

PLAN FOR HAVNEUTVIKLING

2021–2024

En delplan av Strategiplan 2021–2024

**CLOSE
TO** *everything*



Stavangerregionen Havn støtter
FNs bærekraftsmål



1.0 Innledning

1.1 Forord

1.2 Sammendrag

2.0 Beslutningsgrunnlag

2.1 Formål og bakgrunn

2.2 Navigering

2.3 Arealforvaltning

3.0 Utviklingsmuligheter

3.1 Betrakninger om gods fra veg til sjø

3.2 Markeder og trender

3.3 Samhandling og samarbeid

4.0 Havnevirksomhet og satsingsområder

4.1 Havneområdene

4.2 Risavika

4.2.1 Havnevirksomhet i dag

4.2.2 Satsingsområder

4.3 Mekjarvik

4.3.1 Havnevirksomhet i dag

4.3.2 Satsingsområder

4.4 Stavanger

4.4.1 Havnevirksomhet i dag

4.4.2 Satsingsområder

4.5 Vurdering cruiseanløp

4.6 Samhandling om andre muligheter

5.0 Handlingsplan

Vedlegg: Havneavsnitt (tabeller)



1.1 Forord

Stavangerregionen Havn IKS er en allsidig havn, og tilrettelegger for en stor bredde av aktiviteter. Flere aktører driver sin virksomhet på havneområdet. Eksempler på havnevirksomhet er godshåndtering, offshorerelaterte aktiviteter, industri, verksted, persontransport og turisme. I tillegg til kailinjer er det behov for fleksible arealer både ute og inne. De fleste bygg på havnens eiendommer eies av havnen.

Havnevirksomheten er sentral i mange verdikjeder. God infrastruktur er viktig for konkurransekraften, og en effektiv og imøtekommande havn gir betydningsfulle ringvirkninger for leverandører i regionen. Transport av gods er en viktig del av verdikjeden i tilknytning til flere typer havneaktiviteter, og god fremkommelighet på veier er kjernen i et samlet tilbud. Gode veier for næringstransport bidrar til «grønn omstilling» og fremtidsrettet tilrettelegging for å flytte mer frakt av gods fra vei til sjø.

Det er en kraftig økning i aktører som ønsker å bidra til bærekraftig utvikling i tråd med FNs bærekraftsmål. I havnens [strategiplan for 2021-2024](#) er miljømålene gjort mer synlig. Vi har en egen [miljøplan](#) hvor sju bærekraftsmål er valgt ut, med konkrete tiltak i egen drift og som tilrettelegger for andre virksomheter.

Stavangerregionen Havn IKS eier og driver havneområder i de tre eierkommunene; Stavanger, Sola og Randaberg. Den offentlige havnen har eksistert i flere hundre år. Den første havnefogden i Stavanger ble sannsynligvis ansatt i 1670, med en ytterligere formalisering i Kongelig forordning av 1735. De historiske røttene og den allsidige betydningen havnen har for fremtiden gir oss et evighetsperspektiv på drift og utvikling.

[Havnekonsernet](#) drives med forankring i verdiene *dedikert, trygg og bærekraftig*. Som en del av formidlingen av vår tilstedeværelse og betydning for regionen, arrangerer vi [Havnelangs](#) i juni annet hvert år, der nær 50 aktører viser fram maritim historie, nåtid og fremtid langs havnefronten i Stavanger sentrum.

Drift og utvikling av den regionale havnen er en kompleks oppgave med betydning for samfunnsutviklingen. Noen havneområder skal ivareta sambruk med bybehov og noen havneaktiviteter flytter på seg med årene. Næringsvekst krever mer av havnen, og vi skal også bidra til nye muligheter for regionen. Vi sier derfor at havneutvikling bør ha en tidshorisont på 50 til 100 år, for å sikre gode maritime vilkår i et langsiktig perspektiv.



Merete Eik

Merete Eik
Havnedirektør, Stavangerregionen Havn



1.2 Sammendrag

Plan for havneutvikling gir et innblikk i rammer og drivere for havneutvikling, og hvor Stavangerregionen Havn ser for seg å videreutvikle havnen. Markedet er både nasjonalt og internasjonalt, og tilbudet fra havnekonsernet har et stort spenn fordelt på havneområder i Risavika, Mekjarvik og Stavanger sentrum.

Havnen eier om lag 750 000 m² areal med 5 300 meter kailinjer og 43 700 m² kontorer, lager, verksteder og plasthaller.

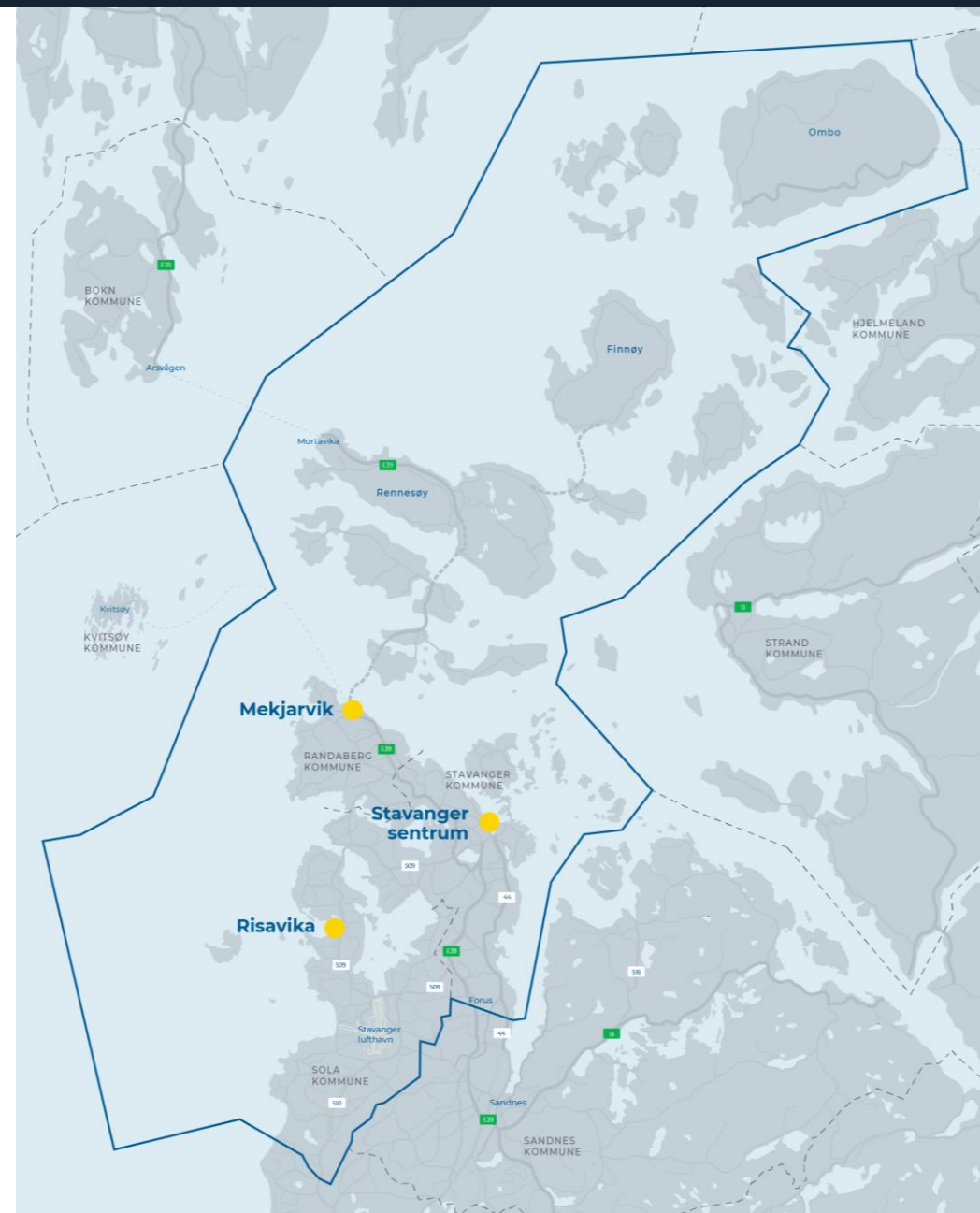
Havnens arealer, kaier og bygninger skal videreutvikles med utgangspunkt i et svært langsiktig perspektiv. Ytre og egne valgte rammer er navigeringsverktøy, med elementene jus, formål, bærekraft, omdømme, økonomi og marked.

Vurderinger av fremtidige vekstområder baseres på kundenes behov. De siste årene har samhandling mellom ulike offentlige og private aktører åpnet muligheter for både bærekraftig utvikling og effektivisering av drift. Skipsfarten har god styringsfart mot en omstilling i retning av EUs bærekraftsmål, og det krever vilje fra et stort fellesskap å utnytte mulighetene som for å flytte mer langtransport fra veg til sjø.

Havneutvikling bidrar til å skape konkurransekraft for regionen, og det er ønskelig å kunne legge til rette for nye næringsetableringer. Det er god støtte i myndighetenes planverk til å prioritere havneutvikling der det er egnede forhold, og samferdselsinvesteringer må følge med i utviklingen.

Kommuneplanene i Sola, Randaberg og Stavanger legger til rette for nye muligheter for havneutbygginger på eller tilgrensende til arealer som eies av Stavangerregionen Havn. Videre havneutvikling vil ha fokus innen disse tre områdene.

Utfordringer som andre sentrumshavner har, er langt på vei løst i Stavanger, med etableringen av godshavn og utenriks fergeterminal i Risavika. Offshorerelatert virksomhet er stor bruker av havnene i Risavika og Mekjarvik, der sistnevnte har et godt tilbud for verksted og service. Havnefronten i Stavanger sentrum står overfor en stor omstilling med utbygging til sentrumsformål, der havn og by skal ha mer utstrakt sambruk av arealer. Turisme, kollektiv persontransport og charter, samt ventekai for et mangfold av fartøy er det sentrumshavnen brukes mest til.



2.1 Formål og bakgrunn

Plan for havneutvikling er en delplan til *Strategiplan 2021-2024* med forankring i *Havne- og farvannslovens formålsparagraf*.

Formålet med planen er å synliggjøre behovet for videre utvikling av offentlig havneinfrastruktur i Stavangerregionen havnedistrikt. Dette er områder innenfor kommunegrensene til havnens eiere; Stavanger, Sola og Randaberg.

Havneutvikling i denne planen avgrenses til områder som Stavangerregionen Havn eier eller grenser til.

Vurderinger av arealer som egner seg for videre havneutvikling er et løpende arbeid med kartlegging av muligheter for arealbruk på kort og lang sikt, mulighetsstudier, intern tverrfaglig involvering, markedsundersøkelser og kontakt med aktører innen næringsutvikling, organisasjoner og myndigheter.



Myndighetsorganer i havneutvikling

Felles mål:

«Fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift»



Samferdselsdepartementet



KYSTVERKET



2.1 Formål og bakgrunn

Havnen i Stavanger har utviklet seg fra brygger til storhavn de siste nær 290 årene. På midten av 1800-tallet var det omfattende skipsfart i Stavanger sentrum, med handel over kai både lokalt, regionalt og utenriks. Havnen har stadig måttet tilpasse seg endringer, og det interkommunale havnesamarbeidet har gitt muligheter for Stavangerregionen Havn til å bli en av de største og mest sentrale havnene i Norge. Flytting av godshavnen og utenriks fergetrafikk fra Stavanger sentrum til Risavika, med fullt eierskap ti år etterpå, har vært viktige strategiske grep som har bidratt til å definere havneutviklingen.



Det er behov for at havnen er under kontinuerlig utvikling til det beste for maritim næring.

Havneutvikling er blant annet forankret i strategiplanens delmål «Hvor» med tiltakene:

- A. Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer.
- B. Vi skal samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø.
- C. Vi skal utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur.

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



2.1 Formål og bakgrunn

Miljøplan 2020-2023 for Stavangerregionen Havn har pekt ut sju av FNs bærekraftsmål som skal være definerende for drift og utvikling av selskapet. Dette er en del av grunnlaget for Plan for havneutvikling.

Miljøplanens overordnede mål: «Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester». Stavangerregionen Havn («SRH») har målsetninger for hvert av de sju utvalgte bærekraftsmålene.



Stavangerregionen Havn støtter
FNs bærekraftsmål



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

2.2 Navigering

Havneutvikling navigeres etter et rammeverk som inneholder en rekke elementer, der lovverket er en base med bl.a. havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven. Videre gis det føringer i strategier og planverk fra statlig, regional og kommunal myndighet. Havnens egne strategiske målsetninger og investeringsevne styrer det endelige beslutningsgrunnlaget.

STIKKORD FOR HVA DET NAVIGERES ETTER:

JUS – lovverk, planverk og andre reguleringer

FORMÅL – virksomhetsformål, nasjonale og regionale føringer

BÆREKRAFT – FNs bærekraftsmål og miljøplan

OMDØMME – trygg og dedikert for kunder, innbyggere, eiere og ansatte

ØKONOMI – samhandling og ringvirkninger

MARKED – muligheter og service



2.3 Arealforvaltning

Havnevirksomhet er arealkrevende. Det er behov for egnede kaier, tilstrekkelig store og funksjonelle landarealer bak kai, samt bygninger og haller.

Planverk og strategier på ulike nivå i offentlig forvaltning påvirker hvordan havneinfrastruktur prioriteres. Arealmyndigheten utøves i kommuneplan og reguleringsplan, men nasjonale og regionale planer og strategier er førende og retningsgivende for prioritet.

Nasjonal havnestrategi vektlegger bl.a. prioritering av stamnetthavner, slik som Risavika.

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke fremhever tilgangen til «større sjørettet areal» som et viktig element for regionale næringsområder av særlig stor betydning. Havnene Risavika, Mekjarvik og Dusavik er sentrale og viktige gods- og industrihavner, der maritime næringer skal prioriteres. Regionalplanens retningslinjer pkt. 8.1.3: «Områdene tilrettelegges med tilstrekkelig areal til å ivareta utvikling av logistikkfunksjonen. Tilgrensende areal skal gis en disponering som muliggjør videreutvikling av funksjonene.»

Det er behov for en langsiktig og strategisk forvaltning av havneområder og områdene rundt. Plan- og bygningsloven har som formål å sørge for en samordnet samfunnsplanlegging, og havne- og farvannslovens formål er bl.a. å legge til rette for sjøtransport som transportform og ivareta en konkurransedyktig maritimt næring.

Behovet for havnerettet arealdisponering av sjønært næringsareal kan hjemles i plan- og bygningslovens § 12-5 Arealformål i reguleringsplan og § 12-7 Bestemmelser i reguleringsplan, samt i havne- og farvannslovens formålsparagraf; § 1.

Utdrag fra regjeringens reguleringsplanveileder om pbl. § 12-7: «En reguleringsplan skal ta sikte på å få den best mulige arealbruk totalt sett etter en helhetlig avveining av de ulike interessene. Hvilke arealbruksinteresser og hvilken virksomhet og bruk som gjør seg gjeldende på de tilstøtende områdene vil derfor være av betydning ved fastsettingen av arealformål og bestemmelser i det enkelte reguleringsområde. Det kan altså gis bestemmelser som ivaretar hensyn og interesser utenfor planområdet. Bestemmelsene etter § 12-7 gir uansett mulighet til å sette vilkår for arealbruken i reguleringsområdet, der det tas hensyn til forhold i de tilstøtende arealer og de interesser som totalt sett knytter seg til de områdene det gjelder.»



Planbestemmelser som ivaretar havneinteresse:

Det skal kun tillates etableringer som har tilknytning til havneaktiviteter; virksomheter som selv har aktivitet som krever kai eller som produserer/medvirker i verdikjeden som trenger kai. Det skal være virksomheter som må, eller har en fordel av, å være lokalisert nær havneområdet og kai.

Det skal settes en maksimum prosent av utbyggingsarealet (BTA) i utbyggingsprosjekter som tillates til formål kontor. Areal til kontor tillates kun i den utstrekning som er nødvendig for å administrere virksomheten i området.

