6541713.51	311804.59	1.97	-6.94	-4.96
2	99	6541716.53	311804.54	1.99	-8.37	-6.38
2	102	6541719.50	311804.36	2.02	-9.83	-7.81
2	105	6541722.52	311804.17	2.04	-11.46	-9.42

Tab 1. Resultatene fra Linjene 1 og 2 sammen

Geograf Digital AS

address:
Kanalsletta 4
4033 Stavanger

telephone: +47 951 88 480
e-mail: office@geografdigital.no
<https://geografdigital.no>

Linje No.	Avstand [m]	Northing [Y]	Easting [X]	Høyde [moh]	Fjell Dybde [m]	Fjell Høyde [moh]
4	15	6541636.477	311830.814	1.80	-10.89	-9.09
4	18	6541639.156	311829.475	1.80	-11.06	-9.26
4	21	6541641.768	311828.054	1.82	-11.17	-9.35
4	24	6541644.397	311826.634	1.85	-11.70	-9.85
4	27	6541647.055	311825.243	1.88	-12.59	-10.71
4	30	6541649.715	311823.772	1.91	-12.48	-10.57
4	33	6541652.405	311822.478	1.93	-12.81	-10.88
4	36	6541655.080	311821.048	1.96	-12.99	-11.03
4	39	6541657.788	311819.707	1.98	-11.36	-9.38
4	42	6541660.363	311818.216	2.01	-10.75	-8.74
4	45	6541662.934	311816.820	2.02	-10.62	-8.60
4	48	6541665.559	311815.319	2.04	-10.87	-8.83
4	51	6541668.076	311813.795	2.07	-11.15	-9.08
4	54	6541670.686	311812.544	2.07	-11.37	-9.30
4	57	6541673.406	311811.118	2.08	-11.48	-9.40
4	60	6541676.100	311809.707	2.07	-11.16	-9.09
4	63	6541678.760	311808.285	2.08	-10.09	-8.01
4	66	6541681.350	311806.919	2.08	-9.29	-7.21

Tab 2. Resultatene fra Linjen 4

Linje No.	Avstand [m]	Northing [Y]	Easting [X]	Høyde [moh]	Fjell Dybde [m]	Fjell Høyde [moh]
5	6	6541626.393	311828.717	1.70	-6.11	-4.42
5	9	6541629.316	311827.948	1.73	-6.49	-4.76
5	12	6541632.193	311827.238	1.80	-7.71	-5.92
5	15	6541635.108	311826.487	1.84	-9.19	-7.35
5	18	6541637.995	311825.700	1.86	-10.09	-8.23
5	21	6541640.950	311824.930	1.91	-10.26	-8.35
5	24	6541643.798	311824.068	1.94	-10.62	-8.68
5	27	6541646.624	311823.317	1.97	-11.70	-9.73
5	30	6541649.600	311822.384	1.98	-12.56	-10.58
5	33	6541652.474	311821.625	1.98	-13.26	-11.28
5	36	6541655.301	311820.831	1.97	-13.75	-11.78
5	39	6541658.294	311820.142	1.94	-15.20	-13.26
5	42	6541661.130	311819.418	1.92	-16.17	-14.25
5	45	6541663.980	311818.567	1.90	-17.00	-15.10
5	48	6541667.042	311817.829	1.89	-17.45	-15.56
5	54	6541672.805	311816.132	1.93	-19.42	-17.49
5	57	6541675.731	311815.337	1.93	-20.32	-18.39

Linje No.	Avstand [m]	Northing [Y]	Easting [X]	Høyde [moh]	Fjell Dybde [m]	Fjell Høyde [moh]
5	60	6541678.620	311814.540	1.93	-20.98	-19.05
5	63	6541681.531	311813.776	1.93	-21.50	-19.57
5	66	6541684.064	311813.068	1.92	-21.55	-19.62
5	69	6541687.182	311812.089	1.91	-20.28	-18.38
5	72	6541690.163	311811.371	1.89	-18.86	-16.97
5	75	6541693.036	311810.436	1.88	-17.68	-15.81
5	78	6541695.873	311809.489	1.87	-16.49	-14.62
5	81	6541698.772	311808.723	1.87	-15.19	-13.33
5	84	6541701.699	311808.111	1.86	-13.68	-11.82
5	87	6541704.603	311807.327	1.87	-11.92	-10.05
5	90	6541707.491	311806.620	1.89	-11.28	-9.39
5	93	6541710.377	311805.825	1.92	-10.84	-8.92
5	96	6541712.401	311805.316	1.94	-9.32	-7.38
5	99	6541715.189	311804.531	1.99	-8.48	-6.49
5	102	6541717.960	311803.703	2.03	-8.25	-6.21

Tab 2. Resultatene fra Linjen 5



Fig 14. Høydekart grunnfjell med kotelinjer hver 1m.



