



Strategisk arealplan for Stavangerregionen Havn IKS

En delplan av Strategiplan 2018–2020





Foto: Stavangerregionen Havn

Innhold

1.	Oppsummering	4	4.	Marked	11	6.3	Mekjarvik – Deepwater and Offshore Terminal Mekjarvik	21	7.3.1	Havne- og næringsarealer i sør	34
			4.1	Markedsavgrensning	11			7.3.2	Havne- og næringsarealer i øst	36	
			4.2	Konkurrenter	12	6.4	Risavika – Offshore and Ferry Terminal Risavika	22	7.3.3	Bryggeanlegg ved Melingssundet	37
2.	Formålet med strategisk arealplan	6				6.5	Prosjektområder offentlig-privat samarbeid	23	7.4	Eiendom	39
			5.	Markedsundersøkelse	14	7.5	Andre muligheter	38			
			5.1	Hovedobservasjoner	14	7.5.1	Hanasand	38			
3.	Selskapsorganisering og rammer	6	5.2	Innspill til eksisterende havneområder	15	7.	Utviklingsmuligheter	24	7.5.2	Finnøy	39
			3.1	Havnekonsernet	6	7.1	Stavanger sentrum	24	7.5.3	Nye industrier i havbruket	40
			3.2	Rammevilkår	8	7.1.1	Kommunedelplan for Stavanger sentrum	24			
3.3	Øvrige rammer av strategisk art	9				7.1.2	Vannbuss	29	8.	Handlingsplan	42
6.	Havnevirksomhet i Stavangerregionen Havn	16	7.2	Mekjarvik	30						
6.1	Stavangerregionen havnedistrikt	16	7.2.1	Mekjarvik sør	31						
			6.2	Stavanger sentrum – Cruise and Waiting Terminal Stavanger	18	7.2.2	Mekjarvik nord	32			
						7.3	Risavika	34			



1. Oppsummering

Strategisk arealplan er en delplan som inngår i Stavangerregionen Havn (heretter **SRH**) sin **Strategiplan**, og har som formål å synliggjøre behovet for videre utvikling av offentlig havneinfrastruktur i Stavangerregionen havnedistrikt. En videre havneutvikling beskrives i dette dokumentet primært tilknyttet de havneområdene SRH eier i dag.

SRH konkurrerer med internasjonale og nasjonale havneanlegg. I vurderinger av fremtidige vekstområder må en møte kravene som markedsaktørene setter for en effektiv havn. SRH har gjennomført en markedsundersøkelse i forbindelse med revidering av **Strategisk arealplan**, og prioritering av videre havneutvikling vil forsøke å følge opp tilbakemeldinger fra denne kartleggingen. SRH ser også til andre nærliggende havner når areal og ressurser vurderes for tilrettelegging til ulike næringer. For å komplettere egne anlegg og tilby en mer fleksibel kapasitet, søkes det også samarbeid om utleie av private kaier.

Havneinfrastruktur må bli gitt tilstrekkelig prioritet i fylkeskommunale- og kommunale arealdisponeringer for å kunne følge opp statlige forventninger som gis i blant annet **Nasjonal havnestrategi** av 2015 og **Havstrategi** av 2017.

Havnens arealer, kaier og bygninger er havnekapital som er lovbeskyttet mot annen bruk enn til å ivareta havnens evne til å fortsette som en langsiktig eier, utvikler og driver av havneinfrastruktur. En langsiktig strategisk utvikling av sjønære arealer kan bidra til at Stavangerregionen utvikler nye bærekraftige næringer og nye arbeidsplasser.

Det er nasjonale føringer om at mat- og næringsmiddelproduksjon i sjø må økes. Dette er av fylkeskommunen fulgt opp med blant annet **Regionalplan for sjøareal havbruk**, som ble vedtatt av fylkestinget i 2017. Med nye verktøy for arealplanlegging i sjø, utviklet i statlig og fylkeskommunal regi, vil SRH anbefale at det utarbeides en interkommunal kommunedelplan for sjøområdene i Stavangerregionen havnedistrikt, som omfatter kommunene Stavanger, Sola, Randaberg, Rennesøy og Finnøy (fra 2020).

Som for all annen arealplanlegging må havnen finne gode løsninger sammen med andre samfunnsinteresser. Etablert havneinfrastruktur og potensialet for en videre utvikling kan ikke gjenskapes «hvor som helst». Det er mange ulike forhold som påvirker gode og funksjonelle havneområder. Beliggenhet i forhold til veinett, kaiens bakenforliggende arealer og kaiens egnethet knyttet til sjøbunn og påvirkning fra vær og strømminger er noen av forholdene som avgjør et havneområdes attraktivitet.

SRH har langt på vei løst utfordringer for sentrumshavnen som andre byer fortsatt strever med. Både utenriksterminalen og godshavnen har funnet et godt og bedre alternativ i Risavika, takket være et offentlig-privat samarbeid som utviklet et nytt havneområde på arealene til det nedlagte Shell-raffineriet.

Sentrumshavnen i Stavanger skal ivareta havnefunksjoner samtidig med at byutviklingstiltak gjennomføres i henhold til ny sentrumsplan. Mange fartøy har sentrum som en destinasjon, og noen fartøy anløper havnen i sentrum fordi det ikke finnes andre egnede kaier i havne-

distriktet. Eksempler på dette er cruiseturismen, kollektiv persontransport, venteplass for flere typer fartøy, nødetater, taubåter, flåtebesøk og mange flere. Sentrumshavnen er også en viktig nødhavn ved dårlig vær.

SRH mener at knapphet på sjønært areal i Stavanger sentrum innebærer at en må ha gode sambruksmodeller for bruk og utvikling av eksisterende og nye areal. Modellene må ivareta både havne- og byutviklingsformål. Det må forutsettes at ny bebyggelse nær sjø utvikles på en slik måte at de styrker stedene både som havne- og byrom. Når tunnelen Ryfast er ferdig i 2019 og Bussveien er ferdig i 2023, vil området ved Fiskepiren, Margarinlinjen og Bekhuskaien kunne tilrettelegges som et sentralt kollektivknutepunkt, både for persontrafikk på sjø og land, og med gode overgangsløsninger.

Havnevirksomheten i regionen vil i årene som kommer, få bedre konkurransevilkår etter hvert som de store vei- og tunnelprosjektene i E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim bygges ut. Industrihavnen i Mekjarvik har en sentral beliggenhet, og denne vil fra 2026 styrkes med ny E39 og Rogfast. Den nye tilførselsveien Transportkorridor Vest vil gå fra Sola flyplass, langs Risavika og videre til Randaberg og nye E39. Godshavnen i Risavika og øvrig havne- og næringsutvikling styrkes helt klart av disse samferdselsinvesteringene.

Fylkeskommunen har startet arbeidet med revidering av **Regional arealplan for Jæren**, og næringsarealer med sjøtilgang og regionens havnevirksomhet skal få særskilt

oppmerksomhet. Det skal sikres et godt rammeverk for logistikkfunksjoner for Risavika havn, Sola flyplass og Ganddal godsterminal (jernbane).

Havneområdene har ulike funksjoner og er avhengige av hverandre for å kunne være et effektivt, forutsigbart og konkurransedyktig tilbud til den maritime næringen i regionen. De offentlige og private forsyningsbasene for olje- og gassvirksomheten er f.eks. avhengig av å ha tilgang til ISPS-sikrede venteplasser et annet sted, fordi disse terminalene skal drive effektiv rute- og prosjekttrafikk til Nordsjøen.

Strategisk arealplan beskriver en videre utvikling av havneinfrastruktur i alle eierkommunene. Ny sentrumsplan i Stavanger og tilpasning til økende lengde på cruiseskip gjør det nødvendig å prioritere utbygging av nye ISPS-kaier. Ny kai i Bjergsted og videre utvikling av havneområdet i Mekjarvik vil derfor ha høy prioritet. SRH skal i 2019 kjøpe ut de private eierne i Risavika Havn AS ved å kjøpe 50,6 % av aksjene. Dette krever en sterk finansierings- evne og vil kunne påvirke kapasiteten for investeringer i annen havneinfrastruktur. SRH har et godt økonomisk fundament og en lang horisont ved investeringsbeslutninger. ●



2. Formålet med strategisk arealplan

Strategisk arealplan er en delplan til Strategiplan 2018–2020 for SRH. Det er en revidering av Strategisk plan for fremtidige havnearealer i Stavangerregionen fra 2012.

Strategisk arealplan skal synliggjøre behovet for videre utvikling av offentlig havneinfrastruktur i Stavangerregionen havnedistrikt, som er kommunene Stavanger, Sola, Randaberg, Rennesøy og Finnøy fra 2020. Planen skal beskrive hvor i havnedistriktet dette kan skje, og det gjøres primært tilknyttet de havneområdene SRH eier i dag.

Grunnlaget for strategisk arealplanarbeid er todelt:

- 1) Markedsbehov de kommende 5–10 årene
- 2) SRHs samfunnsansvar ved å være en offentlig tilrettelegger av havneinfrastruktur med kaier og sjønært areal, anlegg og bygninger for den maritime næring

Grunnlag for dokumentet er det daglige arbeidet med langsiktig arealplanlegging, mulighetsstudier av havneutvikling, intern tverrfaglig involvering og markedsundersøkelse. Næringsrelaterte aktører fra eierkommunene, fylkeskommunen, Greater Stavanger og Risavika Havn AS har vært eksterne referanser.

