

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 12. desember 2018



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 6. des. 2018

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 12.12.18

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 12. desember 2018 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom i kjelleren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene. Saker unntatt offentlighet vedlegges som egen fil.

Det vil bli gjennomført besvarelse av styreevaluering. Resultatet av undersøkelsen behandles i første styremøte i 2019.

Møtet starter med en presentasjon av salgs- og markedssjef Eivind Hornnes om markedsforhold, primært med fokus på Risavika.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Nina Høiland på nina@stavanger.havn.no eller tlf. 413 67 733.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 12.12.2018

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
---------	------------

54/18	Protokoll fra styremøte 01.11.18
55/18	Møteplan og årshjul 2019
56/18	Havnedirektørens orientering
57/18	Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
58/18	Kommunedelplan for Stavanger sentrum – Mulighetsstudie Skagenkaiaen
60/18	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
---------	------------

54/18	Protokoll fra styremøte 01.11.18
57/18	Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper – Detaljert investeringsbudsjett
59/18	Eierstyring og selskapsledelse i SRH-konsernet

Sak 54/18

Protokoll fra styremøte 01.11.18

Offentlig



Møtedato: 01.11.18

Møtenr.: 6

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

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

Protokoll

Til stede:	Christine Sagen Helgø	Tor Jan Reke
	Arnt-Heikki Steinbakk	Siv-Len Strandskog
	Christian Wedler	Dagny Sunnanå Hausken
	Bjørn Kahrs	Jarle Bø (Rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, eiendoms- og finanssjef Hilde Frøyland og økonomisjef Anders Bruvik. Styremøtet var en del av et styreseminar. Det var derfor også øvrige fra administrasjonen til stede, samt styremedlem Atle Holgersen i SRHD.

Møtet ble avholdt på Admiral Hotel, Toldbodgade 24-28 i København, Danmark.

Styremøtet ble avholdt som en første del kl 08.00-09.30 og andre del kl 11.30-12.40. Møtet ble ledet av Christine Sagen Helgø.

Sakene ble behandlet i følgende rekkefølge: sak 51, 46, 50, 52, 49, 47, 48 og 53.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 46/18 Protokoll fra styremøte 04.09.18

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 47/18 Havnedirektørens orientering oktober 2018

Daglig leder i SRHD, Odd Bjørn Bekkeheien, informerte om status for bygging av ny kai i Mekjarvik, landstrømanlegg i Stavanger og Risavika og mulighet for landstrøm til cruise i samarbeid med Rosenberg. Maritim sjef Trond Andersen informerte om arbeidet med Sea Traffic Management (EU prosjekt) og EPI (Environmental Ship Index).

Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.

Sak 48/18 Resultatrapport Q3 2018 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken og gikk gjennom status på skatteligningen for 2017.

Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering





- Sak 49/17 **Status arealutvikling – Status innspill til kommuneplaner i Sola og Randaberg**
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 50/18 **Valg av ny revisor for SRH. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 51/18 **Risavika Havn AS – Endelig verdsettelse og finansiering av oppkjøp. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 52/18 **Rettsbygning på Bekhuskaien – Status forespørsel om opsjon på tomt. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 53/18 **Eventuelt**
Sak 53/18.1 Bussveg til Utenriksterminalen i Risavika
Havnedirektøren fremmet saken. Det ble sendt ut saksfremlegg den 30. oktober.
Vedtak: Styret er positiv til at havnedirektøren gjør videre avklaringer med Statens Vegvesen og Rogaland fylkeskommune om å få på plass bussveg inn til Utenriksterminalen i Risavika, med nødvendig klassifisering av trafikkareal til fylkesveg.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Dagny Sunnanå Hausken

Bjørn Kahrs

Sak 55/18

Møteplan og årshjul 2019



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 54/18
MØTEDATO: 12.12.18

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/76

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 29.11.18

Møteplan og årshjul 2019

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	54/18	12.12.18	

Det bes om at styremedlemmene i forkant av møtet setter seg inn i om avsatte datoer passer, og har tilgang til egen møtekalender i styremøtet.

Det fremsettes ikke forslag til vedtak.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg:

Bilag 1: Møteplan og årshjul 2019



Foreløpig møteplan og årshjul 2019

for styret i Stavangerregionen Havn IKS

møtestart kl. 16.00 i Strandkaien 46, Stavanger – om ikke annet avtales særskilt

	Mandag 4.mars	Mandag 8. april	Tirsdag 4. juni	Mandag 2. sept	Mandag og tirsdag 04.11-05.11	Onsdag 11. desember kl 13:00-17:00
	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Foreløpig regnskap 2018 ✓ Rapportering strategiarbeid 2018 ✓ Resultat styreevaluering 2018	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Årsoppgjør 2018	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 1. kvartal	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 2. kvartal	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 3. kvartal ✓ Resultat medarbeiderundersøkelse ✓ Lønnsvurdering av havnedirektør ✓ Møteplan og årshjul 2020 Gjennomføring styreevaluering Styreseminar - tidspunkt avtales særskilt	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Budsjett 2020 og Økonomiplan 2020-2023 ✓ Resultat styreevaluering 2019



Sak 56/18

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 56/18
MØTEDATO: 12.12.18

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/116
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 04.12.2018

Havnedirektørens orientering desember 2018

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	56/18	12.12.2018	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.»





VANNBUSSPROSJEKTET

Styringsgruppen for Vannbuss i Stavanger sentrum, som består av representanter fra SRH, CID (City Impact District), Kolumbus, Nordic Edge, Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune, har besluttet å holde et seminar med dialogkonferanse i midten av januar.

En har sett behov for å løfte prosjektet på et nasjonalt nivå og samordne kunnskap om ny teknologi. Det er flere regioner som sitter med tilsvarende prosjekter, og styringsgruppen ser det som riktig å samle krefter for å få både rette tilbydere, faginstanser og academia samlet.

Vannbuss-prosjektet i Stavanger har mottatt midler fra Innovasjon Norge på kr 150 000 for videreutvikling av autonome fremkomstmidler. Det planlegges å søke Regionalt Forskningsfond når flere elementer er på plass.

Prosjektet trenger tilskudd nå for å gjennomføre en analyse av befolkningsgrunnlaget for ulike rutealternativer. Dette arbeidet ledes av Stavanger kommune, og Urbanet er engasjert. SRH er bedt om å bidra med sin del pålydende kr 50 000.

STUDIETUR FOR ALLE ANSATTE

14.-15. november var alle ansatte på studietur i Stockholm Havn. Det var et tett faglig program med fokus på utvikling, markedsarbeid og miljø. Det ble også lagt inn besøk på deres nye Värta-terminal i sentrum, samt til deres nye godshavn som er under bygging i Norvik Havn. Avslutningsvis ble det også tid til et besøk på Vasa-museet.

INNLEGG OG PRESENTASJONER

Havnedirektøren har i løpet av de to siste månedene representert havnen i mange ulike fora. Her er et utdrag av dem:

- Flertallspartiene i Stavanger kommune vedrørende sentrumsplanen
- Besøk av Bergen Havn og CCB – om å flytte en godshavn ut av sentrum
- Risavikadagen – status i SRH/RH
- Cruisekonferanse i Stavanger – Stavanger som cruisedestinasjon
- Grønn frokost – om konseptvalgsutredning på energibruk i RH
- Logistikkdagen – siste nytt fra SRH
- Ågotnes, Bergen – seminar om å flytte en godshavn ut av sentrum
- Besøk av Risøy Havn og Andøy Energi – om SRH/RH som grønn havn
- Frimurerlosjen – hvem, hva, hvor og hvordan om SRH

STORSKALA ENOVA SØKNAD I RISAVIKA HAVN AS

Omlegging fra fossil til utslippsfri transport vil kreve en omfattende elektrifisering av transportsektoren, som vil gi stor økning i elektrisk effektbehov til lading av fly, busser og skip. Et konsortie kalt Elnett21, bestående av Avinor (Stavanger Lufthavn), Forus Næringspark, Risavika Havn (etter hvert SRH), Lyse Elnett og Smartly, har et ønske om å utvikle og demonstrere løsninger for å takle det økte effektbehovet. Løsningene skal bidra til optimal bruk av eksisterende nett gjennom lokal produksjon, lagring og styring av energi.

Økt effektbehov kan kreve investeringer i oppgradering og utbygging av strømnettet. Investeringskostnaden vil med dagens reguleringsmekanisme fordeles som anleggsbidrag til kunden som har bestilt økt kapasitet og som økt nettleie til alle nettkundene. Konsortiet er blitt prekvalifisert av Enova til å kunne søke om midler til dette i et storskalaprojekt. Storskalasøknad på vegne av alle partnerne er sendt inn ultimo november. For Risavika Havn sin del er det søkt om prosjektmidler med en ramme på kr 18 millioner, hvorav Enova kan støtte med 40% av dette. En eventuell investeringsbeslutning vil bli tatt på et senere tidspunkt dersom totalprosjektet blir godkjent og tildelt midler.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Sak 57/18

Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 57/18
MØTEDATO: 12.12.2018

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/165

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 04.12.18

Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	57/18	12.12.2018	
Representantskapet for SRH IKS	16/18	14.12.2018	

Forslag til vedtak:

- «1. Regulativet for anløpsavgift 2019 godkjennes.
2. Budsjettet for 2019 godkjennes.
3. Økonomiplan for 2019-2022 godkjennes.
4. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.
5. Styrets vedtak i pkt. 1-4 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»





1) Selskapet

Stavangerregionen Havn IKS ble etablert i 2000 med dagens fire eierkommuner; Stavanger kommune (80,69 %), Sola kommune (16,75 %), Randaberg kommune (1,36 %) og Rennesøy kommune (1,19 %).

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. Morselskapet eier de fleste eiendommene i konsernet.

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 eiendomsselskapet Stavangerregionen Havn Eiendom AS (**SRHE**), Utenriksterminalen AS (**UT**) og Ekofiskvegen AS. Selskapene eier hhv. bygninger i Offshore Terminal Risavika, tomten til Utenriksterminalen i Risavika, og bygg samt tomt med kai på nordsiden i Risavika.

SRH IKS har overført 45% av aksjene i Risavika Havn AS (**RH**) til SRHEH som et tingsinnskudd, kapitalforhøyelsen er enda ikke registrert i foretaksregisteret. Pr 01.01.2019 kjøper SRHEH de resterende aksjene i RH.

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

Det er til sammen 22 ansatte i konsernet; 3 ansatte i morselskapet SRH IKS og 19 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 17.04.09 nr 19. Det er i tillegg en rekke andre regelverk som har innvirkning på de myndighetspålagte oppgavene, havnevirksomheten og relaterte oppgaver.

Havne- og farvannsloven og IKS-loven er for tiden gjenstand for revidering. I Havne- og farvannsloven ventes det på en lovproposisjon som lovutvalget for havne- og farvannsloven skal legge frem. Eventuelle endringer i IKS-loven kommer først når *Hjelmeng-utvalget* (konkurranse på like vilkår-arbeidet) blir fulgt opp. Normalt behandles lovforslag på høsten i Stortinget.

2) Organisasjon

Etter at SRH har driftet RH i to måneder har det materialisert seg kunnskap om behov for fremtidig omorganisering. I tidligere saker som omhandler strategi for overtakelse av RH er det beskrevet en mulig styrking av staben i SRH. Den foreløpige vurderingen er at SRH bør styrke staben med en ressurs som skal avlaste administrasjonen og en controller til økonomiavdelingen. Samtidig jobbes det også med å få en teknisk sjef på plass, noe som har vært planlagt over lengre tid. Stillingene er lagt inn i budsjett i løpet av første halvår 2019.

3) Markedsutsikter

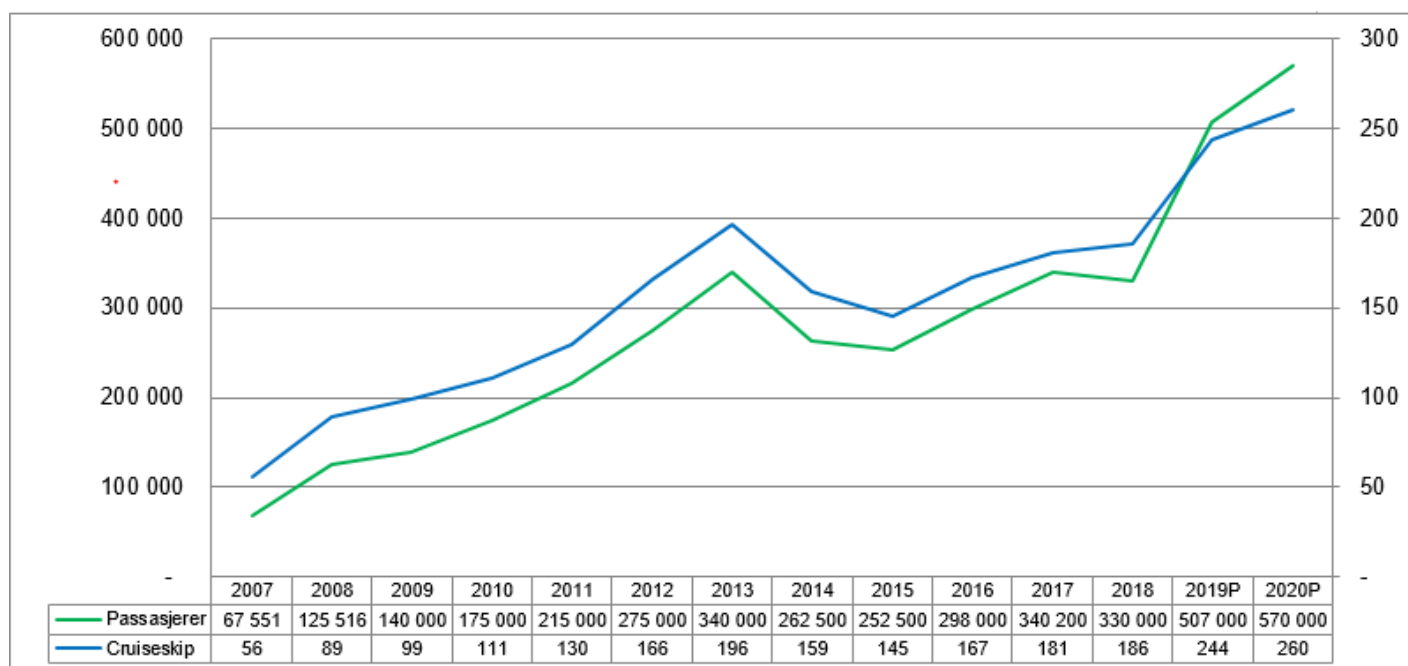
Cruise og offshore

Cruise og offshore er to betydelige forretningsområder for SRH, og denne havneaktiviteten gir også ringvirkninger ut over verdiskapning til SRH.