Fig.15. Dybdekart grunnfjell med kotelinjer hver 1m

3. Resultater fra georadar undersøkelsen

Formålet av undersøkelsen med georadar er å oppdage rør og kabler i bakken og lokalisere kanten av kaaien.

Arbeidsområdet ble utpekt av kunden og er merket i **Fig 1**. Georadar data ble samlet inn med to forskjellige instrumenter. Lengde på registret signalet er ca. 1.5m dyp med Stream C og ca. 4m dyp med Opera Duo. Dataene er direkte georefererte mens skanning. Alle data ble prosessert og tolket. **Fig 16**. viser et kart med plasseringen av swaths -110cm bred samlet inn med Stream C (totalt 88 swaths) og **Fig 17**. viser plasseringen av Opera Duo linjer (totalt 144 linjer).

Fig 16. Området skannet med Stream C.

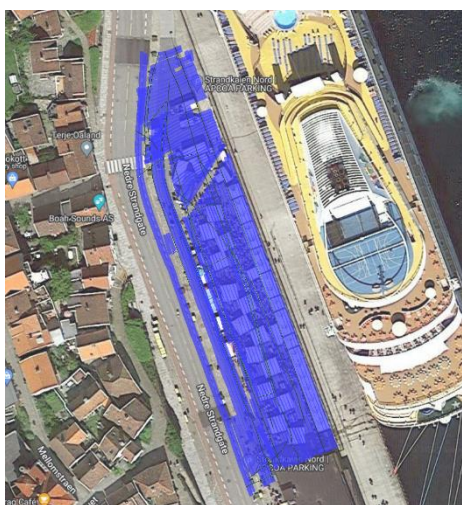
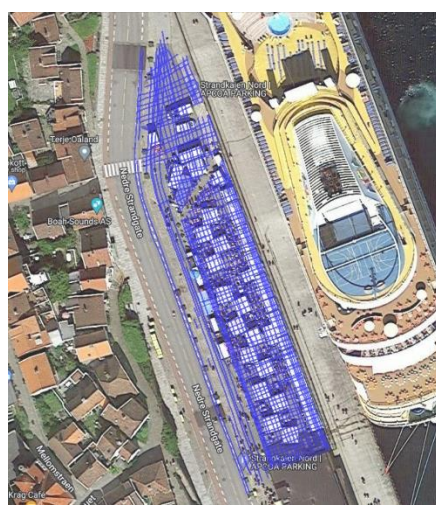


Fig 17. Området skannet med Opera Duo.



Datasett fra begge instrumenter ble tolket parallelt og resultatene ble kombinert sammen. Deretter ble det laget et situasjonskart med plassering av rør og kabler som er synlige på radagramer. Tolkning eksempel av GPR viser **Fig 18, 19, 20 og 21**.

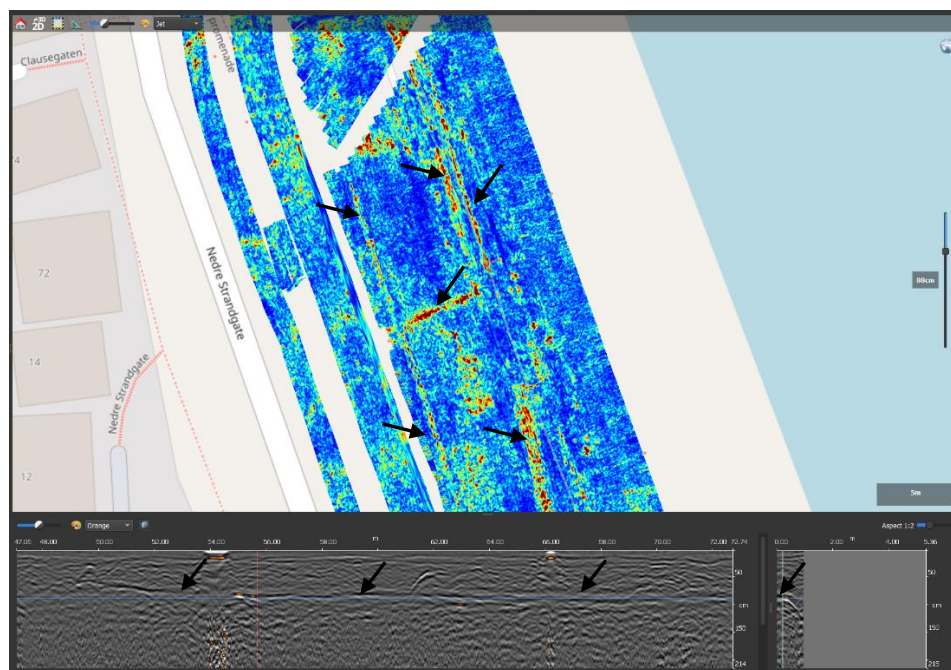


Fig 18. Tolkning eksempel av StreamC data – dybdesnitt på 88cm. Svarte piller viser høyre amplituder av ledninger som ligger under bakken.