Strategisk arealplan vedtas av styret i Stavangerregionen Havn IKS. •

3. Selskapsorganisering og rammer

3.1 Havnekonsernet

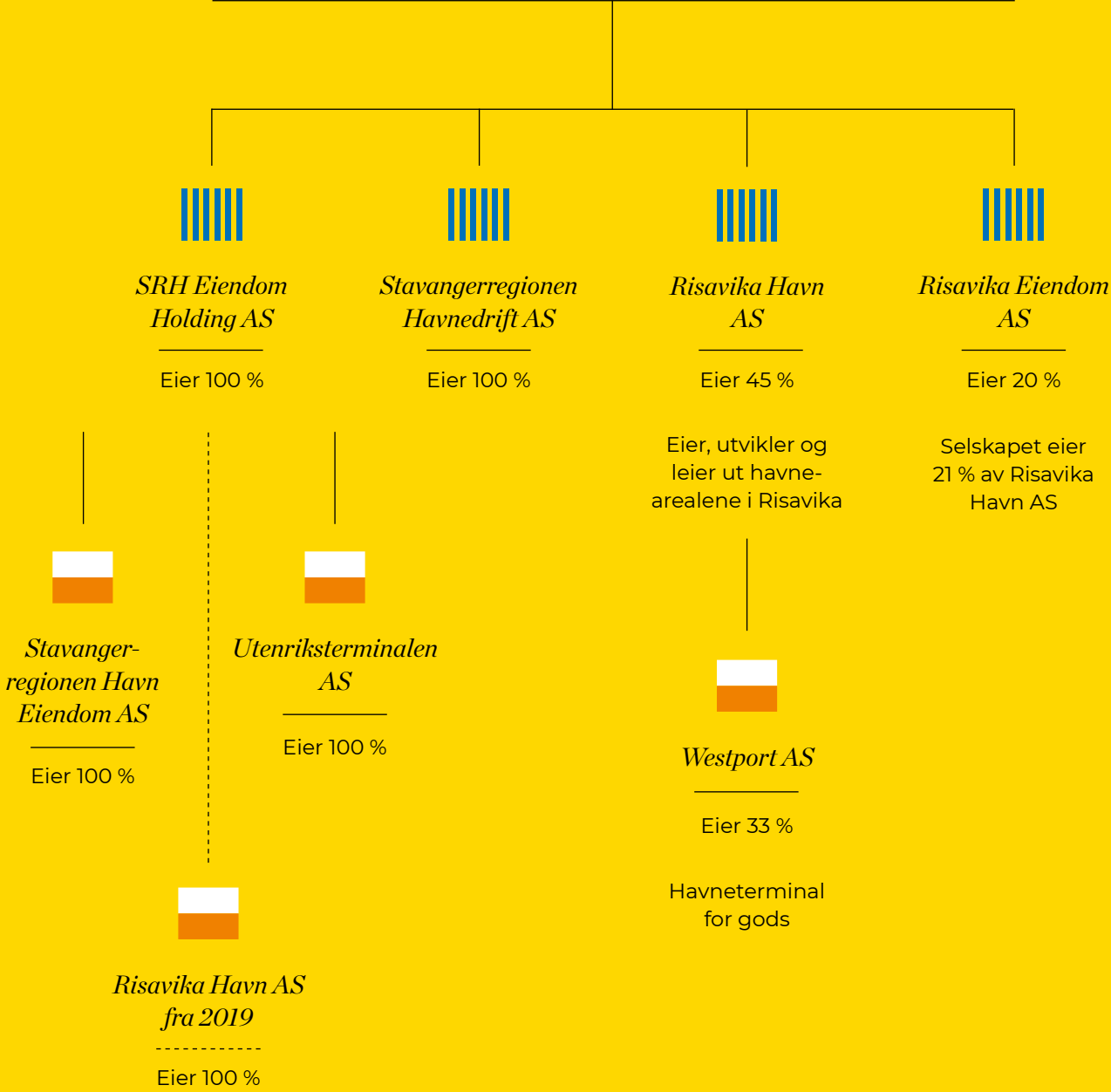
SRHs formål er å sikre regionen en konkurranse-dyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtrans-porten, samt å ivareta oppgaver og myndighet i Lov om havner og farvann av 17.04.2009 nr 19, som er delegert fra eierkommunene. Selskapet driver både kommersiell virksomhet og forvalter

havneinfrastruktur og kommunenes sjøarealer for det nasjonale og internasjonale transportnet-tverket på sjø. SRH eier arealer, bygninger, kaier og sjøarealer som er tilført selskapet som ting-sinnskudd fra eierkommunene, i tillegg til sel-skapets investeringer i form av kjøp og utvikling. Selskapet skal være selvfinansierende.

Konsernmodell

Stavangerregionen Havn IKS

Strategi, langsiktig utvikler av infrastruktur og forvaltningsfunksjoner i havnedistriktet (myndighetspålagte- og samfunnsoppgaver)





3.2 Rammevilkår

Havnevirksomhet er underlagt kommunal sektor med statlig styring av Samferdselsdepartementet. Kystverket er rådgivende og utøvende organ for Samferdselsdepartementet i havne- og farvannsforvaltningen og tilsynsmyndighet for havn. Havnevirksomheten er lovhjemlet i havne- og farvannsloven, som nevnt i punkt 3.1. Det er i tillegg en rekke andre lover og forskrifter som er styrende for havnevirksomheten.

Føringer for arealdisponeringer til havneinfrastruktur gis gjennom nasjonale retningslinjer til arealplanlegging fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementets nasjonale føringer for kommunens ansvar for å tilrettelegge for havneaktivitet iht. Nasjonal havnestrategi av 2015. Nærings- og fiskeridepartementet og Olje- og energidepartementet gir med sin Havstrategi av 2017 en beskrivelse av dagens havbruksnæring og potensialet for utvikling. Det forventes at kompetansemiljøer i petroleumsnæringen vil bidra til konkurransefortrinn i utvikling av havbruksnæringer. Nasjonal Transportplan (NTP) gir rammer for midler som tildeles Kystverket til å ivareta deres ansvar for effektive og trygge farleder inn til havner.

Rogaland fylkeskommune bruker regionalt planverk til å videreføre nasjonale føringer ved å stille krav til kommunens arealplanlegging. Regional arealplan for Jæren skal ivareta forutsigbar tilgang til næringsarealer i regionen, og gir føringer for arealdisponering innenfor tre næringskategorier. Dette har direkte påvirkning på hvilken type havnevirksomhet som kan drives hvor. Denne regionalplanen er nå under revidering, og i arbeidsnotatet «Regionale næringsområder» av 25.08.17 er det beskrevet følgende om havnearealer: «Det blir videre pekt på at det er behov for særskilt oppmerksomhet

på næringsarealer med sjøtilgang og regionens havnevirksomhet. Regionen og næringslivets kobling 'til omverdenen' sikres gjennom gode logistikkfunksjoner på Sola flyplass, Risavika havn og Ganddal godsterminal. Denne avklarte regionale arealpolitikken for disse funksjonene videreutvikles slik at den er best mulig integrert i regionen.»

Som følge av rikspolitiske føringer om at matproduksjonen på sjø skal økes har fylkestinget i 2017 vedtatt Regionalplan for sjøareal havbruk. Dette er et planleggingsverktøy for kommunene med hensikt å få et mer målrettet forhold til sjøarealdelen av kommuneplanen, slik at en kan legge bedre til rette for næringsutvikling innenfor produksjon av mat og næringsmiddel i sjø. Fylkestinget har vedtatt at produksjon av sjømat i Rogaland skal dobles fra nivået i 2010 til 2020. Det er opprettet et nasjonalt havbruksfond der kommune og fylkeskommune får til sammen 80 % av konsesjonsvederlag for lakse- og aureoppdrett som innbetales til fondet. Dette skal være et virkemiddel som motiverer til lokal tilrettelegging for økt sjømatproduksjon.

Fylkeskommunen kan iverksette tiltak som berører havnevirksomheten i form av avgrensinger, restriksjoner og forbud. Det kan også gjøres i form av belønningsorienterte tiltak med støtte/tilskudd for ønsket aktivitet.

Det er kommunen med lovhjemmel i plan- og bygningsloven som vedtar formål og bruk av arealer. Fylkesmannen, fylkeskommunen og statlige myndigheter kan fremme innsigelse til foreslåtte arealdisponeringer for å sikre at nasjonale og regionale interesser ivaretas.



Foto: Janne Norheim, Aldente

3.3 Øvrige rammer av strategisk art

Det er foreløpig ingen egen eierstrategi for det interkommunale havneselskapet, men arbeidet med dette er påbegynt. SRH er inntil videre en del av eierkommunenes generelle eierstrategi, som sammen med Selskapsavtalen for SRH setter rammer for virksomheten. Formålet i selskapsavtalen samsvarer med formålsparagrafen i havne- og farvannsloven. Selskapsavtalen gir adgang til at SRH kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter. SRH kan også delta på eiersiden i andre selskaper når dette ligger innenfor SRHs formål. Eierkommunene har kjøpsopsjon og forkjøpsrett til havnearealer som blir omdisponert til annen bruk.

SRH har en egen Strategiplan, som styret vedtar for en treårs periode – sist i oktober 2017 for perioden 2018–2020. Strategiplanen har to delplaner: Miljøplan og Strategisk arealplan.

Næringsstrategier i regionen påvirker rammevilkår for havnevirksomheten. Greater Stavanger utarbeider strategiske nærings- og arealplaner for sine medlemmer – som er 16

kommuner og Rogaland fylkeskommune – og gjennomfører disse med årlige handlingsplaner. Organisasjonen driver prosjekttrettet arbeid, blant annet tilrettelegging for utvikling av havbruksnæringer.

SRH har i flere år vært blant de tre største cruisehavnene i Norge, og Vestlandet har nær 70 % av cruisetrafikken. De fire fylkeskommunene på Vestlandet har i regi av Vestlandsrådet utarbeidet Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016–2020 som en del av den overordnede reiselivsstrategien for Vestlandet. Cruisestrategien er vedtatt av fylkestinget i Rogaland, og Handlingsplanen vil trolig bli vedtatt tidlig vinteren 2018. Formålet med de felles plan-dokumentene er å bidra til at Vestlandshavnene sammen kan løse utfordringer og dra i samme retning. Cruiseturisme handler om et stort arbeidsfellesskap innenfor reiseliv, attraksjoner, transport og en rekke andre aktører, der havnen er første og siste møtested for besøket. •

4. Marked

4.1 Markedsavgrensning

Stavangerregionen har en svært god beliggenhet til Nordsjøbassenget og Nord-Europa. Havnedistriktet har veletablerte forsyningsbaser for olje- og gassvirksomhet, utbredt offshore verkstedindustri- og leverandører, bra godstilførsel og ferger for persontransport og gods i utenriksruten Risavika – Bergen – Hirtshals, Danmark. I tillegg er det stor containertrafikk med linjefart til Risavika. God infrastruktur for cruiseskip og attraktive turistattraksjoner i regionen tilfører en solid aktivitet på sentrumsnære kaier.

Det er etablert gode vilkår i regionen for maritim næring, og det er en velfungerende energiklynge som betjener bransjer innen olje, gass og fornybar energi. Fleksibilitet og egnet areal til å møte morgendagens krav til god havneinfrastruktur er nøkkelen til videreføring av dette.

