



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 30. nov. 2020

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 07.12.20

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

mandag 07. desember 2020 kl. 08.00-11.00

Møtet avholdes i Nedre Strandgate 89 (Gamle utenriksterminalen)

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Det vil bli servert lunsj på slutten av møtet.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

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

Med vennlig hilsen

Arnt-Heikki Steinbakk
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 07.12.2020

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
54/20	Protokoll fra styremøte 20.10.20
55/20	Havnedirektørens orientering desember 2020
56/20	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
57/20	Utdeling og skatteposisjon
58/20	Strategiplan 2021-2024
59/20	Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030 – Status prosess og fremdrift
60/20	Østre havn – Status planprogram og prosess utvikling
61/20	Utvidelse av tilbud til fritidsbåter i Vågen
62/20	Ordensforskrift, fartsforskrift og saksbehandlingsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov for Stavangerregionen Havn IKS
63/20	Møteplan og årshjul 2021
64/20	Lønnsvurdering av havnedirektør
65/20	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
54/20	Protokoll fra styremøte 20.10.20
56/20	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper – Detaljert investeringsbudsjett



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 20.10.20

Møtenr.: 7

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede:	Arnt-Heikki Steinbakk	Bjørn Kahrs
	Renate Gimre	Jess Milter
	Bjørge Sandal	Mímir Kristjánsson
	Sissel Knutsen Hegdal	Leif Høybakk (Rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, arealutvikler Hilde Frøyland, økonomisjef Anders Bruvik og daglig leder i SRHD Odd Bjørn Bekkeheien.

Møtet ble avholdt i Nedre Strandgate 89, Stavanger.
Styremøtet startet kl 16.00 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.

Sakene ble behandlet i saksrekkefølge. Følgende saker ble behandlet:

Sak 40/20 Protokoll fra styremøte 08.09.20
Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 41/20 Havnedirektørens orientering oktober 2020
Havnedirektøren presenterte saken. Havnedirektøren informerte i tillegg om inngått avtale med en ny kundeetablering i Risavika, samt innkjøp av testlys på ledere i Vågen.
Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant ekstern/internt arbeid tas til orientering.

Sak 42/20 Resultatrapport Q3 2020 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskap
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.



Sak 43/20 Utbytte/utdeling 2020

Havnedirektøren presenterte saken.

Vedtak:

43.1/20 Styret tar saken til orientering.

43.2/20 Styret ber om at saken fremlegges på nytt i desember-møtet og at havnedirektøren gjør videre kartlegging rundt skattemessige forhold.

Sak 44/20 Finansreglement

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak: Styret godkjenner finansreglement for Stavangerregionen Havn konsern.

Sak 45/20 Strategiplan 2021-2024 – Foreløpig utkast

Havnedirektøren presenterte saken.

Vedtak:

45.1/20 Styret ser positivt på det interne arbeidet som er gjort i organisasjonen for å involvere de ansatte i prosessen og mener det foreløpige utkastet har en tydelig og ambisiøs retning. Styrets innspill og kommentarer til planen tas inn i det videre arbeidet med revidering av planen. Forslag til endelig utkast av Strategiplan 2021-2024 legges frem i desember 2020.

45.2/20 Det skal utarbeides en handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger havn. Det støttes at planen fremlegges for behandling i eierkommunene, i tråd med vedtak i sak 142/20 i Stavanger formannskap.

Sak 46/20 Statusrapport Miljøplan 2020-2023

Vedtak: Styret tar statusrapport for miljøplan til orientering.

Sak 47/20 Status tidligfase arealutvikling

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Sak 48/20 Bjergsted Havnefront – rapport vedr. arkitektkonkurransen

Vedtak: Rapport om gjennomført arkitektkonkurranse for Bjergsted Havnefront tas til orientering.

Sak 49/20 Oppstart av regulering av landstrømanlegg i Bjergsted

Vedtak: Styret godkjenner at reguleringsplanarbeid for landstrømanlegg i berghall under Bjergstedparken påbegynnes, i tråd med Swecos anslag.



Sak 50/20 Forprosjekt ladeinfrastruktur

Vedtak:

50.1/20: Styret tar konklusjonen i rapporten som er utarbeidet mellom Lyse, Kolumbus og Stavangerregionen Havn IKS til orientering

50.2/20: Styret godkjenner at SRH går videre med prosjektet med en kostnadsramme på 0,4 MNOK, slik at investeringsbeslutning kan legges frem Q1 2021

Sak 51/20 Ordensforskrift og fartsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov for Stavangerregionen Havn

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Sak 52/20 Avkastningskrav Stavangerregionen Havn. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll

Sak 53/20 Eventuelt

53.1/20 Folkebad i Stavanger kommune

Styreleder Arnt-Heikki Steinbakk orienterte om at Utvalg for kultur, idrett og samfunnsdialog i Stavanger kommune nylig har behandlet sak om folkebad (sak 89/20 den 14.10.20 og formannskapet sak 175/20 den 22.10.20). Utvalget gjorde flertallsvedtak om å takke nei til invitasjon fra Sola kommune om et interkommunalt samarbeid om svømmeanlegg i Sola. Det er heller ønskelig å jobbe videre med å få oppført et kommersielt badeland i Stavanger, og utvalget vedtok å invitere bredt innen private aktører til en dialogkonferanse. Det er en del temaer oppe for diskusjon, bl.a. forslag til lokalisering i havnefronten i Stavanger sentrum.

Møtet ble hevet kl 18.30.

Arnt-Heikki Steinbakk

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Mímir Kristjánsson



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 55/20
MØTEDATO: 07.12.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 30.11.2020

Havnedirektørens orientering desember 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	55/20	07.12.2020	

Forretningsutvikler er tilstede i styremøtet for å gi en status vedr markedsarbeid og forretningsutvikling.

Forslag til vedtak:

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





SELSKAPSKONTROLL ROGALAND REVISJON

SRH har mottatt rapport ifm. avholdt selskapskontroll til gjennomlesning og har kommet med klargjøringer i forhold til faktagrunnlaget og høringskommentar til Rogaland Revisjon. SRH er positive til slike kontroller, det er betryggende for eierne. SRH er tilfredse med rapporten og det den påpeker. Først og fremst viser rapporten at selskapet drives på en tilfredsstillende måte i tråd med lover og regler. Havnedirektøren vil i styremøtet gjennomgå noen hovedelementer fra rapporten, og den vil bli sendt ut til styrets medlemmer så snart endelig versjon foreligger.

MINISTERMØTE I ELNETT21

Stavangerregionen Havn, Avinor, Forus Næringspark, Lyse Elnett og Smartly presenterte Elnett21 med hvert sitt utgangspunkt i møte med olje- og energiminister Tina Bru. Havnedirektøren og teknisk sjef bidro med presentasjon av prosjektet sett fra SRHs side. Elnett21 har som mål å legge til rette for utslippsfri og elektrisk transport ved å øke lokal energiproduksjon, teste løsninger for å lagre og distribuere strøm samt smart styring av energi som sikrer optimal bruk av eksisterende nett.

OPPSTART REGULERING LANDSTRØMSANLEGG

Sweco har igangsatt arbeidet med regulering av landstrømanlegg til cruise i fjellhallen under Bjergstedparken og oppstartsmøte skal avholdes med Stavanger kommune ila desember. I forprosjektet landstrøm til cruise har man redegjort for den foretrukne lokaliseringen til anlegget, som er i fjellhallen under Bjergstedparken. Forprosjektet var tidligere målsatt med ferdigstillelse i løpet av oktober, men er nå forskjøvet til mars 2021. Årsaken til utsettelsen er at de involverte partene ønsker tilstrekkelig tid for å sikre de beste løsningene og helheten i forprosjektet.

STATUS LADING AV HURTIGBÅTER & ENOVA

Partene har som kjent levert felles Enova-søknad med søknads frist 5. oktober 2020 med en kostnadsramme på 45 MNOK, ref styresak 50/20.

Kolumbus har i tillegg levert egen søknad for Hommersåk-sambandet med en kostnadsramme på 21,6 MNOK. Dette for å sikre seg finansiering om felles søknad ikke når frem. Smartly har en ubenyttet Enova-tildeling fra 2019 for Rødne sin turistbåt Rygerelektra med en kostnadsramme på 25,8 MNOK. Smartly-konseptet er ikke optimalt og lar seg vanskelig realisere.

Partene sin felles søknad har møtt motbør hos Enova da likestrømlading av hurtigbåter ikke oppfyller landstrømnormen som er et avgjørende kriterium under programmet det er søkt på.

Dette har ledet til en prosess med Enova der plan B har vært å støtte Kolumbus sin søknad for Hommersåk-sambandet, i kombinasjon med å avklare overdragelse av Smartly-tildelingen til Lyse.

Kolumbus har bekreftet til partene den 30.11.20 at de har fått Enova-støtte til ladeanlegg for Buøyene/Hommersåk-sambandet med støtte på 8,76 MNOK (40% av 21,6 MNOK).

Enova har nylig bekreftet at Lyse kan søke om overdragelse og endring av Smartly tildelingen. Dermed kan en se for seg at prosjektet oppnår forventet investeringsstøtte fra Enova på 40 % på en samlet kostnadsramme i størrelsesorden 45 MNOK.

Videre pågår arbeidet med å avklare eiermodell, grensesnitt og kostnader mellom partene slik at en kan starte arbeidet med anbudsforespørsler og hente inn bindende tilbud i markedet. Endelig investeringsbeslutning kan deretter fattes Q1 2021 basert på oppdatert budsjett og finansiering.

TREFFPUNKT ØYANE

Primo november deltok forretningsutvikler på «Treffpunkt Øyane» på Judaberg, et arrangement avholdt i regi av næringsforeningen om næringsutvikling på Rennesøy og Finnøy. Utviklingen av havbruksteknologi og næringsarealer på sjø og land var hovedsakene som ble diskutert, næringsområder som er blitt mer aktuelle for SRH etter kommunesammenslåing.

TKV, UTGRUNNINGSPROSJEKT OG MØTE I SAMFERDSELSUTVALGET I FYLKESKOMMUNEN

Handlingsprogrammet for Bymiljøpakken 2021-2024 gir retningslinjer for hvordan Styringsgruppen for Bymiljøpakken ønsker å prioritere rammer i Byvekstavtalen for denne delen av perioden frem til 2029. Styringsgruppen består av ordførerne i Stavanger, Randaberg, Sola og Sandnes, fylkesordfører, Fylkesmannen og representanter fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Det må spares inn 2 milliarder kroner, og hver kommune er forpliktet til å bidra med forslag til besparelser.

Bymiljøpakkens Transportkorridor Vest («TKV») er detaljregulert for hele strekket fra Sømmevågen ved Sola flyplass i sør til påkobling til E39 ved Finnestad/Dusavik i nord. Som følge av behov for besparelser er det startet omreguleringer av flere delstrekk. TKV er en felles premissgiver for videre havne- og næringsutvikling i Risavika. En ferdig utbygget TKV er viktig både for å kunne ha god effektivitet i det intermodale knutepunktet, men også for kunne utnytte samhandling mellom havnene Risavika, Dusavik og Mekjarvik. Det er behov for veien for å kunne ta ut potensiale til et stort bidrag til både nasjonale, regionale og kommunale målsetninger om redusert miljøavtrykk fra transport, med å øke samlet transport av gods på sjø.

Handlingsprogrammet har prioritert midler til fullføring av TKV fra Sola skole til krysset rv. 509 Tanangervegen og Kontinentalvegen frem til 2023. Dette krysset, som er hovedinnkjørsel til Risavika sør med godshavnen og Utenriksterminalen, er regulert som et toplan-kryss. Mange aktører har kjempet i flere år for å få det regulert slik og å få det realisert. Nå er det varslet oppstart av omregulering til en rundkjøring, og dette ser det ut til at man spare 113 millioner kroner på. Det har den siste tiden vært god dialog mellom Statens vegvesen og logistikk- og transportaktørene, inkludert Risavika Ressursgruppe, for å finne en beste løsning på utforming av rundkjøringen. Som medlem av Risavika Ressursgruppe støttet derfor SRH omregulering i sin høringsuttalelse i november.

Det pågår også et arbeid i Rogaland Fylkeskommune med å utarbeide en rapport til Styringsgruppen for Bymiljøpakken for å kartlegge nytteverdien av den nordligste delen av TKV, fra Sundekrossen til Finnestad/Dusavik. Det skal samtidig vurderes hvilken nytteverdi åpningen av Eiganestunnelen har hatt.

Både for SRH og logistikk- og transportaktørene, med god støtte fra Næringsforeningen i Stavanger, har saken om TKV skutt fart i november. Det har pågått mange møter og skriftlig oppfølging. Dialogen oppfattes som god mellom aktørene, fylkeskommunen og Vegvesenet. Det er etablert dialog i saken med ordfører i Randaberg og havnedirektøren har møte med ordfører i Sola 2. desember, to dager før neste styringsgruppemøte. TKV går gjennom alle havnens tre



eierkommuner, og det er et håp om at ordførerne kan stå sammen om at fullføring av TKV må få prioritet. Handlingsprogrammet skal ha en årlig revisjon, og man må derfor ikke slippe opp fokuset på eierskap til å holde fast på fullføring av veien.

Havnedirektøren fikk et 15 minutters innlegg i Samferdselsutvalget den 18. desember; et møte som ble gjennomført på Teams. Det var opprinnelig planlagt å invitere Samferdselsutvalget til et havnebesøk, men med korona-situasjonen var det allikevel en god erstatning å få et spisset fokus på TKV og utgruningsprosjektet Innseiling Stavanger.

Rapportering fra Stavangerregionen Havnedrift AS:

DEN DAGLIGE DRIFT

Det har vært en meget travel sensommer og høst. I tillegg til den daglige drift har det vært jobbet med mange forskjellige prosjekter.

Fjord Line er hardt rammet av koronakrisen, og krisen er dypere og mer langvarig enn fryktet. På grunn av de myndighetspålagte reiserestriksjonene er reisevirksomheten kraftig redusert.

Ytterligere kostnadsreduksjoner er derfor nødvendig, og det er iverksatt en ny prosess med nedbemanninger som berører rundt 150 medarbeidere.

Antall seilinger er kraftig redusert fra 27. oktober. Seilingene mellom Hirtshals og Bergen stanses ut året, det samme gjelder for seilingene mellom Hirtshals og Langesund. Når det gjelder anløp til Risavika, er de redusert fra 14 ganger pr uke til 2 ganger pr uke. Årsaken til at Fjord Line anløper Risavika 2 ganger pr. uke er at skipene må bunkre LNG. Reduksjonen i antall seilinger vil for SRH bety en inntektsreduksjon for november og desember på ca. kr 1,5 mill.

Arbeidsbåten «Svanen» har fått påmontert ny krane. I påvente av anskaffelse av ny helelektrisk arbeidsbåt var det nødvendig å bytte ut gammel krane slik at arbeidsbåten «Svanen» kan benyttes til nødvendig vedlikehold og beredskapsarbeid. Begivenheten ble feiret med tur til Natvigs Minde med leveranse av bolter og kjetting.

I Risavika har den gamle brakkeriggen, som en gang var prosjektkontor for Risavika Havn AS nå blitt riven (sanert). Brakkeriggen var i en meget dårlig forfatning så det mest økonomisk fornuftige var å få den fjernet. Rivejobben var ute på anbud og det var Stangeland Maskin som fikk jobben.

SRH har også fått levert fire nye kabeltromler til landstrømanleggene. To i Risavika og to i Stavanger. Det betyr at på hver av lokasjonene kan det leveres strøm til tre fartøy samtidig. De nye tromlene har fått nytt design og nye tekniske løsninger. Kablene på de nye tromlene er mye tynnere og mer bøyelige. Vekten på kabelen er redusert fra 8,4 kg pr meter til 4,7 kg pr meter. Dette vil gjøre jobben med tilkobling mye enklere.

Det var fem tilbydere til ramme-/serviceavtale for ventilasjon og kjøleteknikk. Der var relativt stor forskjell på pris. Kontrakt er inngått med DNF.

PERSONAL

Nina Jeanette Høiland skal ut i barselpermisjon fra medio desember og det har i høst vært en prosess med å finne vikar. Lena Hareide-Skimten startet i sitt vikariat 23. november og har bachelor i hotelledelse og master i økonomi fra Universitetet i Stavanger.

Til stillingen som maritim koordinator var det 56 søkere. Ni personer var inne til førstegangsintervju og fem til andregangsintervju. Bjørne Andre Stangeland har takket ja til å bli maritim koordinator hos oss. Han har maritim utdanning og har jobbet som overstyrermann på et stort konstruksjonsfartøy «Skandi Buzios» som for tiden opererer i Brasil, samt vikariert på hurtigbåter ut fra Stavanger i friperioder. Bjørne Andre Stangeland begynner hos oss 10.01.21.

HMS

Tirsdag 20.oktober var daglig leder i SRHD i informasjons- og dialogmøte om skumberedskap i Risavika. Det var Rogaland Brann og Redning (RBR) som hadde tatt initiativ til møte og til stede var representanter for flere av storulykke bedriftene i Risavika og beredskapssjef i Sola kommune.

Skumberedskap var et tema i «Risavika rapporten» fra 2015. På bakgrunn av den nylige brannen i Mekjarvik så RBR det nødvendig å igjen sette fokus på skumberedskap i Risavika.

Storulykke bedriftene skal ha gjennomført egne ROS-analyser og ha beredskapsplaner som sier noe om behov og eventuell fremskaffelse av skumvæske.

I møte var også Bjørn Magnar Bråthen fra Equinor Mongstad med. Han hadde en presentasjon og ga informasjon om RFGA (Ressursbedrifter For Gjensidig Assistanse). Det var meget interessant å høre hvordan 12 bedrifter har inngått en avtale om bedre samordning og utnyttelse av beredskapsressursene i bedriftene. Avtalen gjelder assistanse med materiell, utstyr og personell. Dette gjelder hovedsakelig på området brannbekjempelse, men kan også benyttes ved andre hendelser.

I tillegg til de 12 ressursbedriftene fungerer NSO (Næringslivets sikkerhetsorganisasjon) som et sekretariat og «lim» mellom bedriftene. RFGA har også tilknyttet seg avtaler med 335 Skvadronen (Herkules fly), begge hovedredningssentralene, DSB og Petroleumsstilsynet. Skumberedskap i Risavika vil bli fulgt opp i neste møte i RSSB. (Risavika samarbeidsutvalg for sikring og beredskap).

Når det gjelder permanent målebod for luftkvalitets målinger på taket av Skur 6 så er boden ferdigstilt. Leverandør av måleutstyret planlegger montering i januar (uke 3 eller 4).

Avtalen med Stavanger kommune er at SRH avsetter og tilpasser nødvendige arealer innvendig og på tak av heishus for målebod, en kostnad på ca kr 250 000 + mva. Stavanger kommune dekker kostnadene knyttet til innkjøp av måleutstyr (ca kr 650 000 eks mva) og er eier av dette utstyret.

Når det gjelder driftskostnader er årlig kostnad anslått til ca kr 300 000, dvs kr 150 000 for hver av avtalepartene. Disse midlene går til Miljørettet helsevern i Rogaland brann og redning IKS som utfører overvåking og måling av luftkvalitet for kommunen.

Stavanger kommune som lokal forurensningsmyndighet har ansvaret for den daglige driften og vedlikeholdet av målestasjonen i henhold til norsk regelverk og utfyllende EU-direktiver,



den løpende godkjenning av måledataene, og innkjøp av instrumenter og driftsmidler, samt å utarbeide innspill til kommunens årsrapport og budsjett.

COVID-19

Internt arbeid

Covid «staben» bestående av havnedirektør, maritim sjef, sikkerhetssjef og daglig leder i havnedrift (SRHD) har fortsatt faste statusmøter en gang pr uke. Staben følger Covid-19 utviklingen tett og har stort fokus på ivaretagelse av bedriftens ansatte.

Det er følgende fokusområder:

Unngå smittespredning internt i egen bedrift

- ✓ Hjemmekontor – Inntil nye anbefalinger
- ✓ Lunsj – Deling av bygg
- ✓ Interne og eksterne møter – Sterkt begrenset

Hygiene

- ✓ Høyt fokus

Reiser

- ✓ Sterkt begrenset og krever godkjenning av leder

Besøk av eksterne

- ✓ Sterkt begrenset

Det er også satt begrensninger til hvor mange som kan være til stede i de enkelte møterom.

Der er også gjort avtale med Forusakutten om at de som ønsker det kan få tatt influensavaksine. Foreløpig er det begrenset til de som er i risikogruppen.

ELNETT 21

Etter mange måneders godt arbeid og mange konsulent timer ble anbudskonkurranse for installasjon av mikronett med tilhørende styringssystem sendt til ni leverandører. Seks leverandører leverte tilbud og SRH har innstilt leverandør som går videre til en konkretiseringsfase.

Leveransen / oppdraget omfatter solcelleanlegg, batteribank, elbilladere, styringssystem, kabling, energimålere og bygningsmessige arbeider. Oppdraget inkluderer leveranse og installasjon av anlegg klar til bruk, på og rundt Utenriksterminalen i Risavika. Anleggene skal være igangkjørt og fungere både hver for seg og sammen før overlevering.