3.1 Betraktninger om gods fra vei til sjø

Sjølogistikk kan omtales som to muligheter for frakt:

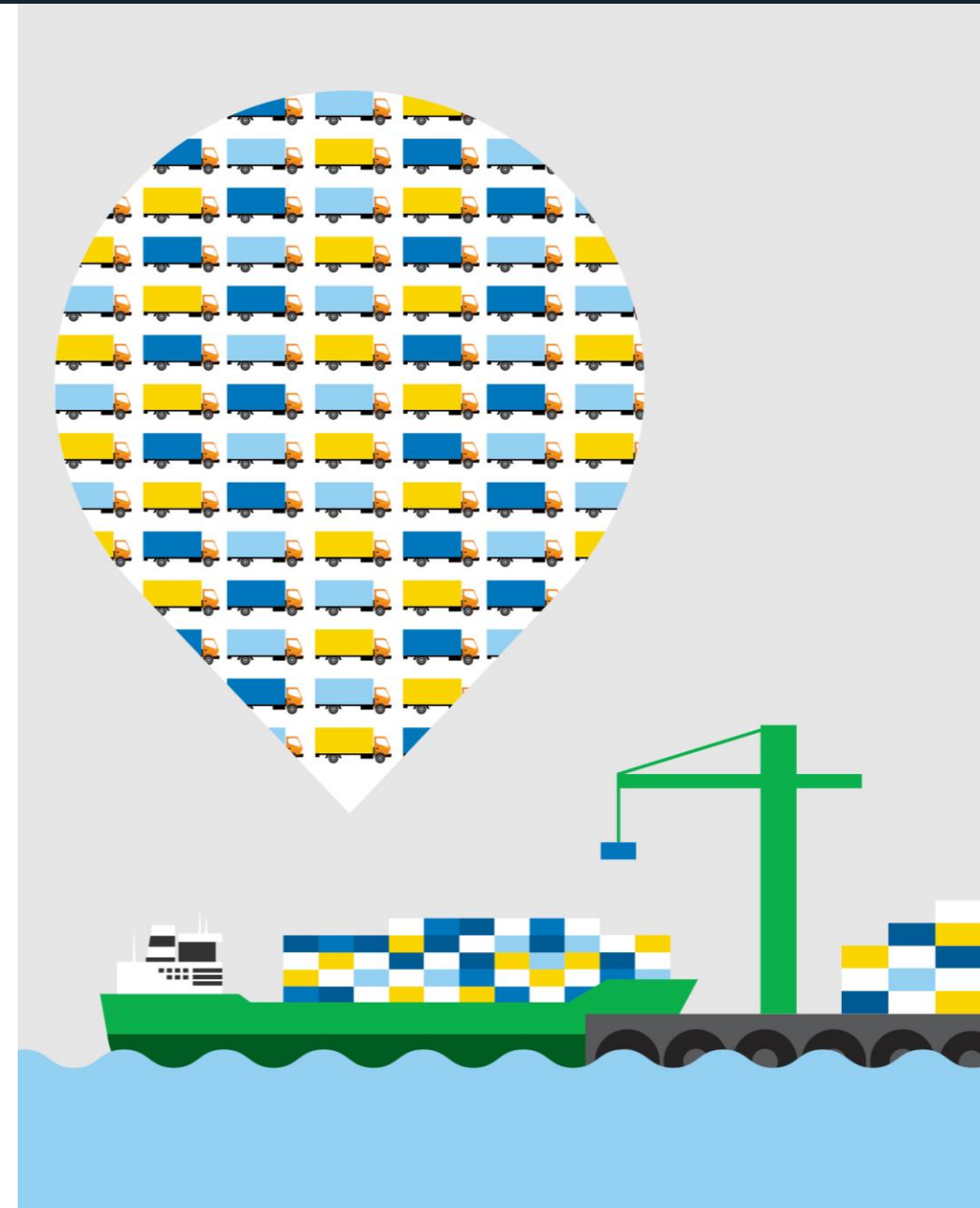
- gods som **må** gå på sjø; tung last og bulk
- gods som **kan** gå på sjø

Mye av langtransporten på lastebil fra Europa og Østlandet burde heller gå på sjø direkte til Stavanger, blant annet for å bidra til en mindre miljøbelastende transport og færre trafikale utfordringer.

EU og de øvrige nordiske land har en felles ambisjon om å overføre mest mulig langdistansetransport fra veg til sjø og jernbane. En premisse for dette er at havneinfrastruktur kan utvikles på egnede steder, og at effektive veger til og fra havnen bygges ut parallelt.

Nasjonal havnestrategi, Nasjonal Transportplan og Bymiljøpakken er eksempler på rammeverk for hva som er mulig å få til for næringene innen skipsfart, logistikk og transport. Regionalt planverk peker ut havnene Risavika, Mekjarvik og Dusavik som viktig for konkurransekraften i regionen, og at disse områdene skal prioriteres for havneutvikling.

Ved etableringen av den offentlige havnen i Risavika var det med forventning om at både Transportkorridor Vest og jernbanespor til godshavnen skulle bygges ut. De siste årene er det utført flere vegprosjekter som bidrar til konkurransekraft. Likevel er de viktigste samferdselsprosjekter for en effektiv godsfremføring ikke ferdigstilt og/eller startet opp; Rv505/Fv409 Transportkorridor Vest Nord, E39 Rogfast, E39 Smiene-Harestad, E39 Hove-Ålgård og Tverrforbindelsen ved Ganddal til E39 ved Bråstein.



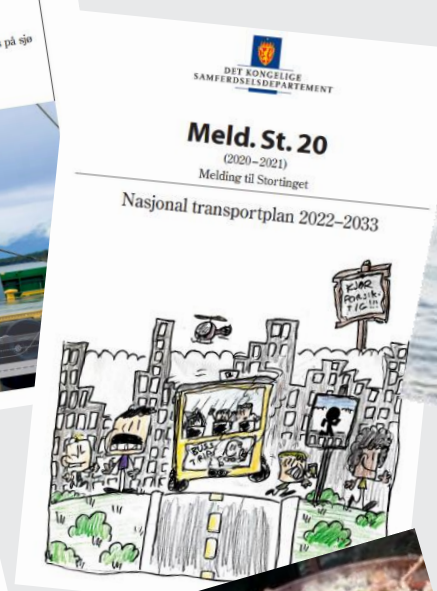
3.1 Betraktninger om gods fra vei til sjø

Kommuneplanene setter arealformål og gir handlingsrom for havneutvikling. Som et grunnlag for dette, er det et stort mangfold av nasjonale og regionale strategier og planverk.

Det er flere offentlige aktører som bidrar med å fremheve betydningen av skipsfart som et verktøy for å oppnå bærekraftsmålene – her noen eksempler:

Sjøfartsdirektoratet: «Skipsfart er en betydningsfull og positiv bidragsyter til en bærekraftig utvikling. 90 prosent av den globale handelen blir transportert på kjøll, så skipsfarten utgjør et svært viktig bidrag til global handel og velstandsbygging, [...] men på grunn av sitt store omfang representerer næringen likevel en rekke miljømessige utfordringer. Både i Norge og internasjonalt arbeides det derfor kontinuerlig for å begrense forurensning og andre mulige skadevirkninger fra skipsfarten.»

Miljødirektoratet: «Transport med skip og jernbane har lavere klimagassutslipp per tonnkilometer enn dagens transport med lastebil på vei. Det betyr at godsoverføring fra lastebil til skip og jernbane vil kunne gi lavere klimagassutslipp og bedre miljø lokalt gjennom mindre støy og redusert luftforurensning.»



3.2 Markeder og trender

Havneområdets kvaliteter og beliggenhet er viktig for hvilke produktmarkeder havnen opererer og utvikler seg innenfor. Risavika, Mekjarvik og Stavanger sentrum er i så måte ulike havneområder.

De største produktmarkeder i Stavangerregionen Havn:

- gods
- energi – offshore
- persontransport
- reiseliv

Markedsområdene påvirkes i stor grad av ytre rammebetingelser og reiseliv har i tillegg sesongvariasjoner. Det er ulike behov knyttet til egnethet til kaier, arealer bak kai og veg-infrastruktur.

Fra havnen trenger maritim næring langsiktighet, forutsigbarhet og utvikling som legger til rette for standardisering av tjenester og tilbud i tråd med miljømål.

Maritim-, logistikk- og transportnæringene investerer i tiltak som bidrar til å redusere utslipp. Noen tiltak krever utvikling av tekniske løsninger og infrastruktur (f.eks. fremføring av nok strøm). Samtidig må omstillingen ta hensyn til hva som er økonomisk realiserbart.

Det er nye markedsmuligheter innen fremtidens energibærere, f.eks. landstrøm og LNG. Flere tilbud kan etableres innen ladeinfrastruktur, strømdeling (Elnett21), hydrogen og ammoniakk.



MS Topeka er et hydrogen drevet fartøy som skal frakte gods daglig fra Risavika og nordover (Foto: Topeka)



SC Connector, Norges største seilskip. Bygget om med rotorseil, for å kunne benytte vind og batterikraft som fremdrift. Utslippsfritt skip til havn. (Foto: Sea Cargo)



MS Iona er verdens første LNG drevet cruiseskip (Foto: Desiré Kranenburg)



Coey Viking dual fuel PSV – med batterikapasitet. (Foto: Viking Supply)



Fjord Line tilbyr persontransport, bil og lastebil transport med LNG-skip til Danmark og Bergen fra Stavanger (Foto: Fjord Line)

Produktmarked – Gods

Godsterminalen for Stavangerregionen Havn er i Risavika og driftes av Westport AS. Terminalselskapet har sterk vekst og har gjort store investeringer i digitale løsninger. «Smart gate» identifiserer og tilstandskontrollerer kjøretøy og last. Logistikkhåndtering på kaien iverksettes automatisk. Operativsystemet «Smart terminal» gjør det mulig å kommunisere med kundenes systemer i sanntid.

Digitalisering, standardisering og effektivisering er nøkkelen til en sikker, lønnsom og fremtidsrettet terminal.

Det er økende interesse fra bl.a. vareeiere om å snu godslinjer fra dagens ruter til Østlandet og Gøteborg, og heller gå direkte til Vestlandet. Varehandelen vurderer reetablering av mer desentraliserte lagre, etter flere år med erfaringer med store sentrallagre. Dette gjelder spesielt for sesongvarer og ferskvarer.

Den siste tiden er det gode erfaringer med frakt av både fersk laks, frukt og grønt på sjø. Mer av denne type gods vil kunne bidra til økt konkurransekraft med mer forutsigbart volum til en såkalt retningsbalanse for import og eksport. Ferskvarer innen sjømat, andre sjørelaterte produkter og landbruksvarer trenger god infrastruktur for rask leveringstid og konkurransedyktige priser. Markedet har økt oppmerksomhet rettet mot en kombinasjon av transport på sjø og lokaltransport med lastebiler. Økt transport av ferskvarer på fly har også blitt mer aktuelt, og havnene i regionen kan bidra som *intermodale knutepunkter** for en vekstnæring for Sola flyplass.

Det er markedsinteresse for etableringer på flere næringsområder i regionen, der transport av varer på sjø vil være en mulighet eller premiss for virksomheten. Risavika kan tilby mellomlagring, eller tilrettelegge for direkte omlasting til hovedlager i områder som f.eks. Skurve i Gjesdal, Kvål i Sandnes og Kviamarka i Hå.

**der flere transportformer inngår i en transportkjede.*



Produktmarked – Energi, offshore

Stavangerregionen vil ha en levedyktig olje- og gassnæring i mange år til, men veksten har stagnert og det handler nå om å omstilling til andre vekstbransjer. Fremtidens energibærere kan gi nye markedsmuligheter på havnearealene.

Energimarkedet består i tillegg til olje- og gass av produkter som f.eks. havvind, LNG, hydrogen, ammoniakk og batteriproduksjon.

Olje og gass

Regionen representerer Nord-Europas største olje- og gassklynge med tilhørende baseoperatører og logistikk-områder. Det er svært gode forutsetninger for å kunne betjene nye markeder innen energi. Det er en trend innen olje- og gassmarkedet at det er ønskelig med mer sentraliserte lagre, og Stavangerregionen er aktuell for dette markedet. Kortsiktig betyr det større etterspørsel på innelagrings- og kombinasjonsbygg bestående av kontor-fasiliteter, lager- og verkstedhaller.

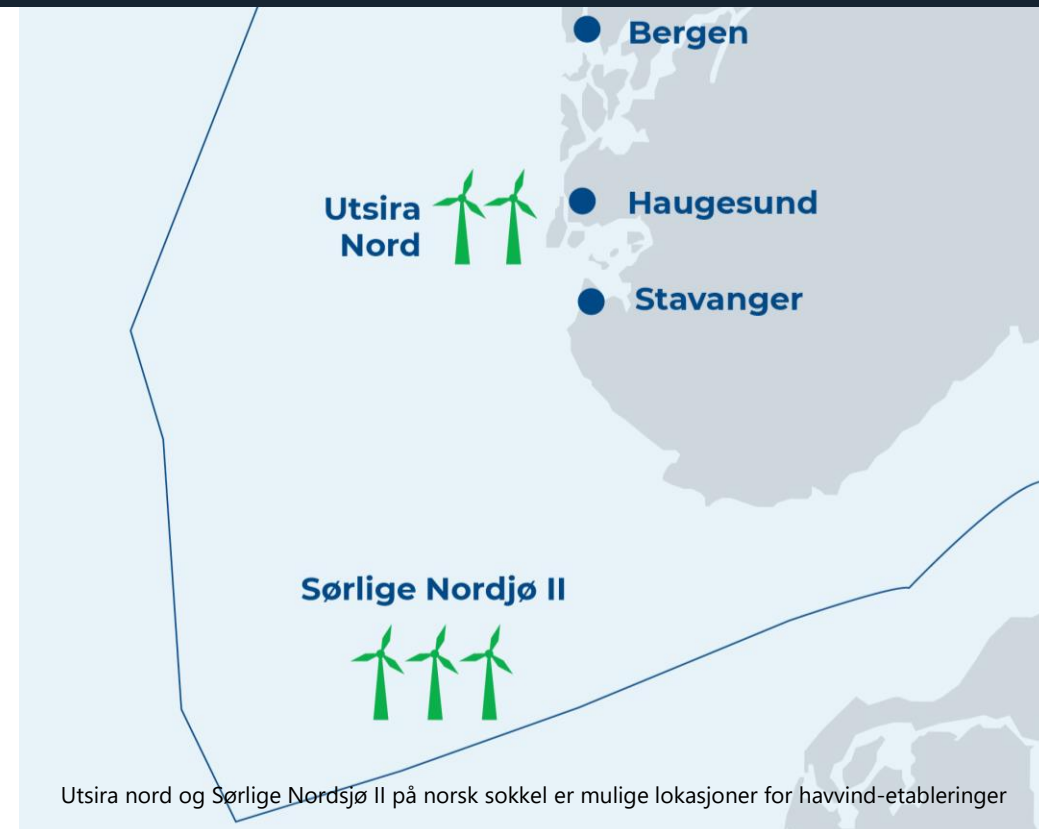
Havvind

Utsira Nord og Sørilige Nordsjø II er åpnet opp som mulige felt til etablering av havvind-parker. Havvind byr på to forretningsområder:

- *Produksjon og sammenstilling:* Dette er svært arealkrevende og betyr at nærliggende havneområder, både utbygde og potensielle nye, må samhandle i størst mulig grad for å få opp en tilfredsstillende produksjon. Viktige kriterier er store landområder, kaianlegg med god sjødybde og kapasitet for lagring av høy tonnasje. Det er internasjonal konkurranse i dette markedet.
- *Drift- og service.* Eksisterende base-områder og etablerte aktører vil kunne gi et godt tilbud til dette markedet.

Nye energibærere

Hydrogen og ammoniakk er alternativer under sterk utvikling; først og fremst som drivstoff til fartøy. Havner er energiknutepunkt, og det er viktig å ha nok areal nær kai tilgjengelig for distribusjon og potensiell produksjon.



Produktmarked – Persontransport

Havnefronten i Stavanger sentrum skal ha tilstrekkelig med kailinjer og arealer på land til å være en destinasjon og knutepunkt for kollektiv persontransport på sjø. Dette krever også gode mobilitetstilbud videre på land.

Ferger og hurtigbåter vil innen 2030 sannsynligvis være fullelektrisk drevet, og større deler av flåten i Stavanger vil trolig nå dette målet innen 2025. Tilbud av landstrøm og lading av fartøyene tilrettelegges ved kai.

Verdens første fullelektriske hurtigbåt settes i rute av Kolumbus i 2022 med hjemmehavn på Fiskepiren. TrAM-prosjektet er støttet med EU-midler. (Foto: Hydro)



Den hydrogendrevne fergen MF Hydra settes inn i sambandet Hjelmeland-Nesvik-Skipavik i 2021. Fergene som går til Fiskepiren i Stavanger sentrum skal også innen få år bli utslippsfrie. (Foto: Morten Vika)



Stavangerregionen Havn samarbeider med Rogaland fylkeskommune og andre om å få etablert en fullelektrisk og autonom vannbuss i havnebassenget ved Stavanger sentrum. Det er ikke iverksatt arbeid med båt-modell, her er et eksempel på en annen pilot. (Foto: Seabubble)



Produktmarked – Reiseliv

Cruise

Stavangerregionen Havn har i samarbeid med Stavanger kommune fra midten av 2000-tallet gjennomført en vellykket satsing på Stavanger som cruisedestinasjon. I 2019 var det 234 anløp og 464 000 cruisegjester, med enda flere bestillinger for 2020.

Etter felles initiativ fra reiselivsselskapet Region Stavanger, Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn er det sammen med sju øvrige aktører utarbeidet en cruisestrategi; *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*. Denne er blant annet forankret i *Cruisestrategi for Vestlandet*.

Stavanger formannskap bad høsten 2020 om et tak på antall årlige cruiseanløp til Stavanger havn på om lag 200. Havnen skal sammen med Stavanger kommune utarbeide en *Handlingsplan for cruiseanløp* i 2021, der en tålegrenseanalyse skal være en del av grunnlaget for endelig anbefaling av tiltak.

Cruiserederier har i flere år jobbet for omstilling til en mer bærekraftig skipsflåte, og nye skip har lite utslipp. Stavangerregionen Havn har et mål om å bli en nullutslipps cruisehavn, og det pågår detaljregulering for utbygging av landstrømanlegg.

Charter

Cruisemarkedet har gitt et godt grunnlag for lokale rederier til å investere i hurtigbåter som går i rute eller charter for turister og lokalbefolkningen. Det er store synergier i bruk av restkapasitet fra hurtigbåter i kollektiv transport til frakt av cruisegjester. Det pågår omstilling til en flåte av hurtigbåter som er hybrid eller full-elektrisk drevet.