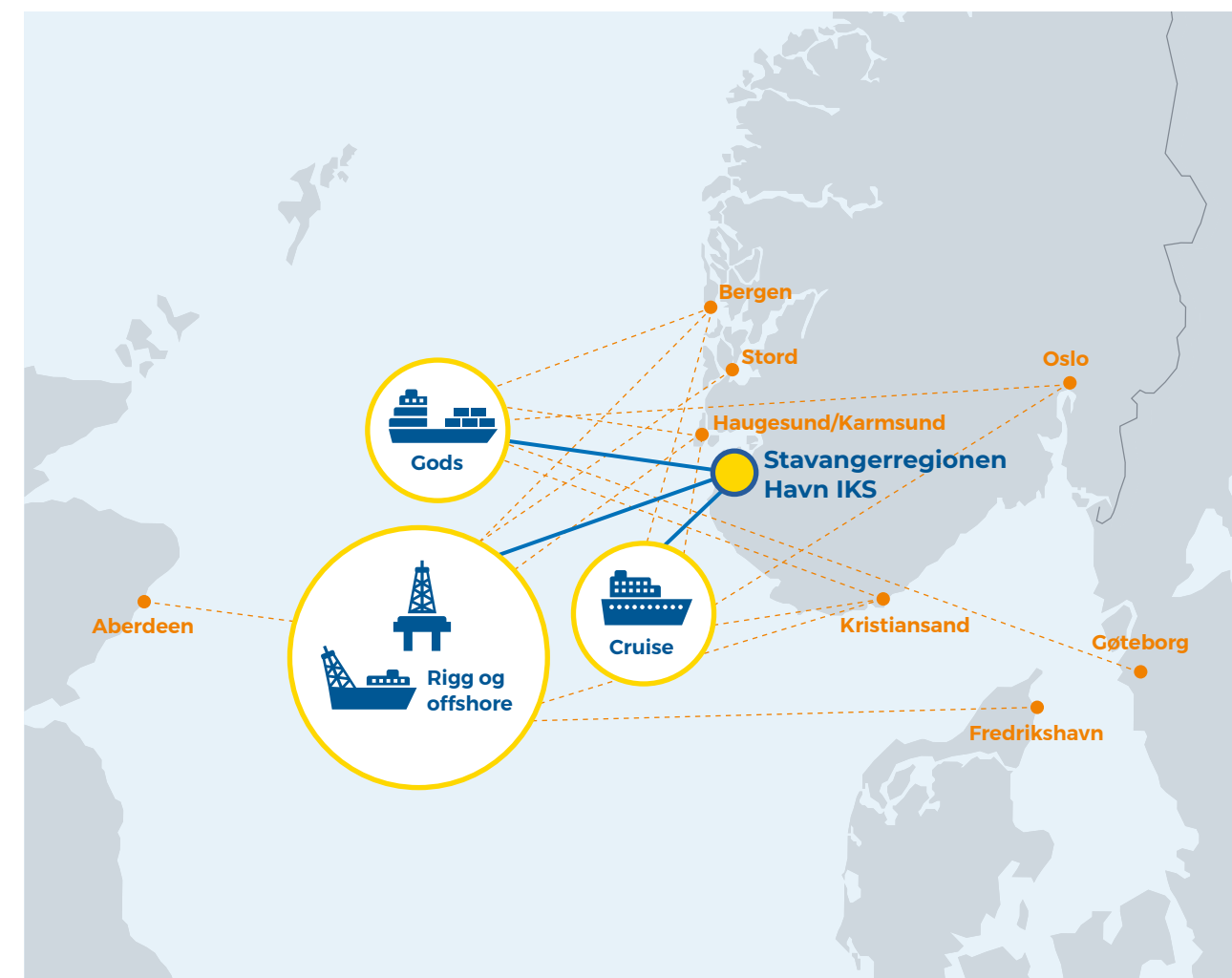
Det er potensial for nye muligheter for etableringer av havbruksklynger, eskalerende behov for resirkulering spesielt fra offshore-næringen og en generell økning av mer miljøvennlig godstilførsel sjøveien.

SRH sine havneområder betjener dagens marked på en komplementerende måte, men det er til tider kapasitetsutfordringer. For noen markeder er det avgjørende å kunne ha et forutsigbart tilbud. Konsekvensen av liten forutsigbarhet kan være at en kunde må velge

bort SRH. Et av verdens største løftekranskip, Saipem, har Mekjarvik som hjemmehavn, og er avhengig av et forutsigbart og fleksibelt tilbud. Et cruiserederi som planlegger en rute for et skip med ønske om å anløpe Stavanger flere ganger i sesongen, må trekke alle anløp dersom det ikke skulle være kapasitet til ett av anløpene.

SRH har tilfredsstillende havneaktivitet, men må kontinuerlig være i utvikling for å ivareta nye behov, være attraktiv i forhold til konkurrenter og forholde seg til endringer i rammebetingelser. Ulike produktmarkeder og verdikjeder innenfor maritim næring har ulikt behov for arealer i sjø og på land. For noen er arealbehovet sesong- eller konjunkturavhengig. Felles for maritim næring er imidlertid behovet for langsiktighet i form av forutsigbarhet, stabilitet og utvikling av havneinfrastruktur med nødvendige bakenforliggende arealer.

Dette bekreftes blant annet i rapporten *Konkurranseanalyse av havnesektoren* utarbeidet av Oslo Economics i 2015 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og i Markedsundersøkelsen som SRH har gjennomført.



4.2 Konkurrenter

Rapporten *Konkurransanalyse av havne-sektoren*, som nevnt i punkt 4.1, identifiserer produktmarkedene som tilbys i norske havner og de geografiske konkurranseflatene.

Hvilke produktmarkeder havner opererer innenfor, avhenger av den geografiske beliggenheten og flere andre forhold knyttet til arealenes og havneanleggets egnethet.

Det er ulik grad av konkurranse mellom havner. Avstanden mellom havnene og hvilke markeder de betjener, er avgjørende for dette. Det er reell konkurranse når det er mer enn én havn som betjener et omland, og disse havnene tilbyr tjenester innenfor samme marked. I noen tilfeller er det tydelig at prisen på havnevederlag og tjenester er avgjørende for hvor skipet velger å anløpe. I andre tilfeller kan det være nyanser i tilbudet, eller at det er langsiktige avtaler mellom kunde og havn som blir avgjørende for

havnevalg. Behovet for produksjons-, lager- og kontorlokaler nær sjø er også avgjørende for havnevalg.

Rammevilkår og utviklingsmuligheter for sjønære arealer påvirker konkurransekraften i et lengre perspektiv.

De private havnene i Stavangerregionen havne-distrikt er stort sett sjø til sjøbaserte terminaler for olje- og gassvirksomheten og foredlingsindustrien. Her vil noe av virksomheten være i direkte konkurranse med de offentlige havnene, spesielt innenfor offshorenæringen.

For prosjektgods (lagring av rør og liknende) kan det være noe konkurranse både mellom de private og offentlige havnene innenfor havne-distriktet og med de nærliggende havnene utenfor.

For konvensjonelt stykk- og containergods er det konkurranse lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Større etableringer av logistikkentre på Østlandet, og til dels i Sverige, vil trekke transportkorridorer sjøveien østover, for så å frakte gods videre på bil og bane til Vestlandet. Mer lokalt vil Agder og Karmsund være områder som ønsker å tiltrekke seg mer containergods, på lik linje med Stavangerregionen.

Risavika havn er kun 1,5 nautiske mil (ca 2,8 km) fra hovedled og har sentral beliggenhet mot Nordsjøbassenget. Konkurranseskraften vil øke når E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim er ferdig. Transportkorridor Vest er en ny tilførselsvei fra Risavika havn til den oppgraderte Kyststamvegen. Rogfast planlegges å åpne i 2026. Risavika havn vil da ha en transportavstand på vei til Haugesundsområdet på ca 50 minutter og Kristiansand på ca to timer. Når Ryfast åpner i 2019, vil det være

landfast forbindelse til Strand kommune. De nye samferdselsprosjektene øker Risavika havn sin konkurransekraft som hovedhavn med intermodale løsninger på vei, nærliggende jernbane og videre på sjøveien.

Private og offentlige offshore forsyningsbaser er trafikkhavner med høy aktivitet og krav til effektivitet. Dette gir ikke rom for venteplass ved disse kaiene. For at de offentlige kaiene i Stavangerregionen skal kunne tilby venteplass for offshorefartøy i Nordsjøen, kan det ikke tilbys opplagsplasser for fartøy. Offshorefartøy er i stor grad brukere av havneanlegg i Aberdeen, Bergen og Stavangerregionen – både når de er på kontrakt eller tilbys i spotmarkedet. Det er flere tilbydere av opplagsplasser i regionen, blant annet Karmsund havn. SRH har inngått avtale med private eiere av kai i nærområdet slik at SRH kan tilby opplagsplass. •

5. Markedsundersøkelse

SRH gjennomførte en markedsundersøkelse i perioden november 2016 til mars 2017 blant havnens eksisterende og potensielle brukere. Markedsføringshuset bistod SRH i dette arbeidet. Nasjonale og internasjonale aktører ble kartlagt, kategorisert og invitert til innspillsmøter. Det ble også kartlagt hva nærliggende havneområder tilbyr og hva som planlegges for framtiden. Dette er viktige faktorer for en effektiv og fremtidsrettet arealdisponering. Hovednæringene som har vært representert i markedsundersøkelsen er:

- Olje og gass, med tilhørende base- og riggvirksomhet
- Konvensjonelt gods
- Industri (gods innen bygg, anlegg, mat, bulk m.m.)
- Turisme
- Oppdrett
- Havvind (grønn energi)

5.1 Hovedobservasjoner

Nedenfor gis et kort og generelt sammendrag av undersøkelsen. Innspillene presenteres ufiltrert, det vil si at dette er aktørenes meninger om SRH og forventninger til et havnetilbud:

Initiativet med å involvere aktørene i bransjen i utvikling av fremtidsplaner for arealutvikling ble oppfattet svært positiv. SRH sin presentasjon av havneområdene, mulighetsstudier og offentlig-privat samarbeid ble oppfattet som en positiv tilførsel for alle aktører i alle ledd i verdikjeden.

Aktørene mente at Stavangerregionen havne-distrikt har en meget god beliggenhet for sjølogistikk og tiltrekningskraft til relaterte næringer. Utfordringer mellom sentrumsutvikling versus tyngre havneaktivitet er allerede godt kjent. Industriaktørene forventer at SRH markerer en tydelig posisjon og står opp for sine interesser. Industriens krav til mulighet for operasjoner døgnet rundt, med behov for å generere lys og lyd, imøtekommer ikke innbyggernes forventninger til kvelds- og nattero.

Aktørene ønsker at SRH skal legge vekt på standardisering av tjenestetilbud og være en pådriver og tilrettelegger av fremtidige miljøkrav.

Nye forretningsområder innenfor havbruksnæringen, som for eksempel havvind og oppdrett, er foreløpig veldig usikre når det gjelder å definere konkrete markeds- og arealbehov. Arealbehovene for industriell satsing på vind er store, men det er foreløpig lite grunnlag for å koble dette til konkrete arealbehov for Stavangerregionen havnedistrikt.

For oppdrett til havs er det foreløpig ikke avdekket planer som peker på konkrete betydelige landbaserte behov i denne regionen. Industrielt er dette i en tidlig fase med få planlagte prosjekter og høy usikkerhet.

Aktørene oppfatter det offentlige eierskapet som ryddig og forutsigbart.

5.2 Innspill til eksisterende havneområder

Risavika er et havneanlegg med effektiv gods-, utenriks- og basevirksomhet. Her er innspillene at det må videreutvikles og rendyrkes i samme retning. Flere miljøriktige tiltak er på plass, og det er muligheter for ytterligere forbedringer. Standardisering av tjenester må styrkes.

