



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger, 6. des. 2023

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 13.12.23

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 13. desember 2023 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 13.12.2023

Offentlige saker:	
Sak nr.	Sakstittel
50/23	Protokoll fra styremøte 08.11.23 – Forhåndsgodkjent og signert
51/23	Havnedirektørens orientering desember 2023
52/23	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
53/23	Egenevaluering av styret 2023
54/23	Rullering av Handlingsplan strategi - Handlingsplan 2024
55/23	Handlingsplan cruiseanløp Stavanger sentrum 2022-2030 – Statusrapportering tiltak
56/23	Ansattrepresentant som observatør i styret
57/23	Havneutvikling i Bjergsted, Stavanger
60/23	Eventuelt
Saker unntatt offentlighet:	
Sak nr.	Sakstittel
50/23	Unnt. off
52/23	Unnt. off
58/23	Unnt. off
59/23	Unnt. off



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Møtedato: 08.11.23

Møtenr.: 9

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede:	Arnt-Heikki Steinbakk	Renate Gimre
	Björg Sandal	Jess Milter
	John Peter Hernes - vara for S. K. Hegdal	Bjørn Kahrs
	Truls Dragset Dyldland	Leif Høybakk, Rep

Forfall: Sissel Knutsen Hegdal

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

Styremøtet ble avholdt i Reidar Berges Gate 7, 4013 Stavanger. Møtet startet kl 15.45 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 42/23 Protokoll fra styremøte 20.09.23

Protokoll forhåndsgodkjent og signert.

Sak 43/23 Havnedirektørens orientering november 2023

Vedtak: Saken tas til orientering.

Sak 44/22 Resultatrapport Q3 2023 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.





Sak 45/23 Innledende arbeid til strategiplan 2025-2028

Styreleder fremmet forslag til tilleggsvedtak angående ansattrepresentant i styret.

Vedtak: Saken tas til orientering. Styret ber administrasjonen i desember fremlegge en sak med plan om hvordan SRH kan tilrettelegge for at en ansattrepresentant kan delta i styremøter som observatør.

Sak 46/23 Møteplan og årshjul 2024

Vedtak: Styret tar saken til orientering og ber om dato for opplæring av nytt styre legges i møteplan og avholdes like etter de tiltrer.

Styret fikk fremlagt møteplan og årshjul for 2024 med følgende datoer:

- Onsdag 14. februar, møtestart kl. 16
- Onsdag 20. mars, møtestart kl. 16
- Onsdag 12. juni, møtestart kl. 16
- Onsdag 4. september, møtestart kl. 16
- Tirsdag 29. oktober og onsdag 30. november (styreseminar)
- Onsdag 11. desember, møtestart kl. 16

Det er avsatt møtetid 3 timer, om ikke annet avtales særskilt

Styret må melde tilbake til konsernkoordinator innen fredag 17. november dersom det er innvendinger til fremlagte møtedatoer.

Sak 47/23 Unntatt offentlighet § 23. Egen protokoll

Sak 48/23 Unntatt offentlighet § 23. Egen protokoll

Sak 49/23 Eventuelt - Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll

Møtet ble hevet kl 16:00

Arnt-Heikki Steinbakk

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal (sett)

Truls Dragset Dyldland

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 51/23
MØTEDATO: 13.12.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 07.12.2023

Havnedirektørens orientering desember 2023

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	51/23	13.12.2023	

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering.



GJENNOMFØRING AV TILLEGGSAVTALE TIL NY SELSKAPSAVTALE

SRH ble første gang kontaktet av Stavanger kommune medio august for oppfølging av tilleggsavtalen til ny selskapsavtale om uttak av Østre Havn. Kommunen og Stavanger utvikling KF fikk da tilgang til alt underlag til verdivurdering utført av Veridian Analyse våren 2023. I ettertid er det etablert tilgang til kommunens representanter for utvidet dokumentasjon knyttet til due diligence.

Stavanger kommune leder arbeidet for gjennomføring av uttak av Østre Havn innen 01.05.24. Det har vært to møter; den 11. september og 16. november. SRH har fra starten gitt uttrykk for ønske om å ta ansvar for havnedriften, og oppfatter at kommunen støtter dette. I begge møtene deltok Haver Advokatfirma for å ivareta SRHs juridiske interesser. Stavanger kommune er i møter og forberedelser representert i et bredt omfang med avdelingene eierskap, juridisk, økonomi, park og vei og sentrumskoordinator, samt Stavanger utvikling KF.

I det første møtet etterspurte SRH en formell skriftlig henvendelse fra Stavanger kommunen om hvordan de stiller seg til iverksettelse av tilleggsavtalens bestemmelse om uttak av Østre Havn. SRH fulgte opp med brevet fra styreleder datert 20.09.23, styrebehandlet i sak 36/23. Svarbrevet fra kommunen, datert 24.10.23, ble vedlagt sak 43/23.

I møtet den 16. november ble kommunens prosess for vurderinger knyttet til en overdragelse av «havnekassen» fra SRH presentert. SRH orienterte om hva SRH trenger av informasjon fra kommunen og det interne arbeidet så langt. Det ble avtalt at SRH i møte den 11. desember skal fremlegge hvordan man ser for seg videre havnedrift og utkast til avtale mellom SRH og kommunen om dette. Den 6. desember er det arbeidsmøte mellom partene for å gjennomgå alle eiendommer og tekniske forhold.

I november-møtet ba SRH om at Stavanger kommune gjør en skriftlig henvendelse til representantskapet om hvordan kommunen stiller seg til en erklæring om tiltredelse av avtalen.

Konsekvenser av ny selskapsavtale og tilleggsavtale krever oppskrivning av skattemessig verdi av SRHs driftsmidler. Deloitte er engasjert til å utføre dette arbeidet, der rapporter utarbeidet av Veridian Analyse for verdsettelse av SRH konsern våren 2023 er del av grunnlaget.

Sola kommune og Randaberg kommune har ikke tatt kontakt med SRH om de konkrete havneutviklingssakene omtalt i tilleggsavtalen om Risavika og Mekjarvik. Havnedirektøren vil følge dette opp på nyåret. Området «Skogen» i Risavika Sør ble omdisponert til næring i vedtak av ny kommuneplan i høst. Områdene i Mekjarvik var allerede omdisponert til næring. Det forventes at SRH er tett involvert i utarbeidelse av detaljreguleringsplaner for «Skogen» og Mekjarvik Nord. I Mekjarvik er det behov for grunnnerverv, og Randaberg kommune ønsker selv å gjennomføre dette.

Havnedirektøren vil så snart overordnede forhold er avklart fremlegge en langtidsprognose (10-15 år) for mulige investeringsprosjekter innen havneutvikling.

CRUISENETTVERKSMØTE

Ultimo november deltok maritim sjef med en presentasjon for cruisenettverksmøte i regi av Region Stavanger. Tema for presentasjonen til SRH var: *Vedtatt handlingsplan for cruise, hva sier den og hva vil den bety?* I samme møte oppsummerte Region Stavanger sine erfaringer fra årets cruisesesong. Det ble også fremlagt informasjon om hvordan arbeidet i cruisenettverket drives og hva det oppnås med å jobbe sammen på denne måten. Visit Ålesund gav også innspill om hva Stavanger som cruisedestinasjon bør jobbe strategisk videre med. Avslutningsvis deltok konstituert havnedirektør og maritim sjef i en workshop sammen med de andre møtedeltakerne om hva man i fellesskap ønsker å jobbe videre med ift. cruisesegmentet.

HMS-KONFERANSEN RISAVIKA

9. november ble årets HMS-konferanse avholdt på Sola kulturhus, 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. I tillegg er det en god møteplass som gir rom for å knytte kontakter og utveksle erfaringer. Tidligere styreleder, Arnt-Heikki Steinbakk, holdt avslutningstalen. Det var flere nyttige og interessante innlegg med fokus på samhandling og læringspunkter fra konkrete hendelser og prosjekter.

ORGANISASJONSUTVIKLING

Ledergruppen har igangsatt en prosess med organisasjonsutvikling som et ledd i den kommende strategiprosessen. Konsulentfirmaet Raadvill, som har vært involvert i arbeidet med team og kulturarbeidet og som gjennomfører lederutviklingsprogrammet, bistår også i dette arbeidet. Ledergruppen vil gjennom en serie av samlinger gjennomgå et program hvor overordnet tema er en totalmodell for ledelse. Målet er å foreta en kartlegging om eventuelle behov for å endre måten SRH er organisert på i lys av overordna mål og planer.

SAMARBEIDSAVTALE MED REGION STAVANGER

I 2022 inngikk SRH en overordnet samarbeidsavtale med Region Stavanger hvor hoveddelen av det strategiske og operative arbeidet med salg og markedsføring av Stavangerregionen som cruisedestinasjon ble overført fra SRH til Region Stavanger. SRH bidrar innen temaer og på arenaer der det er relevant. Ett av formålene med avtalen er å legge til rette for en overordnet planlegging og koordinering for å videreutvikle Stavangerregionen som en attraktiv helårs cruisedestinasjon

I tråd med inngått samarbeidsavtale med Region Stavanger er det gjennomført et evalueringsmøte mellom partene. I møte deltok reiselivsdirektør Per Morten Haarr og Cruise manager Line Murphy, SRH var representert med maritim sjef Dag Matre og konstituert havnedirektør.

Cruise manager (CM) hadde i møte en kort presentasjon av hovedfokuset i 2023, for innfrielse av felles mål: «Stavangerregionen skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn». Det er blitt opprettet ett cruisenettverk som pt. har 29 medlemsbedrifter. Det arrangeres tre årlige møter, jevne oppdateringer om cruise, mer samarbeid på tvers og cruisenettverket skal være en arena for kompetanseheving.

CM deltar på markedsaktiviteter og har gjennom året arrangert visningsturer for rederier, turoperatører og andre kunder som har cruise som segment. CM har også vært en pådriver for mest mulig flyt for gjester, aktører og lokalbefolkning. CM har direkte kommunikasjon med de ulike skipene, f.eks. HR managere angående tilbud for mannskap. CM har som mål at Stavanger skal ha det beste tilbudet for mannskapene. Markedsmessig er mannskapene viktige da deres opplevelse av Stavanger ofte blir videreformidlet til cruiseskipenes gjester. CM skal videre bidra til videreutvikling av landbaserte opplevelser og at disse er godt koordinert. CM jobber også aktivt med etablering av fakta database om cruise, deling av fakta og de gode historiene.

SRH er godt fornøyd med samarbeidsavtalen med Region Stavanger. Allerede etter første hele driftsår registrer SRH et profesjonelt og målrettet arbeid.

DEN DAGLIGE DRIFT

Det er travle dager i havnen med flere investeringsprosjekter i arbeid. Det har vært jobbet godt med siste oppdatering av prislister, budsjett og økonomiplan.

Vinteren kom tidligere enn forventet, men våre fagarbeidere har forberedt kulda godt med nødvendige tiltak rundt havnens vannledninger og vannfyllerier. SRH har en egen plan for vintervedlikehold, dvs snømåking, salting og strøing. Denne planen er oppdatert i forhold til nye leietakere og endringer i leieforhold. Vintervedlikeholdet løses med bruk av eget personell og innleid kapasitet.

SRH har nå vært ute med anbud for to driftsbaserte rammeavtaler som nærmer seg utløp.

HMS

Den 15. november gjennomførte Rogaland brann og redning tilsyn i Utenriksterminalen i Risavika. Hensikten med tilsynet er å vurdere om eier/bruker ved objektet har et velfungerende systematisk sikkerhetsarbeid (internkontroll) som ivaretar brannsikkerheten.

Tilsynet hadde fokus på:

- Byggets branntekniske utforming (branntegninger, brannkonsept, etc.)
- Kontroll og vedlikehold av branntekniske installasjoner (brannalarmanlegg, ledesystem, sløkkeutstyr etc.)
- Håndtering av farlig stoff
- Risikovurdering med tilhørende handlingsplan
- Brannøvelser og brannvernopplæring
- Eier og brukers rutine for avvikshåndtering

Tilsynet ble gjennomført ved gjennomgang av brannteknisk dokumentasjon, branntegninger og rutiner for internkontroll. Deretter ble det foretatt en befaring i objektet.

Tilsynet avdekket to avvik.

Avvik nr. 1 (eier) Manglende dokumentasjon av byggverkets forutsetninger.

Orienteringsplan som inneholder nødvendig informasjon om brannskillende bygningsdeler, rømnings- og angrepsveier, sløkkeutstyr, branntekniske installasjoner (alarm- og sløkkeanlegg), brannvernleder mv. var ikke hengt opp ved brannalarmanlegget ved hovedangrepsvei. Dette er en forutsetning for bygget som er beskrevet i brannkonseptet og må på plass.

Avvik nr. 1 (bruker) Bruker har ikke sørget for at rømningsveiene opprettholder sin funksjon.

I Fjord Line sitt avgangsområde er det hengt opp en sperring mot rømningsvei. Dette for å sørge for at folk går rett vei. Selv om kjettingen som er hengt opp er i plast og enkelt kan fjernes, skal det ikke være hindringer i rømningsveien. Bruker må derfor komme opp med en annen løsning for å sørge for at passasjerer går der de skal uten å sperre rømningsveien.

SRH er i gang med å lukke avvikene og vil innen fristen 04.01.2024 sende skriftlig tilbakemelding til Rogaland brann og redning.



TILSTANDSKARTLEGGING KAIER

Første halvdel av november ble det gjennomført en tilstandskartlegging av SRH sine kaier på vestsiden av Vågen, inkludert flytebrygger i Vågen, Natvigs Minde og dykdalber. Safecontrol utførte denne jobben i samarbeid med Proffdykk som tar seg av inspeksjonen under vann.

Proffdykk inspiserte også kjøletrommelen til ladeanlegget på Jorenholmen. Denne var fint begrodd, som forventet, og måtte spyles. Wirene som festet trommel til kaia var rustet tvert av allerede etter et år, og ble byttet ut med fiberstropper. Proffdykk mente belastning av kloakk fra overløpskanalen under Jorenholmskaiaen kunne være årsaken til surt miljø og høy tæring på stålet.

Proffdykk har også dykket opp og skal rydde traséen til sjøkabelanlegget som skal forsyne Vassøyferja med strøm. LOS Cable Solutions som skal levere sjøkabelanlegget var i byen samtidig og var med ombord i dykkerbåten for å få god kunnskap om dybder og hvordan det ser ut på bunn der kablene skal legges.

Da kontrollene var ferdige i Stavanger gikk turen videre til Mekjarvik der det ble gjennomført en tilstandskontroll av SRH sine kaier, inklusive kaia som disponeres og leies av Stena Recycling.

NY SVEISEHALL FOR GMC (MEKJARVIK)

GMC Eiendom er i gang med å oppføre en 1 180 kvm ny sveisehall på eiendommen som de leier av SRH i Mekjarvik. Byggearbeidene er godt i gang, ringmur er støpt og i inneværende uke så støpes også gulvet. Neste uke starter de med stålmontasje. (Søyler, bjelker, tak) Forventer tett bygg i måned skifte Jan/feb. Det planlegges med at sveisehallen står klar medio 2024 og aktiviteten i sveisehallen forventes å medføre mer aktivitet over kai.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien

Konstituert havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 52/23
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: OBB/KA
Innstill. dato: 06.12.23

Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	52/23	13.12.2023	
Representantskapet for SRH IKS	16/23	15.12.2023	

Forslag til vedtak:

- «1. Budsjettet for 2024 godkjennes.
2. Økonomiplan for 2024-2027 godkjennes.
3. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken på inntil 150 MNOK.
4. Styrets vedtak i pkt. 1-4 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»



1) Selskapet

Stavangerregionen Havn IKS ble etablert i 2000 med dagens tre eierkommuner; Stavanger kommune (81,88 %), Sola kommune (16,75 %) og Randaberg kommune (1,37 %). Fra 01.01.2020 inngikk Rennesøy og Finnøy i Stavanger kommune. Selskapet fikk dermed ansvar for et større sjøareal. Eierne vedtok i 2023 en ny selskapsavtale. Gjennom en tilleggsavtale mellom eierne har alle eierkommunene rettigheter som kan medføre fremtidige endringer i eierbrøken.

Morselskapet Stavangerregionen Havn IKS (**SRH IKS**) ivaretar de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene i tillegg til strategisk arbeid og øvrig langsiktig arbeid knyttet til marked, eiendom og økonomi.