Konkurransen ble gjennomført etter retningslinjene i Best Value Procurement-metoden. Metodikken er noe annerledes fra en ordinær konkurranse.

TILSYN FRA KYSTVERKET

Onsdag 20 oktober var Kystverket på tilsyn av NOSVG-007-ISPS – Deepwater and Offshore Terminal - Mekjarvik.

Formålet med det planlagte tilsynet er i hovedsak å kontrollere om havneanlegget opererer i samsvar med sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan. I tillegg kontrollerer Kystverket at



kravene i ovennevnte regelverk overholdes, og at sikringstiltakene for øvrig fungerer hensiktsmessig og utøves på en tilfredsstillende måte.

Sikkerhetssjef og sikringskoordinator deltok under tilsynet. Tilsynet avdekket to mindre avvik i Mekjarvik:

- Havneanlegget ikke kan dokumentere at visitasjon av personer gjennomføres i hht. frekvens.
- Havneanlegget kan ikke dokumentere at gjennom søkning av kjøretøy gjennomføres i hht. frekvens.

I tillegg fikk SRH en anmerkning som omhandler internrevisjon. Internrevisjonen omfatter til sammen fem havneanlegg uten at det fremkommer tydelige styrker/svakheter for dette spesifikke havneanlegget.

SRH har sendt svarbrev til Kystverket og avvikene er fulgt opp og nå lukket.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 56/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/108

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 30.11.2020

Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	56/20	07.12.2020	
Representantskapet for SRH IKS	17/20	15.12.2020	

Forslag til vedtak:

- «1. Budsjettet for 2021 godkjennes.
2. Økonomiplan for 2021-2024 godkjennes.
3. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken på inntil 118,58 MNOK og til å øke lånet i Danske Bank for SRHEH med 19,38 MNOK til 345 MNOK.
4. Styrets vedtak i pkt. 1-3 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»



1) Selskapet

Stavangerregionen Havn IKS ble etablert i 2000 med dagens tre eierkommuner; Stavanger kommune (81,88 %), Sola kommune (16,75 %) og Randaberg kommune (1,36 %). Fra 01.01.2020 inngikk Rennesøy og Finnøy i Stavanger Kommune. Selskapet får dermed ansvar for et større sjøareal. Eierne er i gang med utforming av ny selskapsavtale.

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

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

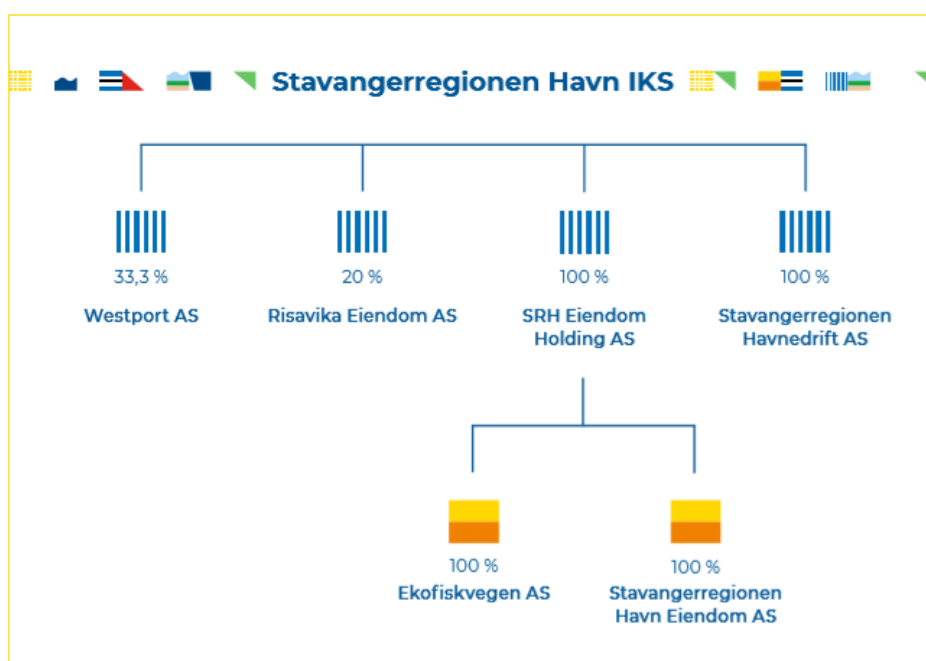
SRH Eiendom Holding AS (**SRHEH**) ble etablert i 2016, og inneholder eiendomsselskapene Stavangerregionen Havn Eiendom AS (**SRHE**) og Ekofiskvegen AS

SRHE består av tre selskaper som er fusjonert; SRHE, Utenriksterminalen AS (**UT**) og Risavika AS (**RH**). Styrene og generalforsamlingene godkjente 19.09.2019 fusjonsplanen. RH er overtakende part og endrer navn til Stavangerregionen Havn Eiendom AS. Fusjonen ble gjennomført som et ledd i en forenkling og effektivisering av selskaps- og beslutningsstrukturen i konsernet, samt en reduksjon av konsernets drifts- og administrasjonsutgifter. Fusjonen ble gjennomført med regnskapsmessig virkning fra 01.01.2019.

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

Ekofiskvegen AS ble kjøpt 12.06.2018. Selskapet eier havneområde med kaianlegg og bygg nordøst i Risavika havn (i Sola kommune). Eiendommen og bygget leies ut.

SRH IKS eier 1/3 av aksjene i Westport AS som driver godsterminal i Risavika og Bergen. Norse Operations AS eier resterende aksjer.



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

Det er til sammen 25 ansatte i konsernet; 4 ansatte i morselskapet SRH IKS og 21 ansatte i SRHD.

SRH IKSs foretaksform og virksomhet er hjemlet i hhv. Lov om interkommunale selskaper av 29.01.99 nr 6 og Lov om havner og farvann av 21.06.2019 nr. 70. Det er i tillegg en rekke andre regelverk som har innvirkning på de myndighetspålagte oppgavene, havnevirksomheten og relaterte oppgaver.

Gjeldende havne- og farvannslov trådte i kraft 01.01.2020. Lovens formål er uten vesentlige endringer.

§ 1. Formål

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

De mest vesentlige endringene er at losloven er tatt inn i havne- og farvannsloven, samt en ny bestemmelse knyttet til autonome kystseilas. Disse to endringene har liten betydning for SRH.

Andre endringer er at Kystverket har fått utvidet ansvar i farleden; blant annet ansvar for utbedring og tilsyn i hele farvannet. Kommunene vil fortsatt ha oppgaver i eget sjøområde. Denne oppgaven er delegert til SRH av eierkommunene. Pr. i dag ser ikke SRH at endringen påvirker virksomheten vesentlig. I tillegg har SRH fått et større sjøområde etter kommunesammenslåingen fra 01.01.2020. Anløpsavgiften ble videreført i 2020 som farvannsavgift med innkreving frem til 01.05.20. Innkrevingen ble da satt på vent til selvkostfondet er brukt opp. Mer informasjon i punkt 4 i dette dokumentet. En egen forskrift for farvannsavgift er vedtatt; Forskrift om kommunenes beregning og innkreving av farvannsavgift (farvannsavgiftsforskriften).

Endringer som kan påvirke SRH IKS, er adgang til å ta utdeling fra havnekapitalen. Utdrag fra § 32, 3. ledd «Det kan deles ut verdier fra den kommunale havnevirksomheten dersom det er avsatt tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold av havn, samt midler til investeringer som er direkte knyttet til tjenesteyting rettet mot fartøy, gods- og passasjerhåndtering.» Eventuelle utdelinger kan ha påvirkning på mulighetene til å foreta investeringer og vil øke gjeldsgraden i konsernet. Økning i gjeldsgraden øker den økonomiske risikoen.

Det har tidligere vært meldt at IKS-loven for tiden er gjenstand for revidering og at eventuelle endringer kommer først når Hjelmeng-utvalget (konkurranse på like vilkår-arbeidet) blir fulgt opp. Andre rapport om Hjelmeng-utvalget ble publisert i januar 2020¹.

SRH kjenner ikke til om det kommer endringer som påvirker selskapet.

SRH konsernet har levert skattemeldinger som begrenset skattepliktige etter skatteloven § 2-32 2.ledd. Ytterligere opplysninger finnes i årsrapporten 2019 note 9².

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

² [Årsrapport-2019-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](https://www.stavangerregionen.no)

2) Organisasjon

Det er pr i dag 25 ansatte i SRH, og i 2020 har SRH styrket staben med en prosjektutvikler. Virksomheten jobber kontinuerlig for å tilrettelegge den maritime næringen for fremtiden, og gjøre regionen mer attraktiv for næringsdrivende. Det pågår flere store prosjekter som fremmer sjøtransporten som transportform i tillegg til energioptimalisering og elektrifisering (kai, eiendom, fartøy, kjøretøy, trucker, etc.).

3) Markedsutsikter

Samfunnet er midt inne i en ny smittebølge av Covid-19, med tilhørende tiltak for smittebegrensning. Flere av havnens kunder blir påvirket i økonomisk stor grad, og havnen må forvente et inntektstap det kommende år. Våre samarbeidshavner melder om en noenlunde lik situasjon på de sammenlignbare kundegrupperinger. Ringvirkningene her vil nok vedvare i lang tid og får konsekvenser for utleie på både kontor og lagringsareal i tillegg til den daglige aktiviteten.

Sett bort fra nåværende situasjon, opplever regionen etterspørsel i nye, spennende segment. Omstilling til renere energi og global etterspørsel etter havmat gir økt etterspørsel etter egnede havneanlegg. Alt fra offshorevind, bølgekraft, landbasert- og hav-oppdrett er nyere markeder som er attraktive for havn. I tillegg vil hele logistikken kreve nye energiforsyninger som eksempelvis ammoniakk og hydrogen i tillegg til ladeinfrastruktur; landstrøm, osv. som byr på nye markedsmuligheter. Her blir det et samspill med politiske føringer, ny teknologi og markedets muligheter.

Offshore

Regionen har Nord-Europas største olje- og gassklynge, og velfungerende base og havneanlegg er avgjørende for effektiv drift og logistikk i næringen. Sammenligning med fjoråret viser en nedgang på 27% for offshore anløp som totalt var på godt over 3 000 anløp i 2019.

Det var planlagt god riggaktivitet i 2020. Dette har snudd etter utviklingen i oljemarkedet, hvor baseaktørene melder om nedgangstall på deres aktivitet.

Oljemarkedet er en syklusbasert bransje med svingninger, oljeprisen var rundt 60 USD for et år siden, men i starten av Covid-19 falt oljeprisen til 19,3 USD (medio april). Siden juni 2020 har oljeprisen stabilisert seg på rundt 40 USD, men har den siste uken i november beveget seg opp mot 50 USD. Det internasjonale energibyrået (IEA) forventer at koronavaksinen kan dra oljeprisen oppover på sikt i andre halvår 2021 og utover 2022.

SRH merker endringen i oljemarkedet, men de økonomiske konsekvensene til nå har ikke vært så store som forventet. Historisk har SRH fått effektene av slike endringer etter at oljeselskapene har justert seg inn ift. det nye prispildet. Dette kommer måneder, kanskje år etter slike fall i oljeprisene.

I årene fremover er markedet usikkert, men de positive signalene fra baseaktører er en forventning på ca 10% oppgang i forhold til 2020.



Gods

Godstransport merker situasjonen med koronapandemien godt og godsomslaget har opplevd en nedgang på ca 23% fra mai måned. Det er generelt noe vanskeligere å få tilgang til varer, og Fjordline har redusert seilinger fra 14 til to anløp i uken. Foruten passasjertrafikk så står Fjordline alene for signifikante godsvolum, som dessverre ved reduserte seilinger finner tilbake til landeveien.

Til tross for pandemi, lavere oljepris og usikre tider har North Sea Container Line (NCL) satset ytterligere i Risavika med en betydelig økning i omlasting av containere. I tillegg har Smyril Line Cargo etablert ny linje til Risavika i august, og Sea Cargo vil i januar 2021 opprette ny rute fra Swinoujscie i Polen og Gøteborg i Sverige direkte til Stavanger som betyr i større grad godsoverføring fra vei til sjø.

Oppdrett

Global økende etterspørsel etter havmat gir økt etterspørsel etter egnede havneanlegg for landbasert- og hav-oppdrett med tilhørende logistikk.

I august og september 2020 startet to redere nye linjer med transport av fersk laks langs sjøveien fra Rotterdam/London til Risavika og videre til havnene i Midt-Norge, hhv Trondheimsregionen og Stord. Det er ikke bærekraftig økonomisk å gå med tomme skip, derfor har skipene frukt og ferske dagligvarer på vei opp, og fersk laks på vei tilbake. Siden begge rederiene anløper Risavika, kan dette gi muligheter til et godt eksporttilbud til næringen i vår region.

Norge er verdens nest største fiskeeksportør, og Rogaland produserer rett i underkant av 7% av Norges totalproduksjon, derfor er potensiale for sjøfrakt stor.

Energihovedstad

Havvind har nylig fått tildelt to områder rett utenfor vårt havnedistrikt. Dette betyr muligheter både for eksisterende kunder, eksisterende infrastruktur og nyetableringer av havnenæringsområder. Regionen har mye på plass allerede med gode referanser som energihovedstad. Mekjarvik er allerede utpekt som en god havn for sammenstilling av elementer grunnet dybdeforhold og omkringliggende farvann. Det vil kreve mer landareal enn det som er tilgjengelig per dags dato, men det setter oss i en god posisjon og sammen med Risavika og andre samarbeidshavner er utsiktene positive.

I tillegg vil omstillingen til renere energibruk på havneanleggene by på nye markedsmuligheter; etablering av ammoniakk- og hydrogentilførsel, i tillegg til ladeinfrastruktur og mer landstrøm. Her blir det et samspill med politiske føringer, ny teknologi og markedets muligheter.

SRH jobber med andre store aktører for å legge til rette for fremtidens energikilder, blant annet igjennom deltakelse i Elnett 21.

Cruise

De senere årenes gode vekst i cruisetrafikken stoppet brått opp i mars 2020 da pandemien rammet Norges nest største cruisehavn. De om lag 250 anløpene som var forventet i 2020, med nær en halv million cruisegjester på dagbesøk, endte med 6 anløp og 6-7.000 passasjerer³.

Situasjonen for cruise i 2020 og framover er fremdeles usikker grunnet Covid-19. Det er utfordrende å gi anslag om når trafikken kan komme i gang igjen, og norske myndigheter skal senest i løpet av januar 2021 gi melding om det eksisterende cruiseforbudet vi bli lettet på eller videreført.

Det er positivt at Stavanger, i en så usikker tid, har gode bestillingstall for cruiseanløp i hele 2021. SRH har under pandemien jobbet aktivt med kunnskapsinnhenting for å kunne forberede fremtidige anløp.

Sett bort fra nåværende situasjon, er Norge og Stavanger et populært reisemål med flott, ren natur og trygge omgivelser. Det settes strengere miljøkrav som vil gi en renere reiseform for fremtiden, og nylig vedtatt Cruisestrategi for Stavangerregionen har en visjon om å bli en utslippsfri destinasjon i 2030.

Eiendom

Nylig kom Eiendomsmegler 1 SR-Eiendom med en rapport ang. næringseiendommer i Stavangerregionen. Rapporten melder om høy ledighet, spesielt på kontorlokaler i Stavanger sentrum. For kombinasjonseiendommer ser Eiendomsmegler 1 SR-Eiendom kun en svak vekst i ledighet. Den ligger pr. november på i underkant av 5 %, noe som må regnes innenfor det som er normalt i dette segmentet. SRH jobber med flere aktører som ønsker seg til SRH sine arealer med tilknytning til sjøen, selv i en unormal situasjon. Utover dette observerer SRH de samme tendensene som ellers i markedet. Disse vurderes likevel ikke å være like forsterkede som i markedet for øvrig, grunnet forhold ved SRH sin eiendomsmasse som gjør eiendommene attraktive selv i usikre tider.

Risavika

Risavika har stor etterspørsel etter innvendig lagringsplass, og er nær fullt utleid. Det pågår tilrettelegging for et terminalbygg på ca 5800 kvm. SRH har forholdsvis lite ledige kontorarealer, og har styrket attraktiviteten for Utenriksterminalen med ny kantine, garderobefasiliteter, og busstilbud helt ned til terminalen. Det er i tillegg tett dialog med aktører vedrørende oppretting av bulkanlegg, både tørr og våtbulk.

Ringvirkninger av Covid-19 kan bety endringer i etterspørsel, men det er vanskelig p.t. å anslå konsekvenser for SRH.

Mekjarvik

I Mekjarvik er det stabil aktivitet, og flere aktører har ønsket seg hit. Næringsområdet har sentral beliggenhet og det kan drives operasjoner hele døgnet, hele året.

Stavanger sentrum

Kjøpet av Gamle Utenriksterminalen i sentrum (Nedre Strandgate 89), som SRH overtok januar 2020 har potensial til mange bruksmuligheter. SRH ønsker at bygget skal disponeres slik at det tiltrekker mer aktivitet til Vestre Vågen.

³ I 2019 hadde SRH 243 anløp med om lag 460 000 utenlandske dagsturister

Nedre Strandgate 89 kan være med på å bygge opp under allerede etablert virksomhet i området. SRH er også i dialog med forespørsler og muligheter både innen turisme og konferansesegmentet. Det er viktig å se på utviklingen av hele området, både med tanke på eventuelt nytt nabobygg på Strandkaiaen og de muligheter det kan ligge i Bjergsted med tanke på hotell og næringsbygg.

Bekhuskaiaen skal på sikt transformeres som en del av byutviklingen iht. den nye sentrumsplanen, men det er usikkerhet ift. når endringer vil skje.

4) Farvannsavgift 2021

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med farvannsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens § 36. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en ny etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. (jfr. regnskapsnote 13). Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt 5 år. Innkrevingen ble redusert etter beregningen i 2016 og tilbakeført i løpet av femårsperioden. Estimert pr 31.12.20 er akkumulert fond på kr 13,3 MNOK. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Kostnadene er redusert i siste årene i forhold til farvannsavgiftsområdet og SRH har ikke innkreving pr nå.

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS Farvannsavgift 2014-2024

Hovedtall og disponering av fond

Tall i TNOK	Prognose							Økonomiplan			
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
IB	14 495	21 961	27 724	27 620	21 356	15 771	15 249	13 369	10 428	7 396	4 290
Inntekter	14 910	14 031	11 714	3 638	3 057	3 455	958	-	-	-	-
Kostnader	-7 925	-8 746	-12 280	-10 183	-9 077	-4 329	-3 163	-3 212	-3 235	-3 239	-3 331
Resultat	6 984	5 285	-566	-6 545	-6 019	-874	-2 205	-3 212	-3 235	-3 239	-3 331
Renter fond	482	477	462	430	435	353	325	271	203	133	61
UB	21 961	27 724	27 620	21 355	15 771	15 249	13 369	10 428	7 396	4 290	1 020

5) Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024

Som beskrevet under punkt 3 Markedsutsikter er det vanskelig å forutse utviklingen i markedet for tiden fremover. Markedsutsiktene har endret seg drastisk i løpet av 2020, og det er stor usikkerhet knyttet til forventningene. Regnskapslovens prinsipper § 4-1 er forsøkt anvendt i budsjettarbeidet (transaksjonsprinsippet, opptjeningsprinsippet, sammenstillingsprinsippet og forsiktighetsprinsippet). SRH har ikke tillagt renter på anleggsmidlene i investeringsbudsjettet, men resultatført i perioden det forventes at de påløper i budsjetterte resultatregnskap. En har vært forsiktige med å øke inntektene på nye investeringer og inntektene er økt tilsvarende avskrivningen i det enkelte år (2021-2024). Det er ikke medtatt avskrivninger og justeringer som kommer fra oppkjøp av virksomheter (UT, Ekofiskvegen og RH), som beregnes ved årsslutt.

For mer detaljert informasjon se bilag 1.