Gjestehavn

Det er gjestehavn for småbåter i Stavanger sentrum i indre Vågen og i Børevigå. Fra sommeren 2021 blir kapasiteten i indre Vågen betydelig utvidet. Det er sannsynlig at det etter hvert blir en stor andel fritidsbåter som har helelektrisk fremdrift.

Japanske NGO Peace Boat har bestilt et såkalt Ecoship cruise liner, med målsetning om å bli en ny "modell" for bærekraftig cruise turisme. (Foto: NGO)



MS Rygerelektra er en ny elektrisk hurtigbåt i Rødne sin flåte, som går i rute fra Stavanger til Lysefjorden. (Foto: Romvesen)



Dansk helelektrisk fritidsbåt; Rand Leisure 28. (Foto: Randboats)



Eksempler på infrastruktur og anleggsmidler

Tilrettelegging og utvikling av havneinfrastruktur gjøres med bærekraftige investeringer i de tjenester som skipsfarten har behov for.

Eksempler på tiltak som er på plass eller under etablering: Utslippsfrie lastebiler, trucker, kraner, ny elektrisk båt i havnedriften, solceller, batteribank, lysregulering, landstrøm til offshore fartøy, lading av hurtigbåter og bunkring av LNG. Det jobbes med reguleringsplan for landstrøm til cruiseskip. Tilrettelegging for bunkring av hydrogen krever spesielle tilpasninger, og er foreløpig ikke vurdert.



Vi skal tilby ren energi til alle



Vi skal investere i tjenester skipsfarten har behov for

1) Ny elektrisk arbeidsbåt er under bygging for Stavangerregionen Havn. Den kan gå 50 nautiske mil på en ladning (92,5 km).

2) Det investeres i lading til hurtigbåter i Stavanger sentrum; et samarbeid mellom Stavangerregionen Havn, Kolumbus, Rødne og Lyse.

3) Mikronett (solceller) etableres på taket på Utenriksterminalen i Risavika i 2021. Sommerstid vil bygget være mer enn selvforsynt med strøm.

4) Pågående reguleringsarbeid for landstrømanlegg til cruiseskip i fjellhall under Bjergstedparken. Kan tilby strøm til flere kaier.



Landstrøm til offshore fartøy tilbys på Strandkaiaen og Konserthuskaiaen i Stavanger, samt ved Offshore Terminal Risavika. Tre skip kan være påkoblet samtidig i Stavanger, to samtidige skip ved Offshore Terminal Risavika og to samtidige skip ved Conoco Philips-basen i Risavika.

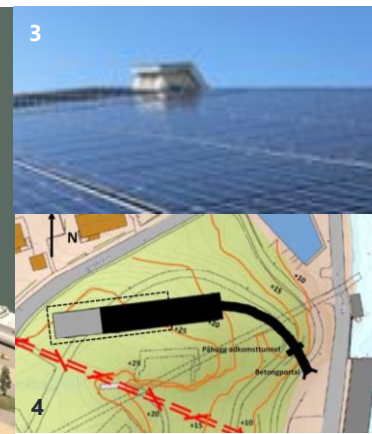
1



2



3



Mekjarvik har i en årrekke hatt elektrisk kran.

3.3 Samhandling og samarbeid

Havner kan i noen grad være konkurrenter, men fokuset er først og fremst på samhandling. Det gir det beste utgangspunktet for næringsvekst og positive ringvirkninger.

Det samhandles og samarbeides mellom havner og et mangfold av næringsdrivende og involverte aktører. Digitalisering gjør at geografiske avstander er en mindre barriere.

Det er et felles mål å bidra til å flytte mer godstransport fra veg til sjø. Det betyr reduksjon av langdistansetransport på veg og mer lokal lastebiltransport til og fra havner. For Vestlandet betyr dette at import går til vestlandshavner direkte fra Europa, ikke på veg via Østlandet og Sverige.

For å styrke konkurransekraften for en slik posisjon, har Stavangerregionen Havn inngått et strategisk samarbeid med Bergen Havn og Trondheim Havn. Samlet representerer regionene mer enn 1,5 millioner innbyggere, og samarbeidet forenkler et tilbud av transport av gods på sjø. Areal på land er en viktig faktor i dette samarbeidet, der havnene kan utfylle hverandre og være mellomlagringsområder for videre frakt. Samarbeidet gjør det enklere for større aktører å få samlet informasjon om linjetilbud, hvilke aktører som opererer i havnen og tilgjengelig areal.

Kommunene Stavanger, Sola og Sandnes har etablert et tett samarbeid innen næringsutvikling, og samarbeider med Randaberg ved behov. Ved etablering av nye næringsareal er det viktig at havn er med i en tidlig fase som et logistikk-tilbud, slik at mulige nyetableringer får lett tilgjengelig informasjon om mulighetene sjøveien. Med økende fokus på miljø og bærekraftig logistikk er ofte sjøveien et riktig valg.

New Kaupang er et offentlig selskap som har i oppgave å se på nye, større etableringer for kraftkrevende industri i regionen. Forespørsler om næringsetableringer kan ha behov for å løse logistikk for store varevolumer med transport på sjø.

Samhandling gir et godt kunnskapsgrunnlag til fellesskapet, som gir de beste forutsetninger for helhetlig gode løsninger. Det er viktig for Stavangerregionen Havn å ha gode relasjoner og et tett samarbeid med Næringsforeningen, NHO, logistikkforeninger, næringsparker, større næringsseieendomsaktører, eierkommuner og nabohavner.



SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeids-partnere for å nå våre og eierkommunenes miljømål



Eksempler

Storbyhavn havnesamarbeid

Dette er en samhandling mellom havnene Trondheim, Bergen og Stavanger, med formål å bidra til at godslinjer på sjø endres til å gå fra Europa direkte til Vestlandet. Med dette unngår man langdistanse transport på veg fra Østlandet og Sverige. Omfanget kan bli nær en tredjedel av alt importert gods innen flere varegrupper. Det vil være et vesentlig bidrag fra de store varehandelsaktørene dersom desentraliserte lagre kan etableres på Sør-Vestlandet. Samhandlingen har allerede bidratt til nye godslinjer til Risavika, som i hovedsak frakter fersk fisk og frukt og grønt på Vestkysten. I 2020 ble det i tillegg etablert en ny linje direkte fra Baltikum og Gøteborg til Risavika.

Tenketank sjø, Sør-Rogaland

Dette er et initiativ fra logistikkaktører om å etablere et vareeierforum, med ønske om å bidra til en helhetlig samordning i regionen for logistikk- og transportkjeden. Målsetningen er å gjøre alternativet med transport på sjø mer synlig og mer tilgjengelig. Det vil gi ringvirkninger for det lokale næringslivet med mer lokal transport og lokal verdiskaping. Det er havnene i Stavanger, Sandnes og Egersund som samarbeider. Westport er en av initiativtakerne.

Norsk Industri

Organisasjonen har tatt initiativ til samarbeid om infrastruktur knyttet til havvind, der bl.a. havnene i Stavanger og Sør-Rogaland, Haugesund, Bergen og Trondheim er knyttet sammen. Havvind-næringen er i det internasjonale markedet og er arealkrevende. Det er derfor behov for samhandling for å kunne være tilbyder i dette markedet. Havvind-næringen kan gi store positive ringvirkninger for regionen; både for Risavika, Mekjarvik, Dusavik, Sandnes og Egersund.

Maritimt Forum

Interesseorganisasjonen for maritime næringer som bidrar til informasjonsdeling og samhandling, for å nå de ambisiøse målsetninger for fremtidens skipsfart. «Grønn omstilling for blå næring», som handler om nye markedsmuligheter, er et eksempel på tema som løftes frem av organisasjonen. Stavangerregionen Havn er medlem i Maritimt Forum, som representerer hele klyngen både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden.



Eksempler

Stavangerregionen Havn har prosjektsamarbeidet *Elnett21* med Lyse Elnett, Smartly, Forus Næringspark og Avinor Sola i perioden 2019-2024. Formålet er å samarbeide om elektrifisering av transportsektoren uten å måtte gjøre store investeringer i nytt strømnett.

Omlegging fra fossil til utslippsfri transport vil kreve omfattende elektrifisering av transportsektoren. Lading av fly, busser og skip vil gi en stor økning i strømbehov. Det gjøres ved å øke lokal energiproduksjon, teste løsninger for å lagre og distribuere strøm og smart styring av energi. Dette bidrar til å sikre optimal bruk av eksisterende nett.

DNV tok initiativ til å samle næringen i Grønt Skipsfartsprogram – bestående av rederier, verft, utstyrsleverandører, havner, vareeiere og speditører, tjenesteleverandører, myndigheter og academia – for å eskalere satsingen på grønn skipsfart. Stavangerregionen Havn deltar i samarbeidet. Programmet har som mål å være et effektivt virkemiddel for iverksetting av regjeringens maritime strategier og planer. Visjonen er å «*Etablere verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart*». Programmet har fem faser, der fase fire pågår. Stavangerregionen Havn deltar i flere pilotprogrammer, og alle handler om å bidra til renere og mer effektiv skipsfart.

«Logistikk 2030» er ett av prosjektene, som vurderer endringer av godslinjer. ASKO er prosjekteier og ser på etablering av en direkte godslinje mellom Rotterdam og Risavika, i stedet for via Oslo og transport videre med lastebil. Det er allerede startet ny godslinje direkte fra Baltikum/Gøteborg til Stavanger.



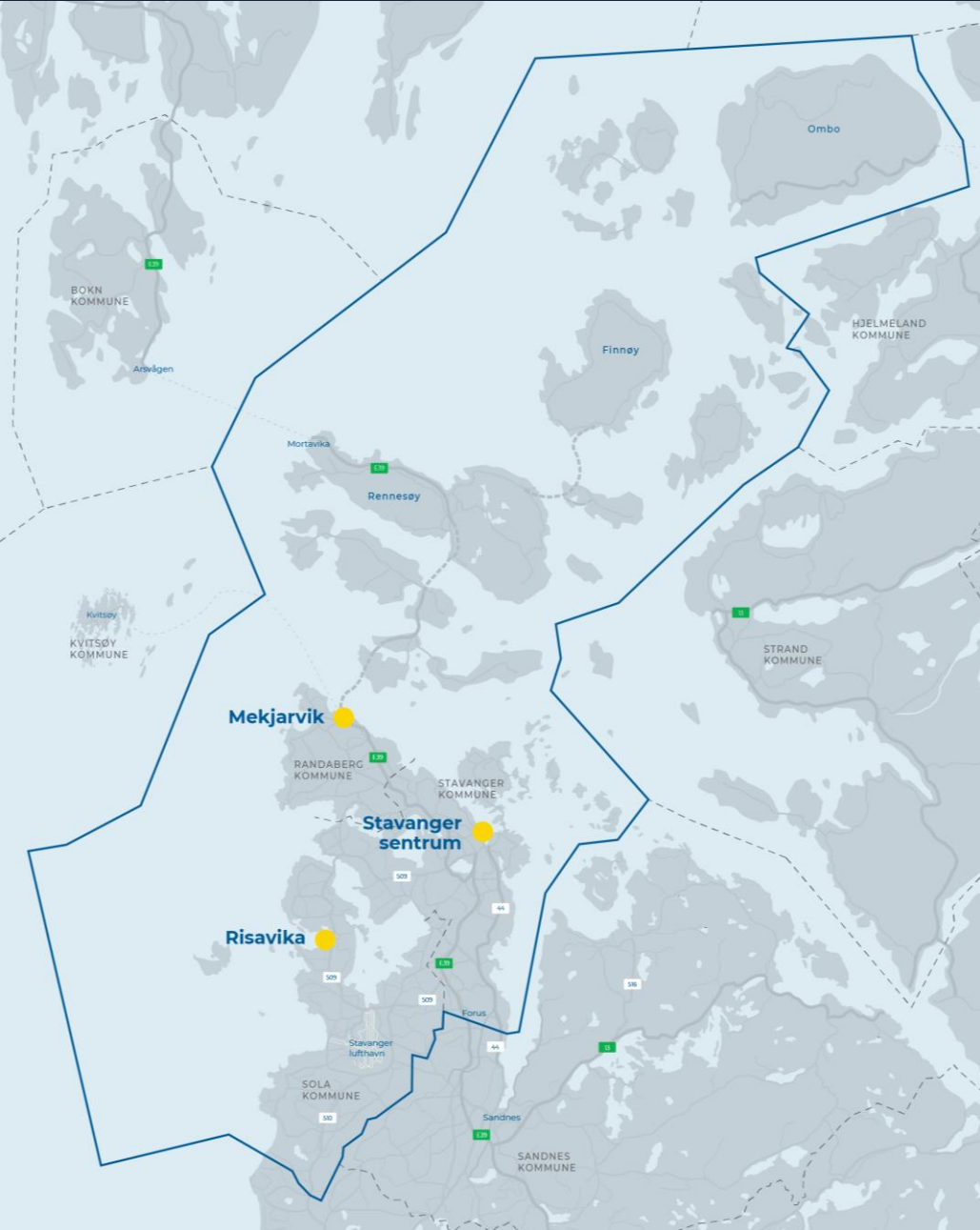
4.1 Havneområdene

Stavangerregionen Havn IKS eier, leier ut og driver virksomhet på de tre havneområdene Risavika i Sola kommune, Mekjarvik i Randaberg kommune og Stavanger sentrum i Stavanger kommune. I tillegg noen mindre kaier/eiendommer på Buøy, Natvigs Minde og Hetlandskaien i Hillevåg.

Stavangerregionen havnedistrikt er sjø- og havneområder innenfor kommunegrensene til selskapets eiere, der Kystverket forvalter noe av sjøarealet.



Havne-område	Kommune	Areal m ²	Kailinje ant. meter	Bygg m ² BTA kontor	Bygg m ² BTA lager/verksted	Rubbhaller m ²	Hovedbruk	Avstand km til Fv./Rv.
Risavika	Sola	602 000	2 055	7 108	18 541	7 500	Gods, offshore, utenriks ferge	50 m
Mekjarvik	Randaberg	81 000	495	-	-	-	Industri, verksted	0 m
Stavanger	Stavanger	73 000	2 781	5 632	4 720	230	Cruise, lokal rutetrafikk, ventekaier	0 – 0,5 m
Totalt		756 000	5 331	12 740	23 261	7 730		





4.2.1 Risavika Havnevirksomhet i dag

Kjernevirksomhet

Godsterminal (container, bulk, stykk, tralle), flere baseoperatører som leverer til olje- og gassnæringen i Nordsjøen, utenriksferge med persontransport med og uten egen bil, samt frakt av gods på vogntog og traller/flak i rute t/r Risavika-Hirtshals (Danmark) og t/r Risavika-Bergen.

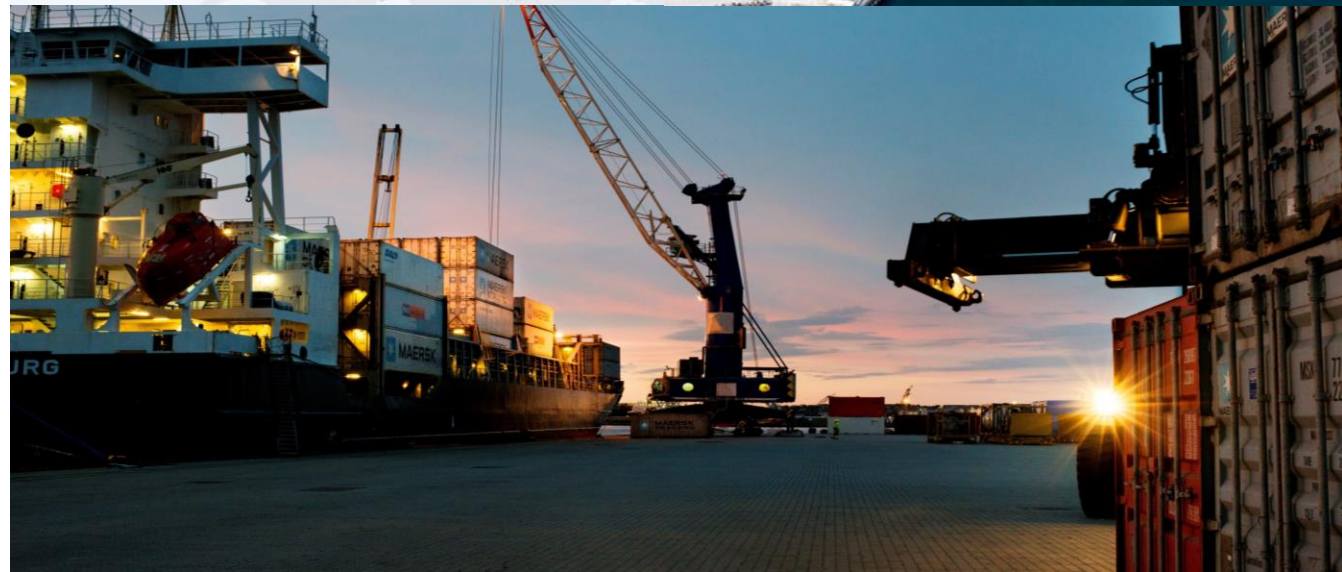
Beliggenhet

Risavika er tett på hovedled i sjø, nær offshore aktiviteter i Nordsjøen og forholdsvis nær store havner i Europa. Havnebassenget er lunt med god dybde ved kaier. Havnen er nær riks- og fylkesveg. Det er planlagt, men bare delvis igangsatt, vegarbeid i forbindelse med Transportkorridor Vest for bedre fremkommelighet og bedre tilkobling til E39.