I 2018 var det 186 cruiseanløp til Stavanger med om lag 330 000 cruisegjester. Prognoser for Stavanger de nærmeste årene er økende, og i 2019 ventes det ca 243 cruiseanløp med samlet kapasitet på over 500 000 passasjerer. Også 2020 ser lovende ut. Anløpene er spredt over hele året, men med flest besøk i sommerhalvåret. Stavanger blir for første gang helårs cruisehavn, og blir det trolig også de etterfølgende år.

Trenden viser at nyere og renere skip anløper i Vågen, og EPI (Environmental Port Index) blir faset inn i 2019. De største cruisehavnene i Norge har blitt enig om en modell for å beregne skipenes miljøpåvirkning i cruisehavnene. EPI vil differensiere prisbildet slik at de redere som viser investeringsvilje på miljøtiltak utover det lovverket sier, vil få en belønning i form av redusert kaivederlag. Skip med eldre teknologi vil oppleve det motsatte i form av en økning av kaivederlaget.

Cruisetraffikk Stavanger havn





Offshoremarkedet er fremdeles preget av overkapasitet og mange rederier sliter med inntjening og betjening av gjeld da ratene på både lange og korte kontrakter er lave.

På tross av dette er det en forsiktig optimisme å spore da operatørselskapene melder om økt aktivitet fremover.

Subseamarkedet forventes ikke å bli vesentlig bedre før tidligst 2020. Det er i dag mange subseafartøyer som jobber i Offshore Vind som hotellskip på lave rater for å komme gjennom krisen.

SRH opplever stor pågang innen offshoreservice-industrien i Mekjarvik, og i Risavika bekrefter baseoperatørene økt aktivitet fra operatørselskapene.

Gods

Terminalselskapet Westport har fortsatt den positive utviklingen i 2018. Prosjektbasert last har vist en oppside i år og har blitt håndtert på en god måte i Risavika, noe som vil genere flere forespørsler fremover. Westport overtok nylig Norlines (Samskip) sin terminal i Bergen, og vil fra 1. januar 2019 dermed ekspandere sin forretningsmodell.

Prognosen for 2018 er på 721 000 tonn og 32 500 TEU's, en total økning på rundt 30 % fra 2017. Westport har omsetningsbudsjett i 2018 på 55 MNOK og pr i dag ser det ut til å lande på 65 MNOK. I 2019 budsjetteres det med ytterligere økning til 70 MNOK i omsetning, her er ikke ny terminal i Bergen medtatt.

Eiendom

Etterspørselen etter kontor -og lagerarealer har i 2018 vært stabil, og vi forventer at den holder seg stabil i årene fremover.

Det jobbes med ulike prosjekter knyttet til utendørs og innendørs lager hvor det kan oppstå en etterspørsel i de neste årene. Arealene dette berører er utendørsarealer og nybygg i Risavika.

SRH registrerer også i år etterspørsel etter egnede havneområder for lager- og verkstedlokaler til offshore og andre fartøy som krever lengre liggetid til kai. Resirkulering fra offshoreindustrien gir signaler om et økende behov, og gjenvinningsmarkedet totalt sett ser gevinster ved å ligge nærmere kaianlegg for å benytte sjøveien. Mekjarvik er her et egnet område.

4) Anløpsavgift 2018

Havners adgang til å innkreve anløpsavgift for fartøy som anløper eget havnedistrikt er hjemlet i havne- og farvannsloven § 25. Forskrift om kommunens beregning og innkreving av anløpsavgift av 20.12.10 nr 1762 beskriver hvilke kostnader som kan inngå i grunnlaget for anløpsavgiften. Avgiftsområdet skal ikke bidra med fortjeneste til selskapet. Overskudd eller underskudd disponeres iht. forskrift om anløpsavgift § 7 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester (H-3/14) kapittel 7.1 - 7.3 med avregning de påfølgende år over en periode på fem år.



Da regelverket for innkreving av anløpsavgift ble endret fra og med 2012 satte SRH opp en modell for beregning av selvkost etter egen forståelse av regelverket, og rådførte seg også med andre havner.

Implementering av nytt verktøy for selvkostberegning av virksomhetsområdene i SRH viste at det for perioden 2012-2016 var tatt inn for mye i anløpsavgift. Samtidig viser selvkostområdene havnerenovasjon og saksbehandling negativt opparbeidet selvkostfond. Avgiftsområdene kan imidlertid ikke utlignes mot hverandre. Prognose for anløpsavgiftregnskapet i 2018 viser at de grep som ble gjort for 2017 har bidratt til en reduksjon av selvkostfondet.

Havnedirektøren anbefaler at enhetspriser for anløpsavgift for 2019 settes lik som 2018.

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS
Anløpsavgift 2013-2022

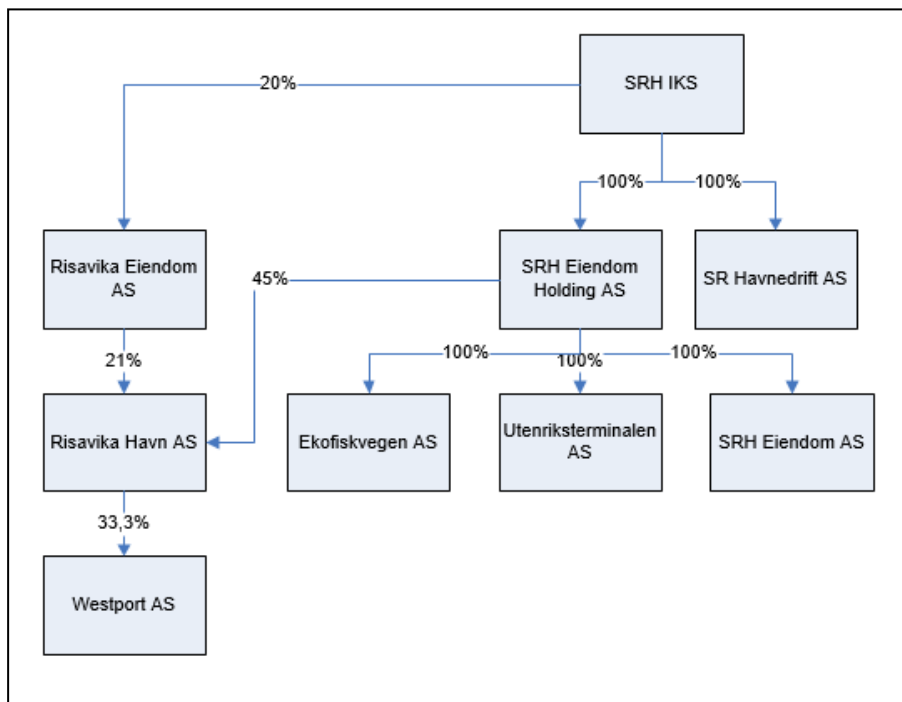
Hovedtall og disponering av fond

Tall i TNOK	Etterkalkyle					Prognose	Økonomiplan			
	2013	2014	2015	2016	2017		2019	2020	2021	2022
IB	6 569	14 495	21 961	27 724	27 620	21 355	14 785	7 709	2 029	24
Inntekter	14 835	14 910	14 031	11 714	3 638	3 611	3 612	5 537	9 489	11 643
Kostnader	-7 183	-7 925	-8 746	-12 280	-10 183	-10 606	-10 953	-11 332	-11 517	-11 667
Resultat	7 652	6 984	5 285	-566	-6 545	-6 995	-7 341	-5 795	-2 029	-24
Renter fond	273	482	477	462	430	425	265	115	24	-
UB	14 495	21 961	27 724	27 620	21 355	14 785	7 709	2 029	24	-

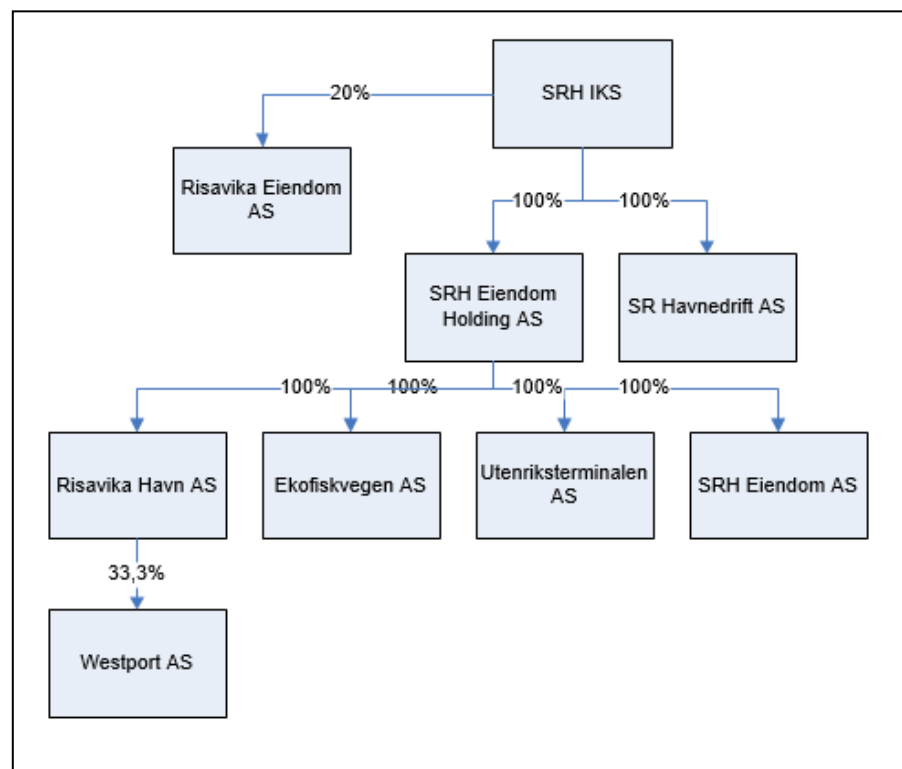
5) Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022

Budsjett 2019 er basert på prognose for 2018 og en vurdering av forventet aktivitetsnivå i 2019. Det er inngått avtale om 100 % oppkjøp av aksjene i Risavika Havn AS i 2019.

Struktur pr i dag:



Struktur 01.01.2019:



Hovedtall i SRH og konsern:

Økonomiplan 2019 - 2022 Stavangerregionen Havn Konsern

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Økonomiplan 2019-2022			
			Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter	112 055 179	129 625 000	199 884 425	204 609 247	209 452 189	214 416 205
Driftskostnader	85 163 817	85 117 657	105 577 440	107 236 361	108 936 754	111 466 730
Driftsresultat	26 891 362	44 507 343	94 306 985	97 372 886	100 515 435	102 949 475
Netto finans	-2 554 505	95 300 000	-46 414 000	-45 769 068	-45 135 012	-45 135 012
Resultat før skatt	24 336 857	139 807 343	47 892 985	51 603 818	55 380 423	57 814 463

Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn IKS

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Økonomiplan 2019-2022			
			Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter	27 586 400	44 225 000	51 346 560	52 357 935	53 394 594	54 457 170
Driftskostnader	27 619 196	34 992 528	31 539 837	32 287 385	33 094 570	33 921 934
Driftsresultat	-32 795	9 232 472	19 806 723	20 070 550	20 300 024	20 535 236
Netto finans	9 175 695	106 775 695	250 000	256 250	262 656	269 223
Resultat før skatt	9 142 900	116 008 167	20 056 723	20 326 800	20 562 681	20 804 459

Budsjettoppstilling for hvert selskap er vedlagt saken.

Inntekter

Økt aktivitet i oljerelatert virksomhet har medført at SRH det siste året har hatt større aktivitet på kaiene. Det har vært en økning av offshorefartøy med behov for ventekai, og på offshore terminalen i Risavika har aktiviteten også vært bedre enn forrige år. Budsjettet for 2019 tar utgangspunkt i en økning i aktivitetsnivå for 2018 på 2 %.

Aktiviteten i Mekjarvik har vært bedre enn ventet for 2018. I løpet av 1. halvår 2019 vil 100 meter med ny kai bli tatt i bruk. I budsjett for 2019 legges det derfor til grunn en økning i omsetningen.

Cruisetraffikken er økende, som omtalt ovenfor under punkt 3, og dette er justert for i perioden fram mot 2021.