Mekjarvik ses på som et havneanlegg der det er lagt mer til rette for tungindustri, gjenvinning og verkstedindustri for fartøy som krever både gode dypvannskaier og lengre liggetid. Aktørene mener arealutvidelse og flere kaianlegg her er kjærkomment, ikke minst for å rendyrke området med fullservice tjenester for tunge fartøy/rigger.

Stavanger sentrum vurderes som et venteområde og som område for turisme. Her er det viktig å beholde ventekaier for alle typer fartøy fordi havnen er lun og godt egnet til dette formålet. Cruiseavvikling på landområder er en utfordring, da det er knapphet på areal og infrastruktur. Det må vurderes miljøtiltak i dette havneområdet.

Prosjektområder og offentlig-privat samarbeid ses på som nødvendig og positivt. Aktørene ønsker en ryddig oversikt over muligheter i regionen.



6. Havnevirkksomhet i Stavangerregionen Havn

6.1 Stavangerregionen havnedistrikt

Sjøarealene i Norge er delt inn i havnedistrikter slik kommunene har valgt å organisere havneforvaltningen. En stor andel av havnedistriktene er interkommunalt samarbeid.

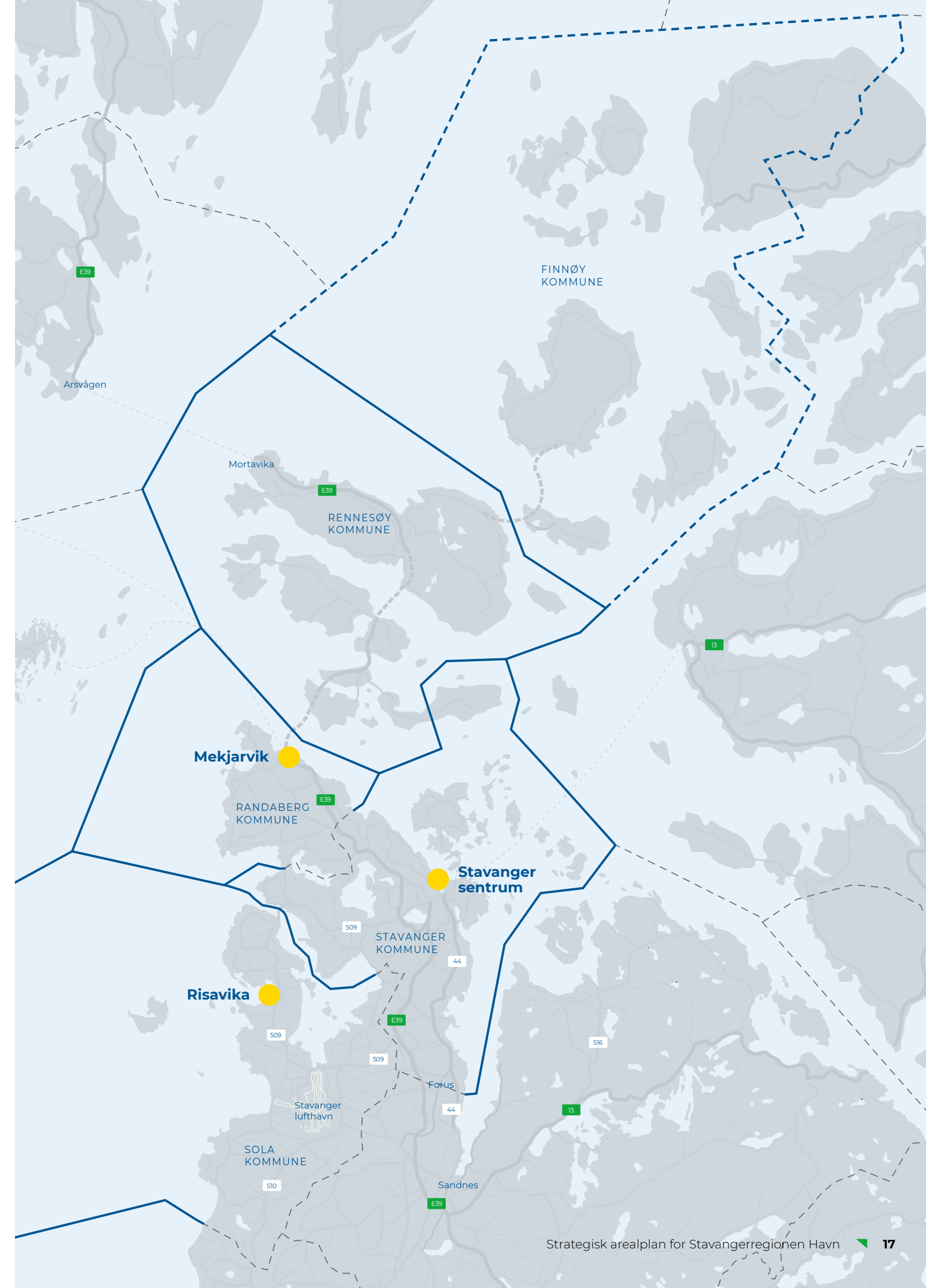
Stavangerregionen havnedistrikt er sjøarealene innenfor kommunegrensene i Stavanger, Sola, Randaberg, Rennesøy og Finnøy (fra 2020). Hovedveiene i sjø innenfor kommunegrensene, såkalte hovedled og biled, har Kystverket et særskilt ansvar og er utøvende myndighet for. Av de ca 130 trafikkhavnene i Norge har 32 havner status som stamnetthavner, havner som er spesielt viktige for det nasjonale godstransportnettverket. Kystverket har ansvar for en sikker og fremkommelig farled helt inn til kai i stamnett-havnene. Risavika havn i Sola kommune er en slik havn, og SRHs havner er vurdert som ett av de syv viktigste havneområdene i landet.

Fundamentet for en effektiv og konkurransedyktig havn er tilgang på egnede sjønære arealer med kaier og bygninger. SRH sin virksomhet er fordelt på et samlet utvendig areal på ca 300 dekar i Stavanger, Mekjarvik og Risavika. På disse arealene eier SRH et samlet utleiebart bygningsareal på nær 33 000 m² fordelt på kontor, produksjon og innvendig lager. SRH disponerer i tillegg et areal på ca 1 770 m² til egen drift fordelt

på kontorer, verksted og innvendig lager. SRH eier de fleste bygninger og anlegg på havnens eiendommer og eier/driver nær 4 000 meter kai.

SRH er eierkommunenenes verktøy for å ivareta det offentlige ansvaret for å drive og utvikle havn. Selskapet har derfor en samfunnsoppgave som tilrettelegger for maritim næringsutvikling med hele bredden det innebærer med kontakt med planmyndighet for prioritering av havnearealer og utvikling av strategiske arealer i sjø og på land. Dette innebærer videre tilbud av anlegg, bygninger og tjenestetilbud som f.eks. havnekran, fortøyning, vann, strøm, MGO, LNG, renovasjon og øvrige forsyninger.

Viktige komplementære private havneområder er basevirksomhet i Dusavika og industri-/subsea-anlegg i Harestad ved Mekjarvik. Det er i tillegg en del bulkanlegg. Virksomheten ved disse havneterminalene bidrar til blant annet behov for ISPS ventekai, og disse næringene er avhengige av at den offentlige havnen tar et ansvar for å dekke dette behovet. Disse private havneterminalene har pr. i dag ikke kapasitet som kan leies av SRH.





6.2 Stavanger sentrum – Cruise and Waiting Terminal Stavanger

Stavanger sentrums havneanlegg er egnet for cruiseskip og ventekai med rolig og skjermet havneforhold. Kailinjene nær sentrum er et stort konkurransefortrinn i cruisemarkedet. Kaiene her byr også på gode fasiliteter til offshorefartøy året rundt. Det er i tillegg høy aktivitet fra kollektiv persontransport med hurtigbåter og lokale fergesamband, samt turbåter/charter. Det er store synergieffekter av chartervirksomhet for cruiseskipene i kombinasjon med driften av den kollektive persontransporten.

Bygningsmassen ved sentrums kaiene er industri, lager, kontor og terminalbygg. Havnefasiliteter som strøm, vann og av- og påkjøringsrampe (roro) er tilgjengelig.

Det er fire kaier som kan ta inn cruiseskip: Konserthuskaien, Strandkaien, Skagenkaien og Skansekaaien. Cruiseskipene går i internasjonalt farvann og krever derfor sikring i henhold til ISPS-regelverket når skipet ligger til kai.

De fleste offshorefartøy har behov for en kailinje på ca 100 meter, og det er god kapasitet til dette utenom cruisesesongen. I cruisesesongen, når de fire større ISPS-kaiene er i bruk, er det restkapasitet på Bekhuskaien til tre samtidige skip og ett skip i Sandvigå ved Bjergsted.

Cruiseanløp er trolig den mest synlige havneaktiviteten i Stavanger sentrum i høysesongen mellom mai og september. Stavanger og andre havner på Vestlandet jobber for at cruiseanløp

skal bli mer av en helårsaktivitet enn bare sommerturisme. Dette har Stavanger lyktes med. Det er ikke lenger uvanlig med cruiseanløp i 9–11 måneder årlig, og det er et betydelig potensial for å få til en større spredning i antall anløp pr. måned.

Det går fire bilferger til Stavanger sentrum: Tau-fergen, Vassøy-fergen, Lysefjord-fergen og lastebåten til Fisterøyene. Tau-fergen skal avvikles når Ryfast-tunneler åpner i 2019.



6.3 Mekjarvik – Deepwater and Offshore Terminal Mekjarvik

Terminalen i Mekjarvik er et veletablert havneområde for tyngre industri, og er egnet for fartøy som krever lengre liggetid. Med opp til 20 meter sjødybde og tett under 400 meter kai er mulighetene mange. I 2018 forlenges hovedkaia med 100 meter.

SRH har 53 dekar bakenforliggende areal, primært for lagring og industri. Bygningsmasse er primært til industri, lager og noe kontor. Området er næringskategori 3, moderne kai-anlegg med oljeutskiller og god lastekapasitet. Havnefasiliteter er vann, strøm, havnekran, ro-ro-rampe og mulighet for LNG-fylling.





Foto: Stavangerregionen Havn



Foto: Stavangerregionen Havn

6.4 Risavika – Offshore and Ferry Terminal Risavika

Offshore Terminal Risavika er et område som server Nord-Europas største olje- og gassklynge. Terminalen i Risavika er et veletablert havneområde for offshore basevirksomhet. Rundt 10 meter dybde og godt over 360 meter kai og bunkringsanlegg byr på mange muligheter. Tørrstoff (sement, barite og bentonite) og bore-slam fra operasjoner i Nordsjøen er en form for bulkgoods som losses i Risavika havn.