Særpreg

Havneområdet er Vestlandets største intermodale godsknutepunkt mellom sjø og land; en transport som utøves av to eller flere transportmidler i samme kjede. Stavangerregionen Havn er medeier i terminalselskapet Westport, som driver godshavnen. Flere av de store logistikkaktørene i regionen er lokalisert i Risavika. Bruk av smart teknologi gir kostnadseffektiv og trygg godshåndtering, samt effektiv arealbruk.

Risavika, Mekjarvik og Dusavik betjener Nord-Europas største olje- og gass klynge. Dette er en viktig «energi-hub», som er tilknyttet en stor leverandørindustri i regionen. Det offentlige havneområdet er en del av en større næringsklynge i Risavika.





4.2.1 Risavika Havnevirksomhet i dag

- | | |
|----|--------------------------------|
| 1 | LNG |
| 2 | bulk |
| 3 | utenriks ferge, passasjer/gods |
| 4 | logistikk |
| 5 | logistikk/leverandør |
| 6 | gods |
| 7 | logistikk/prosjekt |
| 8 | transport/leverandør |
| 9 | havneutvikling |
| 10 | leverandør |
| 11 | leverandør |
| 12 | operatør |
| 13 | bulk |
| 14 | offshore forsyningsbase |
| 15 | prosjekt |
| 16 | bulk |
| 17 | transport/leverandør |
| 18 | operatør |
| 19 | bulk |
| 20 | offshore forsyningsbase |





4.2.2 Risavika Satsingsområder

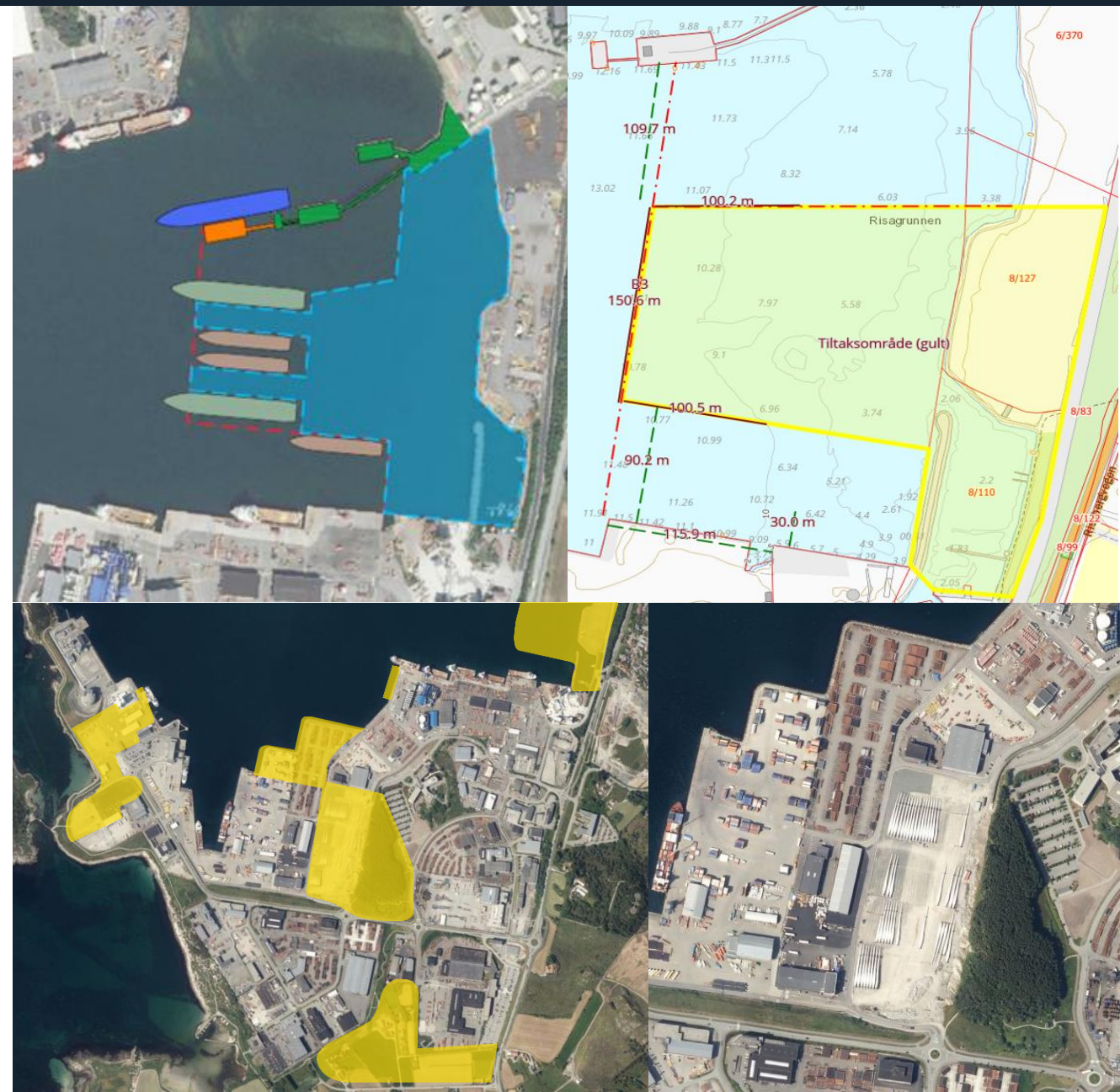
Risavika sør og øst har mulighet for mer utnyttelse og nyutvikling på et areal som samlet er rundt 350 dekar, merket med blått i illustrasjonen nedenfor.

«Skogen» (midt i bildet) har i dag formål grøntdrag, men på grunn av beliggenheten er det ønskelig å utvikle området til havneareal. «Skogen» består av ca. 40 dekar med fjellmasse, som står igjen etter et større utsprengt område. Massen kan bli kortreist fyllmasse for landvinning i Risavika øst.

I Risavika øst er det mulighet for landvinning og etablering av flere kailinjer. Grunnboringer er gjennomført og det er sannsynlig at en utvikling gjøres i to trinn med start i sørlig del. Et byggetrinn 1 kan utgjøre om lag 45 dekar landvinning og inntil tre nye kailinjer på 100-150 meter. Kommuneplanen forutsetter fortsatt tilgang til den østligste kailinjen.

Det er mulig å etablere nye kaier i vestlig ende av Offshore Terminal Risavika.

Tjora sør er helt i sør i Risavika havneområde, og er den siste gjenstående delen på utbyggingssiden av langsiktig grense for landbruk. Det er fremmet privat detaljregulering for et areal på ca. 100 dekar, og det er en premiss at området benyttes til havnerelatert næring som har behov for nærhet til kai.



Øverst venstre: Risavika øst – illustrasjon av tidlig fase vurdering

Øverst høyre: Risavika øst – illustrasjon av utbyggingstrinn 1

Nederst: Illustrasjon av arealer med potensial for merutnyttelse og nyutvikling



4.2.2 Risavika Satsingsområder

Videreutvikling terminalområdet:

Området har flere muligheter for terminalbygg, kombinert med kontor.
Det kan oppføres flere bygg i størrelsen 5 800 m² – 11 600 m².





4.2.2 Risavika Satsingsområder

Nautøya:

Havneområdet som ligger lengst vest i Risavika. Det etableres nå en intern havnevei fra kai og terminal. Det planlegges oppføring av et kombinasjonsbygg, og området er godt egnet til flere tilsvarende etableringer.





4.3.1 Mekjarvik Havnevirksomhet i dag

Kjernevirksomhet

Industri, verksted og gjenvinning. Betjener offshore fartøy, rigger og løftekranskip. Det er næringskategori 3 og dypvannskaier på hele området.

Beliggenhet

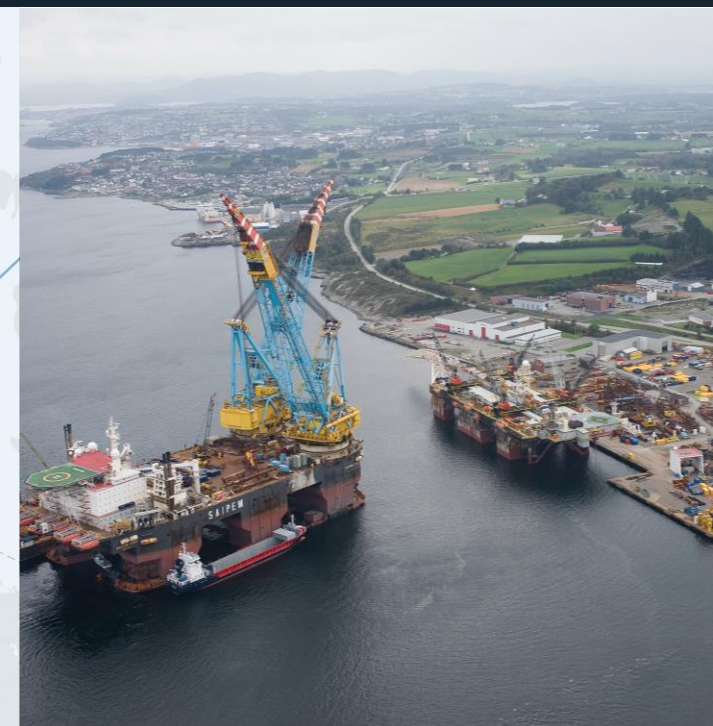
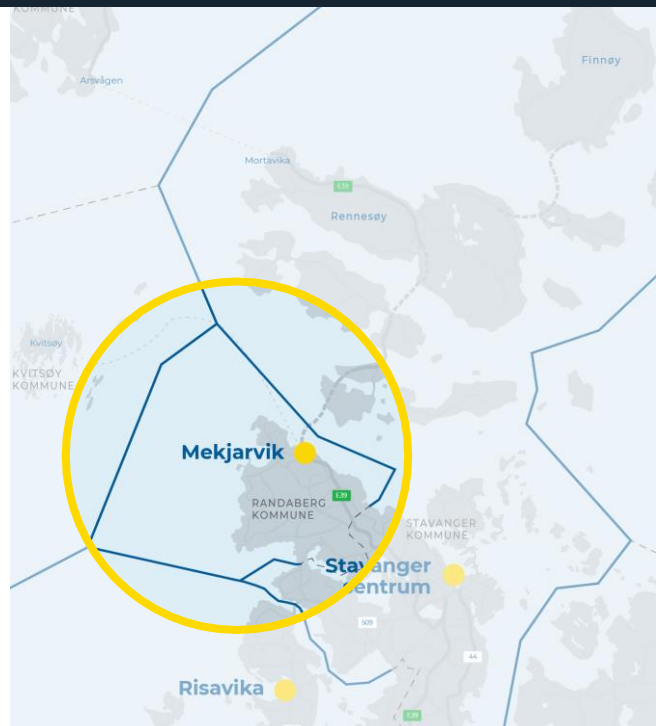
Området er lett tilgjengelig både fra sjø og land med god veginfrastruktur og nær E39. Utbygging av E39 Rogfast vil gjøre området enda mer sentralt.

Særpreg

Viktig og verdiskapende havneområde for aktiviteten i Nordsjøen, og for operatører og leverandører. Operasjoner ved kai medfører ofte lang liggetid fra dager til flere måneder. En del av brukerne har betydelig tonnasje. Skip kan her ha lengre liggetid og få utført vedlikehold/reparasjon.

Det offentlige havneområdet er en del av en større næringsklynge i Mekjarvik.

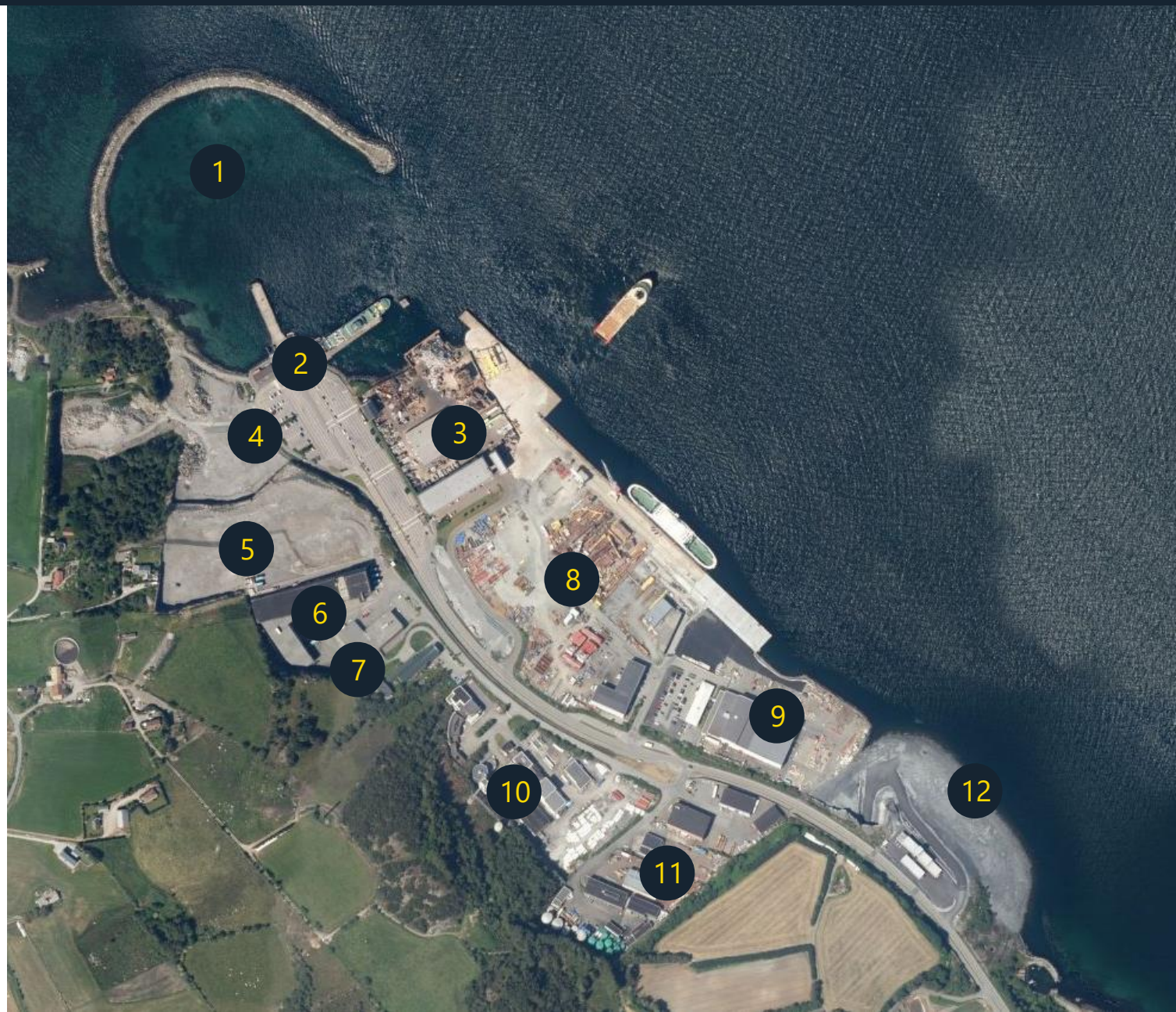
Mekjarvik er hovedbase for Saipem 7000, et av verdens største løftekranskip i fht. løftekapasitet. Det er også et gjenvinningsanlegg for offshore-industrien i nordlige del av området, som bidrar med sirkulær økonomi. Det er oljeutskiller, god lastekapasitet og sorteringsanlegg for farlig avfall.