Kaivederlag prises etter brutto tonn. For 2019 gjøres det en generell prisjustering på 3 %, og det innføres et minimumsvederlag for cruise for å ivareta de kostnader havnen har ved besøk av «små» cruise skip.

EPI rabatt, som er omtalt under punkt 3, vil få en virkning for kaivederlaget for cruise i 2019, men vi er fremdeles usikre på konsekvensen dette vil få, og har derfor lagt opp en konservativ rabatt og straff knyttet til denne indeksen.

Varevederlag for varer som føres over kai justeres opp med 3 %.

Pax vederlaget for cruise oppjusteres fra kr 13 til kr 14 pr person. Fra 2019 innføres også et minimums pax vederlag. Dette for å ivareta de kostnader havnen har ved besøk av «små» cruise skip med få passasjerer.

Det er budsjettet med noe ledighet på lokaler og en prisvekst på 3 % for 2019.

For mer informasjon se bilag 1.

Kostnader

Kostnadene i konsernet er justert i perioden fram mot 2022 med en generell økning på 2 til 3 %.

Økningen i lønnskostnader skyldes økning i antall ansatte, se punkt 2, og en generell lønnsøkning.

Leiekostnader i konsernet går ned grunnet overtakelse av RH den 01.01.2019, da denne kostnaden blir en konsernintern transaksjon.

Økning i avskrivninger skyldes at RH er med i konsernet, tilsvarende gjelder for andre driftskostnader.

Varekosten har også en økning, som skyldes økt aktivitet.

For mer informasjon se bilag 1.

SRH IKS

I årene mellom 2019-2022 forventes forbruk av konsulentttjenester i samme utstrekning som tidligere år.

Havnelangs er den største markedsføringskostnaden i 2019, og den er lagt på samme nivå i årene fremover.

For mer informasjon se bilag 2.

SRHD

Økningen i konsulentttjenester skyldes hovedsakelig at det er budsjettet med en controller til økonomiavdelingen fra mai 2019, samt en konsulent som bistår med organisering av nytt arkiv fram til april 2019.

Nedgangen i driftskostnader skyldes at flere kostnader nå er klassifisert under «leiekostnader knyttet til fremleie».

For mer informasjon se bilag 3.

Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

Stavangerregionen Havn konsern

Investeringsbudsjett

Anleggsmiddel	2019	2020	2021	2022	Sum
Bygg	80 450 000	114 000 000	2 000 000	2 000 000	198 450 000
Kaier	32 700 000	7 000 000	122 000 000	134 000 000	295 700 000
Tomter	21 990 000	12 250 000	1 000 000	1 000 000	36 240 000
Andre anleggsmidler	28 363 000	10 650 000	5 250 000	2 300 000	46 563 000
Sum investeringer	163 503 000	143 900 000	130 250 000	139 300 000	576 953 000

Følgende investeringer vil bli kartlagt og vurdert nærmere i 2019:

- Utdyping av Skagenkaiaen.
- Havneutvikling i Risavika Øst og småbåthavn i Melingsundet er foreslått til kommuneplanen i Sola.
- Havneutvikling i Mekjarvik nord er foreslått til kommuneplan i Randaberg.
- Påbygg til Skur 6 (på parkeringsplassen) er foreslått i ny KDP Stavanger Sentrum.
- Caverner i Risavika, tilrettelegging for utnyttelse.

Ny kai i Mekjarvik er planlagt ferdig i løpet av 1. halvår 2019. Investeringsbudsjettet for 2019 inneholder siste del av investeringen.

Det er budsjettet med et landstrømsprosjekt til cruise i 2019 i fbm at det skal søkes om midler til dette hos Enova primo 2019, sammen med Rosenberg/WPG og Stavanger kommune.

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet iht §23, og detaljerte beløper for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 57 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett.

Finansposter

SRHEH tar opp nytt lån på 354 MNOK innen 31.12.18. Dette lånet innfrir lånet i UT på 54 MNOK, og resterende 300 MNOK er til kjøp av aksjene i RH. I tillegg har man en midlertidig kredittramme på 50 MNOK med samme betingelser som lånet på 354 MNOK. Kreditten på 50 MNOK gjøres opp i løpet av første halvår 2019, med omstrukturering av midler i konsernet for å unngå selgerkreditt, som er mer kostbart. Resterende kjøpesum på gjøres opp med midler i konsernet.

For å ha mer fleksibilitet og redusere risikoen for mangel på likvider, har konsernet satt opp en cash pool-løsning i Danske Bank med 10 MNOK i kredittramme. Cash pool-løsningen har tilsvarende rammer som resterende lån + en margin på 0,5%, som er en rimelig kreditt på en fleksibel ordning.

SRH IKS har ingen formell risiko for disse lånene.

SRH IKS tok opp et lån i april 2018 på 47,5 MNOK på investeringsbudsjettet for 2017.

For investeringsbudsjettet 2018 er det ikke tatt opp lån, og en ser behov for at en tar opp et lån på 65 MNOK innen 31.12.18. Lånet på investeringene skal dekke ny kai i Mekjarvik, og landstrømsanlegg i Risavika og Stavanger. Totalsummen for disse investeringene er beregnet til ca 90 MNOK.

For investeringsbudsjettet 2019 i SRH IKS er det behov for at konsernet tar opp lån i løpet av året på 110 MNOK for å kunne gjøre planlagte investeringer.

For årene som kommer etter 2019 vil rammen i selskapsavtalen på 300 MNOK være for lav for de planlagte investeringene i SRH IKS. Eierne må enten endre selskapsavtalen eller selskapet må finne alternative løsninger for finansiering. I tabellen under vises låneopptaket som er mulig med dagens ramme. 2020 er håndterbart, men 2021 og 2022 trenger ekstra finansiering på totalt ca. 225 MNOK. Det vil i løpet av 2019 bli vurdert ulike løsninger.

For resterende investeringer i datterselskapene vil det jobbes med finansieringsløsninger knyttet til egne midler samt ekstern finansiering.

Under styremøte vil en egen protokoll vedrørende lån på 65 MNOK og 110 MNOK i Kommunalbanken bli lagt fram for signering. Se bilag 9.

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konser	2018	2019	2020	2021	2022
Lån SRH pr 1.1	88 629	123 549	110 209	96 869	89 479
Låne opptak april 2018	47 471				
Avdrag gammel gjeld	-12 551	-13 340	-13 340	-7 390	-7 390
Lån SRH pr 31.12	123 549	110 209	96 869	89 479	82 089

Nye lån pr 1.1	-	65 000	169 300	181 025	193 650
Låne opptak uke 51 2018	65 000				
Låne opptak		110 000	21 000 *	23 000 *	17 000 *
Avdrag 20 år	-	-5 700	-9 275	-10 375	-11 375
Nye lån pr 31.12	65 000	169 300	181 025	193 650	199 275

Lån Utenriksterminalen AS pr 1.1	54 000				
Innfrielse (Lån fra SRH Eiendom Holding AS)	-54 000				
Lån Utenriksterminalen AS pr 31.12	-				

Lån SRH Eiendom Holding AS pr 1.1	-	404 000	339 840	325 680	311 520
Avdrag 25 år		-14 160	-14 160	-14 160	-14 160
Nytt lån	354 000				
Nytt lån kortsiktig mellomfinansiering kjøp					
Risavika Havn AS	50 000	-50 000			
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 31.12	404 000	339 840	325 680	311 520	297 360

Lån Risavika Havn AS pr 1.1	511 150	543 000	521 550	500 100	478 650
Avdrag	-18 850	-21 450	-21 450	-21 450	-21 450
Nytt lån	52 000				
Avdrag nytt lån	-1 300				
Lån Risavika Havn AS pr 31.12	543 000	521 550	500 100	478 650	457 200

* Beløpene utgjør låneopptak opp til rammen i seksapsavtalen 300 MNOK

Investeringsbudsjettet for SRH IKS beløper seg til følgende disse årene:	26 500	126 500	138 500
Oppstilling i finansieringstabellen over	21 000	23 000	17 000
Finansieringsbehov SRH IKS over rammen	5 500	103 500	121 500



Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2021 godkjennes, samt at havnedirektøren gis fullmakt til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1	Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn konsern
Bilag 2	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 SRH Eiendom Holding AS
Bilag 5	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 6	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Utenriksterminalen AS
Bilag 7	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Ekofiskvegen AS
Bilag 8	Budsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2022 Risavika Havn AS
Bilag 9	Protokoll sak 57 vedtak 4

Økonomiplan 2019 - 2022 Stavangerregionen Havn Konsern

Økonomiplan 2019-2022

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Anløpsavgift	3 069 139	10 225 000	10 891 560	10 891 560	10 891 560	10 891 560
Kaivederlag (u/cruise)	18 330 939	22 000 000	25 686 750	26 328 919	26 987 142	27 661 820
Cruise (kaivederlag)	10 900 000	10 900 000	14 777 300	15 146 733	15 525 401	15 913 536
Varevederlag	8 560 561	9 500 000	10 931 999	11 205 299	11 485 431	11 772 567
Tjenesteleveranser	4 878 696	5 500 000	6 311 999	6 469 799	6 631 544	6 797 333
ISPS-gebyr	11 827 570	12 200 000	15 241 000	15 622 025	16 012 576	16 412 890
Utleie eiendom	54 473 274	57 400 000	115 943 817	118 842 413	121 813 473	124 858 810
Andre driftsinntekter	15 000	1 900 000	100 000	102 500	105 063	107 689
Sum driftsinntekter	112 055 179	129 625 000	199 884 425	204 609 247	209 452 189	214 416 205
Driftskostnader						
Varekost	7 773 888	7 773 888	9 297 956	9 530 405	9 768 665	10 012 882
Leiekostnader	11 628 017	11 000 000	1 108 548	1 136 262	1 164 668	1 193 785
Lønnskostnader	24 112 272	25 400 000	27 051 022	27 727 298	28 420 480	29 130 992
Avskriving	14 887 049	15 550 000	39 220 619	39 220 619	39 220 619	39 220 619
Konsulenttjenester	7 109 436	7 109 436	7 788 039	7 982 740	8 182 308	8 811 451
Reparasjon og vedlikehold	6 907 207	6 000 000	6 648 992	6 815 217	6 985 597	7 522 724
Reise, opphold mv	645 021	645 021	670 867	687 639	704 830	722 450
Salg, markedsføring repr.	5 061 616	4 500 000	1 566 151	1 605 305	1 645 437	1 686 573
Andre driftskostnader	7 039 311	7 139 311	12 225 246	12 530 877	12 844 149	13 165 253
Sum driftskostnader	85 163 817	85 117 657	105 577 440	107 236 361	108 936 754	111 466 730
Driftsresultat	26 891 362	44 507 343	94 306 985	97 372 886	100 515 435	102 949 475
Finans						
Finansinntekter	740 000	98 900 000	292 000	292 000	292 000	292 000
Finanskostnader	3 294 505	3 600 000	46 706 000	46 061 068	45 427 012	45 427 012
Sum finans	-2 554 505	95 300 000	-46 414 000	-45 769 068	-45 135 012	-45 135 012
Resultat før skatt	24 336 857	139 807 343	47 892 985	51 603 818	55 380 423	57 814 463

Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn IKS

Økonomiplan 2019-2022

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Anløpsavgift	3 069 139	10 225 000	10 891 560	10 891 560	10 891 560	10 891 560
Inntekter driftsmidler	24 517 261	34 000 000	40 455 000	41 466 375	42 503 034	43 565 610
Sum driftsinntekter	27 586 400	44 225 000	51 346 560	52 357 935	53 394 594	54 457 170
Driftskostnader						
Leiekostnader	876 017	876 017	760 000	779 000	798 475	818 437
Lønnskostnader	4 603 780	4 603 780	5 554 820	5 693 691	5 836 033	5 981 934
Avskrivning	9 850 000	9 850 000	11 550 000	11 838 750	12 134 719	12 438 087
Konsulentttjenester	4 968 043	4 968 043	4 708 039	4 825 740	4 946 383	5 070 043
Reparasjon og vedlikehold	266 177	400 000	214 000	219 350	224 834	230 455
Reise, opphold mv	194 688	194 688	218 000	223 450	229 036	234 762
Salg,markedsføring repr.	4 165 000	3 600 000	1 033 651	1 059 492	1 085 980	1 113 129
Andre driftskostnader	2 695 491	10 500 000	7 501 327	7 688 860	7 881 082	8 078 109
Sum driftskostnader	27 619 196	34 992 528	31 539 837	32 328 333	33 136 541	33 964 955
Driftsresultat	-32 795	9 232 472	19 806 723	20 029 602	20 258 053	20 492 215
Finans						
Finansinntekter	11 290 000	108 890 000	3 672 000	3 763 800	3 857 895	3 954 342
Finanskostnader	2 114 305	2 114 305	3 422 000	3 507 550	3 595 239	3 685 120
Sum finans	9 175 695	106 775 695	250 000	256 250	262 656	269 223
Resultat før skatt	9 142 900	116 008 167	20 056 723	20 285 852	20 520 709	20 761 438