Bygningsmassen i offshoreterminalen består i hovedsak av lager, kontor og øvrige næringsbygg fordelt på 93 dekar landareal inkludert kaier. Her er alle havnefasiliteter på plass for å betjene forsyninger til offshore olje- og gassvirksomhet.

Ferry Terminal Risavika er regionens innen-/utenriks fergeterminal. Passasjer- og bilfergene

fra Fjordline går i rute mellom Risavika, Hirtshals (Danmark) og Bergen. Fergene frakter også stykkgoods på semitrailer eller tralle/flak. Fergene går på gass (LNG), som er mer miljøvennlig enn annet fossilt drivstoff.

Bygningen Utenriksterminalen inneholder terminalfunksjon, toll og kontorer. Det er ca 14 meter dybde ved kai og 158,5 meter kai (+37 meter med dolphin) og bunkringsanlegg.

Containergodsterminalen i Risavika drives av terminalselskapet Westport. SRH har en mindre eierandel i selskapet via eierskapet i Risavika Havn AS.

6.5 Prosjektområder offentlig-privat samarbeid



SRH har inngått offentlig-private samarbeidsavtaler ved noen private kaier for å kunne tilby flere muligheter for eksisterende og nye aktører. Dette gir en større fleksibilitet, og gir regionen et større samlet tilbud. Dette vil typisk være opplagsområder for fartøy og lektere, tilgang til mer areal for langtidslagring og arealkrevende prosjekt. •

7. Utviklingsmuligheter

SRH skal være en selvfinansierende virksomhet, og det må derfor legges til grunn at alle investeringer skal ha en positiv kontantstrøm og være lønnsomme. For noen utviklingsprosjekter kan det være riktig å verdsette ringvirkninger av en investering i et samfunnsøkonomisk perspektiv. SRH vil få utført en ringvirkningsanalyse av aktivitetene som drives på havnens arealer.

God havnefunksjonalitet er avhengig av en rekke forhold i sjø og på land, noe som er forsøkt synliggjort i dette dokumentet. Sjøens utfordringer som dybder, strømninger, vær, seilings- og buksérforhold er trolig lite synlig

utenfor det maritime virket. For det meste av maritim næring er det viktig med nærhet til et sentralt veinett. I tillegg trenger havnevirksomheten tilstrekkelige arealer bak kaien av noe ulikt omfang, alt etter hvilken type havnevirksomhet det gjelder.

Nedenfor følger en beskrivelse av hvilke muligheter SRH ser for seg på de havneområdene en eier i dag og tilgrensende arealer. Det gis også en kortfattet beskrivelse av noen øvrige muligheter.

7.1 Stavanger sentrum

7.1.1 Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Ny kommunedelplan for Stavanger sentrum (sentrumsplanen) medfører omfattende endringer i havnearealene. Noen kaier og havnearealer må vike for byutvikling, men planen gir også nye muligheter. Sentrumsplanen er nå inne i siste fase, med sannsynlig planvedtak høsten 2018.

Det er svært viktig at sentrumsplanen ivaretar nødvendige havnefunksjoner for fartøy som har en destinasjon og et formål i byen, og den må ikke hindre framtidig vekst i bruk av sjøen som adkomstvei til sentrum.

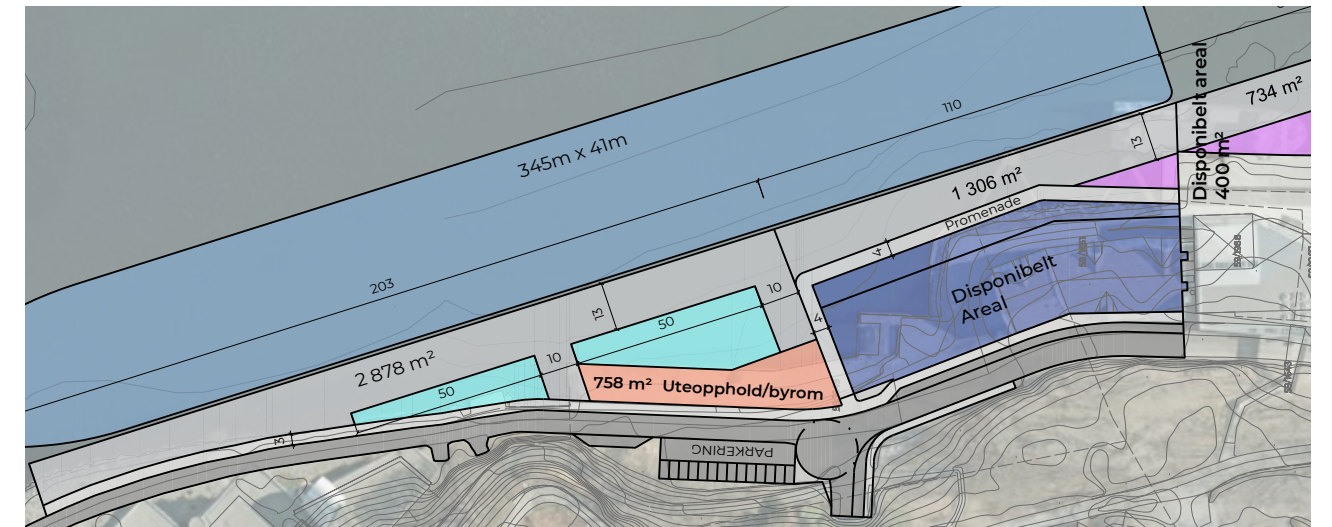
De største endringene i havnefronten er planlagt i østre havn; fra Holmen til Bekhuskaiaen. Her vurderes det innvinning av nytt landareal i sjø med nær 26 dekar. Den mye brukte Bekhuskaiaen vil miste sin ISPS-klassing i forbindelse med byutvikling, og tre venteplasser for offshorefartøy vil utgå. Planen gir mulighet til å bygge en ny lang ISPS-kai på nær 380 meter i Sandvigå/Bjergsted og en forlengelse av Skansekaiaen ved Holmen, som vil kunne bli en ISPS-kai på nær 260 meter. Disse nye kaiene vil bli avgjørende for å beholde markedsposisjonen

i cruisemarkedet, og for å kunne opprettholde et visst nivå på kapasitet på ventekai for offshorefartøyer i spotmarkedet.

Seilingsforholdene og sikkerheten i farleden vil forbedres med Kystverkets utgrunningsprosjekt «Innseiling til Stavanger». Det er i NTP 2018-2029 satt av MNOK 115 til dette prosjektet i siste periode fra 2024. Finansieringen tildeles endelig i statsbudsjettet.



Foto: Stavangerregionen Havn



Cruisetrafikk

Turismen er i vekst i regionen. Stavanger har etter mange års målrettet arbeidsfellesskap mellom kommunen, SRH og andre aktører blitt en attraktiv destinasjon for cruisegjester. Det er politisk vedtatt å legge til rette for at Stavanger kan være snuavn, slik at cruisegjester benytter seg av en større bredde av det byen og regionen kan tilby for reisende, som f.eks. hotellovernatting og flytilbud. Med cruiseskipene følger andre fartøyer, som f.eks. turbåter/hurtigbåter og taubåter.

Vestlandet har på landsbasis ca 70 % av cruiseanløpene og noe større andel av cruisegjestene, og har hatt det meste av veksten til Norge de siste årene. Det er 42 cruisehavner i Norge, og Stavanger har i flere år vært landets tredje største cruisehavn målt i antall anløp. Det var 181 cruiseanløp i 2017, og bestillinger og prognoser viser en stabil vekst i årene som kommer.

Det er over 450 aktive cruiseskip i verden, og av disse seiler ca 60 skip på Stavanger. Cruiseanløp krever stor grad av koordinering og bistand fra

havnepersonell, forsyninger og andre tjenester. Stavanger er foreløpig ikke en snuavn (en start- eller en endestasjon) for cruiseskip, og det er sjelden at et skip ligger til kai over natten. Et gjennomsnittlig cruiseanløp ligger til kai i ca sju timer og har vanligvis ca 2 500 cruisegjester. Med to-tre samtidige cruiseanløp vil det på en normal dag i høysesongen være ca 6 000–7 000 cruisegjester på kaiene i sentrum. En del gjester blir hentet på kaien for videre utflukter med buss eller turbåter.

Flertallet av cruiseskipene under bygging øker i lengde, men øker relativt lite i bredde og blir ikke særlig mer dyptgående i sjø. Det lengste cruiseskipet som er sjøsatt hittil, er på ca 360 meter, og det lengste cruiseskipet som går på Stavanger nå, er 345 meter. Det er ca 90 cruiseskip under bygging fram mot 2026, og disse er miljømessig renere enn flertallet av verdensflåten i dag. Tilrettelegging for å kunne ta imot de nye og lengre cruiseskipene kan derfor også ses på som et miljøtiltak parallelt med at markedsandelen ivaretas.



Øvrig havnetrafikk

Stavanger som regionhovedstad og geografisk plassering mot Nordsjøbassenget gjør at byen har en rolle og et ansvar for å ha en offentlig havn som har kapasitet til å ta imot mange typer fartøy. I tillegg til cruiseskip vil det være alt fra større flåtebesøk, offshorefartøy og andre typer fartøy som trenger venteplass for en kort periode, eller fartøyer som må søke ly for været. Nødetatene og Redningsselskapet har i dag faste plasser i sentrum. Den offentlige havnen må også i framtiden kunne tilby kapasitet til disse. Det bør være plass til å arrangere festivaler som The Tall Ships Races, og det er interessenter som ønsker mer kapasitet til historiske fartøyer og gjesteplasser for småbåter.

I følge regjeringens *Havstrategi* av 2017 forventes produksjonen av olje og gass å holde seg på samme nivå som i dag de neste ti årene. På lengre sikt vil produksjonsnivået blant annet være avhengig av nye funn og lønnsomheten i disse. Det antas i *Havstrategien* at produksjonen de siste 50 årene har tatt ut ca halvparten av det man forventer finnes av ressurser på norsk sokkel. Stavangerregionen havnedistrikt bør opprettholde tilbudet av kaier og arealer til olje- og gassindustrien på samme nivå som nå. Det betyr at ventekapasiteten til offshorefartøy ved sentrumshavnen ikke kan avvikes før det er etablert erstatningskai.

SRH vil tilstrebe at mest mulig av de sjønære arealene får en sambruk, der behovet til havne-relatert aktivitet blir ivaretatt. Store områder fungerer også i dag som kombinerte byrom og havnearealer.

SRH vil også tilstrebe at de sjønære arealene gir mulighet for videre utvikling og forbedring av forholdene for cruisegjester, andre turister, besøkende og pendlere som bruker kollektiv persontransport. Det er et stort potensial for å legge bedre til rette for en sømløs overgang mellom båt og kollektiv transport på land.