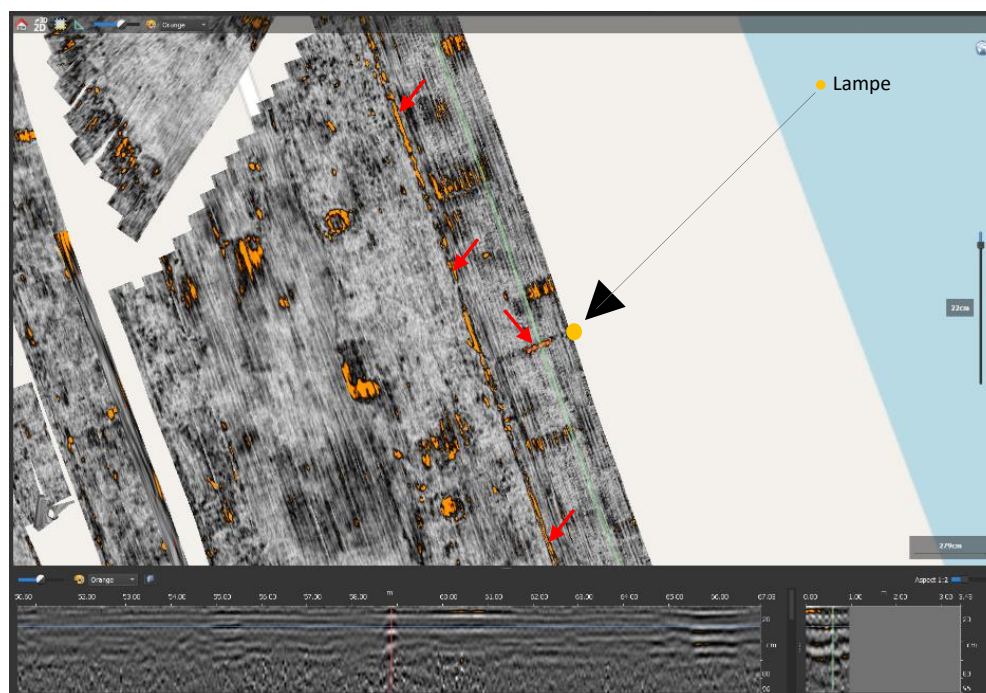


Fig 19. Tolkning eksempel av StreamC data – dybdesnitt på 23cm. Røde piller viser en elektrisk kabel som ligger langs kaikanten og som fører til lykter som finnes langs kaaien.

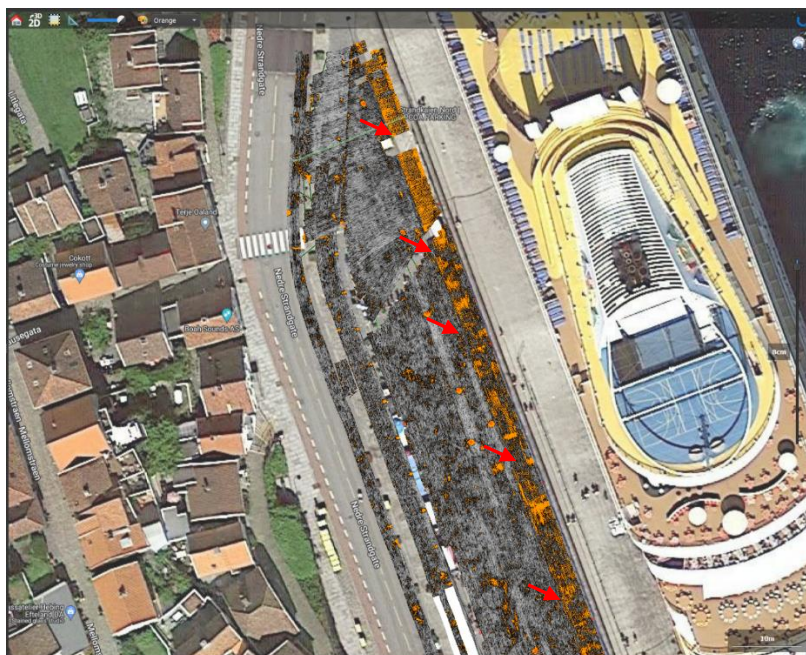


Fig 20. Tolkning eksempel av StreamC data – dybdesnitt på 8cm. Røde piller viser kanten av kaaien. På området til høyre for de røde pilene ligger området med armering.