Økonomiplan 2019 - 2022 Stavangerregionen Havnedrift AS

Økonomiplan 2019-2022

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Kaivederlag (u/cruise)	18 330 939	22 000 000	25 686 750	26 328 919	26 987 142	27 661 820
Cruise (kaivederlag)	10 900 000	10 900 000	14 777 300	15 146 733	15 525 401	15 913 536
Varevederlag	8 560 561	9 500 000	10 931 999	11 205 299	11 485 431	11 772 567
Tjenesteleveranser	4 878 696	5 500 000	6 311 999	6 469 799	6 631 544	6 797 333
ISPS-gebyr	11 827 570	12 200 000	15 241 000	15 622 025	16 012 576	16 412 890
Utleie eiendom	53 668 274	53 000 000	53 437 881	54 773 828	56 143 174	57 546 753
Andre driftsinntekter	1 620 000	9 200 000	7 000 000	7 175 000	7 354 375	7 538 234
Sum driftsinntekter	109 786 040	122 300 000	133 386 929	136 721 602	140 139 642	143 643 133
Driftskostnader						
Varekost	7 773 888	7 773 888	9 297 956	9 530 405	9 768 665	10 012 882
Leiekostnader knyttet til fremleie	55 870 389	68 000 000	75 051 153	76 927 432	78 850 618	80 821 883
Lønnskostnader	19 255 760	19 255 760	21 496 202	22 033 607	22 584 448	23 149 059
Avskrivning	2 733 929	2 800 000	3 025 000	3 025 000	3 025 000	3 025 000
Konsulenttjenester	2 036 393	2 500 000	3 080 000	3 157 000	3 235 925	3 316 823
Reparasjon og vedlikehold	6 641 030	6 641 030	6 434 992	6 595 867	6 760 763	6 929 783
Reise, opphold mv	450 333	450 333	452 867	464 189	475 793	487 688
Salg,markedsføring repr.	866 616	500 000	532 500	545 813	559 458	573 444
Andre driftskostnader	7 570 973	7 570 973	6 648 184	6 814 389	6 984 748	7 159 367
Sum driftskostnader	103 199 311	115 491 984	126 018 854	129 093 701	132 245 418	135 475 929
Driftsresultat	6 586 729	6 808 016	7 368 075	7 627 902	7 894 224	8 167 205
Finans						
Finansinntekter	340 000	340 000	132 000	132 000	132 000	132 000
Finanskostnader	240 000	240 000	180 000	180 000	180 000	180 000
Sum finans	100 000	100 000	-48 000	-48 000	-48 000	-48 000
Resultat før skatt	6 686 729	6 908 016	7 320 075	7 579 902	7 846 224	8 119 205

Økonomiplan 2019-2022 SRH Eiendom Holding AS

Økonomiplan 2019-2022

	Budsjett 2018	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Inntekter						
Sum driftsinntekter						
Driftskostnader						
Andre driftskostnader	70 000	330 000	289 935	297 183	304 613	312 228
Sum driftskostnader	70 000	330 000	289 935	297 183	304 613	312 228
Driftsresultat	-70 000	-330 000	-289 935	-297 183	-304 613	-312 228
Finans						
Finansinntekter	13 500 000	13 500 000	612 000	612 000	612 000	612 000
Finanskostnader	3 800 000	3 300 000	9 070 000	9 070 000	9 070 000	9 070 000
Sum finans	9 700 000	10 200 000	-8 458 000	-8 458 000	-8 458 000	-8 458 000
Resultat før skatt	9 630 000	9 870 000	-8 747 935	-8 755 183	-8 762 613	-8 770 228

Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Økonomiplan 2019-2022

	Budsjett 2018	Prognose	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	9 000 000	9 600 000	9 912 191	10 159 996	10 413 996	10 674 346
Sum driftsinntekter	9 000 000	9 600 000	9 912 191	10 159 996	10 413 996	10 674 346
Driftskostnader						
Avskrivning	1 759 237	1 759 237	1 759 237	1 759 237	1 759 237	1 759 237
Andre driftskostnader	260 000	140 000	140 000	143 500	147 088	150 765
Sum driftskostnader	2 019 237	1 899 237	1 899 237	1 902 737	1 906 325	1 910 002
Driftsresultat	6 980 763	7 700 763	8 012 954	8 257 259	8 507 671	8 764 344
Finans						
Finansinntekter	40 000	120 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Finanskostnader	1 250 000	1 300 000	992 000	992 000	992 000	992 000
Sum finans	-1 210 000	-1 180 000	-980 000	-980 000	-980 000	-980 000
Resultat før skatt	5 770 763	6 520 763	7 032 954	7 277 259	7 527 671	7 784 344

Økonomiplan 2019-2022 Utenriksterminalen

Økonomiplan 2019-2022

	Hittil 2018	Budsjett 2018	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter							
Utleie eiendom	14 110 749	14 336 518	14 336 518	14 548 182	14 911 887	15 284 684	15 666 801
Sum driftsinntekter	14 110 749	14 336 518	14 336 518	14 548 182	14 911 887	15 284 684	15 666 801
Driftskostnader							
Avskrivning	407 912	543 883	543 888	543 888	543 888	543 888	543 888
Driftskostnader	110 447	88 237	150 000	172 800	177 120	181 548	186 087
Sum driftskostnader	518 359	632 120	693 888	716 688	721 008	725 436	729 975
Driftsresultat	13 592 390	13 704 398	13 642 630	13 831 494	14 190 879	14 559 248	14 936 826
Finans							
Finansinntekter	10 465	10 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Finanskostnader	576 115	1 180 200	1 180 200	760 000	760 000	760 000	760 000
Sum finans	-565 650	-1 170 200	-1 168 200	-748 000	-748 000	-748 000	-748 000
Resultat før skatt	13 026 740	12 534 198	12 474 430	13 083 494	13 442 879	13 811 248	14 188 826

Økonomiplan 2019-2022 Ekofiskvegen AS

Økonomiplan 2019-2022

	Note	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	1	7 130 828	8 240 000	8 446 000	8 657 150	8 873 579
Sum driftsinntekter		7 130 828	8 240 000	8 446 000	8 657 150	8 873 579
Driftskostnader						
Avskrivning		754 143	748 000	748 000	748 000	748 000
Driftskostnader		133 101	133 000	136 325	139 733	143 226
Sum driftskostnader		887 244	881 000	884 325	887 733	891 226
Driftsresultat		6 243 584	7 359 000	7 561 675	7 769 417	7 982 352
Finans						
Finansinntekter		12 465	12 000	12 000	12 000	12 000
Finanskostnader	2	820 360	600 000	600 000	600 000	600 000
Sum finans		-807 895	-588 000	-588 000	-588 000	-588 000
Resultat før skatt		5 435 689	6 771 000	6 973 675	7 181 417	7 394 352

Økonomiplan 2019-2022 Risavika Havn AS

Økonomiplan 2019-2022					
	Prognose 2018	Budsjett 2019	Budsjett 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022
Driftsinntekter					
Utleie eiendom	65 578 000	64 053 168	65 654 497	67 295 860	68 978 256
Sum driftsinntekter	65 578 000	64 053 168	65 654 497	67 295 860	68 978 256
Driftskostnader					
Avskrivning	19 689 000	21 594 494	21 594 494	21 594 494	21 594 494
Driftskostnader	15 250 000	4 240 000	4 346 000	4 454 650	4 566 016
Sum driftskostnader	34 939 000	25 834 494	25 940 494	26 049 144	26 160 510
Driftsresultat	30 639 000	38 218 674	39 714 003	41 246 716	42 817 746
Finans					
Finansinntekter	3 500 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Finanskostnader	35 000 000	35 854 000	35 209 068	34 575 012	34 575 012
Sum finans	-31 500 000	-35 842 000	-35 197 068	-34 563 012	-34 563 012
Resultat før skatt	-861 000	2 376 674	4 516 935	6 683 704	8 254 734



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 12.12.18

Møtenr.: 7

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll sak 57 vedtak 4

Sak 57/18 **Budsjett 2019 og Økonomiplan 2019-2022 Stavangerregionen Havn IKS
konsern.
Vedtak 4: Lån i kommunalbanken godkjennes.**

Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med kommunalbanken.
Lånets størrelse er på 65 MNOK for investeringer i 2018 og 110 MNOK for
investeringer i 2019.
Lånets løpetid er 20 år.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken

Christian Wedler



Sak 58/18

Kommunedelplan for Stavanger sentrum –
Mulighetsstudie Skagenkaien



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 58 /18
MØTEDATO: 12.12.2018

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14 /192
Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 04.12.2018

Kommunedelplan for Stavanger sentrum – Mulighetsstudie Skagenkaien

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/15	02.02.2015	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	59/16	12.09.2016	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	09/18	27.02.2018	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	13/18	13.03.2018	Enstemmig vedtak
		postmøte	
Styret for SRH IKS	41/18	04.09.2018	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	58/18	12.12.2018	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Det ble i sak 41/18 orientert om SRHs administrative tilleggsmærknad til en annen løsning for økt kapasitet til gjestehavn og historiske fartøy enn den som ble presentert i 3. høring av sentrumsplanen i Stavanger. Høringsforslaget viste en utvidet gjestehavn i Vågen, som SRH mener har for mange utfordringer. Det ville blant annet resultert i innskrenket bruksmuligheter for Skagenkaaien.

Som en videreføring av arbeidet med å finne gode løsninger for sambruk av havnearealer til byrom og kai er det laget en mulighetsstudie av Skagenkaaien.

Saken

Formålet med mulighetsstudien av Skagenkaaien er å vise et perspektiv på hva dette havneområdet har vært historisk og hvordan en kan fortsette en utvikling tilpasset byens behov.

Studien er utarbeidet i dialog med prosjektledelsen for sentrumsplanen og tilpasset behovet som er formidlet fra dem.

Det primære fokuset for SRH er å beholde planformålet ISPS for hele Skagenkaiens lengde, og dette foreslås i rådmannens endelige forslag for temakart havn. Sentrumsplanen har bestemmelse om framtidig bruk av Skagenkaaien ved rekkefølgekrav til ny Bjergstedkai, som har følgende ordlyd:

«Før ny kai tas i bruk skal det foreligge avtale mellom kommunen og Stavangerregionen Havn IKS som regulerer bruk av ISPS-området på strekningen fra Vågen til Tollboden/ Skansekaaien til cruiseanløp til et minimum.»

Mulighetsstudien viser tre ulike tilnærminger til en framtidig bruk av havneområdet, hvor det i alle tilfeller er et ønske og behov fra SRHs side at kaaien fortsatt skal kunne disponeres av skip som går i internasjonalt farvann. Kaaien brukes aldri av offshore fartøy, men det vil fortsatt være behov for å disponere kaaien til cruiseskip. Denne type anløp vil på sikt bli redusert ved at det blir lagt restriksjoner på hvilken type cruiseskip som kan anløpe her. Når Bjergstedkaaien og en forlenget Skansekai er ferdigstilt vil Skagenkaaien i hovedsak bli disponert til det fjerde cruiseanløp og for de mindre/mellomstore skip.

Mulighetsstudien har hatt til hensikt å vise en spennvidde i ulike tilnærminger:

1) **Urbane elementer** som funksjonsdelere og romdannere

Arealene er store, åpne og fleksible. ISPS-gjerder glir inn med en funksjon også for byrommet. Et takoverbygg kan bidra med ly for været.

2) **Nivåforskjeller** som funksjonsdelere og romdannere

En kanal inne på havneområdet skiller fra en ISPS-øy. Forslaget er basert på inspirasjon fra storbyer og idèer som er presentert av andre ifm. sentrumsplanen. Det er ikke utredet hvilke utfordringer en slik løsning vil få med infrastruktur i bakken og stabilitet for den gamle blokkmurskaiaen. Dette vil være et kostnadskrevende grep og gi mindre fleksibilitet i byrommet. Det er allikevel tatt med som en tilnærming som en del av ytterpunkter som kan vurderes videre.

3) **Bygningsvolum** som funksjonsdelere og romdannere

Skagenkaiaen er et stort rom som blir utvidet enda noe når knekkene ved Tollboden blir rettet opp. Et byrom på Skagenkaiaen er på størrelse med Torget. SRH har tro på at området best kan utvikles med attraktive funksjoner og aktiviteter for besøkende fra sjøveien og fra landsiden om det får en viss grad av bebyggelse. Et bygg vil bidra med å knytte sammen tilbud og forbindelser som i dag har relativt store avstander. SRH ser for seg service-funksjoner som toaletter, enkelt cafétilbud, mobilitetstilbud (sykler, sparkesykler m.v. fra Kolumbus) og fleksible arealer innendørs til f.eks. konferanser, festivaler og sesongbetont markeds plass. Et bygg vil inneholde flerfunksjonelle tilbud. Taket kan benyttes både som byrom og mottaksområde for cruise gjester, slik at kaiaen kan holdes åpen når det er skip til kai. Trappene opp til taket kan f.eks. være amfi med scene ved Tollboden.

Konklusjon

Mulighetsstudien av Skagenkaiaen viser at dette havneområdet har et stort potensial for å løfte attraktiviteten for sentrums kjernen og bidra med bedre forbindelser til andre bylivs-akser. SRH vil arbeide videre med forslagene i mulighetsstudien våren 2019 i forbindelse med *Temaplan havn*.

Mulighetsstudien sendes kommunen som en administrativ tilleggsmerknad for å utdype og styrke det tidligere forslaget til plassering av gjestehavn og ivaretagelse av ISPS-kai.

Havnedirektøren legger fram saken til styret til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Eiendoms- og finanssjef
saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Mulighetsstudie av Skagenkaiaen, november 2018 av Multiconsult og LINK Arkitektur



MULIGHETSTUDIE AV SKAGENKAIEN

Multiconsult & LINK ARKITEKTUR

for



November 2018

INNHold

- side 3-4 - Historisk analyse
- side 5-7 - Stedsanalyse
- side 8-9 - Forutsetninger og muligheter
- side 10 - Forslag til utforming av området
- side 11- Forslag til utforming av området
- side 12-13 - Forslag til utforming av området



Skagenkaien i historisk lys

Stavanger er vokst frem rundt Vågen. Frem til det tyvende århundret var Vågen byens logistikk-knutepunkt, næringscenter, handelssenter samt et sted for boliger og verksteder. Det var med andre ord et aktivt og mangfoldig område som hele byen dreiet rundt.