4.3.1 Mekjarvik Havnevirksomhet i dag

- 1 havneutvikling
- 2 persontransport
- 3 resirkulering
- 4 leverandør
- 5 landbasert oppdrett
- 6 leverandør
- 7 forskning
- 8 skipsagent/leverandør
- 9 leverandør
- 10 kjemisk avfallshåndtering
- 11 skipsagent/leverandør
- 12 havneutvikling





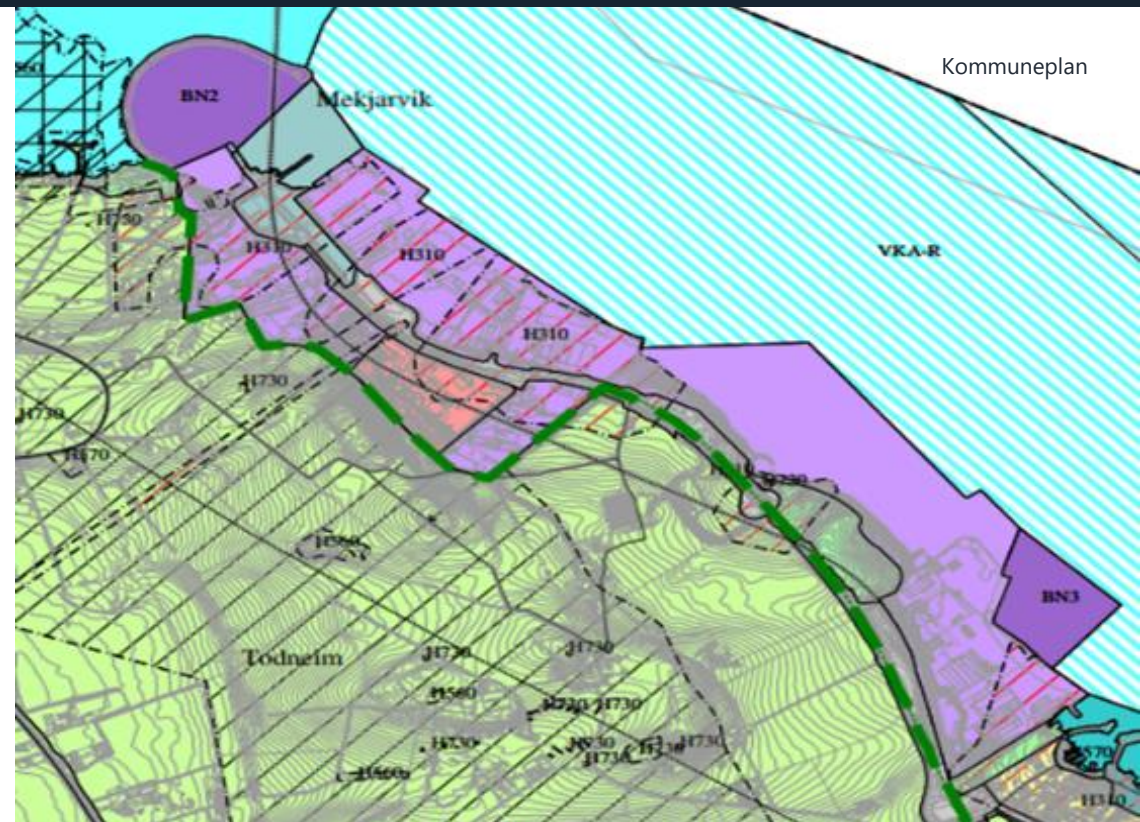
4.3.2 Mekjarvik Satsingsområder

Kommuneplanen for Randaberg gir muligheter for omfattende havneutbygginger, med landvinning og etablering av nye kailinjer både i nord og sør. Næringsområdet på sør-vestsiden av Fv. 521 er også under utvikling. Ferdigstillelse av Transportkorridor Vest til Risavika og videre til E39, samt utbygging av E39 Rogfast nordover, vil bety mye for konkurransekraft og muligheter.

Mekjarvik nord har potensial til nytt landareal på ca. 65 dekar og kailinje på 180 meter.

Mekjarvik sør har regulert en landvinning på ca. 124 dekar, som skal fylles ut med Rogfast-masse. Det er avtale mellom Randaberg kommune og Statens vegvesen at fyllingsfronten skal ha formål offentlig kai. Det er potensial for en lang kai på om lag 500 meter, og sannsynligvis en kai på 150–200 meter på nordsiden.

Hovedkaiaen til Stavangerregionen Havn er nylig forlenget med 100 meter (nå totalt 350 meter), som gir en mer funksjonell kai med større fleksibilitet og kapasitet til ett ekstra offshore fartøy.



Kommuneplan



Mekjarvik sør



Mekjarvik nord



4.4.1 Stavanger Havnevirksomhet i dag

Kjernevirksomhet

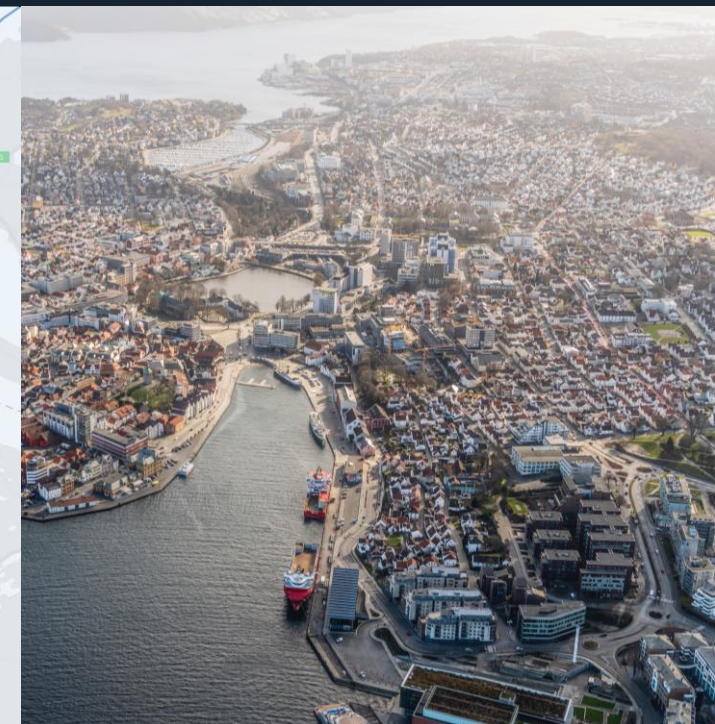
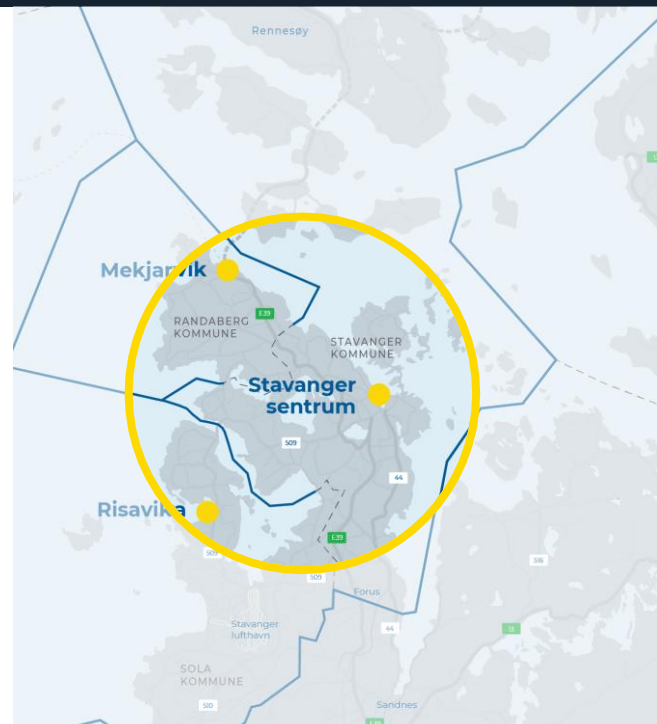
Ventekai til mange typer fartøy, turistdestinasjon for cruiseskip og charterbåter, kollektiv persontransport med ferger og hurtigbåter, småbåthavner. En del skipsanløp har behov for ISPS-sikring med gjerder.

Beliggenhet

Lun havn, tett på sentrum, gode dybder ved kai og lange kailinjer.

Særpreg

Havnefronten er innenfor sentrumsområdet og det er behov for sambruk til byformål. En stor del skal transformeres til bymessig utbygging, men det meste av havnetrafikken skal fortsatt drives i området.

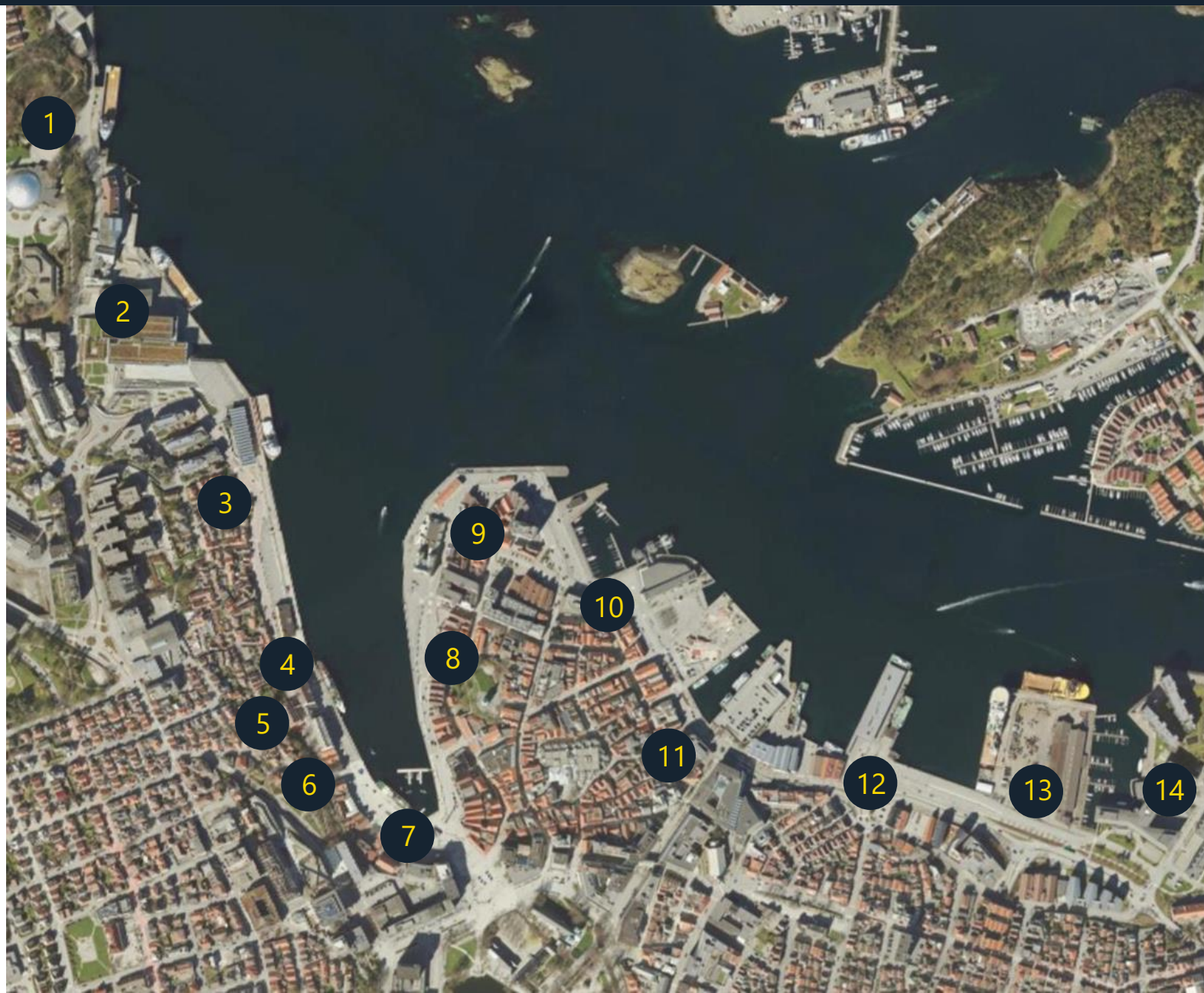




4.4.1 Stavanger Havnevirksomhet i dag

- 1 ISPS-kai*
- 2 ISPS-kai
- 3 ISPS-kai
- 4 Stavanger Havn hovedkontor
- 5 veteranbåter/hurtigbåter
- 6 laste/losse-sone
- 7 fritidsbåt
- 8 ISPS-kai
- 9 ISPS-kai
- 10 fritidsbåt
- 11 fiskebåthavn, ventekaier, nødetater
- 12 passasjertrafikk
- 13 ISPS-kai
- 14 fritidsbåt

* ISPS-kai: Kai der skip som går i internasjonalt farvann kan anløpe.





4.4.2 Stavanger Satsingsområder

Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 (sentrumsplanen) viser helt eller delvis transformasjon av store deler av havnefronten.

Østre havn fra Skansekaaien/Holmen til Bekhuskaaien gis mulighet i sentrumsplanen til utbygging med inntil 115 000 m² BTA til sentrumsformål (bolig, næring, annet) og nye grøntområder. Utbyggingen vil bli noe mindre; kartlegging og økonomisk analyse har foreløpig konkludert med at det ikke vil gjøres landvinninger ved Fiskepiren og Bekhuskaaien.

Noe havnevirksomhet skal flyttes, men det meste skal ivaretas som før. Sentrumsplanen gir mulighet til å bygge nye ISPS-kaier i Bjergsted og ved Holmen; en forskyvning og forlengelse av Skansekaaien. I strekket Holmen til Jorenholmen blir det mulig å utvide tilbudet til småbåter og etablere en veteranbåthavn.

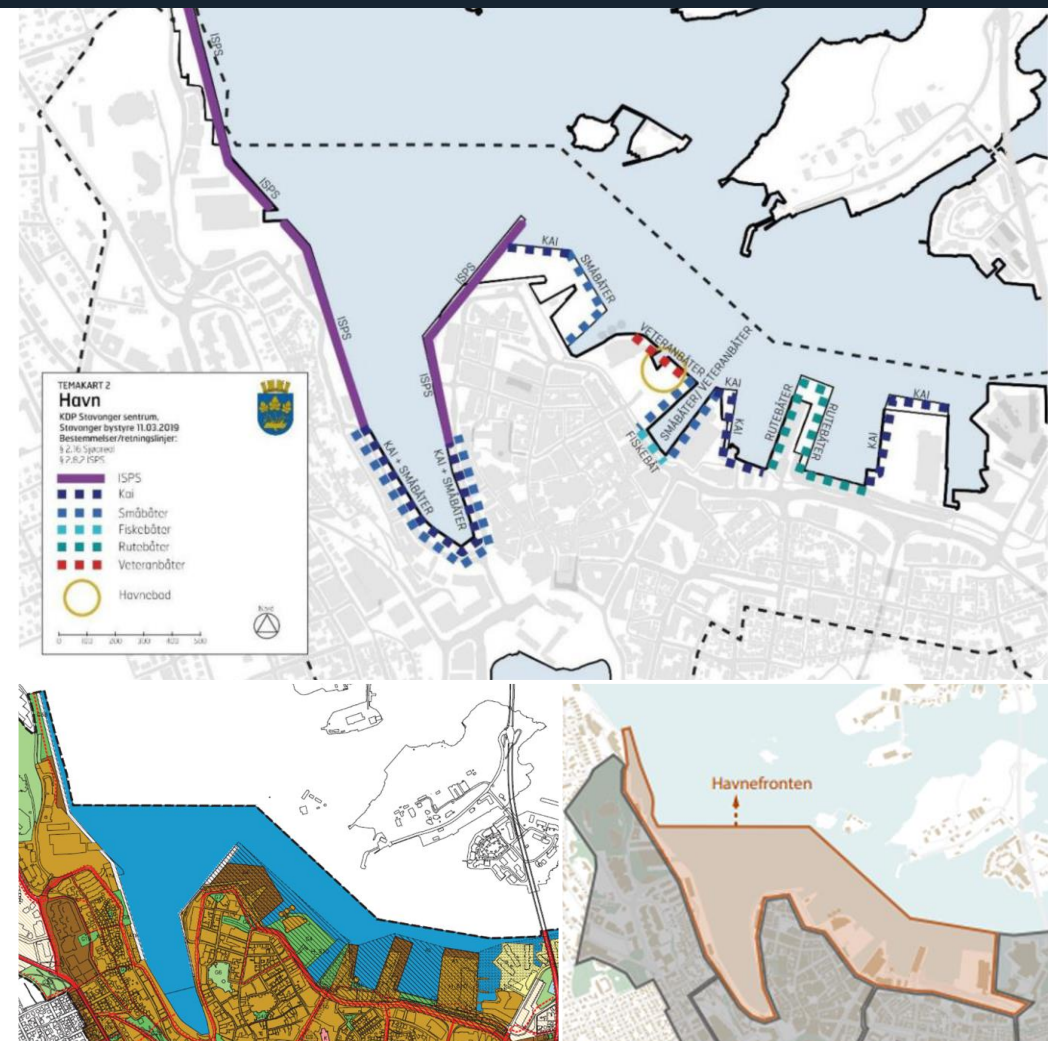
Stavangerregionen Havn skal utvikle havnefronten på en bærekraftig måte i tråd med egen strategi og sentrumsplanen. Det samarbeides tett mellom de offentlige og maritime aktører. Ved utbygging til annet enn havneformål vil det bli tilknyttet kommersielle aktører.

Utdrag fra sentrumsplanen om havn:

«Havnefronten med havnen er en viktig del av byens og sentrums fremtid, nåtid og historie. Den er en del av vår kultur og identitet, og sentrums ansikt mot sjøen. Planens mål er å videreutvikle havnefronten; *der vi stolt viser fram og utvikler vår historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby, *der vi på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov balansert mot byens behov.

Nærheten til de regionale næringsområdene [...] gir havnen en viktig funksjon for aktiviteten i industriområdene. Sentrumshavnen er óg en lun havn for alle typer fartøy i perioder med uvær. Sentrumshavnen er et av tannhjulene i motoren som skal sikre verdiskaping i byen og regionen. På samme tid bidrar havneaktiviteten til sentrums identitet og attraktivitet.

Planen har løsninger som skal sikre at havnen kan videreføres som en fortsatt viktig del av sentrum.»