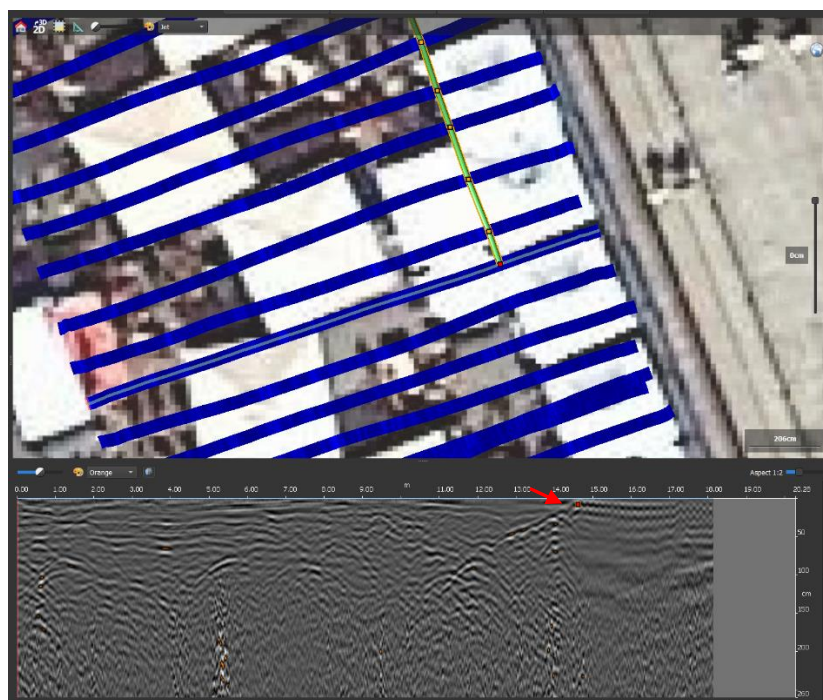


Fig 21. Tolkning eksempel av Opera Duo data. Den røde pilen viser kanten av kaaien.



Fig 22. Kanten av kaien -tolking eksempel på StreamC dataene

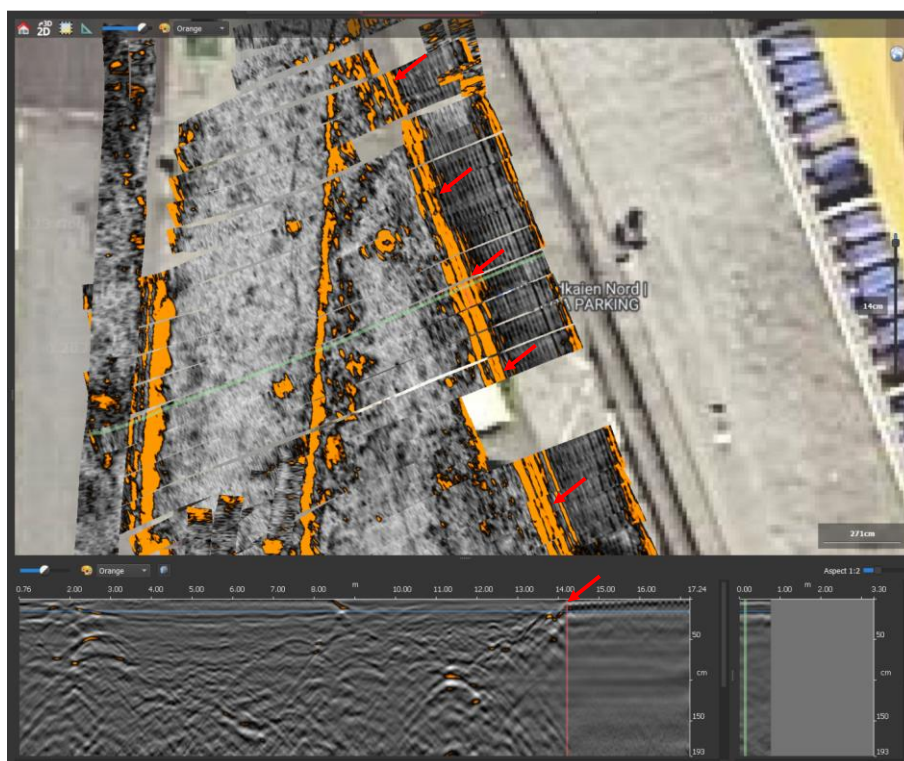


Fig 23. Kanten av kaien merket med – nor-side (StreamC)

Tolkning endelig resultater presenteres på **Fig. 24 til 27**.