På slutten av 1800-tallet forandret dette seg. Industrialiseringen førte til større båter, større fabrikker, tog og etter hvert også biler. En del av produksjonen og handelen i distriktet ble flyttet lenger ut, men Vågen forble hovedtyngdepunktet både for handel og logistikk. For å møte den nye tiden ble det bygget moderne kaianlegg rundt hele sentrum. Først ut var Skagenkaien som var ferdig utbygget i 1885. I 1912 ble det bygget jernbane og satt opp heisekraner på kaien. Dette tillot lossing og lasting av større skip. Det var langs Skagenkaien de store cruiseskipene, handelsskipene og industriskipene la til frem til utbyggingen av Dusavika på 70-tallet.

Sjøhusrekken fra Vågsbunnen og ut til Skansen har tilpasset seg sentrums bruk gjennom flere hundre år. Fra sildeeksport til hermetikkindustri, trelastlager, skipshandel, kontorer, butikker, restauranter og nattklubber.

Ytterst på Skagen ligger Tollboden. Den nå vernede bygningen ble oppført i 1905. Det store åpne området foran bygningen ble brukt som losse- og logistikkområde. Fra tidlig på 1900-tallet og frem til midten av 80-tallet sto det først tre, senere to, pakkhus her. I senere år er området brukt som parkering og ISPS-område for skip som går i internasjonalt farvann. Det åpne området blir også ofte benyttet på ulikt vis under de store festivalene om sommeren.



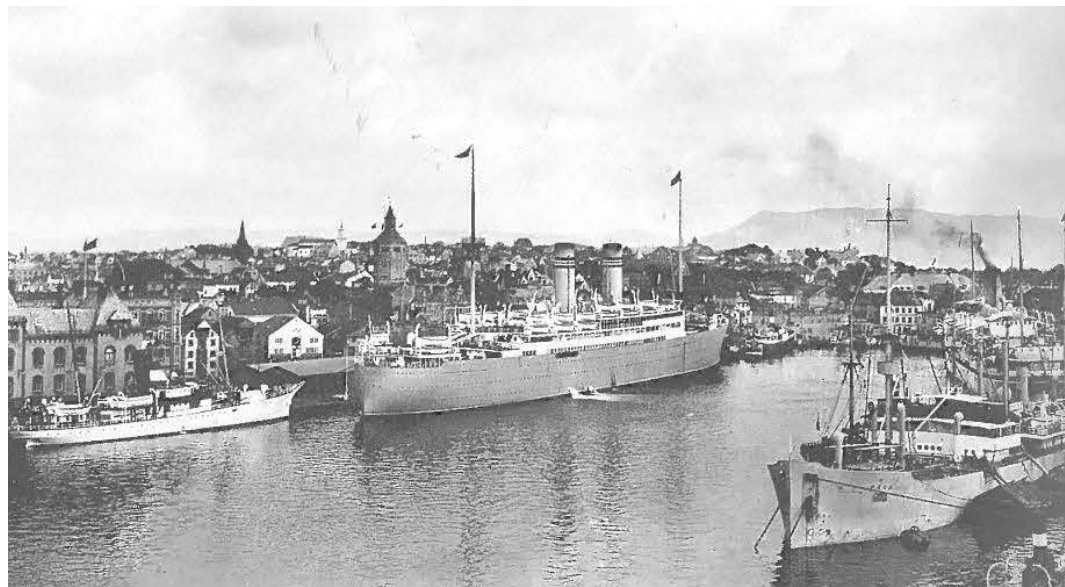
Vågsbunnen en gang på slutten av 1800- tallet



Vågen 1880



Skagenkaien i 1951. Lossing, lasting og passasjerskip.



Amerikabåten ligger til kai en gang på 1930-tallet.



1981. Kaien har fremdeles et industrielt preg.



Hvor går veien videre?

I dag deler havnefronten i sentrum samme skjebne som kaifronter i kystbyer rundt om på hele kontinentet. Lossing, lasting og varehandel er flyttet ut til store havner utenfor sentrum. Tilbake ligger større områder med industrikai som bare delvis er i bruk. Hvordan forvalter byen disse arealene? Skal de bygges igjen? Eller transformeres til rekreasjonsområder? Kan de få nytt liv som kaianlegg? Det ideelle svaret ligger kanskje et sted midt imellom. I en by med arealknapphet kan noen av disse områdene tilby sårt tiltrengte utbyggingsområder. Arealene gir også en gylden mulighet til å bringe folkelivet ned til sjøkanten igjen ved å legge til rette for rekreasjon og fysisk aktivitet. Samtidig er arealene for store til å kun inneholde “promenering og kaffe latte”. Det bør være et mål at kaiene opprettholdes som reelle havner. Både nyttetraffikk, passasjerskip og annen sjø- og havsrettet verdiskapning kan gi sentrumshavnen mening, både historisk, i dag og i fremtiden.

Skagenkaien i bybildet

FOTAVTRYKK + KAIUTVIDELSE
Stavanger sentrum er omkranset av en sammenhengende havn. Havnen er inndelt i mindre kaiområder som betjener fortøyning av båt og sentrumsfunksjoner. Kaikanten nord for Skagenkaien skal utvides og i fremtiden følge Skansekaien rundt Sentrumshalvøya. Skagenkaien er avgrenset av en stram kaikant og organisk strukturert sjøhusrekke og utgjør en av de mest sentrale kaiene i sentrum. Rommet mellom kai og bebyggelse er en åpen flate. Ved utvidelse av kaiområdet vil dette rommet bli større.

SOLSIDEN
Solsiden utgjør havnearealer som ligger eksponert mot ettermiddagssolen. Kaikanten langs Skagenkaien har gode solforhold og gjør arealet attraktivt for opphold og rekreasjon. Kaikanten langs Skagenkaien er en av de få kaiene i sentrum med langstrakt solside.

ROMANALYSE
I Stavanger sentrum finnes det flere opparbeidede byrom av ulik størrelse, karakter og funksjon. Hovedandelen av byrommene ligger i indre bystruktur. Det er få opparbeidede byrom langs dagens kaikant. Skagenkaien defineres ikke som et eget byrom, men kaikanten innerst i Vågen tilbyr sittemuligheter og opphold. Skagenkaiens arealer disponeres til festivalområde under større arrangementer i sentrum som skaper liv og bevegelse langs kaien. Arealet langs kaikanten bør opparbeides slik at Stavangers havnefront får en aktiv kai mellom sjøen og byen.

DEN GRÅ PROMENADE
I dag er det generelt mangel på grønne innslag i sentrum. Dagens kaikant kan defineres som en langstrakt grå promenade bestående av steinbelegg og asfalterte flater. Innslag av grønt langs kaien kan være en faktor for å skape romlige kvaliteter og gi liv til kaikanten.



Fotavtrykk og utvidelse



Solsiden



Romanalyse



Den grå promenade

SJØROMMET
Livet langs kaien oppstår ikke kun fra by til kai, men også fra sjø til kai. Stavanger har et sjørom som kan betjene båter av ulik størrelse og funksjoner. Kaiutvidelse langs Skagenkaien og Skansekaaien bedrer muligheter for å invitere et spekter av båter inn til Stavangers bykjerne. Kaikanten bør opprettholde aktiviteten fra sjørommet til byrommet for å bringe aktivitet til kaien.

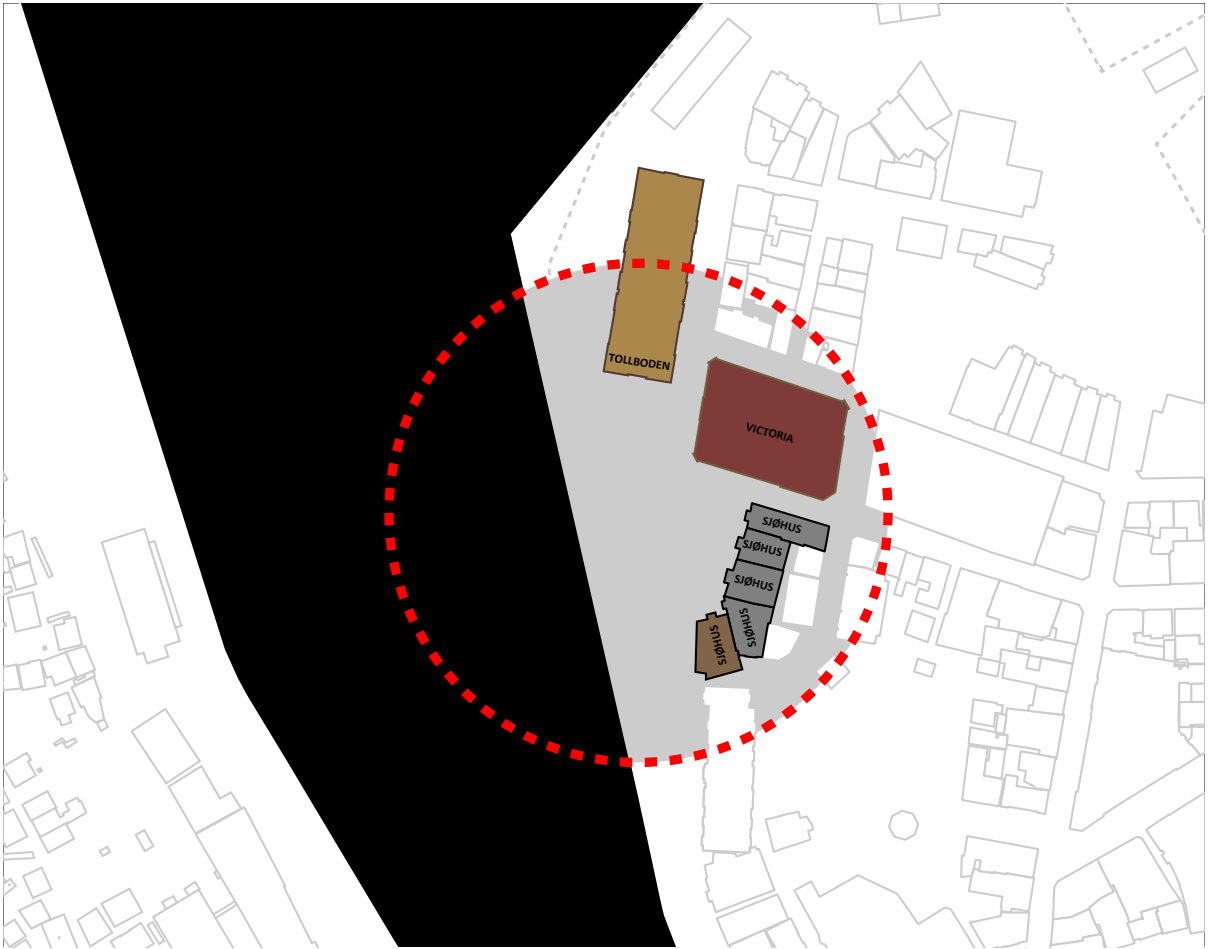
HISTORISK BEBYGGELSE
Skagenkaien har i dag historisk vernet bebyggelse som tidligere har hatt tilknytning til drift og aktivitet langs kaien. I dag inneholder bebyggelsen andre funksjoner enn opprinnelig og er uavhengig av havnedrift. Bebyggelsen utgjør en historisk fasade bestående av Tollboden, hotell Victoria og sjøhusrekken fra sjø til by. Rommet mellom bebyggelsen og kaikanten bør fremheve de historiske bygningene.

BYLIV-AKSER
Sentrumshalvøya har gater bestående av restauranter, puber og handel som generer liv i sentrum. Disse gatene utgjør tydelige byliv-akser i sentrumsstrukturen. Bevegelse mellom disse byliv-aksene møtes på Skagenkaien. Møtet mellom bylivsaksene bør utgjøre et naturlig samlingspunkt, samtidig som aktivitet fra sjø skal ledes til gatene som generer liv i sentrum.