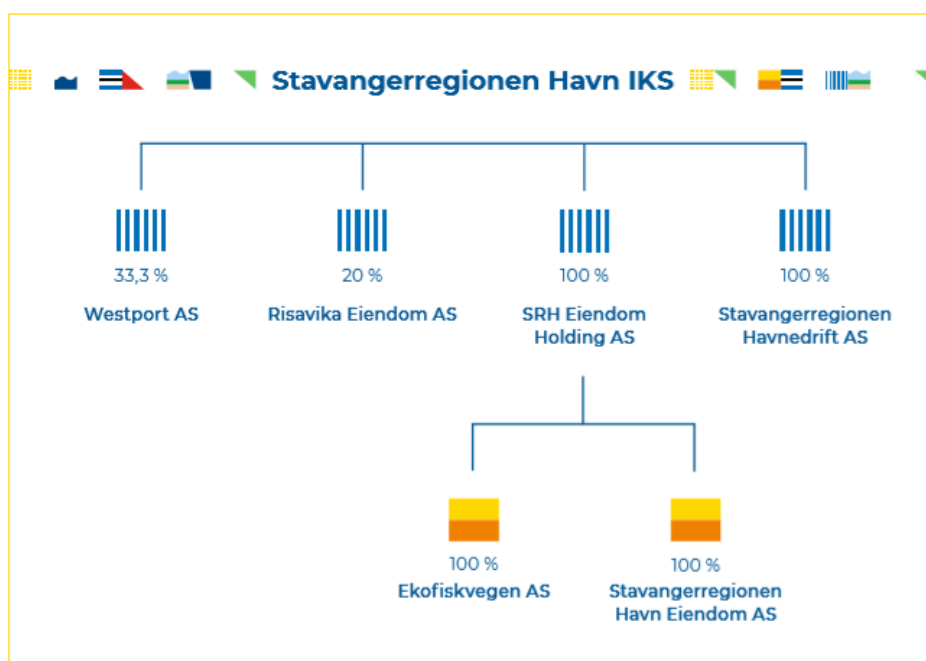
Datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS (**SRHD**) står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen. Selskapet leier kaier, arealer og bygninger av morselskap og søsterselskap, og fremleier disse til havnens brukere. SRHD tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, rapporterer statistikk, og ivaretar arbeid med sikring, beredskap og havnerenovasjon.

SRH Eiendom Holding AS (**SRHEH**) ble etablert i 2016, og inneholder eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS (**SRHE**) og Ekofiskvegen AS.

SRHE er største grunneier i Risavika havn (Sola kommune), og eier kailinjer, operasjons- og lagerarealer og bygninger både på nordsiden og sørsiden av havnebassenget.

Ekofiskvegen AS eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn (Sola kommune). Eiendommen og bygget leies ut.

SRH IKS eier 1/3 av aksjene i Westport AS som driver godsterminal i Risavika. Norseas eier resterende aksjer.



Representantskapet er SRH IKS sitt øverste organ og består av fem medlemmer. Styret i SRH IKS har sju medlemmer. Medlemmene i begge organer er utpekt av eierkommunene og sitter i fire år.



Det er til sammen 25 ansatte i konsernet; to ansatte i morselskapet SRH IKS og 23 ansatte i SRHD.

SRH IKSs foretaksform og virksomhet er hjemlet i hhv. Lov om interkommunale selskaper av 29.01.99 nr. 6 og Lov om havner og farvann av 21.06.2019 nr. 70. IKS-loven ble nylig endret og er omtalt i sak 38/23. Det er i tillegg en rekke andre regelverk som har innvirkning på de myndighetspålagte oppgavene, havnevirksomheten og relaterte oppgaver.

Havne- og farvannslovens formål er tatt med i visjonen og målene til SRH.

§ 1. Formål

Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

Et utvalg (Hjelmeng-utvalget) har sett på like konkurransevilkår for offentlige og private aktører, det kan påvirke IKS-loven, og havnenes vilkår kan endres. Siste publiserte rapport er fra januar 2020¹. ESA mener at Norge bryter EØS-reglene og det jobbes med dette tema i departementet.² Dette kan få konsekvenser på sikt for havnevirksomhet, men ukjent i hvilket omfang³. ESA sendte spørsmål til norske myndigheter i 2021 angående konkurranse på like vilkår som norske myndigheter ikke har besvart. Saken ligger til behandling hos Nærings- og fiskeridepartementet. Samfunnsbedriftene har i lengre tid stilt seg tilgjengelige dersom det skulle være behov for bistand. Det er ukjent når og om brevet vil bli besvart.

SRH konsernet har levert skattemeldinger som begrenset skattepliktige etter skatteloven § 2-32 2.ledd. Ytterligere opplysninger finnes i årsrapporten 2022 note 9⁴. SRH jobber for å innordne seg etter ny selskapsavtale som fører til en tilpasning mot full skatteplikt.

2) Organisasjon

Odd Bjørn Bekkeheien er pt. konstituert havnedirektør da tidligere havnedirektør Magne Fjell har sluttet. Da sittende styre fratrer våren 2024 vil prosessen vedrørende ansettelse av ny havnedirektør overføres til påtroppende styre.

Virksomheten jobber kontinuerlig for å tilrettelegge den maritime næringen for fremtiden, og gjøre regionen mer attraktiv for næringsdrivende. Det pågår flere store prosjekter som fremmer sjøtransport som transportform, i tillegg til energioptimalisering og elektrifisering (kai, eiendom, fartøy, kjøretøy, trucker, etc.).

Kommende strategiprosess med tilhørende organisasjonsutvikling vil avdekke hvor SRH vil ha behov for å styrke seg de kommende årene.

¹ [Andre rapport om Hjelmeng-utvalget klar - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/andre-rapport-om-hjelmeng-utvalget-klar/id2811117)

² [Sektorgjennomgang knyttet til konkurranse på like vilkår](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/sektorgjennomgang-knyttet-til-konkurranse-pa-like-vilkar/id2811117)

³ [Staten trenerer konkurranse på like vilkår - Samfunnsbedriftene](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/staten-trenerer-konkurranse-pa-like-vilkar-samfunnsbedriftene/id2811117)

⁴ [Årsrapport Stavangerregionen Havn 2022](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/arsrapport-stavangerregionen-havn-2022/id2811117)

3) Markedsutsikter

Havner er en dynamo for utvikling og vekst. Ringvirkningsanalyse viser at det tilknyttet SRHs havnedistrikt er nærmere 7 600 årsverk, en omsetning på ca. 18,5 mrd. NOK og verditilvekst på nesten 6 mrd. NOK. Energibransjen er i vekst med utvidet leteaktivitet som krever mer areal på land og økt logistikkaktivitet for baseaktørene.

Forbrukergods har en nedgang i 2023 og det forventes ytterligere nedgang i inngangen av 2024. Bulk og spesielt salt har hatt en solid økning som gir store volumer over kai.

Nye energimarkeder og etterspørsel etter nye energibærere til transport både på land og på sjø er plasskrevende, og viser nok en gang viktigheten av tilgjengelig areal og god havneinfrastruktur.

Energi og offshore

Stavangerregionen har Europas største olje- og gassklynge, og et velfungerende base- og havneanlegg er avgjørende for effektiv drift og logistikk i næringen. Antall offshoreanløp ser ut til å ha en liten oppgang fra ca. 2 500 anløp i 2022 til estimert ca. 2 700 anløp i 2023.

Inneværende år har den estimerte oppgangen i tonnasje inntruffet sent. OCTG (offshore rør) har i Q4 opplevd stor pågang med nærmere 70 % økning i arealbruk. I tillegg ønsker aktørene å samle lagringsbehovet, istedenfor å ha det plassert på forskjellige lokasjoner. Overnevnte, i kombinasjon med økt aktivitet kommende år, både i produksjon og leteboring, betyr at etterspørselen må møtes i form av nybygg. SRH har per tiden begrenset ledig areal for innendørs lagring på havneområdene, og det må vurderes å sette opp flere bygg for å møte etterspørselen og gjøre SRHs havneanlegg enda mer attraktive.

Gods

Konvensjonelt gods håndteres av terminalselskapet Westport AS. De håndterer den daglige godstrafikken i tillegg til godset 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 Kina går ned og forbrukermarkedet er som kjent nedadgående med svak krone, høyere renter og økte energipriser.

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

Fjord Line forventer en betydelig oppgang fra 2023 da de neste år vil seile som normalt hele året. 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.

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 3700 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.

Nye markeder

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 av grunnen til dette er 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 hydrogentilførsel, i tillegg til ladeinfrastruktur og mer landstrøm. Her blir det et samspill med politiske føringer, ny teknologi og markedets muligheter.

Cruise

Fra og med 1. januar til 27. november 2023 har SRH håndtert 213 cruiseanløp og forventer fem anløp til før årets cruisesesong er over. Ca 600 000 cruisegjester har besøkt regionen, noe som vil si at Stavanger er en av havnene i Norge som håndterer flest cruisepassasjerer.

2023 er det andre året med godt samarbeid mellom SRH og Sandnes Havn. I løpet av året har 18 cruiseskip besøkt Sandnes Havn, en økning på 14 fra året før. Dette året har også vært det første der de store skipene har besøkt Sandnes, og flere av disse har hatt nesten 3 000 passasjerer om bord.

Handlingsplanen for cruiseanløp 2022-2030 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 ivarettatt.
4. Indre Skagenkaaien 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.

For 2024 vil 11 anløp overstige begrensinger i handlingsplanen, men siden reservasjonen var gjennomført før handlingsplanen ble vedtatt, består reservasjonene. 2024 vil bli en god cruisesesong der 259 cruiseanløp forventes til regionen.

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 morgendagens næring med dagens aktivitet. Logistikken er arealkrevende, men krever ikke mye kontorfasiliteter. 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 8 000 kvm bygningsmasse primært for innendørslagring, samt et kombinasjonsbygg.

Det er nylig satt opp to lagringshaller på Risagrunnen 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 som nevnt 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 innendørslagingsbehov 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 bidragsytere 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 er i privat eie. GMC Eiendom er i gang med å oppføre en 1 180 kvm ny sveishall på tomten som leies av SRH. Sveishallen er planlagt ferdigstilt medio 2024 og aktiviteten i sveishallen forventes å medføre mer aktivitet over kai. Alle arealer er fullt utleid, og det er meget god aktivitet over kai, så 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 Skansekaaien til Bekhuskaaien, ønsker Stavanger kommune å legge til rette for ny bebyggelse til næring og bolig. Det meste av dagens havneaktivitet skal ivaretas i området, det er kun tilbudet om ISPS-kaier på Bekhuskaaien 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 01.05.23 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 Strandkaaien, for å imøtekomme kommunedelplanens ønske om å oppføre et mindre næringsbygg her.

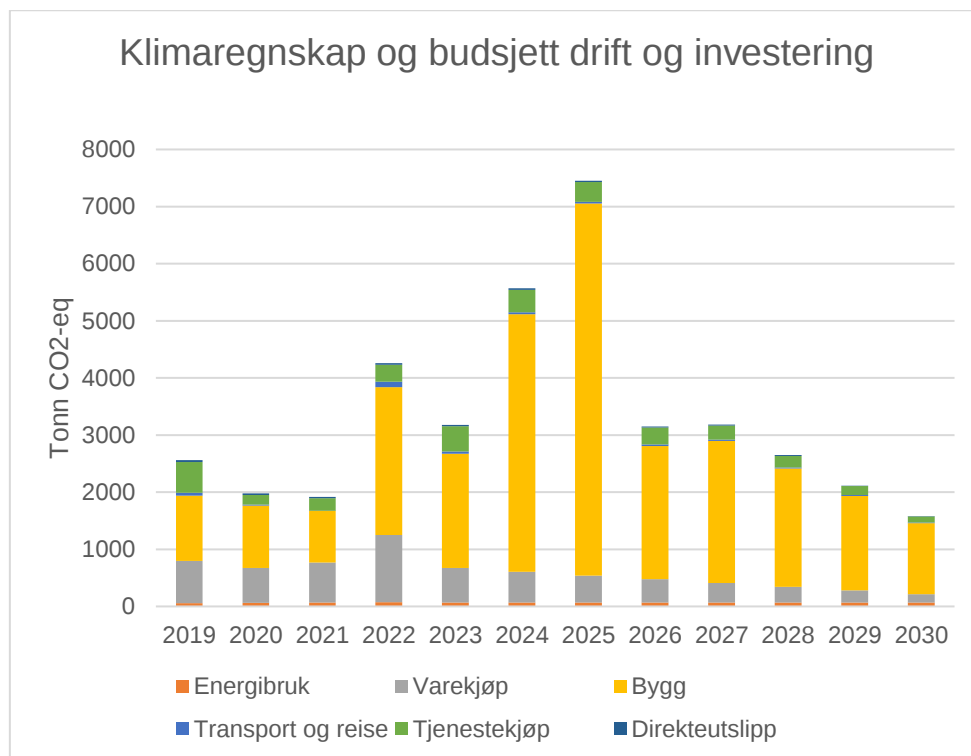
4) Klimabudsjett og framskrivning 2024-2030

Klimabudsjett og framskrivning 2024-2030

SRH utarbeider et klimabudsjett med framskrivning, dette er i hovedsak delt i to. Det er laget et klimabudsjett for egen drift (GHG-protocol), inkludert investeringsprosjekter (bygg), og det er laget et klimanyttebudsjett som viser hvordan investeringer gir klimanytte for fartøy ved kailigge.

Energiforbruk videresolgt til leietakere og til landstrøm er iht. GHG-protocol tatt ut av SRHs klimabudsjett for egen drift. Klimakonsekvens av investeringer er justert fra å ligge som et årlig snitt (avskrivninger), til å følge investeringsbudsjett. Klimabudsjettet ser derfor noe annerledes ut enn det klimaregnskapet som har blitt rapportert i årsrapport fram til 2021.

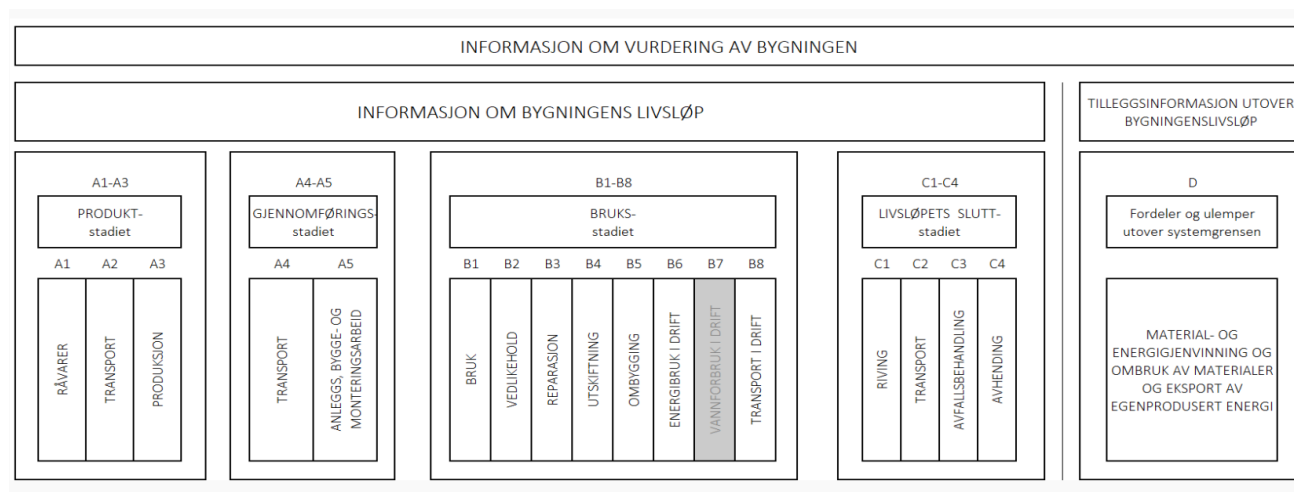
Klimabudsjett drift og investeringsprosjekt



Framskrivningen viser tydelig at det fremdeles er investeringsprosjekter som bidrar mest til klimagassutslipp, og at det er i investeringsprosjektene det er mest å hente på å gjøre tiltak. I framskrivningen er det tatt høyde for en utvikling innen bygg og anlegg i størrelsesorden 5 % årlig reduksjon i utslippsfaktor for prosjekter. Dette som følge av at bransjen er i utvikling. Tall fra 2019-2022 er regnskapstall, tall fra 2023 er prognose og tall fra 2024-2027 er framskrivninger basert på investeringsbudsjett. Utslippstall fra investeringer fra 2028-2030 er basert på årlig investeringsbudsjett på 200 mill.

Det må i framtidige prosjekter ses på mulig utslippsreduksjon fra alle prosjektfaser iht NS 3720.

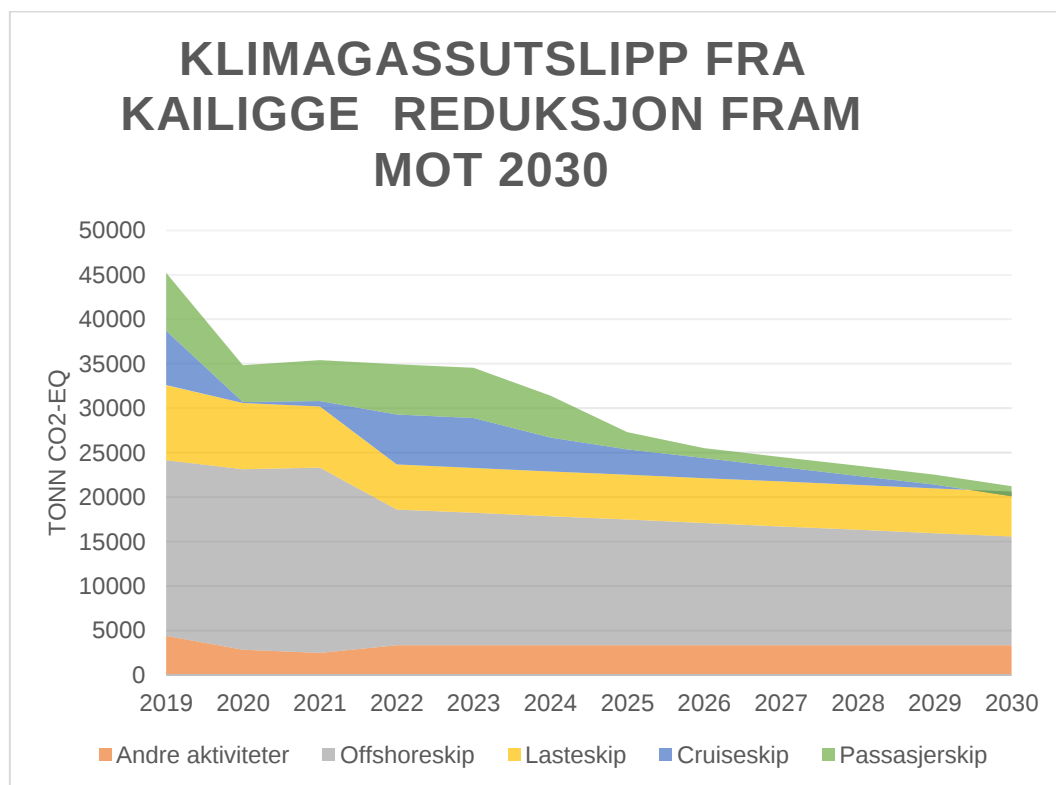
Tabell: Livsløpet for en bygning, som definert i NS 3720



Utslippene fordeler seg ulikt i ulike typer prosjekter. Dette må tas med i betraktningen i planlegging, konkurransefase og gjennomføring av nye prosjekter. De prosjektene som drar opp utslippsframskrivning i 2024 og 2025 er landstrøm for cruise og ny kai i Risavika. Nye miljøkrav i offentlige anskaffelser som kommer 01.01.2024 gir god mulighet for å få gjennomført prosjektene med lavt miljøavtrykk.