Hovedtall i SRH og konsern:

Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn Konsern

Økonomiplan 2021-2024

	Vedtatt juni 2020					
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter	169 736 983	178 297 994	187 406 683	212 010 584	229 740 885	245 962 355
Driftskostnader	117 030 752	114 137 645	119 668 555	128 865 068	141 576 658	153 395 991
Driftsresultat	52 706 231	64 160 349	67 738 127	83 145 516	88 164 227	92 566 363
Netto finans	-45 389 000	-42 301 307	-39 133 496	-43 286 581	-48 338 739	-51 599 335
Resultat før skatt	7 317 231	21 859 042	28 604 631	39 858 935	39 825 488	40 967 028

Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn IKS

Økonomiplan 2021-2024

	Vedtatt juni 2020					
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter	38 978 603	37 478 603	35 899 993	41 633 325	51 402 776	61 502 666
Driftskostnader	36 442 334	40 627 665	34 779 849	40 147 412	49 444 484	58 754 782
Driftsresultat	2 536 269	-3 149 062	1 120 144	1 485 913	1 958 293	2 747 885
Netto finans	-547 654	-1 060 759	-1 154 476	-3 909 195	-7 656 355	-11 247 072
Resultat før skatt	1 988 615	-4 209 821	-34 332	-2 423 282	-5 698 062	-8 499 188

For mer informasjon se bilag 2

Inntekter

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

Det forventes en nedgang i kaivederlag i forhold til 2020. Flere fartøy ble liggende til kai når markedet endret seg i mars/april 2020, av disse er nå flere fartøy i oppdrag eller i opplag. Det er usikkert når utenrikstrafikken igjen går som normalt. Usikkerheten til cruiseaktiviteten er stor for 2021. Det er lagt inn 4,5 MNOK i kaivederlag. Om det kommer cruise i 2021 blir det trolig ikke første halvår og det er også usikkert om passasjerer går i land. Utfallet av cruise slik det ligger inne får ikke vesentlige utslag på budsjett om cruise uteblir i 2021. I årene som kommer er inntektene redusert i forhold til tidligere prognoser grunnet antagelser om endringer i cruisemarkedet og politiske vedtak.

Varevederlaget forventes å ha en svak økning i 2021 i forhold til lavt varevederlag i 2020. Etter 2021 er forventningene at varevederlaget når det nivået vi hadde før covid-19, som er lik 2019.

Tjenesteleveranser forventes å øke i forhold til 2020, mye på grunn av økt leveranse av strøm. I årene etter er prognosene på nivå som før covid-19.

ISPS-vederlaget forventes å øke i forhold til 2020 med en økning i årene som kommer, men 25 % lavere enn forventningene før 2020. Dette basert på endringer i cruisemarkedet.

For utleie eiendom viser prognosen en svak økning i årene framover som følge av nye leieavtaler og prisstigning på ca 2 %. Andre driftsinntekter i årene framover er også knyttet til utleie eiendommer. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer som trolig vil gi økte inntekter, i budsjettet inntektene satt lik avskrivning på nye driftsmidler. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett.

For mer informasjon se bilag 1.

Kostnader

Kostnadene framover i tid er basert på en generell økning på 1 % til 3,5 %. I tillegg er det gjort konkrete vurderinger på hva som skjer i årene som kommer.

Varekosten er blant annet knyttet til cruiseaktivitet, om den uteblir vil varekosten reduseres med 2,5 MNOK i 2021. Varekosten består av flere virksomhetsområder, blant annet strøm til leietakere og fartøy, og sikkerhetstjenester.

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

Reparasjon og vedlikehold er på samme nivå som tidligere, reduksjon sett mot prognose 2020 skyldes en stor reparasjon.

SRH forventer at reiseaktiviteten i 2021 er lav, og reisekostnadene antas å være lave de neste årene.

Det er avsatt for tap på fordringer i andre driftskostnader på 2,5MNOK.

Grunnet usikkerhet knyttet til skatt har en av forsiktighetshensyn vist mulig skattekostnad på 22 %.

For mer informasjon se bilag 1.

Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

Investeringsbudsjett for 2021-2024

Anleggsmiddel	2021	2022	2023	2024	Sum
Kai	14 200 000	12 000 000	107 000 000	26 000 000	159 200 000
Bygg	59 500 000	73 200 000	64 600 000	64 000 000	261 300 000
Tomt	6 500 000	16 000 000	111 000 000	30 000 000	163 500 000
Andre driftsmidler	48 180 000	64 000 000	68 200 000	49 800 000	230 180 000
Sum investeringer	128 380 000	165 200 000	350 800 000	169 800 000	814 180 000

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet i hht § 23, og detaljerte beløp for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 56/20 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett. Vesentlige investeringer i perioden 2021-2024 er kort beskrevet nedenfor.

Investeringer i bygg:

- Nye terminalbygg i Risavika for å dekke dagens behov for mer innendørshåndtering av gods som losses/lastes over kai, og dekke framtidige behov i økt gods som går sjøveien
- Nytt kominasjonsbygg til ny leietaker

- Oppgradering av Strandkaien 44
- Oppgradering av tekniske anlegg bygg (blant annet miljøtiltak)
- Ombygging for leietakere

Investeringer i kaier:

- Ny kai i Bjergsted
- Oppgradering av eksisterende kaier

Investeringer tomt

- Områder knyttet til ny kai i Bjergsted
- Utvikling av egne tomter

Andre anleggsmidler

- Landstrøm til cruise
- Landstrøm og lading Risavika
- Lading hurtigbåter Stavanger sentrum
- Landstrøm til Mekjarvik
- Utstyr knyttet til prosjekt Elnett21
- Elbil lading
- Andre anleggsmidler (Trucker, kraner, kjøretøy, båt, it, etc)

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

Finansposter

SRH IKS har tatt opp nytt lån på 60 MNOK i 2020 som kun kan brukes på investeringer, midler som ikke blir benyttet må tilbakebetales til Kommunalbanken innen utgangen av 2020. Estimert nedbetaling pr november er 15 MNOK.

I tillegg til lån i SRH har konsernet lån i Danske Bank på 836,5 MNOK pr 31.12.20. Lånet har en avdragsprofil på 25 år med en løpetid på to og tre år (såkalte ballonglån). Lånet i Danske Bank består av lån i SRHEH og SRHE. SRHE har i tillegg en kostbar rentesikringsavtale som er beskrevet i Årsregnskapet 2019 note 13⁴. Lånet i SRHEH refinansieres 31.12.20 og deles i to løpetider på to og tre år, for å redusere refinansieringsrisikoen.

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

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

⁴ [Årsrapport-2019-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](#)

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern	2020	2021	2022	2023	2024
Lån SRH pr 1.1	217 865	196 106	174 347	158 536	144 250
Avdrag gammel gjeld	-21 759	-21 759	-15 811	-14 286	-14 285
Lån SRH pr 31.12	196 106	174 347	158 536	144 250	129 965
Nye lån pr 1.1		45 000	158 366	305 114	625 658
Låneopptak	60 000	118 580	158 900	345 300	164 300
Avdrag 20 år	-1 500	-5 215	-12 152	-24 757	-37 497
Justering lån i forhold til investeringer	-13 500				
Nye lån pr 31.12	45 000	158 366	305 114	625 658	752 461
Sum lån SRH IKS 31.12	241 106	332 713	463 650	769 908	882 426
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 1.1	339 840	345 000	330 000	315 000	300 000
Avdrag 25 år fra 31.12.18	-14 160	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000
Nedbetaling lån 31.12.20 (2 års balong lån)	-325 680				
Refinansiering 31.12.20	345 000				
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 31.12	345 000	330 000	315 000	300 000	285 000
Lån SRHE AS pr 1.1	512 000	491 520	471 040	450 560	430 080
Avdrag 25 år	-20 480	-20 480	-20 480	-20 480	-20 480
Lån Risavika Havn AS AS pr 31.12	491 520	471 040	450 560	430 080	409 600
Sum lån SRHEH og RH 31.12	836 520	801 040	765 560	730 080	694 600
Sum lån SRH konsern 31.12	1 077 626	1 133 753	1 229 210	1 499 988	1 577 026
Sum årlige avdrag	57 899	62 454	63 443	74 523	87 262
Sum estimert rentekostnader	45 509	39 190	43 619	46 749	49 724

* Rentekostnadene er et estimat ut fra utvikling i rentemarkedet og tidspunkt for opptak av nye lån. SRHE (tidligere RH) har en rentesikringsavtale som ble inngått i 2014 og går fram til mai 2027. Denne har en negativ verdi på ca. 158 MNOK.

Pr årsregnskap 2019 er negativ verdi vist i note. Rentetekostnaden har derfor en høyrente som følger av rentesikringen. Den negative verdien er innregnet ved oppkjøp av Risavika Havn AS. I årsregnskapet justeres rentekosten ned linært med 17 MNOK. Dette blir ikke hensyntatt i budsjettsaken (andre merverdier som går andre veien er heller ikke medtatt i budsjettsaken).

Likviditetsprognose

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

Forenklet kontantstrøm 2021 basert på budsjett	Budsjett 2021
Resultat før skatt	28 604 631
Justert for avskrivninger og farvannsavgift	45 254 437
Kontantstrøm fra drift	73 859 068
Avdrag	62 453 500
Kontantstrøm etter avdrag	11 405 568
Investeringer	-128 380 000
Låneopptak	118 580 000
Kontantstrøm	1 605 568

Det er flere faktorer som spiller inn, og de største usikkerhetsmomentene er tap på fordringer og nedgang i leieinntekter. Selskapet har pr i dag tilfredsstillende likviditet. Under viser bevegelsene på konsernkontoen gjennom 2020.



Det var en bedring av likviditeten i starten av 2020 før nedgang i oljeprisen og Covid-19 fra mars. De siste fem månedene er likviditeten bedret.

Det ga en merkbar effekt at noen av havnens kunder mottok kontantstøtte fra staten, da deler av selskapets utestående fordringer dermed ble betalt inn. Lånet i SRHEH refinansieres, som nevnt over i avsnittet finansposter. SRHEH har fått et indikativt tilbud på 345 MNOK, som er 19 MNOK mer enn lånet som må refinansieres. Dette for å styrke likviditeten om nødvendig.

Finansreglementet

Reglementet til SRH ble vedtatt i styremøte 20.10.20. Administrasjonen jobber etter dette reglementet med oppfølging/kontroll gjennom KBN finans (Kommunalbanken sitt system). I tillegg er det planlagt en gjennomgang 10. desember med hovedbankforbindelsen på risikovurderinger knyttet til finans.

Pr. i dag har SRH et avvik knyttet til finansreglementet på:

§ 3-2 Regler for låneopptak

(5) Gjennomsnittlig kapitalbinding bør være minimum 3 år

Utklipp fra KBN Finans

Stavangerregionn Havn IKS

		Grenseverdier	28.11.2020
Utenlandsk valuta ikke tillatt	Maks. 0,00		0,00%
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	0,00 - 50,00		30,98%
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	Min 3,00		2,84 År
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	25,00 - 75,00		46,43%
Rentebinding 3 år maks 7 år	3,00 - 7,00		3,02 År
Rentebytteavtaler maks forfall 10 år			0

Dette er løst ved refinansieringen av lånet til SRHE i desember. Avviket er knyttet til et «bør-krav» som var kjent da reglementet ble vedtatt. Slike avvik vil kunne oppstå periodevis.

Bildet under viser verdier lagt inn i KBN Finans i samsvar med finansreglementet

Definisjon	Resultat type	Grenseverdier
Utenlandsk valuta ikke tillatt	Prosent	
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	Prosent	> 40,00 > 50,00
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	År	< 3,00 < 3,50
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	Prosent	< 25,00 < 35,00 > 65,00 > 75,00
Rentebinding 3 år maks 7 år	År	< 3,00 < 3,50 > 6,50 > 7,00
Rentebytteavtaler maks forfall 10 år	Nummer	

Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 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 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn konsern
Bilag 2	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 SRH Eiendom Holding AS
Bilag 5	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 6	Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Ekofiskvegen AS
Bilag 7	Protokoll sak 56 vedtak 4

Vedlegg sak 56 - Bilag 1

Økonomiplan 2021-2024 Konsern

	Vedtatt juni 2020	Prognose 2020	Økonomiplan 2021-2024			
			Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Farvannsavgift	4 209 178	4 209 178	3 211 565	3 234 611	3 239 478	3 330 669
Kaivederlag (u/cruise)	20 469 011	21 798 352	20 540 293	21 922 311	22 360 757	22 807 972
Cruise (kaivederlag)	277 462	277 462	4 500 000	12 785 480	15 000 000	15 500 000
Varevederlag	7 560 000	8 444 641	7 892 482	11 016 000	11 236 320	11 416 046
Tjenesteleveranser	8 259 502	8 488 794	9 710 000	10 530 865	10 741 482	10 956 312
ISPS-vederlag	7 440 703	8 558 440	9 700 000	12 224 457	14 000 000	15 000 000
Utleie eiendom	120 928 877	125 928 877	130 178 343	133 188 458	136 570 990	140 642 500
Andre driftsinntekter	592 250	592 250	1 674 000	7 108 402	16 591 858	26 308 856
Driftsinntekter	169 736 983	178 297 994	187 406 683	212 010 584	229 740 885	245 962 355
Driftskostnader						
Varekost	11 235 000	9 469 812	11 868 927	13 322 750	14 647 659	15 005 527
Leiekostnader	1 767 488	1 214 412	1 224 156	1 254 760	1 286 129	1 318 282
Lønnskostnader	28 079 628	28 550 218	29 743 621	30 784 648	31 862 110	32 977 284
Nedskrivning anleggsmidler		5 505 034				
Avskrivning	42 990 481	45 007 517	48 466 002	54 476 002	64 097 669	73 719 335
Konsulentttjenester	5 935 500	5 935 500	6 668 793	6 818 113	6 970 818	7 126 985
Reparasjon og vedlikehold	7 893 014	7 893 014	6 738 000	6 904 800	7 075 737	7 250 914
Reise, opphold mv	367 144	191 000	181 878	207 734	238 446	274 976
Salg,markedsføring repr.	1 664 275	705 545	1 730 200	1 773 455	1 817 791	1 863 236
Andre driftskostnader	17 098 222	9 665 593	13 046 978	13 322 806	13 580 299	13 859 452
Driftskostnader	117 030 752	114 137 645	119 668 555	128 865 068	141 576 658	153 395 991
Driftsresultat	52 706 231	64 160 349	67 738 127	83 145 516	88 164 227	92 566 363
Finansinntekter	120 000	207 693	332 500	332 500	332 500	332 500
Finanskostnader	45 509 000	42 509 000	39 465 996	43 619 081	48 671 239	51 931 835
Netto finans	-45 389 000	-42 301 307	-39 133 496	-43 286 581	-48 338 739	-51 599 335
Resultat før skatt	7 317 231	21 859 042	28 604 631	39 858 935	39 825 488	40 967 028
Estimert skattekostnad 22 %	1 609 791	4 808 989	6 293 019	8 768 966	8 761 607	9 012 746
Resultat etter skatt	5 707 440	17 050 053	22 311 613	31 089 969	31 063 881	31 954 282

Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn IKS

	Note	Vedtatt juni 2020		Økonomiplan 2021-2024			
		Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter							
Farvannsavgift		4 209 178	4 209 178	3 211 565	3 234 611	3 239 478	3 330 669
Inntekter driftsmidler		34 769 425	33 269 425	31 811 428	37 516 714	47 281 298	57 289 997
Driftsinntekter	1	38 978 603	37 478 603	35 899 993	41 633 325	51 402 776	61 502 666
Driftskostnader							
Leiekostnader		713 220	854 412	853 970	871 049	888 470	906 240
Lønnskostnader		6 278 047	6 278 047	6 678 298	6 912 038	7 153 960	7 404 348
Avskrivning		13 718 718	15 625 432	17 273 919	22 183 919	31 010 586	39 837 252
Nedskrivning anleggsmidler			5 505 034				
Konsulenttjenester		3 123 000	3 123 000	3 480 000	3 549 600	3 620 592	3 693 004
Reparasjon og vedlikehold		261 000	500 873	330 000	336 600	343 332	350 199
Reise, opphold mv		91 000	60 000	61 878	63 734	65 646	67 616
Salg,markedsføring repr.		1 077 775	296 186	1 330 200	1 363 455	1 397 541	1 432 480
Andre driftskostnader		11 179 574	8 384 681	4 771 584	4 867 016	4 964 356	5 063 643
Driftskostnader	2	36 442 334	40 627 665	34 779 849	40 147 412	49 444 484	58 754 782
Driftsresultat		2 536 269	-3 149 062	1 120 144	1 485 913	1 958 293	2 747 885
Finans							
Finansinntekter		3 260 000	2 746 895	2 285 520	2 859 886	2 828 884	2 798 762
Finanskostnader		3 807 654	3 807 654	3 439 996	6 769 081	10 485 239	14 045 835
Netto finans	3	-547 654	-1 060 759	-1 154 476	-3 909 195	-7 656 355	-11 247 072
Resultat før skatt		1 988 615	-4 209 821	-34 332	-2 423 282	-5 698 062	-8 499 188

Note 1 Driftsinntekter

Farvannsavgiften: Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Inntekter driftsmidler: består av utleie av driftsmidler, hovedsakelig til SRHD. Årsaken til at 2021 trolig blir lavere en prognosen skyldes vurderinger knyttet til fordeling av inntekter konsern på eiendeler. Økningen i årene etter skyldes inntekter fra nyinvesteringer. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer som trolig vil gi økte inntekter, i budsjettet er inntektene satt lik avskrivning på nye driftsmidler. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett.

Note 2 Driftskostnader

Avskrivningene øker som følger av nyinvesteringer som nevnt i note 1. Salg, markedsføring repr. inneholder arrangement Havnelangs 2021. Om dette arrangement uteblir reuseres kostnadene betraktelig. Andre driftskostnader er lavere hovedsaklig på grunn av lavere konserninterne kostnader.

Note 3 Finans

Renteinntektene er budsjettet med lite svigninger og er hovedsaklig konserninterne renteinntekter. Utbytter fra tilknyttede selskaper er ikke medtatt, men kan oppstå. Tilsvarende for konsernbidrag/utbytter fra datterselskaper.

Budsjettet med lavere rentekostnader i 2021 som følger av rentemarkedet. I årene etter er finanskostnadene økende på grunn av økt belåning. Se finans under saksframlegg. Det vil vurderes om deler av rentekostandene skal tillegges investeringer og balanseføres med utbyggingen av investeringene (eksempelvis utbyggingen av Bjergsted). Det er symetri mellom økonomiplanen til SRH IKS og investeringsbudsjettet.

Økonomiplan 2021 - 2024 Stavangerregionen Havnedrift AS

Økonomiplan 2021-2024

	Vedtatt juni 2020					
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter						
Kaivederlag (u/cruise)	20 469 011	21 398 325	20 540 293	21 922 311	22 360 757	22 807 972
Cruise (kaivederlag)	277 462	277 462	4 500 000	12 785 480	15 000 000	15 500 000
Varevederlag	7 560 000	8 444 641	7 892 482	11 016 000	11 236 320	11 416 046
Tjenesteleveranser	8 259 502	8 488 794	9 710 000	10 530 865	10 741 482	10 956 312
ISPS-vederlag	7 440 703	8 458 440	9 700 000	12 224 457	14 000 000	15 000 000
Utleie eiendom	59 740 420	60 419 355	62 166 544	64 656 860	67 206 991	69 604 281
Andre driftsinntekter	10 450 000	6 356 825	8 489 520	9 184 310	9 892 997	10 615 857
Driftsinntekter	114 197 098	113 843 842	122 998 839	142 320 284	150 438 547	155 900 468
Driftskostnader						
Varekost	9 695 000	7 819 812	10 430 000	11 690 750	12 983 019	13 307 594
Leiekostnader knyttet til fremleie	66 362 823	66 362 823	66 380 624	78 311 068	81 059 606	83 071 357
Lønnskostnader	21 801 581	22 190 171	23 065 323	23 872 609	24 708 151	25 572 936
Avskrivning	3 626 144	3 236 466	3 234 769	3 759 769	4 284 769	4 809 769
Konsulenttjenester	2 500 000	2 500 000	3 188 793	3 268 513	3 350 226	3 433 981
Reparasjon og vedlikehold	6 360 012	6 360 012	6 408 000	6 568 200	6 732 405	6 900 715
Reise, opphold mv	214 477	100 000	120 000	144 000	172 800	207 360
Salg,markedsføring repr.	625 600	409 349	400 000	410 000	420 250	430 756
Andre driftskostnader	9 510 688	6 510 688	8 777 922	8 997 370	9 222 304	9 452 861
Driftskostnader	120 696 325	115 489 321	122 005 431	137 022 279	142 933 529	147 187 330
Driftsresultat	-6 499 227	-1 645 479	993 408	5 298 005	7 505 018	8 713 138
Finans						
Finansinntekter	190 000	190 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Finanskostnader	20 000	10 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Netto finans	170 000	180 000	80 000	80 000	80 000	80 000
Resultat før skatt	-6 329 227	-1 465 479	1 073 408	5 378 005	7 585 018	8 793 138

Økonomiplan 2021-2024 SRH Eiendom Holding AS

	Vedtatt juni 2020		Økonomiplan 2021-2024			
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter						
Inntekter						
Sum driftsinntekter						
Driftskostnader						
Andre driftskostnader	372 300	257 800	379 746	387 341	395 088	402 989
Sum driftskostnader	372 300	257 800	379 746	387 341	395 088	402 989
Driftsresultat	-372 300	-257 800	-379 746	-387 341	-395 088	-402 989
Finans						
Finansinntekter *	807 674	792 701	309 532	286 223	159 736	33 250
Finanskostnader	4 803 311	6 860 021	5 915 548	7 299 909	8 618 907	8 288 785
Sum finans	-3 995 637	-6 067 320	-5 606 016	-7 013 686	-8 459 170	-8 255 535
Resultat før skatt	-4 367 937	-6 325 120	-5 985 762	-7 401 027	-8 854 258	-8 658 524

Økonomiplan 2021 - 2024 Stavangerregionen Havn Eiendom AS

	Vedtatt juni 2020		Økonomiplan 2021-2024			
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	96 000 000	96 000 000	94 255 433	105 269 828	107 886 664	110 568 757
Sum driftsinntekter	96 000 000	96 000 000	94 255 433	105 269 828	107 886 664	110 568 757
Driftskostnader						
Varekost	2 200 000	1 650 000	1 600 000	1 632 000	1 664 640	1 697 933
Avskrivning	25 397 619	27 154 585	27 514 314	27 784 314	28 054 314	28 324 314
Andre driftskostnader	2 200 000	1 812 987	6 867 976	7 005 336	7 145 442	7 288 351
Sum driftskostnader	29 797 619	30 617 572	35 982 290	36 421 650	36 864 396	37 310 598
Driftsresultat	66 202 381	65 382 428	58 273 143	68 848 179	71 022 268	73 258 159
Finans						
Finansinntekter	65 000	134 839	80 000	80 000	80 000	80 000
Finanskostnader	33 766 878	33 766 878	32 225 977	32 239 977	32 225 977	32 225 977
Sum finans	-33 701 878	-33 632 039	-32 145 977	-32 159 977	-32 145 977	-32 145 977
Resultat før skatt	32 500 503	31 750 389	26 127 166	36 688 201	38 876 290	41 112 182

Vedlegg sak 56 - Bilag 6

Økonomiplan 2021-2024 Ekofiskvegen AS

	Vedtatt juni 2020		Økonomiplan 2021-2024			
	Budsjett 2020	Prognose 2020	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	8 444 560	8 394 886	8 613 451	8 785 720	8 961 434	9 140 663
Sum driftsinntekter	8 444 560	8 394 886	8 613 451	8 785 720	8 961 434	9 140 663
Driftskostnader						
Avskrivning	748 000	748 000	748 000	748 000	748 000	748 000
Driftskostnader	180 660	180 660	134 273	136 959	139 698	142 492
Sum driftskostnader	928 660	928 660	882 273	884 959	887 698	890 492
Driftsresultat	7 515 900	7 466 226	7 731 178	7 900 761	8 073 736	8 250 171
Finans						
Finansinntekter	2 500	1 500	2 500	2 500	2 500	2 500
Finanskostnader	384 075	450 432	309 532	286 223	159 736	33 250
Sum finans	-381 575	-448 932	-307 032	-283 723	-157 236	-30 750
Resultat før skatt	7 134 325	7 017 294	7 424 146	7 617 038	7 916 500	8 219 421



Møtedato: 07.12.2020

Møtenr.: 8

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

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

Protokoll sak 56 vedtak 4

Til Stede	Arnt-Heikki Steinbakk	Bjørn Kahrs
	Renate Gimre	Jess Milter
	Björg Sandal	Mímir Kristjánsson
	Sissel Knutsen Hegdal	Leif Høybakk (Rep)

Sak 49/19 **Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 Stavangerregionen Havn IKS konsern.**
Vedtak 4: Lån i kommunalbanken godkjennes.

Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med kommunalbanken.

Lånets størrelse til budsjetterte investeringer er opp til 118,58 MNOK, samt opp til selskapsavtalens øvre grense av låneramme.

Lånets løpetid er 20 år.

I forbindelse med refinansiering av lånet i SRHEH gir Styret fullmakt til havnedirektøren til å øke lånet i Danske Bank med 19,38 MNOK til 345 MNOK.

Arnt-Heikki Steinbakk

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Mímir Kristjánsson





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 57/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/93

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 30.11.2020

Utdeling og skatteposisjon

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	57/20	07.12.2020	

Det vil bli gitt en muntlig orientering i møtet. Advokat Helge Skogseth Berg i advokatkontoret Lynx vil delta i møtet på Teams.





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 58/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 30.11.2020

Strategiplan 2021-2024

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	45/20	20.10.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	58/20	07.12.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner Strategiplan 2021-2024 for Stavangerregionen Havn»





Bakgrunn

Strategiplan for perioden 2018-2020 ble godkjent i sak 57/17. Strategiplan 2018-2020 var en revidering av Strategiplan 2015-2017 hvor de overordnede linjene med visjon, overordnet mål, verdier og slagord ble videreført.

I oktober 2020 la administrasjonen frem et foreløpig utkast til revidert strategi i sak 45/20 hvor styret fattet følgende vedtak:

- 45.1/20 Styret ser positivt på det interne arbeidet som er gjort i organisasjonen for å involvere de ansatte i prosessen og mener det foreløpige utkastet har en tydelig og ambisiøs retning. Styrets innspill og kommentarer til planen tas inn i det videre arbeidet med revidering av planen. Forslag til endelig utkast av Strategiplan 2021-2024 legges frem i desember 2020.
- 45.2/20 Det skal utarbeides en handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger havn. Det støttes at planen fremlegges for behandling i eierkommunene, i tråd med vedtak i sak 142/20 i Stavanger formannskap.

Strategiplan 2021-2024

Administrasjonen har i endelig forslag til Strategiplan 2021-2024, vedlagt saken som bilag 1, innarbeidet styrets innspill og kommentarer til planen. Miljøaspektet fremkommer nå på en gjennomgående og mer forståelig måte. Administrasjonen mener at fremlagte strategi er en tydelig og ambisiøs plan for de neste fire årene som både forplikter og engasjerer. Planen har fokus på fire hovedområder, og med spissede og forenklede hoved- og delmål gir planen tydelige føringer for hvordan organisasjonen skal prioritere og styre aktiviteten for å nå SRH's overordnede mål.

Administrasjonen hadde som målsetning å fremlegge for styret utkast til digitaliseringsstrategi i desember. Det er imidlertid flere overlappende prosesser som kan knyttes til digitaliseringsarbeid som pågår i SRH og som må sammenstilles før saken kan fremlegges styret. Administrasjonen vil arbeide med å forankre og ferdigstille digitaliseringsstrategien i desember og fremlegge denne for styret på neste styremøte.

I utgangspunktet var det ønske å videreføre eksisterende visjon, verdier og slagord, men nå i endelig versjon er verdien «smart» byttet ut med «bærekraftig» for å inkludere miljøaspektet sterkere.

Konklusjon

Strategiplanen er godt forankret internt og fremstår som relevant for alle ansatte ved at den kan knyttes til den enkeltes arbeidsdag og arbeidsoppgaver, samt at alle har vært med på å forme den. Strategiplanen presenteres i tillegg i et format, og med en visualisering, som enkelt kommuniserer hva SRH ønsker å oppnå med et sterkt fokus på en bærekraftig fremtid.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Strategiplan 2021-2024



STRATEGIPLAN

Stavangerregionen Havn Konsern



2021–2024

Visjon

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

Overordnet mål

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

Verdier

Dedikert – Trygg – Bærekraftig

CLOSE
TO *everything*



Stavangerregionen Havn støtter
FNs bærekraftsmål

Forord

For å vite hva vi til daglig skal holde på med i havnen, må vi ha et mål slik at vi vet hvor vi skal. Langt der fremme har vi en stjerne som blinker. Det er visjonen vår; den sier at vi skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn. For å jobbe best mulig mot dette trenger vi en god plan.

Vårt ønske har vært å forenkle og spisse strategiplanen slik at den fremstår som et mer levende dokument som kan knyttes til den enkeltes arbeidsdag og arbeidsoppgaver.

Ledergruppen har brukt mye tid på å forankre, forbedre og oppdatere planen. I tillegg ville vi gjerne bringe vårt miljøfokus og arbeidet med miljøplanen inn i hovedstrategien. Forslagene er presentert og diskutert med alle ansatte i to omganger. I disse strategisamlingene er ulike oppgaver løst i tverrfaglige grupper som har utløst konkrete tilbakemeldinger som har forbedret planen. Dette har ført til økt engasjement og større eierskap i hele organisasjonen.

Vi tror på at vi får ting til sammen. Vi må ha troen på hverandre for å ha troen på oss selv.

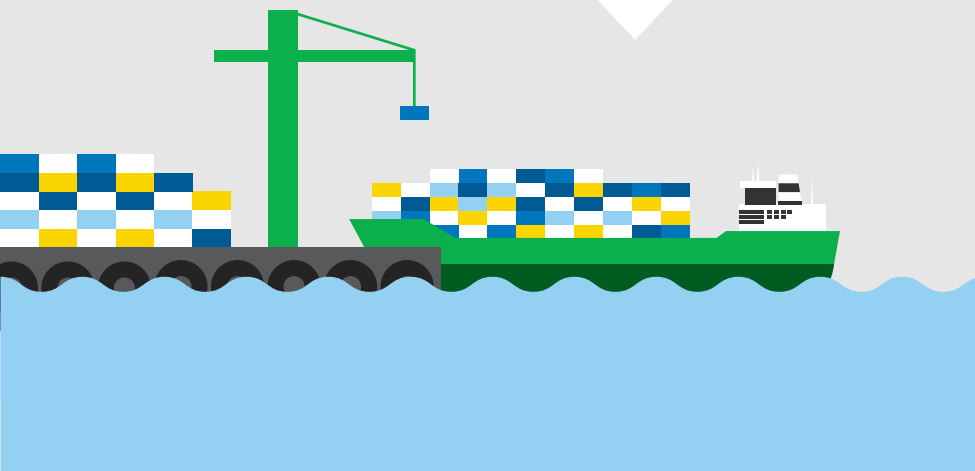
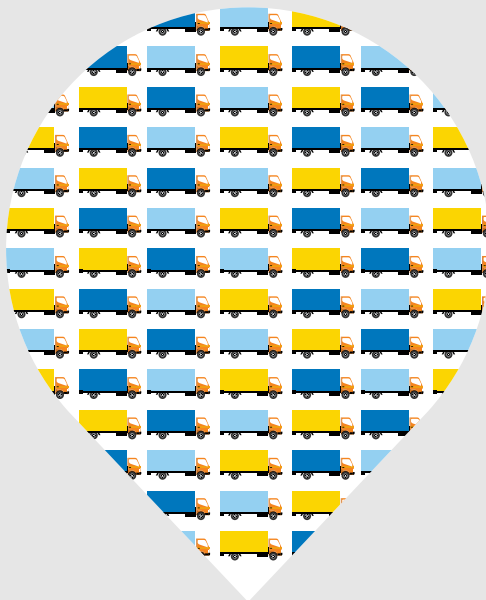
Merete Eik

Merete Eik

Havnedirektør, Stavangerregionen Havn

Hvem

«Vi skal være den foretrukne havnen»



Delmål og tiltak:



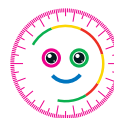
A Tilrettelegge for maritim næring

- Leverer utmerket service i alle ledd
- Målrettet dialog med nye og eksisterende partnere
- Dra nytte av jevnlig kundeundersøkelser



B Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

- Styrke markedsføringen av havnens muligheter
- Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Realisere strategisk kommunikasjonsplan



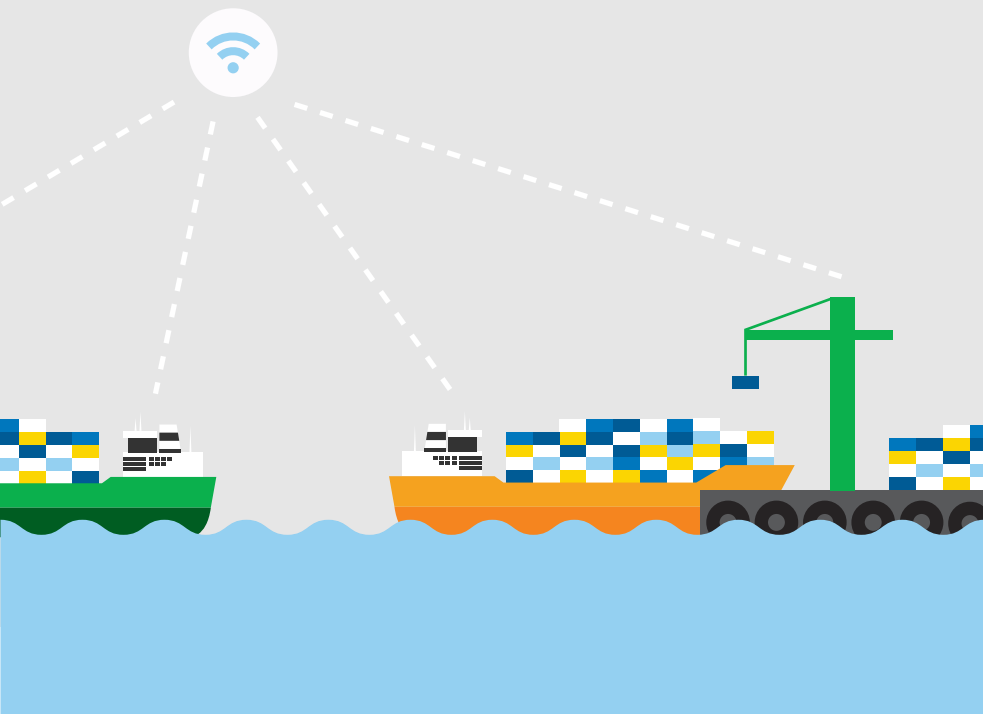
C Ha et godt omdømme

- Fokus på gode og bærekraftige løsninger med innbyggere, kunder og eiere
- Havnelangs annenhvert år
- Prioritere sikkerhetstiltak



Hvor

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



Delmål og tiltak:



A Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer

- Plan for havneutvikling skal revideres med grunnlag i strategiplan
- Intern og tverrfaglig involvering skal etableres i tidlig fase
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter
- Lage egen handlingsplan til cruisestrategien



B Samarbeide med myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø

- Synliggjøre og kommunisere planer og behov til myndigheter, politikere og andre aktører
- Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i de ulike prosessene som påvirker disse.
- Vurdere samarbeid med andre havner og private eiere av kaier, arealer og bygg



C Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

- Ivareta den underliggende verdien i havnens arealer ved å medvirke til eiendomsutvikling som finansierer havneinfrastruktur
- Vurdere samarbeid med andre for å skape mest mulig verdier for framtidig havneutvikling
- Realisere samarbeidsavtalen med Stavanger Utvikling KF

«Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft»



Delmål og tiltak:

A Utvikle muligheter på våre havneområder

- Styrke nettverk og samarbeide med andre havner – nasjonalt og internasjonalt
- Aktivt internt engasjement og eierskap
- Identifisere og iverksette sømløse løsninger
- Investere etter markedets behov



B Være en forutsigbar og sikker havn

- Være tydelig på HMSK, beredskap og sikring
- Velge trygge, standardiserte tjensteløsninger
- Kontinuerlig bruker- og myndighetssamarbeid



C Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift

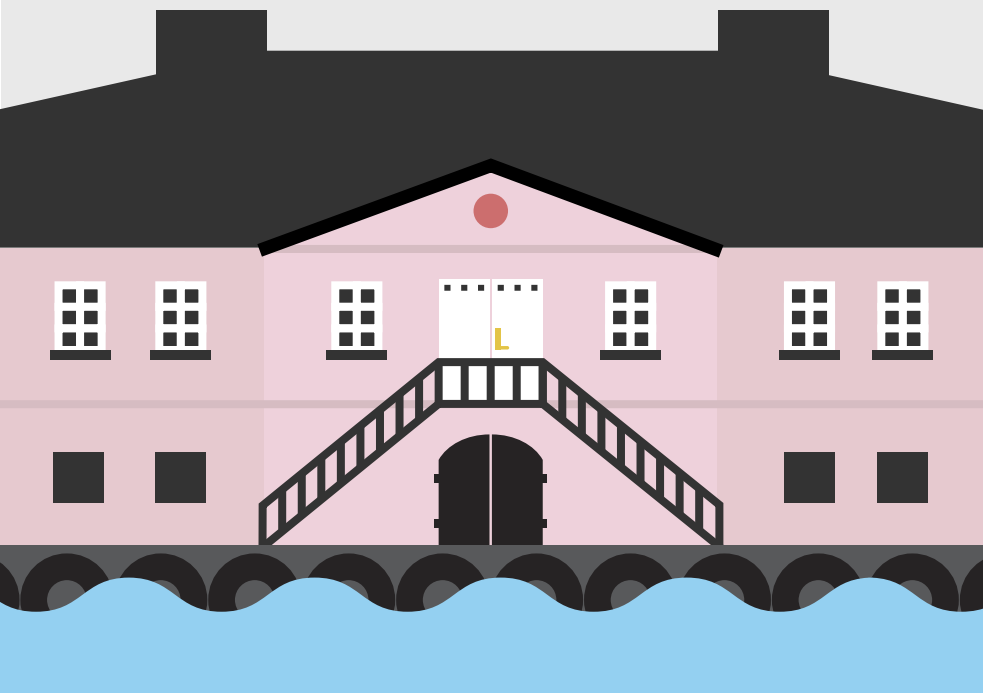
- Realisere Miljøplanen
- Delta aktivt i miljøprosjekt-/nettverk
- Tilrettelegge for fremtidsrettet grønn energi





Hvordan

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



Delmål og tiltak:



A Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid

- Realisere digitaliseringsstrategien
- Skape erfaringsoverføring internt og eksternt
- Prioritere kvalitetsforbedringer



B Skape verdier for eierne

- Jobbe målrettet mot eiernes miljøambisjoner
- Prioritere aktører som gir ringvirkninger
- Etablere samarbeid for bedre ressursbruk
- Sette mål for nøkkeltall



C Være en attraktiv arbeidsplass

- Bygge hverandre gode
- Ansatte skal medvirke til egen utvikling og være et godt forbilde
- Være inkluderende både faglig og sosialt
- Fokus på god og relevant informasjonsdeling

Utdrag fra Miljøplan 2020–2023



SRH skal tilby ren energi på land og ved kai



SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje



SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land



SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet



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



SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø



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



Stavangerregionen Havn støtter
FNs bærekraftsmål



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 59/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/70

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 30.11.20

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030 – Status prosess og fremdrift

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	18/20	15.04.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	28/20	10.06.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	59/20	07.12.2020	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Cruiseturisme har hatt en sterk vekst i Europa og verden det siste tiåret. SRH, Stavanger kommune og reiselivsaktører har jobbet sammen for å tilby en attraktiv cruisedestinasjon. Arbeidet har lyktes, og Stavanger har de siste årene vært blant topp fire cruisehavner i Norge. Om lag 70 % av alle cruiseanløp til Norge kommer til Vestlandet.

Vestlandsfylkene har samordnet en forståelse av felles utfordringer og ønsket videre utvikling – der ivaretagelse av klima og miljø er et viktig tema, og har utarbeidet en felles overordnet strategi: *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020*. Vestlandsrådet har koordinert og finansiert arbeidet på vegne av fylkeskommunene. Det er laget en handlingsplan med tiltak som har til formål å optimalisere den verdiskapende effekten av cruisebesøkende og styre utviklingen i en bærekraftig retning.

De 17 cruisehavnene på Vestlandet har ulike forutsetninger, og det har vært ønskelig å lage en egen cruisestrategi for Stavangerregionen. Høsten 2019 startet arbeidet lokalt med å koordinere dette, og Region Stavanger, Stavanger kommune og SRH tok et felles initiativ til å samordne en bred gruppe i dette arbeidet; 10 aktører representert med 13 deltakere. Omtrent samtidig ble det gjort politisk vedtak om at det skulle lages en cruisestrategi for Stavangerregionen.

Stavanger kommunestyre gjorde den 16.12.19, sak 61/19 Årsbudsjett 2020 og Handlings- og økonomiplan 2020-2023, følgende vedtak:

«Reduksjon i cruisetrafikk

2.6 I dag mottar Stavanger nærmere en halv million cruisepassasjerer i året. Mengden oppleves som større enn det byen tåler, både med hensyn til utslipp, og økt sjenanse for innbyggere i sentrum. Samarbeidspartiene ønsker å redusere antall cruiseanløp og antall cruiseturister til Stavanger, og vil flytte cruiseskipene ut av Vågen i løpet av perioden. Kommunedirektøren bes legge fram en ny cruisestrategi som tar høyde for disse målene, med sikte på endringer allerede sommeren 2020.»

Styret i SRH vedtok cruisestrategien for andre gang i juni i sak 28/20:

«Cruisestrategi for Stavangerregionen

Vedtak: Styret godkjenner Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030, og cruisestrategien oversendes de øvrige eierkommunene til orientering.»

Stavanger formannskap fikk den 10.09.20 fremlagt *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*, og gjorde følgende vedtak i sak 142/20:

- 1. «Cruiseskip skal flyttes ut av indre havn i Vågen og ikke lenger legges til kai her. Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS om å prioritere dette arbeidet, inkludert ny kai i Bjergsted, og i mellomtiden se på mulighet for omrokking slik at belastningen på Strandkaia / Gamle Stavanger blir minst mulig, dette i tråd med vedtatt Handlings- og Økonomiplan 2020-2023.*
- 2. Antall anløp skal reduseres gjennom strategiperioden (allerede inngåtte avtaler skal hensyntas) sammenliknet med toppårene 2018-2019, og de minst miljøbelastende skipene skal prioriteres. Dette arbeidet skal prioriteres.*
- 3. Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS vurdere en handlingsplan som utgår fra cruisestrategien, og som sendes eierkommunene for behandling.»*

Det fremlegges i denne saken en orientering om pågående prosess med utarbeidelse av *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030*.