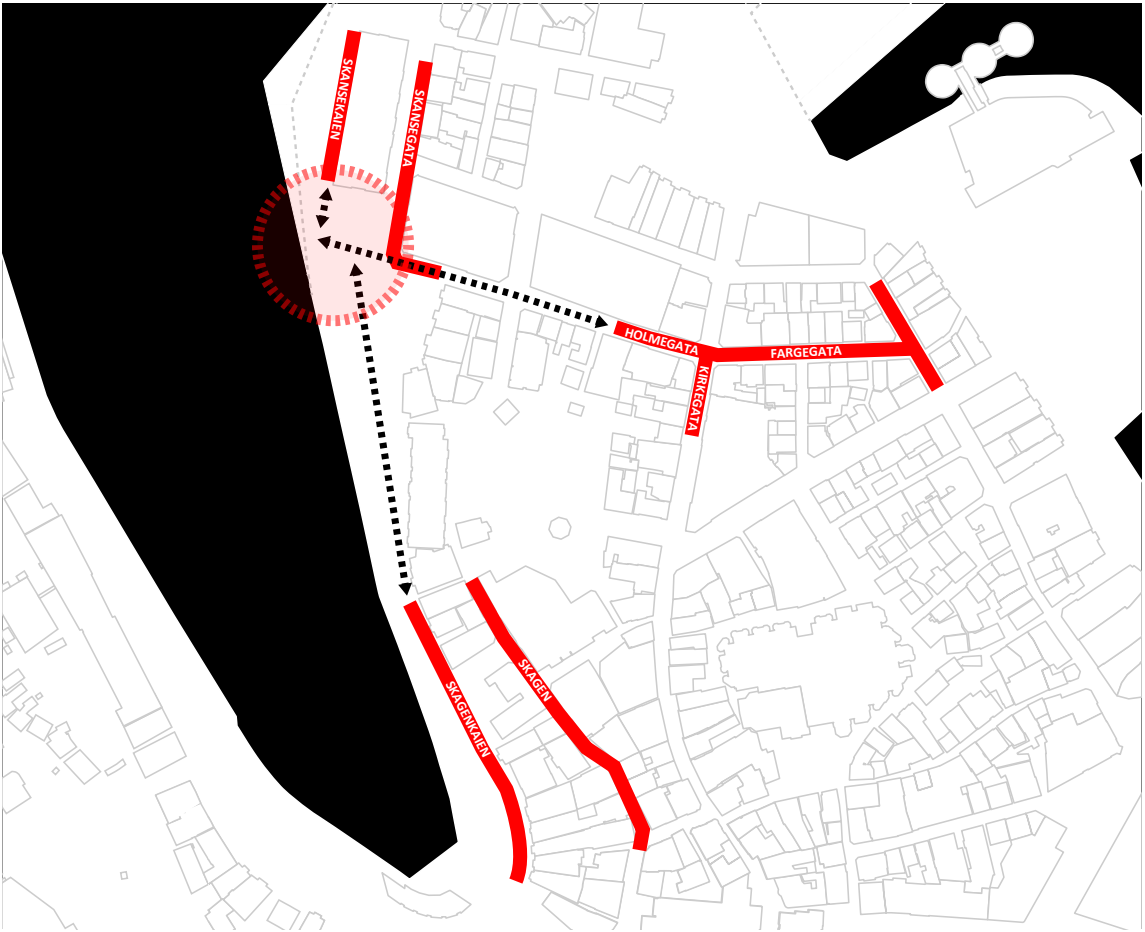
MOBILITETSAKSER
Skagenkaien har god forbindelse, nord/sør, via blå promenade langs kaikanten og gaterommet langs bebyggelsen. Dette gjelder bevegelse av fotgjengere, sykkel, bil, varetransport og servicetransport. Fra bebyggelsen og øvre Holmegate er det svak forbindelse, øst/vest, til kaikanten, særlig for fotgjengere. For å sikre liv og aktivitet langs kaien bør man forsterke forbindelsen øst/vest med spesielt hensyn til myke trafikanter.



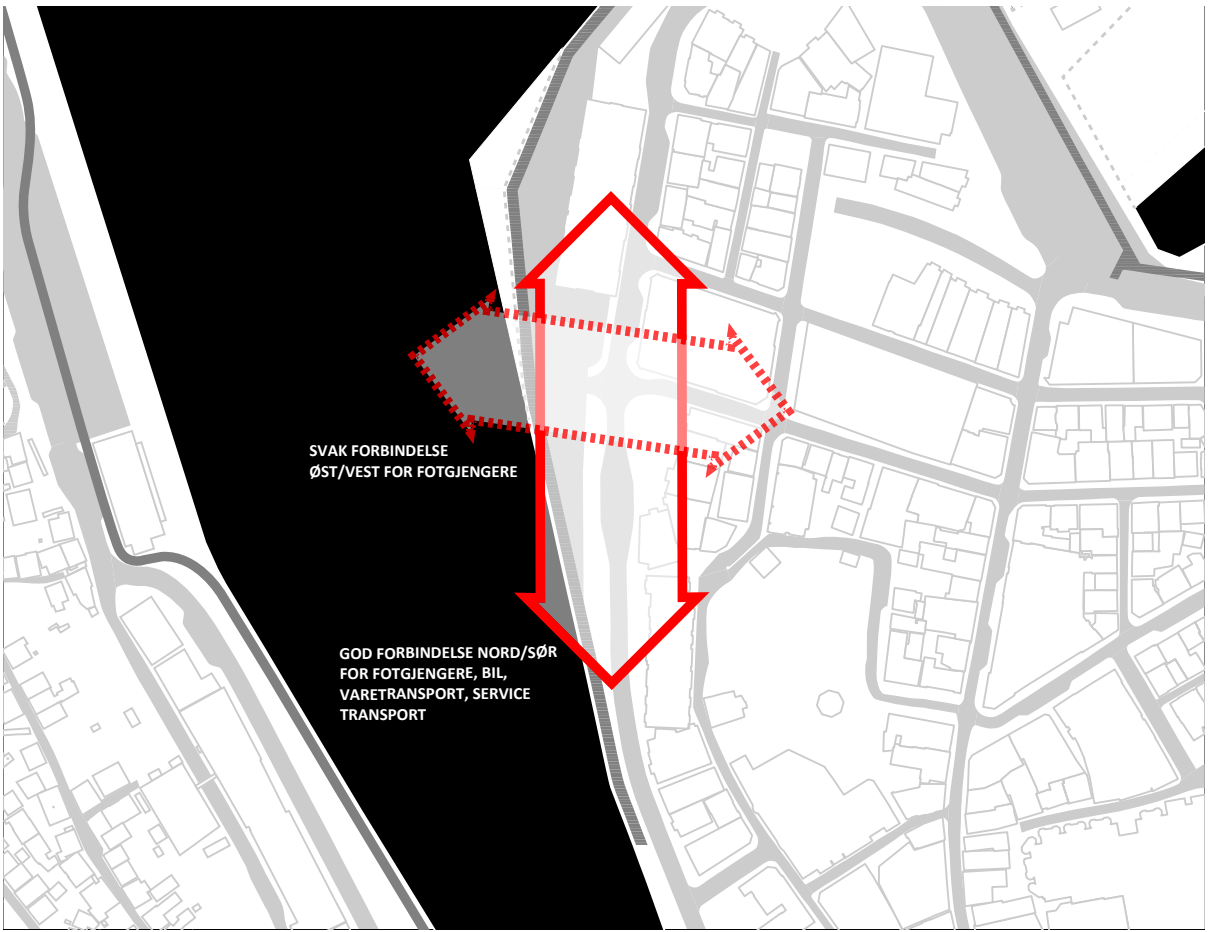
SJØROMMET



HISTORISK BEBYGGELSE



BYLIV-AKSER



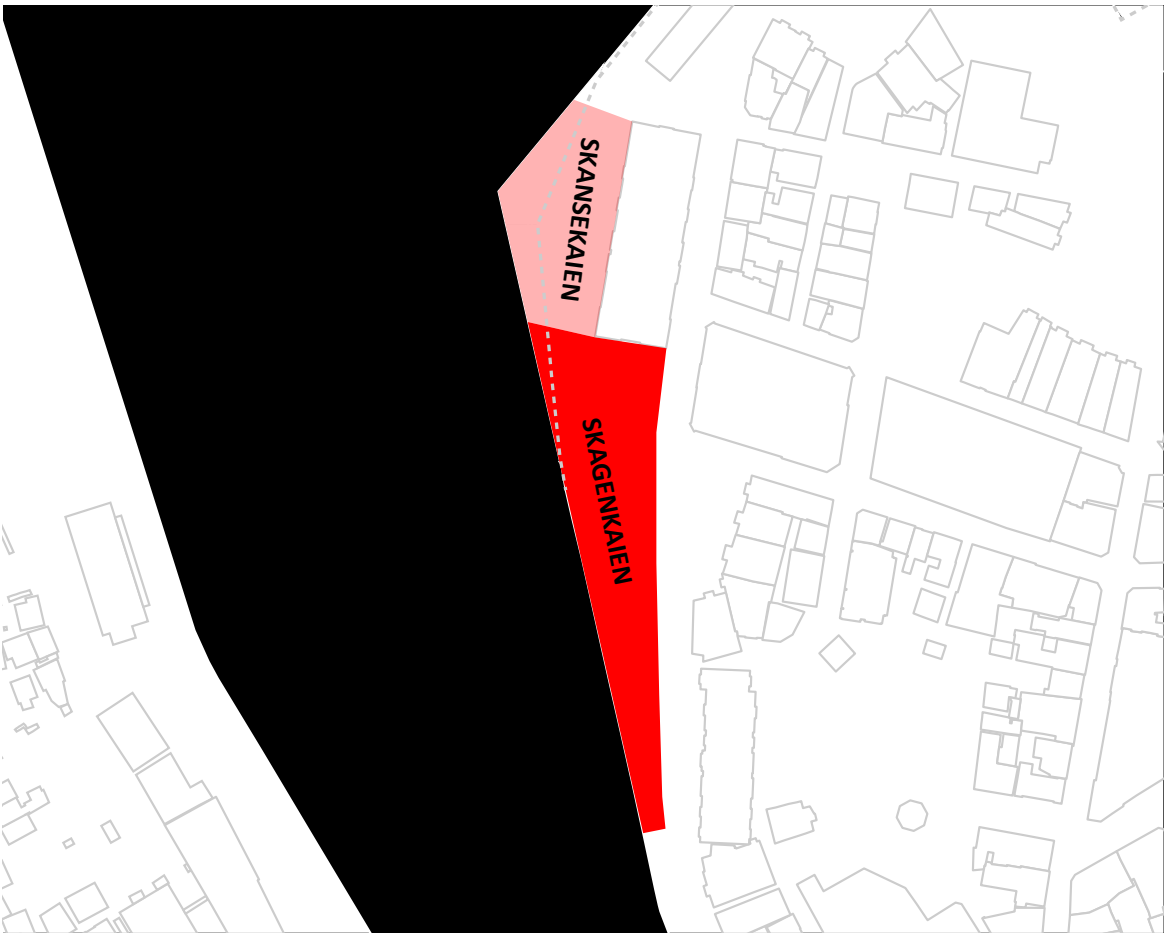
MOBILITETSAKSER

PROSJEKTOMRÅDET

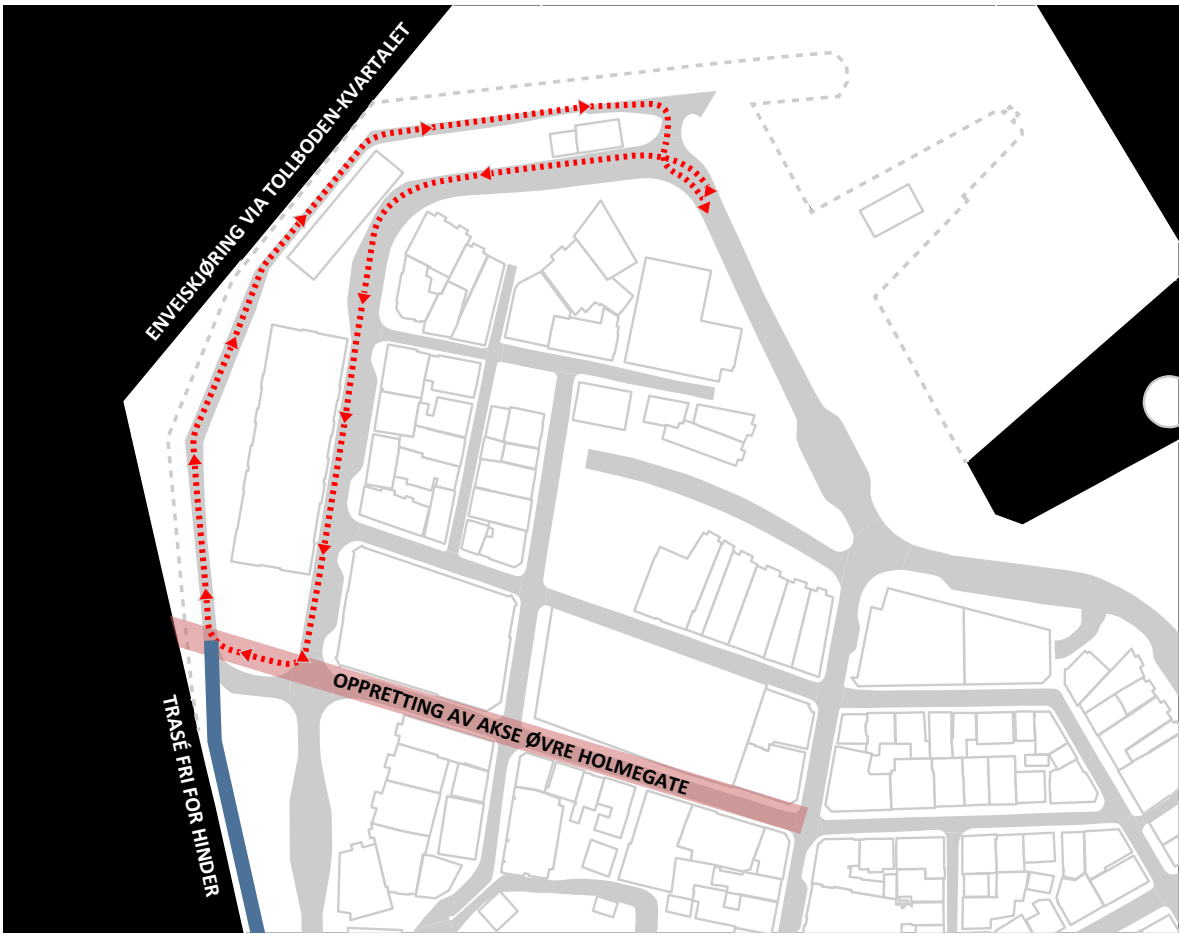
Det er valgt å avgrense prosjektområdet fra dagens ISPS-område langs Skagenkaien og forbi Tollbodens sjøside, som er en del av Skansekaien. Dette området bør ses i sammenheng ved innføring av nye funksjoner, aktiviteter og romlige kvaliteter langs kaiområdet.