Klimanyttebudsjett

Klimanyttebudsjett viser hvordan SRH som tilrettelegger forventes å bidra til utslippsreduksjon fra kailigge. Framskrivningen viser forventet reduksjon i klimagassutslipp fra kailigge som et resultat av planlagte investeringer i elektrifisering.



5) Farvannsavgift 2024

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med farvannsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens § 36. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt fem år. Innkrevingen ble redusert etter beregningen i 2016 og tilbakeført i løpet av femårsperioden. Estimert pr 31.12.23 er akkumulert fond på kr 8,6 MNOK som tilhører årene etter 2016. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Kostnadene er redusert de siste årene i forhold til farvannsavgiftsområdet og SRH har ikke innkreving pr nå. Etter oppgjør knyttet til forlatt skip ved Bru kai har selvkostfondet økt med 2,3 MNOK i 2023.

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS										
Farvannsavgift 2018-2027										
Hovedtall og disponering av fond										
Tall i TNOK	2018	2019	2020	2021	2022	Prognose 2023	Økonomiplan			
							2024	2025	2026	2027
IB	21 359	15 771	15 249	13 115	9 761	8 131	8 588	6 671	4 555	2 239
Inntekter	3 057	3 455	958	-	-	2 318	-	-	-	-
Kostnader	-9 077	-4 329	-3 287	-3 576	-1 941	-2 226	-2 272	-2 366	-2 465	-2 535
Resultat	-6 020	-874	-2 329	-3 576	-1 941	92	-2 272	-2 366	-2 465	-2 535
Renter fond	431	353	196	222	311	365	355	250	148	43
UB	15 771	15 249	13 115	9 761	8 131	8 588	6 671	4 555	2 239	-253

6) Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027

Som beskrevet under punkt 3 «Markedsutsikter» er det varierende markedsutsikter, prisutvikling er med på å justere opp både inntekter og kostnader. Regnskapslovens prinsipper § 4-1 er forsøkt anvendt i budsjettarbeidet (transaksjonsprinsippet, opptjeningsprinsippet, sammenstillingsprinsippet og forsiktighetsprinsippet). SRH har ikke tillagt renter på anleggsmidlene i investeringsbudsjettet, men resultatført i perioden det forventes at de påløper i budsjetterte resultatregnskap. SRH har vært forsiktige med å øke inntektene på nye investeringer og inntektene er økt tilsvarende avskrivningen i det enkelte år (2024-2027). Det er ikke medtatt avskrivninger og justeringer som kommer fra oppkjøp av virksomheter (Utenriksterminalen AS, Ekofiskvegen AS og Risavika Havn AS), som beregnes ved årsslutt. Tilleggsavtalen mellom eierkommunene er ikke hensyntatt i utformingen av budsjett og økonomiplan grunnet usikkerhet angående effekten av denne.

For mer detaljert informasjon se bilag 1.

Hovedtall i SRH og konsern:

(alle tall presentert i tusen)

Økonomiplan 2024-2027 Konsern						
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter	255 389	250 851	291 396	305 954	319 166	335 354
Driftskostnader	148 955	139 238	147 783	158 398	169 010	184 012
Driftsresultat	106 434	111 613	143 613	147 556	150 157	151 342
Finans	-51 439	-44 431	-54 913	-58 419	-61 472	-61 139
Resultat før skatt	54 995	67 182	88 700	89 137	88 685	90 203
Estimert skattekostnad 22 %			19 514	19 610	19 511	19 845
Resultat etter skatt			69 186	69 527	69 174	70 358

Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS						
	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter	59 688	63 884	73 834	82 746	84 211	87 009
Driftskostnader	44 529	44 485	40 262	42 426	46 110	46 853
Driftsresultat	15 159	19 399	33 572	40 320	38 101	40 156
Finans	-7 503	-7 414	-17 273	-22 433	-26 774	-27 676
Resultat før skatt	7 656	11 985	16 299	17 887	11 327	12 480
Estimert skattekostnad 22%			3 586	3 935	2 492	2 746
Resultat etter skatt			12 713	13 952	8 835	9 734

Inntekter

Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, og inntekten får ingen likviditetstilførsel til SRH.

Det forventes en økning i kaivederlag i forhold til 2023. For cruisevederlaget er prisene differensiert slik at høysesong (april-september) har en høyere pris.

Varevederlaget forventes å ha en oppgang i 2024 i forhold til 2023. Det forventes en videre økning i 2025.

Tjenesteleveranser forventes å øke i forhold til 2023, mye på grunn av økt leveranse av strøm. Investeringer i landstrømanlegg og trafo gir høyere inntekt på strøm i årene fremover, og det forventes en positiv virkning på resultatet.

ISPS-vederlaget forventes å øke i forhold til 2023 med en videre økning i årene som kommer. I 2024 har minstepris for passasjerer (PAX) pr anløp økt med 16 %, og pris pr PAX økt med 25 % i perioden april til september. Resten av året er prisen uendret. PAX for rutegående charter trafikk økes til 5 kr pr PAX.

For utleie eiendom viser budsjettet en økning i 2024 som følge av nye leieavtaler og prisstigning på 4 %. Påfølgende år viser også en økning med prisstigning på 2,5 % i snitt. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer, som å ikke medta avskrivninger hvor inntekt ikke er kjent. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett. Vesentlige investeringer vil gi inntekter og avskrivninger lenger frem i tid enn oppsatt økonomiplan.

For mer informasjon se bilag 1.

Kostnader

Kostnadene i 2024 er basert på en generell økning på 4 %. Fra 2025 er generell økning ca. 2,6 %. I tillegg er det gjort konkrete vurderinger på hva som skjer i årene som kommer.

Varekosten er satt opp betydelig i forhold til 2023, og er knyttet til salg av strøm. Som nevnt over vil investeringer i landstrømanlegg og trafo gir økte kostnader på strøm i årene fremover, men for å ha et forsiktig budsjett er det ikke tatt hensyn til store økninger i fremtidige inntekter og kostnader.

Usikkerhetsfaktorer i forhold til konsulentbruk er blant annet knyttet til spørsmålet om dette er investering eller løpende driftskostnader. Dette vurderes løpende og alltid ved årsslutt.

Reparasjon og vedlikehold er justert opp i forhold til budsjett 2023. Oppjusteringen skyldes blant annet planlagt vedlikehold flere steder, og det er tatt høyde for kjente og ukjente forhold. Flere ferdigstilte landstrømanlegg fører også til høyere vedlikeholdskostnad.

Det er avsatt for tap på fordringer i andre driftskostnader på 2 MNOK. Avsetningen for tap er gjort på generelt grunnlag og forsiktighetsprinsippet.

Grunnet usikkerhet knyttet til skatt blir det av forsiktighetshensyn vist mulig skattekostnad på 22 %.

For mer informasjon se bilag 1.

Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

Investeringsbudsjett for 2024-2027

Selskaper	2024	2025	2026	2027	Sum
Stavangerregionen Havn IKS	259 000	430 000	155 000	195 000	1 039 000
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
Stavangerregionen Havnedrift AS	5 500	6 000	6 500	7 000	25 000
Sum investeringer konsern	270 500	442 000	171 500	212 000	1 096 000
20/80 Antagelse*	216 400	353 600	137 200	169 600	876 800

* Historisk sett klarer en ikke alle oppsatte investeringer og i tillegg flyttes noe fram i tid

Anleggsmiddel	2024	2025	2026	2027	Sum
Kai	89 000	111 000	3 000	3 000	206 000
Bygg	63 000	134 000	93 000	173 000	463 000
Tomt	22 000	37 000	7 000	7 000	73 000
Elektrifisering og miljø	90 000	153 000	60 000	20 000	323 000
Andre driftsmidler	6 500	7 000	8 500	9 000	31 000
Sum investeringer	270 500	442 000	171 500	212 000	1 096 000

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet iht § 23, og detaljerte beløp for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 52/23 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett. Vesentlige investeringer i perioden 2024-2027 er kort beskrevet nedenfor. Noen av investeringene i 2024 er igangsatt i 2023 og har tidligere vært i budsjettet for 2023.

Planlagte investeringer i økonomiplanen:

Investeringer i kaier:

- Oppgradering av eksisterende kaier
- Ny kai i Risavika, kai 25

Investeringer i bygg:

- Nye bygg i Risavika for å dekke dagens behov for mer innendørshåndtering av gods som losses/lastes over kai, og dekke framtidige behov i økt gods som går sjøveien
- Bygg i Stavanger
- Oppgradering av tekniske anlegg bygg (blant annet miljøtiltak)
- Ombygging for leietakere

Investeringer tomt

- Utvikling av egne arealer og tilknyttede arealer

Elektrifisering og miljø

- Landstrøm til cruise
- Landstrøm og lading Risavika
- Lading hurtigbåter Stavanger sentrum
- Landstrøm til Mekjarvik
- Utstyr knyttet til prosjekt Elnett21
- Energi/miljø optimalisering bygg (eksempelvis bruk av takflater)

Andre anleggsmidler

- Kjøretøy
- Digitalisering
- Annet driftsutstyr

Av samlede investeringer i fireårsperioden er 29 % knyttet til miljøtiltak. SRH er tilrettelegger for å fremme sjøtransport som transportform og det er formålet bak investeringene. Eksempelvis ved å få mer gods fra vei til sjø. Dette er i seg selv et veldig viktig miljøtiltak, men investeringer knyttet til dette er nødvendigvis ikke med i andelen miljøtiltak på 29 %.

SRHs Plan for havneutvikling 2021-2024 viser et stort omfang av mulige investeringer. Noe er det SRH som har tatt initiativ til, mens andre er basert på byutvikling på havnens arealer i Kommunedelplan Stavanger sentrum. Det er avsatt midler til utvikling av noen av mulighetene omtalt i havneutviklingsplanen. For nye arealer er det lagt opp til utarbeidelse av mulighetsstudier og økonomisk analyse av forretningsmuligheter først, etterfulgt av utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Det er ofte behov for tidlig å gjennomføre grunnundersøkelser eller utfyllende undersøkelser fra tidligere prøvetaking. Utgifter til nevnte aktiviteter er fordelt på kostnader og investeringer. Ved årsoppgjøret tas en vurdering relatert til investering versus kost. Det er også satt av midler i kostnadsbudsjettet til tidligfase arbeid med utvikling av areal. Større prosjektinvesteringer er navngitt i investeringsbudsjettet.

Finansposter

Finansreglementet ble opprettet høsten 2020 og godkjent i sak 44/20. Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i SRH med datterselskap. For rapportering på reglementet første halvår 2023 vises det til sak 36/23. Neste rapportering er ved styremøte i februar 2024.

I tillegg til lån i Kommunalbanken har konsernet lån i Danske Bank på 747 MNOK pr 31.12.23. Lånet har en avdragsprofil på 25 år med en løpetid på to og tre år (såkalte ballonglån). Lånet i Danske Bank består av lån i SRHEH og SRHE. SRHE har i tillegg en kostbar rentesikringsavtale som er beskrevet i Årsregnskapet 2022 note 14⁵. SRHEH har to gunstige rentesikringer på 200 MNOK inngått i januar 2021. Se beskrivelse i Rapportering på finansreglementet første halvår 2023 i sak 36/23.

Konsernet har en konsernkontoordning som skaper fleksibilitet og reduserer risikoen for mangel på likvider. Løsningen har gode betingelser og 20 MNOK i kredittramme.

SRH har ingen formell risiko for lånene i SRHE, SRHEH, eller for kassekreditte i konsernkontoordningen.

⁵ [Årsrapport-2022-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](#)

Tabellen viser oversikt over langsiktig gjeld, avdrag og rentekostnad.

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern	2023	2024	2025	2026	2027
Lån SRH pr 1.1	266 036	282 311	263 304	244 297	225 290
Låneopptak 2023	34 421				
Avdrag gammel gjeld	-18 146	-19 007	-19 007	-19 007	-19 007
Lån SRH pr 31.12	282 311	263 304	244 297	225 290	206 283
Nye lån pr 1.1	-	-	146 250	431 250	477 000
Låneopptak	-	150 000	300 000	70 000	100 000
Avdrag 20 år	-	-3 750	-15 000	-24 250	-28 500
Nye lån pr 31.12	-	146 250	431 250	477 000	548 500
Sum lån SRH IKS 31.12	282 311	409 554	675 547	702 290	754 783
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 1.1	319 500	305 520	291 540	277 560	263 580
Avdrag 25 år fra 31.12.18 og 28.10.22	-13 980	-13 980	-13 980	-13 980	-13 980
Nedbetaling lån 2X.10.23 (3 års ballong lån)	-151 875		-144 180		
Refinansiering 2X.12.23	151 875		144 180		
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 31.12	305 520	291 540	277 560	263 580	249 600
Lån SRHE AS pr 1.1	460 000	441 600	423 200	404 800	386 400
Avdrag 25 år	-18 400	-18 400	-18 400	-18 400	-18 400
Nedbetaling lån 28.10.22 (3 års ballong lån)		-213 900	-204 700		
Refinansiering 28.10.22 (2 og 3 års ballong lån)		213 900	204 700		
Lån SRHE AS pr 31.12	441 600	423 200	404 800	386 400	368 000
Sum lån SRHEH og SRHE 31.12	747 120	714 740	682 360	649 980	617 600
Sum lån SRH konsern 31.12	1 029 431	1 124 294	1 357 907	1 352 270	1 372 383
Sum årlige avdrag	50 526	55 137	66 387	75 637	79 887
Sum estimert rentekostnader	53 425	56 413	59 919	62 972	62 639
* Rentekostnadene er et estimat ut fra utvikling i rentemarkedet og tidspunkt for opptak av nye lån. SRHE (tidligere RH) har en rentesikringsavtale som ble inngått i 2014 og går fram til mai 2027. Denne har en negativ verdi på ca. 35,3 MNOK pr desember 23. Pr årsregnskap 2022 er negativ verdi vist i note. Rentekostnaden har derfor en høyere rente som følger av rentesikringen. Den negative verdien er innregnet ved oppkjøp av Risavika Havn AS. I årsregnskapet justeres rentekosten ned linært med 17 MNOK. Dette blir ikke hensyntatt i budsjettsaken (andre merverdier som går andre veien er heller ikke medtatt i budsjettsaken). Ellers er det inngått 3 andre rentesikringsavtaler i konsernet, se rapportering finans sak 36/23. Neste rapportering er styremøte i februar 2024.					

Likviditetsprognose

Det er laget en forenklet prognose på likviditeten i konsernet ved utgangen av året.

Forenklet kontantstrøm 2024 basert på budsjett		Budsjett 2024
Resultat før skatt		88 700
Justert for avskrivninger og farvannsavgift		42 863
Kontantstrøm fra drift		131 563
Avdrag	-	56 413
Kontantstrøm etter avdrag		75 150
Investeringer	-	270 500
Låneopptak		150 000
Kontantstrøm	-	45 350
Estimert midler bankkonto 01.01.2024		54 000
Estimert midler bankkonto 31.12.24		8 650

Det er mange faktorer som spiller inn, og usikkerhetsmomenter som justering på tidsavgrensede poster vil alltid ha stor påvirkning, det trengs alltid arbeidskapital i driften. Dersom prognosen stemmer vil det redusere likvide midler betraktelig. Låneopptaket i vedtak 3 er på 150 MNOK. Mulig betalbar skatt er ikke medtatt. I tillegg har en ikke hensyntatt antakelsen på 20/80 på investeringene. Disse to faktorene har ulikt fortegn. Administrasjonen holder styret løpende orientert om likviditeten gjennom resultatrapportering og rapporteringen på finansreglementet.

Selskapet har pr i dag god likviditet. Under viser bevegelsene på konsernkontoen gjennom 2023.



Bildet viser likviditeten i konsernkontoordningen per 24.11.23 18,7 MNOK, og likviditeten har forbedret seg gjennom året. I tillegg har konsernet en bevilget kreditt på 20 MNOK. SRHD har bestilt deler til kranen i Mekjarvik som skal betales i EUR, der EUR konto har en verdi på 1,3 MNOK. For å bedre avkastning er det valgt å plassere 16,9 MNOK i en plasseringskonto i KLP med bedre rentebetingelser, men med 31 dagers varsel for uttak. Det er lagt opp til en reduksjon i likvider i 2024.



Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 godkjennes, samt at havnedirektøren gis fullmakt til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert Havnedirektør

Kathrine Aspøy
Regnskapsansvarlig
Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn konsern
Bilag 2	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 SRH Eiendom Holding AS
Bilag 5	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 6	Budsjett 2024 og Økonomiplan 2024-2027 Ekofiskvegen AS
Bilag 7	Protokoll sak 42 vedtak 3

Økonomiplan 2024 - 2027 Konsern

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Farvannsavgift	1 899	1 899	2 272	2 366	2 465	2 535
Kaivederlag (u/cruise)	27 583	26 683	29 314	30 215	30 910	31 683
Cruise (kaivederlag)	26 288	24 059	35 393	40 313	43 240	45 321
Varevederlag	9 529	9 901	10 932	11 216	11 474	11 761
Tjenesteleveranser	18 901	19 376	25 575	29 240	31 913	40 711
ISPS-vederlag	24 731	22 324	25 875	26 548	27 159	27 838
Utleie eiendom	146 309	146 309	161 835	165 850	171 796	175 291
Andre driftsinntekter	150	300	200	205	210	215
Sum driftsinntekter	255 389	250 851	291 396	305 954	319 166	335 354
Driftskostnader						
Varekost	25 350	16 458	19 369	22 873	25 399	34 034
Leiekostnader	1 254	1 058	960	985	1 008	1 033
Lønnskostnader	36 640	40 855	35 921	39 717	42 703	44 838
Avskrivning	49 239	47 239	45 135	45 366	45 975	45 496
Konsulentttjenester	5 995	5 995	8 302	8 517	8 713	8 931
Reparasjon og vedlikehold	8 368	9 100	12 493	14 818	18 658	22 625
Reise, opphold mv	647	415	630	646	661	678
Salg, markedsføring repr.	2 300	2 100	2 650	2 719	2 781	2 851
Andre driftskostnader	19 162	16 018	22 323	22 757	23 111	23 527
Sum driftskostnader	148 955	139 238	147 783	158 398	169 010	184 012
Driftsresultat	106 434	111 613	143 613	147 556	150 157	151 342
Finans						
Finansinntekter	920	4 951	1 500	1 500	1 500	1 500
Finanskostnader	52 359	49 382	56 413	59 919	62 972	62 639
Sum finans	-51 439	-44 431	-54 913	-58 419	-61 472	-61 139
Resultat før skatt	54 995	67 182	88 700	89 137	88 685	90 203
Estimert skattekostnad			19 514	19 610	19 511	19 845
Resultat etter skatt			69 186	69 527	69 174	70 358

Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn IKS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter						
Farvannsavgift	1 899	2 226	2 272	2 366	2 465	2 535
Inntekter driftsmidler	57 789	61 658	71 562	80 380	81 746	84 474
Driftsinntekter	59 688	63 884	73 834	82 746	84 211	87 009
Driftskostnader						
Leiekostnader	854	854	550	564	577	592
Lønnskostnader	8 056	10 487	4 363	5 581	5 860	6 153
Avskrivning	20 583	18 258	18 753	19 253	22 253	22 253
Konsulentttjenester	3 100	3 100	3 996	4 100	4 195	4 299
Reparasjon og vedlikehold	400	400	400	410	420	430
Reise, opphold mv	300	150	200	205	210	215
Salg, markedsføring repr.	1 900	1 900	2 250	2 309	2 362	2 421
Andre driftskostnader	9 336	9 336	9 750	10 004	10 234	10 490
Driftskostnader	44 529	44 485	40 262	42 426	46 110	46 853
Driftsresultat	15 159	19 399	33 572	40 320	38 101	40 156
Finans						
Finansinntekter	3 300	6 007	1 100	1 100	1 100	1 100
Finanskostnader	10 803	13 421	18 373	23 533	27 874	28 776
Netto finans	-7 503	-7 414	-17 273	-22 433	-26 774	-27 676
Resultat før skatt	7 656	11 985	16 299	17 887	11 327	12 480

Økonomiplan 2024 - 2027 Stavangerregionen Havnedrift AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter						
Kaivederlag (u/cruise)	27 583	26 683	29 314	30 215	30 910	31 683
Cruise (kaivederlag)	26 288	24 059	35 393	40 313	43 240	45 321
Varevederlag	9 529	9 901	10 932	11 216	11 474	11 761
Tjenesteleveranser	18 901	19 376	25 575	29 240	31 913	40 711
ISPS-vederlag	24 731	22 324	25 875	26 548	27 159	27 838
Utleie eiendom	75 377	78 296	95 932	98 926	104 201	106 806
Andre driftsinntekter	6 700	7 652	8 052	8 257	8 442	8 648
Driftsinntekter	189 109	188 291	231 073	244 715	257 339	272 768
Driftskostnader						
Varekost	25 300	16 458	19 369	22 873	25 399	34 034
Leiekostnader knyttet til fremleie	98 297	106 665	128 234	128 596	133 727	138 554
Lønnskostnader	28 558	30 368	31 558	34 136	36 843	38 685
Avskrivning	3 080	3 080	2 574	2 574	2 574	2 574
Konsulenttjenester	2 525	2 991	4 305	4 417	4 519	4 632
Reparasjon og vedlikehold	7 574	8 720	12 093	14 407	18 239	22 195
Reise, opphold mv	347	347	430	441	451	463
Salg, markedsføring repr.	400	200	400	410	420	430
Andre driftskostnader	13 731	10 329	15 786	16 157	16 494	16 869
Driftskostnader	179 812	179 158	214 749	224 013	238 666	258 435
Driftsresultat	9 297	9 133	16 324	20 702	18 673	14 332
Finans						
Finansinntekter	600	2 438	2 000	1 800	1 600	1 600
Finanskostnader	10	20	15	10	10	10
Netto finans	590	2 418	1 985	1 790	1 590	1 590
Resultat før skatt	9 887	11 551	18 309	22 492	20 263	15 922
Estimert skattekostnad			4 028	4 948	4 458	3 503
Resultat etter skatt			14 281	17 544	15 805	12 420

Økonomiplan 2024-2027 SRH Eiendom Holding AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter						
Inntekter						
Sum driftsinntekter						
Driftskostnader						
Andre driftskostnader	245	245	247	253	259	266
Sum driftskostnader	245	245	247	253	259	266
Driftsresultat	-245	-245	-247	-253	-259	-266
Finans						
Finansinntekter	1 775	2 523	2 650	2 220	2 000	2 000
Finanskostnader	12 565	13 000	11 954	10 179	9 197	8 584
Sum finans	-10 790	-10 477	-9 304	-7 959	-7 197	-6 584
Resultat før skatt	-11 035	-10 722	-9 551	-8 212	-7 456	-6 850
Estimert skattekostnad			-2 101	-1 807	-1 640	-1 507
Resultat etter skatt			-7 450	-6 406	-5 816	-5 343

Økonomiplan 2024-2027 Stavangerregionen Havn Eiendom AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter						
Leieinntekter	101 592	105 949	104 046	106 751	109 206	111 936
Sum driftsinntekter	101 592	105 949	104 046	106 751	109 206	111 936
Driftskostnader						
Avskrivninger	24 830	24 830	23 323	23 322	20 931	20 452
Andre driftskostnader	3 394	3 394	3 997	4 101	4 195	4 300
Sum driftskostnader	28 224	28 224	27 320	27 423	25 126	24 752
Driftsresultat	73 367	77 725	76 726	79 328	84 080	87 185
Finans						
Renteinntekter	20	175	175	150	150	150
Rentekostnader	32 675	26 626	29 436	29 258	28 750	28 129
Sum finans	-32 655	-26 451	-29 261	-29 108	-28 600	-27 979
Resultat før skatt	40 712	51 274	47 465	50 220	55 480	59 206
Estimert skattekostnad			10 442	11 048	12 206	13 025
Resultat etter skatt			37 023	39 172	43 275	46 180

Økonomiplan 2024-2027 Ekofiskvegen AS

	Budsjett 2023	Prognose 2023	Økonomiplan 2024-2027			
			Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026	Budsjett 2027
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	9 499	9 499	9 879	10 136	10 369	10 628
Sum driftsinntekter	9 499	9 499	9 879	10 136	10 369	10 628
Driftskostnader						
Avskrivning	747	747	485	217	217	217
Driftskostnader	185	190	192	197	201	206
Sum driftskostnader	932	937	677	414	418	423
Driftsresultat	8 567	8 562	9 202	9 722	9 951	10 205
Finans						
Finansinntekter	20	56	50	20	20	20
Finanskostnader	1 058	1 302	1 000	1 100	1 141	1 181
Sum finans	-1 038	-1 246	-950	-1 080	-1 121	-1 161
Resultat før skatt	7 530	7 316	8 252	8 642	8 830	9 044
Estimert skattekostnad			1 816	1 901	1 943	1 990
Resultat etter skatt			6 437	6 741	6 888	7 055



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 53/23
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 01.12.23

Egenevaluering av styret 2023

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	53/23	13.12.2023	

Resultatene fra egnevaluering fremlegges for styret.





Bakgrunn

Stavanger kommune sin generelle eierstrategi stiller krav til at det gjennomføres en årlig egevaluering av styret med hensyn til både kompetanse og utført arbeid.

Eierstrategien uttrykker at «egevalueringen bør inkludere en vurdering av styrets sammensetning og måten styret fungerer på både individuelt og som gruppe i forhold til de mål som er satt for arbeidet».

For styret i SRH gjennomføres det egevaluering om høsten.

Undersøkelsen

Undersøkelsen er et spørreskjema som Rogaland Revisjon utarbeidet i 2014, samme spørreskjema ble brukt i 2015, 2017, 2019, 2021 og 2022 slik at undersøkelsen er sammenlignbar med tidligere. Resultatet fra besvarelsene skal danne grunnlag for diskusjon i styremøtet.

Spørsmålene er delt inn i emner som blant annet vurderer:

- Stavangerregionen Havn IKS sett fra styrets side
- Styrets forhold til ledelsen
- Eierforhold
- Styret som kollegium
- Egeninnsats

Besvarelser

Undersøkelsen ble sendt ut elektronisk til styrets medlemmer under styreseminaret i november. Svarprosenten var i 2023 på 100 %. Historisk har det vært følgende svarprosent: 100% i 2022, 75 % i 2021, 100 % i 2019 og 2017 og 63 % i 2015.

Svarene skulle gis på en skala fra 1 til 6, hvor 6 representerer den beste vurderingen. Det forekommer ingen svar som er under verdien 4,00 i 2023. Laveste verdi i 2022 var 3,5. Det gjøres oppmerksom på at svar angitt som «vet ikke» ikke er hensyntatt i gjennomsnittvurderingen.

Gjennomsnittvurderingen av alle spørsmålene er på 5,3 i 2023, likt som i 2022.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

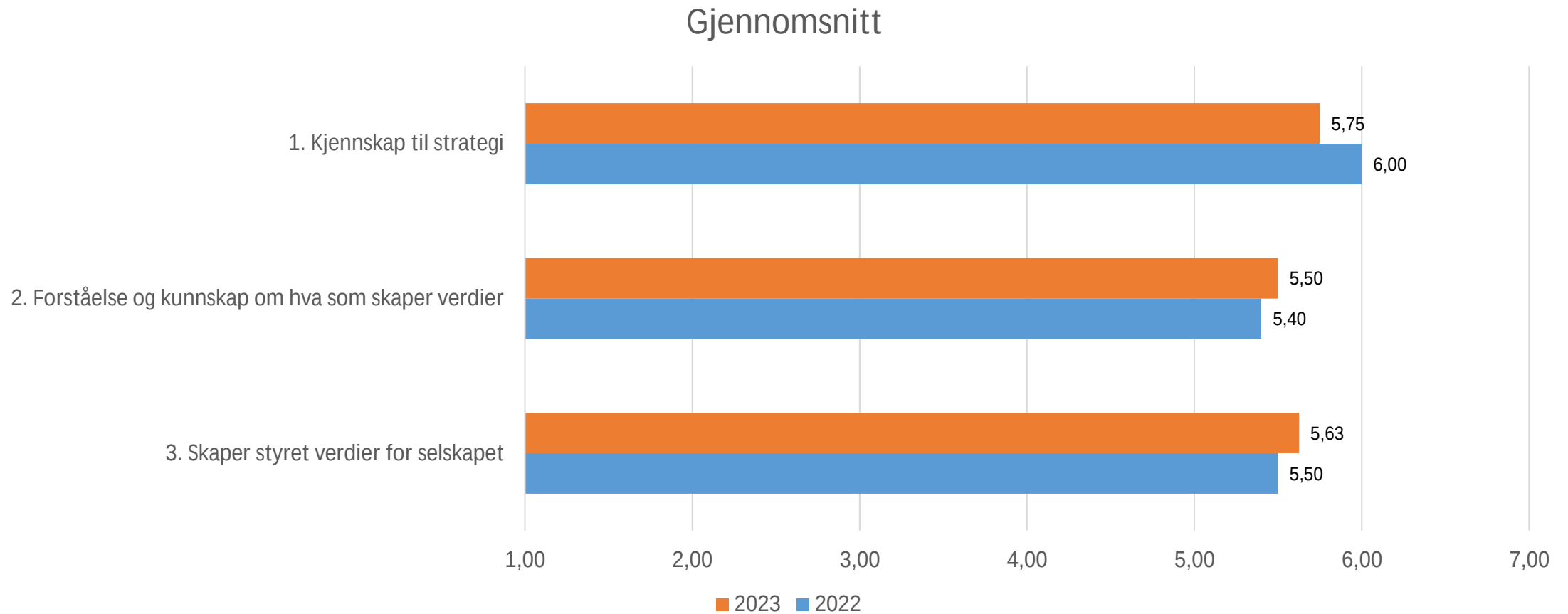
Vedlegg

Bilag 1: Egevaluering av styret i Stavangerregionen Havn IKS for 2023

Resultatet fra spørreundersøkelse i styret i Stavangerregionen Havn IKS 2022 og 2023

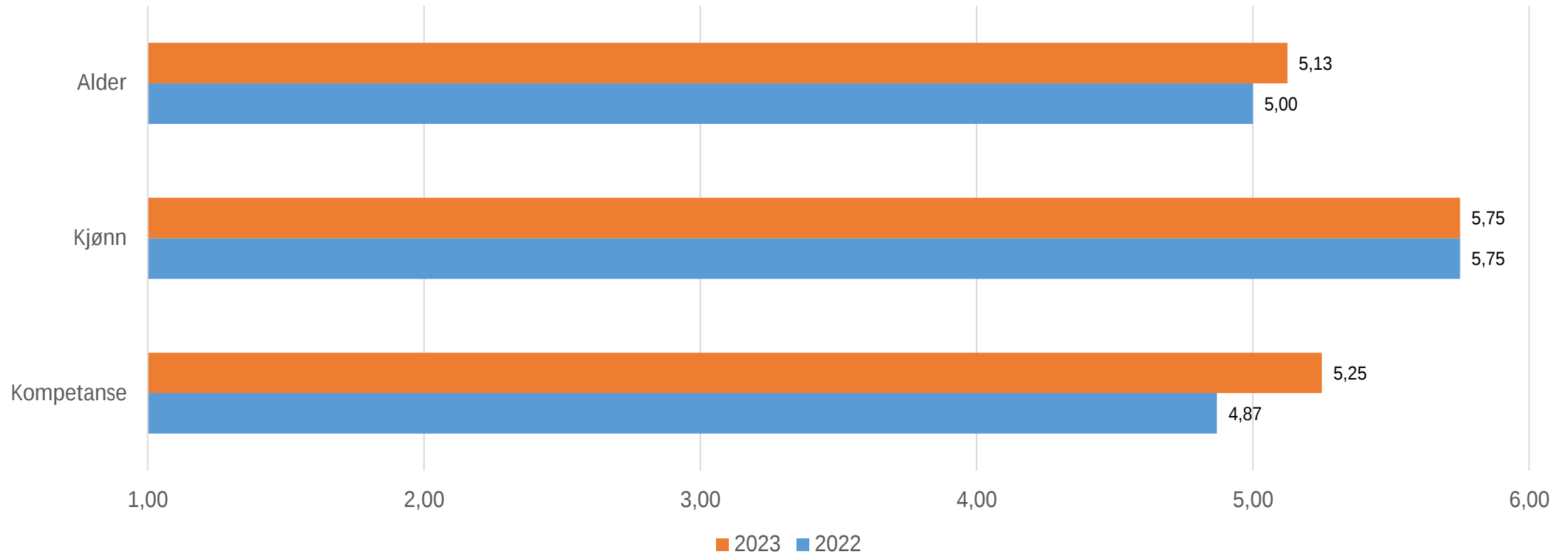
	2022	2023
Undersøkelse sendt til	8	8
Antall respondenter	8	8

Spørsmål 1-3



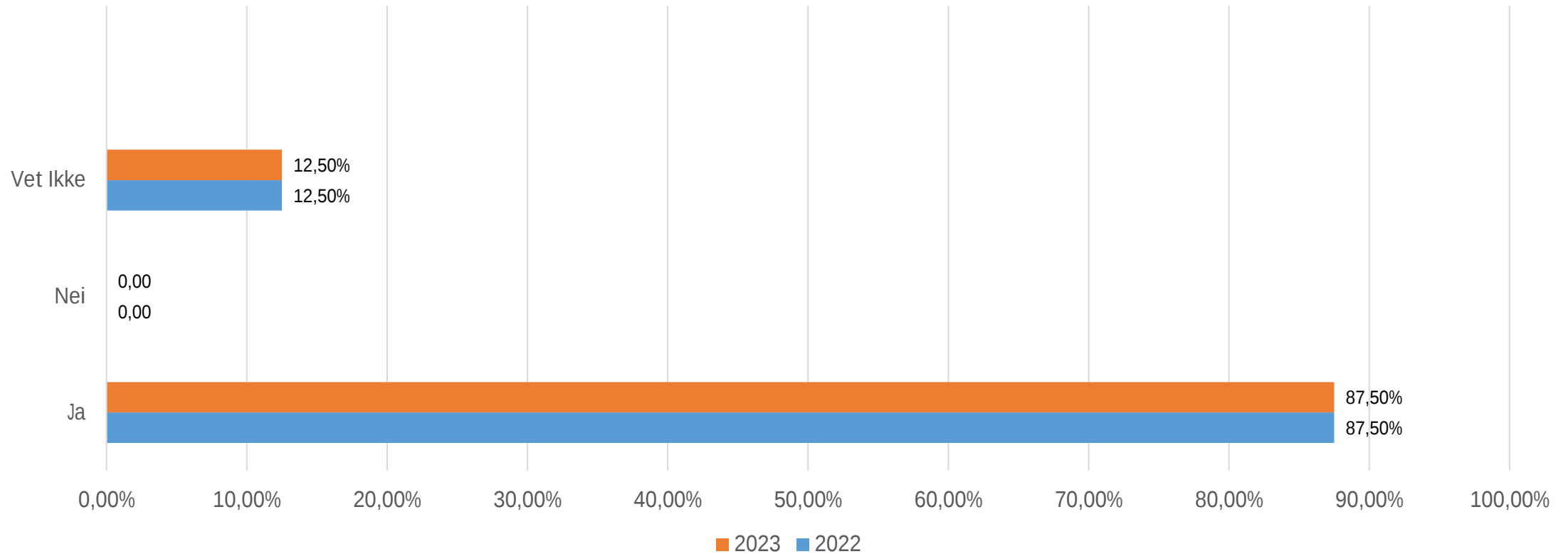
Spørsmål 4

Mener du styret er riktig sammensatt for selskapet ift.