Det er ifølge Kolumbus nær én million reisende sjøveien i året til det kollektive knutepunktet på Fiskepiren – reisende med Tau-fergen kommer i tillegg. De har en målsetning om en dobling innen 2040. Når tunnelen Ryfast er ferdig i 2019 og Bussveien er ferdig i 2023, vil området ved Fiskepiren, Margarinlinjen og Bekhuskaien kunne tilrettelegges som et enda bedre kollektivknutepunkt for de reisende sjøveien.

Det er 60 kaier i Ryfylke, hvorav 25 på øyer. Det er mange bebygde øyer med helårs og/eller fritidsboliger som ikke har veiforbindelse. Det vil være mange som ønsker å komme sjøveien til byen, selv om det bygges tunneler.

Innen 2024 skal all kollektivtrafikk være utslippsfri. Det er utviklet teknologi for hurtigbåter for å innfri dette. Ny energiteknologi til lading/fylling av båter og busser krever også noe av landarealet ved kaiene. Det er viktig at sentrumsplanen setter av tilstrekkelig areal til en framtidig mulighet for samordning av ladefasiliteter både for el-båter og el-busser på Fiskepiren, som vil være et naturlig endepunkt for både båt og buss. Sentrumsplanen må sette av tilstrekkelig areal som kreves for etablering av tilbud av landstrøm også til andre fartøyer og bunkring ved kai av nytt og mer miljøvennlig drivstoff (f.eks LNG).

For å kunne avvikle den kollektive persontransporten på sjø på en effektiv måte, må det være tilstrekkelig kapasitet til ventende fartøyer, for reservefartøyer og servicer. Det er behov for flere hundre meter kailinjer i dag for å drifte denne rutetrafikken til sentrum. Kapasiteten bør heller utvides enn reduseres. Andre næringer som kan benytte seg av samme type fartøyer – innenfor reiseliv, opplevelse, mat/servering – får dermed også gode rammebetingelser for vekst.



Foto: Eivind Hornes, Stavangerregionen Havn



Foto: Seabubble

7.1.2 Vannbuss

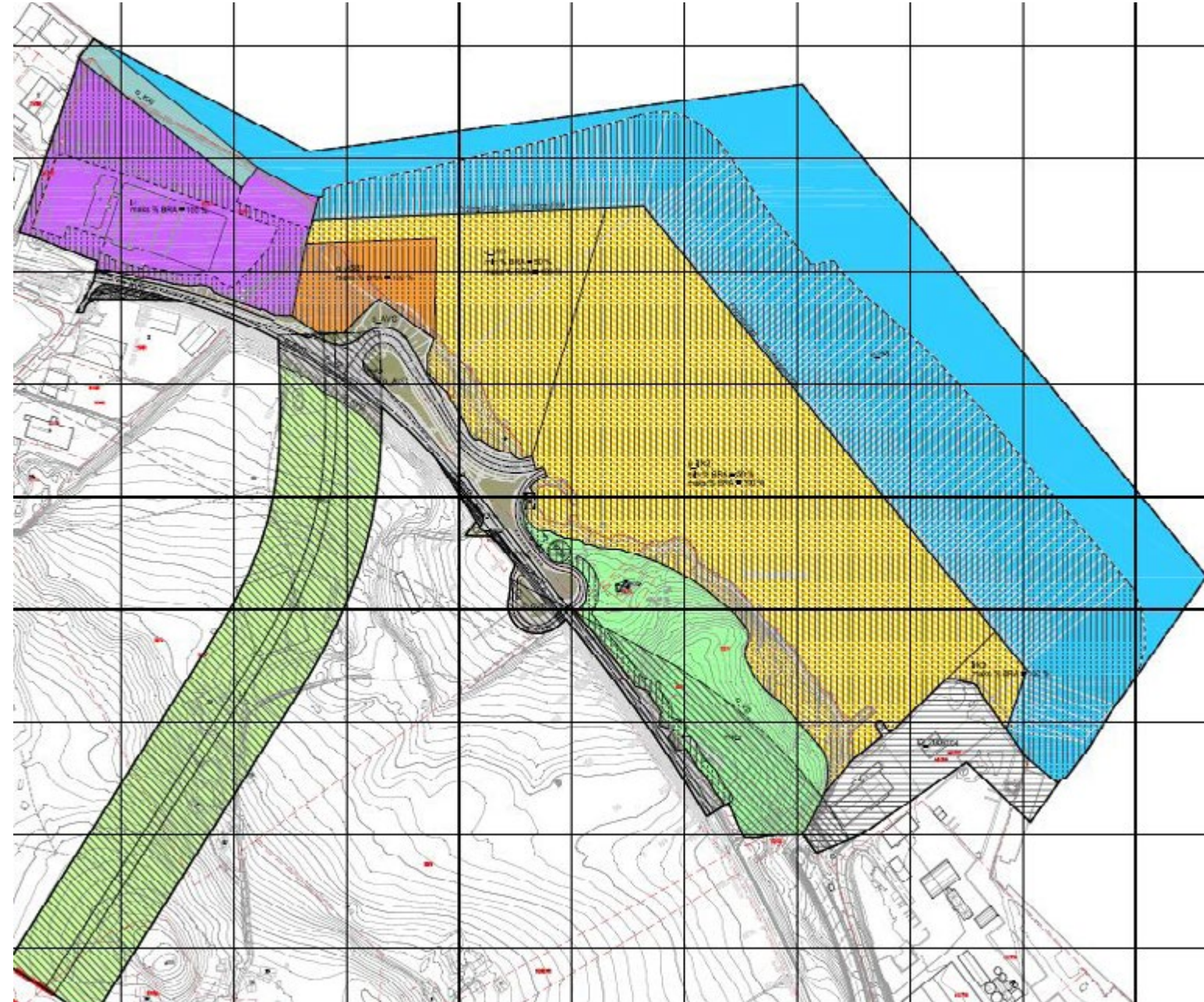
SRH har sammen med fylkeskommunen fasilitert et studentprosjekt for kartlegging av potensialet for å etablere et rutetilbud med vannbuss mellom byøyene og flere anløpssteder til Stavanger sentrum. «Cityboat» var et av innspillene fra politisk hold i andre høring av sentrumsplanen, og det er fartøy egnet for dette under utvikling.

Det er primært sentrumsnære områder til Stavanger som er vurdert, men også muligheten for rutetilbud til andre kommuner har

vært diskutert. En vannbuss skal baseres på et nullutslipps- og førerløst alternativ som kan knyttes sømløst opp mot kollektivtransporten på land. Det ses på menneskestrømmer til og fra jobb, kulturtilbud og turisme som kan gjøre vannbussprosjektet attraktivt. Det er naturlig at vannbussprosjektet utvikles videre som en del av *Smart City-konseptet og CID* (City Impact Districts). SRH vil følge opp at sentrumsplanen legger til rette for kapasitet til at en vannbuss kan anløpe flere steder i havnefronten.



Foto: Mærsk Drilling



7.2 Mekjarvik

Mekjarvik i Randaberg kommune har et stort potensial for videreutvikling av havne- og næringsarealer. Området strekker seg fra moloen for kaiområdet til Kvitsøy-fergen og beredskapskaia i nord til Randaberg Industries i Harestadvika i sør. Et bedre tilbud i Mekjarvik som «fullservice stop» for offshore virksomhet vil komplementere basevirksomheten i Risavika og styrke konkurransekraften til Mekjarvik og regionen både nasjonalt og internasjonalt.

E39 og inngangen til Rennfasttunnelen er ved starten av næringsområdet ved Harestad. Fylkesvei 521 fortsetter videre til Mekjarvik. Arealene på sjøsiden av E39/fv 521 er i Regional arealplan avsatt som kategori 3 område; arealkrevende industri-, produksjon- og lagerområder.



7.2.1 Mekjarvik sør

Det er vedtatt områdereguleringsplan for arealet som strekker seg fra Harestadvika i sør til Cameron sin eiendom i nord; plan 2010006 Mekjarvik sør, havne- og industriområde. Her skal det legges ut store mengder sprengstein fra Rogfast-tunnelen. Planen har en ramme for samlet nytt næringsareal på nær 119 dekar. Kommunen legger til grunn en intensjon om at området skal kunne utvikles med offentlige dypvannskaier i front med tilhørende bakenforliggende havne- og næringsarealer, der bakre arealer kan benyttes til kontorbebyggelse. Kommunen ønsker at området skal utvikles for framtidrettede arbeidsplasser, og har tatt ansvaret for at dette kan realiseres ved at den har kjøpt en del av de sjønære arealene i den sørlige delen.

I denne områdereguleringsplanen er det i tillegg lagt inn en ny offentlig kai på 185 meter foran Cameron-eiendommen i forlengelsen av SRHs eksisterende kai. SRH har inngått avtale med Cameron om kjøp av nødvendig strandlinje og er i gang med prosjektering av byggetrinn 1 med 100 meter kai.

Vegvesenet vil trolig ferdigstille sin utfylling med Rogfast-masse i 2025. Tiden fram til det bør nyttes godt slik at videre kaiutbygging kan komme i gang uten opphold.



7.2.2 Mekjarvik nord

Når Rogfast åpner i 2026, skal Kvitsøy-fergen som går i rute til Mekjarvik, utvikles. Sjøarealer i dette området vil kunne utvikles til nytt havne- og næringsareal. Deler av sjøarealet er allerede avsatt til nytt næringsareal i gjeldende kommuneplan. Grunneier i området er i gang med en delvis utfylling av dette.

Som en direkte forlengelse av næringsområdet som er under utvikling ved foten av moloen, vil

SRH laget en mulighetsstudie for utfylling av store deler av sjøarealet innenfor moloen, en mindre utfylling utenfor moloen og etablering av nye kailinjer. Beredskapskaiaen for Boknafjorden ivaretas med eksisterende fergestø. Sør for beredskapskaiaen er det også lagt inn en forbedret kailinje langs SRH sine arealer. Havneområdet kan bygges ut i flere trinn og gir et samlet nytt landareal på ca 80 dekar og ca 360 meter kai. En utbygging utenfor moloen vil

også dempe svell inn mot kaiene sørover, som gjør at havneområdet trolig vil kunne brukes mer i de mest værharde månedene om vinteren.

Adkomsten til nytt havne- og næringsareal vil være over næringsarealene som nå er under utvikling, og berører ikke parkerings- og oppstillingsplassene for beredskapskaiaen.

SRH gir mulighetsstudien som innspill til

kommende revidering av kommuneplan, som skal vedtas innen 2019. Med regionens underskudd på områder til arealkrevende næringer, og i dette tilfellet med sjønær beliggenhet og kaier, ser SRH det som et godt og framtidsrettet tiltak å nytte disse sjøarealene til å styrke næringen i Mekjarvik og styrke konkurransekraften for et samlet havnedistrikt.