TRAFIKKROMMET

Store deler av dagens kaiområde oppleves som en utflytende flate og deler av arealet disponeres til parkering. Parkering langs kaien skal fjernes, og arealet bør opparbeides til å gi romlig kvalitet til opphold og ferdsel for myke trafikanter og samtidig ivareta ISPS-kode langs kaien. Adkomst med utrykningskjøretøy, varetransport og servicetransport må opprettholdes langs kaikanten. Denne tilgangen bør struktureres slik at det oppstår minst mulig konflikt mellom fotgjengere og transport.



PROSJEKTOMRÅDET



TRAFIKKROMMET

DISPONIBELT AREAL OG AVSTANDER

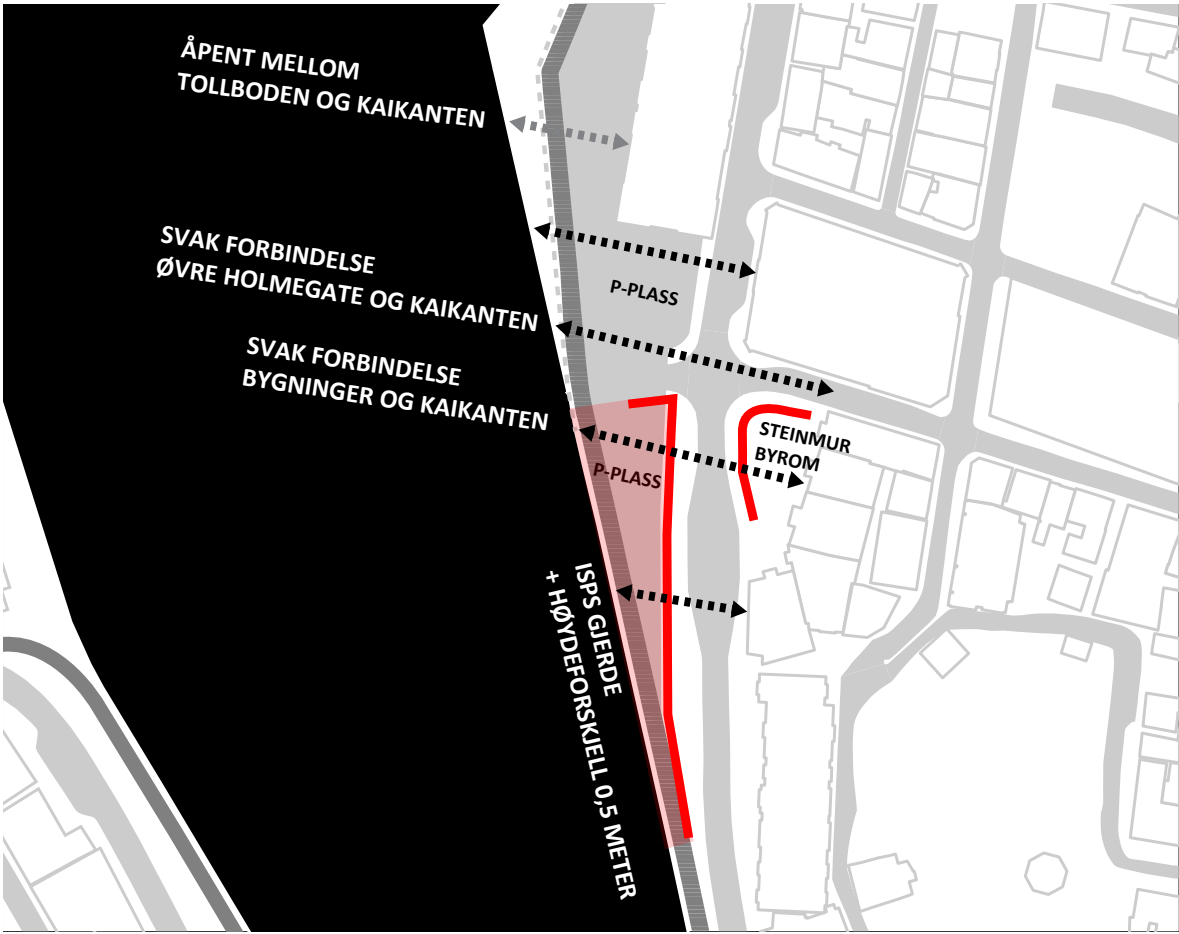
Ved ny kaiutvidelse og fjerning av eksisterende parkering frigjøres store arealer. Den opplevde avstanden mellom kaikant og historisk bebyggelse bør bedres.

FORBINDELSE MELLOM BYLIVET OG KAIKANTEN

I dag blir ISPS-kode ivaretatt via et sammenleggbart gjerde som kan lukkes og skille publikum og reisende ved fortøyning av båt langs kaien. Gjerde strekker seg langs kaien i et platå med en høydeforskjell på ca. 0,5 meter. Dette gjerde oppleves som en barriere mellom kaien og gaterommet selv når det ikke er lukket. Syns- og bevegelsesakser oppleves som svake mellom sjø, kai, gaterom og bebyggelse.



DISPONIBELT AREAL OG AVSTANDER



FORBINDELSE MELLOM BYLIVET OG KAIKANTEN

Hvordan kombinere et godt byliv med god maritim drift?

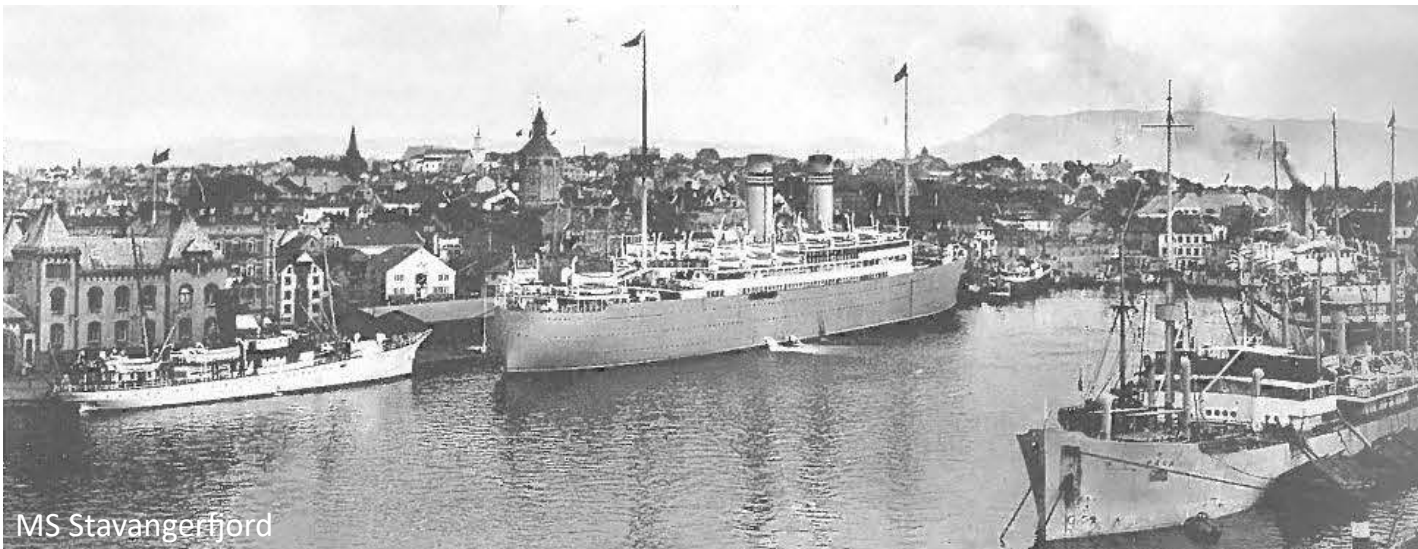
I bybildet har den maritime virksomheten på Skagenkaien opp gjennom tidene bidratt til å gi Stavanger havn en intimitet mellom maritim drift og byliv som svært få byområder har.

I den nye sentrumsplanen foreslås det å opprettholde ankomstområde for skip som går i internasjonalt farvann på Skagenkaien. Det forutsettes også at kaien forbeholdes mindre og mellomstore skip med begrenset miljøavtrykk som legges med baugen mot Vågen. De gamle Amerikabåtene vil være målestokk for dimensjonerende volum. Ulike fartøyer som historiske seilskuter, militære skip, lasteskip og mindre/mellomstore cruiseskip er blant skipene som kan dra nytte av et slikt havneareal. Dette er positivt med tanke på gi sentrumshavnen mening som et verdiskapende, aktivt og sentralt rom i byen.

I dag tilrettelegges det for ISPS-anløp ved bruk av høye gjerder som til dels er faste og til dels fleksible. I fremtiden må det sees på muligheter for å dyrke frem utforminger av ISPS området som ivaretar ISPS-koden, samtidig som man reduserer barrieren som dagens gjerde utgjør.

Selv om området er en stor åpen flate i dag, er det et relativt komplekst område som i tillegg til å være ISPS-område inneholder vern mot flom og skal fungere både til hverdags og fest, sommer og vinter.

Det er videre i denne mulighetsstudien sett på ulike konsepter som ivaretar ISPS-koden og samtidig skaper aktivitet og liv langs kaien.



Hva kan kaien romme?

Historiske og identitetsskapende elementer, flyttbare installasjoner som kan variere med tiden, faste installasjoner med mange formål, soner for opphold, soner for trafikk, innslag av grønt, større flater til arrangementer, Attraktorer som trekker folkelivet lenger ut mot Tollboden, lagerplass for utstyr i forbindelse med skipsankomst, anløpskai for store og små båter, elementer som skjermer mot vind og åpner opp for sol, strukturer som beskytter mot regn, informasjon om byen nå og i fortiden, fremkommelighet for biler, sykler, gående og seilende.

På de følgende sidene er det skissert opp 3 ulike tilnærminger til hvordan området kan utformes på en måte som gir gode byrom og sammenhenger i byveven, samtidig som flomvern og ISPS-krav varetas.



Tilnærming 1:

- Urbane elementer som funksjonsdelere og romdannere

TOLLHAGEN

Dersom kaikanten rettes opp, blir området rundt Tollboden liggende utenfor selve ISPS-sonen til både Skansekaien og Skagenkaien. Kaiarealet i dette området blir samtidig større og har potensiale til å bli et fint byrom. En idé kan være å anlegge en Tollhage. Et grønt element som definerer rommet rundt bygningen, har vindskjermende vegetasjon, gode solforhold og skaper et grønt fokuspunkt mellom aksen langs sjøhusene og Holmegaten.

FLOMSIKRING OG ISPS-GJERDE

Flomsikring og ISPS-gjerde kan flyttes til en linje, ti meter fra kaikanten. De to elementene kan kombineres for å definere byrommet tydeligere. Kanskje gjerdet heller kan lages av perforerte glasselementer? Det vil kunne gjøre dem mindre synlig, samtidig som gjerdet får en vindbrytende effekt. Det er også mulig å utvikle ulike former for skyvefelt som gjør at større deler av gjerdet står åpent når det ikke ligger store skip til kai.

SERVICEBYGG

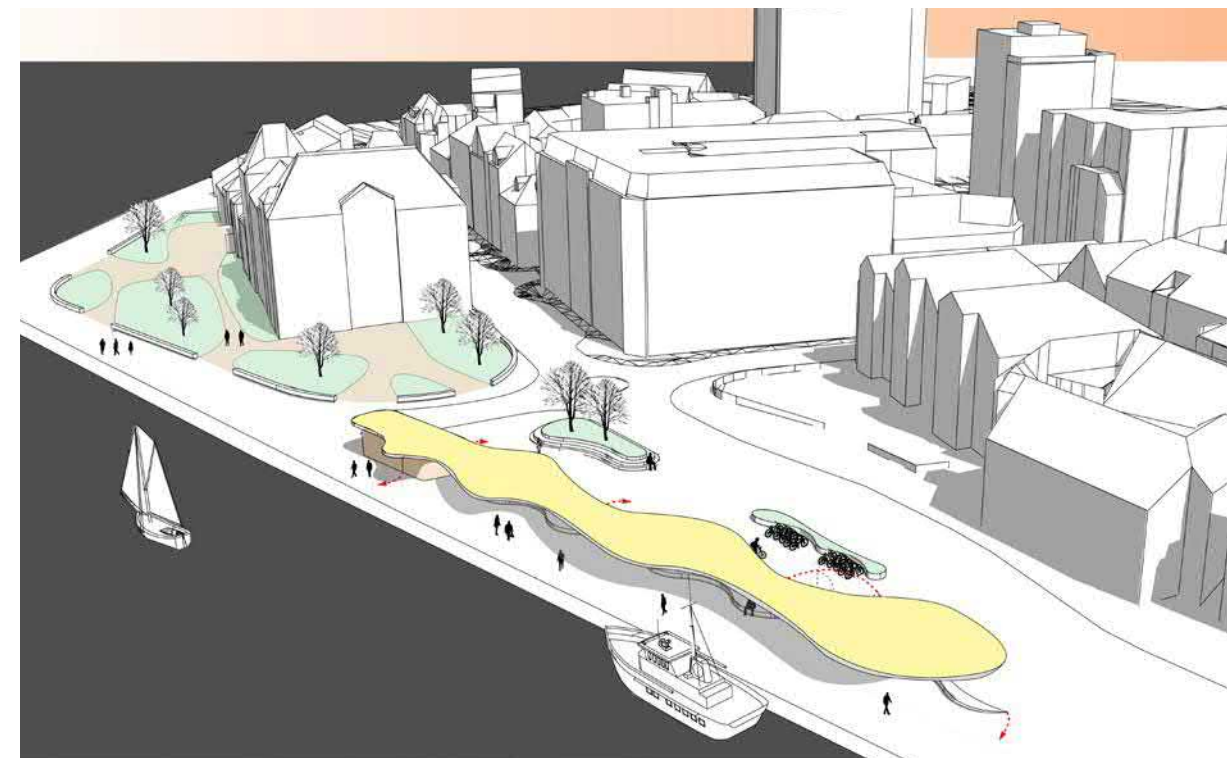
I dag settes det frem en vektervogn, et telt og diverse mindre installasjoner når skip ligger til kai. Et lite, fast bygg vil kunne romme disse funksjonene i tillegg til andre enkle servicefunksjoner og utformes på en mer stedstilpasset måte.