- Øverst: Sentrumsplanens «Temakart havn». Lilla linjer er ISPS-kaier. Prikkede linjer er for nasjonal trafikk.
- Nederst venstre: Sentrumsplanens formål. Mørkebrune felter kan landvinnes, kaier må reetableres i front.
- Nederst høyre: Delområde «Havnefronten» i sentrumsplanen: Bjergsted til Bekhuskaaien



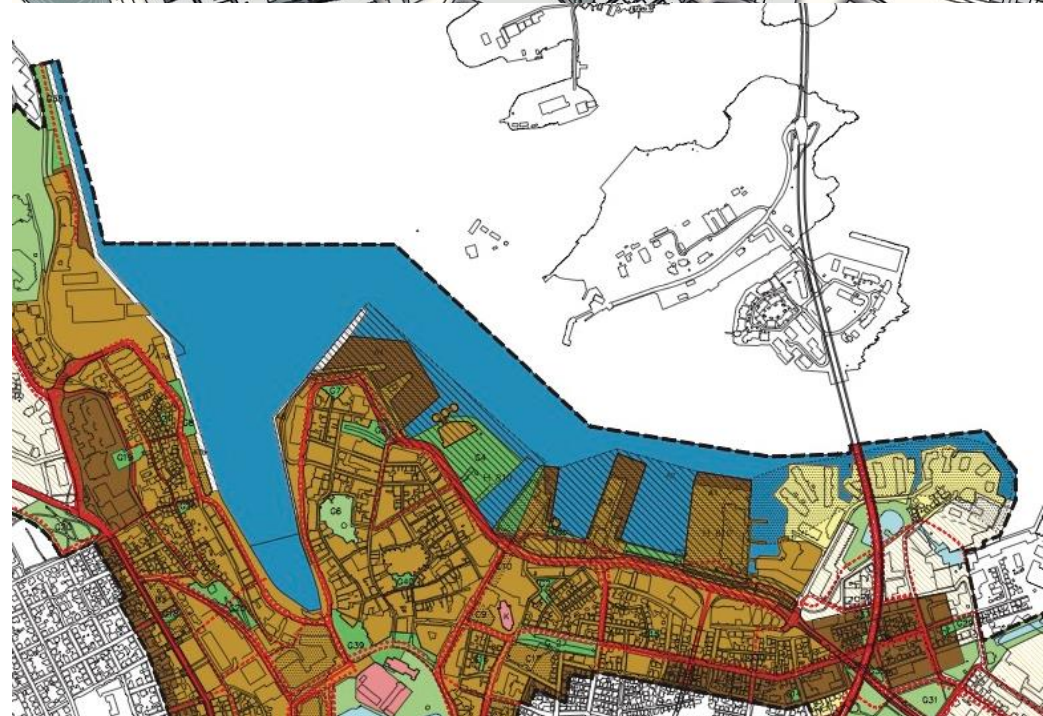
Volum- og mulighetsstudier i Stavanger – et utdrag

Det er en premiss i mulighetsstudier at havnebehov ivaretas i sambruk med bybehov. Funksjonsbehov og kaibredder er vurdert i en behovsanalyse for Østre havn (Mad 19.12.19). Det skal utarbeides en Temaplan havn, som sammenstiller behovsanalyse havn og sambruk med byformål for hele Havnefronten, som en oppfølging av sentrumsplanens Temakart havn.

Holmen og Østre havn

Sentrumsplanen skal følges opp med et strategisk planprogram for Østre havn; strekket Skansekaia/Holmen til Bekhuskaia. Det planlegges at vedtak av planprogrammet skal foreligge innen utgangen av 2021, deretter kan detaljreguleringer for hver av «pirene» startes. Stavangerregionen Havn og Stavanger utvikling KF samarbeider om utvikling av Østre havn, og deltar i arbeidet til Stavanger kommune om utarbeidelse av planprogrammet. Foreløpig er det gjort politisk vedtak om at det ikke oppføres parkeringshus på Fiskepiren, og at P-Jorenholmen blir stående inntil det er tilstrekkelig parkeringskapasitet i Østre havn for øvrig. Sentrumsplanens forslag til landvinninger ved Bekhuskaia og Fiskepiren (mørkebrunt) blir sannsynligvis ikke realisert i planens tidshorisont. Utbygging på Holmen vil få kombinert pårenningsvern og ny, forlenget Skansekaia på ca. 260 meter.

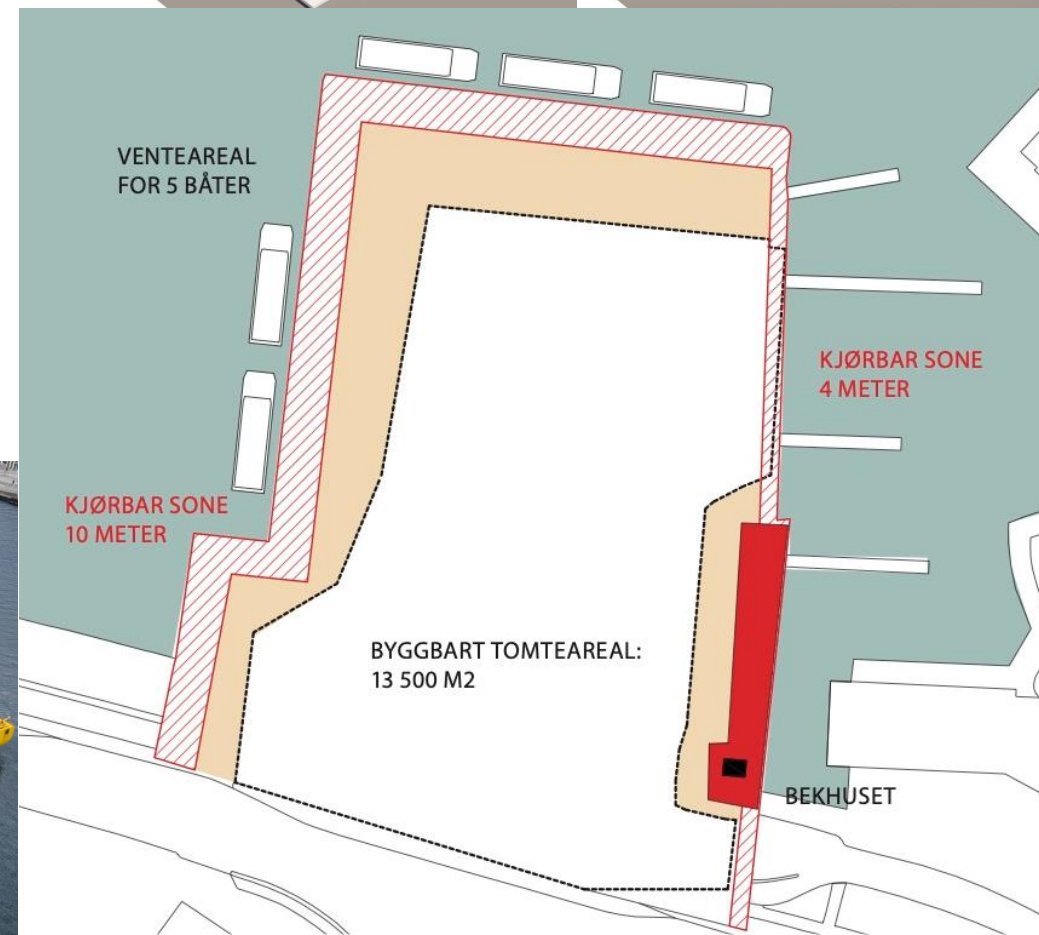
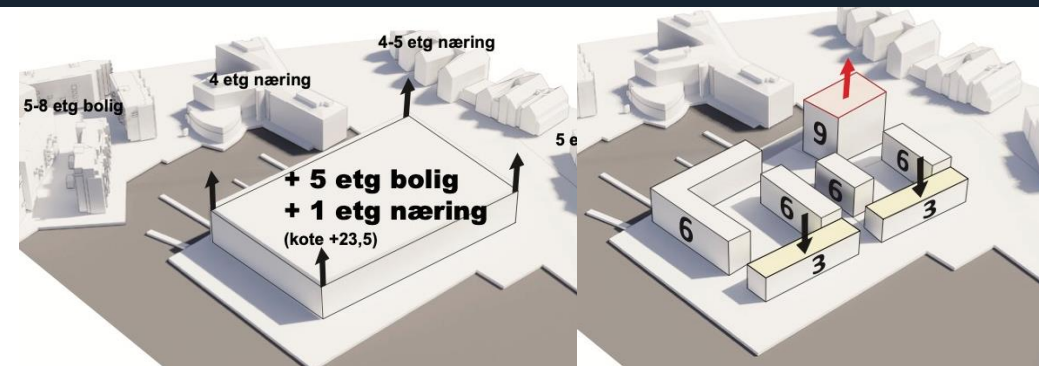
-
- Øverst: En tidlig fase illustrasjon av sentrumsplanen, der landvinninger er inkludert.
Fra rapporten om behovsanalyse for havnedrift. Mad arkitekter, 2019.
- Nederst: Skravur viser området for «Planprogram Holmen og Østre havn».





Stavanger Bekhuskaien

Volumstudie av transformasjon til sentrumsutvikling. Utbyggingsområdet er på ca. 13 dekar og bygningsvolum på ca 30 000 m² BTA. Illustrasjonen oppe til venstre er et eksempel for å vise høyder og volumer i forhold til hverandre. Kaier beholdes som offentlig kai, til ventekai for nasjonal trafikk – fortrinnsvis til ventekai for hurtigbåter i lokal rutetrafikk.

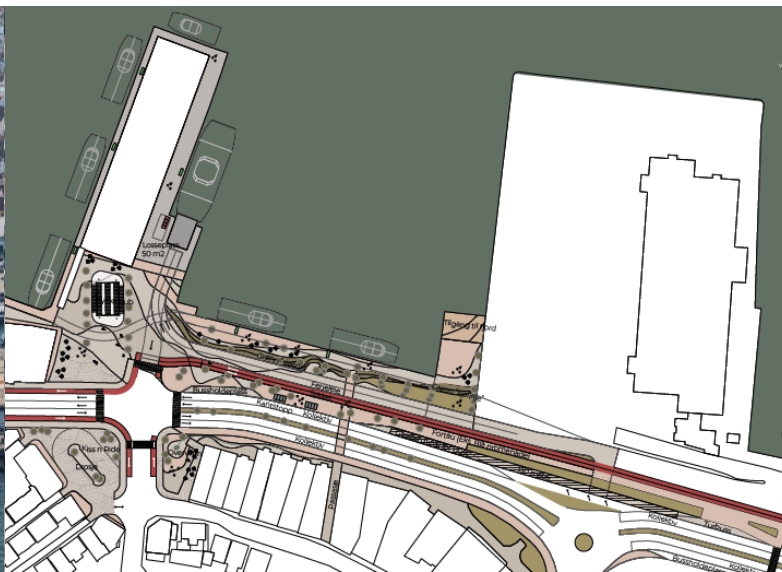
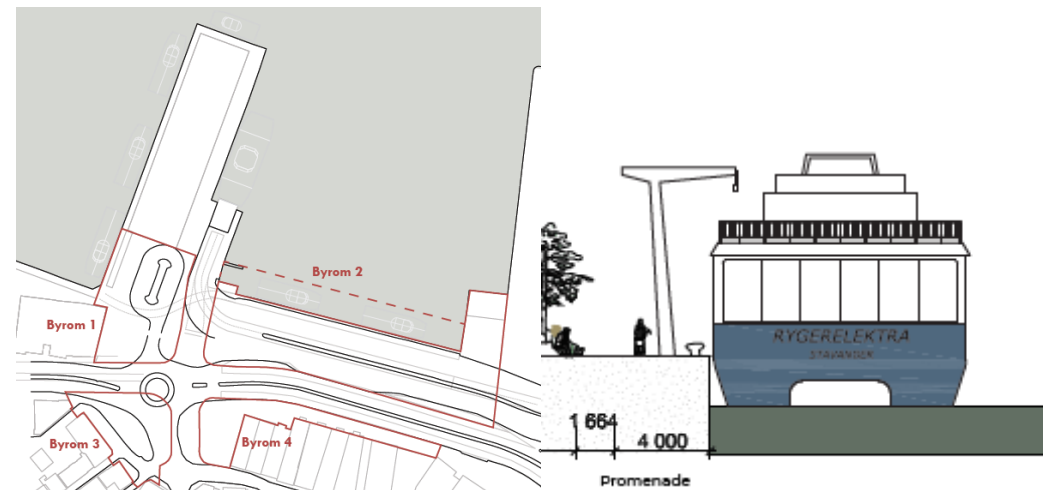




Stavanger Margarinlinjen og Fiskepiren

Mulighetsstudie av byrom, mobilitetspunkt og infrastruktur. Havnefronten får ladetårn til hurtigbåter og ferger. Sentrumsplanen og planprogrammet gir mulighet til noe landvinning langs Margarinlinjen, for å gi bedre vilkår for byrom. Historisk identitet skal synliggjøres i utviklingen. Tau-fergen er avviklet og to mindre ferger bruker området nå, sammen med hurtigbåter. Definerings av byrom og sambruk av disse til havn og by, vil bidra til et mer hyggelig oppholdssted.

Området skal videreutvikles som knutepunkt mellom sjø og land, og som mobilitetspunkt for denne delen av byen.. Myke trafikanter skal ha fortrinn og ferge- og hurtigbåtvirksomheten skal ivaretas.





Stavanger Skagenkaien

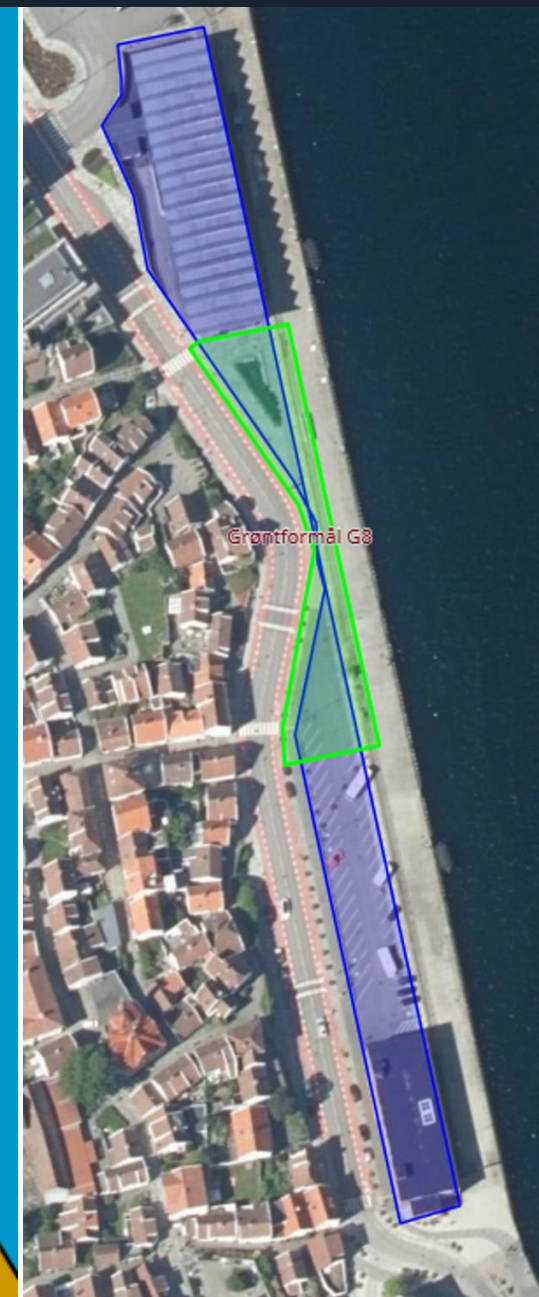
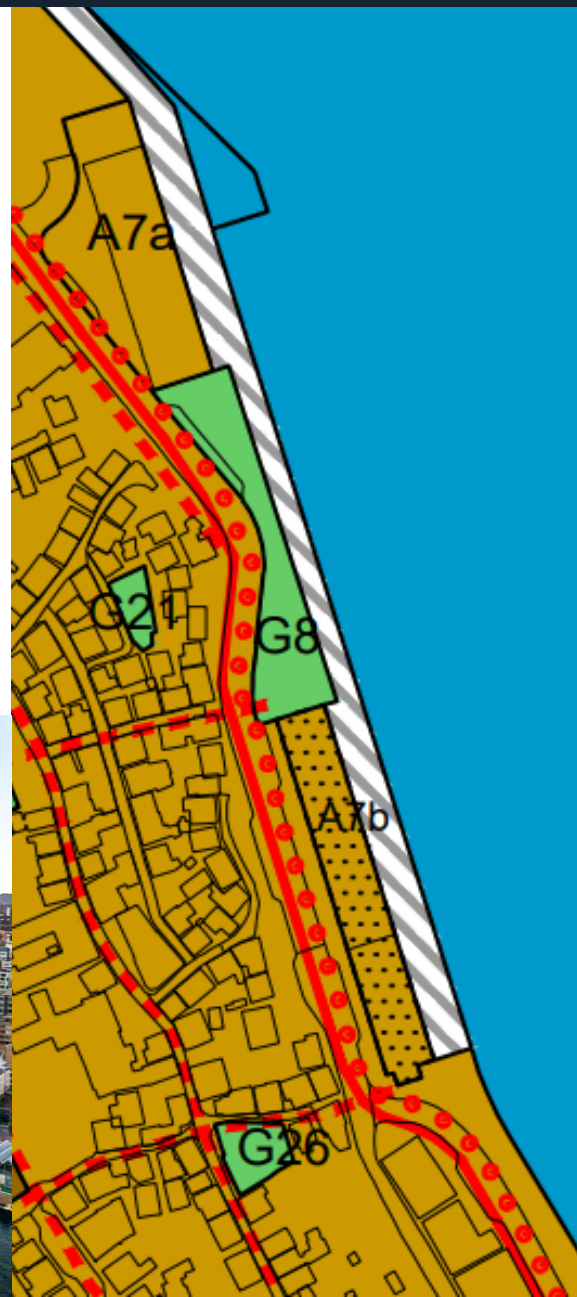
Mulighetsstudie av alternativ bruk av dagens parkeringsområde. Skagenkaien er lang og godt egnet til anløp av store skip. Sentrumsplanen betinger at cruiseanløp skal settes til et minimum, som rekkefølgekrav til en etablering av ny kai i Bjergsted. Senere politisk behandling ønsker ingen cruiseanløp til denne kaien i indre Vågen.