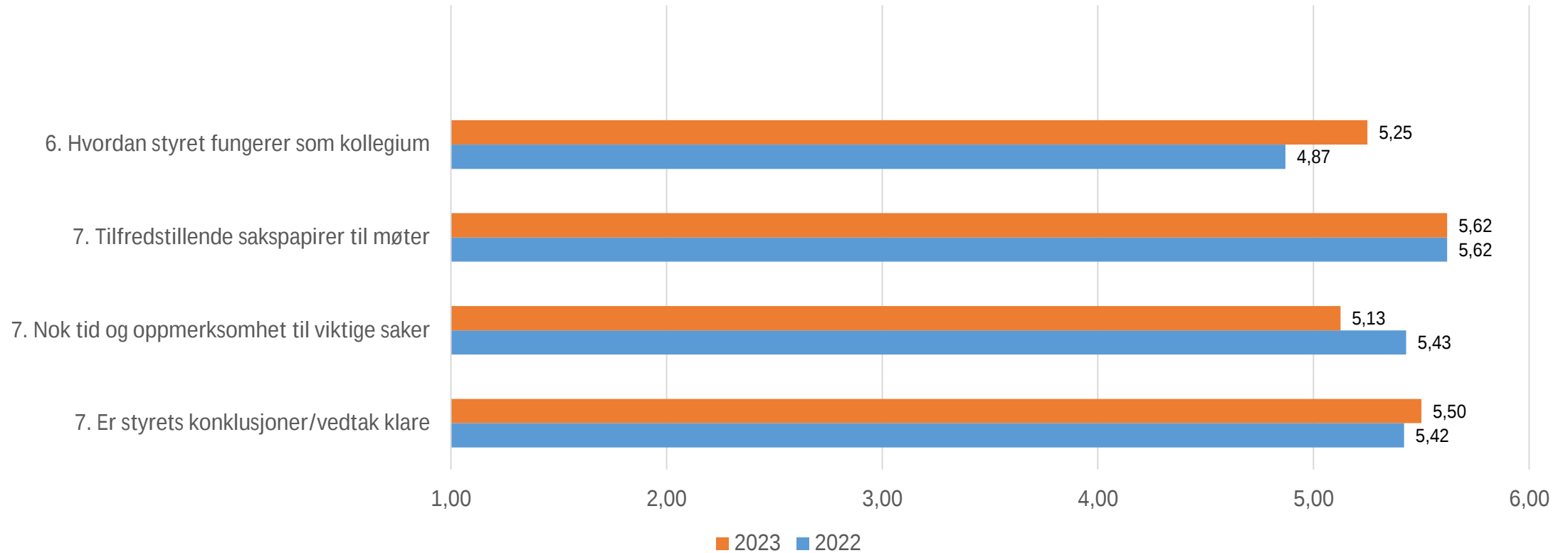
Spørsmål 5

Mener du styremedlemmers habilitet er blitt vurdert i tilstrekkelig grad?



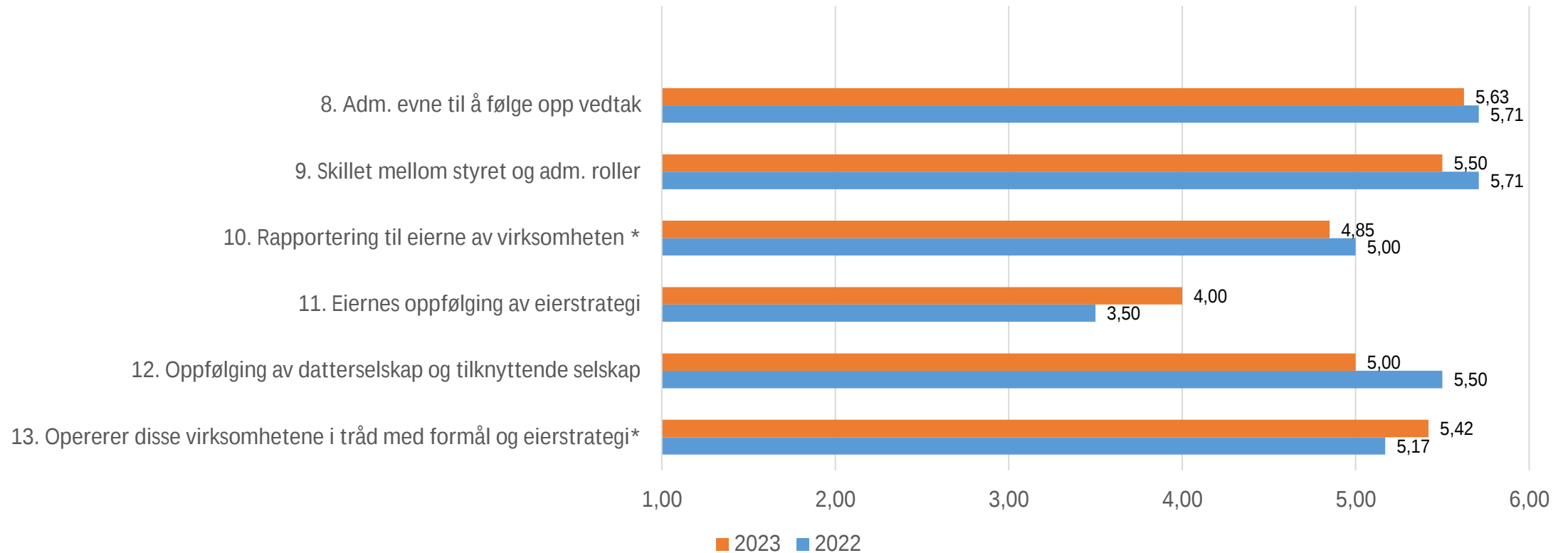
Spørsmål 6-7

Gjennomsnitt



Spørsmål 8-13

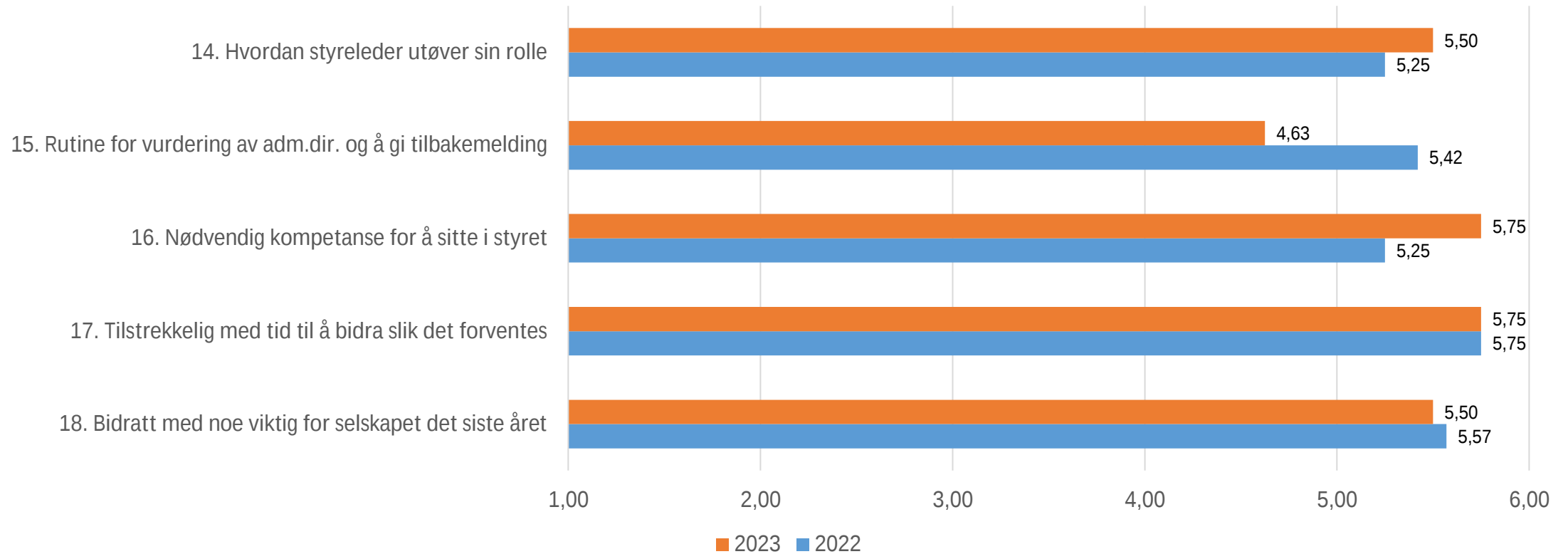
Gjennomsnitt



Spørsmål 10 og 13 – ett svar angitt som «vet ikke»

Spørsmål 14-18

Gjennomsnitt



Spørsmål 19

Er det spesielle utfordringer for styret du vil trekke frem? Har du andre kommentarer?

- Noen styremøter går veldig fort. Savner endelig vedtak i saker
- Innsikt i datterselskaper
- Bjergstedvisjonen/-kaien og Østre Havn og hvordan den skal driftes etter kommunal overtakelse
- Uoversiktlige politiske konsekvenser for cruise i fremtiden gjør det vanskelig å gjøre beslutninger om kaier og landstrøm



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 54/23
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 03.12.2023

Rullering av Handlingsplan strategi - Handlingsplan 2024

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	58/20	07.12.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	05/22	16.02.2022	Orientering
Styret for SRH IKS	30/22	14.09.2022	Enstemmig
Styret for SRH IKS	37/22	10.11.2022	Enstemmig
Representantskapet	14/22	19.12.2022	Orientering
Styret for SRH IKS	54/23	13.12.2022	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar Handlingsplan 2024»





Bakgrunn

Handlingsplan 2024 skal med ny rutine for strategiarbeid, ref. sak 37/22, fremlegges for vedtak senest desember 2023. Ettersom det nå pågår en prosess for ny strategiperiode, er det besluttet å rullere eksisterende handlingsplan med noen mindre justeringer. Fokus for revidering er tilpasninger til ny selskapsavtale for SRH, rulling av andre delplaner til Strategiplan 2021-2024 og andre mindre justeringer.

Saken

Handlingsplan 2024, vedlagt som bilag 1, er utarbeidet i regi av ledergruppen. Noen tiltak i Handlingsplan 2024 utgår da de er gjennomført i 2023 og således ikke er aktuelle for 2024. Det er videre gjort tilpasninger opp mot ny selskapsavtale og internt arbeid som har pågått med organisasjonsutvikling. Handlingsplan 2024 ivaretar også forhold som ble fremlagt styret i sak 45/23 som omhandler å innarbeide delplaner i overordnet strategiplan.

En samlet oversikt over endringer følger vedlagt som bilag 2. Her er tekst markert i blått en videreføring, ny tekst er markert med rødt og tekst i sort er forklaringer.

I utgangspunktet er alle delmål beholdt med unntak av ett delmål som er omformulert som en justering opp mot ny selskapsavtalen.

I forbindelse med rulleringen av handlingsplan 2024 erkjennes det at noen av de opprinnelige tiltakene som er satte, var og fortsatt er, for diffuse. Dette har skapt utfordringer i forhold til å oppnå konkrete resultater og vurdere måloppnåelse. Dette vil hensyntas i kommende strategiprosess og således bidra til lettere oppfølging og evaluering, i tillegg til en klar klassifisering og prioritering av tiltak og mål.

Stavangerregionen Havn IKS
Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

Vedlegg

- Bilag 1: Handlingsplan 2024
Bilag 2: Samlet oversikt over endringer fra Handlingsplan 2023 til Handlingsplan 2024



HANDLINGSPLAN



Stavangerregionen Havn Konsern

2024

HVEM

A Tilrettelegge for maritim næring

- Levere utmerket service i alle ledd, målt til høy tilfredshet i kundeundersøkelse
- Kontinuerlig målrettet dialog med kunder, samarbeidspartnere, eiere og politisk

B Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

- Styrke markedsføring og kommunikasjon av havnens muligheter
- Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt

C Tilstrebe et positivt omdømme

- Levere sikre, tilpassede og bærekraftige løsninger
- Delta aktivt i havnerelaterte arrangementer
- Synliggjøre havnens rolle i forhold til sikring og beredskap
- Etterleve "Kulturplakaten"

HVA

A Utvikle muligheter på våre havneområder

- Styrke nettverk og samarbeide med andre havner – lokalt, nasjonalt og internasjonalt
- Identifisere og iverksette sømløse løsninger

B Være en forutsigbar og sikker havn

- Systematisk videreutvikle sikring og beredskap med velprøvde, trygge og standardiserte løsninger
- Kontinuerlig bruker- og myndighetssamarbeid
- Delta aktivt i nettverk relatert til sikring og beredskap
- Fokus på datasikkerhet gjennom opplæring og kursing av ansatte

C Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift

- Videreutvikle miljøambisjoner
- Delta aktivt i miljøprosjekt/-nettverk
- Tilrettelegge for fremtidsrettet energi

HVOR

A Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer

- Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter og lønnsomhetsvurdering

B Samarbeide for å styrke havneinfrastruktur på sjø og land

- Være proaktiv i kommunikasjon av planer om havneutvikling
- Påvirke ytre rammebetingelser for å øke transport på sjø
- Samarbeide med havne- og næringsaktører for utnytte havnekapasitet

C Utvikle verdier i havnens arealer

- Ivareta verdi i havnens eiendommer for videreutvikling av havnetilbud
- Samarbeide med andre for å skape mest mulig verdi i havneutvikling

HVORDAN

A Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid

- Konkretisere mål for digitaliseringsarbeidet for å sikre effektive arbeidsprosesser og økt samhandling
- Skape erfaringsoverføring internt og eksternt
- Prioritere kvalitetsforbedringer

B Skape verdier for eierne

- Jobbe målrettet for innfrielse av eiernes miljøambisjoner, herunder inngå Klimaavtale med Stavanger kommune
- Prioritere aktører som gir ringvirkninger

C Være en attraktiv arbeidsplass

- Bygge hverandre gode
- Ansatte skal medvirke til egen utvikling, være et godt forbilde og etterleve "Skurvetraktaten"
- Oppmuntre alle ansatte til å delta aktivt med deling av relevant informasjon
- Gjennomføre medarbeiderundersøkelse

HVEM: VI SKAL VÆRE DEN FORETRUKNE HAVNEN

HANDLINGSPLAN 2023	HANDLINGSPLAN 2024 – FORSLAG TIL MINDRE REVIDERING, UTTAK ELLER NYTT TILTAK (blått er en videreføring av tekst, rød er ny tekst, sort inneholder forklaring)	BEHOLDES - REV - UTGÅR - NYTT
HVEM A Tilrettelegge for maritim næring		
Levere utmerket service i alle ledd, målt til høy tilfredshet i kundeundersøkelse	Levere utmerket service i alle ledd, målt til høy tilfredshet i kundeundersøkelse	Beholdes
Systematisere målrettet dialog med nye og eksisterende kunder og samarbeidspartnere	Kontinuerlig målrettet dialog med kunder, samarbeidspartnere, eiere og politisk	Revideres
Gjennomføre kundeundersøkelse	Utgår da denne er gjennomført i 2023. Kundeundersøkelsen gjennomføres annet hvert år.	Utgår
HVEM B Synliggjøre og kommunisere havnens rolle		
Styrke markedsføring og kommunikasjon av havnens muligheter	Styrke markedsføring og kommunikasjon av havnens muligheter	Beholdes
Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt	Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt	Beholdes
Revidere kommunikasjonsstrategi	Vil inngå i strategiprosess 2024-2027 og punktet utgår.	Utgår
HVEM C Tilstrebe et positivt omdømme		
Levere sikre, tilpassede og bærekraftige løsninger	Levere sikre, tilpassede og bærekraftige løsninger	Beholdes
Arrangere Havnelangs og delta aktivt i andre havnerelaterte arrangementer	Delta aktivt i havnerelaterte arrangementer. Havnelangs arrangeres annen hvert år og utgår.	Revideres
Synliggjøre havnens rolle i forhold til sikring og beredskap	Synliggjøre havnens rolle i forhold til sikring og beredskap	Beholdes
Internt engasjement og eierskap	Etterleve «Kulturplakaten»	Revideres