MOBILE ELEMENTER

Det kan lages en plan hvor større, mobile elementer møblerer byrommet. Disse kan flyttes i forbindelse med arrangementer og festivaler.

TAK

En annen mulighet er å bruke ISPS-gjerde som bærer av et takoverbygg. I en regnfull by som Stavanger, er det alltid behov for overdekte uterom.



Tilnærming 2:

- Nivåforskjeller som funksjonsdelere og romdannere

NEDOVERGJERDE

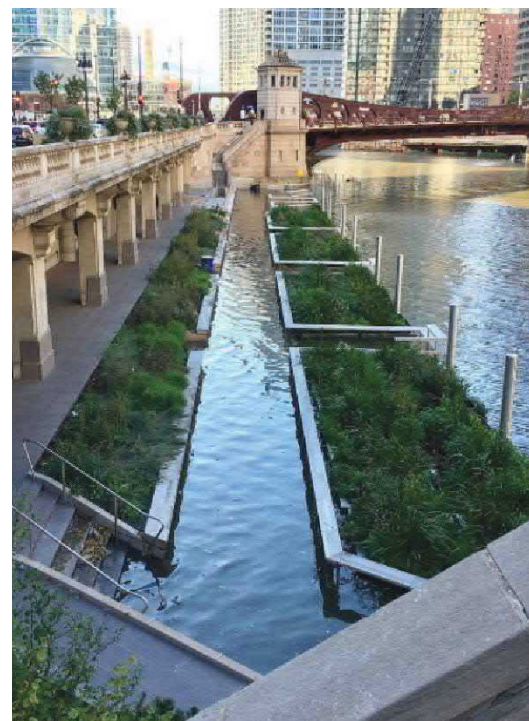
En annen måte å tenke romdeling på, er å lage hindringer som ligger nede i bakken. En slik fremgangsmåte vil gjøre at kontakten mellom sjøhusrekken og havnebassenget blir uten visuelle barrierer.

STRATEGI MOT HAVSTIGNING

Å bruke nivåforskjeller for å sikre havnen kan også kombineres med flomvern. Noen partier kan legges helt ned til vannet og bygges for å tåle oversvømmelser. Andre elementer, som sittekanter og plantekasser, kan ligge høyere og beskytte bebyggelsen lenger inne mot hav som stiger.

KANAL

Dersom ISPS-området skilles av med en kanal, kan denne brukes til å bringe mindre båter lenger inn mot den gamle sjøhusrekken. Den kan fungere som parkeringsplass for kajaker, utstilling av gamle båter med mer. Bruene som forbinder ISPS-øya med fastland må kunne løftes opp dersom båter med mast skal inn i kanalen. En kanal vil helt klart gjøre området mindre fleksibelt, men kan samtidig også skape noen spennende og kvalitative byrom med mange bruksområder. Det vil også være et kostnadskrevende grep, da ISPS-øya sansynligvis må bygges opp som en ny kai.



Tilnærming 3:

- Bygningsvolum som funksjonsdelere og romdannere

ROMSTØRRELSER

Skagenkaien er et stort byrom. Faktisk på størrelse med torget i areal. Dette gjør det vanskelig å fylle med aktivitet når det ikke er Gladmat eller Tall Ships race. En tredje måte å avgrense ISPS-området på kan derfor være med et bygningsvolum. Et bygg vil dele området i rom som har mer brukbare størrelser til de fleste anledninger. Plassen foran Tollboden og Victoria hotell vil for eksempel bli på størrelse med Arneageren. Bygget kan eventuelt formes som et brulignende element man kan spasere over. Det kan gi byen noen solvendte trapper mot sør og et amfi mot et scenelignende rom mot Tollboden. Det gir de gående muligheten til å få utsikt og taket kan brukes som et byrom i seg selv.

ISPS-STENGSEL

Dersom skipene som legger til kai har utgangsdører høyere oppe, kan taket av bygget brukes som landgangsområde. Dersom skipet er fendret ut tilstrekkelig fra kaikanten, kan den blå promenade holdes åpen i sin helhet mens skipene ligger til kai. Dersom landgangen holdes på kainivå, kan innsiden av bygget enten ligge utenfor eller som en del av ISPS-området.

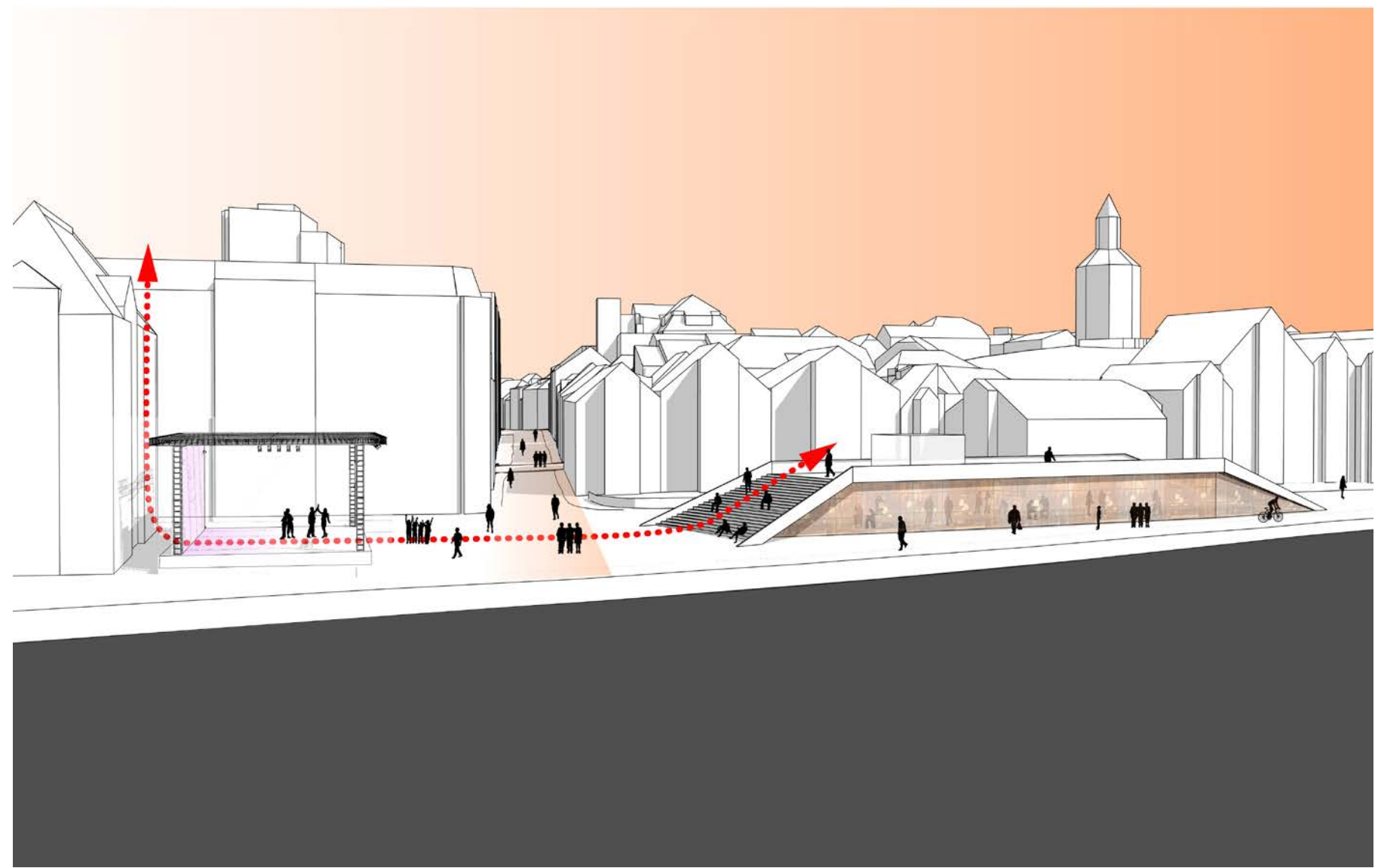
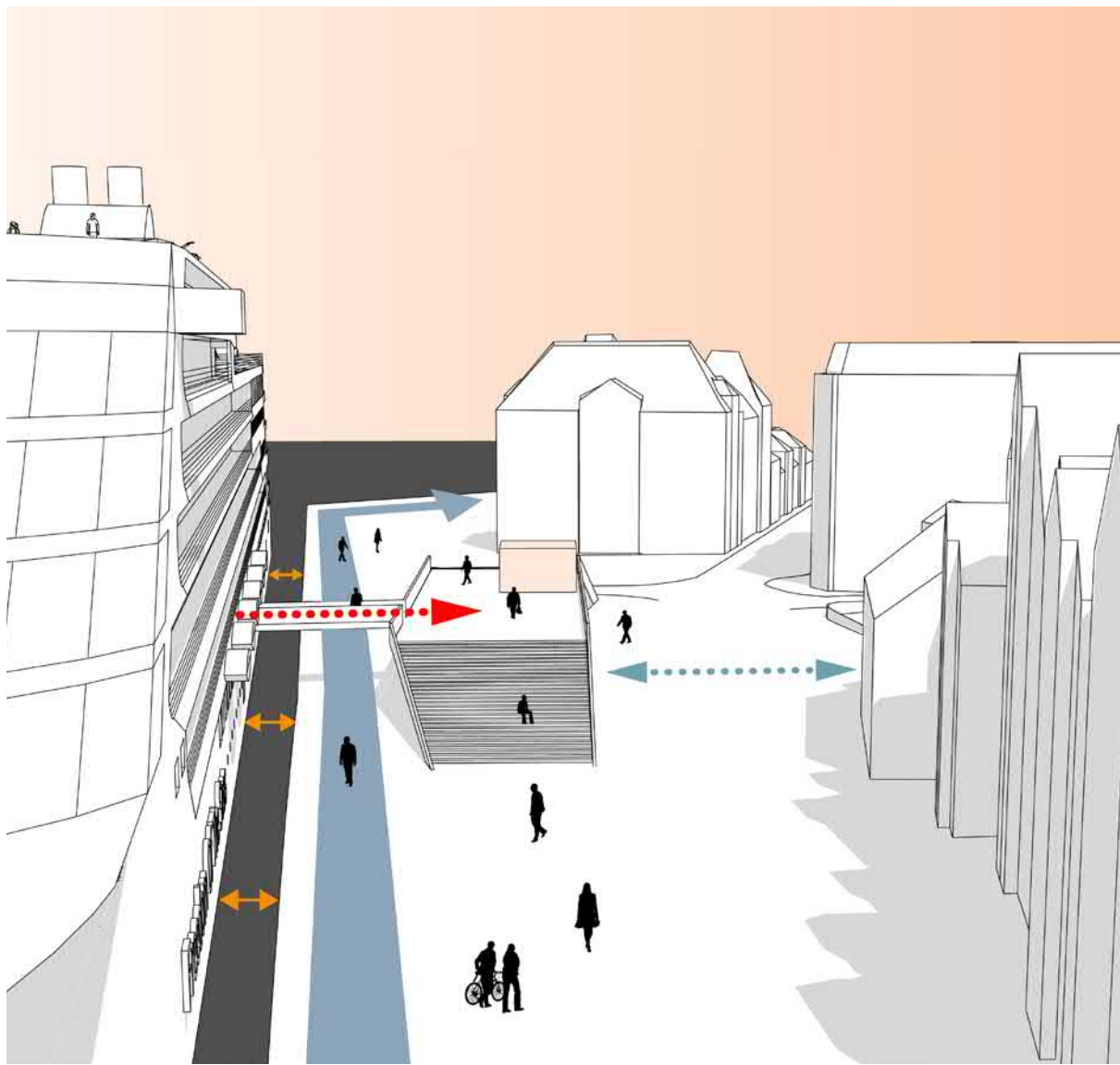
FORHOLD TIL VERNET BEBYGGELSE

Et bygg her er heller ikke så fjernt som man kanskje kunne tenke seg. Det lå nemlig pakkhus på samme sted gjennom store deler av nittenhundretallet. En lav, langstrakt bygningskropp vil gi bygget en utforming med slektskap til andre bygg langs kaien som Fiskepiren, Skur 6 og pakkhuset til Tollboden.

BYGGET SOM KNUTEPUNKT

Rent programmatisk kunne innholdet i bygget vært noe som knytter sammen restaurantene i Tollboden og Victoria hotell med livet lenger inne i Vågen. Eksempler på bruk kan være fleksible arealer til konferanser og festivaler, cafétilbud, toaletter og mobilitetstilbud.





Sak 60/18

Eventuelt