Stavanger Strandkaaien

Det arbeides med en mulighetsstudie for alternativ bruk av dagens parkeringsområde, som et bidrag til en helhetlig byutvikling og utnyttelse av strekningen fra Skur 6 til den gamle utenriksterminalen. Sentrumsplanen gir mulighet til å forlenge bebyggelsen fra det eksisterende Skur 6 og etablere et byrom. Dette er et viktig område for å skape aktivitet mellom indre Vågen og Bjergsted. Kailinjen har ISPS-formål, med anløp av skip som går i internasjonalt farvann. I dag er dette hovedkai for cruiseanløp.

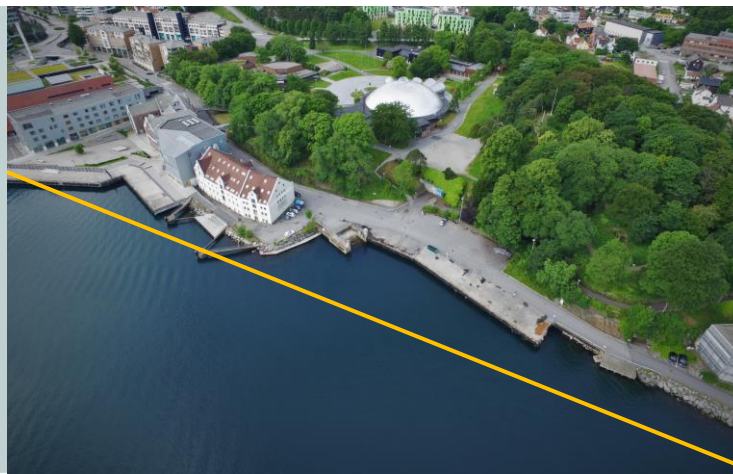
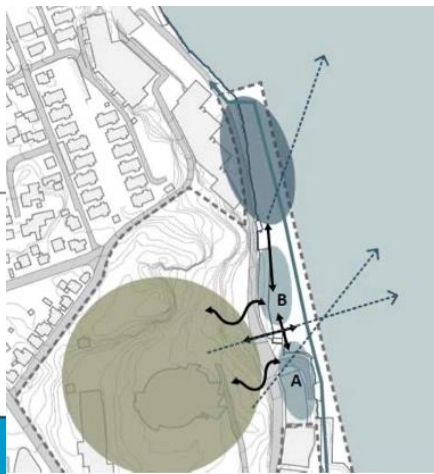
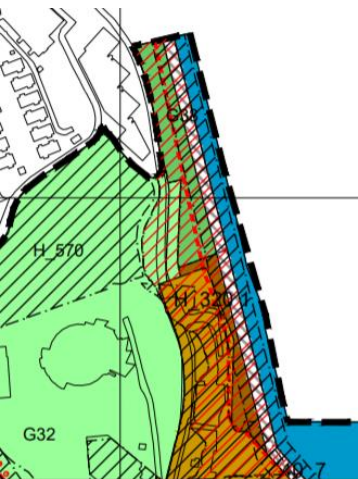




Stavanger Bjergsted

Planlagt utbygging av ISPS-kai med ca. 350 meters lengde og utnyttelse av bakområdet til to byggetomter med formålene hotell og næring/kontor. Byggetomtene skal ha et samlet utbyggingspotensial på drøyt 20 000 m² BTA. Det gamle hermetikklageret skal tas ned og gjenoppføres som en replika (kopi). Illustrasjoner av bebyggelse på tomtene er utarbeidet av arkitektkonkurransens vinner; Lundgaard & Tranberg arkitekter, København.

Utbygging av havneinfrastruktur er svært kapitalkrevende. Det er også en utfordring dersom slik utbygging reelt sett ikke gir flere anløp av cruiseskip, når den vurderes opp mot reduksjon i anløp til øvrige kaier i sentrumshavnen.





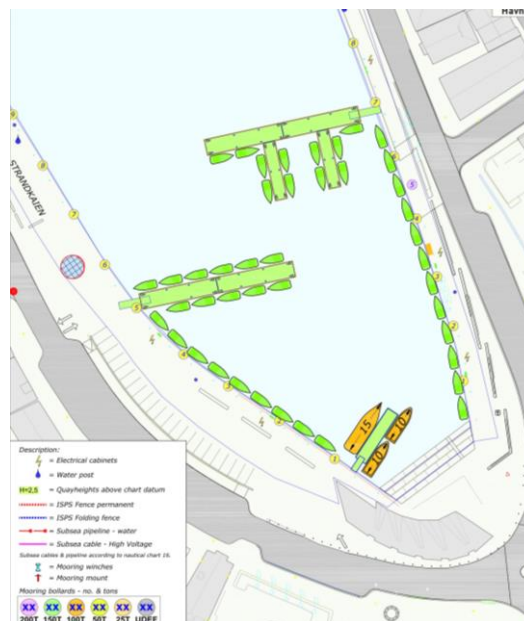
Gjestehavn og veteranbåthavn

Kapasitet til småbåter er i dag på 18 stk. 20 fots fritidsfartøy i indre Vågen og 36 stk. 20 fots fritidsfartøy i Børevigå.

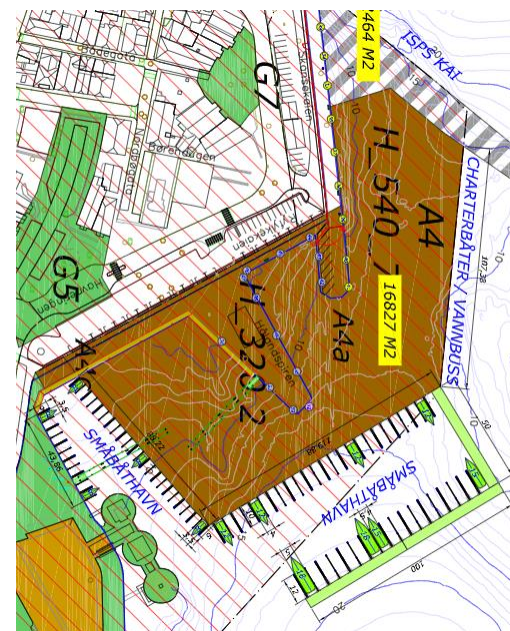
Det nye tilbudet som foreslås i sentrumsplanen er en økning ved Holmen/Børevigå og Jorenholmen til 124 plasser, fordelt på 65 plasser med en båtlengde opp til 8 meter og øvrig i lengder 10-18 meter.

I april 2021 ble det gjort vedtak i havnestyret om å øke kapasiteten til gjestehavn i indre Vågen. Ny kapasitet vil være 43 stk. 20 fots fritidsfartøy. Det skal også etableres en enklere betalingsordning for gjestehavnene.

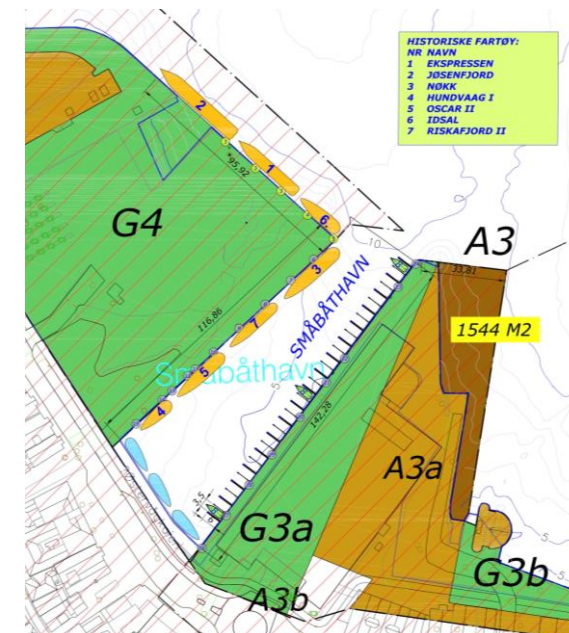
En fremtidig veteranbåthavn ved Kjerringholmen har kapasitet til de sju båtene som anses å ha historisk tilhørighet til området.



Indre Vågen. Illustrasjon av økning av kapasitet fra sommeren 2021



Holmen og Børevigå. Ny bybrygge ved utvikling i hht. sentrumsplanen



Kjerringholmen og Jorenholmen. Veteranbåthavn og gjestehavn ved utvikling i hht. sentrumsplanen

4.5 Vurdering cruiseanløp

Bakgrunn

I et politisk vedtak av *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* i september 2020 ber Stavanger kommune om at antall cruiseanløp til Stavanger havn skal holdes nede på et nivå med om lag 200 anløp per år, samt at det ikke er ønskelig med cruiseanløp i indre Vågen. Dette er et nivå som erfaringsmessig er lavere enn det markedet etterspør.

Det skal i 2021 utarbeides en *Handlingsplan for cruiseanløp* som skal baseres på en tålegrenseanalyse for Stavanger som cruisehavn.

Skagenkaaien og Strandkaaien i indre Vågen benyttes til cruiseskip fordi disse kaiene er de best egnede i regionen til å ta imot denne type anløp. De kan ta imot alle skipslengder og så mange gjester som hittil har vært ønsket ved anløp i Stavanger. Det er en trend at de nyeste og mest miljøvennlige skipene er lengre, og antall nye skip over 300 meter øker. Cruiseanløp til indre Vågen er også et sterkt konkurransefortrinn for Stavanger som cruisedestinasjon.

Et cruiseanløp stiller omfattende krav til kaaien og forholdene rundt. Det er ikke alternative kaier i Stavangerregionen som innfrir fullt ut tilbudet i indre Vågen; med lengde på kaier og øvrige vilkår som kreves av slike skipsanløp.

Ved vurdering av alternative kaier for cruiseskip må det legges til grunn en del premisser. Med bakgrunn i dette kartlegges eksisterende kaier først, og deretter muligheter for nyetablering av kai på lengre sikt.

Cruiseaktivitet krever en betydelig profesjonalitet i havneselskapet. Det er bl.a. behov for langsiktig markedsarbeid, solid maritim kompetanse og samhandling med et mangfold av aktører som er involvert i planlegging og gjennomføring av anløp.



«Havnefronten» i sentrumsplanen inngår ikke i vurdering av alternative anløpskaier.

Vilkår til kai og øvrige forhold

Premisser som i sin helhet bør være innfridd for en cruisehavn er listet opp nedenfor. Dette viser kompleksiteten med å ta imot denne type skipsanløp. Det forventes noenlunde lik kvalitet på servicetilbudet fra havnen, uansett hvilken kai som benyttes.

Et anløp i Stavanger er bare ett av flere anløp for et cruise. Anløpsdato kan i liten grad flyttes på, ettersom cruiset avhenger av hvilke dager det er ledig kai på de andre stedene cruiset omfatter. Oftest gjentas det samme cruiset flere ganger i løpet av en sesong, og fremstår nærmest som faste sesongruter.

Et eksempel for et konkret fartøy:

Stavanger har en langsiktig avtale om ukentlige anløp av det LNG-drevne cruiseskipet «Iona». Det er ett av verdens nyeste og mest miljøvennlige cruiseskip, og kan årlig gi Stavanger mer enn 100 000 utenlandske dagsturister. Skipets spesifikasjoner avgjør at få havner på Vestlandet kan ta imot det. Cruiseskipet bidrar i stor grad som et verdiskapende anløp til landet, med turister til by, region og havn. Alle anløp er lagt til mandager og kan ikke flyttes på. Dersom det ikke er kapasitet til å ta inn samtlige anløp, kan rederiet trekke alle anløp i ruten.

Egnethet

- Kailengde må ha tilstrekkelig fleksibilitet og kapasitet for bruk av dører i skipssiden for cruisegjester og eventuelle forsyninger.
- Sjødybde ved kai må ivareta krav fra skipet, som er om lag sju til ti meters dybde. Det kan alternativt fendres ut, som har noen praktiske og kostnadmessige konsekvenser.
- Fortøyningsmuligheter; pullerter ved kai må både ha tilstrekkelig kapasitet og være plassert på hensiktsmessige steder.
- Sikkerhetsklarering av kai; kaien må være sikkerhetsmessig klarert etter EU-regelverk (ISPS-koden).
- Mulighet for å kunne få forsyninger, levere avfall eller utføre enkelt arbeid ved skipssiden. Leveranser av varer og tjenester inngår i konkurransefortrinn for havnen. Dette kan reduseres til et minimum, dersom det kan løses i andre havner skipet anløper.

Infrastruktur

- Kai og nærliggende areal til kailinje må på kort tid kunne håndtere et stort antall gjester trygt og effektivt fra cruiseskipet til videre transport med buss og hurtigbåt, eller gange.
- Vegnettet tilknyttet kaien.
- Avstand til ønskede destinasjoner.
- Nærhet til sentrumsfunksjoner er et konkurransefortrinn.

Kapasitet

- Kjernevirksomhet til havneområdet må vurderes opp mot cruiseanløp.
- Binding av havnekapasitet; bestilling gjøres ett til tre år forut for anløp.
- Liggetid for cruiseskip er normalt seks til ti timer på dagtid, og kaien kan ikke brukes til annen kjernevirksomhet, f.eks. en rigg/skip som ligger i flere dager eller måneder.
- Rutegående trafikk og usikkerhet når tekniske eller værmessige forhold inntreffer, som gir avvik fra ruten, gir usikkerhet til kapasitet til cruiseanløp.

Vurdering av cruiseanløp til eksisterende kaier utenfor Stavanger sentrum

Risavika havn

Kaien til utenriksfergen til Danmark og Bergen kan vurderes for anløp av mindre cruiseskip på dagtid mellom fergenes daglige anløp morgen og kveld. Det må tas med i betraktningen at man løper en risiko for forsinkelser/forskyvinger i ruter, som gjør at kaien ikke er tilgjengelig som planlagt for et cruiseanløp.

Kaiens gangbroer er tilpasset faste ferger, og kan neppe brukes til cruiseskip. Utstrakt nytte av terminalbygget kan ikke påregnes. Fast montert utstyr nærmest kaikanten kan bli nødvendig å endre, for å sikre bruk av skipets landganger og lasteluker. Det må sikres transportløsninger mellom kai og de steder/attraksjoner turistene vil besøke. Det er mer sannsynlig at slik transport gjøres med buss fra Risavika, enn direkte transport med lokale charterbåter.

Andre kaier i Risavika kan ikke benyttes til cruiseanløp av hensyn til annen operasjonell aktivitet, bl.a. godstransport.

For de cruiseskipene som kan bruke Risavika, vil det i de fleste tilfeller også være samtidig kapasitet til skipet i Stavanger. **Dersom formålet med cruiseanløp til Risavika er å ta ned antall anløp i Stavanger, er dette et aktuelt alternativ.**

Mekjarvik havn

Primær bruk av dette havneområdet er industri- og verkstedformål. Operasjonene har som regel lang liggetid, og det er behov for å ivareta fleksibilitet. Aktiviteten på kaien er viktig for underleverandører i regionen.

Kaien kan ikke tilbys til cruiseanløp, spesielt av hensyn til kapasitet.

Her gjelder også de samme begrensninger som er nevnt for Risavika, mht hvordan turistene skal komme seg til ønskede steder/attraksjoner i regionen.

Sandnes havn

Primær bruk er godshavn. Ønsker å tilby anløp for turister. Kapasitet for cruiseanløp er utfordrende.

Stavangerregionen Havn og Sandnes Havn samarbeider om å legge til rette for ett til to cruiseanløp per uke i 2022, med evaluering i etterkant av sesongen.

Tendring; ankring i sjø

Tendring av cruiseskip i havnebassenget i Stavanger, eller i nærheten av sentrum, anses ikke som en alternativ metode for å løse kapasitets- og miljømål. Skipet må ofte ha propeller (thruster) i drift for å holde posisjonen, og vil dermed ha større utslipp enn om det lå til kai. Tendring utelukker de fleste former for forsyninger og avfallshåndtering. Kapasitet og bruk av tenderbåter har erfaringsmessig fungert dårlig i Stavanger.

Tendring ved cruiseanløp i Stavanger anbefales ikke.

Vurdering av nyetablering av kai til cruiseanløp utenfor Stavanger sentrum

Bygging av en kai som innfrir kravene for cruiseanløp er svært krevende, både på grunn av komplekse funksjonsbehov og høye investeringsbehov. Innenfor Stavangerregionen havnedistrikt er det kanskje mulighet for nyetablering av cruisekai i Mekjarvik sør og i Østhusvik på Rennesøy. Det er også gjort betraktninger av bruk av Sea Walk.



Mekjarvik sør, Randaberg kommune

Det områderegulerte arealet for utfylling av Rogfast-masse kan være aktuelt for kai i front til bl.a. cruiseskip. Lengden på fyllingstoppen er planlagt med ca. 270 meter mot nord og ca. 512 meter i østlig retning.

Dette vil bli en svært stor investering, med behov for å kjøpe landareal. En slik lokasjon må i tilfelle inkludere annen havneaktivitet.

Området er sentralt i fht. overordnet vegnett og er tett på hovedleden. Avstand for videre transport på sjø til regionale destinasjoner er ikke ideelt, men kan være akseptabelt.

Svekket konkurransekraft ift. nærhet til Stavanger sentrum opp mot dagens cruisekaier.

Godt potensial som snuavn for cruise og interessant mulighet for å skape næringsvekst i Randaberg.

Dette alternativet kan være realiserbart.



Østhusvik på Rennesøy, Stavanger kommune

En privat initiativtaker har gjort en mulighetsvurdering for etablering av cruisehavn, destinasjonssenter og overnattingstilbud ved Østhusvik på Rennesøy, i tilknytning til en ny kai på inntil 700 meter.

Planene har som et overordnet mål å forsterke tilbudet innen turisme, og knytte det til bl.a. et opplevelses- og kunnskapssenter for sjømatindustrien. Ved full utvikling vil det kunne fungere samlet som et godt tilbud for fastboende, relatert næringsetablering og destinasjonssenter for turisme.

Stavangerregionen Havn har ikke vært involvert i mulighetsstudien, men er blitt orientert om planene. Det anses som et positivt og ikke konkurrerende initiativ. Investeringsnivået er betydelig.

En eventuell kaiutbygging i Østhusvik med formål cruisehavn inngår ikke i geografisk satsingsområde for Stavangerregionen Havn.



SeaWalk

Forutsetninger for bruk til cruiseanløp:

- SeaWalk må etableres i et området som ligger beskyttet for sjø og vind.
- Tilstrekkelig sjøareal, slik at Seawalken og cruiseartøyet som fortøyer, ikke hindrer den alminnelige fartøystrafikken.
- Tilgjengelig infrastruktur på landsiden, slik at cruisegjester og leveranser til skipet kan håndteres sikkert og effektivt.

Stavanger indre havnebasseng og Åmøyfjorden er begge vurdert som uegnede lokasjoner til å etablere en SeaWalk. Det er allerede i dag begrenset manøvreringsareal for store skip i havnebassenget. En SeaWalk vil kunne hindre den alminnelige fartøys-trafikken. Åmøyfjorden ligger for utsatt til for vind og sjø. Det for øvrig ingen andre lokasjoner som anses som gode for SeaWalk i et helhetsspespektiv. Denne fortøyningsinstallasjonen anses ikke som et egnet alternativ for cruiseanløp i havnedistriktet.

Oppsummering av alternative kaier for cruiseanløp utenfor Stavanger sentrum

For at en kai skal egne seg til cruiseanløp, må den innfri omfattende vilkår. Kaiens konstruksjon, lengde og sjødybde er avgjørende, samtidig skal forholdene rundt kaien ivareta en trygg og effektiv håndtering av gjester, forsyninger og tjenester. Beliggenhet for anløpsstedet er også av betydning for hvor attraktivt det vil være for rederiet å bruke kaien.

Tendring (ankring i sjø) er ikke et anbefalt alternativ for cruiseanløp, og det innfrir heller ikke miljømålsetninger.

Det er få steder det er mulig å bygge en ny cruisekai, og det er en svært stor investering. Det må derfor vurderes å utnytte de kai-fasiliteter som eksisterer, før det bygges ny cruisekai. Muligheten for å tilby kai til cruiseanløp begrenses også av hva havneområdet benyttes til som kjernevirksomhet. Når et cruiseanløp bestilles, låser det kapasitet om lag to år før anløpet. Kaier utenfor Stavanger sentrum kan ikke tilby en slik fleksibilitet.

Eneste eksisterende kai i Stavangerregionen havnedistrikt som kan tilby cruiseanløp er kaien for utenriksfergene som går i rute fra Risavika; disse kan benyttes på dagtid på visse vilkår.

Sandnes Havn har vist interesse for å kunne ta imot noen cruiseanløp for mindre cruiseskip, og det er innledet et samarbeid om det.

Det kan være mulighet for å bygge en ny cruisekai utenfor Stavanger sentrum i det sørlige området i Mekjarvik, som er områderegulert for landvinning med tunnel-masse fra utbygging av E39 Rogfast. Det foreligger en avtale om at det skal kunne etableres offentlig kai i front av fyllingen, men kaien er ikke detaljregulert. Dette vil være en svært krevende investering og kan trolig ikke stå ferdig før tidligst 2030–2035.

En stor del av suksessen Stavanger har hatt som cruise-destinasjon er kaienes geografiske plassering, tett på bykjernen med enkel tilgang til attraksjoner og muligheter til å kunne spasere fra skipet til handels- og sentrumstilbud.



4.6 Samhandling om andre muligheter

Stavangerregionen Havn bidrar i samhandling for næringsutvikling i et overordnet samfunnsmessig perspektiv for bærekraftig utvikling. Spesielt tre områder utpeker seg: Gods, havbruk og havvind. Dette krever store og fleksible arealer på land. Eksisterende havneområder har muligheter til å tilby arealer og logistikk til denne type drift, og utvikling av nye arealer vurderes løpende.

Godsterminalen i Risavika kan med investeringer i utstyr og noe bygningsmasse doble kapasiteten, uten å ha behov for særlig mer landareal. Sjøtransport for frakt av gods er det mest miljøvennlige alternativet i de fleste tilfeller, og det er viktig at tilbudet blir synliggjort. Ved nyetableringer av industri er det viktig å samhandle med New Kaupang, øvrige næringsparker og næringseiendomsutviklere.

Oppdrettsnæringen og eksport av fisk er en stor industri med store ekspansjonsplaner i Rogaland. Fersk fisk er et godt egnet produkt for sjøtransport. Det er også behov for import til drift av anleggene. Dagens havneanlegg har kapasitet til denne type sjøtransport.

Landbasert oppdrett er arealkrevende, og det finnes flere egnede alternativer i regionen, f.eks. i Hanasand-området. Stavangerregionen Havn er ikke eier av det regulert industriområdet der, men ser det som viktig å samhandle med grunneiere og tilrettelegge for synergi og ringvirkninger for regionen.

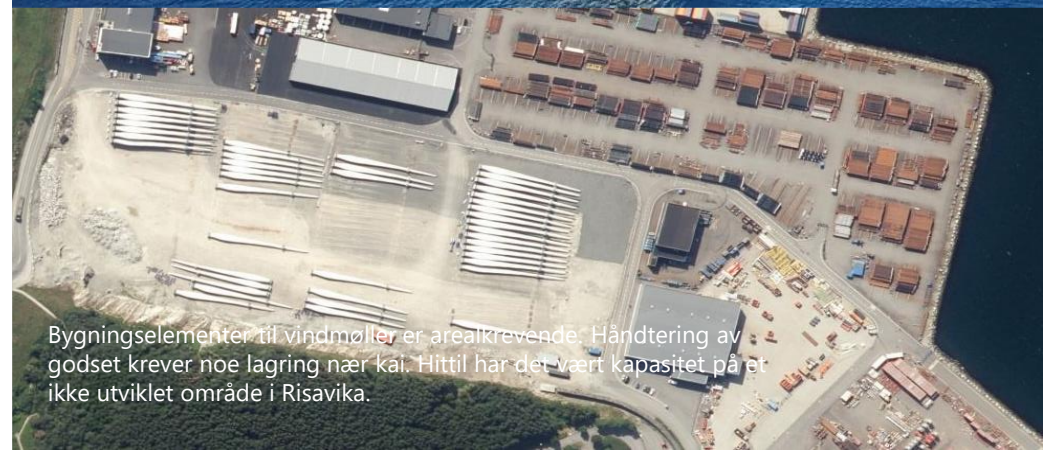
Havvind består av to faser; sammenstilling og produksjon. Sammenstilling og oppbygging av havvindparker er svært arealkrevende. Det er flere muligheter i regionen, bl.a. gode innspill fra NorSea Group og et område på Jelsa. Denne type virksomhet vil kunne kreve samhandling mellom flere havneområder. Service-markedet til operative havvindparker kan håndteres av eksisterende baseområder.

Regjeringens *Havstrategi* sier bl.a. følgende: «Mulighetene som havnæringene står overfor, blir ikke realisert av seg selv, men krever langsiktig målrettet satsing. Myndighetene skal bidra til at vilkår og rammebetingelser utformes på en måte som effektivt stimulerer til bærekraftig og lønnsom utvikling og høy verdiskapning i havnæringen.»

Godsterminalen Westport i Risavika.



Risavika har muligheter for å bli en større havn for eksport av fersk fisk. Bildet viser en lukket merd form utviklet lokalt av Fishglobe.



Bygningselementer til vindmøller er arealkrevende. Håndtering av godset krever noe lagring nær kai. Hittil har det vært kapasitet på et ikke utviklet område i Risavika.



5.0 Handlingsplan



Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer innenfor området «HVOR» i havnens Strategiplan 2021-2024. Vurdering av tidshorisont for mulig utvikling er basert på kjent informasjon om påvirkende eksterne og interne faktorer, og er gjort på et overordnet nivå.

Tiltakene i strategiplanen ivaretar arbeidsmetodikken som legges til grunn ved vurderinger av områder for havneutvikling.

Et utdrag av tiltak fra strategiplanen:

- Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase.
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter.
- Synliggjøre og kommunisere planer til myndigheter, politikere og andre aktører.
- Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i de ulike prosessene som påvirker disse.
- Vurdere samarbeid med andre havner og private eiere av kaier, arealer og bygg.
- Ivareta den underliggende verdien i havnens arealer ved å medvirke til eiendomsutvikling som finansierer havneinfrastruktur.
- Vurdere samarbeid med andre for å skape mest mulig verdier for fremtidig havneutvikling.

Område	Beskrivelse	Tidshorisont
Risavika – Sola kommune		
Risavika øst	Landvinning og nye kailinjer. Flere utbyggingsmuligheter. 50-70 dekar landvinning og mulighet for nye kailinjer 100-150 meter	Vedtatt i kommuneplan. Utvikling langsiktig horisont
Melingsundet, Tananger	Småbåthavn	Vedtatt i kommuneplan. Utbygging avhengig av markedsinteresse
F3 Skogen	Omdisponering fra grøntområde til havne- og næringsareal, areal ca. 40 dekar. Gjenstående fjellmasse på grense til havneområdet	Meldt inn til kommunens høring av Planstrategi 2020-2023. Planlegges som innspill til neste rullering av kommuneplanen. Utvikling langsiktig horisont
Tjora sør (Risavika sør)	Omdisponering av LNF til havne- og næringsareal, areal ca 100 dekar. Privat utviklingsaktør	Vedtatt i kommuneplan. Utbygging kan iverksettes fra 2023. Detaljregulering startet våren 2021
Mekjarvik – Randaberg kommune		
Mekjarvik nord v/molo	Nytt næringsareal ca 65 dekar og ca 180 meter kai	Vedtatt i kommuneplan. Oppstart detaljregulering ikke tidfestet
Mekjarvik sør	Nytt næringsareal med offentlig kailinjer i front. Landvinning ca. 124 dekar med masse fra tunneldriving av Rogfast	Områderegulert. SRHs eventuelle engasjement foreløpig ikke vurdert eller tidfestet
Stavanger sentrum – Stavanger kommune		
Bjergsted	Ny ISPS kai ca 340 meter, betinger utbygging av to tomter bak kai til næringsformål	Vedtak detaljregulering våren 2022. Mulig oppstart utbygging 2023
Strandkaien	Mulighetsstudie for vurdering oppfølging. Sentrumsplanen gir mulighet for nybygg	Foreløpig ikke tidfestet
Skagenkaien	Mulighetsstudie for vurdering oppfølging	Foreløpig ikke tidfestet
Østre havn, havnefronten	By- og havneutvikling iht. sentrumsplanen. Planprogram og etterfølgende detaljreguleringer	Vedtak planprogram ca desember 2021. Detaljreguleringsplan kan ikke vedtas før prosjekt flomvern trinn 1 er politisk vedtatt
Østre havn, Bekhuskaien	Byutvikling; transformasjon av kaien. Fortsatt havnedrift ved kai; ventekai for nasjonal trafikk. Detaljregulering og utbygging	Anslått utbygging fra 2025. Partnerskap Stavanger utvikling KF og kommersiell aktør
Østre havn, Holmen	Byutvikling med utfylling i sjø og forlengelse av Skagenkaien. Detaljregulering og utbygging	Utbygging ikke tidfestet, delvis avhengig av bl.a. fremdrift for Bekhuskaien. Partnerskap Stavanger utvikling KF og kommersiell aktør

Vedlegg: Havneavsnitt





Risavika Havneavsnitt



Hovedbruk



Havneavsnitt



Havneskisse

Sjødybde ved
kai, sjøkartnullAnslag maks
skipslengde

Tjenester



Areal utomhus



Bygg

Risavika sør

Risavika sør

Risavika øst

Utenriks ferge Danmark og Bergen
(container, bulk, stykk)

Kailinjer 35 - 39

Kailengde, kai høyde, installasjoner – [se link](#)

9,2-13,6 meter



260 meter

ISPS-sikring, vann, strøm, LNG, kran, mobilkran,
ro-ro ramper, truck

Tilgjengelig areal

Utenriks med ventehall, toll, kontorer, lagerhaller
kaldt og varmt

Offshore terminal

Kai 19 - 24

Kailengde, kai høyde, installasjon – [se link](#)

3,9 – 11,8 meter

100 meter

ISPS-sikring, vann, strøm, landstrøm offshore fartøy,
mobilkran, truck

Tilgjengelig logistikk areal

Kontorbygg, lagerhaller, bulkanlegg

Offshore terminal

Kai 1 - 7

Kailengde, kai høyde, installasjon – [se link](#)

6,4 – 10 meter

200 meter

ISPS-sikring, vann, strøm, landstrøm offshore fartøy,
mobilkran, truck

Tilgjengelig logistikk areal

Kontorbygg, lagerhaller, bulkanlegg



Mekjarvik Havneavsnitt



Hovedbruk



Havneavsnitt



Havneskisse

Sjødybde ved
kai, sjøkartnullAnslag maks
skipslengde

Tjenester



Areal utomhus



Bygg

Mekjarvik hovedkai

Mekjarvik Brent Spar

Mekjarvik Stena Recycling



Dypvannskai, offshore	Dypvannskai, offshore	Recycling
01N-N, 01N-M, 01N-S	02N Brent Spar	04N Brent Spar
Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link	Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link	Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link
13,3 meter	19,6 meter	4,1 meter
350 meter	160 meter	100 meter
ISPS-sikring, strøm, LNG (fylling fra bil), truck, mobilkran, ro-ro rampe	ISPS-sikring, strøm, LNG (fylling fra bil), mobilkran, truck	ISPS-sikring, mobilkran, truck
Areal tilgjengelig korttidsleie	Areal tilgjengelig korttidsleie	Ikke tilgjengelig
Lagerhaller, verksted, kontor	Lagerhaller, verksted, kontor	Lagerhaller, verksted, kontor



Stavanger Havneavsnitt



Hovedbruk



Havneavsnitt



Havneskisse

Sjødybde ved
kai, sjøkartnullAnslag maks
skipslengde

Tjenester



Areal utomhus



Bygg

Vestre havn: Bjergsted nord

Vestre havn: Bjergsted og Konserthuskaien

Vestre havn: Strandkaien

Vågen og Skagenkaien



Offshore ventekai



21W

Kailengde, kaihøyde, installasjoner –
[se link](#)

6,6 meter



110 meter



ISPS-sikring, ro-ro rampe, strøm, vann



Kun kaiflate



Ingen bygg

Cruise, offshore ventekai

20W, 18W

Kailengde, kaihøyde, installasjoner –
[se link](#)

5,0 – 12,6 meter

280 meter

ISPS-sikring, strøm, vann

Kun kaiflate

Ingen bygg

Cruise, offshore ventekai

16W-N, 16W-M, 16W-S

Kailengde, kaihøyde, installasjoner –
[se link](#)

8,5 meter

360 meter

ISPS-sikring, strøm, landstrøm offshore
fartøy, vann

Kun kaiflate

Verksted, kontor

Charterbåter, destinasjonsruter,
veteranskip, cruise, småbåthavn

013W, 05W, 04W

Kailengde, kaihøyde, installasjoner –
[se link](#)

7,2 meter

250 meter

ISPS-mulighet, strøm, vann

Ikke tilgjengelig

Ingen bygg



Stavanger Havneavsnitt



Hovedbruk



Havneavsnitt



Havneskisse

Sjødybde ved
kai, sjøkartnullAnslag maks
skipslengde

Tjenester



Areal utomhus



Bygg

Østre havn: Skansekaaien, Ryfylkekaaien, Hålandspiren, Børevigå småbåthavn

Østre havn: Kjerringholmen, Steinkarkaien, Jorenholmen, Bakarbyggå, Fiskepiren

Østre havn: Margarinlinjen, Bekhuskaaien



Cruise, offshore ventekai, hurtigbåter, redningstjeneste	Hurtigbåter og ferger i rute og venteplass, tjenestebåter, redningstjeneste	Ferge, hurtigbåter charter og ventekai, offshore ventekai
03W, 02W, 01W, 1Ø	08E til 17E	19E, 20E, 21E
Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link	Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link	Kailengde, kaihøyde, installasjoner – se link
3,2 meter og opptil 7,7 meter	5,4 meter og opptil 8,3 meter	4,2 meter og opptil 7,0 meter
140 meter	70 meter	130 meter
ISPS-sikring, strøm, vann, servicebygg med toalett/dusj/vask	Strøm, vann	ISPS-sikring, strøm, vann
Ikke tilgjengelig	Ikke tilgjengelig	Areal tilgjengelig
Servicebygg, kontor, lager	Kontor, servicebygg	Lagerhaller, verksted, kontor