HVA: VI SKAL VIDEREUTVIKLE BÆREKRAFTIGE TJENESTETILBUD SOM STYRKER HAVNENS OG REGIONENS KONKURRANSEKRAFT

HANDLINGSPLAN 2023	HANDLINGSPLAN 2024 – FORSLAG TIL MINDRE REVIDERING, UTTAK ELLER NYTT TILTAK (blått er en videreføring av tekst, rød er ny tekst, sort inneholder forklaring)	BEHOLDES - REV - UTGÅR - NYTT
HVA A Utvikle muligheter på våre havneområder		
Styrke nettverk og samarbeide med andre havner – nasjonalt og internasjonalt	Styrke nettverk og samarbeid med andre havner- lokalt, nasjonalt og internasjonalt	Revidert
Identifisere og iverksette sømløse løsninger	Identifisere og iverksette sømløse løsninger	Beholdes
HVA B Være en forutsigbar og sikker havn		
Systematisk videreutvikle sikring og beredskap med velprøvde, trygge og standardiserte løsninger	Systematisk videreutvikle sikring og beredskap med velprøvde, trygge og standardiserte løsninger	Beholdes
Kontinuerlig bruker- og myndighetssamarbeid	Kontinuerlig bruker- og myndighetssamarbeid	Beholdes
Delta aktivt i nettverk relatert til sikring og beredskap	Delta aktivt i nettverk relatert til sikring og beredskap	Beholdes
	Fokus på datasikkerhet gjennom opplæring og kursing av ansatte	Nytt punkt
HVA C Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift		
Videreutvikle Miljøplanen	Videreutvikle miljøambisjoner. Vil inngå i strategiprosess 2024-2027	Revidert
Delta aktivt i miljøprosjekt/-nettverk	Delta aktivt i miljøprosjekt/-nettverk	Beholdes
Tilrettelegge for fremtidsrettet energi	Tilrettelegge for fremtidsrettet energi	Beholdes

HVOR: VI SKAL SIKRE UTVIKLING AV BÆREKRAFTIGE HAVNEAREALER OG INFRASTRUKTUR FOR Å MØTE FREMTIDIGE BEHOV I REGIONEN

HANDLINGSPLAN 2023	HANDLINGSPLAN 2024 – FORSLAG TIL MINDRE REVIDERING, UTTAK ELLER NYTT TILTAK (blått er en videreføring av tekst,, rød er ny tekst, sort inneholder forklaring)	BEHOLDES - REV - UTGÅR - NYTT
HVOR A Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer		
Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase	Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase	Beholdes
Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter	Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter og lønnsomhetsvurdering	Revidert
HVOR B Samarbeide for å styrke havneinfrastruktur på sjø og land		
Synliggjøre og kommunisere planer og behov til myndigheter, politikere og andre interessenter	Være proaktiv i kommunikasjon av planer om havneutvikling	Revidert
Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i prosesser som påvirker disse	Påvirke ytre rammebetingelser for å øke transport på sjø	Revidert
Vurdere samarbeid med andre havneaktører for bærekraftig utnyttelse av havneinfrastruktur	Samarbeide med havne- og næringsaktører for å utnytte havnekapasitet	Revidert
HVOR C Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur	Utvikle verdier i havnens arealer	Revidert
Ivareta potensiell verdi i havnens arealer for videreutvikling av havneinfrastruktur	Ivareta verdi i havnens eiendommer for videreutvikling av havnetilbud	Revidert
Samarbeide med andre for å skape mest mulig verdier for framtidig havneutvikling	Samarbeide med andre for å skape mest mulig verdi i havneutvikling	Revidert
Samarbeide med Stavanger utvikling KF		Utgår

HVORDAN: VI SKAL FREMME EFFEKTIV DRIFT, SOLID ØKONOMI OG ET GODT ARBEIDSMILJØ

HANDLINGSPLAN 2023	HANDLINGSPLAN 2024 – FORSLAG TIL MINDRE REVIDERING, UTTAK ELLER NYTT TILTAK (blått er en videreføring av tekst, rød er ny tekst, sort inneholder forklaring)	BEHOLDES - REV - UTGÅR - NYTT
HVORDAN A Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid		
Konkretisere arbeidet med digitaliseringsstrategien	Konkretisere mål for digitaliseringsarbeidet for å sikre effektive arbeidsprosesser og økt samhandling	Revidert
Skape erfaringsoverføring internt og eksternt	Skape erfaringsoverføring internt og eksternt	Beholdes
Prioritere kvalitetsforbedringer	Prioritere kvalitetsforbedringer. Dette vil konkretiseres i kommende strategiprosess	Beholdes
HVORDAN B Skape verdier for eierne		
Jobbe målrettet for innfrielse av eiernes miljøambisjoner	Jobbe målrettet for innfrielse av eiernes miljøambisjoner, herunder inngå Klimaavtale med Stavanger kommune	Revidert
Prioritere aktører som gir ringvirkninger	Prioritere aktører som gir ringvirkninger	Beholdes
Etablere samarbeid for bedre ressursbruk	Ivaretatt under “hvor”	Utgår
	I kommende strategiprosess er det ønskelig å se på behovet for innføring av nye nøkkeltall.	
HVORDAN C Være en attraktiv arbeidsplass		
Bygge hverandre gode	Bygge hverandre gode	Beholdes
Ansatte skal medvirke til egen utvikling og være et godt forbilde	Ansatte skal medvirke til egen utvikling, være et godt forbilde og etterleve «Skurvetraktaten»	Revidert
Være inkluderende både faglig og sosialt	Utgår da dette ivaretas av «Skurvetraktaten» og «Kulturplakaten»	Utgår
Fokus på god og relevant informasjonsdeling	Oppmuntre alle ansatte til å delta aktivt med deling av relevant informasjon	Revidert
	Gjennomføre medarbeiderundersøkelse	Nytt punkt



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 55/23
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: OBB/DM
Innstill. dato: 04.12.2023

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger sentrum 2022-2030 – Statusrapportering tiltak

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	55/23	13.12.2023	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



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.»

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

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger sentrum 2022-2030 ble godkjent av styret 21.06.23 (sak 29/23) og vedtatt av representantskapet 27.09.23 (sak 10/23). Handlingsplanen er forankret i *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*, som ble vedtatt av Stavanger formannskap i september 2020. I den forbindelse anmodet formannskapet om at SRH skulle utarbeide en handlingsplan for cruiseanløp til sentrumshavnen. Arbeidet med det faglige grunnlaget og utarbeidelse av planen startet i 2021, og iverksettelse av tiltakene startet i praksis lenge før handlingsplanen ble vedtatt.

I styreseminaret 8. november ble det gitt en kortfattet oppsummering av prosessen bak handlingsplanen og litt om status for innfrielse av tiltak. I denne saken gis det en mer utfyllende statusrapportering om tiltakene.

Etter samme modell som cruisestrategien, ble det faglige grunnlaget til handlingsplanen – i form av en tålegrenseanalyse – utarbeidet i et stort fellesskap mellom SRH, Stavanger kommune, Region Stavanger og reiselivsaktører. Kommunen ønsket selv å innhente en innbyggerundersøkelse om cruisetrafikk, som et kompletterende faglig grunnlag. Selve handlingsplanen ble utarbeidet av en arbeidsgruppe med representanter både fra SRH og Stavanger kommune. Målene i handlingsplanen innfrir innspillene fra den politiske høringen hos eierkommunene Stavanger, Sola og Randaberg, der det var ytterpunkter med at Sola kommune ikke ønsket noen restriksjoner og Stavanger ønsket de som fremkommer av vedtatte mål.

Handlingsplanens 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 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 sikkerhet er ivaretatt.
4. Indre Skagenkaaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
5. Indre Strandkaaien 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 kaillegg.

Tiltaksplanen:

Pågående	- Ha et aktivt forhold til å følge opp helse- og miljørelaterte temaer: - Kanaler for dette er etablert, bl.a. innen medlemskapet i Norske Havner, Cruise Norway og Grønn by. - Direkte kontakt med cruisereidier og fora nasjonalt/internasjonalt når det er relevant og mulig. - Jevnlig kontakt med kommunen, naboer og andre relevante aktører.	- Samhandling og dialog er etablert. - SRH utgir årlig en håndbok med bl.a. informasjon om miljø og nabohensyn til reidier og cruiseskip.
	- Påvirke til at cruiseturisme bidrar til helårs arbeidsplasser: - Formalisere eksisterende cruisenettverk til et regionalt nettverk. - Etablere en faktabase om cruiseturisme, som er tilgjengelig for alle relevante aktører. Samkjøre denne med annet reiseliv. - Samhandle i cruisenettverket og innen andre nettverk/medlemskap for at cruisereidier tilrettelegger for ruter utenom hovedsesong. - Kartlegge lokale/regionale økonomiske ringvirkninger fra cruiseturisme.	- Uformell samhandling og dialog er etablert. Det er rutinemessige møter i forkant av cruisesesong. - Stavanger er en helårs cruisedestinasjon. Det har vært cruiseanløp i alle årets måneder, men perioden mai til august er høysesong. - SRH og Region Stavanger har inngått samarbeidsavtale om cruise fra 2023. Region Stavanger har ansatt en <i>cruise manager</i> i 2023, som leder og tar initiativ til arbeid med tiltak.
2022 – 2023 og etterfølgende år	Innbyggerundersøkelse; en utfyllende kartlegging med spørreundersøkelse om sosial tålegrense og visuell tålegrense.	Oppdragsgiver Stavanger kommune.
	Legge til rette for lavutslipps- og nullutslippshavn i Stavanger sentrum: - Bruke Klimaregnskap for SRHs virksomhet og skipsanløp aktivt. - Environmental Port Index (EPI) skal fortsatt benyttes for å tiltrekke seg cruiseanløp med lavest miljøavtrykk. - Påvirke til anløp av lavutslipps cruiseskip. - Etablere ladetilbud til hurtigbåter og kjøretøy som transporterer cruisegjester. - Detaljregulere landstrømanlegg for cruiseskip og byggemodne anlegget.	- Klimaregnskap etablert i 2021 med verktøyet «Klimakost». - EPI-indeks på cruiseanløp ble innført i 2019 og intensivert fra 2020. Det gis påslag eller rabatt på kaivederlag etter en gradering av skipets utslipp. Skip med høyest utslipp får tillegg på inntil 150 % og skip med lavest miljøavtrykk får rabatt på inntil 17,5 %.
	Prioritering av cruiseanløp: - Ytterste kailinjer skal benyttes først når det er mulig. Sikkerhet er et viktig moment å ta hensyn til. - Aksept av anløp til havnen i Stavanger sentrum og tilvisning av kai skal ikke komme i konflikt med arrangementer.	Bruk av kailinjer skal ivareta sosial bærekraft.
	Nedtrapping i bruk av Skagenkaien til cruiseanløp. <i>Scenario 1</i> er dimensjonerende kapasitet.	Andre kaier i Stavanger sentrum vurderes før Skagenkaien tilvises.
2022 – 2023 og etterfølgende år	Samarbeidsavtale mellom SRH og Sandnes Havn om cruiseanløp til Sandnes iverksatt i 2022.	Sandnes Havn forestår prioritering selv i fht. kjernevirksomhet. Kapasitet til de lengste cruiseskipene.
	Løpende vurdering av cruiseanløp til SRHs kaier i Risavika og Mekjarvik, som avlastningskaier.	Kjernevirksomhet i havnene har førsteprioritet.
	Mulighetsstudie for Strandkaien følges opp og realisering vurderes, ref. tiltaksplanens pkt. 7.8.	Øke sosial bærekraft knyttet til cruiseturisme.
Fra 2024	Nedtrapping av største lengde for cruiseanløp til Skagenkaien til 230 meter. Dimensjonerende skipsanløp i <i>Scenario 2</i> med illustrasjon av Hurtigrutens Expeditions. Viking sine cruiseskip er en annen typisk dimensjonerende anløp med 228 meter, se illustrasjon side 13.	Sporadisk bruk av Skagenkaien, andre kaier vurderes først.
	Landstrømanlegg for cruiseskip etableres med tilbud til inntil 3 kaier, forutsatt økonomisk bærekraft.	Kan etableres uten nybygg Bjergstedkaien. Investeringsbeslutning er ikke tatt p.t.

Saken

Generelt om cruisetrafikk og forventninger

Stavanger kommune og SRH har i mange år arbeidet for at Stavanger sentrum skulle bli en foretrukken cruisedestinasjon på Vestlandet, en landsdel som har oppnådd å få ca 70 % av cruiseturismen og har de største cruisehavnene i Norge. Cruiseanløp til Stavanger hadde en vekst på 113 % i perioden 2010 til 2019; fra 111 til 237 cruiseanløp. Veksten i cruiseanløp i Norge fra 2010 til 2019 var på 55 % (Kilde: NOU Leve og oppleve, Kystdatahuset). Cruiseturister utgjorde 1/3 del av all turisme til bykjernen i Stavanger i 2019, dette er 60 % av cruisepassasjerene som går i land.

Cruise til Stavanger de siste årene og foreløpige bestillinger:

År	Antall anløp	Stavanger	Sandnes	Mekjarvik	Pax
2019	237	237	0	0	495 000
2022	228	203	14	11	616 000
2023	217	197	16	4	717 000
2024	256	245	8	3	695 000
2025	202	192	10	0	670 000
2026	131	130	0	1	536 000

Krav til videre utvikling av cruisenæring kan deles inn i to hovedområder:

1. Krav til grønn omstilling for seiling i norske farvann og miljøtiltak for havneinfrastruktur.
2. Krav til den landbaserte delen av cruiseturisme.

Innfrielse av dette krever tid nok til teknologiutvikling, tid nok til å gjennomføre ombygging og nybygging av skip og realisme i fht. hva som er gjennomførbart – også økonomisk. Det som uansett er et krav er at cruiseturisme skal tilpasses det som er tålbart. SRH erfarer at det er fullt fokus på alle nødvendige arenaer for å greie omstilling og tilpasninger, både i strategiske utviklingsprogrammer som får offentlig støtte, hos rederier og i havner.

NOU for reisemål (Leve og oppleve), som det er arbeidet med i 2021 til 2023, hadde som ett av formålene å se på hvilke muligheter kommunene lokalt kunne få for å regulere turisme. Lovutvalget har vurdert cruiseturisme særskilt. Utvalget mener at det skal stilles krav til nullutslipp fra cruiseskip i hele Norge, men at det må gjøres gradvis for å kunne gi næringsaktørene mulighet til å tilpasse seg. Det omtales i NOU'en at Sjøfartsdirektoratet støtter dette. Når det gjelder omfanget av cruisegjester i samtid, mener lovutvalget at hver enkelt by/destinasjon må planlegge og tilpasse cruiseturismen etter lokale behov og utfordringer. De peker på behovet for et godt samarbeid mellom kommune, havn, reisemålsledelse, Cruise Norway og andre aktører for å styre mot en bærekraftig utvikling.

Skipstrafikken til Stavanger sentrum har til alle tider tilpasset seg behov i samtiden. Mye havnevirkksomhet, som f.eks. gods og utenriksferge, ble flyttet til Risavika for 15-20 år siden. Dette er en type skipsaktivitet som fortsatt pågår i sentrum av store byer i Norge.

I slutfasen av arbeidet med Kommunedelplan Stavanger sentrum, vedtatt i mars 2019, ble det tatt inn en planbestemmelse om at omfang av cruiseanløp til Skagenkaaien skulle reduseres. Samtidig ble det signert en avtale mellom 13 cruisedestinasjoner, herunder Stavanger, med visjon om å få til en utslippsfri cruiseturisme. I forbindelse med kommunevalget samme år, ble det stort fokus på at veksten i cruisetrafikk til Stavanger måtte dempes.

Debatten om cruiseturismens påvirkning inneholder både positive og negative påstander, der fakta i noen grad synes å bli oppfattet på ulik måte. Tålegrenseanalysen konkluderer med at cruisetrafikk til Stavanger, slik den var i 2019, er innenfor tålegrensene, men at noen kan oppleve visuell tålegrense som utfordrende. Cruisetrafikken er innenfor tålegrensen for miljø, med henvisning til at utslipp fra cruise er under 2 % av totalt utslipp i Stavanger. Klimagassutslipp fra sjøfarten samlet utgjør 32 % av totalt utslipp i Stavanger i 2019. (Kilde: Rapport fra Norsk Institutt for Luftforskning, NILU, behandlet i Stavanger kommunestyre i november 2020.) Det er nå etablert landstrøm og ladetilbud til offshore fartøy og hurtigbåter, og det er tilrettelagt for tilbud til ferge.