Saken

Forankring av handlingsplan cruiseanløp

Handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger legger til grunn regionens cruisestrategi, der overordnet målsetning er:

«Stavanger skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunn.»

Handlingsplanen vil inngå som en delplan til SRHs *Strategiplan 2021-2024*, og vil i utgangspunktet bli revidert hvert fjerde år ifm. strategiplanarbeidet. SRHs *Miljøplan 2020-2023* er også en slik delplan, som også ivaretar målsetninger til miljø hos havnens eierkommuner. Handlingsplan for cruiseanløp vil dermed også være forankret i miljøplanen.

Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 har et mangfold av delmål og tiltak som reflekterer det brede arbeidsfellesskapet som inngår i mottak av cruiseanløp til Stavanger. Flere av tiltakene er iverksatt, eller det er startet opp planleggingsarbeid for snarlig iverksettelse.

Cruise som reiselivssegment har en annen type tilknytning til andre destinasjoner enn landbasert turisme. Seilingsruter er avhengig av å programmere anløp til havner som har en viss avstand til hverandre. Tiltak som gjøres i Stavanger vil derfor kunne påvirke cruiseturisme i andre norske byer og steder. Det er også et faktum at miljøtiltak i denne næringen har størst bærekraftig effekt ved at næringen samhandler på nasjonalt og internasjonalt nivå.

I denne forbindelse kan det henvises til utdrag fra *Handlingsplan Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2018-2020*:

Utdrag fra Delmål miljø og klima:

«Betre spreiring av trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.»

- *Få fram bedre og meir oppdatert datagrunnlag og kunnskap om dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken, både regionalt og nasjonalt.*
- *Leggje til rette for at cruiseturistane i størst mogleg grad tek i bruk miljøvenlege transportformer i hamner og i reisemål.*
- *Stadfeste Vestlandsregionen sin posisjon som ein miljøbevisst cruisedestinasjon med høge krav i alle ledd der kvalitet vert prioritert framfor kvantitet.*
- *Støtte opp om og motivere til miljøfremjande tiltak som styrkjer cruisetrafikken som ein bærekraftig del av reiselivsnæringa i regionen»*

Vestlandsregionens handlingsplan for cruise påtar seg at fylkeskommunene bidrar til å være pådriver, initiativtaker og igangsetter av visse tiltak, men at selve utførelsen må gjøres av de som er naturlig utførende part. Det er ønskelig at tiltakene skal være en kombinasjon av «pisk og gulrot», for å øke sannsynligheten for måloppnåelse.

Handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger vil etter beste evne ivareta de lokalpolitiske føringer om å ta ned volumet av cruiseanløp og antall cruisegjester. Samtidig er det formålstjenlig å balansere dette mot det pågående arbeidet i tilknytning til cruisestrategiene for Stavangerregionen og Vestlandet, samt annet miljørelatert arbeid i cruisenæringen.

Prosess for utarbeidelse av handlingsplan cruiseanløp

SRH og Stavanger kommune («SK») har startet et samarbeid om å utarbeide handlingsplanen for cruiseanløp. Første møte var 16. oktober og andre møte er den 3. desember. Det er utarbeidet en felles forståelse av tematisk innhold i handlingsplanen, og det er enighet om at det skal legges til grunn en tolegrenseanalyse før endelig plan fremlegges for behandling. Det har også vært et møte vedr. tålegrenseanalyse mellom SRH, SK, Region Stavanger og Stavanger sentrum.

Handlingsplanen vil foreslå øvre grenser for antall anløp eller antall cruisegjester. Det er ønskelig å ha fokus på det helhetlige toleransenivået, både når det gjelder miljøavtrykk og opplevd belastning av samtidighet i antall anløp og cruisegjester.

Det ble nylig kjent at Innovasjon Norge har en plan om å lage en felles nasjonal metodikk for gjennomføring av tolegrenseanalyse. Etter en internasjonal kartlegging av hvilke verktøy som benyttes, har man konkludert med at Island har en modell som sannsynligvis vil passe godt for Norge. Innovasjon Norge har informert Region Stavanger om at de ønsker å gjennomføre et pilotprosjekt på 2-3 norske havner/byer basert på Island sin modell, og Stavanger kan få være første pilot ut om det er ønskelig. Man vil ha fokus på at alle havner/byer i Norge skal bruke samme modell, men med nødvendige tilpasninger. Det er først da man får rapporter som gir ønskelig kvalitet og tjener formålet å kunne sammenligne resultater. Før man kan starte opp arbeidet med pilot på tolegrenseanalyse, må det prioriteres å ferdigstille Reiselivsstrategien innen målsatt frist 1. mars 2021.

Reiselivsdirektøren i Region Stavanger anbefaler på det sterkeste at Stavanger tar imot tilbudet om å være pilot, siden fremdriften til dette er så tett opp til opprinnelig plan. Dersom det skulle vise seg å dra ut i tid, så vil man komme tilbake til om det allikevel blir nødvendig å gjennomføre analysen i egen regi.

Havnedirektøren støtter forslaget om å være pilot, som medfører en antatt forlengelse i arbeidet med handlingsplan for cruiseanløp med maks 3 måneder. Handlingsplanen vil kunne fremlegges for havnens eiere innen utgangen av 2021, se fremdriftsplan nedenfor.

Det har den siste tiden vært dialog om forståelsen av formannskapsvedtaket i sak 142/20; både mellom havn og representanter for flertallsvedtaket, og i de politiske grupper. I nevnte møte den 3. desember planlegges det å omforenes om en felles forståelse av formannskapsvedtaket, for å sette ramme rundt tiltaksplanen som foreslås.

Det planlegges en presentasjon for Kommunalutvalget den 26. januar 2021, der sentrumskoordinator vil orientere om status i arbeidet med leveranse på vedtakene i kommunestyrets sak 61/19 og formannskapets sak 142/20 – også sett i lys av bystyrets vedtak av Kommunedelplan Stavanger sentrum den 11. mars 2019.

Fremdriftsplan for utarbeidelse av Handlingsplan cruiseanløp Stavanger

Primo desember 2020	Råutkast til handlingsplan fremlegges av SRH i arb.gr. SRH/SK
Mars-juli 2021	Tolegrenseanalyse gjennomføres; pilot i regi av Innovasjon Norge
August 2021	Utkast til handlingsplan fra arb.gr. SRH/SK fremlegges referansegruppe
Ultimo august 2021	Endelig utkast til handlingsplan fremlegges <i>Kommunal koordineringsgruppe sentrum</i>
8. september 2021, evt. ekstraordinært styremøte i oktober 2021	Forslag til handlingsplan fremlegges styret i SRH for vedtak
November/desember 2021	Fremleggelse av handlingsplan for politisk godkjenning i SRHs eierkommuner

Foreløpig tematisk innhold i Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030

1.0 Bakgrunn

1.1 Innledning

1.2 Stavanger formannskap vedtak av Cruisestrategi

1.3 Bærekraftig cruiseturisme

1.4 Finansiell bærekraft

2.0 Cruisemarkedet

2.1 Cruisemarkedet i Stavanger

2.2 Cruisemarkedets mekanismer

2.3 Reguleringer og miljø

2.4 Praktiske forhold ved cruiseanløp

3.0 Tolegrenseanalyse

3.1 Analyse av sentrums tolegrense for turisme og cruisegjester

3.2 Sammendrag og konklusjon i relasjon til cruiseanløp

4.0 Vågen som havn

4.1 Havnedisponeringer

4.2 Havnens samhandling med bymessige formål

5.0 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030

5.1 Trinnvis plan

5.2 Premisser, tilpasninger og konsekvenser

Tiltak frem til vedtak av Handlingsplan cruiseanløp Stavanger

I perioden frem til handlingsplanen for cruiseanløp til Stavanger er vedtatt av styret i SRH og godkjent i eierkommunene gjøres følgende tiltak:

- Begrense antall cruiseanløp per år til om lag 200. Det er litt i underkant av snitt anløp for årene det henvises til i formannskapsvedtaket; 2018 med 185 anløp og 2019 med 234 anløp.
- Det tas ikke inn nye bestillinger av cruiseanløp til årene 2021 og 2022. Ingen av de bestilte hhv. 280 og 229 anløpene vil bli kansellert fra SRH sin side.
- Det vil tillates en maks skipslengde for anløp til Skagenkaaien på ca 255 meter, for å ta ned opplevd volum og kunne legge til rette for mer kapasitet til småbåter.
- Det vil gjøres løpende tilpasninger for prioritering av hvilke kaier som benyttes først, der kailinjer lengst ute fra indre Vågen blir benyttet først når det er mulig.

Sammendrag og konklusjon

Havnedirektøren har i dialog med styreleder, representative politikere bak flertallsvedtaket og representanter fra administrasjonen i Stavanger kommune opparbeidet et inntrykk av hvilke retningslinjer som skal legges til grunn i utarbeidelsen av *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030*. Det er ønskelig at en tolegrenseanalyse skal være en del av underlaget til handlingsplanen, og det vil ta om lag 5 måneder å anskaffe og gjennomføre denne. Det planlegges for at handlingsplanen kan fremlegges styret i juni 2021.

Det er satt i verk tiltak for å imøtekomme de politiske føringer om maks cruiseanløp, tilpasning av øvre grense for skipsstørrelse til Skagenkaaien og prioritering i rekkefølge for bruk av kaier.



Som cruisestrategien, vil også handlingsplanen bli forankret i et bredt arbeidsfellesskap. Havnedirektøren tror det er avgjørende for å lykkes med en helhetlig tilpasning til en bærekraftig cruiseturisme at samtlige involverte aktører kjenner eierskap til behovet for en mer verdi- og kvalitetsstyrt tilnærming til dette reiselivssegmentet.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler



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

SAK NR.: 60/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv:

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 30.11.2020

Østre havn – Status planprogram og prosess utvikling

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	07/20	19.02.20	
Styret for SRH IKS	60/20	07.12.20	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034 («**KDP-S**») stiller krav til et felles planprogram for utvikling av havnefronten i Østre havn.

Med grunnlag i behovet for å ivareta fortsatt havnedrift parallelt med byutvikling trenger SRH å være tett på utarbeidelsen av planprogrammet. Samarbeidsavtalen mellom SRH og Stavanger utvikling KF («**SU**»), signert i juni 2019, er en felles forankring i det pågående trepartssamarbeidet med Stavanger kommune («**SK**») om produksjon av *Planprogram Holmen og Østre havn*.



Det ble sist fremlagt orientering om planprogrammet i februar, sak 07/20, med informasjon om prosjektmandat og arbeidsprosess. Følgende ble protokollført:

«Sak 07/20 Østre havn – Status planprogram

Arealutvikler Hilde Frøyland presenterte saken kortfattet.

Vedtak:

07.1/20 Styret tar saken til orientering.

07.2/20 Styret ber om å få fremlagt oversikt over eierskap til arealene i havnefronten i Østre havn.»

Vedtaks punkt nr 2 er påbegynt, men ikke ferdigstilt. Det pågår arbeid med digitalisering av tingsinnskudd av eiendommer fra eierkommunene til SRH med senere endringer. Det vil bli fremmet egen sak om dette i løpet av 2021.

I denne saken gis det en kortfattet orientering om følgende:

1. Status i arbeidet med planprogrammet
2. Foreløpige drøftinger mellom SRH og SU om etterfølgende prosess med realisering av delfelt.

Det gis en mer utfyllende presentasjon av saken i styrets heldagsseminar den 19. januar 2021.

Saken

1. Status i arbeidet med planprogrammet

Samarbeidet om planprogrammet startet opp våren 2019. SK er planeier, men det er lagt opp til en arbeidsfordeling mellom partene. Opprinnelig fremdriftsplan med planlagt vedtak i mai 2021 er forsinket med om lag 6 måneder, og det siktes nå inn mot vedtatt plan innen utgangen av 2021.

Det følger av prosjektmandatet en målsetning at landvinning ved Holmen skal kunne gjøres med mottak av utgrunningsmasse fra prosjektet «Innseiling Stavanger». Det er et prosjekt i regi av Kystverket med mulighet for å komme i gang i 2024 i gjeldende Nasjonal Transportplan. For å være i posisjon til å kunne motta masse, må man være målrettet mot dette i planarbeid og nødvendige tillatelser. Per i dag er man noe forsinket i fht. denne tidsrammen, men det vil bli jobbet for å innhente dette i den videre prosessen.

Planprogrammet har tre planmessige temaer og ett tilleggstema innenfor typen strategi, og er som følger:

- Flomvern
- Byrom
- Transportinfrastruktur
- Utbyggingsstrategi

I tillegg skal det vurderes metode for eventuelle ytterligere rammer for byformingsløsninger.

Hovedformålet til planprogrammet er å trygge realiseringsevne til KDP-S' målsetninger, avklare og gi forutsigbarhet til rammebetingelser på et overordnet nivå og forenkle etterfølgende detaljreguleringer.

Det er gjennomført forholdsvis mye kartlegging og utredninger både for planoverskridende temaer og temaer knyttet til hvert utbyggingsfelt. Områdets kompleksitet er stor, både som byggetomt på historiske sjøarealer og ytterligere landvinning, samt mange funksjonsbehov som skal ivaretas. Samtidig som målsetninger for byutvikling skal ivaretas, må det tas hensyn til realiseringsevne knyttet til markedsvilkår, tekniske muligheter, økonomisk og teknisk risiko, budsjettammer for det som skal være offentlige investeringer og investeringsvilje hos medinvestorer.

Spørsmål som peker seg ut er å besvare er hva som er oppnåelig å få til, hvilken tidshorisont man skal planlegge for og hvordan man skal nå målsetningene.

Prosessen har ledet til behov for å avklare KDP-S' føring om at P-Jorenholmen skal rives og nytt offentlig parkeringshus med kapasitet til inntil 800 biler skal bygges på en utvidet Fiskepiren. Det ble i Utvalg for by- og samfunnsutvikling («**UBS**») den 17.09.20, sak 136/20, gitt mandat til å finne løsninger som ikke betinger riving og flytting av P-Jorenholmen. Det ble samtidig gitt beskrivelse av hvilken retning man ønsker at P-Jorenholmen skal ha i en delvis og midlertidig transformasjon.

Det er gjennomført workshops for de ulike plantemaene, og det pågår arbeid med anbefaling av prioriteringer der det er konfliktområder.

Før endelig forslag til planprogram legges frem for UBS for vedtak om høring, planlegges det å fremme saker for UBS i tilknytning til temaene flomvern og gjennomføringsstrategi.

2. Foreløpige drøftinger mellom SRH og SU om etterfølgende prosess med realisering av delfelt

SRH og SU er representert både i prosjektsekretariatet og styringsgruppen for *Planprogram Holmen og Østre havn*. Et godt gjennomarbeidet og tilstrekkelig fleksibelt planprogram er avgjørende for neste skritt for utvikling av området.

Det avholdes jevnlige statusmøter mellom SRH og SU i forhold til pågående arbeidsprosess med utarbeidelse av planprogrammet, og drøftinger av effektivering av det videre utviklingsarbeidet – som foreløpig er tilstrekkelig avtalefestet i samarbeidsavtalen.

Første milepæl er UBS sitt vedtak av høring av planprogrammet og den neste er vedtak av planen, som i foreløpig tidsplan er hhv. i april 2021 og november/desember 2021. Når den første milepælen nås, planlegges det å fremlegge orienteringssak for styrene i SRH og SU om en felles utviklingsplan for Østre havn. Denne vil peke ut at første utbyggingsområde vil være felt A1 Bekhuskaien. Det gis samtidig beskrivelse av hva man anbefaler videre i fht. rekkefølge av feltutbygginger og midlertidige endringer i retning av en helhetlig byutvikling.

Når milepæl nr 2 inntreffer med vedtak av planprogrammet, kan det inngås en mer konkret og forpliktende avtale mellom SRH og SU, samtidig som man kan starte søk etter partner for utvikling og utbygging av Bekhuskaien. Det kan tenkes at man kan komme i gang med anleggsarbeid på Bekhuskaien tidlig i 2025.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler



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

SAK NR.: 61/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183
Saksbeh.: DM
Innstill. dato: 30.11.2020

Utvidelse av tilbud til fritidsbåter i Vågen

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	61/20	07.12.2020	

Forslag til vedtak:

- «1. Styret tar saken til orientering.
2. Styret ber om at saken fremlegges i februar 2021 for endelig avgjørelse av hvilket alternativ som skal gjennomføres.
3. Styret godkjenner at SRH foretar innkjøp av flytebrygge på nåværende tidspunkt til Strandkaien, for å kunne være forberedt til å kunne gjennomføre alternativ 1 og 2 innen sommeren 2021.»



Bakgrunn

SRH har generelt et inntrykk av at det er ønsket et betydelig bedre tilbud for fritidsbåter innerst i Vågen. Dette er bl.a. kommunisert via media, sosiale kanaler og direkte henvendelser.

I sak 34/20 informerte havnedirektøren om at SRH skulle etablere en intern arbeidsgruppe som skal se på mulighetene for å utvide kapasiteten til fritidsbåter, innføre enklere betalingsordning og bedre servicetilbud til brukerne. Arbeidsgruppen har bestått av daglig leder i SRHD, maritim sjef, maritim koordinator, sikkerhetssjef, fagarbeider og forretningsutvikler.

En utvidet småbåthavn i Indre Vågen var tema i arbeidet med Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034. SRH og havneaktører ba i avsluttende behandling av planen om at det i området også måtte tas hensyn til nytte-trafikken med hurtigbåter i rute og charter, samt veteranskipene som ligger til Strandkaaien. Det ble derfor tatt inn en bestemmelse som ivaretar begge formål. Indre Vågen inngår i området som nå vurderes for et utvidet tilbud for fritidsbåter.

Arbeidsgruppen har presentert arbeidet fortløpende til ledergruppen.

Saken

Arbeidsgruppen har kartlagt mulighetene for utvidelse av kapasitet med hovedfokus på Indre Vågen. Dagens gjestehavn er skissert i vedlagte bilag 1. Tilgjengelig kapasitet er 18 stk. 20 fots fritidsfartøyer. Kapasiteten økes dersom fritidsfartøyene legges på utsiden av hverandre.

Arbeidsgruppen har vurdert tre alternativer for å øke kapasiteten.

Alternativ 1:

Flytebrygge ved Skagenkaaien flyttes ca. 30 meter lengre nord og etableres rett sør av fortøyningspullert nummer 7. En konsekvens av å flytte flytebryggen lengre nord er at cruiseskip over 255 meter ikke kan fortøye langs Skagenkaaien. Annen kaiplass til cruiseskipene er ikke vurdert på nåværende tidspunkt, dette vil det jobbes videre med når det er avklart hvilket alternativ som velges.

SRH har per i dag to kailinjer i Stavanger der cruiseskip over 255 meter kan fortøye; Strandkaaien og Skagenkaaien.

Nedenfor fremkommer foreløpig antall cruiseanløp med skip over 255 meters lengde som på nåværende tidspunkt må benytte Skagenkaaien dersom anløpene ikke blir kansellert;

- 2021: 11 cruiseskip langs Skagenkaaien.
- 2022: Anslagsvis 15 cruiseskip langs Skagenkaaien
- 2023: Anslagsvis 7 cruiseskip langs Skagenkaaien
- 2024: Ingen cruiseskip som overstiger 255 meter langs Skagenkaaien

Inntektene til SRH av cruisefartøyene som er nevnt ovenfor ligger i størrelsesorden kr. 120 000 pr. anløp. (EPI inntekter/rabatter er ikke medtatt.)

Veteranskipene «Rogaland» og «Sandnes» må omrokeres. Alternativ plass til veteranskipene er ikke vurdert. SRH regner med at ett av veteranskipene kan bli liggende langs Strandkaaien på utsiden av havnekontoret.

Det er videre foreslått følgende tiltak:

- a) En ny flytebrygge etableres ut fra Strandkaaien.
- b) Treskjørt etableres langs kaisidene på sørsiden av flytebryggene (både langs Skagenkaaien og Strandkaaien).
- c) Laste- og lossesone for hurtigbåter flyttes lengre nord.
- d) Fortøyningspullert nummer 9 på Skagenkaaien må utbedres. Prisestimat for dette foreligger ikke på nåværende tidspunkt.

Prisestimat for ovennevnte tiltak er ca kr. 2 700 000.

I vedlagte bilag 2 fremkommer skissert løsning for alternativ 1. Ved skissert løsning økes kapasiteten til 43 stk. 20 fots fritidsfartøyer. Kapasiteten økes ytterligere dersom fritidsfartøyene legges på utsiden av hverandre.