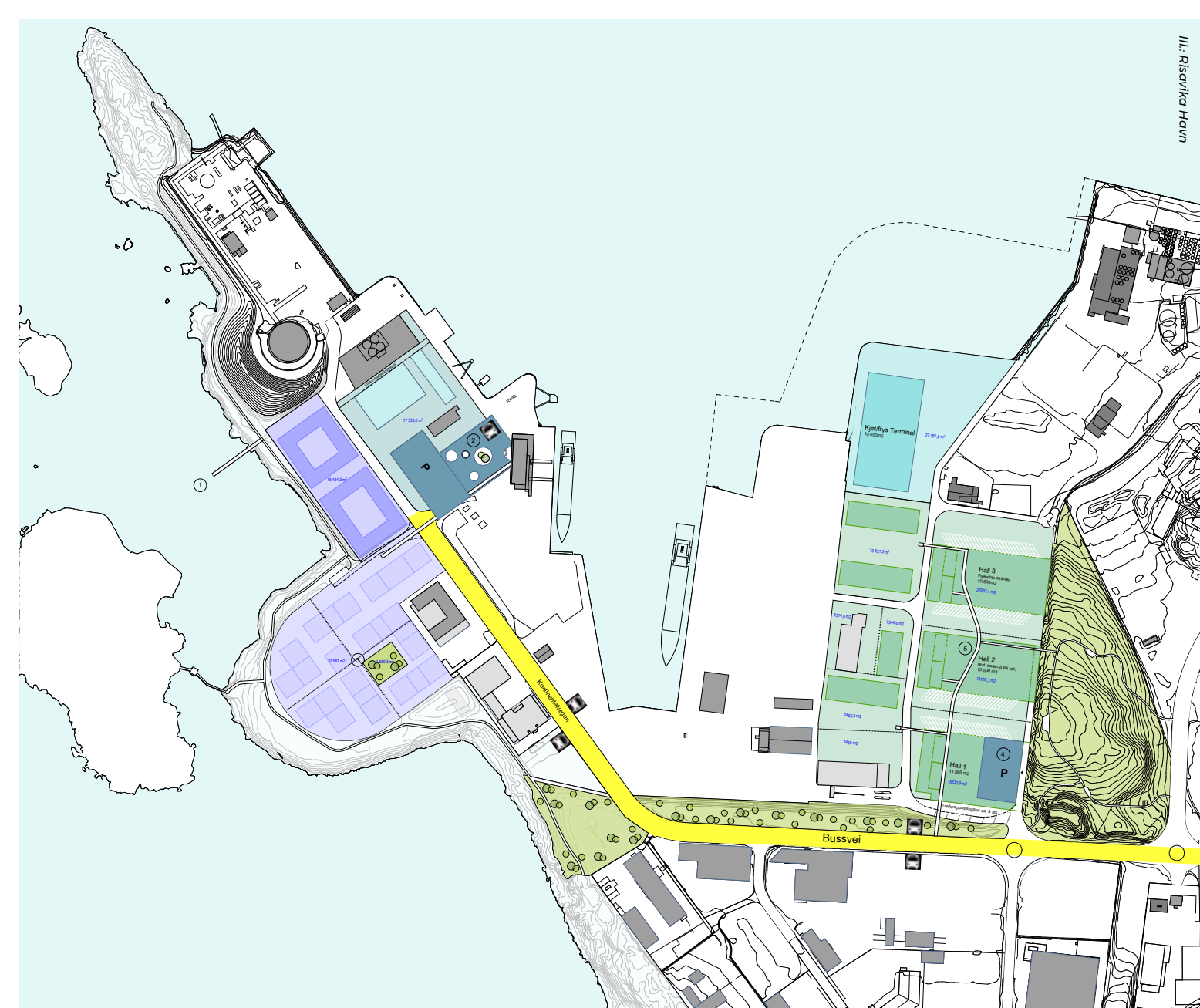


Fig. 7.5

7.3 Risavika

Området sør i Risavika havne- og næringsområde i Sola kommune er utviklet fra 2004 etter at Shell-raffineriet avviklet sin produksjon. Det offentlig-private samarbeidet har gjort det mulig med en offensiv satsing, og en har nå kommet til en fase der det offentlige ved SRH overtar 100 % eierskap i Risavika Havn AS i 2019.

Risavika havn er et regionalt viktig næringsområde, og er løftet fram i det pågående arbeidet med revidering av Regional arealplan sammen med Sola flyplass og Ganddal godsterminal, jfr. sitat fra fylkeskommunens arbeidsnotat av 25.08.17 gjengitt i punkt 3.2.

7.3.1 Havne- og næringsarealer i sør

Utvikling av de sørlige områdene i Risavika havn har i hovedsak lagt vekt på utvikling av godsterminalen og økt rutetrafikk ved utenriksterminalen.

Risavika Havn AS eier området der det drives godsterminal. Dette er et intermodalt gods-knutepunkt med omlastning vei/sjø – sjø/vei. Det er et mål for godshavnen å ta en større andel av de nasjonale og internasjonale varestrømmene.

Regjeringens *Havstrategi* beskriver som et av tiltakene at det fra 2017 skal etableres en treårig tilskuddsordning for å stimulere til overføring av gods fra vei til sjø. *Nasjonal Havnestrategi* har også i et par år gitt statlig støtte til slike tiltak. SRH fikk i 2016, sammen med Risavika Havn



og fire andre havner i regionen, støtte til kartlegging av muligheter for samarbeid for å øke regionens effektivitet og konkurransekraft. SRH bidrar på et overordnet nivå for at godsaktiviteten i Risavika havn skal få gode vekstvilkår.

Risavika Havn AS eier samlet ca 480 dekar nord og sør for havnebassenget i Risavika havn. Av disse er det ca 125 dekar ubebyggt areal i sør. I gjeldende kommunedelplan er det i tillegg mulig å fylle ut noe mer i sjø. Selskapet har nylig gjort en studie av videre areal- og utbyggingsmuligheter. Det er gjennomført en arkitektkonkurranse som viser et logistikk- og bygningskonsept som gir mulighet til en trinnvis utbygging og en fordeling av ulike aktiviteter på flere plan, se figur 7.5. Logistikk håndteres i en høy første etasje på bakkeplan, mens kontorarealer, parkering og utearealer ligger i etasjer over dette. En ser for seg å øke byggehøyden i forhold til dagens makshøyde på 20 meter i dette området. (Skangas-anlegget er 40 meter høyt.) Utbyggingskonseptet er skalerbart og tilrettelagt slik at det skal være funksjonell drift i hele utbyggingsløpet.

Som en del av fylkeskommunen og Vegvesenet sitt prosjekt for utbygging av Bussveien er det planlagt en offentlig bussrute til utenriksterminalen. Det er antydnet ferdigstillelse i 2022, men endelig prioritering er ikke gjort enda.



Fig. 7.6

Det er forholdsvis lang avstand fra fylkesveien og ut til utenriksterminalen, og et kollektivtilbud her anses som et viktig og avgjørende ledd i den videre utvikling for virksomhetene. Det er beklagelig at ikke de reisende allerede har et kollektivtilbud til denne terminalen. Konseptstudien, som nevnt over, viser en sømløs overgang fra buss til utenriksterminalen og mulig ny kontorbebyggelse mot vest.

SRH ser også potensialet for et utvidet næringsareal i Tjora sør; et område som SRH gav som innspill til forrige revidering av kommuneplanen sammen med Risavika Havn AS. SRH vil anbefale å gjøre en ny vurdering av dette LNF-området som framtidig havne- og næringsareal i Risavika, se fig 7.6. Arealet på ca 100 dekar grenser til eksisterende næringsområde og er i gjeldende kommuneplan utenfor langsiktig grense for landbruk, dvs. at kommunen allerede har satt av området til fremtidig vurdering for omdisponering.

Grøntarealene (skogen) som grenser til det foreløpig ubebygde arealet ved godsterminalen, er overdratt til Sola kommune i henhold til utbyggingsavtalen for kommunedelplanen for Risavika, og strategisk arealplan for SRH forholder seg til det.



- Eies nå av Stavanger Havn IKS
- Eies ved utgangen av 2019
- Solgt

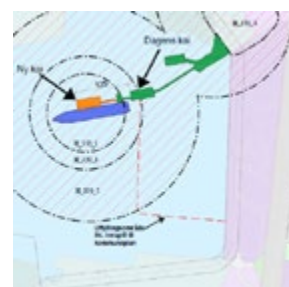
7.3.2 Havne- og næringsarealer i øst

SRH eier arealer i Risavika øst, som i gjeldende kommuneplan har formål kontor. Området brukes i dag til utelagring, og utfyllingene er ikke dimensjonert for utbygging. SRH vil i kommende revidering av kommuneplan gi innspill til en utfyllingsgrense lenger ut i sjø. Grunnforholdene er svært utfordrende her, og en utfylling lenger ut i havnebassenget vil trolig bidra til en bedre arealøkonomi.

I forbindelse med kommunedelplan for Risavika ble det gitt innspill fra kommersielle aktører om at det var nødvendig å legge til rette for en intern havnevei, slik at havneområdene i Risavika; sør-øst-nord, på lang sikt kan bindes sammen. Dette var et forretningsmessig og sikkerhetsmessig anliggende. Både offentlige

og private grunneiere må avgi areal til dette, og pliktig utbygging av den interne havneveien må vurderes løpende ved nye tiltak.

Sjøarealene i Risavika øst kan vurderes som massedeponi, og SRH vil gå i nærmere dialog med kommunen om det i forbindelse med revidering av kommuneplanen.