Resultatet fra innbyggerundersøkelsen om cruisetrafikk til Stavanger, som kommunen fikk gjennomført sommeren 2022, viser en jevnt fordelt oppfatning om at nivået på cruisetrafikk før pandemien var på et greit nivå. To til tre samtidige cruiseanløp ble oppfattet som innenfor tålegrensen. Innbyggere i «Gamle Stavanger» var mer negative enn de øvrige spurte. Assosiasjoner med cruise som var mest fremtredende var forurensning, turisme, folksomt, positivt, inntekter og liv. Det mest negative som ble omtalt var forurensning. Legger man til grunn NILU sin rapport, kan det tyde på at innbyggerne har et inntrykk av at cruiseskipene forurenser mer enn de faktisk gjør. Det som innbyggere oppfatter har nest mest negativ påvirkning på byen er at cruiseskip dominerer, med skyggelegging av Skagenkaaien og sperring av utsikt fra Vågen. De mest fremtredende positive oppfatninger er at cruise er positivt for handelen, gir liv i sentrum og gjør Stavanger attraktiv. Et



resultat av undersøkelsen var også at cruise ikke bidrar til «overturisme», ved at cruiseturister «overtar» eller «oversvømmer» byen.

Cruiseturismen til Stavanger sentrum og regionen har med sikkerhet betydning for mange arbeidsplasser. Det er et faktum at noen butikker og tilbud er helt avhengig av cruiseturistene for å overleve og kunne drive helårsvirksomhet. Dette betyr at cruiseturismen medfører at det er et større tilbud i byen og regionen til innbyggere og besøkende.

Omsetningen fra cruiseturismen i Stavangerregionen er vanskelig å beregne nøyaktig, men basert på et titalls studier i Norge de siste årene er omfanget på minst om lag 350 millioner kroner. En uoffisiell test utført av Region Stavanger en dag i juni 2023 med cruiseskip til kai, der et utvalg på 33 aktører i sentrum ble spurt om omsetning fra cruiseturister, var sum omsetning på like over fire millioner kroner.

SRH forventer at den nylig vedtatte handlingsplanen for cruiseanløp til Stavanger sentrum skal gi forutsigbarhet fram til 2030 for å kunne gjennomføre tiltakene, der det kreves en del økonomiske forpliktelser fra havnen og andre aktører. Etablering av landstrømtilbud til cruiseskip, som i første omgang planlegges etablert til Strandkaaien, krever minimum en 15 års brukstid for å forsvare investeringen. SRH vil i planperioden også arbeide med muligheter for å etablere et havnetilbud for de største cruiseskipene utenfor Vågen i Stavanger. Det vil samtidig anbefales at havnebyen Stavanger i overskuelig framtid vil kunne ha et tilbud i Vågen til de minste og mer eksklusive cruiseskipene – med krav om påkobling til landstrøm ved kailigge.

Generelt om iverksatte tiltak

Samtlige tiltak i handlingsplanen er enten utført, igangsatt eller vil igangsettes på nyåret.

Samarbeidsavtalene SHR har inngått med Region Stavanger og Sandnes Havn er gode bidrag til mer bærekraftig cruiseturisme til Stavangerregionen.

Utslippsfri transport av cruiseturister på land, samt tilstrekkelig kapasitet til busser, er utfordringer som sannsynligvis vil løse seg på sikt. Både landtransport og charterturer med hurtigbåter er avhengig av forutsigbarhet til omfang fra markedssegmentet cruiseturister.

Region Stavanger og SRH – Evaluering samarbeid 2023 og plan for 2024 – Møte 30. november

Samarbeidsavtalen for markedsarbeid innen cruise, som ble inngått mellom SRH og Region Stavanger («RS») i september 2022, fikk etablert seg i forkant av cruisesesongen 2023 og har nå hatt den første avtalefestede evaluering.

RS har medlemmer fra nærmest alle kommuner i Sør-Rogaland, samt Sirdal, og er dermed en ideell samarbeidspartner for markedsarbeid og støtte for aktiviteter i hele regionen. Like i forkant av inngåelse av samarbeidet vedtok styret i RS å innta cruise som et strategisk satsingsområde. Avtalen erfares som en styrking av begge selskaper, og gjorde det bl.a. mulig for RS å ansette en cruise manager. RS har mye av ansvaret for tilrettelegging og gjennomføring av aktiviteter i handlingsplan cruiseanløp. De utfører bl.a. kursing og veiledning til sine medlemmer for hvordan kvalitet på attraksjoner kan heves og hvordan det kan skapes nye. Dette bidrar til økt profesjonalisering og effektiv ressursbruk på vegne av regionen.

RR har etablert en egen nettside for cruise, med formål å gi bred informasjon og vise at de er tilgjengelig. Her er miljøpåvirkning fra cruise et tema, og både tålegrenseanalysen og innbyggeranalysen er linket til siden.

Cruise



Photo: Bitmap

The Region Stavanger Cruise Network was established to bring together those who work with the cruise industry in the region and to strengthen the region as a cruise destination.

The network is a collaborative arena for knowledge sharing and for developing products and expertise.

The network aims to maximise local value creation from cruise, continue to improve the region as a destination for guests and crew and ensure that the level of cruise traffic remains sustainable.

As of 1 June 2023, the network includes 26 partners and is led by Region Stavanger's Cruise Manager, Line Murphy.

Read more about:

[cruise](#)

Leisure & Cruise

Leisure



Cruise



Cruise network

Cruise calls and the environmental impact

Shore Excursions

Tolerance limit analysis

Citizen survey

Toolbox

Contacts Leisure & Cruise

Contacts



Line Murphy

Cruise Manager

+47 476 16 076

► See email

Den senere tiden er det i tillegg gjennomført følgende møter:

- Region Stavanger – Bransjetreff cruise 28. november
- Region Stavanger – Medlemsmøte 24. november
- Sandnes Havn og SRH – Evaluering samarbeid 2023 og plan for 2024 – Møte 14. november

En muntlig orientering av innhold og inntrykk fra overnevnte møter utover det som er angitt i havnedirektørens orientering (sak 51/23) oppsummeres i styremøte.



Oppsummering

Det er iverksatt omfattende forbedrings- og utviklingsarbeid knyttet til cruiseturisme til Stavanger etter 2019. Samarbeid er formalisert med avtaler, det utføres et målrettet arbeid av mange aktører for en mer bærekraftig cruisenæring, og SRH har strammet inn både på omfang og anløpssteder for cruiseskip i sentrum. Om lag 75 % av cruiseanløpene kommer i sommerhalvåret, men virkningen av handlingsplan cruiseanløp vil medføre mer spredning over året. Stadig flere cruiseskip anløper havnen med drivstoff som gir mindre utslipp, med flytende naturgass LNG, og SRH planlegger å få etablert et landstrømtilbud til Strandkaien senest i 2027.

SRH forholder seg til at mål i handlingsplanen skal bidra til forutsigbarhet til cruiseaktivitet i Stavanger sentrum fram til 2030. Samtidig vil det bli vurdert andre muligheter for tilbud til de største cruiseskipene utenfor Vågen.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

Dag Matre
Maritim sjef



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 56/23
MØTEDATO: 13.12.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 03.12.2023

Ansattrepresentant som observatør i styret

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	56/23	13.12.2023	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering»



Bakgrunn

For å fremme åpenhet og tillit mellom ansatte og styret, ble det i sak 45/23 fattet følgende vedtak;

Styret ber administrasjonen i desember fremlegge en sak med plan om hvordan SRH kan tilrettelegge for at en ansattrepresentant kan delta i styremøter som observatør.

Dette vil gi de ansatte en bedre forståelse av styrets beslutninger og arbeidsprosesser.

Saken

Det følger av [IKS-loven](#) § 4 tredje ledd nr. 5 at selskapsavtalen må oppgi hvor mange styremedlemmer det skal være i selskapet. Styremedlemmene blir valgt av representantskapet. Dersom selskapet har et visst antall ansatte, følger det av § 10 åttende til tiende ledd at de ansatte kan kreve at en eller flere styremedlemmer skal velges av og blant de ansatte.

Hvor mange styremedlemmer de ansatte kan velge, avheng av hvor mange ansatte selskapet har, men det må være minst 30 ansatte for at de kan velge styremedlem.

I selskap som har 30 eller færre ansatte, har representanter for de ansatte i selskapet tilsvarende møterett i styret som etter kommuneloven § 13-4 første ledd. Her fremgår det:

Representanter for de ansatte har møte- og talerett i folkevalgte organer når de behandler saker som gjelder forholdet mellom de ansatte og arbeidsgiver.

SRH har således ikke et krav om ansattrepresentant i styret.

I vedtektene til SRHs heleide datterselskap, SRHD, er de ansatte representert med et styremedlem med vara ihht. vedtektene. Styremedlemmet sitter for to år av gangen og kandidater fremmes av ansatte i selskapet til valgkomiteen. Valgkomiteen besørger at det gjennomføres anonymt valg av kandidater som er fremmet.

Selv om de ansatte er representert i styret for driftsselskapet ønsker styret i IKS å besørge at de ansatte kan være representert med en observatør i morselskapet. Målet er at en deltakelse vil styrke kommunikasjonen og forståelsen mellom styret og de ansatte samt bidra til å fremme en kultur for åpenhet og tillit. Styremøtene til IKS'et er i utgangspunkt åpne og ansatte har i dag muligheten til å møte.

Som orientert om i sak 45/23 ble styret orientert om at temaer rundt selskapsorganisering av havn har blitt mer sentralt innen langsiktig havneutvikling, og har fått økende fokus i havne-Norge de siste årene. Revurdering av selskapsstruktur og selskapsform for morselskapet SRH IKS er ikke et tema som styret foreløpig har adressert. Både styret og ledergruppen har gitt innspill til kommende strategiprosess at temaet selskapsorganisering og organisasjonsmodell bør inngå som strategiske temaer som skal vurderes i arbeidet.

Ved behandling av overnevnte sak ble det påpekt at SRHs nåværende situasjon med konstituert havnedirektør anses som en god anledning til å tenke nytt om organisasjonen SRH og da gjerne vurdere sammenslåing av havnedirektørrollen og daglig leder i SRHD. Da sittende styre har begrenset tid igjen av sin periode overføres dette temaet til påtroppende styre og kommende strategiprosess.

En potensiell endring i organiseringen kan også være av betydning for utvelgelse og utførelse av observatørrollen. For valg av ansattrepresentant til styret i SRHD er det kun ansatte i nevnte selskap som kan stille til valg og er stemmeberettiget. Det vil trolig være en fordel at rollene som



ansattrepresentant og observatør fylles av samme person. Det vil derfor være hensiktsmessig å avvente vurderingen av innføringen av en observatørrolle til eventuelle nye organisatoriske forhold er avklart.

Nyvalg av ansattrepresentant til SRHD inntreffer våren 2024 og vedkommende vil tiltrer i første styremøte etter avlagt årsregnskap. Frem til overordnende forhold avklares ønsker administrasjonen å tilrettelegge for at vedkommende som blir valgt inn er til stede under opplæringen av nytt IKS styre og deltar i styreseminarer for faglig påfyll og informasjon.

For øvrig har SRH lang tradisjon med å holde ansatte løpende orientert om innhold i styremøter i SRH og SRHD. Like etter avholdt styremøter inviterer havnedirektøren til lunsjmøter hvor ansatte får informasjon om hvilke saker som har vært til behandling, utfall av saksbehandling og annen relevant informasjon. Dette bidrar til at alle ansatte er oppdatert på saker av betydning.

Konklusjon:

Havnedirektøren anbefaler at styret utsetter vedtaket om å oppnevne en ansattrepresentant som skal delta som observatør i styret, inntil selskapsforhold og organisatoriske forhold er avklart. Dette vil sikre at rollen som observatør er tilpasset de eventuelle nye forholdene.

Stavangerregionen Havn IKS
Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 57/23
MØTEDATO: 13.12.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: OBB/KJ/HF

Innstill. dato: 04.12.2023

Havneutvikling i Bjergsted, Stavanger

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	16/22	20.04.22	Enstemmig
Styret for SRH IKS	27/22	14.09.22	Orientering
Styret for SRH IKS	46/22	08.12.22	Enstemmig
Styret for SRH IKS	47/23	08.11.23	Orientering
Styret for SRH IKS	57/23	13.12.23	

Forslag til vedtak:

1. Styret gir tilslutning til Nullalternativet for Bjergsted.
2. Det bes om at havnedirektøren fremlegger en sak våren 2024 om hvilke tiltak og økonomiske konsekvenser som inngår i Nullalternativet, med fremdriftsplan for gjennomføring.
3. Det bes om at havnedirektøren følger opp og vurderer muligheter for tilbud til de største cruiseskipene med anløp utenfor Vågen i Stavanger sentrum. Det fremlegges en orienteringssak om status for dette senest i juni 2024.
4. Etter at styret har behandlet sak omtalt i punkt 2, skal saken om havneutvikling i Bjergsted fremlegges for endelig vedtak i representantskapet.
5. Dette saksfremlegget (sak 58/23) med protokollført vedtak offentliggjøres.



Strategiplanen

Denne saken inngår i strategirområde 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 til finansiering av havneinfrastruktur»

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 og oppsummering

Saken om havneutvikling i Bjergsted har gått gjennom flere faser de siste åtte årene. I forbindelse med utarbeidelse av ny Kommunedelplan for Stavanger sentrum («Sentrumsplanen») foreslo SRH i 2015 en havneutvikling i Bjergsted, for å utnytte den sentrale beliggenheten til sentrum. Stavanger kommune hadde allerede da inngått en opsjonsavtale med en eiendomsutvikler for å bygge ut hotell, som del av innfrielse av kommunes visjon for området, den såkalte «Bjergstedvisjonen». Kommunen hadde selv fremmet en reguleringsplan med hotell og småbåthavn, som ble vedtatt i 2010. SRH er grunneier av området, med unntak av «Bjellands lager» (Sandvigå 11, før nr 24) og tilhørende tomtegrunn under bygget. SRH solgte bygget til Stavanger kommune tidlig på 2000-tallet. Området har tidligere vært både fergekai for rutetrafikk og en del av godsterminalen i Sandvigå.

På 2010-tallet var det sterk vekst i cruisetrafikk til Stavanger, og det ble i Sentrumsplanen lagt inn en ny lang utenlandskai (ISPS) foran Holmen i Østre Havn. Det kom innsigelser til dette som ikke lot seg løse. SRHs forslag til lang kai i Bjergsted ble derfor ansett som et godt alternativ for mer kapasitet til cruiseskip og som erstatning for fremtidig bortfall av utenlandskaiene på Bekhuskaien, med tilbud til offshore fartøy.

Med nye politiske restriksjoner til cruiseanløp til Stavanger sentrum de siste årene, som fikk økende fokus fra 2019, ble en havneutvikling i Bjergsted etter hvert ansett fra politisk hold som en «erstatningskai» – og for SRH dermed ikke en kai som skulle genere nye inntekter fra cruise. Resultatet er dermed et investeringsprosjekt uten merinntekter. Ettersom SRH er en selvfinansiert virksomhet, uten offentlig støtte til bygging av kai, er det utfordrende å forsvare en slik investering. Havnedirektøren har derfor formidlet at havneutvikling i Bjergsted er mer et byutviklingstiltak.

SRH har i flere år samarbeidet med Stavanger kommune og opsjonshaver av hotelltomten for å fremskaffe et grundig beslutningsgrunnlag for havne- og byutvikling i Bjergsted. Formgiving av bebyggelsen ble etablert med en arkitektkonkurranse og det ble utarbeidet et ferdig forslag til detaljreguleringsplan for landvinning, kai, bebyggelse og byrom bak kaien. Det er utført grunnundersøkelser, og landvinning og kai er forprosjektet og kalkulert. Havne- og byutviklingen er verddivurdert av ekstern kompetanse.

Havnedirektøren informerte styret i desember 2022 (sak 46/22) at prosjektet ikke lot seg gjennomføre. Lønnsomhetsvurderingen viste høy negativ verdi, og i beste fall noe verdi dersom man la til grunn en teoretisk ny inntekt til kaien. Realiteten var også da at maritime inntekter ville bli flyttet fra andre kaier i sentrum. Som del av lønnsomhetsvurderingen var verdien som tomtegrunn til bebyggelse bak kaien.

Opsjonshaver til hotelltomten tiltrådte ikke avtalen ved utløp av fristen i april 2022. SRH meldte fra til Stavanger kommune at reguleringsplanen skulle settes på vent.

Styret støttet at SRH skulle følge opp saken med å utarbeide nye scenarioer for havne- og byutvikling i Bjergsted. Det endelige resultatet av dette ble orientert om i november 2023 (sak 47/23), med en utfyllende presentasjon som del av styreseminaret samme dag.

Det ble fremlagt tre ulike scenarioer, i tillegg til nullalternativet om ingen ny utvikling. Det er utarbeidet volumvurderinger for bebyggelse av arkitektfaglig kompetanse til disse scenarioene. Ettersom det i forrige runde i 2022 og tidligere ble konkludert med svært utfordrende og kostnadsdrivende grunnforhold og byggetomt, er det i 2023 gjennomført utfyllende kartlegging av grunnen. Det er utført skanning av grunn, eksisterende kai er tilstandsvurdert og det er gjort en ingeniørfaglig vurdering av eksisterende kai for fundamentering, tilstand og antatt stabilitet av området.

Til saken i november 2023 ble det fremlagt resultat av ny lønnsomhetsvurdering av scenarioene.