Alternativ 2:

Dersom cruiseskip ikke anløper Skagenkaaien i løpet 2021 grunnet koronapandemien, kan ett av veteranskipene flyttes over til Skagenkaaien. Se vedlagt bilag 3 for skissert løsning av alternativ 2.

Tiltak a, b og c som vist for alternativ 1 gjennomføres. Prisestimat for ovennevnte tiltak: kr. 2 700 000.

Alternativ 3:

Cruisesesongene går som planlagt i 2021, 2022 og 2023;

Veteranskipene:

Ett veteranskip kan bli liggende på Strandkaaien utenfor havnekontoret, veteranskip to kan bli liggende langs Skagenkaaien.

De dagene SRH forventer cruiseskip til Skagenkaaien, må ett av veteranskipene flyttes til alternativ kaiplass.

Treskjørt etableres langs kaisidene på sørsiden av dagens flytebrygge, samt på Strandkai-siden hvor «Rogaland» nå ligger fortøyd.

Prisestimat for overnevnte tiltak ca kr. 500 000.

I vedlagte bilag 4 fremkommer skissert løsning for alternativ 3. Kapasiteten økes til 29 stk. 20 fots fritidsfartøyer. Kapasiteten økes ytterligere dersom fritidsfartøyene legges på utsiden av hverandre.

Tiltak a, b og c under alternativ 1 implementeres først fra 2024. Dette for å hensynta eksisterende cruisereservasjoner.

Uavhengig av hvilket alternativ det skal å jobbes videre med, er følgende foreslått fra arbeidsgruppen:

1. SRH foretar innkjøp av flytebrygge til Strandkaaien for å kunne være forberedt for å kunne gjennomføre alternativ 1 og 2 fra 2021. Prisestimat ca. kr. 1 000 000.
2. Ny betalingsordning innføres i løpet av våren 2021.

3. Det tilrettelegges for fritidsfartøyer nord av flytebryggen på Skagenkaaien, i de perioder kommersiell fartøystrafikk ikke benytter kailinjen.
 - a) Betalingsordningen skal sørge for fleksibel justering av hvor mange meter som settes av til fritidsfartøy nord av dagens flytebrygge på Skagenkaaien.
 - b) Noen fritidsbåtplasser bør settes av til forhåndsreservasjon.
4. Mottaksløsning for kloakk fra fritidsfartøy etableres i Børevigå.
5. Utvide/pusse opp toalett og servicefasiliteter i Børevigå gjestehavn.
 - a) Det utredes samtidig om det er mulig å etablere toalett og servicefasiliteter i tilknytting til Vågen gjestehavn.
6. Sommervikar innføres for å yte service til båtfolket og ta seg av kontroll i gjestehavnene. I tillegg kan hjelpsomme sommervikarer bidra med å utvide tjenestetilbudet i gjestehavnene ved at SRH kan selge eksempelvis aviser, fersk bakst fra bakeri og lignende.

Oppsummering

Administrasjonen i SRH ønsker å drøfte med styret hvilket alternativ det skal jobbes videre med; i dette inngår det også å drøfte hvordan man skal forholde seg til veteranbåtene og hva man skal gjøre med eksisterende avtaler for cruiseskip over 255 meter.

For ordens skyld må det påpekes at det ikke er avklart eller søkt om å etablere treskjørt langs kaisidene i Vågen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Dag Matre
Maritim sjef
Saksbehandler

Vedlegg:

- Bilag 1: Dagens gjestehavn
- Bilag 2: Gjstehavn alternativ 1
- Bilag 3: Gjstehavn alternativ 2
- Bilag 4: Gjstehavn alternativ 3

Rev.	Date	Text	Sign
Drawned by R.KARLSEN	Approved by - date	Filename STAVANGER_HAVN.DWG	Date 0
		Title PORT OF STAVANGER SKETCH DETAILS	Scale 1:500
		Customer Stavangerregionen Havnedrift AS	Drawing no.
			Size A3
			Sheet 1/1



STAVANGER HARBOUR - LINE 004V-013V
GJESTEHAVN VÅGEN
20' BÅTER MED EKSIST. PLASSERING AV FLYTEBRYGGE

REV.NR. 02 - 25.11.2020

Vedlegg sak 61 - Bilag 1



STAVANGER
REGIONEN
Havnedrift AS



Rev.	Date	Text	Sign
Drawned by R.KARLSEN	Approved by - date	Filename STAVANGER_HAVN.DWG	Date 0
		Title PORT OF STAVANGER SKETCH DETAILS	Scale 1:500
		Customer Stavangerregionen Havnedrift AS	Drawing no.
			Size A3
			Sheet 1/1



STAVANGER HARBOUR - LINE 004V-013V
GJESTEHAVN VÅGEN
20' BÅTER MED NY PLASSERING AV FLYTEBRYGGE

REV.NR. 01 - 24.11.2020



Vedlegg sak 61 - Bilag 2



STAVANGER
REGIONEN
Havnedrift AS

Description:

- = Electrical cabinets
- = Water post
- H=2,5** = Quayheights above chart datum
- = ISPS Fence permanent
- = ISPS Folding fence
- = Subsea pipeline - water
- = Subsea cable - High Voltage
- Subsea cables & pipeline according to nautical chart 16.
- = Mooring winches
- = Mooring mount

Mooring bollards - no. & tons

200T	150T	100T	50T	25T	UDEF

Rev.	Date	Text	Sign
Drawn by R.KARLSEN	Approved by - date	Filename STAVANGER_HAVN.DWG	Date 0
		Title PORT OF STAVANGER SKETCH DETAILS	Scale 1:750
		Customer Stavangerregionen Havnedrift AS	Drawing no.
			Size A3
			Sheet 1/1

RUTEK

Rutek AS - Seiskjervegen 11 - 4055 Sola

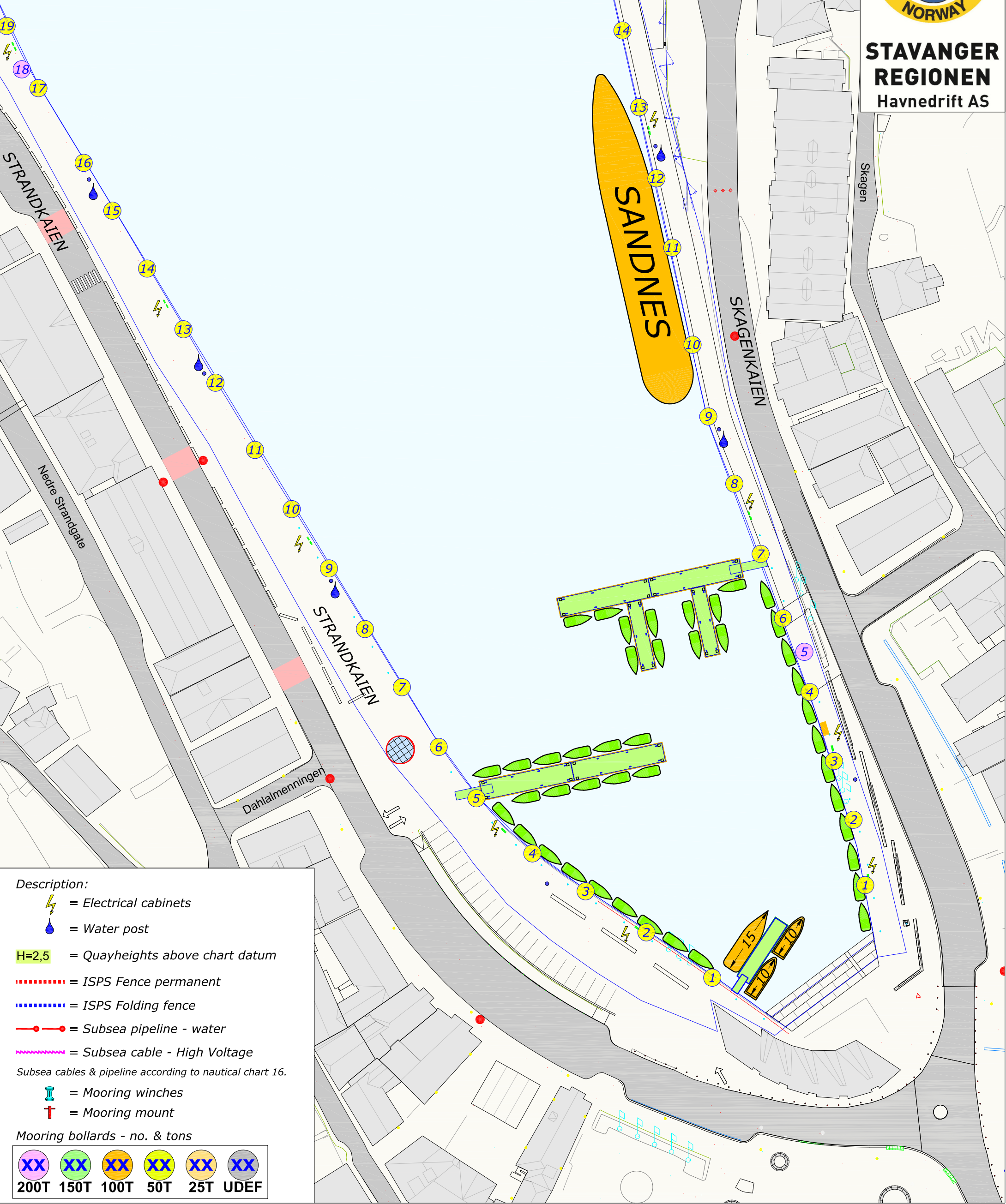
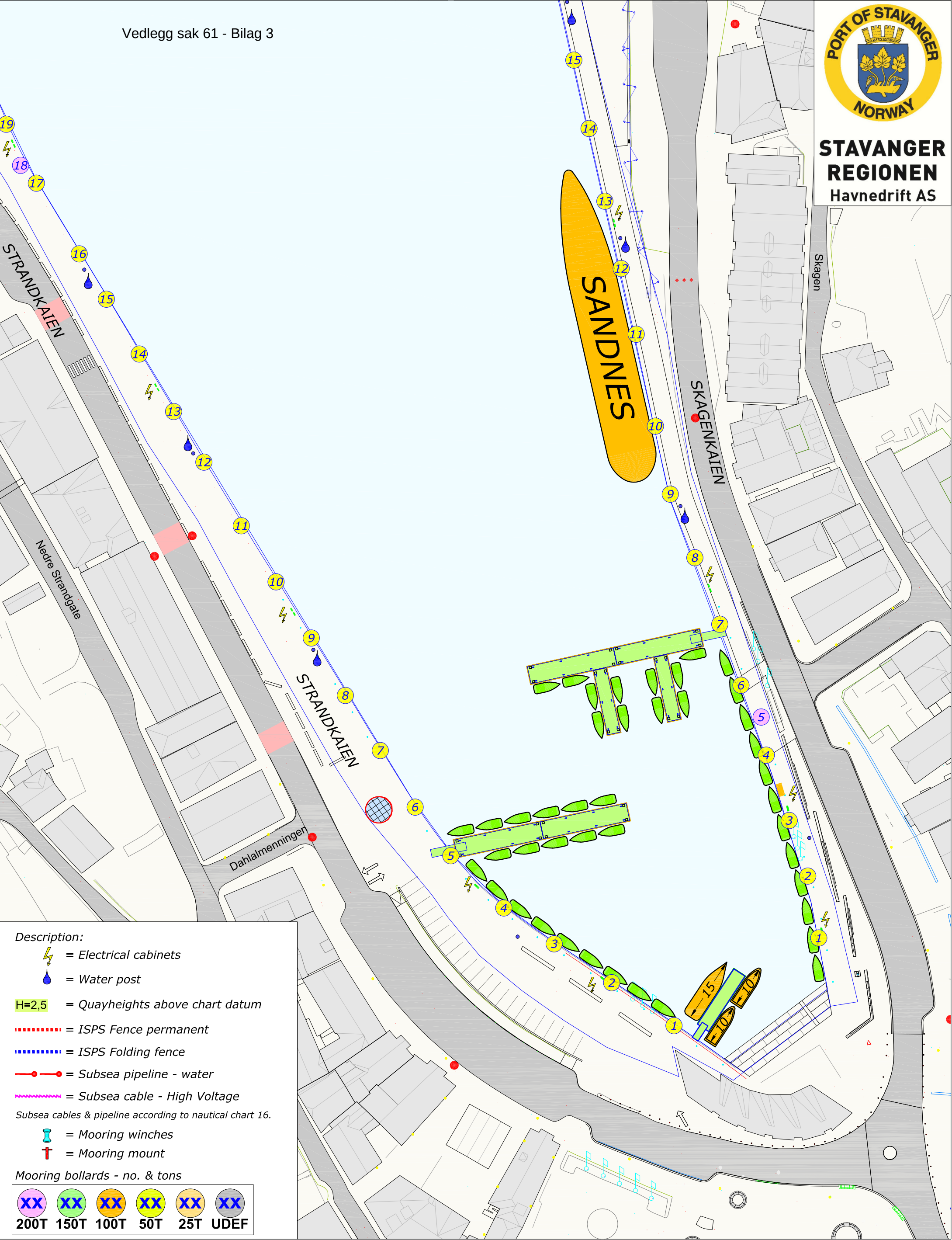
STAVANGER HARBOUR - LINE 004V-013V

GJESTEHAVN VÅGEN

20' BÅTER MED NY PLASSERING AV FLYTEBRYGGE

ALTERNATIV 2

REV.NR. 03 - 27.11.2020



Rev.	Date	Text	Sign
Drawn by R.KARLSEN	Approved by - date	Filename STAVANGER_HAVN.DWG	Date 0
		Title PORT OF STAVANGER SKETCH DETAILS	Scale 1:750
		Customer Stavangerregionen Havnedrift AS	Drawing no.
			Size A3
			Sheet 1/1



Rutek AS - Seiskjervegen 11 - 4055 Sola

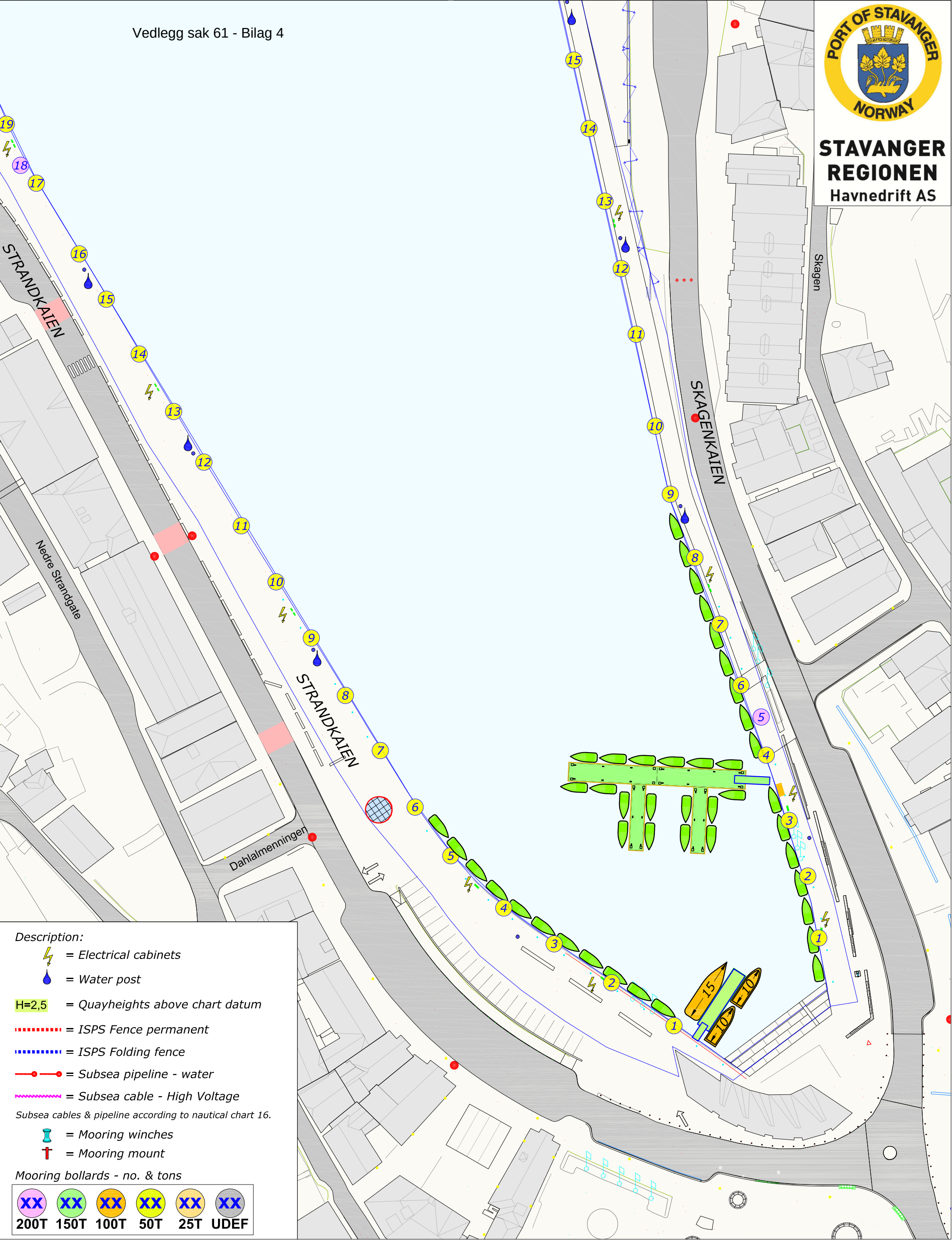
STAVANGER HARBOUR - LINE 004V-013V

GJESTEHAVN VÅGEN

20' BÅTER MED EKSIST. PLASSERING AV FLYTEBRYGGE

ALTERNATIV 3

REV.NR. 03 - 27.11.2020



Vedlegg sak 61 - Bilag 4



STAVANGER
REGIONEN
Havnedrift AS



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

SAK NR.: 62/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2020/183

Saksbeh.: DM
Innstill. dato: 27.11.2020

Ordensforskrift, fartsforskrift og saksbehandlingsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov for Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	51/20	20.10.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	62/20	07.12.2020	

Forslag til vedtak:

- «62.1/20 Styret godkjenner at høringsbrevene for fartsforskriften og ordensforskriften med tilhørende utkast til forskrifter sendes ut på høring til berørte virksomheter og organisasjoner for uttalelse, jf. forvaltningsloven § 37.
- 62.2/20 Styret godkjenner at forslag til høringsbrev med tilhørende utkast til forskrift om saksbehandlingsgebyr for Stavangerregionen Havn IKS sendes til godkjennelse til kommunestyrene i Sola, Randaberg og Stavanger kommuner.»



Bakgrunn

Som beskrevet i sak 51/20 er det foretatt en rekke endringer i den nye havne- og farvannsloven.

SRH har etter delegeringsvedtak fra eierkommunene, gitt ut to forskrifter;

- [Forskrift](#) om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland.
- [Forskrift](#) om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland.

I tråd med endringer i den nye loven samt en direkte konsekvens av kommunesammenslåing må disse forskriftene erstattes med nye forskrifter. Noe av innholdet i tidligere forskrifter kan videreføres, mens noe av innholdet må fjernes.

I tillegg til overnevnte forskrifter har SRH også behov for å oppdatere forskrift om saksbehandlingsgebyr for Stavangerregionen Havn IKS som hadde ikrafttredelse 1. januar 2012. Saksbehandlingsgebyr skal dekke SRH sine kostnader ved behandling av søknader om tiltak i sjø.

Nytt utkast til forskrifter fremlegges styret før de sendes ut på høring til berørte virksomheter og organisasjoner for uttalelse, jf. forvaltningsloven § 37.

Saken

SRH har utarbeidet høringsbrev samt tilhørende utkast til tre nye forskrifter.

1. Forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland. (Heretter forkortet til fartsforskriften)
2. Forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland. (Heretter forkortet til ordensforskriften)
3. Forskrift om saksbehandlingsgebyr i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland.

Fartsforskrift

SRH har i hovedsak foreslått at gjeldende regulering videreføres i de nye forskriftene, men noen justeringer er nødvendige. Vedlagt til saken: Utkast høringsbrev_Regulering av ferdsel med fritidsfartøy og utkast til forskrift følger av bilag 1. Ihht. ny havne- og farvannslov har ikke SRH lengre myndighet til å regulere fart for nyttefartøy og fritidsfartøy i hoved- og biled. SRH er av den formening at det fortsatt vil være nødvendig og regulere fart for nyttefartøy og fritidsfartøy i hoved- og biled i de områdene som per i dag er regulert. Denne oppgaven er etter ny havne- og farvannslov ilagt Kystverket. SRH har utarbeidet et brev som sendes til Kystverket for å belyse dette, se bilag 2. SRH ønsker at Kystverket skal utarbeide en forskrift for ovennevnte områder i samarbeid med SRH. Dette med formål om at forskriftene skal utfylle hverandre.

Ordensregler

Gjeldende ordensregler som er regulert i dagens ordensforskrift er foreslått flyttet fra ordensforskriften til «Prisliste og Vilkår». Forslag til ny ordensforskrift følger saken som bilag 3. Nedenfor følger vilkår som tas ut av dagens ordensforskrift og implementeres i «Prisliste og Vilkår». I tillegg er det foreslått noen nye vilkår.

1. Generelle vilkår
- 1.1 Fartøy og tjenesteleverandører i Stavangerregionen Havn har akseptert gjeldende priser samt gjeldende vilkår.
- 1.2 Den som har forårsaket skade på havner, havneanlegg eller innretninger skal snarest mulig melde fra til Stavangerregionen Havn om skaden.
- 1.3 Stavangerregionen Havn kan pålegge et fartøy å flytte seg fra anvist plass dersom det er nødvendig av hensyn til miljøvennlig, sikker eller effektiv havnevirksomhet.
- 1.4 Stavangerregionen Havn kan forby vedlikeholdsarbeid eller annen virksomhet i havnen.
- 1.5 Stavangerregionen Havn har ikke ansvar eller forpliktelser for gods som er lagret innendørs, på kaiområder eller på åpent lagerområde, uten særskilt avtale.
- 1.6 Fartøy som ligger til kai hos Stavangerregionen Havn skal til enhver tid være forsvarlig bemannet. Dersom fartøyet i perioder ikke har tilstrekkelig bemanning, må dette ha forhåndsgodkjennelse av Stavangerregionen Havn.
- 1.7 Fartøy som ligger til kai hos Stavangerregionen havn skal til enhver tid være forsvarlig vedlikeholdt og sikkert fortøyd.
- 1.8 Under manøvrering skal skipet manøvreres forsiktig slik at propellvannet ikke forårsaker skade.
- 1.9 Når fartøyet ligger ved kai skal fartøyets utløpsåpninger som vender mot kai og andre fartøyer være forsvarlig stengt, slik at spillvann, damp e.l. ikke volder fare eller er til unødig sjenanse. Fartøyet skal heller ikke slippe ut sot eller røyk som kan medføre skade eller være til unødig sjenanse for havnevirksomheten.
- 1.10 Vedlikeholdsarbeid kan utføres dersom dette ikke medfører ulempe for nærliggende bebyggelse. Støyende arbeid om natten og på søndager og helligdager er ikke tillatt. Før vedlikeholdsarbeid påbegynnes for fartøy som ligger til kai ved «Cruise and Waiting Terminal Stavanger» skal det søkes om tillatelse fra Stavangerregionen Havn.
- 1.11 Øvelser og mønstringer kan avholdes ved kai dersom dette ikke medfører ulempe for nærliggende bebyggelse, eller andre fartøy i havnen. Stavangerregionen Havn skal varsles per telefon eller e-post i god tid før øvelsen starter. Havnen skal kontaktes før livbåter låres.
- 1.12 Leverandører av tjenester i havnen, som f.eks. fortøyningstjenester skal være godkjent av SRH.

Saksbehandlingsgebyr

Saksbehandlingsgebyr skal dekke SRH sine kostnader ved behandling av søknader om tiltak i sjø. Utkast til forskrift om saksbehandlingsgebyr følger saken som bilag 4. Ved utarbeidelse av forslag til ny forskrift om saksbehandlingsgebyr, er det foreslått at satsene fremkommer i gjeldende prisliste for SRH. Gebyret skal ikke overskride selvkost. Ved å angi gebyrets størrelse i SRH sin prisliste, kan gebyret justeres mot SRH sine kostnader. Det vil dermed ikke være nødvendig å utarbeide en ny forskrift, dersom gebyret i fremtiden må justeres i forhold til selvkost.

Saksbehandlingsgebyret er foreslått endret som følger;

Fra eksisterende forskrift om saksbehandlingsgebyr av 1. januar 2012, vedlagt saken som bilag 5.

1. Tiltaksklasse 1;
 - a) Fortøyningsinstallasjoner, kaier, (flyte)brygger, moloer, utfylling, utdyping, dumping, opplag av fartøyer, ledninger, kabler og rør m.v.
Gebyr kr 3 000,- pr søknad.
2. Tiltaksklasse 2;
 - b) Øvrige tiltak som ikke faller inn under noen av tilfellene nevnt under tiltaksklasse 1.
Gebyr kr 10 000,- pr søknad.»

Foreslåtte satser som er foreslått å innføre i SRH sin «Prisliste og Vilkår 2021»

1. Tiltaksklasse 1;

Fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, moloer, mindre utfyllinger, utdyping, opplag av fartøy, ledning, kabler rør og lyskilder.
Gebyr kr 6 000,- pr søknad.
2. Tiltaksklasse 2;

Utbygginger av større omfang.
Gebyr kr 15 000,- pr søknad.
3. Tiltak som i tillegg til saksbehandling krever befaring, vil bli fakturert etter medgått tid, i tillegg til tiltaksklasse 1 eller 2.

Gebyr kr 850,- pr. time. Minstesats 2 timer.
4. For oppfølging av tiltak som utføres/eller er utført i strid med tillatelse skal det betales gebyr etter medgått tid.

Gebyr kr 850,- pr. time. Minstesats 4 timer.

Satsene er ikke justert siden 2012. Prisøkningen som er foreslått skyldes flere faktorer i tillegg til generell prisutvikling. Blant annet har SRH begynt å sende behandling av søknader om tiltak i sjø til høring til aktuelle myndigheter, saksbehandlingen er dermed mer tidkrevende i forhold til tidligere praksis.



Oppsummering

Arbeidet med ordensforskrift og fartsforskrift ifm. ny havne- og farvannslov er ferdigstilt og er klar til å sendes ut på høring til berørte parter. Saksbehandlingsforskrift er klar til å sendes til godkjenning i kommunestyrene Stavanger, Sola og Randaberg. I forhold til de generelle vilkårene i «Prisliste og Vilkår» gjenstår et mindre arbeid ift. mindre justeringer av ordvalg og rekkefølge av vilkårene.

Havnedirektøren ber styret godkjenne at høringsbrevene med tilhørende utkast til forskrifter sendes ut på høring til berørte virksomheter og organisasjoner for uttalelse, jf. forvaltningsloven § 37.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Dag Matre
Maritim sjef
Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1: Utkast høringsbrev - Regulering av ferdsel med fritidsfartøy og utkast til forskrift.

Bilag 2: Brev til kystverket.

Bilag 3: Utkast høringsbrev - Bruk av kommunens sjøområde og utkast til forskrift.

Bilag 4: Utkast høringsbrev - Lokal forskrift om saksbehandlingsgebyr.

Bilag 5: Eksisterende forskrift om saksbehandlingsgebyr

Forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland.

Forskrift fastsatt av Stavangerregionen Havn IKS med delegasjonshjemmel i selskapsavtalen § 1, samt i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 8, jf. § 4.

§ 1 Formål

Forskriften gir regler om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunenes sjøområder. Dette er for å ivareta hensynet til trygg ferdsel og forsvarlig og miljøvennlig bruk- og forvaltning av farvannet. De ulike interesser i farvannet, herunder friluftsinnteresser og næringsinteresser, skal ivaretas.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder kommunens sjøområde for Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, jf. havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav f.

§ 3 Definisjoner

- a) Fritidsfartøy: fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet.
- b) Kommunens sjøområde: området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hovedled og biled.
- c) Hoved- og biled: de farledene som anses som de viktigste farledene hvor trafikken er størst, og som er fastsatt i forskrift om farleder.
- d) Vannscooter: En farkost med skroglengde mindre enn 4 meter, utstyrt med innenbords motor som driver et vannjetaggregat som hoved fremkomstmiddel, og som er konstruert for å bli betjent av en eller flere personer som sitter, står eller kneler på, fremfor i, skroget.
- e) Lignende motordrevne fartøy: Vannmotorsykler, vannmopeder, motorisert surfebrett eller liknende (gjelder ikke saktegående undervannsscootere med elektromotor).
- f) Land: Fastlandet, samt øyer, holmer og skjær som er synlige over overflaten.
- g) Sport/lek: bruk med varierende fart, akselerasjon og retning.

§ 4 Fartsbegrensning

Fartsbegrensning i kommunens sjøområde

8 knop er høyeste tillatte hastighet i følgende farvann:

- a) Stavanger: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene i vest
1. N: 58° 59.437' Ø: 5° 42.023' (Tastarevet)
 2. N: 58° 59.474' Ø: 5° 42.680' (Ulsneset)
- og innenfor en linje trukket mellom posisjonene i øst
3. N: 58° 58.430' Ø: 5° 45.056' (Strømsteinen)
 4. N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)
- b) Byøyene: innenfor en linje trukket mellom posisjonene
1. N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)
 2. N: 58° 59.095' Ø: 5° 45.544' (Steinsøyskjeret)
 3. N: 58° 59.130' Ø: 5° 46.226' (Kuppholmen)
- og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
4. N: 58° 59.531' Ø: 5° 46.196' (Roaldsøy, øst)
 5. N: 58° 59.706' Ø: 5° 46.820' (Vassøy, vest)
- og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
6. N: 59° 00.392' Ø: 5° 46.998' (Davidsholmen)
 7. N: 59° 00.321' Ø: 5° 47.349' (Vassøytåna)
- og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
8. N: 59° 00.705' Ø: 5° 45.207' (Lundssandneset)
 9. N: 59° 00.595' Ø: 5° 45.773' (Oterudneset)
- c) Risavika: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene
1. N: 58° 55.717' Ø: 5° 34.227' (Laksholmbåen)
 2. N: 58° 55.884' Ø: 5° 34.513' (Tananger lykt)

Farledsareal hoved- og biled er unntatt.

§ 5 Tidsbegrensning

Det er forbudt for fritidsfartøy å ferdes i de tidspunkt/datoer der det er gitt tidsbegrensninger ihht. enhver tid gjeldende forskrifter.

§ 6 Forbudssoner

Det er forbudt for fritidsfartøy å ferdes i natur/landskapsområder som er vernet eller fredet ihht. enhver tid gjeldende forskrifter.

§ 7 Bruk av vannscootere

a) Aktsom ferdsel

For å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv reguleres bruk av vannscooter eller lignende motordrevne fartøy som følger:

Fører plikter å opptre aktsomt, slik at det ikke oppstår risiko for farlige situasjoner eller skade på natur og miljø.

Det er forbudt med sport/lek i forbudsområde.

b) Forbudsområde

Det er ikke tillatt å ferdes med vannscooter og lignende motordrevne fartøy i et område fra land og ut til farledsareal hoved- og biled, med unntak av transportferdsel.

Transportferdsel skal skje på følgende vilkår:

1. det skal velges den mest sikre, effektive og ellers hensiktsmessige rute ut ifra forholdene ut til farledsareal hoved- og biled.
2. det skal ferdes aktsomt og hensynsfullt.

§ 8 Dispensasjon

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig.

Dispensasjonen skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Avgjørelser om innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon er enkeltvedtak, og kan påklages. Klager på slike enkeltvedtak skal avgjøres endelig av Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 4 andre ledd.

§ 9 Reaksjonsmidler og straff

Overtredelse av forskriften, herunder enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med overtredelsesgebyr etter lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 51, for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse, jf. § 50.

§ 10 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. april 2021.

Fra samme tidspunkt oppheves Forskrift 19. februar 2019 nr. 206 om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland.

Høring av ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.

1 Innledning

I henhold til forvaltningsloven § 37 legges forslag til ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner ut på høring. Etter høringsperioden vil forslaget og innkomne høringsinnspill bli behandlet av Havnestyret.

2 Bakgrunn

Den 1. januar 2020 trådte den nye havne- og farvannsloven i kraft, og med den ble det foretatt en rekke endringer og omstruktureringer i forhold til tidligere lov, og tilhørende forskrifter.

Lovens § 8 gir kommunene myndighet til å regulere ferdsel med fritidsfartøy, men i forhold til tidligere har ikke kommunene lenger adgang til å regulere fartsbegrensninger for nyttefartøy i kommunens sjøområde.

Videre har det vært en kommunesammenslåing av Stavanger, Rennesøy og Finnøy kommuner, og dette nødvendiggjør visse endringer i ny forskrift i forhold til det som står i gjeldende forskrift.

I henhold til forskrift om overgangsregler og om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 16.april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 4, oppheves eksisterende: Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland:

<https://lovdata.no/pro/#document/LF/forskrift/2019-02-19-206>

Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland oppheves samtidig ved ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i Sola, Randaberg og Stavanger kommuner ikrafttrekkes.

3 Ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner

Stavangerregionen Havn IKS har utarbeidet et forslag til ny forskrift. Havne- og farvannsloven § 8 er hjemmelen for kommunens adgang til å regulere ferdselen for fritidsfartøy, og det står i bestemmelsen at kommunen kan sette andre fartsgrenser for fritidsfartøy enn de som er satt etter § 7 (regulering av ferdsel i farvann).

I tillegg til fartsregulering for fritidsfartøy har Stavangerregionen Havn IKS adgang til å regulere andre forhold som gjelder ferdsel i forskriften, eksempelvis:

- Bruk av vannscooter
- Forbudssoner
- Tidsbegrensninger

Forslaget til ny forskrift er så langt det har latt seg gjøre, en videreføring av dagens forskrift når det gjelder fartsregulering, men med flere endringer knyttet til annen regulering av ferdsel for fritidsfartøy. Diverse formelle forhold må naturlig nok endres, og gjennomgås ikke i høringsbrevet.

3.1 Forslag til innhold i ny forskrift og hva som videreføres fra eksisterende forskrift

Nedenfor redegjøres det for Stavangerregionen Havns forslag til innhold i ny forskrift samt hva som videreføres fra eksisterende forskrift:

- **Formål, virkeområde og definisjoner**

Det er foreslått at formål, virkeområde og definisjoner tilføyes i ny forskrift.

Forskriften gjelder i kommunens sjøområde, og vil ikke gjelde i hoved- og bileden. For en oversikt over hva som er kommunens sjøområde, vises det til:

Kystinfo.no. Velg deretter:

- Temalag
- Farled og merker
- Gjeldende farledsareal
- Alternativt gjeldende hoved- og biled

- **Fartsbegrensning for fritidsfartøy.**

Fartsbegrensning i kommunens sjøområde

8 knop er høyeste tillatte hastighet i følgende farvann:

a) *Stavanger: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene i vest*

1. *N: 58° 59.437' Ø: 5° 42.023' (Tastarevet)*

2. *N: 58° 59.474' Ø: 5° 42.680' (Ulsneset)*

og innenfor en linje trukket mellom posisjonene i øst

3. *N: 58° 58.430' Ø: 5° 45.056' (Strømsteinen)*

4. *N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)*

b) *Byøyene: innenfor en linje trukket mellom posisjonene*

1. *N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)*

2. *N: 58° 59.095' Ø: 5° 45.544' (Steinsøyskjeret)*

3. *N: 58° 59.130' Ø: 5° 46.226' (Kuppholmen)*

og innenfor en linje trukket mellom posisjonene

4. *N: 58° 59.531' Ø: 5° 46.196' (Roaldsøy, øst)*

5. *N: 58° 59.706' Ø: 5° 46.820' (Vassøy, vest)*

og innenfor en linje trukket mellom posisjonene

6. *N: 59° 00.392' Ø: 5° 46.998' (Davidsholmen)*

7. *N: 59° 00.321' Ø: 5° 47.349' (Vassøytåna)*

og innenfor en linje trukket mellom posisjonene

8. *N: 59° 00.705' Ø: 5° 45.207' (Lundssandneset)*

9. *N: 59° 00.595' Ø: 5° 45.773' (Oterudneset)*

c) *Risavika: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene*

1. *N: 58° 55.717' Ø: 5° 34.227' (Laksholmbåen)*

2. *N: 58° 55.884' Ø: 5° 34.513' (Tananger lykt)*

Farledsareal hoved- og biled er unntatt.

Det er foreslått at områder hvor lokale fartsbegrensninger er regulert i gjeldende forskrift videreføres. Eksisterende fartsskilt skilt, må endres ved at hovedskiltet får et underskilt med «kun fritidsfartøy».

I forbindelse med sammenslåingen av kommunene Stavanger, Finnøy og Rennesøy ble kommunens sjøområde vesentlig utvidet. Det er ikke foreslått innført lokale fartsbegrensninger for kommunens sjøområder i tidligere Finnøy kommune.

Bakgrunnen for dette er følgende:

Det foreligger allerede regulering av fartsbegrensning for de områder der det ikke finnes lokale fartsforskrifter. Dersom det ikke innføres lokale fartsbegrensninger for ovennevnte områder, vil fartsreguleringen for disse områdene følge av reglene i Forskrift om fartsbegrensninger i sjø (aktsomhetsregel samt regel om maks 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor det foregår bading).

Videre er ny nasjonal forskrift om fartsgrenser til sjøs under utarbeidelse og vil sannsynligvis få ikrafttredelse i løpet av 2021. I forslaget til denne forskriften anbefales det at det innføres en generell fartsgrense for fritidsfartøy, og at denne settes til 5 knop 100 meter fra land. Etter at ny forskrift om fartsbegrensninger til sjøs er innført, vil denne forskriften regulere fartsbegrensninger for sjøområdene til tidligere Finnøy kommune.

- **Tidsbegrensning**

Det er forbudt for fritidsfartøy å ferdes i de tidspunkt/datoer der det er gitt tidsbegrensninger ihht. enhver tid gjeldende forskrifter.

Det er foreslått inntatt en regel om at det ikke kan ferdes med fritidsfartøy i de tidspunkt/datoer der det er fastsatt tidsbegrensninger i andre forskrifter. Dette gjelder eksempelvis i fredete/vernede naturområder (hekkeplasser osv.).

- **Forbudssoner**

Det er forbudt for fritidsfartøy å ferdes i natur/landskapsområder som er vernet eller fredet ihht. enhver tid gjeldende forskrifter.

Det er foreslått inntatt en regel om at det ikke kan ferdes med fritidsfartøy i områder der det er fastsatt ferdselsforbud i andre forskrifter.

- **Bruk av vannscootere**

a) Aktsom ferdsel

For å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv reguleres bruk av vannscooter eller lignende motordrevne fartøy som følger:

Fører plikter å opptre aktsomt, slik at det ikke oppstår risiko for farlige situasjoner eller skade på natur og miljø.

Det er forbudt med sport/lek i forbudsområde.

b) Forbudsområde

Det er ikke tillatt å ferdes med vannscooter og lignende motordrevet fartøy i et område fra land og ut til farledsareal hoved- og biled, med unntak av transportferdsel.

Transportferdsel skal skje på følgende vilkår:

1. det skal velges den mest sikre, effektive og ellers hensiktsmessige rute ut ifra forholdene ut til farledsareal hoved- og biled.
2. det skal ferdes aktsomt og hensynsfullt.

Det er foreslått at regelen om bruk av vannscooter i all hovedsak videreføres slik den er i gjeldende forskrift.

3.2 Hva utgår fra gjeldende forskrift

Det tas ikke en nærmere gjennomgang av nødvendige endringer i formelle forhold, gjennomgangen gjelder i all hovedsak det innholdsmessige.

I det følgende vil det gjøres rede for hva som utgår fra gjeldende forskrift:

- **Unntaksbestemmelse**

Unntaksbestemmelsen for fartøy som opptrer i samfunnsøyemed (forsvaret, politiets, ambulansefartøy med flere) utgår da dette er nyttefartøy. Ny forskrift vil kun gjelde for fritidsfartøy, og unntak for nyttefartøy er da overflødig.

4 Høringsfrist

Det foreslås at forskriften trer i kraft 1. april 2021.

Merknader og kommentarer til forskriften sendes skriftlig til Stavangerregionen Havn IKS på e-post til post@stavanger.havn.no, eller pr. post til Strandkaiaen 46, 4005 Stavanger.

Høringsdokumentene vil også være tilgjengelige på våre nettsider: www.stavangerhavn.no.

Høringsfristen settes til 15. februar 2021.

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn

Dag Matre
Maritim Sjef

Vedlegg:

Bilag 1: Utkast til Forskrift om regulering av ferdse med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Sola, Randaberg og Stavanger kommuner.

Bilag 2: Høringsinstanser

FORESPØRSEL OM UTARBEIDELSE AV STATLIG FORSKRIFT OM FARTSREGULERING FOR NYTTEFARTØY I KOMMUNENS SJØOMRÅDE (STAVANGER, SOLA OG RANDABERG KOMMUNER) SAMT FOR FRITIDSFARTØY I HOVED- OG BILED.

Innledning

I forbindelse med den nye havne- og farvannsloven som trådte i kraft 1. januar 2020 har Stavangerregionen Havn IKS startet opp arbeidet med å utforme og vedta to nye forskrifter. Dette gjelder:

- Forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.
- Forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.

Utkast til nye forskrifter er vedlagt. De skal etter planen sendes på høring i løpet av desember.

Bilag 1: Forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.

Bilag 2: Forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.

Bakgrunnen for de nye forskriftene er endringene og omstruktureringer i forhold til tidligere lov, og tilhørende forskrifter. De nye forskriftene er hjemlet i havne- og farvannsloven §§ 8 og 9.

Det legges til grunn at Kystverket er godt kjent med den nye loven og det påfølgende behovet for nytt lokalt regelverk, men grunnlaget for det nye regelverket og innholdet i dette gjennomgås likevel der det anses nødvendig.

Etter gjeldende regelverk er det fastsatt fartsgrenser for nyttefartøy og fritidsfartøy i farvannet tilhørende Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner i Forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland.

I ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunens sjøområde har kommunen imidlertid bare hjemmel til å regulere fart for fritidsfartøy i kommunens sjøområde. Kommunen har ikke lenger hjemmel til å regulere fart for nyttefartøy i kommunens sjøområde, eller hjemmel til å regulere fart for fritidsfartøy i hoved- og biled. Denne myndigheten ligger hos departementet, jf. havne- og farvannsloven § 7 litra a.

Forespørsel om utarbeidelse av statlig forskrift om fartsregulering

Stavangerregionen Havn IKS anser det imidlertid for å være et behov for fartsregulering for nyttefartøy i kommunens sjøområde og for fritidsfartøy i hoved- og biled i de områdene som er regulert i dagens forskrift om fartsbegrensning i sjøen, sjøkart nr. 14 og 16 og havnekart 455, Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland. Dette er også avklart å være ønskelig fra Sør-Vest politidistrikt sin side.

Ettersom myndigheten til å fastsette ovennevnte fartsregulering ligger hos departementet (og slik det er forstått, ved delegering til Kystverket), bes det derfor om at Kystverket utarbeider nødvendige forskrifter med fartsregulering som beskrevet.

Det anses i denne sammenheng hensiktsmessig å opprette et samarbeid mellom Stavangerregionen Havn IKS og Kystverket slik at de statlige og de lokale forskriftene samsvarer med- og utfyller hverandre, og derved at regelverket for fartsregulering i farvannet i kommunene er et helhetlig regelverk som vil fremstå enkelt og oversiktlig å forholde seg til for førere av alle fartøy. Statlige og kommunale regler i samme område bør være mest mulig samordnet.

I forbindelse med utformingen av dagens gjeldende lokale fartsforskrift i 2019, ble det gjort et grundig arbeid av ulike aktører, herunder Kystverket og Stavangerregionen Havn IKS, for å vurdere hvilke fartsgrenser som skulle gjelde for farvannet i Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner. Det foreslås at arbeidet med et nytt statlig regelverk i all hovedsak vil bygge på det arbeidet som allerede er gjort i forbindelse med den gjeldende forskriften, og at den samme fartsreguleringen videreføres. For fritidsfartøy i kommunens sjøområde er gjeldende fartsregulering foreslått videreført i utkast til ny forskrift.

Behov for regulering av ferdsel for vannscooterbruk og pågående statlig arbeid vedrørende fartsregulering til sjøs

Stavangerregionen Havn har vært i kontakt med Kystverket vedrørende denne saken tidligere i 2020, og det ble da vist til at kommunen kan avvente å innføre lokalt regelverk om fartsregulering for fritidsfartøy til det pågående statlige arbeidet med forskrift om regulering av fart for fritidsfartøy og næringsfartøy er avsluttet. Det er forventet at en statlig forskrift om fartsgrenser til sjøs skal være trådt i kraft innen 1. juni 2021.

Det vises i denne sammenheng til rapport fra arbeidsgruppe, oppnevnt av Samferdselsdepartementet, som hadde som oppgave å utrede behovet for fartsforskrifter for fritidsfartøy og næringsfartøy.

Rapport fra arbeidsgruppe – forskrifter om fart til sjøs etter havne- og farvannsloven

Konklusjonen i rapporten er for øvrig at det ikke er grunnlag for å anbefale en generell fartsgrense for næringsfartøy. Det anbefales av arbeidsgruppen at regulering av fart for næringsfartøy bør skje i konkrete områder og i samarbeid med den aktuelle kommunen.

Gjeldende regelverk om regulering av vannscooterbruk, som står i Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland, vil imidlertid ikke lenger være gjeldende fra og med 1. januar 2021, da forskriften opphører fra denne datoen.

I havne -og farvannsloven i § 8 er det gitt hjemmel til kommunen til å fastsette regelverk om vannscooterbruk. Det er i samme bestemmelse gitt hjemmel til å fastsette lokale fartsgrenser for fritidsfartøy i kommunens sjøområde.

Kommunen anser det nødvendig å innføre regelverk for bruk av vannscooter før sommeren 2021, og dermed må Forskrift om regulering av ferdsel for fritidsfartøy i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner ha ikrafttredelse i løpet av våren 2021. Dette innebærer i tillegg til regulering av bruk av vannscooter at også lokale fartsgrenser for fritidsfartøy videreføres. Og med det et påfølgende behov for statlig regulering av fart for nyttefartøy i kommunens sjøområde, samt regulering av fart for fritidsfartøy i hoved- og biled, jf. gjennomgangen av dette under punkt 2.

Videre arbeid

Det imøteses en tilbakemelding fra Kystverket på om et arbeid med statlig forskrift om fartsregulering som ønsket fra Stavangerregionen Havn kan gjennomføres, og i så tilfelle om et samarbeid kan igangsettes.

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn

Dag Matre
Maritim sjef

Forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland

Forskrift fastsatt av Stavangerregionen Havn IKS med delegasjonshjemmel i selskapsavtalen § 1, samt i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 9, jf. § 4.

§ 1 Formål

Forskriften gir regler om bruk av kommunens sjøområde. Dette er for å ivareta hensynet til effektiv og sikker havnevirksomhet, trygg ferdsel og forsvarlig og miljøvennlig bruk- og forvaltning av farvannet. De ulike interesser i farvannet, herunder friluftsinnteresser og næringsinteresser, skal ivaretas.

§ 2 Virkeområde

Forskriften gjelder kommunens sjøområde for Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, jf. havne- og farvannsloven § 3 første ledd bokstav f.

§ 3 Bruk av taubåtassistanse eller fortøyningsassistanse for fartøy ved anløp til og avgang fra havn

Stavangerregionen Havn IKS kan pålegge bruk av taubåt eller fortøyningsassistanse dersom dette er nødvendig av hensyn til trygg ferdsel eller sikker havnevirksomhet.

§ 4 Snøtømming i sjø

Det er forbudt å tømme snø i Stavanger, Sola og Randaberg kommuners sjøområder uten tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS.

§ 5 Krav om tillatelse for å dykke

Dykking i følgende områder krever tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS:

- a) Innenfor området kommunens sjøområde i Risavika en rett linje i vest trukket mellom koordinatene:
N 58° 55,676' E 005° 34,261' – N 58° 55,870' E 005° 34,472'.
(Avgrensning mellom farledsareal 2020 og kommunens sjøområde)
- b) Innenfor området kommunens sjøområde en rett linje i vest trukket mellom koordinatene:
N 58° 59,201' E 005° 42,287' – N 58° 59,445' E 005° 42,806'.
og rett linje i øst mellom koordinatene:
N 58° 58,423' E 005° 45,035' – N 58° 59,145' E 005° 44,508'.
(Avgrensning mellom farledsareal 2020 og kommunens sjøområde)
- c) Offentlige dypvannskaier i Mekjarvik, kailinje O01N og O02N.

d) Fergekaiene i Mekjarvik, Hanasand og Mortavika

Stavangerregionen Havn IKS kan midlertidig forby dykking i andre områder, samt til enhver tid trekke gitt tillatelse tilbake.

Dykking for å berge liv eller verdier som ikke kan vente til tillatelse er gitt, kan likevel gjennomføres. I slike tilfeller skal det snarest mulig meldes fra til Stavangerregionen Havn IKS om dykkingen.

§ 6 Luftfartøy

I Stavangerregionen Havns IKS sjøområde kan luftfartøyer bare lande og starte i

a) Sjøflyhavnen i Hafrsfjord:
En radius av 1000 m rundt punktet: N 058° 54'22,95" E 005° 38'01,28"

Ellers kreves tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS i hvert enkelt tilfelle.

§ 7 Dispensasjon i særlige tilfeller

Stavangerregionen Havn IKS kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra § 4, § 5 og § 6.

Avgjørelser om dispensasjon er et enkeltvedtak, og kan påklages til Kystverket, jf. havne- og farvannslov § 4 andre ledd.

§ 8 Reaksjonsmidler og straff

Overtredelse av forskriften, herunder enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med overtredelsesgebyr etter lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 51, for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse, jf. § 50.

§ 9 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. april 2021.

1. januar 2021 oppheves forskrift 15. desember 2015 nr. 1924 om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland.

Høring av ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola, og Randaberg kommuner.

1 Innledning

I henhold til forvaltningsloven § 37 legges forslag til ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner ut på høring. Etter høringsperioden vil forslaget og innkomne høringsinnspill bli behandlet av Havnestyret.

2 Bakgrunn

Den 1. januar 2020 trådte den nye havne- og farvannsloven i kraft, og med den ble det foretatt en rekke endringer og omstruktureringer i forhold til tidligere lov, og tilhørende forskrifter. Lovens § 9 gir kommunene myndighet til å regulere bruk av kommunens sjøområde, men i forhold til tidligere så har ikke kommunene lenger adgang til å gi ordensregler for havn og kaianlegg (lokale ordensforskrifter).

Videre har det vært en kommunesammenslåing av Stavanger, Rennesøy og Finnøy kommuner, og dette nødvendiggjør visse endringer i ny forskrift i forhold til det som står i gjeldende forskrift.

I henhold til forskrift om overgangsregler og om oppheving av forskrifter gitt med hjemmel i lov 16.april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 5, oppheves eksisterende: Forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner, Rogaland: <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2015-12-15-1924>

Dette innebærer at forskrift om bruk av og orden i havner og farvann for Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommuner oppheves 1. januar 2021.

3 Ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner

Stavangerregionen Havn IKS har utarbeidet et forslag til ny forskrift. Havne- og farvannsloven § 9 angir uttømmende hva det kan gis forskrift om etter bestemmelsen.

Forslaget til ny forskrift er så langt det har latt seg gjøre, en videreføring av dagens forskrift. Diverse formelle forhold må naturlig nok endres, og gjennomgås ikke i høringsbrevet.

3.1 Forslag til innhold i ny forskrift og hva som videreføres fra eksisterende forskrift

Nedenfor redegjøres det for Stavangerregionen Havns forslag til innhold i ny forskrift samt hva som videreføres fra eksisterende forskrift:

- ***Bruk av taubåtassistanse eller fortøyningsassistanse for fartøy ved anløp til og avgang fra havn.***

Stavangerregionen Havn IKS kan pålegge bruk av taubåt eller fortøyningsassistanse dersom dette er nødvendig av hensyn til trygg ferdsel eller sikker havnevirksomhet.

Så langt det har latt seg gjøre, er dette en videreførelse av bestemmelser fra dagens forskrift. Det kan ikke lenger gis pålegg om fortøyning eller oppankring, eller pålegg om forflytning.

- **Snøtømming i sjø**

Det er forbudt å tømme snø i Stavanger, Sola og Randaberg kommuners sjøområder uten tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS.

I gjeldende forskrift er ikke snøtømming i kommunens sjøområde regulert. Av hensyn til miljøet foreslå imidlertid at en slik bestemmelse fastsettes.

- **Krav om tillatelse for å dykke**

Dykking i følgende områder krever tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS:

- a) *Innenfor området kommunens sjøområde i Risavika en rett linje i vest trukket mellom koordinatene:
N 58° 55,676' E 005° 34,261' – N 58° 55,870' E 005° 34,472'.
(Avgrensning mellom farledsareal 2020 og kommunens sjøområde)*
- b) *Innenfor området kommunens sjøområde i Stavanger en rett linje i vest trukket mellom koordinatene: N 58° 59,201' E 005° 42,287' – N 58° 59,445' E 005° 42,806'.
og rett linje i øst mellom koordinatene:
N 58° 58,423' E 005° 45,035' – N 58° 59,145' E 005° 44,508'.
(Avgrensning mellom farledsareal 2020 og kommunens sjøområde)*
- c) *Offentlige dypvannskaier i Mekjarvik, kailinje O01N og O02N.*
- d) *Fergekaiene i Mekjarvik, Hanasand og Mortavika*

Stavangerregionen Havn IKS kan midlertidig forby dykking i andre områder, samt til enhver tid trekke gitt tillatelse tilbake.

Dykking for å berge liv eller verdier som ikke kan vente til tillatelse er gitt, kan likevel gjennomføres. I slike tilfeller skal det snarest mulig meldes fra til Stavangerregionen Havn IKS om dykkingen.

Så langt det har latt seg gjøre, er dette en videreførelse av bestemmelser fra dagens forskrift.

- **Luftfartøy**

I kommunens sjøområde kan luftfartøyer bare lande og starte i

- a) *Sjøflyhavnen i Hafrsfjord:
En radius av 1000 m rundt punktet: N 058° 54'22,95" E 005° 38'01,28"*

Ellers kreves tillatelse fra Stavangerregionen Havn IKS i hvert enkelt tilfelle.

Følgende utgår i ny forskrift under luftfartøyer:

- a) *Pinå:
Området avgrenset av rette linjer trukket mellom de geografiske posisjonene:
N 58° 58,9' E 5° 46,6' N 58° 58,7' E 5° 45,2'
N 58° 58,7' E 5° 46,6' N 58° 58,9' E 5° 45,2'*

b) *Gannsfjorden:*

Området avgrenset av rette linjer trukket mellom de geografiske posisjonene:

N 58° 56,2' E 5° 45,6' N 58° 56,2' E 5° 46,5'

N 58° 55,6' E 5° 45,2' N 58° 55,6' E 5° 45,8'

Områdene under punkt a og b ligger innenfor farledsareal hoved- og biled som Stavangerregionen Havn IKS ikke har myndighet til å regulere bruken for, jf. Havne og farvannsloven § 9 jf. § 3 litra f.

3.2 Hva utgår fra gjeldende forskrift

I det følgende vil det gjøres rede for hva som utgår fra gjeldende forskrift:

- **Regulering av bruk av fritidsfartøy**

Det gis ikke hjemmel i ny Havne og farvannslov for å regulere bruken av fritidsfartøy i ny forskrift om bruk av kommunens sjøområde. Regulering av ferdsel med fritidsfartøy skal skje i en egen ny forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy.

- **Diverse ordensregler:**

De bestemmelser som gjelder ordensregler kan ikke videreføres i ny forskrift. Disse bestemmelsene med tillegg av nye ordensregler vil inntas i Stavangerregionen Havn sin prisliste og vilkår, som sendes ut til brukere av Stavangerregionen Havne.

4 Høringsfrist

Det foreslås at forskriften trer i kraft 1. april 2021.

Merknader og kommentarer til forskriften sendes skriftlig til Stavangerregionen Havn IKS på e-post til post@stavanger.havn.no, eller pr. post til Strandkaia 46, 4005 Stavanger.

Høringsdokumentene vil også være tilgjengelige på våre nettsider: www.stavangerhavn.no.

Høringsfristen settes til 15. februar 2021.

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn

Dag Matre
Maritim Sjef

Vedlegg:

Bilag 1: Utkast til Forskrift om bruk av kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland.

Bilag 2: Høringsinstanser

Høring av ny lokal forskrift om saksbehandlingsgebyr.

Den 1. januar 2020 trådte den nye havne- og farvannsloven (lov av 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann) i kraft. Det fremkommer av lovens § 14 at:

Tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdsele eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, kan ikke etableres uten tillatelse.

Stavangerregionen Havn IKS er tillatelsesmyndighet for tiltak som skal settes i verk i kommunens sjøområde for Sola, Randaberg og Stavanger kommuner.

Videre, i lovens § 33, står det at kommunestyret kan gi forskrift om gebyr for kommunens behandling av søknad om tillatelse etter bestemmelser i, eller i medhold av, havne- og farvannsloven. Gebyret skal ikke overskride selvkost. Det kan ikke ilegges gebyr for behandling av klage over vedtak.

Det foreslås herved at det gis en ny lokal forskrift om saksbehandlingsgebyr. Den nye forskriften vil i all hovedsak være en videreføring av eksisterende forskrift.

Kommunestyrene i eierkommunene, Stavanger, Sola og Randaberg, må behandle og godkjenne den nye lokale forskriften om saksbehandling. Det forutsettes at alle eierkommunene må fastsette likelydende vedtak. Dersom det gis høringssvar med forslag til endringer i forskriften, vil det bli sendt ut et nytt korrigeret utkast til behandling i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner.

Høringsfrist:

Det foreslås at forskriften trer i kraft 1. mars 2021.

Merknader og kommentarer til forskriften sendes skriftlig til Stavangerregionen Havn IKS på e-post til post@stavanger.havn.no, eller pr. post til Strandkaia 46, 4005 Stavanger.

Høringsdokumentene vil også være tilgjengelige på våre nettsider: www.stavangerhavn.no.

Høringsfristen settes til 15. februar 2021.

Vedlegg: Utkast til Forskrift om saksbehandlingsgebyr i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn

Dag Matre
Maritim Sjef

Forskrift om saksbehandlingsgebyr i kommunens sjøområde i Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland

Forskrift fastsatt av Stavanger, Sola og Randaberg kommunestyre (dato) med hjemmel i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann § 33.

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for behandling av søknader om tiltak i sjø etter Havne- og farvannsloven § 14 for Stavanger, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland.

§ 2 Gebyrets størrelse

Gebyrets størrelse skal dekke Stavangerregionen Havn IKS sine kostnader med behandling av søknader om tiltak sjø. Satser for saksbehandlingsgebyr er angitt i den til enhver tid gjeldende prisliste for Stavangerregionen Havn. Det betales et saksbehandlingsgebyr pr. søknad.

Det ilegges ikke gebyr for behandling av klage på vedtak.

Stavangerregionen Havn IKS utsteder faktura til tiltakshaver når det er fattet vedtak i saken.

§ 3 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. mars 2021.

Fra samme tidspunkt oppheves: 1760 Forskrift om saksbehandlingsgebyr 1. januar 2012

Hjemmel

Fastsatt av representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS 08.12.2012 med hjemmel i FOR-2010-12-20 nr. 1760 Forskrift om saksbehandlingsgebyr etter lov om havner og farvann §1, gitt i medhold av LOV-2009-04-17 nr. 19 Lov om havner og farvann §§ 6 og 8, samt delegasjon gitt i selskapsavtalen for Stavangerregionen Havn IKS, § 1.

§1 Virkeområde

Forskriften gjelder for behandling av søknader om tiltak i sjø etter LOV 17-04-2009 nr 19: Lov om havner og farvann § 27, 1. ledd i Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommune

§2 Gebyr for saksbehandling utført av havnevesenet

Til dekning av Stavangerregionen Havn IKS' kostnader knyttet til behandling av søknader om tillatelse til tiltak i sjø, etter lov av 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 27, 1. ledd, skal tiltakshaver betale følgende gebyr:

a) Tiltaksklasse 1

Fortøyningsinstallasjoner, kaier, (flyte)brygger, moloer, utfylling, utdyping, dumping, opplag av fartøyer, ledninger, kabler og rør m.v.

Gebyr kr 3 000,- pr søknad.

b) Tiltaksklasse 2

Øvrige tiltak som ikke faller inn under noen av tilfellene nevnt under tiltaksklasse 1.

Gebyr kr 10 000,- pr søknad.

For søknader som omfatter flere tiltak ilegges det et tilleggsgebyr på 50 prosent pr. påfølgende tiltak.

Der skal ikke betales saksbehandlingsgebyr for klage over vedtak.

§3 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2012 og gjelder søknader mottatt etter denne dato.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 63/20
MØTEDATO: 07.12.20

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/76

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 30.11.20

Møteplan og årshjul 2021

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	63/20	07.12.20	

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 2021



Møteplan og årshjul 2021

for styret i Stavangerregionen Havn IKS

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

Tirsdag 19. Januar Styreseminar	Onsdag 24.februar	Onsdag 21 april	Onsdag 16. juni	Onsdag 8. september	Onsdag 3.november – torsdag 4. november	Onsdag 15. desember
Temaer: Styreansvar, presentasjoner av havnen og de ulike fagområdene, befaring av havnens eiendommer i Mekjavik, Risavika og Stavanger sentrum.	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Foreløpig regnskap 2020 ✓ Rapportering strategiarbeid 2020	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Årsoppgjør 2020 ✓ Status miljøplan	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 1. kvartal inkl. rapportering finansreglement	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 2. kvartal ✓ Resultat medarbeiderundersøkelse	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap pr 3. kvartal inkl. rapportering finansreglement ✓ Status miljøplan ✓ Resultat medarbeiderundersøkelse ✓ Lønnsvurdering av havnedirektør ✓ Møteplan og årshjul 2022 Tidspunkt avtales særskilt	✓ Protokoll siste SM ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 ✓ Styreevaluering





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 64/20
MØTEDATO: 07.12.2020

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/93

Saksbeh.: AHS
Innstill. dato: 30.11.2020

Lønnsjustering 2020 for havnedirektøren

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	64/20	07.12.2020	

Saken legges fram av styreleder i møtet.