7.3.3 Bryggeanlegg ved Melingssundet

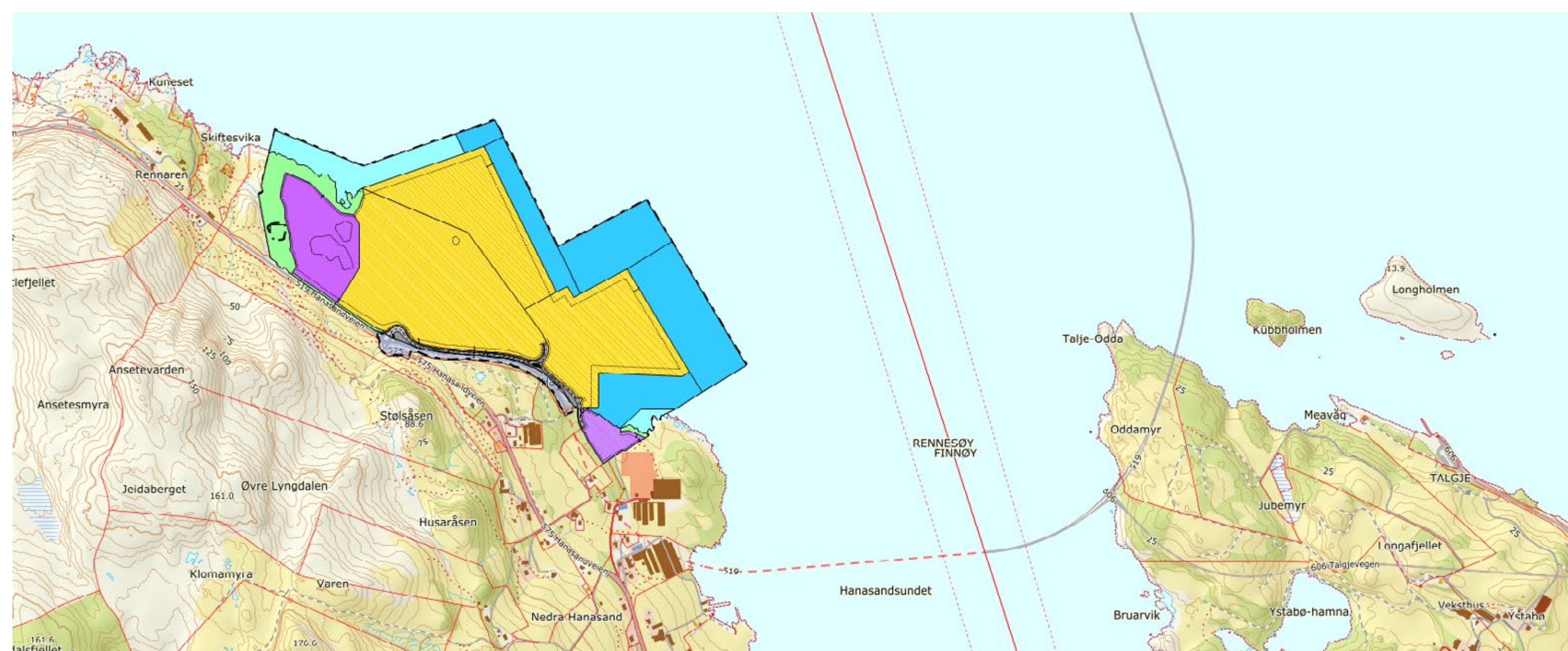
SRH vil i 2018 utbedre bryggeanlegget ved Melingssundet i Tananger. Dette vil legge til rette for en videre utvikling av en småbåthavn med stor kapasitet. Dersom det er tilstrekkelig interesse og økonomisk balanse kan SRH gjøre investeringene og leie ut anlegget til en båtforening.

7.4 Eiendom

Det er avgjørende for havnevirksomheten at det finnes tilstrekkelig med arealer i direkte tilknytning til kaiene. Mange av havneaktørene trenger lagringsplass og produksjonslokaler i umiddelbar nærhet til kai. Disse aktørene trenger også kontorlokaler for øvrig drift. De fleste fartøy har behov for kjørbare adkomst til kaifronten for tjenesteleveranser.

SRH eier det meste av bebyggelsen på havnens arealer. Det er viktig for SRH å eie strategisk beliggende lokaler og utearealer av hensyn til en fleksibel havnedrift eller til framtidig utviklingsmuligheter.

SRH ser for seg at en videre utvikling av SRHs eiendommer i vestre havn i Stavanger, fra indre Vågen til Bjergsted, skal få et innhold som samsvarer med det behovet som er kartlagt og foreslå av bydelsprosjektet *CID – City Impact Districts*. Dette er et prosjektbasert byutviklingsverktøy i et offentlig-privat samarbeid som støttes økonomisk av blant andre Stavanger kommune. For østre havn vil en utvikling av arealer og bebyggelse få avklart mer detaljerte rammer i kommunens planprogram.



7.5 Andre muligheter

7.5.1 Hanasand

Private interesser har fått utarbeidet en områderegeringsplan for Hanasand i Rennesøy kommune for utvikling av et nytt havne- og næringsområde; delvis på eksisterende land og delvis ved innvinning av nytt landareal i sjø. Samlet areal er på ca 421 dekar, hvorav nær halvdel er i sjø. Området strekker seg i sør fra det tidligere fergestøet for fergen til Finnøy og ca 1,3 km videre nordover. Planen ble vedtatt i 2015 og krever ikke ytterligere detaljregulering før søknad om utbyggingstiltak. Det kreves imidlertid en miljøoppfølgingsplan og en tomtedelingsplan samt oppfylld av rekkefølgekrav.

Planformålet er industri/kontor/kai med særskilt formål å legge til rette for sjørettet industri. Næringsområdet kan utvikles trinnvis. De private interessentene som fremmet planen, har ikke lyktes med å få tilstrekkelig markedsinteresse til å gå videre med utvikling av området.

Kommunen eier arealene tilknyttet trafikkområdet for fergestøet på 19,8 dekar, der mesteparten er regulert til tilkomstveier. Det resterende areal i områderegeringsplanen eies av fem grunneiere. Eiendomsgrenser for utfyllingsretter i sjø er ikke avtalt mellom de seks grunneierne i planen.

Det er potensial for at arealet som eies av kommunen, kan utvikles sammen med nabo i nord som et eget byggetrinn. Fergestøet med tilhørende sjøarealer er utleid til Vegvesenet fram til Rogfast åpner, og denne aktiviteten må det tas hensyn til dersom arealoppbeidelse gjøres før 2026.

Kommunen ønsker å selge sitt areal med tilhørende leieavtale med Vegvesenet. SRH kan være en interessant som en del av de framtidige utviklingsmuligheter.

7.5.2 Finnøy

Det er etablert et havneområde på Talgje i Finnøy kommune knyttet opp mot havbruksnæringen. Grunneierne her har ambisjoner for et større område for næringen og flere etableringer. Talgje ligger geografisk nært opp mot Hanasand. SRH er positiv til å inngå offentlig-privat samarbeid for å styrke utviklingen.



Foto: NorSea Group



Foto: Salmor

7.5.3 Nye industrier i havbruket

Regjeringens *Havstrategi* sier blant annet følgende:

«Mulighetene som havnæringene står overfor, blir ikke realisert av seg selv, men krever lang-siktig målrettet satsing. Myndighetene skal bidra til at vilkår og rammebetingelser utformes på en måte som effektivt stimulerer til bærekraftig og lønnsom utvikling og høy verdiskapning i havnæringen.»

Rogaland fylkeskommune har bidratt med å lage en veileder for arealplanlegging for sjø med *Regionalplan for sjøareal havbruk*, som nevnt i punkt 3.2. Havstrategien gir også uttrykk for at regjeringen skal utarbeide veiledning,

kartverktøy og forbedret planverktøy i plan- og bygningsloven.

SRH vil tro at kommunene i Stavangerregionen havnedistrikt etter hvert vil innarbeide mer detaljerte arealformål i sjø. Kommuneplanene forberedes for høring i alle eierkommunene nå, og skal vedtas innen neste lokalvalg i 2019. Det er relevant å diskutere om det samlede sjøarealet i havnedistriktet bør bli løftet inn i en interkommunal kommunedelplan, med formål å få til en mer helhetlig plan. Et interkommunalt samarbeid vil kanskje også resultere i en plan av bedre kvalitet. SRH anbefaler at kommunen søker tett samarbeid med SRH, Greater Stavanger, Kystverket Vest og fylkeskommunen.

Innenfor mat- og næringsmiddelproduksjon i sjø er *Regionalplan for sjøareal havbruk* et godt kompendium med en samlet oversikt og informasjon om havbruksnæringen i Rogaland i 2017. Ifølge kildehenvisning til Fiskeridirektoratet fra mai 2016 er det for Stavangerregionen havnedistrikt registrert lokaliteter for sjømatproduksjon kun i Rennesøy. Her er det fem konsesjoner (fire laks og én kamskjell) over en sjøoverflate på 228 dekar og sjøbunnsflate på 343 dekar. Tre av laksekonsesjonene er i bruk; Rennaren, Dale og Rossholmen. Den fjerde laksekonsesjonen på Finnesand har ikke vært i bruk på flere år, og kamskjellkonsesjonen er heller ikke i bruk.

Det er store vindressurser på norsk sokkel,

og det er grunn til å forvente at denne næringen vil få en utvikling og vekst, slik man ser internasjonalt. Det er allerede høy kompetanse innen offshore vind i Stavangerregionen. •

8. Handlingsplan

Strategisk arealplan er en delplan til *Strategiplan 2018–2020*, og tiltakene i strategi-
planen ivaretar også arealrelaterte forhold.
Det følger av delmålet under temaet HVOR
at «Strategisk arealplan skal være førende for
prioriteringer».

I Handlingsplanen til Strategiplan 2018–2020
er følgende tiltak relatert til arealutvikling:

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

Det vil ikke følge en mer detaljert handlingsplan
til *Strategisk arealplan*. En ytterligere detaljering
anses som interne arbeidsdokumenter.

Utviklingsmuligheter som SRH har arbeidet
med de siste årene, er gjengitt i tabell 8.1.
Det er vanskelig å anslå tid for en realisering,
blant annet på grunn av prosesser knyttet til
kommuneplaner og reguleringsarbeid. I tabellen
er det allikevel gjort et delvis tidsanslag.

Arealer innenfor Risavika Havn AS sitt eierskap
og drift er ikke vurdert i denne planen. •

Tabell 8.1 Havne- og arealutvikling, identifiserte utviklingsområder

SRH eier ikke alle arealer som er tatt inn i tabellen.

Område	Delområde	Beskrivelse	Tidsanslag
Stavanger kommune			
Stavanger sentrum (tiltaksklasse 1)		Ny kommunedelplan under arbeid	Vedtak plan høst 2018
	Sandvigå, Bjergsted	Ny ISPS kai ca 380 meter. Reguleringsarbeid	fra 2019
	Østre havn	Planprogram og etterfølgende planverk	Oppstart høst 2018
		Bekhuskaien: Byutvikling med utfylling i sjø, kaifronter til nasjonal trafikk	fra 2023
		Holmen: Byutvikling med utfylling i sjø og forlen- gelse av Skagenkaien	fra 2024
Randaberg kommune			
Mekjarvik (tiltaksklasse 3)	Mekjarvik nord v/molo	Nytt næringsareal ca 80 dekar og ca 360 me- ter dypvannskai. Innspill kommuneplan	Vedtak plan innen 2019 Utvikling langsiktig horisont
	Mekjarvik sør	Nytt næringsareal. Detaljregulering	fra 2023
Sola kommune			
Risavika (tiltaksklasse 2/3)	Risavika øst	Utvidet utfyllingsgrense i sjø. Innspill til kommuneplan	Vedtak plan innen 2019 Utvikling langsiktig horisont
	Tjora sør (Risavika sør)	Omdisponering av LNF. Innspill til ny kommuneplan	Vedtak plan innen 2019 Utvikling langsiktig horisont
Tananger	Melingsundet	Småbåthavn. Innspill til kommuneplan	Vedtak plan innen 2019. Utbygging avh. av interesse
Rennesøy kommune			
Hanasand (tiltaksklasse 3)	Sørlig del	Utvikling og utbygging av områdereguleringsplan 2013001	Markedsavhengig



**HAVE
A NICE
TRIP!**

58°58'19.6"N 5°43'37.1"E