Disse resultatene inkluderer identifisering og plassering av kummer og lykter.

Lineære objekter som er synlige på radagramer er merket som rør eller kabler. Noen av disse kunne bli identifisert som elektriske kabler, da de fortsetter ut ifra EL kummer og EL bokser.

På området langs kaia ligger det armering i betongen, noe som er tolket som forsterkelse av kaia. I tillegg finnes det på en del av området en type metallforsterkning av kaia eller veien.

Resultater er kombinert i AutoCAD i flere lag og levert i en DXF fil i UTM32 koordinat system.

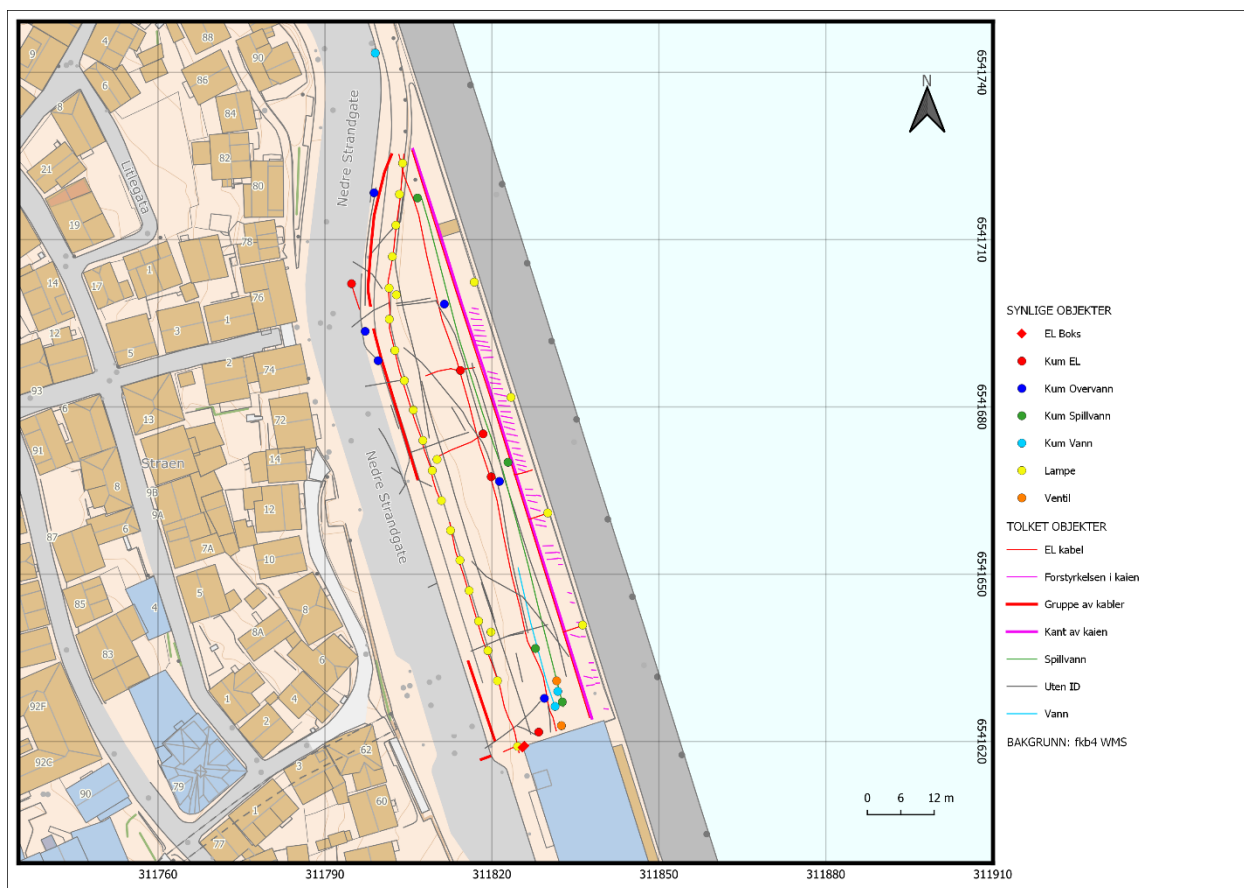


Fig 24. GPR Tolkning resultater på FKB kart

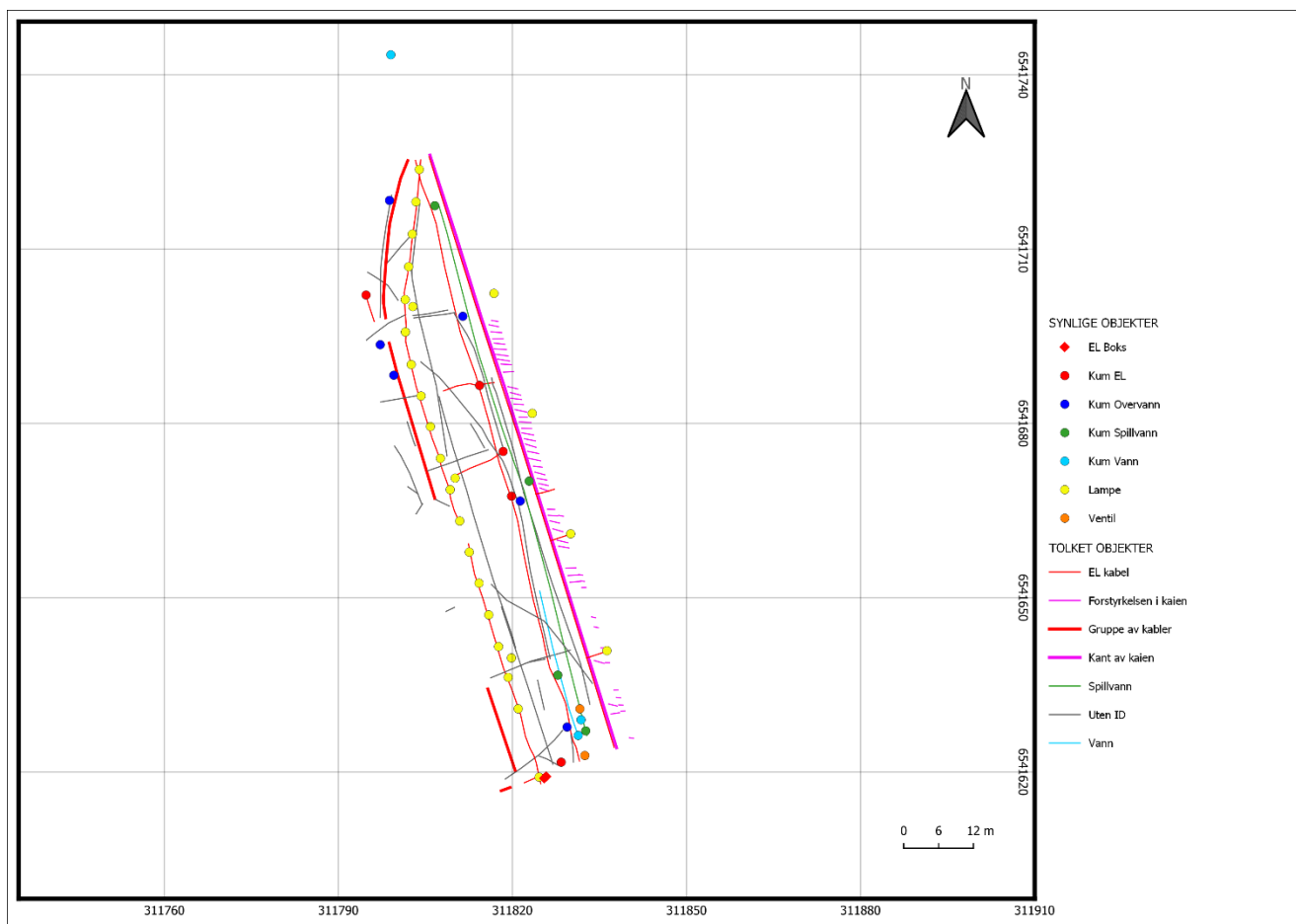


Fig 25. GPR Tolkning resultater

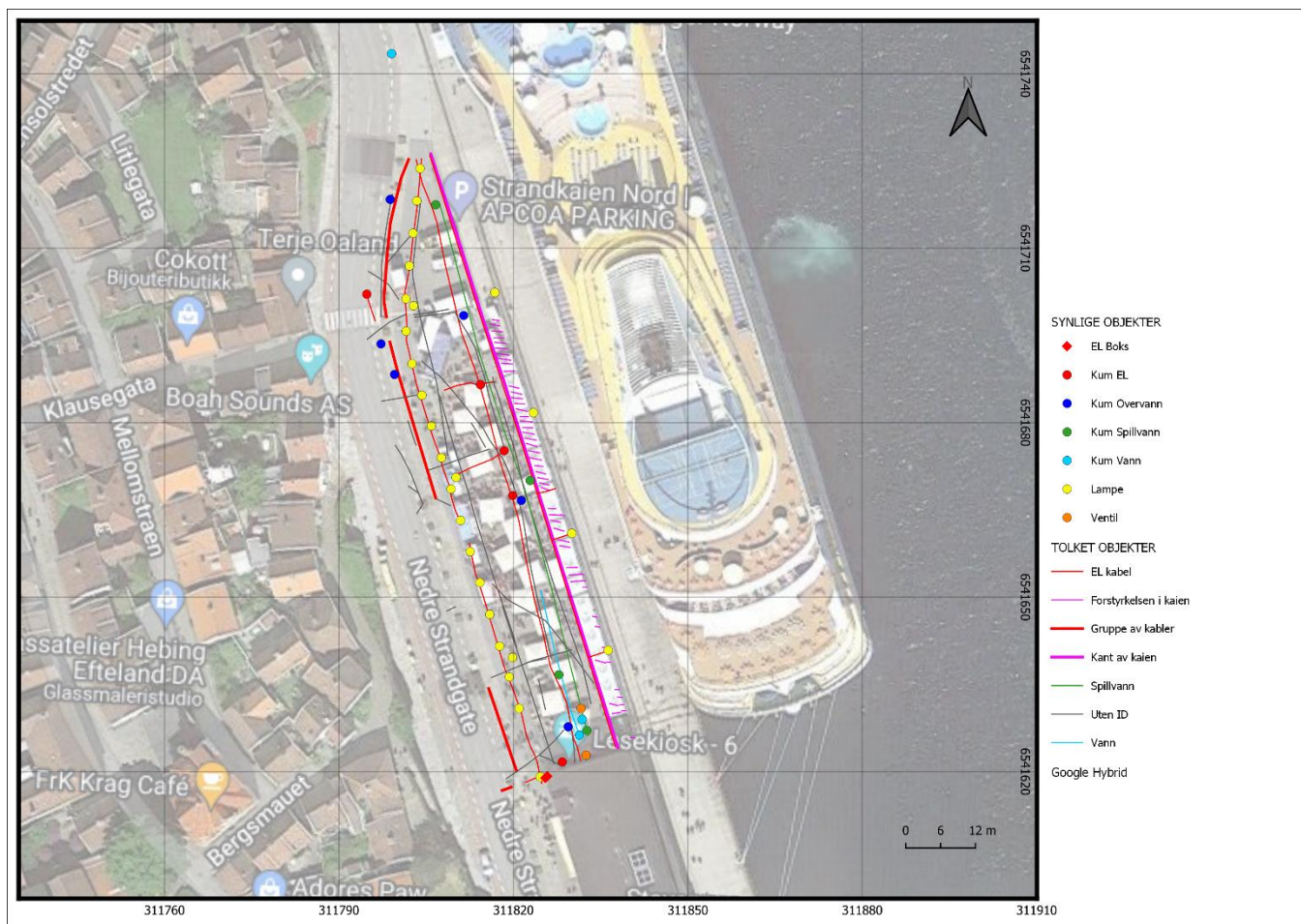


Fig 26. GPR Tolkning resultater på Google kart



Fig 27. GPR Tolkning resultater på Google Road kart

4. Konklusjoner

Seismikk:

Fra analyse av kart i **Fig 14** og **Fig 15** kan vi se at dybden på berget varierer fra ca 6 m i den vestlige delen av området og raskt økende til ca. 21 m i den østlige delen. Den dypeste steinen ligger i den sentrale delen av linje 5 (**Fig 12 og 13**).

Dataene viser at skalaen kolliderer veldig raskt fra vest til øst, noe som stemmer overens med resultatene presentert i de tekniske tegningene som er levert av kunden.

Georadar:

Infrastruktur.

Ved bruk av georadar ble tre typer ledninger funnet (vannledning, spillvann, strømledninger) og flere ledninger som er av ukjent opphav, disse ble merket 'Uten ID'.

Flere tolkede objekter er merket som 'EL kabel'. Denne tolkningen er gjort basert på konklusjon av at de ligger mellom lyktestolper, eller at de fører fra EL kum, eller EL boks. På noen områder finnes det kabler som kan ligge sammen i en gruppe, gruppe kabler begravd sammen. Disse er merket som 'Gruppe av kabler'.

Det finnes områder hvor signalet plutselig endrer seg og viser en lavere kontrast, som da fører til at noen rør/kabler ikke har en god nok kontinuerlig synlighet.

Det er mulig at noen objekter (rør/kabler) ikke ble oppdaget på grunn av svak kontrast i grunnen. Signalet fra Stream C forsvinner på cirka 1,5m dybde, kabler som ligger dypere enn det blir da ikke synlige. På Opera Duo vises data opp til 3m en bedre oppløsning.

Resultatet av tolkningen er en kombinasjon av begge instrumentene som ble sette sammen til et endelig resultat.

Det ligger en sone langs kaaien hvor det er synlig armering. Det ble markert en linje der armeringen inntreffer på ca. 7-13 meters dybde. På de tolkede resultatene er linjen merket som 'Kant av kaaien'.

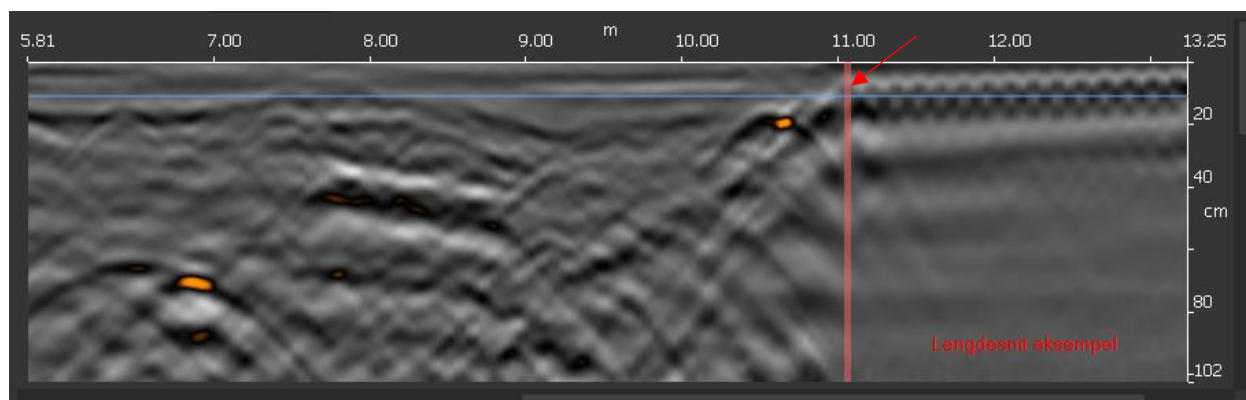


Fig 28. Kant av kaien

Alle leveranser er levert i EPSG:25832 – ETRS 89 / UTM32 koordinat system.

5. Utstyr

Terralokk Pro 2-apparatet fra ABEM med 24 kanaler ble brukt til seismiske målinger.



GPR-målinger ble utført med:

- StreamC – radar fra IDS med 32 600MHz antenner, signal dybde 1.5 - 2m



Stream C
The compact array solution for
accurate 3D utility mapping

- 3D mapping
- Signaldybde: 2,5 – 3 m
- 32 antenner – 600 MHz
- Bruker til rør og kabler undersøkelse
- Georeferencing
- Kontrollenhet (bærbar PC)



Leica
Geosystems
GNSS Smart antenna



- OperaDuo bakkepenetrerende radar fra IDS utstyrt med to antenner 600 MHz og 200 MHz.



- ReflexW programvare fra Sandmeier ble brukt til prosessering og tolkning av seismiske data.
- GPR-data ble behandlet og tolket i IQMaps - programvare fra IDS.
- Oppmåling utstyr til georeferering – Total Stasjon MS60 med CS20 kontroller og GNSS GS07 smart antenna GPS fra Leica Geosystem.

6. Leveranse

PDF fil – Final Rapport (denne):

- Final Rapport Ytre Strandkaien – Georadar og seismikk undersøkelse - oktober 2023

DXF fil med seismiske resultater:

- Ytre Strandkaien-Grunnfjell_Dybde_kote_1m
- Ytre Strandkaien-Grunnfjell_Høyde_kote_1m

DXF fil med GPR resultater:

- Ytre Strandkaien - georadar resultater - dybde fra overflaten _ Okt 2023 – UTM 32N
- Ytre Strandkaien - georadar resultater - hoyde over havnivaa _ Okt 2023– UTM 32N
- Ytre Strandkaien - synlige objekter _ Okt 2023

Filene inneholder koordinater i ETRS89 UTM sone 32-systemet og høyder i NN2000.