Kalkylen for 340 meters kai fra 2022 er oppdatert for prisstigning i perioden og komplettert med tall som en fullstendig havneinvestering. Tilsvarende er gjort for alternative scenarioer med to korte ISPS-kaier dimensjonert for offshore fartøy. Ekstern kompetanse har igjen verdivurdert havne- og byutviklingen for de ulike scenarioene. Det oppnås ingen verdi fra byggetomter bak kaien, der formålet for bebyggelsen er næring (ikke hotell). Det er beregnet negativ tomteverdi på flere titalls millioner, til tross for at normal avsetning til risiko og gevinst til en utvikler ikke er tatt med. Dette resultatet kan delvis skyldes dagens utfordrende markedspriser og byggekostnader, som kan bedres over tid. Samtidig er det et signal både i denne verdivurderingen og i den forrige, at næringsformål sannsynligvis ikke gir høy nok avkastning til den kostbare tomtegrunnen – som består av både utskifting av masse og omfattende landvinning.

Styret ble orientert om at resultatet for alle alternativer er ulønnsomme prosjekter.

Nullalternativet gir en restverdi for bruk av dagens kai, som på sikt krever rehabilitering eller nedklassifisering i fht. dagens dimensjonerende skipsstørrelse.

Med en teoretisk tilnærming til lønnsomhetsvurdering, med det generelle krav som styret har satt til avkastning på investeringer, oppnås det positiv nåverdi for ny lang kai i Bjergsted. Premissene for dette er at første cruiseskip som anløper sentrumshavnen skal henvises til en ny Bjergstedkai, samt at ytterligere ledig kapasitet utnyttes til offshore fartøy. Lønnsomheten er imidlertid svært sårbar for endringer i prognose for cruiseinntekter. Prognosen både for inntekter fra cruise og offshore fartøy er beregnet med en større prisvekst enn SRH historisk har hatt, og for cruise er det lagt til grunn en forsiktig vekst i anløp vinterhalvåret.

Ny selskapsavtale for SRH og tilhørende tilleggsavtale, med virkning fra juni 2023, gir noen nye virksomhetsvilkår. Når det gjelder finansiering av havneutvikling i Bjergsted får tilleggsavtalen en direkte virkning ved at Stavanger kommune har mulighet til å ta ut eiendommene i Østre Havn ved å redusere eierandelen i havneselskapet. Uttaket er bl.a. begrunnet med Sentrumsplanens mål om byutvikling i området med fremtidig omdisponering av noe havneeiendom. Når eiendom tas ut med reduksjon av egenkapital, blir det ingen salgsbeløp fra eiendommer i Østre Havn som kan finansiere havneinfrastruktur andre steder. Ny selskapsavtale stiller i tillegg et mer tydelig krav til at SRH skal drives bedriftsøkonomisk lønnsomt, samtidig som samfunnsoppdraget skal ivaretas. Det innskrenkes også adgang til å drive med generell eiendomsutvikling av havnens eiendommer, for å skape merverdi – det presiseres at SRH skal drive havnevirksomhet. Konsekvensen av dette er at SRH må selge eiendom som det er plan om å utvikles til annet enn havneformål i en tidligere fase, og man kan dermed ikke dra nytte av verdiskapningen som skjer i utviklingsprosessen.

Saken

Styret har tidligere fått utfyllende informasjon om scenarioene og lønnsomhetsvurdering av disse, som det i denne saken skal vurderes og gjøres en beslutning for. Innholdet i scenarioene og lønnsomhetsvurderingene gjentas kortfattet. Det gis utfyllende informasjon etter behov i styremøtet.

Her en repetisjon av noen av forholdene som er orientert om tidligere:

Forholdene for havneutvikling i Bjergsted er betraktelig verre enn man så for seg når forslaget ble fremmet til Sentrumsplanen. Havnedirektøren har også erkjent at det sannsynligvis er en grunn til at dette området ikke tidligere har blitt gjenstand for en større havneutvikling – «de gamle» hadde nok kunnskap om at det er mange utfordringer her. Samtidig har andre eksterne momenter de siste årene gjort investeringsprosjektet vanskeligere for SRH.

Selv med omfattende undersøkelser av byggegrunnen er det fortsatt forholdsvis stor usikkerhet rundt dybde til berg og til kompleksiteten til fundamentering av kai, både horisontalt og mot fjell i baklandet. Det er stor variasjon i grunnen og det kan påtreffes vanskelig fundamenteringsmasse av typen som i dagligtalen kalles «råtafjell». Sjøbunnen skråner bratt ut i Byfjorden og man vil treffe på forurenset masse av ukjent omfang.

Andre forhold som er både kompliserende og kostnadsdrivende for byggeprosjektet er lite riggområde, mye eksisterende infrastruktur under bakken, hensyn til inngang til to fjellanlegg og adkomst til DNVs eiendom. Kaien må etableres på en lavere høyde enn det flomsikring av ny bebyggelse krever.

Lønnsomhetsvurderinger legger til grunn oppføring av replika på eiendommen Sandvigå 11, ettersom det er gjeldende krav. Tilstandsvurdering av «Bjellands lager» konkluderer med at bygget må tas ned, og byantikvaren har anbefalt at det gjenoppføres en replika.

Generelt for vilkår i kalkyle av landvinning og kai er lagt til 30 % påslag for risiko og uforutsett for scenario 1 og 20 % for tilsvarende for scenario 2/3. Byggherreadministrasjon har påslag med 15 %. Hittil påløpte kostnader er ikke tatt med.

Det var et tema både i sak 46/22 og sak 47/23 at politiske rammer for cruisetrafikk til Stavanger sentrum medfører at det ikke blir noen ny merinntekt til investering i lang kai i Bjergsted, fordi de eksisterende kaier har kapasitet til å ta imot det omfang av cruiseskip som det åpnes opp for. Det blir dermed en «teoretisk øvelse» å legge inn innbetalinger i en kontantstrøm til investeringsprosjektet. Det er også et faktum at bygging av ny kai i alle scenarioer vil medføre bortfall av inntekter til dagens kaier i Bjergsted, og dette er hensyntatt i lønnsomhetsvurderingene.

Innbetalinger til kai legger til grunn SRHs prisliste for 2024 og forventet aktivitetsnivå for 2024, med etterfølgende vekst i pris og et konservativt anslag på vekst i aktivitet. Vekst i cruiseanløp er lagt på lavsesong (oktober-mars). Prisliste 2024 legger opp til en markant økning i pris for cruiseanløp og differensiering på sesong. Prisliste 2024 har også høyere en prisstigning en tidligere for tonnasje i størrelsen offshore fartøy.

Styrets tidligere beslutning for generelt avkastningskrav for investeringer i SRH er benyttet. Den er satt lik NVEs referanserente, som for tiden 7,61 %. Dette er en nominell rente, og kontantstrøm (investeringens innbetalinger og utbetalinger) er derfor også nominell. Når det ikke er en særskilt prisvekst etter SRHs prisliste, er det lagt inn årlig prisjustering av innbetalinger og utbetalinger på 2,5 %. Investeringens levetid er satt til 75 år.

Scenario 1

Utbygging av lang ISPS-kai på 340 meter og ny bebyggelse, inkludert Sandvigå 11. For Sandvigå 11 er det skissert to ulike utbyggingsalternativer, replika og nybygg. Alternativet med replika gir et samlet utbyggingsvolum på ca 20 220 m² BTA med formål næring, forretning og parkering, med et marginalt høyere volum uten replika. Volumstudien utarbeidet av Holon Arkitekter viser en fordeling med 3 980 m² BTA på Sandvigå 11 og øvrig 16 240 m² BTA.

Byggekostnad for landvinning og kai på 340 meter er beregnet til ca 690 MNOK. Kapitalverdien for SRH uten nye maritime inntekter (flytting av dagens inntekt) er beregnet til en negativ nåverdi på ca 718 MNOK, som inkluderer bortfall av dagens kaier som blir innebygget eller rives med ny kai-utbygging.

En «teoretisk» inntekt til ny kai gir en positiv nåverdi, men denne kapitalverdien er svært sårbar for endringer i cruiseinntekter.

En utbygging i bakområdet (20 220 m² BTA) gir ifølge Veridian Analyse en samlet negativ råtomtverdi på 19,4 MNOK, uten at vederlag til risiko og fortjeneste til utvikler er trukket fra. Det innebærer at byutvikling i bakområdet ikke er lønnsomt for næringsbygg i dagens marked og til dagens byggekostnader.

Illustrasjon scenario 1. ISPS-kai 340 meter og bebyggelse bak kai med replika for Sandvigå 11.



Scenario 2 og 3

Scenario 2: Forlengelse og nybygg av to kortere ISPS-kaier på 90 meter og 100 meter, med ny bybrygge mellom kaiene på 39 meter. Bebyggelse på Sandvigå 11 enten i form av replika eller nybygg. Volumstudien utarbeidet av LINK Arkitektur viser et utbyggingsvolum for replika på ca 3 635 m² BTA med formål næring/forretning, med et marginalt høyere volum uten replika.

Scenario 3: Som scenario 2, med bebyggelse bak kai på godstomten estimert til ca 3 000 m² BTA.

Scenario 2 hadde i utgangspunktet inkludert en 50 meters forlengelse av eksisterende kai 20W (foran Sandvigå 7 og 11). Den er tatt ut, fordi det viser seg å ikke være en alternativ havneutvikling

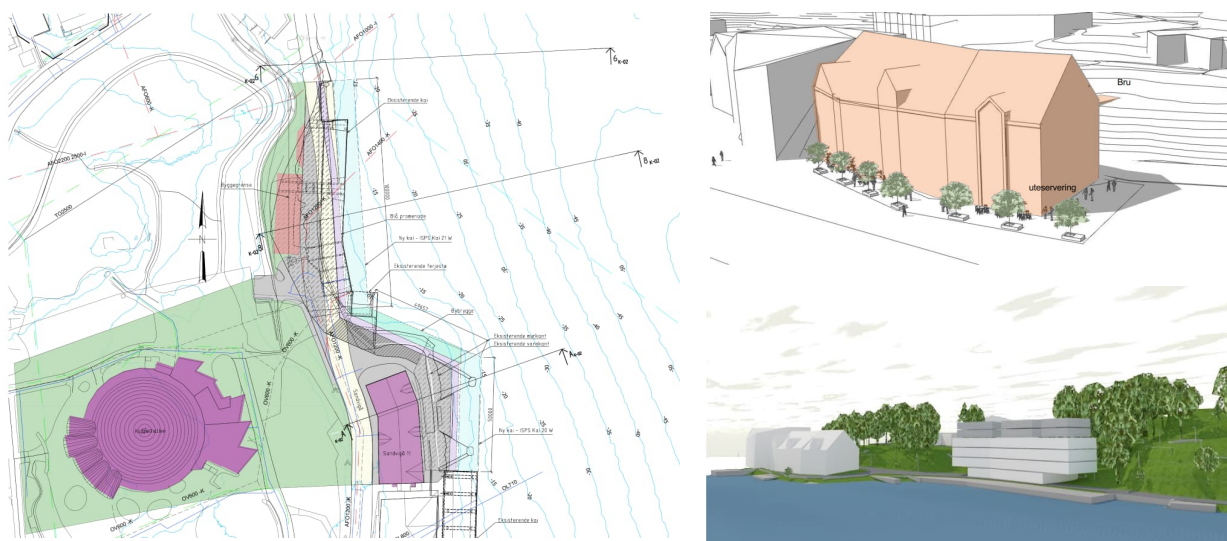
for SRH. Del av scenario 2 og 3 er dermed vurdert med nybygg av kai 21W og ny bebyggelse på godstomten i bakområdet. Byggekostnad for massutskifting og nybygging av 100 meter kai, inkludert riving av eksisterende kai, er kalkulert til ca 176 MNOK.

Kapitalverdien for SRH, med nye inntekter og bortfall av inntekter fra eksisterende kai, er beregnet til en negativ nåverdi på ca 150 MNOK. Årsaken til et høyt negativt tall, er at kaien må reetablere et stort bakområde for å forankres i fast berg, og stabilitet til grunn må reetableres. I tillegg medgår et forholdsvis høyt beløp til etablering av Blå promenade langs kaien.

En utbygging i bakområdet (3 000 m² BTA) gir ifølge Veridian Analyse en negativ råtomtverdi på 12,1 MNOK.

Del av scenario 2 og 3 som inneholder kai-forlengelse med 50 meter på 20W og ny bybrygge er kalkulert til 108,5 MNOK. Reetablering av Sandvigå 11 med replika har ifølge Veridian Analyse en negativ råtomtverdi på 17,6 MNOK. I scenario 3 er det beregnet en noe lavere råtomtverdi for Sandvigå 11 med negativ 14,9 MNOK, som følge av lavere fradrag av anleggsbidrag – ettersom det i dette scenario også bygges på godstomten. SRH eier ikke Sandvigå 11, så dette er ikke direkte relevante tall i beslutningsgrunnlaget. SRH eier godstomten, og råtomtverdien av denne er beregnet til negativ 12,1 MNOK uten fradrag for risiko og fortjeneste til utvikler.

Illustrasjon scenario 2 og 3. To korte ISPS-kai, bybrygge og replika Sandvigå 11. Nybygg kai ca 100 meter og forlengelse kai med 50 meter til totalt 90 meter. Scenario 3 med tillegg av nybygg på godstomten.



Nullalternativet

Nullalternativet innebærer en videreføring av dagens drift på eksisterende kai.

Basert på tilstandsvurderingen ble kaien stengt for kjøretøy. Lastekapasiteten var svekket som følge av korrosjon. Rapporten omtaler behov for noe vedlikehold/rehabilitering og konkret hva det innebærer, inkludert en grov kalkyle for dette. Omfanget er av en slik størrelse at det må gjøres en mer grundig vurdering om det er fornuftig opp mot restverdien til kaien og områdets betydning for fremtidig byutvikling. Foreløpig ingeniørfaglig råd er at bakområdet og eksisterende kai ikke har tilstrekkelig stabilitet til at bakområdet (godstomten) kan bebygges.

Kaien har god funksjonsevne uten vedlikehold/rehabilitering som ventekai for offshore fartøy, og det antas en minimum restlevetid på 10 år.

Havnedirektøren er innstilt på at nullalternativet må forvaltes etter en samlet vurdering av hensynet til maritime behov og behovet for byutvikling av området. SRH kan ikke finansiere en byutvikling, men kan stille seg til disposisjon for et scenario der området reetableres med masseutskifting og bygging av ny kai. Dette kan trolig også gjennomføres med spuntet kaifront (f.eks. RD-peler), slik at det kan mottas ny masse som er beskyttet bak en tett kaifront, som gir noe mer fleksibilitet til bebyggelse i bakområdet.

SRH kan stå for drift av en ny fremtidig kai, om den er med eller uten ISPS-kode, men kan ikke fullfinansiere kaien.

Beslutningsgrunnlaget og havnekapasitet

SRH har de siste årene bruk mye ressurser for å utrede muligheter for havneutvikling i Bjergsted. Det anses nå å være tilstrekkelig kartlagt til at styret kan ta en beslutning for omfanget av havneutvikling i Bjergsted.

Som konkludert i sak 47/23 må styret ta stilling til (1) investeringens kompleksitet og risiko, (2) kaiens egnethet for målgruppen og (3) kapitalverdien for SRH. Oppdraget som SRH har etter selskapsavtalen handler om å legge til rette for det maritim næring i regionen trenger av havnefasiliteter, samtidig som det skal tas hensyn til lavest mulig negativ miljøbelastning.

Redusert bruk av Skagenkaien til cruise har allerede gitt mer kapasitet til offshore fartøy her, og dette vil øke med kun få cruiseanløp til denne kaien fra 2024. Det planlegges for andre tiltak som kan gi utnyttelse av kapasitet som ventekai for offshore fartøy til andre kaier, både de kaier som SRH disponerer og andre. Summen av dette gjør at behovet for ventekai kan løses andre steder enn med en ny lang kai i Bjergsted.

Konklusjon

Havnedirektørens konklusjon er at ingen av de fremlagte scenarioer er lønnsomme, og det kan dermed ikke anbefales å gjøre en investeringsbeslutning for noen av dem.

Dersom det skulle være en samfunnsøkonomisk fordel av å investere i en lang kai i Bjergsted, vil havnedirektøren heller ikke anbefale at styret legger dette til grunn for å godkjenne en investering. Samfunnsøkonomisk nytteverdi er ikke beregnet for noen av scenarioene.

Det forutsettes at den nylig vedtatte *Handlingsplan for cruiseanløp Stavanger sentrum 2022-2030* gir forutsigbarhet for kapasitet til cruise i Stavanger sentrum i denne perioden. Samtidig anbefales det at styret er positiv til at SRH iverksetter et konkret arbeid med vurdering av muligheter for å etablere et tilbud for de lengste cruiseskipene utenfor Vågen og Stavanger sentrum. Det kan gis en orientering om status for dette senest i juni 2024.

Havnedirektøren anbefaler at styret gir sin tilslutning til Nullalternativet, og at det arbeides videre med vurderinger av hvordan Nullalternativet kan forvaltes. Dette kan innebære en videreutvikling av området, der forhold for videre havnevirksomhet og byutvikling vil avklares. Det vil i så tilfelle bli gjenopptatt dialog om dette med Stavanger kommune, med sikte på å fremlegge en sak våren 2024.

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

Katrine Johannessen
Konsernkoordinator
Saksbehandler

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler