



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Dato/Date:
Stavanger, 17. feb. 2021

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 24.02.21

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 24. februar 2021 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Nedre Strandgate 89 (Gamle utenriksterminalen)

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

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 24.02.2021

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
02/21	Protokoll fra styremøte 07.12.20
03/21	Havnedirektørens orientering februar 2021
04/21	Foreløpig regnskap 2020 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
05/21	Vurdering av fremtidig utbytte/utdeling fra Stavangerregionen Havn IKS
06/21	Strategiplan 2018-2020 – Statusrapportering for 2020
07/21	Statusrapport Miljøplan 2020-2023
08/21	Digitaliseringsstrategi 2021-2024 – foreløpig utkast
09/21	Krigsseilermonument
10/21	Alternative anløpskaier for cruiseskip
11/21	Østre havn - Mulighetsstudie Margarinlinjen-Fiskepiren
13/21	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
02/21	Protokoll fra styremøte 07.12.20 og postmøte 08.01.21
12/21	Cruisestrategi for Stavangerregionen - Stavanger indre havn - Svarbrev på henvendelse fra Sola kommune



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 07.12.20

Møtenr.: 8

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

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

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik, økonomisjef Anders Bruvik, arealutvikler Hilde Frøyland, forretningsutvikler Eivind Hornnes, konsernkoordinator Katrine Johannessen og daglig leder i SRHD Odd Bjørn Bekkeheien. Maritim sjef Dag Matre møtte fra sak 59.

Møtet ble avholdt i Nedre Strandgate 89, Stavanger.
Styremøtet startet kl 08.00 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.
Sakene ble behandlet i saksrekkefølge, med ett unntak; sak 64 ble behandlet som siste sak.

Leif Høybakk (Rep) forlot møtet kl 10.30, etter behandling av sak 60. Mímir Kristjánsson forlot møtet kl 11.30, før behandling av siste sak nr 64.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 54/20 Protokoll fra styremøte 20.10.20
Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 55/20 Havnedirektørens orientering desember 2020
Havnedirektøren presenterte saken.
Forretningsutvikler Eivind Hornnes gav en kort presentasjon av markedsarbeid.
Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.





Sak 56/20 Budsjett 2021 og Økonomiplan 2021-2024 - Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Daglig leder i SRHD Odd Bjørn Bekkeheien presenterte temaet Strandkaien 44.

Vedtak:

56.1/20 Budsjettet for 2021 godkjennes.

56.2/20 Ramme for ombygging og rehabilitering av Strandkaien 44 økes med 2,5 MNOK til samlet 10 MNOK.

56.3/20 Økonomiplan for 2021-2024 godkjennes, under forutsetning av at Bjergstedutbyggingen og -investeringen er økonomisk forsvarlig.

56.4/20 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.

56.5/20 Styrets vedtak i pkt. 1-4 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.

Sak 57/20 Utdeling og skatteposisjon

Havnedirektøren og økonomisjefen presenterte saken sammen med advokat Helge Skogseth Berg i advokatkontoret Lynx.

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Sak 58/20 Strategiplan 2021-2024

Vedtak: Styret godkjenner Strategiplan 2021-2024 for Stavangerregionen Havn.

Sak 59/20 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2020-2030 – Status prosess og fremdrift

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Sak 60/20 Østre havn – Status planprogram og prosess utvikling

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Sak 61/20 Utvidelse av tilbud til fritidsbåter i Vågen

Maritim sjef Dag Matre presenterte saken.

Vedtak:

61.1/20 Styret tar saken til orientering.

61.2/20 Styret ber om at saken fremlegges i februar 2021 for endelig avgjørelse av hvilket alternativ som skal gjennomføres.

61.3/20 Styret godkjenner at SRH foretar innkjøp av flytebrygge på nåværende tidspunkt til Strandkaien, for å kunne være forberedt til å kunne gjennomføre det beste alternativet innen sommeren 2021.

Sak 62/20

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

Maritim sjef Dag Matre presenterte saken.

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.

Sak 63/20

Møteplan og årshjul 2021

Vedtak: Styret vedtar møteplan og årshjul for 2021 med følgende datoer:

Tirsdag 19. januar (heldags styreseminar)

Onsdag 24. februar

Onsdag 21. april

Onsdag 16. juni

Onsdag 8. september

Onsdag 3. november og torsdag 4. november (styreseminar)

Onsdag 15. desember

Møtestart er kl. 16.00 og avsatt møtetid 3 timer, om ikke annet avtales særskilt.

Sak 64/20

Lønnsjustering 2020 for havnedirektøren

Administrasjonen var ikke til stede under behandling av saken.

Vedtak: Havnedirektøren gis et lønnstillegg på kr 12 000 med virkning fra 01.05.20.

Sak 65/20

Eventuelt

65.1/20 Brev fra ordfører i Sola kommune om Vågen

Vedtak: Styret tar saken til orientering, og ber havnedirektøren utforme en tilbakemelding til Sola kommune som fremmes som postsak før utsendelse.



Møtet ble hevet kl 11.30.

Arnt-Heikki Steinbakk

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Mímir Kristjánsson



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 03/21
MØTEDATO: 24.02.21

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 15.02.2021

Havnedirektørens orientering februar 2021

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	03/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

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





WORKSHOP GRØNN BY

Primo februar deltok Havnedirektøren og teknisk sjef i en workshop i regi av Grønn By. Grønn by er en frittstående stiftelse som arbeider med bærekraft og miljøbevissthet i Stavangerregionen og er et nettverk mellom offentlige etater, næringsliv og organisasjoner, SRH har vært partner siden 2020.

Grønn by har nylig oppdatert strategien sin som medfører at partnere forplikter seg til å jobbe med minst to av FNs bærekraftsmål utover bærekraftsmål nummer 17 som er samarbeid. Noen av partnere har allerede implementert noen av FNs bærekraftsmål i sin overordna strategi, andre ikke. I workshopen delte partnerne erfaringer og synspunkt om hvordan dette kan gjøres. Havnedirektøren holdt en presentasjon om SRHs bruk av FNs bærekraftsmål i havnens strategi. I presentasjonen ble det gjennomgått elementer ift. prosess og utarbeidelse av både strategiplan og miljøplan, samt implementering og visualisering.

MEDLEMSMØTE CRUISE NORWAY

Medio januar ble det avholdt medlemsmøte i Cruise Norway hvor havnedirektør, daglig leder SRHD, cruiseutvikler deltok. Grunnet Covid-19 er det innført et generelt cruiseforbud i Norge p.t., utarbeidet Sjøfartsdirektoratet og Folkehelseinstituttet og møtet handlet i stor grad om mulig oppstart av cruise. Det er naturlig å anta at når det åpnes for cruise i Norge vil det skje gradvis slik at både havner og andre myndigheter, i samråd med rederiene, har muligheter for å gjennomføre småskala forsøk bl.a. for å best tilrettelegge praktiske foranstaltninger på kaier og tilstøtende arealer. Før oppstart av cruise igjen, vil det måtte utarbeides en rekke protokoller for å ivareta smittevern for alle faser av anløp.

Cruise Lines International Association (CLIA) som også deltok i møte antydte at tredje kvartal 2021 utpeker seg som mest realistisk for oppstart ut fra deres medlemsrederiers synspunkter. Av rederier som anløper SRH er de fleste medlemmer i CLIA, men SRH anløpes også av Viking Cruises og andre aktører.

SMÅBÅTHAVN INDRE VÅGEN

Styret fikk i desember 2020, sak 61/20, fremlagt ulike alternativer ifm. utvidelse av gjestehavn i indre Vågen. Et delvedtak i saken var at SRH i februar 2021 skulle fremme saken på ny for endelig avgjørelse av hvilket alternativ som skal gjennomføres. I påfølgende møte i representantskapet i desember 2020, hvor saken også ble drøftet, kom det innspill om at det bør gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) før endelig beslutning om en utvidelse. En småbåthavn, tett på utelivet, i Stavanger har tidligere medført uønskede hendelser.

SRH har igangsatt en prosess med å engasjere Proactima for å bistå SRH i arbeidet med å få utarbeidet en ROS-analyse, som utarbeides i samarbeid med Rogaland Brann og redning, politiet og Stavanger kommune. Resultatet av ROS-analysen vil danne et videre beslutningsgrunnlag.

SRH har parallelt med overnevnte utarbeidet en uforpliktende prisforespørsel for diverse innkjøp knyttet til en eventuell utvidelse. Dette for å ivareta SRHs mulighet til å raskt kunne sette i stand det utvidede tilbudet selv om en beslutning av alternativene skyves noe i tid. SRH tar sikre på å fremlegge saken til styremøte i april.

KORONANYTT

Covid-19 «staben» bestående av havnedirektør, maritim sjef, sikkerhetssjef og daglig leder i SRHD har fortsatt faste statusmøter en gang pr uke. Staben følger smitteutviklingen i alle eierkommuner tett og har stort fokus på ivaretagelse av bedriftens ansatte. Etter jul var det en kraftig oppblomstring av smitte både lokalt og nasjonalt, og fra januar ble det gjeninnført at alle ansatte som kan skal være på hjemmekontor. Dette var i tråd med de lokale forskriftene og nasjonale retningslinjene. Noen av SRHs ansatte har stillinger som krever fysisk oppmøte på jobb og deres arbeidsoppgaver utføres i tråd med SRHs smittevernsrutiner. De fleste lokale tiltakene ble opphevet fra 5. februar, og det er de nasjonale smittevernreglene som er gjeldende i for regionen.

SELSKAPSKONTROLL

Selskapskontroll av Stavangerregionen Havn IKS ble fremlagt Stavanger kommunestyre 01.02.21 etter behandlingen i Kontrollutvalget i Stavanger den 11.01.21. Kommunestyrets vedtak var som følger:

«Kommunestyret i Stavanger tar den [framlagte eierskapskontrollen](#) med forvaltningsrevisjon i Stavangerregionens interkommunale Havn IKS til orientering. Kommunestyret ber i tråd med revisor anbefalinger:

- Eierne om å utarbeide en felles eierstrategi for Stavangerregionen Havn IKS. Kommunestyret merker seg at dette også ble påpekt i 2010, og ber om at det nå følges opp.
- Eierne om å formalisere retningslinjer for valgkomiteen. I innstillingen fra valgkomiteen i forbindelse med styrevalg bør vurderinger av generell habilitet inkluderes.
- Styret om å registrere alle medlemmene i styrevervregisteret for å skape åpenhet om hvilke roller enkeltpersoner har.
- Selskapet om å gjøre aktuell informasjon om selskapet lett tilgjengelig på hjemmesiden slik at det legger til rette for innsyn.
- Videre bør selskapet vurdere praksis for hvordan informasjonen tilknyttet styremøter publiseres på nettsiden slik at det blir mer oversiktlig.
- Selskapet om å revidere og oppdatere sine etiske retningslinjer, der en også sørger for at registrering av verv og bierverv tas inn.»

Saken vedr. selskapskontrollen er forventet å bli behandlet i Randaberg kommunestyre 11.03.21, og i Sola kommunestyre 08.04.21.

SRH har vurdert anbefalingene fra Rogaland Revisjon og har igangsatt arbeid på flere av punktene. Når selskapskontrollen er behandlet av alle eierkommunene vil styret få fremlagt en egen sak som omhandler selskapskontrollen og vedtak fattet av eierkommunene.



DEN DAGLIGE DRIFT fra Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD):

Siste dagene før jul flyttet ansatte som har kontorer i Strandkaien 44 over til 2 etg. i Skur 6. Der vil de være lokalisert til Strandkaien 44 bygget ferdig renoveret, dvs frem til sommerferien.

Fjord Line er som kjent hardt rammet av koronakrisen. Siden 27. oktober har antall seilinger blitt redusert fra 14 ganger pr. uke til to ganger pr. uke. Det forventes ikke at Fjord Line vil være tilbake i tilnærmet normal drift før tidligst rundt påsketider.

Siden sist er det også inngått rammeavtale for elektrotjenester og installasjonsarbeider. Tilbudsinnsendelse ble sendt fire forskjellige firma og ved anbudsfrist hadde tre firma levert tilbud. Rønning Elektro AS hadde det mest fordelaktige tilbud basert hovedkriteriene; pris 70 % og kvalitet 30 %.

SRHD er også i gang med å utarbeide anbudspapirer for rammeavtale for brannforebyggende arbeid i form av service, vedlikehold, kontroll og retting av mindre avvik på installasjoner m.m. på eiendommer som SRH forvalter. Behovet omfatter også kontroll og service av eksisterende manuelt slukkeutstyr i SRH sine eiendommer. Avtalen skal inkludere muligheten for demontering av eksisterende utstyr, samt levering og montering av nytt manuelt slukkeutstyr mm.

PERSONAL

En av fagarbeidere er langtidssykemeldt og i den forbindelse er det ansatt vikar.

I prosessen med å ansette vikar ble ulike vikarbyrå kontaktet, og flere kandidater ble presentert. I og med Sandnes Havneterminal permitterer alle sine ansatte 50 % ble det tatt kontakt for å forespørre en mulig løsning. Jone Hamre fikk permisjon fra Sandnes Havneterminal for å ta vikarstillingen hos oss. Jone Hamre er kranfører, og har sertifikat for vanlig truck og stor truck, og hadde oppstart mandag 8. februar.

REGULERING LANDSTRØMSANLEGG FOR CRUISESKIP

Sweco har igangsatt arbeidet med regulering av landstrømanlegg til cruise i fjellhallen under Bjergstedparken og oppstartsmøte ble avholdt med Stavanger kommune medio desember 2020. Sweco har utarbeidet planinitiativ som ble oversendt Stavanger kommune før jul.

Det vil bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsvurdering i forbindelse med planarbeidet.

Det er utarbeidet en designbasis rapport som inkluderer tegninger (plan og snitt) av landstrømanlegget inne i den planlagte fjellhallen. Formålet med designbasis-rapporten er å vurdere nødvendige dimensjoner på hall, adkomsttunnel og portal, samt gi en grov kostnadskalkyle for anlegget.

For å vurdere dette er det nødvendig å finne prinsippløsninger for:

- ✓ Layout med plassering av høyspenningsanlegget.
- ✓ Kabelføringer
- ✓ Transport
- ✓ Brann og redning
- ✓ Ventilasjon og kjøling.
- ✓ Byggetekniske tiltak.

STATUS LADING AV HURTIGBÅTER

Som informert om tidligere, vil ladeanlegg for «Rygerelektra» og «TrAM» bli bygget av henholdsvis Lyse og Kolumbus som begge har mottatt støtte fra Enova.

Ladeanleggene til Kolumbus og Lyse skal plasseres på Jorenholmen med kabelanlegg til ladepunkter på Jorenholmen og Fiskepiren. SRH stiller rom til disposisjon for ladeanleggene. Prosjektet v/Lyse tar ansvar for å tilrettelegge bygningen for ladeanleggene.

Planen er videre at SRH etablerer et høyspenningsanlegg der Kolumbus og Lyse kan koble seg til. Kolumbus og Lyse betaler like anleggsbidrag som dekker kostnadene til Lyse Elnett, bygningsmessige tilpasninger og etablering av høyspenningsanlegget.

Det vil også kunne komme en årlig kostnad for vedlikehold av disse anleggene som Kolumbus og Lyse vil dekke.

Ladeanleggene som etableres av Lyse og Kolumbus har som målsetning å kunne opereres likt slik at Rødnes båter, Kolumbus sine båter og eventuell andre båter kan lade på alle ladepunkter. Dette krever en samordning av tekniske løsninger for ladeanleggene. Anleggene etableres modulbasert slik at de ved en eventuell senere anledning kan flyttes uten store kostnader.

Der har vært flere møter mellom SRH, Lyse, Kolumbus og Wartsila (leverandør av ladeanlegg og teknisk løsning til «TrAM» båten). Målet med møtene er å få designet og samordnet tekniske løsninger for ladeanlegget.

Rødne og Kolumbus har valgt ulike ladetilkoplinger og det er derfor ikke mulig å oppnå full fleksibilitet i en startfase. Når standardisering og norm for DC landstrømtilkopling foreligger (etter 2023) forventes det at plugger og tilkoblingspunkter følger standarden.

Videre er det påbegynt et arbeid for design av ladetårnene som skal plasseres langs kaiene ved Jorenholmen og Fiskepiren. Ultimo januar var der et møte om dette der MAD arkitekter (som har utarbeidet mulighetsstudie for Margarinlinjen) deltok sammen med representanter fra Kolumbus, SRH og Stavanger kommune, representert med byggesak og byantikvar.

BRUK AV LANDSTRØM

Bruken av landstrømanlegget i Risavika og Stavanger sentrum øker stadig. Med ekstra kabeltromler levert høsten 2020, kan det nå leveres landstrøm til tre fartøy samtidig pr lokasjon. I Stavanger har det flere ganger i vinter vært to fartøy tilkoblet samtidig.

Total landstrømleveranse i 2020 var 2 622 274 kwh fordelt som følger:

- ✓ 434 322 kwh til lading av «Rygerelektra»
- ✓ 616 914 kwh til landstrømanlegg i Risavika
- ✓ 971 835 kwh til landstrømanlegg i Stavanger sentrum
- ✓ 599 203 kwh til andre landstrøm tilkoplinger. (Mekjarvik, veteranbåter, hurtigbåter)

Hittil i år er det allerede levert mer landstrøm enn for hele 2019.



OMBYGGING STRANDKAIEN 44

Igangsettingstillatelse for ombyggingsarbeidene ble mottatt i uke 4 og primo februar startet entreprenør UANZ Bygg opprigging ift. arbeidsbrakker, avfallscontainere mv.

I skrivende stund er rivearbeidene i full gang og arbeidene medfører mye støy. Leietaker KAP arkitekter, som er lokalisert i 2.etg. måtte flytte ut av bygget grunnet støy. Leietaker er tildelt midlertidig lokasjon i gamle Utenriksterminalen.

ELNETT 21

Kverneland Energi AS ble rett før jul tildelt kontrakten for levering av mikronett til Utenriksterminalen i Risavika. Avtalen er på rundt 10 millioner kroner og vil gjøre at terminalen i perioder kan være selvforsynt med strøm.

SRH er svært fornøyd å kunne tildele denne kontrakten til en kompetent leverandør. Og ekstra hyggelig at det er en lokal leverandør. Så langt har Kverneland Energi levd opp til forventningene og prosjektet er godt i rute.

Det meste av utstyret som skal monteres er bestilt og/eller levert til Kverneland Energi sitt lager på Kverneland. Kverneland Energi har også etablert god kontakt med Smartly med tanke på programmering av overordnet styringssystem.

Utstyr vil være klar for testing hos Kverneland Energi mars/april. Montasje av utstyr på lokasjon fra april til juni. Etter planen skal leveransen overlever for prøvedrift 30. juni.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 04/21
MØTEDATO: 24.02.21

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 15.02.2021

Foreløpig Regnskap 2020- Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskap

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	04/21	24.02.2020	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Stavangerregionen Havn konsern

Foreløpig resultatrapport 2020:

Stavangerregionen Havn Konsern	Vedtatt juni 2020		Presentert oktober 2020		Vedtatt desember 2019	
	Foreløpig 2020	Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	Prognose 2020	Regnskap 2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	183 137 438	169 736 983	13 400 455	178 297 994	216 742 000	223 343 999
Driftskostnader	117 741 390	117 030 753	710 638	114 137 646	115 689 000	118 497 368
Driftsresultat	65 396 047	52 706 231	12 689 817	64 160 348	101 053 000	104 846 631
Netto finans	(42 029 962)	(45 389 000)	3 359 038	(42 301 307)	(19 098 000)	(48 284 782)
Resultat før skatt	23 366 086	7 317 231	16 048 855	21 859 042	81 955 000	56 561 849

Slutten på 1. kvartal endret premissene kraftig for SRH, som for de fleste andre. Oljeprisen gikk ned til under 20 USD i april, og forventningene var stabil lav oljepris og lav aktivitet knyttet til denne virksomhetsdelen til havnen. Cruiseaktiviteten stoppet opp og annen aktivitet som blant annet utenrikstrafikk ble redusert. Fra mai har oljeprisen økt til prisen før covid-19 som har ført til god aktivitet knyttet til denne næringen. I tillegg har anleggene hatt noen store fartøy over lengre tid samt levert mer og mer landstrøm. Det har også vært positiv utvikling innenfor utleie eiendom knyttet til ulike næringer som har behov for nærhet til sjøveien. Allikevel er det langt fra aktiviteten før covid-19.

Gjennom en utfordrende tid med reduksjon i aktivitet og inntekter er det tatt grep for å sikre virksomheten best mulig. For å sikre inntekter og utestående i perioden har det blant annet blitt fokusert på tettere kundekontakt. Dette har så langt gitt gode resultater. At oljeprisen har stabilisert seg på et høyere nivå enn tidligere forventninger har medført høyere aktivitet og betalingsevnen har vært bedre enn forventningene hos kundene.

Det er fremdeles viktig å opprettholde den tette kontakten med kunder og leverandører. Det er fortsatt en usikkerhet knyttet til utviklingen i 2021 og årene etter, herunder aktivitetsnivået og betalingsevnen til enkelte kunder. Enkelte kunder har redusert leieforholdene til SRH, men det er også inngått nye kontrakter. Ut fra dagens situasjon har SRH positiv tilgang av faste inntekter framover, men det er fortsatt økt usikkerhet i forhold til normalen. Likviditetssituasjonen er bra. Endringer i markedet kan endre dette, men slik det ser ut pr i dag er det begrensningene i selskapsavtalen knyttet til lånerammen som kan bli utfordrende først knyttet til investeringer/finansiering. SRH Eiendom Holding AS har refinansiert lånet som forfalt 31.12.20 med en økning på MNOK 19,4 i samsvar med sak 56/20 vedtak 4, som styrker likviditeten pr 31.12.20.

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr 23 366 086.

Mot revidert budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 16 048 855.

Driftsresultatet er på kr 65 396 047.

Mot revidert budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 12 689 817.

Inntekter

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på kr 3 286 626 i 2020. Farvannsavgiften består av fakturert farvannsavgift på kr 954 694 og justering av selvkostfondet på kr 2 331 932 (etterberegning av selvkostregnskapet). Ved oppkjøp av Risavika Havn AS 01.01.2019 har virksomhetsområdet endret seg. For å raskere redusere opptjent farvannsfond, er det ikke fakturert farvannsavgift fra og med mai 2020.

Driftsinntektene er høyere enn forventet i prognosen og dette skyldes flere forhold. Blant annet har det vært enkelte anløp til kai med høyt kaivederlag med tilsvarende ISPS vederlag. Økt bruk av landstrøm fører til økt omsetning i tjenester. Deler av landstrømsinntektene i Q4 er også knyttet til tidligere kvartal, da det har vært en kjent feil knyttet til dataoverføringer mellom landstrømanleggene og havnedatasystemet. Videre er varevederlaget bedre enn forventet, grunnet god aktivitet i olje/gass relatert næring. Aktiviteten knyttet til Utenriksterminalen i Risavika har vært lav og i tråd med forventningene, med to ukentlige anløp, mot to anløp daglig i en normalsituasjon. Inntektene knyttet til utleieeiendom er litt bedre enn prognosen.

Kostnader

Varekost er høyere enn forventningene i prognosen. Dette skyldes høyere aktivitet (omsetning), hovedsakelig knyttet til landstrøm (feilen nevnt i inntekter påvirker ikke kostnadene). Avskrivningene er noe høyere enn prognosen, noe som skyldes feil i estimerer knyttet til starttidspunkt og levetid. Det er foretatt en nedskrivning i Q3 av et driftsmiddel. Nedskrivningen er gjort som følge av usikkerhet knyttet til fremtidig kontantstrøm på det aktuelle driftsmiddelet. Når det gjelder reparasjon og vedlikehold, er denne posten høyere enn prognosen, hovedsakelig grunnet en utglidning i kai som nå er reparert. I sekkeposten "Andre driftskostnader" ligger det flere små poster, hvor flere er høyere sett i forhold til prognosen. Videre ble det solgt et driftsmiddel som medførte et tap på ca. MNOK 0,5 i forhold til regnskapsmessig verdi.

Konsernet har rentesikret gjeld rett under 50 % av gjelden, mens resten følger markedsrenten. Finansinntektene er noe høyere enn prognosen som skyldes renteinntekter fra kunder og bedre likviditet enn forventningene i prognosen fra oktober. I 2019 er finansinntektene over MNOK 8, herunder inntekter knyttet til justering av en garantiavsetning samt bruk av egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS. Finanskostnadene for 2019 er justert i forhold til negativ verdi på rentesikringen. Dette reduserer finanskostnadene med MNOK 17.

Mer- og mindreverdier i konsernet er ikke hensyntatt i denne rapporteringen. Reelt sett er avskrivningene høyere og rentekostnadene lavere (ikke kontanter/utbetalinger, men regnskapsmessig), samt at skattekostnadene ikke er med i rapporteringen. Det påvirker også tallene at egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS ikke benyttes for rapporteringsformål. Disse forholdene hensyntas i konsernregnskapet ved årsregnskapet som behandles i styremøtet i april, hvor også egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS og Risavika Eiendom AS benyttes på tilsvarende måte som i regnskapet for 2019.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 1.

Stavangerregionen Havn IKS

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr - 3 751 768.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 47 109 830.

Mot revidert budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 5 740 383.

Driftsresultatet er på kr - 2 796 957.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 19 020 022.

Mot revidert budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 5 333 226.

Regnskapsoppstillingen viser farvannsavgift på kr 3 286 626 for 2020. Se kommentar under konsern. Inntekter driftsmidler er kr 34 231 503, består av kr 884 257 fra utleie og saksbehandling til eksterne, resterende inntekter er fra SRHD.

Driftskostnader for 2020 er kr 40 315 086. De konserninterne driftskostnadene utgjør kr 4 945 809, slik at driftskostnader eksklusiv internfakturerings utgjør kr 35 369 277. Sammenlignet med 2019 har de eksterne driftskostnader økt med kr 10 476 341. Dette skyldes økte avskrivninger på kr 3 916 530 og en tapsavsetning på kr 900 000, samt nedskrivning av anleggsmidler på kr 5 505 034.

Nedskrivning av anleggsmidler skyldes usikkerhet knyttet til framtidig kontantstrøm på et driftsmiddel.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 2.

Stavangerregionen Havnedrift AS

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr - 486 433.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 11 037 014.

Mot revidert budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 5 842 794.

Driftsresultatet er på kr - 692 744.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 11 072 739.

Mot revidert budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 5 806 483.

Driftsinntekter 2020 er kr 119 261 108. Eksterne inntekter 2020 er kr 113 490 554 og konsernintern inntekt er kr 5 770 555.

Eksterne inntekter er redusert i 2020 mot 2019 med kr 32 736 980. Dette skyldes blant annet bortfall av cruise, leiejusteringer, reduksjon av utenrikstrafikk og omsetningsbasert leie.

Driftskostnader 2020 er kr 119 953 852. Av dette utgjør kr 70 280 094 konserninterne driftskostnader. Eksterne driftskostnader utgjør dermed kr 49 673 758. Sammenlignet med 2019 er de eksterne driftskostnadene redusert med kr 8 025 432.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 3.

SRH Eiendom Holding AS

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr – 6 367 917.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 9 708 282.

Mot revidert budsjett utgjør det en nedgang på kr 1 999 980.

Driftsresultatet er på kr – 267 558.

Mot 2019 utgjør det en økning på kr 145 521.

Mot revidert budsjett utgjør en økning på kr 104 742.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 4

Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr 26 978 909.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 14 313 027.

Mot revidert budsjett utgjør det en nedgang på kr 5 521 594.

Driftsresultatet er på kr 61 698 948.

Mot 2019 utgjør det en nedgang på kr 8 174 573.

Mot revidert budsjett utgjør det en nedgang på kr 4 503 433.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 5.

Ekofiskvegen AS

Resultat før skatt foreløpig regnskap 2020 er kr 6 998 015.

Mot 2019 utgjør det en økning kr 418 328.

Mot revidert budsjett utgjør det en nedgang på kr 136 310.

Driftsresultatet er på kr 7 459 258.

Mot 2019 utgjør det en økning på kr 60 859.

Mot revidert budsjett utgjør det en nedgang på kr 56 642.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 6.



Oppsummering

Havnedirektøren anbefaler styret om å ta resultatrapporten til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

- Bilag 1: Foreløpig resultatrapport 2020 Stavangerregionen Havn konsern
- Bilag 2: Foreløpig regnskapsoppstilling 2020 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 3: Foreløpig regnskapsoppstilling 2020 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 4: Foreløpig regnskapsoppstilling 2020 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 5: Foreløpig regnskapsoppstilling 2020 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 6: Foreløpig regnskapsoppstilling 2020 Ekofiskvegen AS

Vedlegg sak 04 - Bilag 1

Stavangerregionen Havn Konsern Foreløpig resultatregnskap 2020

							Vedtatt juni 2020	Presentert oktober 2020			Vedtatt desember 2019		
							Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig 2020	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	Note	Konsern Q1	Konsern Q2	Konsern Q3	Konsern Q4	Foreløpig 2020							
Farvannsavgift	1	976 732	1 127 857	1 052 295	129 742	3 286 626	4 209 178	(922 552)	78 %	4 209 178	4 329 000	(1 042 374)	9 461 000
Kaivederlag		5 515 723	5 617 884	6 164 718	6 233 124	23 531 449	20 469 011	3 062 438	115 %	21 798 352	24 881 020	(1 349 571)	25 586 264
Kaivederlag Cruise		277 462	-	-	-	277 462	277 462	-	100 %	277 462	14 635 980	(14 358 518)	18 264 971
Varevederlag		2 400 592	2 303 974	2 140 074	2 624 319	9 468 960	7 560 000	1 908 960	125 %	8 444 641	10 857 136	(1 388 176)	10 800 000
Tjenesteleveranse		2 295 525	1 855 657	2 484 612	3 311 075	9 946 869	8 259 502	1 687 367	120 %	8 488 794	10 478 973	(532 104)	10 324 377
ISPS-vederlag		2 298 384	2 548 969	2 311 088	2 904 470	10 062 910	7 440 703	2 622 207	135 %	8 558 440	16 934 000	(6 871 090)	17 463 510
Utleie Eiendom		29 716 545	31 123 858	33 233 644	32 027 698	126 101 744	120 928 877	5 172 867	104 %	125 928 877	133 494 891	(7 393 147)	130 928 877
Andre driftsinntekter		325 478	31 005	104 936	-	461 418	592 250	(130 832)	78 %	592 250	528 000	(66 582)	515 000
Sum driftsinntekter	2	43 806 440	44 609 205	47 491 366	47 230 427	183 137 438	169 736 983	13 400 455	108 %	178 297 994	216 742 000	(33 001 562)	223 343 999
Driftskostnader													
Varekost		2 504 016	2 526 060	2 095 747	3 212 878	10 338 701	11 235 000	(896 299)	92 %	9 469 812	15 382 000	(5 043 299)	16 050 000
Leiekostnader		305 515	300 287	480 074	222 742	1 308 618	1 767 488	(458 870)	74 %	1 214 412	1 522 379	(213 761)	1 767 488
Lønnskostnader		6 943 059	5 725 659	7 957 811	7 117 508	27 744 036	28 079 628	(335 592)	99 %	28 550 218	28 496 000	(751 964)	30 179 628
Avskrivning		10 914 846	10 998 534	12 513 882	12 264 769	46 692 032	42 990 481	3 701 551	109 %	45 007 517	43 079 000	3 613 032	42 990 481
Nedskrivning anleggsmidler				5 505 034	-	5 505 034		5 505 034				5 505 034	
Konsulenttjenester		1 694 046	1 211 171	919 613	2 038 555	5 863 385	5 935 500	(72 115)	99 %	5 935 500	5 041 979	821 406	6 595 000
Reparasjon og vedlikehold		1 775 862	1 864 242	1 642 546	3 426 668	8 709 319	7 893 014	816 304	110 %	7 893 014	7 692 311	1 017 008	8 770 016
Reise, opphold mv		146 858	(5 950)	10 504	192	151 603	367 144	(215 541)	41 %	191 000	569 907	(418 304)	827 500
Salg, markedsføring, repr.		290 773	71 935	146 678	333 299	842 684	1 664 275	(821 591)	51 %	705 545	2 524 970	(1 682 286)	2 219 033
Andre driftskostnader		2 993 794	1 851 319	1 820 480	3 920 385	10 585 978	17 098 222	(6 512 244)	62 %	9 665 593	11 380 454	(794 476)	9 098 222
Sum driftskostnader	3	27 568 769	24 543 256	33 092 368	32 536 998	117 741 390	117 030 753	710 638	101 %	114 137 646	115 689 000	(3 452 644)	118 497 368
Sum driftskostnader fra regnskap													
Driftsresultat		16 237 671	20 065 948	14 398 999	14 693 430	65 396 047	52 706 231	12 689 817	124 %	64 160 348	101 053 000	(29 548 919)	104 846 631
Finans													
Finansinntekter		21 891	78 263	53 770	321 887	475 811	120 000	355 811	397 %	207 693	9 215 000	(8 739 189)	649 066
Finanskostnader		12 672 973	10 725 502	9 353 259	9 754 039	42 505 773	45 509 000	(3 003 227)	93 %	42 509 000	28 313 000	14 192 773	48 933 848
Sum finans	4	(12 651 082)	(10 647 238)	(9 299 489)	(9 432 152)	(42 029 962)	(45 389 000)	3 359 038	93 %	(42 301 307)	(19 098 000)	(22 931 962)	(48 284 782)
Resultat før skatt		3 586 588	9 418 710	5 099 509	5 261 278	23 366 086	7 317 231	16 048 855	319 %	21 859 042	81 955 000	(52 480 880)	56 561 849

Note 1 Farvannsavgift

Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet. For å redusere fond/gjeldsposten, faktureres det ikke for farvannsavgift fra mai 2020. Avviket fra prognosen skyldes reduserte kostnader i 2020 i forhold til forventningene. Det er foretatt en etterberegning i februar 2021.

Note 2 Driftsinntekter

Driftsinntektene er høyere enn forventet i prognosen. Dette skyldes flere forhold. Blant annet har det vært enkelte anløp til kai med høyt kaivederlag. ISPS vederlag og økt bruk av landstrøm fører til økt omsetning i tjenester. Videre er varevederlaget bedre enn forventet, grunnet aktivitet til olje/gass relatert næring. Aktiviteten knyttet til Utenriksterminalen i Risavika har vært lav som forventet, med to ukentlige anløp, mot to anløp daglig i en normalsituasjon. Inntektene knyttet til utleieeiendom er litt bedre enn prognosen.

Note 3 Driftskostnader

Varekost er høyere enn forventningene i prognosen. Dette skyldes høyere aktivitet (omsetning), hovedsakelig knyttet til landstrøm. Pensjonskostnadene ble mindre enn ventet, dermed lavere lønnskostnader enn prognosen. Avskrivningene er noe høyere enn prognosen, noe som skyldes feil i estimater knyttet til starttidspunkt og levetid. Det er foretatt en nedskrivning i Q3 av et driftsmiddel. Nedskrivningen er gjort som følge av usikkerhet knyttet til fremtidig kontantstrøm på det aktuelle driftsmiddelet. Når det gjelder reparasjon og vedlikehold, er denne posten høyere enn prognosen, hovedsakelig grunnet en utglidning i kai som nå er reparert. I sekkeposten "Andre driftskostnader" ligger det flere små poster, hvor flere er høyere sett i forhold til prognosen. Videre ble det solgt et driftsmiddel som medførte et tap på ca. MNOK 0,5 i forhold til regnskapsmessig verdi.

Note 4 Finans

Konsernet har rentesikret rett under 50 % av gjelden, mens resten følger markedet. I 2019 er finansinntektene over MNOK 8, herunder inntekter knyttet til justering av en garantiavsetning samt bruk av egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS. Finanskostnadene for 2019 er justert i forhold til negativ verdi på rentesikringen. Dette reduserer finanskostnadene med MNOK 17.

Mer- og mindreverdier i konsernet er ikke hensyntatt i denne rapporteringen. Reelt sett er avskrivningene høyere og rentekostnadene lavere, samt at skattekostnadene ikke er med i rapporteringen. Det påvirker også tallene at egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS ikke benyttes for rapporteringsformål. Disse forholdene hensyntas i konsernregnskapet ved årsregnskapet som vedtas i styremøtet i april, hvor også egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS benyttes på tilsvarende måte som i regnskapet for 2019.

Vedlegg sak 04 - Bilag 2

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS Foreløpig resultatrapport 2020

						Vedtatt juni 2020	Presentert oktober 2020				Vedtatt desember 2019		
	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Foreløpig 2020	Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter													
Farvannsavgift		976 732	1 127 857	1 052 295	129 742	3 286 626	4 209 178	-922 552	75 %	4 209 178	4 329 000	-1 042 374	9 461 000
Inntekter driftsmidler		7 135 866	8 186 649	8 998 651	9 910 336	34 231 503	34 769 425	-537 922	70 %	33 269 425	46 037 000	-11 805 497	46 769 425
Sum driftsinntekter	1	8 112 599	9 314 506	10 050 946	10 040 078	37 518 129	38 978 603	-1 460 474	70 %	37 478 603	50 366 000	-12 847 871	56 230 425
Driftskostnader													
Varekost											-		
Leiekostnader		215 515	209 555	389 342	39 555	853 967	713 220	140 747	114 %	854 412	711 352	142 615	713 220
Lønnskostnader		1 252 795	1 622 354	1 451 161	1 713 977	6 040 287	6 278 047	-237 760	69 %	6 278 047	5 904 098	136 188	6 778 047
Avskrivning		3 419 717	3 231 074	4 737 321	4 233 012	15 621 124	13 718 718	1 902 406	83 %	15 625 432	11 704 594	3 916 530	13 718 718
Nedskrivning anleggsmidler	2			5 505 034	-	5 505 034	-	5 505 034		5 505 034	-	5 505 034	
Konsulentttjenester		496 549	592 545	359 519	1 755 197	3 203 809	3 123 000	80 809	46 %	3 123 000	2 817 877	385 932	3 470 000
Reparasjon og vedlikehold		84 483	-13 050	341 390	84 237	497 060	261 000	236 060	158 %	500 873	276 956	220 104	290 000
Reise, opphold mv		61 033	-12 487	5 152	-9 104	44 594	91 000	-46 406	59 %	60 000	125 279	-80 685	182 000
Salg, markedsføring repr.		77 379	52 280	66 538	162 303	358 499	1 077 775	-719 276	18 %	296 196	1 699 310	-1 340 811	1 437 033
Andre driftskostnader		2 734 515	1 525 469	1 787 144	2 143 586	8 190 714	11 179 574	-2 988 860	54 %	8 384 681	10 903 470	-2 712 756	10 179 574
Sum driftskostnader	2	8 341 986	7 207 739	14 642 599	10 122 762	40 315 086	36 442 334	3 872 752	83 %	40 627 675	34 142 935	6 172 150	36 768 592
Driftsresultat		-229 387	2 106 767	-4 591 653	-82 684	-2 796 957	2 536 269	-5 333 226	-107 %	-3 149 072	16 223 065	-19 020 022	19 461 833
Finans													
Finansinntekter		975 948	615 472	577 738	713 428	2 882 585	3 260 000	-377 415	67 %	2 746 895	31 803 710	-28 921 124	4 701 536
Finanskostnader		1 591 562	909 172	668 634	668 029	3 837 396	3 807 654	29 742	83 %	3 807 654	4 668 712	-831 316	8 479 588
Sum finans	3	-615 614	-293 700	-90 896	45 399	-954 811	-547 654	-407 157	183 %	-1 060 759	27 134 998	-28 089 809	-3 778 052
Resultat før skatt		-845 001	1 813 067	-4 682 549	-37 285	-3 751 768	1 988 615	-5 740 383	-186 %	-4 209 831	43 358 063	-47 109 830	15 683 781

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2020	31.12.2019	Note 1 Driftsinntekter
Utsatt skatt	968	968	968	968	968	Farvannsavgiften: Farvannsavgiften har et
Varige driftsmidler	533 660	532 702	523 165	524 260	499 724	opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av
Finansielle anleggsmidler	495 079	495 144	495 144	495 144	495 079	farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for
Kundefordringer	18 886	7 451	9 210	10 153	1 832	farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.
Andre fordringer	4 163 604	163 864	166 672	158 201	181 360	Inntekter driftsmidler: består av utleie av
Bankinnskudd	4 24 871	23 002	19 251	19 445	1 047	driftsmidler, hovedsakelig til SRHD. Inntektene
Eiendeler	1 237 069	1 223 132	1 214 410	1 208 171	1 180 010	er redusert i revidert budsjett grunnet
Egenkapital og gjeld						aktivitetsbasert leie.
Egenkapital	937 819	937 819	937 819	937 819	937 522	Note 2 Driftskostnader
Resultat før skatt	-845	968	-3 714	-3 752		Revidert budsjett viser kostnadskutt på de
Andre avsetning for forpliktelser	1 14 646	13 746	12 694	12 564	14 896	fleste poster, men det er under andre
Langsiktig gjeld	276 019	264 146	263 639	254 606	217 865	driftskostnader budsjettet med tap på krav.
Leverandørgjeld	6 822	6 445	2 878	5 943	3 416	Det er også gjort en nedskrivning på
Annen kortsiktig gjeld	2 609	8	1 096	992	6 311	anleggsmidler på grunn av usikkerhet knyttet til
Sum gjeld	285 449	270 598	267 613	261 541	227 592	framtidig kontantstrøm på et driftsmiddelet.
Sum egenkapital og gjeld	1 237 069	1 223 132	1 214 410	1 208 171	1 180 010	Note 3 Finans
						Renten følger markedet og er pr nå på ca 1 %.
						Endringen mot 2019 skyldes hovedsakelig et
						utbytte på 19 MNOK i Q1 2019.
						Note 4 Andre fordringer og Bank
						Midlene som står på bankinnskudd er låst til
						investeringer, midler som inngår i
						konsernkontoordning ligger under andre
						fordringer.

Vedlegg sak 04 - Bilag 3

Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS Foreløpig resultatrapport 2020

							Vedtatt juni 2020	Presentert oktober 2020			Vedtatt desember 2019		
							Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Foreløpig 2020							
Kaivederlag (u/cruise)		5 515 723	5 617 884	6 164 718	6 233 124	23 531 449	20 469 011	3 062 438	115 %	21 798 325	24 881 377	-1 349 928	25 586 264
Cruise (kaivederlag)		277 462	-	-		277 462	277 462	-	100 %	277 462	14 635 980	-14 358 518	18 264 971
Varevederlag		2 400 592	2 303 974	2 140 074	2 624 319	9 468 960	7 560 000	1 908 960	125 %	8 844 641	10 857 136	-1 388 176	10 800 000
Tjenesteleveranser		2 295 525	1 817 657	2 475 612	3 293 075	9 881 869	8 259 502	1 622 367	120 %	8 488 794	10 448 974	-567 105	10 324 377
ISPS-vederlag		2 298 384	2 548 969	2 311 088	2 554 470	9 712 910	7 440 703	2 272 207	131 %	8 558 440	16 934 234	-7 221 324	17 463 510
Utleie eiendom		14 935 105	12 847 316	17 076 934	15 521 379	60 380 734	59 740 420	640 314	101 %	60 859 355	67 465 554	-7 084 820	104 658 859
Andre driftsinntekter		1 964 736	1 355 648	1 536 440	1 150 900	6 007 725	10 450 000	-4 442 275	57 %	6 356 825	10 771 777	-4 764 052	10 450 000
Sum driftsinntekter	1	29 687 526	26 491 449	31 704 867	31 377 267	119 261 108	114 197 098	5 064 011	104 %	115 183 841	155 995 032	-36 733 924	197 547 981
Driftskostnader													
Varekost		2 299 811	1 848 507	1 835 747	2 370 650	8 354 715	9 695 000	-1 340 285	86 %	7 819 812	13 356 944	-5 002 229	13 850 000
Leiekostnader knyttet til fremleie		19 090 706	16 425 240	18 087 178	17 131 621	70 734 745	66 362 823	4 371 923	107 %	66 362 823	87 915 847	-17 181 102	128 683 848
Lønnskostnader		5 690 264	4 001 419	6 498 487	5 403 531	21 593 702	21 801 581	-207 879	99 %	22 190 171	22 517 078	-923 376	23 401 581
Avskrivning		772 761	802 302	811 403	776 549	3 163 014	3 626 144	-463 130	87 %	3 236 466	2 913 922	249 092	3 626 144
Konsulenttjenester		845 385	454 969	560 094	651 864	2 512 312	2 500 000	12 312	100 %	2 500 000	2 414 556	97 756	3 125 000
Reparasjon og vedlikehold		1 570 313	1 473 964	1 237 095	2 501 156	6 782 527	6 360 012	422 515	107 %	6 360 012	7 454 425	-671 898	8 480 016
Reise, opphold mv		85 791	6 538	5 352	9 296	106 976	214 477	-107 501	50 %	100 000	444 628	-337 652	645 500
Salg, markedsføring repr.		209 554	19 655	80 140	170 996	480 345	625 600	-145 255	77 %	409 349	825 660	-345 315	782 000
Andre driftskostnader		1 613 590	1 435 695	1 380 131	1 796 099	6 225 515	9 510 688	-3 285 173	65 %	6 510 688	7 771 977	-1 546 462	7 510 688
Sum driftskostnader	2	32 178 174	26 468 289	30 495 628	30 811 761	119 953 852	120 696 324	-742 472	99 %	115 489 320	145 615 037	-25 661 185	190 104 777
Driftsresultat		-2 490 648	23 159	1 209 239	565 506	-692 744	-6 499 227	5 806 483	11 %	-305 480	10 379 994	-11 072 739	7 443 204
Finans													
Finansinntekter		119 480	34 203	16 938	43 994	214 615	190 000	24 615	113 %	190 000	203 357	11 258	100 000
Finanskostnader		225	6 004	833	1 242	8 304	20 000	-11 697	42 %	10 000	32 771	-24 468	80 000
Sum finans		119 256	28 199	16 105	42 752	206 311	170 000	36 311	121 %	180 000	170 586	35 725	20 000
Resultat før skatt		-2 371 392	51 358	1 225 344	608 258	-486 433	-6 329 227	5 842 794	8 %	-125 480	10 550 580	-11 037 014	7 463 204

Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS
(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2020	31.12.2019
Utsatt skattefordel	-	-	-	-	-
Varige driftsmidler	41 125	41 254	40 538	39 744	41 520
Aksjer EPI				1 058 650	
Finansielle anleggsmidler	209	258	258	1 317	209
Kundefordringer	24 710	24 037	22 708	30 269	28 928
Andre fordringer	3 26 460	14 682	18 409	21 750	19 189
Bankinnskudd	3 422	847	635	926	1 678
Eiendeler	92 926	81 079	82 549	94 006	91 525
Egenkapital og gjeld					
Innskutt egenkapital	2 726	2 726	2 726	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	41 438	41 438	41 438	41 438	41 438
Egenkapital	44 164	44 164	44 164	44 164	44 164
Resultat før skatt	-2 371	-2 320	-1 095	-486	
Pensjonsforpliktelser	4 230	4 157	4 231	4 721	4 157
Utsatt skatt	318	318	318	318	318
Langsiktig gjeld	-	-	-	-	-
leverandørgjeld	30 080	16 801	15 319	2 757	11 043
Annen kortsiktig gjeld	16 506	17 959	19 613	42 533	31 844
Sum gjeld	51 133	39 235	39 480	50 329	47 361
Sum egenkapital og gjeld	92 926	81 079	82 549	94 006	91 525

Note 1 Driftsinntekter

Driftsinntektene er høyere enn forventet i prognosen. Dette skyldes flere forhold. Blant annet har det vært enkelte anløp til kai med høyt kaivederlag. ISPS vederlag og økt bruk av landstrøm fører til økt omsetning i tjenester. Deler av landstrøms inntektene i Q4 er også knyttet til tidligere kvartal. Har hatt en kjent feil knyttet til dataoverføringer mellom landstrømsanlegget og havnedatasystemet. Videre er varevederlaget bedre enn forventet, grunnet aktivitet til olje/gass relatert næring. Aktiviteten knyttet til Utenriksterminalen i Risavika har vært lav som forventet, med to ukentlige anløp, mot to anløp daglig i en normalsituasjon. Inntektene knyttet til utleieeiendom er litt bedre enn prognosen. Andre driftsinntekter: hovedsakelig inntekter knyttet til arbeid SRHD gjør for morselskap og søsterselskaper.

Note 2 Driftskostnader

Varekost: Øker fra Q3 hovedsaklig grunnet økt leveranse av landstrøm, økt forbruk generelt og høyere strømpriser. Leiekostnader: sees i sammenheng med aktivitet i markedet samt aktivitet i mor- og søsterselskap. Lønnskostnader: Lavere en prognosen skyldes justeringer knyttet til pensjonskostnader.

Note 3 Konsernkontoordning

Andre fordringer er 21,4 MNOK relatert til konsernkontordningen. SRHD bruker hovedsakelig konsernkontoordningen i forhold til inn og utbetalinger. Bankinnskudd består hovedsakelig av skattetrekkskonto.

Vedlegg sak 04 - Bilag 4

Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS Foreløpig resultatrapport 2020

						Vedtatt juni 2020	Presentert oktober 2020	Vedtatt desember 2019				
	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Foreløpig 2020	Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter												
Inntekter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum driftsinntekter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Driftskostnader												
Andre driftskostnader		62 187	128 957	30 656	45 758	267 558	372 300	-104 742	257 800	413 079	-145 521	372 300
Sum driftskostnader		62 187	128 957	30 656	45 758	267 558	372 300	-104 742	257 800	413 079	-145 521	372 300
Driftsresultat		-62 187	-128 957	-30 656	-45 758	-267 558	-372 300	104 742	-257 800	-413 079	145 521	-372 300
Finans												
Utbytte fra datterselskap										12 344 666	-12 344 666	
Finansinntekter	1	407 301	188 914	101 487	182 930	880 632	807 674	72 957	792 701	1 946 101	-1 065 469	1 945 785
Finanskostnader	2	2 899 846	1 745 285	1 107 445	1 228 414	6 980 990	4 803 311	2 177 680	6 860 021	10 537 323	-3 556 333	12 027 062
Sum finans		-2 492 546	-1 556 371	-1 005 958	-1 045 484	-6 100 358	-3 995 636	-2 104 722	-6 067 320	3 753 444	-9 853 802	-10 081 277
Resultat før skatt		-2 554 733	-1 685 328	-1 036 614	-1 091 242	-6 367 917	-4 367 936	-1 999 980	-6 325 120	3 340 365	-9 708 282	-10 453 577

Balanse SRH Eiendom Holding AS (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2020	31.12.2019
Aksjer datterselskaper	1	926 775	926 775	926 775	926 775	926 775
Aksjer i tilknyttet selskap						
Fordringer		54 828	38 970	27 533	27 614	58 434
Bankinnskudd		186	30	27 504	44 891	-
Eiendeler		981 789	965 775	981 811	999 280	985 209
Egenkapital og gjeld						
Innskutt egenkapital		483 286	483 286	483 286	483 286	483 286
Opptjent egenkapital		24 056	24 056	24 056	24 056	27 060
Egenkapital		507 342	507 342	507 342	507 342	510 346
Resultat før skatt		-2 555	-4 240	-5 277	-6 368	-9 004
Langsiktig gjeld	2	443 633	440 463	437 256	453 414	446 530
Leverandør gjeld		105	-	9	-	34
Annen kortsiktig gjeld	2	33 264	22 211	42 481	44 893	37 304
Sum gjeld		477 002	462 674	479 746	498 307	483 868
Sum egenkapital og gjeld		981 789	965 775	981 811	999 280	985 209

Note 1 Finansinntekter
Inntekter (konsernbidrag) fra datterselskaper blir vurdert før endelig regnskap. Renteinntektene er hovedsaklig fra datterselskapene.

Note 2 Finanskostnader og lån
Selskapet har langsiktig lån i Danske Bank på 345 MNOK resterende langsiktig gjeld er til morselskapet. Differansen mellom prognosen og revidert budsjett skyldes en feil i oppsett på budsjettet knyttet til konserninterne renter. Ingen på virkning på konsernnivå.

Vedlegg sak 04 - Bilag 5

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Foreløpig resultatrapport 2020

						Vedtatt juni 2020		Presentert oktober 2020				Vedtatt desember 2019	
								% av budsjett					
						Foreløpig 2020	Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	2020	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter	Note	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	2020	2020						
Utleie eiendom		24 665 808	26 383 244	21 414 887	21 550 025	94 013 963	96 000 000	-1 986 037	98 %	96 000 000	100 186 318	-6 172 355	98 750 614
Sum driftsinntekter	1	24 665 808	26 383 244	21 414 887	21 550 025	94 013 963	96 000 000	-1 986 037	98 %	96 000 000	100 186 318	-6 172 355	98 750 614
Driftskostnader													
Varekost		204 205	677 553	260 000	842 228	1 983 986	2 200 000	-216 014	90 %	1 650 000	2 433 566	-449 580	2 200 000
Avskrivning		6 820 325	6 778 087	6 778 087	6 783 109	27 159 607	25 397 619	1 761 988	107 %	27 154 585	25 662 654	1 496 953	24 897 619
Andre driftskostnader		601 615	692 154	219 287	1 658 367	3 171 422	2 200 000	971 422	144 %	1 812 987	2 216 577	954 845	1 900 000
Sum driftskostnader	2	7 626 145	8 147 793	7 257 373	9 283 704	32 315 015	29 797 619	2 517 396	108 %	30 617 572	30 312 797	2 002 218	28 997 619
Driftsresultat		17 039 662	18 235 451	14 157 513	12 266 322	61 698 948	66 202 381	-4 503 433	93 %	65 382 428	69 873 521	-8 174 573	69 752 995
Finans													
Finansinntekter		19 986	57 664	42 189	33 650	153 489	65 000	88 489	236 %	134 839	6 567 679	-6 414 190	100 000
Finanskostnader		9 438 538	8 798 513	8 176 043	8 460 435	34 873 528	33 766 878	1 106 650	103 %	33 766 878	35 149 264	-275 736	33 766 878
Sum finans	3	-9 418 552	-8 740 848	-8 133 854	-8 426 785	-34 720 039	-33 701 878	-1 018 161	103 %	-33 632 039	-28 581 585	-6 138 454	-33 666 878
Resultat før skatt		7 621 110	9 494 603	6 023 659	3 839 537	26 978 909	32 500 503	-5 521 594	83 %	31 750 389	41 291 936	-14 313 027	36 086 117

Balanse Stavangerregionen Havn Eiendom AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2020	31.12.2019
Varige driftsmidler		1 319 862	1 309 769	1 303 114	1 295 686	1 326 055
Fordringer		34 871	30 001	22 260	31 259	11 140
Bankinnskudd		427	310	3 154	310	4 311
Eiendeler		1 355 159	1 340 080	1 328 528	1 327 255	1 341 506
Egenkapital og gjeld						
Innskutt egenkapital		394 689	394 689	394 689	394 689	394 689
Opptjent egenkapital		351 676	351 676	351 676	351 676	351 676
Egenkapital		746 365	746 365	746 365	746 365	746 365
Resultat		7 621	17 116	23 139	26 979	
Utsatt skatt						
Langsiktig gjeld		555 278	540 158	525 062	491 520	570 398
Kortsiktig gjeld		45 894	36 440	33 961	62 390	24 742
Sum gjeld		601 173	576 599	559 023	553 910	595 141
Sum egenkapital og gjeld		1 355 159	1 340 080	1 328 528	1 327 255	1 341 506

Note 1 Driftsinntekter

Inntektene er lavere enn budsjett/prognosen som skyldes justeringer av konserninterne inntekter.

Note 2 Driftskostnader

Virksomheten solgte et driftsmiddel med regnskapsmessig tap på MNOK 0,5 og fjernet en brakkerigg som medførte en kostnad på MNOK 0,6. Dette medfører økte kostnader i Q4 under andre driftskostnader.

Note 2 Finans

I 2019 er finansinntektene over MNOK 6 som hovedsakelig er inntekter knyttet til justering av en garantiavsetning fra oppkjøpet i 2016.

Vedlegg sak 04 - Bilag 6

Resultatregnskap Ekofiskvegen AS Foreløpig resultatrapport 2020

						Vedtatt juni 2020	Presentert oktober 2020	Vedtatt desember 2019				
	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Foreløpig 2020	Revidert budsjett 2020	Differanse budsjett/virkelig	% av budsjett 2020	Prognose 2020	Regnskap 2019	Differanse 2020/2019	Opprinnelig budsjett 2020
Driftsinntekter												
Utleie eiendom	2 098 721	2 098 722	2 098 721	2 098 721	8 394 886	8 444 560	-49 674	99 %	8 394 886	8 278 980	115 906	8 444 560
Sum driftsinntekter	2 098 721	2 098 722	2 098 721	2 098 721	8 394 886	8 444 560	-49 674	99 %	8 394 886	8 278 980	115 906	8 444 560
Driftskostnader												
Avskrivning	187 072	187 072	187 072	187 072	748 286	748 000	286	100 %	748 000	748 286	0	748 000
Driftskostnader	77 535	64 201	6 672	38 933	187 342	180 660	6 682	104 %	180 660	132 295	55 047	135 660
Sum driftskostnader	264 607	251 273	193 744	226 004	935 628	928 660	6 968	101 %	928 660	880 581	55 047	883 660
Driftsresultat	1 834 114	1 847 449	1 904 977	1 872 717	7 459 258	7 515 900	-56 642	99 %	7 466 226	7 398 399	60 859	7 560 900
Finans												
Finansinntekter	242	206	242	296	986	2 500	-1 514	39 %	1 500	30 865	-29 879	12 000
Finanskostnader	172 671	101 686	91 074	96 798	462 230	384 075	78 155	120 %	450 432	849 577	-387 347	790 539
Sum finans	-172 429	-101 480	-90 832	-96 503	-461 244	-381 575	-79 669	121 %	-448 932	-818 712	357 468	-778 539
Resultat før skatt	1 661 685	1 745 969	1 814 145	1 776 215	6 998 015	7 134 325	-136 310	98 %	7 017 294	6 579 687	418 328	6 782 361

Balanse Ekofiskvegen AS (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2020	30.06.2020	30.09.2020	31.12.2020	31.12.2019
Varige driftsmidler	64 453	64 266	64 079	63 892	64 640
Kundefordringer	29	2 656	-	-	-
Andre fordringer	103	32	26	40	-
Bankinnskudd	-	-	16	1 624	125
Eiendeler	64 585	66 954	64 121	65 556	64 765
Egenkapital og gjeld					
Innskutt egenkapital	26 206	26 206	26 206	26 206	26 206
Opptjent egenkapital	1 317	1 317	1 317	1 317	737
Egenkapital	27 523	27 523	27 523	27 523	26 943
Resultat	1 662	3 408	5 222	6 998	6 580
Utsatt skatt					
Langsiktig gjeld	28 450	28 450	28 450	26 950	27 612
Leverandørgjeld	58	-	-	40	-
Annen kortsiktig gjeld	6 892	7 573	2 927	4 045	3 630
Sum gjeld	35 400	36 023	31 377	31 036	31 242
Sum egenkapital og gjeld	64 585	66 954	64 121	65 556	64 765



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 05/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 15.02.21

Vurdering av fremtidig utbytte/utdeling fra Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	04/20	19.02.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	15/20	15.04.2020	Votering
Representantskapet	13/20	23.09.2020	Votering
Styret for SRH IKS	43/20	20.10.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	57/20	07.12.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	05/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

«05.1/21 Styret tar saken til orientering.

05.2/21 Styret ber havnedirektøren utrede omstrukturering videre og søke om en bindende forhåndsuttalelse fra skatteetaten knyttet til skattemessige forhold i forbindelse med en eventuell restrukturering av konsernet.»



Bakgrunn

I februar i sak 04/20 ble det lagt frem en orienteringssak om vurdering av framtidig utbyttekapasitet i Stavangerregionen Havn (SRH). I de etterfølgende styremøtene har styret fattet vedtak og blitt orientert i henhold til vedtakene. I styremøte 07.12.20 sak 57/20, ble utdeling og skatteposisjoner presentert av administrasjonen sammen med advokat Helge Skogseth Berg i Lynx. Her kom det fram at en utdeling med stor risiko kan føre til at SRH konsernet kan bli ansett som skattepliktig for hele virksomheten. Det vises også til styremøte 20.10.20 sak 43/20, med skriftlige vurderinger. Styreseminar 19. januar, som ble utsatt til 22. mars 2021, skal inneholde et tema knyttet til Utbyttekapasitet og skatteposisjon i et økonomisk perspektiv med forslag til løsninger.

Administrasjonen har sammen med skatterettsadvokat Finn Eide v/Haver Advokatfirma sett på løsninger for å ivareta SRH og eierne.

Saken

Muligheter for å restrukturere konsernet er blitt nevnt som en mulig løsning for å posisjonere seg best mulig i forhold til at SRH konsernet i dag er såkalt begrenset skattepliktige for sin virksomhet, og for å være i stand til å gi utdeling/utbytte til eierne. Advokat Finn Eide har sett på saken på nytt inkludert tidligere vurderinger fra 2020. Vedlagt, som bilag 1, ligger et notat med mulig løsning og videre arbeid for å ivareta SRH og eierne. I vurderingene er også advokat Inger Hygen i Kluge, spesialist innenfor havne- og farvannsloven, blitt konferert.

Forholdene er komplekse, og det er uavklarte rettslige problemstillinger. Saken er uten tvil krevende for administrasjonen og styret. Alternativene med å restrukturere eller ikke, vil føre til ulike utfordringer knyttet til skatt nå og/eller i framtiden. Saken mellom Karmsund Havn IKS og Skatteetaten vil trolig føre til noen svar, men det er flere skattemessige forhold som kan bli problematisert i ettertid. For å få bedre forutsigbarhet før en bestemmer seg for løsning, kan en søke om bindende forhåndsuttalelse (BFU) fra Skatteetaten. Dette vil gi mer klarhet i spillerommet knyttet til utdeling/utbytte i forhold til skatt.

I forbindelse med en restrukturering, bør konsernets eiendeler verdsettes til virkelig verdi, samt at man gjennomfører en vurdering av hvordan man eventuelt kan dele eiendelene i en ny struktur. Dette er en omfattende oppgave som vil kreve interne og eksterne ressurser.

Arbeidet knyttet til skattemessige vurderinger og gjennomgang av eiendelene vil gi verdier, utover kunnskap i fht utdeling/utbytte, i form av større forutsigbarhet og videre arbeid med rapportering til Skatteetaten, eiere, banker ect, selv om det ikke foretas en omstrukturering av konsernet. Arbeid med skattemeldinger og avtaler mellom selskapene er i dag krevende og det legges ned ressurser for at konsernet skal være i tråd med lover og forskrifter.

I tillegg er det flere problemstillinger som må kartlegges og vurderes for å finne optimale løsninger for årene som kommer. Her kan det blant annet nevnes: IKS-loven, havne- og farvannsloven, konkurranseregler og statsstøtte.



Økonomiske forhold

Fra sommeren 2020 har SRH hatt en mer positiv utvikling enn tidligere forventninger, og har pr i dag likvide midler i SRH IKS. Usikkerheten er fremdeles stor knyttet til fremtidig markedssituasjon for havnen. Det er vanskelig å gi gode prognoser. Ut fra eieres skisserte størrelse på ca kr 15 mill, vil en slik utdeling trolig ikke påvirke SRH nevneverdig, men kan få store konsekvenser knyttet til skattekostnader. I tillegg kan utdeling få konsekvenser for framtidige investeringer og kostnader knyttet til finansiering. Viser i tillegg til styresak 04/21 med foreløpig resultatrapport 2020.

Oppsummering og konklusjon

Styret er ansvarlige for at utbytte/utdeling er forsvarlig sett hen til at havnevirksomheten skal ha forsvarlig egenkapital og tilstrekkelig likviditet til å ivareta de oppgaver som er gitt i havne- og farvannsloven.

Havnen må ha tilstrekkelige midler til å drive havnen effektivt, sikkert og miljøvennlig, samt å legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv. Dette er det høy grad av usikkerhet i verdensbilde nå og fremover.

Saken er belyst for å vise risiki i forhold til skatt og mulig løsning. Havnedirektørens råd til styret er at administrasjonen jobber videre med forhold rundt restrukturering og ber skatteetaten om en bindende forhåndsuttalelse for at styret kan ta beslutningen på en fornuftig og forsvarlig måte, jfr. anbefalingen til advokat Finn Eide.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Notat fra advokat Finn Eide, Haver Advokatfirma AS

Haver Advokatfirma AS
Stavanger – Bryne

Haakon Vlls gate 8
4005 Stavanger

T: +47 51 55 44 10
E: post@haver.no
www.haver.no

NO 817 252 532 MVA

NOTAT

Til: Stavangerregionen Havn IKS v/styret
Fra: Haver Advokatfirma AS v/ Finn Eide
Dato: 16. februar 2021

STYRESAK – MULIGHETER FOR RESTRUKTURERING AV KONSERNET STAVANGERREGIONEN HAVN IKS – TILPASNING TIL SKATTEPLIKT OG EIERNES FORVENTNING OM UTBYTTE

1. Innledning

Vi har fått i oppdrag fra Stavangerregionen Havn IKS (**SRH**) å utrede muligheten for en restrukturering av konsernet/eierskapet med det formål å:

- a) posisjonere seg best mulig i forhold til at SRH i dag er såkalt begrenset skattepliktig for sin virksomhet etter skattelovens § 2-32 (2), og
- b) være i stand til å innfri eierne ønske om å kunne motta utbytte fra SRH.

Disse forholdene har vært utredet tidligere, og det er en særdeles kompleks materie en her skal manøvrere i – og farvannet er til dels ukjent ettersom havneselskaper inntil ganske nylig har vært ansett skattefrie og utbytte fra slike ikke har vært krevd av eierne. Lovgivningen knyttet til både IKS'er og havner og farvann er blitt endret i senere tid – og på det skatterettslige området har skatteetaten en pilotsak gående mot Karmsund Havn, som ventes å få konsekvenser for alle kommunale/interkommunale havner på sikt.

Den tilnærming som foreslås nedenfor bør således sjekkes og avklares med relevante myndigheter før en iverksetter. Hva gjelder den skattemessige tilnærming, vil vi sterkt anbefale at en i forkant av en gjennomføring anmoder om en «bindende forhåndsuttalelse» (BFU) og får avklart alle kritiske skattemessige forhold.

Vårt forslag, som vil bli utredet nærmere nedenfor, går ut på en delvis omdannelse av SRH til aksjeselskap, eventuelt to aksjeselskap som bedriver all virksomhet som ikke er å anse som pålagt forvaltningsvirksomhet som kun kan drives av kommunene selv eller av et IKS. SRH vil etter dette bestå, men i en redusert form, der bare forvaltningsmyndigheten i henhold til havneloven ligger igjen.

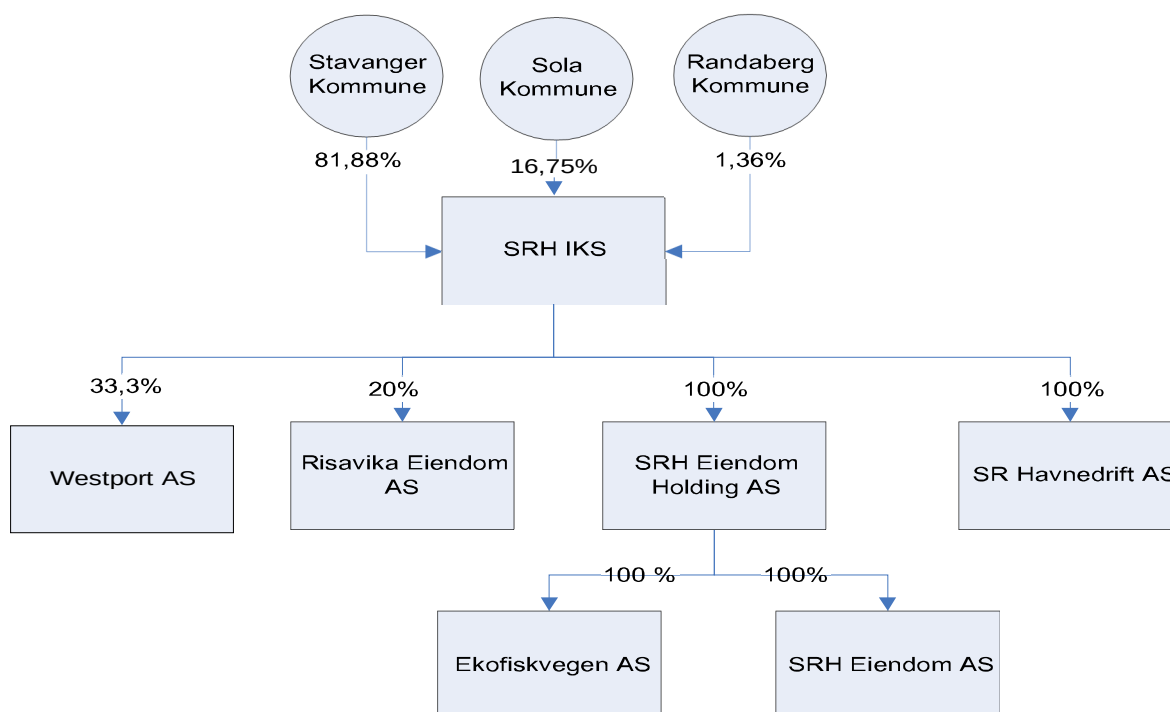
2. Organisatorisk og juridisk bakteppe

2.1. Organisasjonsform

SRH er i dag organisert etter en konsernmodell, der IKS'et er konsernspiss og en rekke hel- og deleide selskaper er eid i strukturen nedenfor.



ADVOCATIA: Oslo: Kvale | Trondheim: Bjerkan Stav | Bergen og Førde: Harris | Stavanger og Bryne: Haver | Kristiansand: Kjær
Tromsø: Rekve Pleyrn | Lillehammer: Thallaug | Molde og Kristiansund: Øvrebø, Strandal & Co



2.2. Delegasjonsadgangen for kommunens særlige oppgaver etter havne- og farvannsloven

I henhold til havne- og farvannsloven kan kommunens myndighetsutøvelse etter loven bare delegeres til interkommunalt samarbeid etter bestemmelsene i kommuneloven (i praksis vertskommunesamarbeid etter lovens kap. 20) eller til et interkommunalt selskap (IKS). Forvaltningsoppgaver som ikke innebærer myndighetsutøvelse, kan derimot fritt delegeres også til aksjeselskaper eller andre organisasjonsformer.

Myndighetsutøvelse etter loven er å treffe enkeltvedtak, vedta forskrift, eller gi pålegg ved overtredelser, og gjelder følgende forhold:

- Midlertidig begrensning av fartøyers opphold i havn (for å hindre/begrense luftforurensning) (§ 5)
- Regulering av ferdsel med fritidsfartøy (§ 8)
- Regulering av sikker ferdsel i kommunens sjøområde (§ 9)
- Behandle saker om tiltak som krever tillatelse i kommunens sjøområde (§ 14)
- Adgang til å gi pålegg for å hindre at det voldes fare eller ulempe i farvannet eller havnen (§ 17)

Forvaltningsoppgavene, som f.eks. isbryting og fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen, som kommunen er ansvarlig for etter § 6, kan uproblematisk delegeres også til et aksjeselskap. Hvorvidt eventuelle tilsynsoppgaver som delegeres til kommunen fra departementet etter lovens § 37 kan delegeres videre beror på delegasjonsvedtaket.

Reglene i loven om forvaltning og drift av havn, der departementet er gitt forskriftshjemmel, og om sikring av havner og havneanlegg, gjelder på lik linje for private og offentlige havner og er ikke å anse som offentlige forvaltningsoppgaver, men en del av drifts- og eieransvaret.

2.3. Øvrig virksomhet – grensen skattepliktig / allmennnyttig

Aktiviteten i SRH er av selskapet vurdert å være delvis skattefri og delvis skattepliktig. Dette bygger

også på vurderinger foretatt av Skatteetaten, samt forståelsen SRH har av terminalbegrepet.

Følgende aktiviteter er vurdert som skattefrie:

- Utleie knyttet til for eksempel vakthold, ekspedisjon, tollager og persontransportterminaler samt oppbevaring av oljevernberedskapsutstyr med tilknytning til havnen
- Utleie av kaier og terminaler
- Reservedelslager for skip, samt reparasjons- og service-fasiliteter for skip.

Hva som skal anses som terminal er ikke helt avklart med skattemyndighetene, men etter SRHs oppfatning skal det med dette forstås:

“Any location where freight and passengers either originates, terminates, or is handled in the transportation process. Terminals are central and intermediate locations in the movements of passengers and freight. They often require specific facilities and equipment to accommodate the traffic they handle¹.”

Skatteklagenemnda har i vedtaket for SRH IKS fra 2015 ansett utleie av eiendom til offshoreselskaper som skattepliktig, basert på egeninteressen selskapet har i å ligge ved havnen. Samtidig er det i det samme vedtaket lagt til grunn at terminal-leie er skattefritt. I vedtaket fra Skatteklagenemnda er det også lagt til grunn at persontransportterminaler anses som skattefri aktivitet, uten at det er foretatt noen avgrensning mot terminal for transport av gods.

SRH mener at det ligger mye som ikke er endelig avklart knyttet til skatt, men har så langt fått gjennomslag for sitt syn, ved selv å definere skattepliktens omfang i sine skattemeldinger – og gi gode redegjørelser for sitt syn i vedlegg til hvert års skattemelding.

Følgende aktiviteter er vurdert som skattepliktige:

- Utleie av kontorarealer som ikke er direkte knyttet til skattefri aktivitet, herunder utleie av kontorer til selskap som i det vesentlige er lokalisert på havneområdet som følge av egeninteresse og ikke direkte bidrar til realisering av den aktivitet som er beskrevet som skattefri aktivitet ovenfor.
 - o Dette gjelder typisk aktivitet knyttet til handel eller tjenester uten leveranser av varer eller tjenester fra leide arealer til skip.
- Parkering som ikke knyttes direkte til bruk for ansatte som utøver aktivitet som faller innenfor skattefri aktivitet som beskrevet ovenfor

I en integrert virksomhet er det utfordringer knyttet til å skille mellom henholdsvis skattepliktig og skattefri aktivitet, da disse i noen grad vil være sammenvevd.

2.4. Skatterettslig

Skattemyndighetene har satt i gang et prosjekt der en foretar en vurdering av havneselskaper og deres virksomhet, med formål å definere omfanget av skatteplikt. Slike prosjekter har en sett tidligere, bl.a.

¹ Definisjonen er hentet fra https://transportgeography.org/?page_id=3009

innen forskningssektoren – og det man benevner kunnskapsallmenningen, som i hovedsak drives av det offentlige eller stiftelser som i stor grad er kontrollert av det offentlige.

Selv om et selskap har vedtektsfestet at en ikke har erverv til formål, og ellers oppfyller et allmennyttig formål gjennom sin virksomhet, har en sett at skattemyndighetene har satt søkelys på at selskapet (konsernet under ett) årlig går med overskudd og at det bygger seg opp kapital. Videre legges det vekt på om man dels driver i konkurranse med kommersielle foretak, har en profesjonell ledelse og oppbygging av organisasjonen og ut fra en helhetsvurdering konkluderer ofte skattemyndighetene med at hele virksomheten (også den allmennyttige delen / forvaltningsdelen) anses som skattepliktig.

I den såkalte **Veritas II** saken² uttaler Høyesterett (HR) bl.a. at Veritas som i en tidligere dom³ var blitt kjent skattefri, «i større grad drives etter **rene forretningsmessige prinsipper**, at **godtgjørelsen til Veritas i atskillig utstrekning er gjenstand for forhandlinger mellom partene og at overskuddene fra denne delen av virksomheten brukes til å bygge opp ny næringsvirksomhet** og ikke til kapitalplassering som i 1950». Videre uttrykker HR: «Som nevnt mener jeg at vurderingen av om det foreligger skatteplikt etter § 26 bokstav k første ledd⁴, skal omfatte Veritas' **samlede virksomhet**. Det blir derfor ikke nødvendig for meg å ta noe bestemt standpunkt til spørsmålet om hvordan forholdet skulle bedømmes dersom Veritas i 1981 bare hadde drevet klassifikasjon og myndighetsutøvelse. Men i helhetsvurderingen vil det selvsagt ha betydning at det også kan reises spørsmål om Veritas' såkalte kjernevirksomhet isolert betraktet kan anses å ha «erverv til formål»»

Veritas II har satt en standard for senere saker – og en ser at skattemyndighetene, når de først setter i gang slike pilotprosjekt – i stor grad vinner frem med sitt syn i domstolene.

Normalt er utbytte til eiere en faktor som nærmest alene vil utelukke skattefrihet etter skattelovens § 2-32. I SRHs sak er det ikke sikkert at dette kommer på spissen, idet eierne er kommuner, som etter skatteloven er skattefrie uansett. Likevel vil utbytteutdelinger bli vurdert i forhold til begrepet «erverv til formål» ettersom en forventning fra eierne om at virksomheten skal gi utbytte forutsetter at virksomhetene går med overskudd.

Det er ikke vår oppfatning at SRH er skattepliktig i større grad enn hva en anser seg som i dag, men skattemyndighetene kan fort være av en annen oppfatning. Dersom SRH fortsetter sin utvikling og skattemyndighetene øker sin interesse for havneselskaper i kjølvannet av Karmsund sin sak, kan utfallet fort bli en påstand om full skatteplikt for SRH.

2.5. Selskapsrettslig

Selskapsrettslig er det neppe noe til hinder for den foreslåtte strukturendringen. AS formen gir noe større fleksibilitet enn IKS formen m.h.t. utbytte, men for begge selskapsformer legger haven- og farvannslovens § 32 om forvaltning av kapital i kommunalt eide havner noen begrensninger for utbyttemuligheten.

² HR-1991-96-B

³ Rt-1955-175

⁴ Tilsvaret dagens skattelov § 2-32

Kommentar fra Inger Hygen, Kluge Advokatfirma:

En omdanning som innebærer at kapital overføres ut av havnevirksomheten og til kommunenes øvrige virksomhet vil bare la seg gjøre dersom vilkårene i hfl. § 32 tredje ledd er oppfylt. Ettersom samarbeidet mellom kommunene nettopp handler om felles havnevirksomhet kommer dette ikke på spissen ved den skisserte omdanningen, men en må da være oppmerksom på at det omdannede selskap som springer ut av IKS'et (eller av en fisjon fra det omdannede selskap), fullt ut vil være underlagt utbyttebegrensningen i § 32 tredje ledd.

I og med at havnevirksomheten allerede er skilt ut i et eget IKS må det legges til grunn at all kapital i IKS'et er å anse som havnekapital etter gammel lov. I motsetning til hva som har vært diskutert for havnevirksomhet organisert som et § 27-samarbeid er det dermed neppe rom for å anse deler av kapitalen for å tilhøre «bykassen» slik at den kan skilles ut gjennom en omdanning uavhengig av hfl. § 32.

2.6. Konkurranserett og statsstøtte

Kommentar fra Inger Hygen, Kluge advokatfirma:

All annen virksomhet enn myndighetsutøvelse og offentlig forvaltnings- og tilsynsvirksomhet vil i utgangspunktet være å anse som økonomisk virksomhet som er underlagt bl.a. statsstøttereglene og konkurranseretten. Dette gjelder f.eks. laste- og lossevirksomheten, annen skips- og godshåndtering (logistikkaktiviteter), eiendomsforvaltning og eiendomsutvikling.

Foruten at dette må hensyntas generelt ved gjennomføring av en omorganisering og fremtidig virksomhet nevnes i denne sammenheng at eventuell skattefrihet for slik virksomhet kan bli ansett for å være en fordel som rammes av forbudet mot statsstøtte. Kommisjonen har de senere år hatt fokus på statsstøtte til havner. De senere år har blant annet Nederland, Belgia, Frankrike og Italia blitt pålagt å endre reglene for skattlegging av havner for å unngå statsstøtte. Erfaringsmessig vil også ESA (som håndhever statsstøtteregelveverket) sette fokus på de samme områdene som Kommisjonen.

Det er derfor å anbefale at et forslag om omorganisering med tanke på å skille ut en del av havnevirksomheten i et eget selskap med skattefri virksomhet, også sjekkes av mot statsstøttereglene.

2.7. Oppsummert organisasjonsform og skatt

Basert på det ovenstående, der en sammenholder organisasjonsform og skatt, med et IKS som konsernspiss for all virksomhet, kan SRH se for seg et scenario som i verste fall medfører full skatteplikt på all virksomhet – i beste fall opprettholdes dagens situasjon, der en er begrenset skattepliktig. En har sett fra andre områder at press fra ESA / EU kommisjonen knyttet til ulovlig statsstøtte også medfører et press og oppmerksomhet fra skattemyndighetene. Skattefrihet anses i denne sammenheng som statsstøtte – slik at innføring av generell skatteplikt for all havnevirksomhet kan komme etter press fra konkurransemyndigheter.

Dagens struktur er komplisert, ved at en dels er skattepliktig og dels skattefri. Det nedlegges betydelige ressurser i å rapportere skatt riktig – og avstemme med skattemyndighetene at en gjør ting

riktig. Det vil stadig herske tvil om skattemyndighetene vil endre syn på hvor grensen mot skatteplikt går innad i de enkelte selskap og i konsernet totalt. Videre er dagens struktur vanskelig i relasjon til eierne ønske om å få utbytte ut av SRH. Både havne- og farvannsloven og lov om interkommunale selskaper setter klare begrensninger for utbytte, også låneopptak for eventuelt å finansiere utbytte.

Dersom en skal «sikre» seg i forhold til uvisshet knyttet til skatt og posisjonere seg når det gjelder å kunne gi eierne sine forutsigbare utbytter – eventuelt renter på fordringer eierne har inn mot selskapsstrukturen, mener vi at SRH må omstruktureres. Dette vil bli beskrevet nedenfor.

3. Forslag til ny struktur

3.1. Innledning

Som redegjort for ovenfor, er vi av den oppfatning at en konsernstruktur med ett morselskap (IKS'et) og en underskog av hel- og deleide selskaper med en miks av formål og en blanding mellom allmenntilgjengelig og kommersielt er lite heldig. Dersom en vil forsøke å bevare skattefrihet for mesteparten av virksomheten og ha mulighet for å gi avkastning til eierne i form av utbytte eller renter, bør en omstrukturere. En omstrukturering foreslås gjort ved at det etableres ytterligere et konsern – eventuelt to konsern – på siden av dagens konsernspiss.

En slik modell som foreslås vil fremstå som en tvilling eller trilling modell, der vi forutsetter at de to eller tre selskapene/konsernstrukturene har felles ledelse i form av daglig leder og identiske styrever. Dette kan sikker være en utfordring, men dette går vi ikke nærmere inn på i dette notat.

Som nevnt innledningsvis, vil vi anbefale at man for skattemessige formål ber om en BFU for hele omstruktureringen – og ellers avklarer og samarbeider med relevante myndigheter – både før en vedtar noe, og ved gjennomføringen av en eventuell omstrukturering.

3.2. Rettslig utgangspunkt – skatt

Skattelovens § 11-20⁵ har regler om skattefri omdanning av virksomhet, og her kommer det frem at et IKS kan omdannes til aksjeselskap uten å utløse skattlegging, jfr. § 11 -20 (1) bokstav c. Finansdepartementet har gitt en forskrift⁶ som nærmere regulerer selve omdannelsen. Skattelovens § 11-22 har også en bestemmelse der man kan søke Finansdepartementet om skattelempe/skattefritak ved realisasjon som ledd i rasjonalisering av virksomhet, denne bestemmelsen omfatter både fast eiendom, virksomhet og aksjer m.m.

⁵ [Lov om skatt av formue og inntekt \(skatteloven\) - Omdanning mv. - Lovdata](#)

⁶ [Forskrift til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr. 14 - Kapittel 11. Omdanning - Lovdata](#)

De to ovennevnte bestemmelsene kan brukes hver for seg eller i kombinasjon – og burde kunne bidra til at SRH ble omstrukturert på en hensiktsmessig måte. Felles for begge disse bestemmelsene er at de forutsetter full kontinuitet på alle skatteposisjoner (d.v.s. saldoverdier, kostpriser, underskudd m.v).

Ved overgang fra skattefrihet til skatteplikt (altså når selskapet selv vurderer seg skattepliktig eller skattemyndighetene gjør det ved sin endringsadgang), vil en få skrevet opp skattemessige verdier til virkelig verdi på overgangstidspunktet.

Eksempel:

Man har ervervet et bygg for 50 år siden. Bygget er skattemessig nedskrevet til kr 100.000, men har en virkelig verdi i dag på MNOK 100. Ved overgang til skatteplikt skal man altså få ny saldoverdi for skattemessige avskrivninger på MNOK 100, som da – over tid – vil ha den effekt at man betaler MNOK 22 mindre i skatt ved at MNOK 100 – over tid – kommer til fradrag i selskapets inntekt gjennom saldoavskrivninger.

Det samme gjelder alle driftsmidler som hører inn under den virksomheten som blir bedømt skattepliktig – også eventuell goodwill, selv om det kan bli bestridt av skattemyndighetene.

Før en begynner selve omstruktureringen, bør en gjøre en vurdering av alle eiendeler i konsernet og vurdere deres tilknytning til den virksomhet som blir bedømt som skattepliktig – og kreve oppjustering av verdier som forklart over. Dette bør gjøres i en viss dialog med skattemyndighetene.

3.3. Hva omdannet – til hvor

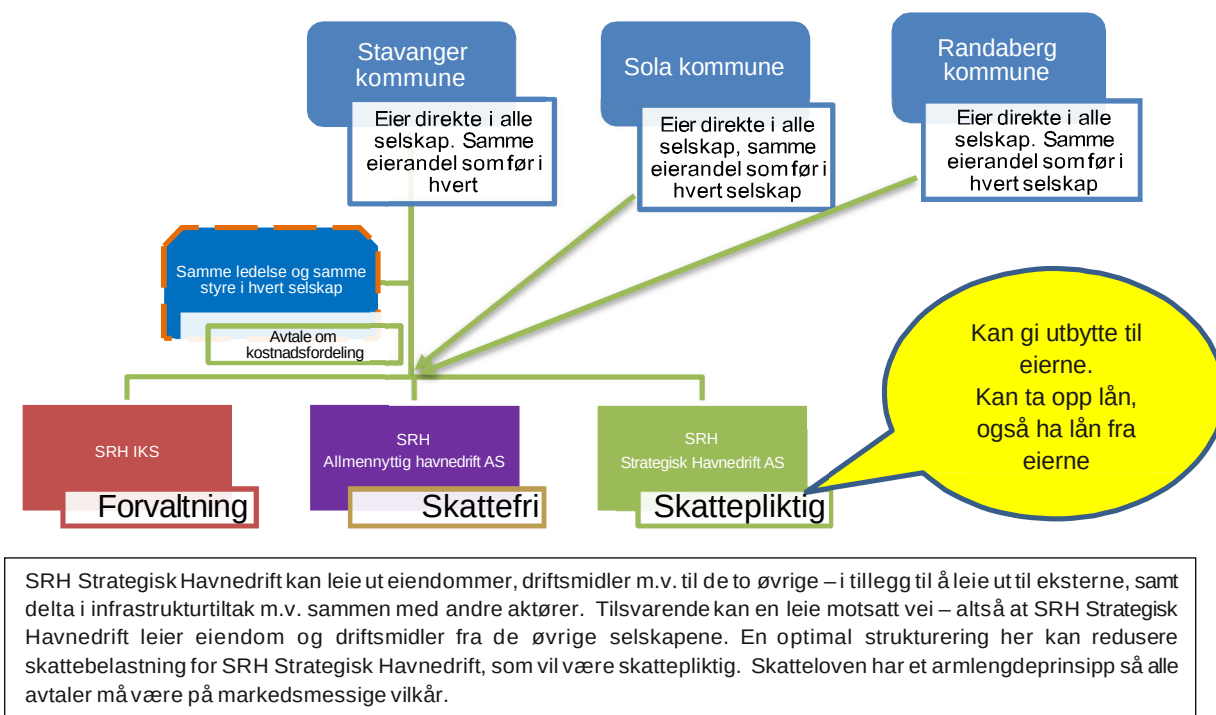
I Finansdepartementets forskrift til skattelovens § 11-20, heter det i § 11-20-1 at «Med **omdanning** menes **endring av et selskap eller foretaks juridiske form, der all virksomhet og det vesentligste av tilhørende eiendeler og gjeld i selskap eller foretak overføres til et nystiftet selskap som har en annen juridisk form.**» (Mine uthevninger)

Skal en følge oppskriften i loven/forskriften, må en altså stifte et nytt selskap, som overtar **virksomheten** til IKS'et. IKS'et kan da forutsetningsvis beholde forvaltningsoppgavene, som pr definisjon ikke er «virksomhet» og andre oppgaver som opplagt ikke er virksomhet. Normalt omdanner en hele selskapet (i vår sak IKS'et) til et aksjeselskap, men lovens ordlyd åpner for kun å omdanne det som er virksomhet. Foreslått modell bør således være ett av elementene som avklares i en BFU.

Om SRH finner det hensiktsmessig, kan en vurdere å gjøre en omdanning til to nystiftede aksjeselskap, der en legger inn ren kommersiell virksomhet i det ene, og eiendeler som anses som kaianlegg, terminaler etc., som er en del av den allmenntilgjengelige virksomheten (men ikke forvaltningsoppgavene) i et annet. Det å foreta en omdanning til to selskap er ikke direkte hjemlet i loven, men dette kan enten oppnås via avklaring i BFU, eventuelt at man fisjonerer det ene aksjeselskapet man omdanner til i etterkant av omdanningen.

For å oppnå ønsket struktur, vil det være mulig å kombinere omdanningsreglene med en søknad om skattelempe etter skattelovens § 11-22.

Etter en omstrukturering vil SRH kunne se slik ut:



4. Rettslige avklaringer

4.1. Spørsmål om omdanning kan anses som ulovlig utdeling

Både IKS-loven og havne- og farvannsloven setter begrensninger på utdelinger til eierne av et IKS / havneselskap. Som en ser av ovenstående, skjer det en form for utdeling av verdier fra SRH (IKS) i form av aksjer / eiendommer / eiendeler / forpliktelser til eierne av SRH – i form av aksjer i de to nye konsernspissene.

Skatte- og regnskapsmessig skjer dette med full kontinuitet og midlene er innelåst i de to nye aksjeselskapene. Det bør avklares med rette myndigheter at dette ikke anses som en ulovlig utdeling, eller en utdeling som må følge IS lovens § 29. All den tid omdanning fra IKS til AS er hjemlet i loven (riktignok skatteloven), har vi vanskelig for å se at en omdanning i seg selv skulle være ulovlig – eller at den skulle være omfattet av IKS-lovens regler om utdelinger. Havne og farvannslovens § 32 setter også begrensning på utdeling av det som tidligere ble kalt havnekapital – som pr definisjon er alle eiendelene som i dag ligger i IKS'et.

Det må søkes en avklaring på om en kan «nette» ut eiendeler til ett eller to AS ved å balansere eiendelssiden med gjeld. Låneopptak i et IKS er problematisk – så løsningen ligger kanskje i å allokere allerede eksisterende gjeld til de eiendeler som overføres til AS. Et annet alternativ kunne være å selge over eiendeler fra IKS'et mot selgerkreditt til kjøper (AS(ene)), men også slike salg kan være problematiske i henhold til både IKS-loven og havne- og farvannsloven.

4.2. Skattemessige konsekvenser – allokering av virksomhet

SRH må ta en gjennomgang av hvilke eiendeler som skal allokere til de forskjellige enheter. Her bør en ikke bare ta høyde for hva som er situasjonen i dag, men hvordan en ser for seg at utviklingen blir videre, ut fra strategi, behov og skattemyndighetenes vurderinger i et «worst case» scenario.

Godkjenning av struktur, i forhold til skatt, avklares gjennom BFU – og eventuelt i tillegg gjennom søknad om skattelempe. Det er viktig å gi så riktige og fullstendige opplysninger som overhodet mulig i slike prosesser.

4.3. Beslutningsprosess

IKS loven har ikke selv bestemmelser om omdannelse. I §§ 32 f lg. er det inntatt bestemmelser om oppløsning, men disse passer ikke til en omdanning – særlig ikke i et tilfelle som vårt, der IKS'et forutsettes å bestå, for å drive forvaltningsvirksomheten videre.

Fra bestemmelsene om oppløsning er det dog verdt å merke seg at det er kommunestyrene selv som treffer vedtak om oppløsning (§ 32 første ledd), og at en oppløsning må godkjennes av departementet (§ 32 siste ledd). Hvorvidt dette også vil gjelde ved omdannelse, må avklares.

Omdannelse av IKS til AS – i sin helhet – er ingen uvanlig øvelse. Vår modell, med en delvis omdannelse, har vi ikke sett gjennomført, men vi vil anta at det er relativt enkelt å få avklaringer på dette om SRH ønsker å gå videre med en omstrukturering som foreslått.

5. Oppsummering og anbefaling

Basert på SRHs ønske om en renere struktur i forhold til det uavklarte skattepliktspørsmålet og eiernes ønske om en jevn og forutsigbar utbyttestrøm fra SRH, har vi foreslått en omstrukturering der SRH deles i to – eventuelt tre – enheter.

Dersom en går for kun ett AS (med datterselskaper i strukturen under seg), vil anbefalingen være at en legger igjen aksjeselskaper og eiendeler som en mener vil være rent allmenntilgitt (og derved skattefrie) i strukturen under IKS'et. Det omdannede foretaket, kalt SRH Strategisk Havnedrift AS ovenfor (med eventuelle datterselskaper), vil da være et rent kommersielt aksjeselskap. Dette selskapet vil måtte betale skatt av sitt overskudd – samt kunne oppta lån på alminnelige vilkår. Utbyttmulighet/-kapasitet vil måtte vurderes konkret ut fra de vilkår som oppstilles i havne- og farvannslovens § 32, og som gjelder for all kommunal havnevirksomhet (i vid forstand) uavhengig av organisasjonsform.

Dersom en velger to AS, vil kun det kommersielle AS kunne betale utbytter, men begrunnelsen for å ha et allmenntilgitt AS måtte være at man fikk en klarere oppdeling av forvaltningsvirksomheten og den mer operative driften, med tilhørende eiendeler.

Enten en driver gjennom ett eller to AS, vil virksomhetene være ganske integrert i hverandre og det vil være behov for en rekke avtaleforhold mellom de forskjellige selskapene, både hva gjelder leie, bruksrett, personell m.v. Her vil bl.a. skatteloven 13-1 og statsstøttereglene forutsette at alle transaksjoner skjer på armlengdes avstand (markedsmessige vilkår), blant annet slik at det ikke etableres ulovlig kryss-subsidiering, men det ligger likevel en del lovlige muligheter her når man krysser grenser mellom skattepliktige foretak og skattefrie foretak.

Ved selve omstruktureringen vil det kreves en betydelig innsats, og ressursbruk, for å avklare, optimalisere og rigge den struktur som eventuelt velges. Dette vil være en engangsinvestering som forhåpentlig vil gjøre tilværelsen enklere i forhold til regnskapsførsel og skatterapportering etter at en har fått ny struktur på plass. Ressursbruken vil også la seg forsvare med at man – i dialog med skattemyndighetene – i stor grad kan styre omstruktureringen og skattebelastning selv, og ikke risikerer å få en ubehagelig overraskelse dersom skattemyndighetene foretar et bokettersyn for de siste 5 år og foretar endringer en ikke har særlig mulighet til å påvirke.

Basert på en antagelse om at skattemyndighetene vil stramme til ytterligere når det gjelder hvilke aktiviteter som anses skattefri for havneselskap, er vår anbefaling at en i alle fall omdanner en del av virksomheten til et kommersielt, ordinært selskap/konsern. Her bør en snarere ta litt for godt i – i forhold til aktiviteter en anser som kommersielle – og på den måten sikrer seg at en selv får posisjonert seg optimalt i forhold til en latent skatteplikt.

Hvorvidt en deler opp den allmennyttige havnevirksomheten i ytterligere et AS og beholder forvaltningsvirksomheten i IKS'et, har ikke vi noe sterkt syn på – her er nok SRH nærmere til å vurdere behov og hensiktsmessighet, så vi konstaterer kun at det vil la seg gjøre å strukturere slik.

Når det gjelder utbytte, er det ikke gitt at det er utbyttekapasitet allerede første driftsår. Om en må balansere eiendomsverdier og gjeld 1:1 (altså at det overføres like mye gjeld som eiendelsverdier), vil det ventelig ta noe tid før en har utbyttekapasitet.

En siste utfordring som vi ikke har berørt, er hvordan en skal lede SRH etter en eventuell omstrukturering. Man vil i prinsippet få to eller tre selvstendige selskapsstrukturer – som skal styres etter noe forskjellige regelsett. Som påvist ovenfor, med henvisning til Veritas II og SINTEF dommene, legger vi til grunn at konsekvensen av å ha ett felles holdingselskap fort kan lede til at hele SRH kan bli ansett som skattepliktig. Vi vil anbefale at en har felles ledelse og samme styrer i de aktuelle selskap – og at det etableres et avtaleverk som binder ledelse og styre til å jobbe for at totalen blir best mulig. Det kan oppstå utfordringer her, men etter vårt syn bør det absolutt være mulig å få til også dette på en god måte.

6 Forslag til vedtak

I denne omgang skal det ikke fattes vedtak om en omstrukturering, men **om** styret i SRH synes en omstrukturering i tråd med det ovenstående kan ha noe for seg, må det vedtas om en ønsker å utrede dette videre.

En utredning vil bestå i å be om en bindende forhåndsuttalelse (BFU) fra skattemyndighetene, samt at en i parallell undersøker noe nærmere hvilken frihet man har vis a vis andre myndigheter og regelverk, herunder at en undersøker «fleksibiliteten» under havne- og farvannsloven § 32 i forbindelse med en omstrukturering.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 06/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 15.02.2021

Strategiplan 2018-2020 - Statusrapportering for 2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	57/17	24.10.2017	Enstemmig
Styret for SRH IKS	04/19	04.03.2019	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	05/20	19.02.2020	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	06/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens statusrapportering om strategiarbeid for 2020 tas til orientering.»



Bakgrunn

Strategiplan for perioden 2018-2020 ble godkjent i sak 57/17. Planen ble utarbeidet med bred involvering av de ansatte. Havnedirektøren gir styret en årlig orientering av oppfølging av planen, og vil i denne saken fremlegge statusrapport for 2020. Strategiplan 2018-2020 er vedlagt saken som bilag 1.

Saken – Året 2020

Våren og tidlig høst 2020 arbeidet organisasjonen med å revidere strategiplanen. Hovedfokus var å forenkle og spisse planen.

Ledergruppen gjennomgikk de ulike hovedmålene, delmålene og tiltak for å forenkle, forbedre og oppdatere planen. Forslag til endringer er presentert for alle ansatte på to strategisamlinger medio juni og primo september hvor ansatte jobbet med forslagene og hadde anledning til å komme med innspill. I strategisamlingene løste de ansatte oppgaver i tverrfaglige grupper og på den måten kom de ansatte med konkrete tilbakemeldinger til planen samtidig som man sikret engasjement og bred forankring/eierskap i hele organisasjonen. Strategiplan 2021-2024 ble godkjent i sak 58/20.

HVEM

Hovedmål: *Vi skal være den foretrukne havnen.*

Eksempler på arbeid for dette målområdet i 2020 er følgende:

- Havn samarbeid med Bergen og Trondheim Havn har gitt resultater i ny godslinje med fersk laks sørgående til kontinentet, samt frukt og grønt nordgående
- Kunderettet arbeid, spesielt i fht utvikling Risavika og nye kundegrupper som daglig-/og forbruksvarer, for godsoverføring fra vei til sjø
- Gjennomført omfattende kundeundersøkelse
- Flere nye kundekontakter (spesielt innen energi- og forbrukersegmentet)
- Opprettet dialog rundt samhandling mellom Egersund Næring og Havn, Sandnes Havn og SRH
- Samarbeidet tett med kommunenes næringsavdelinger (og New Kaupang) blant annet med mulig etablering av batterifabrikk og tilhørende havnelogistikk
- Deltatt i vannbussprosjekt og autonomt bussprosjekt i Vestre Vågen / Strandkaiaen
- Digital deltakelse i faggrupper (Grønt Skipsfartsprogram, cruise: Innovasjon Norge – Vestlandske cruisehavner – Cruise Norway, i tillegg til Norske Havner sine faggrupper, m.m.)
- Ulike annonsekampanjer og bruk av sosiale nettverk for omdømme, havneutvikling og eiendom. I tillegg til en omfattende nasjonal innholdsmarkedsføring kampanje der havnens kunder fremsnakker havneområdene.
- Tett dialog med selskap som representerer nye energibærere innen hydrogen og vind.
- Deltatt i flere innspills fora rundt havvind, blant annet med Norsk Industri og større private aktører.
- Tilbudt muligheter til flere potensielle og etablerte oppdrettsselskap innen fisk både på land og sjø.
- Målrettet kommunikasjon til media som har bidratt til flere overskrifter i kanaler som E24, Schibsted/Aftenbladet, Solbladet, Bygdabladet mm

HVOR

Hovedmål: *Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.*

Strategisk arealplan 2018-2020 er styrende for hvor det skal prioriteres havneutvikling. I nye kommuneplaner vedtatt i 2019 fikk SRH støtte til flere av mulighetene som var vurdert i denne arealplanen; både i Risavika, Mekjarvik og Stavanger sentrum.

Et grunnleggende fundament for å lykkes med havneutvikling og ivaretagelse av verdier i havnens eiendommer, er god internt tverrfaglig forankring og eksternt i samhandling med myndigheter og andre relasjoner. Dette er ivare tatt i delmål og tiltak, og det følges opp i det daglige arbeidet.

Eksempler på arbeid i 2020:

- Reguleringsarbeid og skisseprosjektering av Bjergstedkaien. Reguleringsplanen ble satt på vent våren 2020 pga. korona av hensyn til ønske fra avtalepart i saken, og igangsatt igjen i januar 2021. I tillegg til kaien, inneholder planen mulighet for verdiskaping i to nye byggetomter for hotell og næring. Endelig skisseprosjekt med alternative løsninger og kalkyler ble ferdigstilt i februar 2021.
- Oppstart av reguleringsplan for etablering av landstrømanlegg for cruiseskip, som kan tilbys på flere kaier i Stavanger sentrum. Et slikt tilbud er både et bidrag til konkurransedyktig havneinfrastruktur og et miljøprosjekt for Stavanger.
- SRH deltar i produksjon av planprogram for Østre havn sammen med samarbeidspartner Stavanger utvikling KF og planeier Stavanger kommune. Dette er en oppfølging av Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034, og skal legge til rette for gode prosesser for etterfølgende detaljreguleringer og utvikling etter overordnede målsetninger. SRH er største grunneier i Østre havn og bidrar i engasjementet med løpende vurderinger av god sambruk av havneinfrastruktur og bymessige formål, samt ivaretagelse av havnens verdier. SRH og Stavanger utvikling har særskilt ansvar for plantemaet Gjennomføringsstrategi, der realiseringsevne til sentrumsplanens forslag er kartlagt og nødvendige tiltak foreslås til planprogrammet. Kartleggingen har bl.a. bidratt til politisk vedtak om at det ikke bygges parkeringshus på Fiskepiren, og at P-Jorenholmen sannsynligvis blir stående i minst 15 år til.
- Mulighetsstudie på Margarinlinjen og Fiskepiren for å programmere havne- og transportlogistikk, samtidig som området skal tilrettelegges for mobilitetspunkt og byrom. Studien er en god bidragsyter til å sette rammer i planprogrammet og som verktøy i samhandling om den videre utvikling i området.
- Nasjonal Transportplan 2022-2033 har hatt to høringer i det forberedende arbeidet før fremleggelse av planforslag rundt sommeren 2021. Tildeling av midler til transportsektorene har konsekvens for særlig to prosjekter i direkte relasjon til SRHs eiendommer; utgrunningsprosjektet «Innseiling Stavanger» og fullføring av Transportkorridor Vest via Risavika havn til E39 ved Dusavik. Prosjektene prioriteres via egne handlingsprogram i hhv. Kystverket og Bymiljøpakken. Her jobber SRH i bredden for forankring av prioritet, som innebærer bl.a. utsendelser av brev/notater, innlegg av havnedirektøren og møter i relasjon til øverste ledelse og politiske beslutningsorganer hos de ulike myndigheter og prosjektansvarlige.
- Korona-pandemien har medført at noen havneutviklingsprosjekter er satt i bero i 2020. Ett av disse er oppstart av regulering i Risavika øst med landvinning og kaier.

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv.

Eksempler på arbeid i 2020:

- Strømskap for lading (ikke hurtiglading) av Rødnes nye hurtigbåt «Rygerelektra» etablert på Strandkaiaen.
- Anskaffet fire nye kabeltromler til landstrøm anlegg i Risavika og Stavanger sentrum
- LED belysning på intern havneveg i Risavika
- Deltakelse i Elnett 21 sammen med Avinor, Lyse og Forus Næringspark
- Søknad og tildelt støtte fra Enova sammen med Lyse til to forprosjekt; Lading av hurtigbåter og landstrøm til cruise
- Lademuligheter for hurtigbåter i samarbeid med Lyse og Kolumbus
- Konseptutvikling ny kai i Bjergsted
- Deltakelse i Grønt Skipsfartsprogram fase 4
- Deltakelse i Future Energy Hub
- Oppstart regulering av landstrømanlegg til cruise i fjellhall under Bjergstedparken.
- Utarbeidet alternative tiltak for bedre tilbud til fritidsbåter i Vågen
- ECOVET, deltakelse i referansegruppe for forskning om miljø- og bærekraft på cruisedestinasjoner i vestlandsfylkene

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

Covid-19 har medført at flere planlagte sosiale aktiviteter har blitt avlyst eller utsatt. På tross av pandemien ble det mulig å arrangere sommeravslutning for alle ansatte med grilling ute på Strandkaiaen i et fantastisk sommervær. I perioder med hjemmekontor, har der hver uke blitt arrangert «Husmøter» på Teams for å holde kontakten og ansatte har blitt informert om daglige aktiviteter og utvikling av havnen.

Det ble også mulig å arrangere en felles julelunsj for alle ansatte i en periode med lav smitte..

Eksempler på arbeid i 2020:

- Ukentlige møter i «Covid stab»
- To heldagers strategisamlinger for alle ansatte i forbindelse med revidering av strategiplan
- Avdelingsmøter, både fysisk og i perioder på Teams
- Flere samlinger i arbeidsgruppen som har jobbet med digitaliseringsstrategi . Digitaliseringsarbeidet startet i starten på 2020 ved å kartlegge organisasjonen for å etablere en modningsprosess for å legge fram en digital strategi i starten av 2021
- HMS og kvalitet; gjennomføring av HMS plan og samarbeidsmøter med bedriftshelsetjenesten og Compendia
- Etablert målebod for måling av luftkvalitet i Vågen i samarbeid med Stavanger kommune.
- Anskaffelse nytt ERP system. Idriftsettelse i løpet av første halvår 2021.
- Infoskjermer i havnens i havnens kontorer og på verksted i Skur 6.
- Teambuilding i mindre grupper når det har vært mulig og forsvarlig
- Kunde- og leverandørmøter for å sikre økonomien og skape forutsigbarhet



Havnedirektørens vurdering

Havnedirektøren mener at det er blitt jobbet godt med strategiplanen og de ulike tiltakene, selv dette året med en pandemi og flere perioder med hjemmekontor. Strategiplanen har vært et kjent dokument for alle ansatte i fht hva det skal jobbes med og hvordan, og ikke minst hvorfor. Noen tiltak er av kontinuerlig art, og skal jobbes med over tid. Andre er mer konkrete og har klarere oppgaver og svar.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Strategisk plan for Stavangerregionen Havn IKS og konsern 2018-2020



Strategiplan for Stavangerregionen Havn IKS 2018-2020

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



Vedtatt 25. oktober 2017





Visjon:

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

Overordnet mål:

**Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive,
konkurransedyktige og miljøriktige tjenester.**

Slagordkonsept: close to...

Våre verdier:

Dedikert - Dedicated

Smart - Smart

Trygg - Safe





HVEM

Vi skal være den foretrukne havnen

Dette innebærer:

A: Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner

- Levere utmerket service i alle ledd
- Målrettet dialog med nye og eksisterende kunder
- Foreta kundeundersøkelser

B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

- Styrke markedsføringen av havnetilbudet ovenfor eksisterende kunder og nye aktører
- Delta på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Lage en strategisk kommunikasjonsplan

C: Ha et godt omdømme

- Ha god dialog og fokus på gode løsninger med innbyggere, kunder og eiere
- Være tilstede i relevante informasjonskanaler
- Tydeliggjøre virke og ansvarsområder



HVOR

Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere

Dette innebærer:

A: Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer

- Strategisk arealplan skal være revidert samtidig som strategiplan
- Tilstrebe intern involvering
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter

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

- Kommunisere planer til myndigheter, politikere og andre aktører
- Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i de ulike prosessene som påvirker disse

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 havner og private eiere av kaier, arealer og bygg
- Vurdere samarbeid med andre for å skape mest mulig verdier for fremtidig havneutvikling





HVA

Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

Dette innebærer:

A: Utvikle mulighetene til de enkelte havneanlegg/-områdene våre

- Styrke nettverk og benchmarke med andre havner – nasjonalt og internasjonalt
- Aktivt internt engasjement og eierskap
- Satse på smarte løsninger med innovativ profil
- Investere etter kunders behov

B: Være en forutsigbar og sikker havn

- Tydelig på HMSK, beredskap og sikring
- Velge trygge og standardiserte tjenesteløsninger
- Kontinuerlig kundeoppfølging

C: Arbeide for en grønn profil

- Ha miljøet i fokus internt og på kai
- Ha grønne havnetjenester til internasjonal standard
- Være miljøbevisste ved innkjøp og investeringer





HVORDAN

Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø

Dette innebærer:

A: Øke inntektene og ha solid økonomi

- Etablere samarbeidsavtaler (Westport, Norsea)
- Sette mål for nøkkeltall
- Lage strategi for Risavika Havns rolle i konsernet
- Sørge for solid finansiell posisjon for overtakelse av RH

B: Bygge hverandre gode

- Være hverandres kunder
- Tettere samarbeid på tvers av avdelingene
- Være attraktiv arbeidsplass med utvikling av ansatte

C: Ha fokus på kvalitet- og forbedringsarbeid

- Videreutvikle gode rutiner og systemer
- Kompetansekartlegging og vurdering av interne ressurser
- Medvirkning fra ansatte





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 07/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3
Saksbeh.: ÅVV
Innstill. dato: 15.02.2021

Statusrapport Miljøplan 2020-2023

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	06/20	20.02.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	46/20	20.10.2020	Orientering
Styret for SRH IKS	07/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

«Styret tar statusrapport for miljøplan til orientering»



Bakgrunn

Miljøplan 2020-2023 ble vedtatt i sak 06/20 og tilleggsvedtak angir at styret skal få en halvårlig rapport om status på arbeid med miljøplanen.

Miljøplanen

Hovedmålene i miljøplanen er:

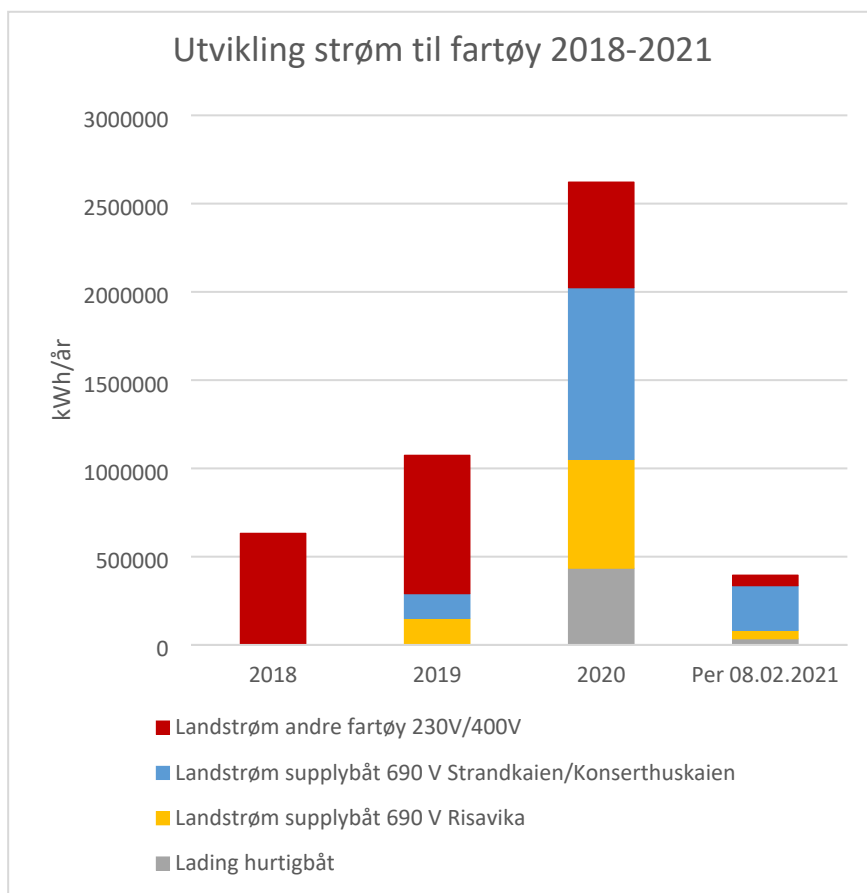
- SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje
- SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land
- SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet
- SRH skal redusere klimagassutslipp i egen virksomhet med 80% innen 2030.
- SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp i sjø
- SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeidspartnere for å nå våre og eierkommunenes miljømål

SRH er godt i gang med arbeid knyttet til de fleste tiltak planlagt påbegynt i 2020. Detaljer om konkret arbeid som er igangsatt er vist i vedlagte statusrapport, bilag 1. Nye momenter siden forrige rapportering er lagt til i uthevet skrift.

Fokus siden forrige rapportering har vært å finne og ta i bruk egnet verktøy for klimagassregnskap/budsjett. Gjennom medlemskap i Grønn By har SRH fått tilgang til verktøyet Klimakost. Dette verktøyet er etter hvert i bruk hos mange organisasjoner, inkludert kommuner. Det betyr at regnskapet vil være sammenlignbart med andre organisasjoner, noe som vil være verdifullt for erfaringsutveksling og kommunikasjon. Det jobbes pt med å bearbeide og legge inn data for klimaregnskap 2019 og 2020. Klimaregnskap er planlagt presentert i årsrapport for 2020. Klimabudsjett for 2022 utarbeides høsten 2021.

Klimakost tar ikke hensyn til landstrømmens bidrag til kutt i klimagassutslipp fra fartøy, det vil derfor være relevant å rapportere separat på effekten av landstrøm og lading. Det er igangsatt arbeid i samarbeid med Stavanger Kommune og DNV på hvordan dette kan gjøres

Under er en oppdatert framstilling av forsyning av strøm til fartøy i perioden 2018-2021. Dette er en viktig figur for å kunne vise resultat av måloppnåelse knyttet til landstrøm og lading. Leveranse av strøm til fartøy er mer enn doblet i 2020 sammenlignet med 2019, og femdoblet sammenlignet med 2018. Hittil i år er det levert ca 300.000 kWh strøm til fartøy, hovedsakelig landstrøm til supplyfartøy på Strandkaia/Konserthuskaia.



Konklusjon

Arbeid med realisering av miljøplan 2020-2023 og tilhørende rapporteringsverktøy er i rute.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Åsta Vaaland Veen

Teknisk sjef

Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1: Status miljøplan mars 2021

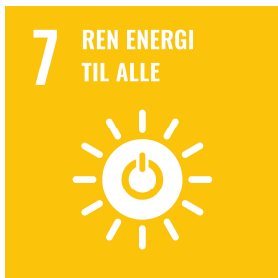


MILJØPLAN

Halvårlig statusrapport mars 2021



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



SRH skal tilby ren energi på land og ved kai

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Tilrettelegge for at våre havneanlegg skal være energiknutepunkt for fremtidens energibærere	2020	Oppdaterte reguleringsplaner	SRH er observatør i konkrete prosjekter som ser på hydrogen som marint drivstoff. SRH har startet sondering for hvor i havnens anlegg det kan være aktuelt med fyllestasjoner/produksjon av hydrogen, og har hatt flere møter med aktører ulike steder i næringskjeden, for å lære mer om blant annet sikkerhet knyttet til hydrogen.
Etablere landstrøm for Cruise og andre typer fartøy	2020	Antall nye landstrømsanlegg fordelt på fartøystype	Forprosjekt landstrøm til cruise er i full gang i samarbeid med Lyse Forprosjekt lading og forprosjekt landstrøm Cruise + vise effekter og energi fra strømforbruk Planlegging av nytt landstrømsanlegg i Risavika er igangsatt
Arbeide for at innseiling, landligge og utseiling fra Stavanger havn skjer fossilfritt	2020	Antall fossilfrie landligger, inn- og utseilinger	Se over og under
Etablere lademulighet for lading av eldre vne passasjerkjøretøy i forbindelse med Cruiseanløp	2021	Antall ladepunkt etablert	Detaljplanlegging lading av Hurtigbåter i samarbeid med Lyse er godt i gang. 4 nye sett med kabler er på plass for forsyning landstrøm supplybåter Etablert lading for Rygerelektra i Vågen

SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Tilrettelegge for mer gods fra vei til sjø i henhold til «Sjøkart for grønn skipsfart»	2020	Antall konteinere over kai Antall stykkgoods Antall tonn last Kontinuerlig analyse av kaiutnyttelse	Havnesamarbeid Stavanger Bergen Trondheim – Etablert ny linje til Risavika. Smyril Line – fersk laks fra Trondheim til kontinentet, frukt og grønt til Risavika og Trondheim fra kontinentet Antall konteinere over kai øker. NCL North sea container line (delvis flytting fra Haugesund, men også nytt gods) Analyse av kaiutnyttelse er utført
Bidra til å finne lokale løsninger for elektrisk effektstyring for å minimere behov for nettutbygging	2020	Realisering av prosjektet Elnett 21	Leverandør Kverneland Energi ble tildelt kontrakt i desember. Detaljplanlegging er i gang, med byggestart mars 2021
Sette miljøkrav i alle anskaffelser	2020	Antall gjennomførte konkurranser med miljøkrav	Vurderes foreløpig fra prosjekt til prosjekt. Behov forhelhetlig anskaffelsesstrategi og hvordan sette miljøkrav Miljø inngår som tildelingskriterium i Elnett21 Etablering av byggetomt Bjergsted stiller krav til at utvikler følger Stavanger kommunes innkjøpsreglement- anbefalingen i LOA sier 30% vekt på miljø i anskaffelse I de siste rammeavtale-konkurransene er det satt krav om avfallshåndtering og at tjenester i størst mulig grad skal leveres med elektriske kjøretøy
Tilrettelegge for små mengder varer til næringslivet via sjøveien til Stavanger Sentrum	2020	oppdaterte reguleringsplaner Antall kg over kai	Langsiktig arbeid. SRH bidrar i produksjon av planprogram Østre Havn (etter eget initiativ) bla for å ivareta et godt knute- og mobilitetspunkt på Fiskepiren. SRH er med og finansierer mobilitetsrapport. Setter av plass til små mengder gods og stasjoner for å hente pakker.
Prioritere mer miljøvennlige materialer ved rehabilitering og vedlikehold av havneanlegg	2020	Antall dokumentert miljøvennlige materialvalg (EPD, LCA, LCC etc)	Dokumenterte miljøvennlige materialvalg er tema i CEEQUAL-sertifisering som planlegges for Bjergstedkaia Det settes konkrete miljøkrav til produkter i rehabilitering Strandkaia 44
Investere i ny teknologi for mer effektiv logistikk i nye og eksisterende anlegg	2021	Realisering av digitaliseringsstrategi Gjennomsnittlig Laste/lossetid	Westport forretningscase 2023 (konkret prosjekt med autonom logistikk og hydrogen)
Digitalisere overvåkning, avlesning og drift av bygg og anlegg	2021	Realisering av digitaliseringsstrategi	Arbeid med digitaliseringsstrategi er intensivert Lyse sin app og system «LETT» er installert og under testing i Torleif-bygget.

SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Innføre restriksjoner på støyende havneaktivitet i sentrum	2020	Restriksjon innført	Gjeldende restriksjoner er formulert i informasjonsbrev til fartøy og Cruise terminal handbook. Støyrestriksjoner detaljeres i revisjon av ordenskrift 2021. Gjennomfører strategisk støykartlegging ihht lovverk. Målet er å være bedre enn lovverk
Tilrettelegge for god byutvikling langs kai	2022	Antall realiserte tiltak fra mulighetsstudie Skagenkaien	Mulighetsstudie Strandkaien igangsatt. Mulighetsstudie Margarinlinjen gjennomført 2021: bearbeiding mulighetsstudie Skagenkaien fra 2018. Bidrar i produksjon planprogram Østre Havn. SRH har selv involvert seg i reguleringsarbeidet/utviklingsarbeid Bjergsted for best mulig kombinasjon havn/byutvikling. Deltatt i arkitektkonkurranse og foreslår landstrøm flyttet inn i fjellhall heller enn å bruke sentrumsareal. (sparer 500-800m2 sentrumsareal + støy/båndlegging etc) Arbeid for å øke miljøbevissthet i havneutvikling starter i februar Ikke startet
Forbedre sykkel- og garderobefasiliteter ved våre anlegg	2020	Antall sykkelparkeringsplasser Antall hensiktsmessige garderobefasiliteter	
Utarbeide og iverksette strategi for utnyttelse av egne takflater til miljøtiltak	2021	Utarbeidet strategi Antall iverksatte tiltak	Potensiale i utnyttelse av takflater mulighetsstudier Strandkaien og Skagenkaien. Masteroppgave om muligheter solceller på tak levert.
Tilrettelegge for mobilitetsknutepunkt for sømløs overgang fra sjø til land	2021	Antall realiserte tiltak fra sentrumsplanen	Langsiktig arbeid. SRH bidrar i produksjon av planprogram Østre Havn (etter eget initiativ) bla for å ivareta et godt knute- og mobilitetspunkt på Fiskepiren. SRH er med og finansierer mobilitetsrapport. Setter av plass til små mengder gods og stasjoner for å hente pakker.

SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Prioritere miljøvennlige fartøy	2020	Antall fartøy med ESI/EPI Gjennomsnittsscore ESI/EPI Gradvis innskjerping av differensiert havneavgift	EPI er skrudd til (fra 10% til 150% påslag) fra 2020 for de mest forurensende cruiseskipene. Rabatt økt fra 10% 17,5% for de mest miljøvennlige. Ikke testet ut i praksis grunnet Covid 19. Prisdifferensiering ESI har utgått pga at farvannsavgiften er midlertidig stoppet. Vurderer arbeid med EPI på andre typer fartøy (på nasjonalt nivå)
Miljøsertifisere bygge- og anleggsprosjekter	2020	Antall miljøsertifikat	Gjennomført CEEQUAL preanalyse som beslutningsstøtte miljøsertifisering Bjergstedkaien
Bidra til økt avfallssortering i egne og kunders virksomhet	2020	Oppfølging av avfallsplan Måle avfallssorteringsgrad og avfallsmengde	SRH har endret sammensetning avfallsfraksjoner på egne avfallsstasjoner basert på endra behov Deltar i pilotprosjekt med Lyse for digitalisering og oppfølging avfallsdata
Tilrettelegge for mottak av flere avfallsfragmenter fra skip (eks scrubberavfall og oljeprodukter)	2021	Antall avfallsfragmenter og mengde avfall mottatt	Mottak av avløpsvann er tema i forbindelse med Bjergstedkaien
Planlegge for gjenbruk av masser/materialer i prosjekter	2020	Oppdaterte reguleringsplaner Mengde gjenbrukte materialer og masser	Løpende dialog med Stavanger kommune om sjøbunnsprosjektet. Havneutvikling Risavika Øst har potensiale til mottak av gjenbruksmasser og kan trigge et ønsket behov for gjennomføring av regulering. Potensielt samfunnsøkonomisk fordelaktig havneutvikling. SRH har brukt en del ressurser på dette de siste årene for å komme i posisjon til gjenbruk av masser. Intensjonsavtale SVV Rogfastmasse.
Iverksette systematisk energioppfølging	2020	Statistikk energiforbruk	Alle kundepunkter er nå tilgjengelig i Entro. Følger jevnlig med på det viktigste, men foreløpig ikke etablert systematikk SRH deltar i pilot sammen med Lyse for utarbeidelse av nytt og utvidet energioppfølgingsverktøy



SRH skal redusere klimagass-utslipp i egen virksomhet med 80% innen 2030

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Erstatte Svanen med elektrisk havnebåt	2020	Elektrisk havnebåt idriftsatt	Elektrisk havnebåt bestilt desember 2020
Legge til rette for havneaktivitet med lave klimagassutslipp	2020	Andel elektriske kjøretøy og maskiner på kaier	Vurderes i forbindelse med Elnett21 Samarbeider med leietaker igangsatt for å etablere ladeinfrastruktur for trucker, terminaltraktorer og krane
Kjøpe flere elektriske biler	2022	Antall og andel elektriske biler	Ikke startet
Etterspørre utslippsfri anleggsmaskiner	2020	Antall prosjekter med utslippsfrie maskiner	Tema i Bjergstedkai-prosjektet. Visjonen for prosjektet er en utslippsfri havn (byggeprosess og drift skal være utslippsfri).



SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Gjøre miljøtiltak for bilvask på kai	2020	Etablert avløp med oljeutskiller Miljødokumentasjon vaskemiddel	Ikke påbegynt
Nullutslipp av urensset avløpsvann fra bygg og anlegg	2021	Utført tilstandsvurdering Gjennomført tiltak basert på tilstandsvurdering	Ikke påbegynt
Netto reduksjon av fenderdekk på sjøbunn	2021	Antall dekk hentet opp fra sjø	Ikke påbegynt
Null utslipp av miljøgifter fra vedlikehold og maling av skip ved kai	2020	Miljødokumentasjon maling og bunnstoff for eget bruk Restriksjon/fysiske tiltak innført og kommunisert	Følgende spesifisert for Cruise: Spraymaling forbudt, presisert «no spill» Ikke innført restriksjoner på andre typer fartøy, vurderer en presisering i informasjonsbrev tilsvarende i Cruisebrevet.
Etablere mottak for avløpsvann fra skip	2020	Antall og type mottak etablert	Tema i planlegging av Bjergstedkaien

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

TILTAK/RESSURSER	OPPSTART	INDIKATOR FOR MÅLOPPNÅELSE	STATUS
Presentere og dele erfaringer fra vårt miljøarbeid i nasjonale og regionale forum	2020	Antall presentasjoner avholdt	presentasjon av Elnett21 for Olje- og energiministeren oktober 2020 Presentasjon av Miljøarbeid og Elnett21 på Risavikadagen 2020 Presentasjon av SRH sin tilnærming til FNs bærekraftsmål i strategiarbeid, Grønn By 2021
Jevnlige dialogmøter med naboer og eiere (Risavika, Sentrum, Mekjarvik)	2020	Antall møter avholdt	Dialogmøte Straen velforening 3.mars 2020
Delta i og bidra til aktiviteter som skaper samfunnsmessige ringvirkninger	2020	Antall og type aktiviteter	Sentrale aktiviteter: Elnett21 Lading hurtigbåter Bjergstedkaiprosjektet
Jevnlige dialogmøter med leietakere for å stimulere til at de bidrar til å nå våre og eierkommunenes miljømål	2021	Antall møter avholdt Antall tiltak gjennomført som følge av møte	Ikke startet Møte med Westport avholdt januar 2021
Halvårig intern oppfølging av plan	2020	Antall oppfølgingsmøter avholdt	Gjennomført september 2020 Neste gjennomgang utsatt til klimaregnskap 2019/2020 foreligger i mars



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 08/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: KHJ
Innstill. dato: 15.02.2021

Digitaliseringsstrategi 2021-2024 – Foreløpig utkast

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	08/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering og støtter arbeidet administrasjonen har gjort. Styrets innspill og kommentarer medtas i det videre arbeidet med å ferdigstille digitaliseringsstrategien som fremlegges for endelig behandling i styremøte i april.»



Bakgrunn

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) har i Strategiplan for 2021-2024 som mål å fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø. Som delmål skal SRH ha gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid hvor ett av tiltakene er å realisere digitaliseringsstrategien. Digitaliseringen gir muligheter for innovasjon, økt produktivitet og bedre kvalitet i organisasjonen, og SRH har i hele 2020 jobbet målrettet med digitaliseringsarbeid.

Digitalisering ved hjelp av digital transformasjon for SRH betyr å erstatte analog informasjon og manuelle og/eller fysiske oppgaver med digitale løsninger. Digital transformasjon er mer enn digitale versjoner av analog informasjon og for SRH handler det om å utnytte mulighetene og tenke helt nytt. Digital transformasjon fremmer nye måter å levere effektive tjenester på.

Digitalisering er et samspill mellom mennesker, arbeidsprosesser og teknologi. Samtidig er digitalisering viktig for å etablere effektive arbeidsprosesser på tvers av organisasjonen gjennom smart bruk av teknologi. Det er utarbeidet et digitalt kompass som er beskrevet i digitaliseringsstrategien og dette fungerer som en innramming av strategien. Kompasset beskriver både hvorfor digitalisering er viktig og hvordan man ser på alle SRH's områder i en felles verdikjede.

Formålet med digitaliseringsstrategien er å strukturere og tydeliggjøre SRH sine ambisjoner med digitaliseringsarbeidet den kommende perioden.

Saken

Proessen: Arbeidet med digitaliseringsstrategien startet i januar 2020 hvor det ble nedsatt en intern, tverrfaglig arbeidsgruppe. Første del av arbeidet bestod i all hovedsak å kartlegge «modenheten» i organisasjonen ift. digitalisering, få en oversikt over hvilke programmer og datakilder som ble benyttet samt få overblikk over forbedringspotensialet. Ledergruppen har vært delaktig underveis og kommet med innspill til arbeidet.

Bouvet, SRHs digitaliseringsrådgiver, har bistått i arbeidet med å utarbeide og konkretisere strategien.

Det er avholdt to digitale «workshops» primo februar 2021 hvor den tverrfaglige arbeidsgruppen og ledergruppen deltok. Målet med samlingene var å arbeide med å definere det overordnede målbildet med utgangspunktet i SRHs kjerneområder og definerte innsatsområder. Deltakerne gikk sammen i idemyldringsgrupper hvor man identifiserte og diskuterte man seg frem til forbedringsmuligheter. Følgende hovedtemaer ble identifisert og vil medtas i det videre arbeidet:

- Behov for tall og informasjon i sanntid
- Jobbe visuelt og grafisk
- Behov for at informasjon og data er godt integrert og gjenbrukes mellom systemer i en større verdikjede
- En flate hvor man har alt man trenger i «samme system»
 - det gjelder både for ansatte, samarbeidspartnere, kunder og leverandører
- Selvbetjening gjennom ulike «Min Side» konsepter

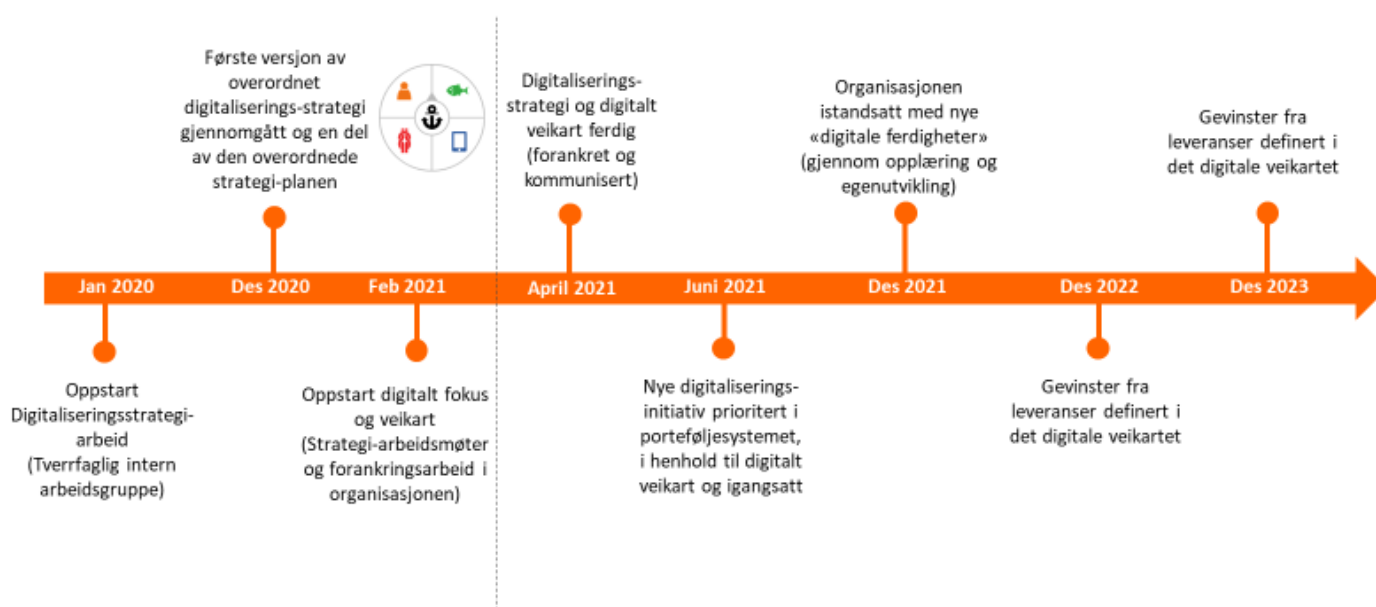
I det videre arbeidet vil Bouvet, sammen med SRH, definere et overordna målbilde, også kalt digitaliseringsfokus, for digitaliseringsarbeidet.

Videre arbeid: De overordnede rammene for strategien er tilnærmet ferdigstilt, og følger saken som bilag 1. Det som gjenstår, er å definere målbildet/veikartet (digitaliseringsfokus) og sørge for bred intern forankring av strategien. Nedenfor presenteres den overordnede planen i en tidslinje. Det er igangsatt arbeid for å sikre en god løsning ifm. verktøy slik at nye digitaliseringsinitiativ vil fanges opp og at organisasjonen er i stand til å vurdere hvilke initiativ som skal igangsettes. Gevinster fra arbeidet vil genereres fortløpende, men er illustrert med tidsangivelse for å vise at det strategien ivaretar måling.

Status Digitalisering

Overordnet Plan frem til 2024

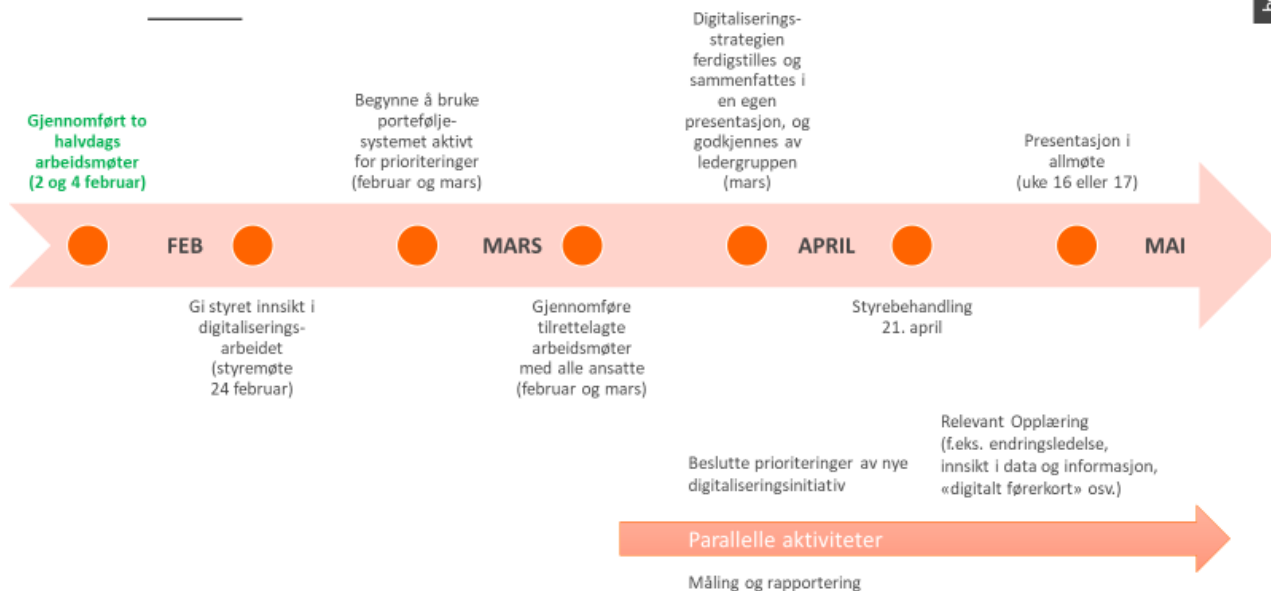
bouvet



Som det fremkommer av plan for forankring og involvering rundt digitaliseringsstrategien, presentert nedenfor, vil alle ansatte involveres ytterligere i arbeidet med strategien gjennom arbeidsmøter. Det er et viktig suksesskriterium at digitaliseringsarbeidet er godt forankret internt og dette medfører at digitaliseringsstrategien først vil ferdigstilles etter at alle ansatte er blitt involvert. Etter arbeidsmøtene er det ønskelig at alle ansatte har en klar forståelse på hvorfor er dette viktig, hvordan arbeidshverdagen blir påvirket og ikke minst hva organisasjonen ønsker å oppnå. Det er også et poeng i den videre prosessen at ansatte skal trygges og at det vil bli gitt tilstrekkelig opplæring.

Plan for forankring og involvering rundt digitaliseringsstrategi

bouvet



Havnedirektørens vurdering

Havnedirektøren ønsker en god forankring av digitaliseringsstrategien og ber styret om å komme med innspill og kommentarer i styremøtet slik at disse kan innarbeides i det foreløpige utkastet. Endelig forslag til digitaliseringsstrategien fremlegges styret i april for godkjenning.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Katrine H Johannessen
Konsernkoordinator
saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Digitaliseringsstrategi 2021-2024, foreløpig utkast.



Digitaliseringsstrategi Stavangerregionen Havn 2021 - 2024



På vei mot den smarte digitale havnen.

Formålet med denne strategien er å strukturere og tydeliggjøre våre ambisjoner med digitaliseringsarbeidet den kommende perioden.

Digitalisering ved hjelp av digital transformasjon for Stavangerregionen Havn (SRH) betyr å erstatte analog informasjon og manuelle og/eller fysiske oppgaver med digitale løsninger. Digital transformasjon er mer enn digitale versjoner av analog informasjon og for SRH handler det om å utnytte mulighetene og tenke helt nytt. Digital transformasjon er en fremmer for nye måter å levere effektive tjenester på.

Kjennetegn ved den digitale utviklingen er at den skjer uavhengig av- og på tvers av tradisjonelle næringer og sektorer. Dette stiller nye krav til å tenke annerledes om organisering. Vi i havnen ønsker å bygge kompetanse på tvers, og å utvikle teknologier, løsninger og planverk som understøtter overordnet strategi, miljøplan og forventninger, ved leveranse av gode tjenester til kunder, samarbeidspartnere, eiere og ansatte. Strategien vil bidra til at forvaltningen av organisasjonen er i tråd med forventningene fra interessentene.

Digitalisering er et samspill mellom mennesker, arbeidsprosesser og teknologi. Samtidig er digitalisering viktig for å etablere effektive arbeidsprosesser på tvers av organisasjonen gjennom smart bruk av teknologi. Vi ser mot den smarte digitale havnen.

Det er viktig at digitaliseringsstrategien i havnen er forankret i ledelsen, styret og hos eierne. Det er også viktig med en god samordning av digitaliseringsarbeidet både internt og i samarbeid med andre.

Denne strategien skal ivareta målene fra den overordnede strategien for SRH 2021-2024.

Mvh

Havnedirektør

Merete Eik



Innhold

Innledning	4
Hvorfor digitalisere	4
Hva skal vi oppnå	5
Hvordan skal vi digitalisere	5
Slik skal vi lykkes	6
Det digitale kompasset	7
Innsatsområder	7
Havn	7
Mennesker	7
Miljø og Sikring	8
Teknologi	8
Samhandling & Kommunikasjon	9
Ansvar og roller	9
Styret	9
Havnedirektør	9
Tjenesteansvarlige	9
IKT Ansvarlig avdeling	9
Mål	10
Brukerbehov	10
Verdigrunnlag	11
Miljø	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Organisasjonsutvikling	12
Veikart	12
Handlingsplan og gjennomføringsstrategier	13
Vedlegg 1 Nasjonale føringer, kilder, referanser	16



Innledning

Digitaliseringen av samfunnet gir muligheter for innovasjon, økt produktivitet og bedre kvalitet i både offentlige og private virksomheter. 95% av alle norske husstander er på nett og Norge er det femte mest digitaliserte landet i verden.

Det er en nasjonal målsetting i Norge at digitale tjenester skal være førstevalg for innbyggerne. For å lykkes med digitalisering er Stavangerregionen Havn (SRH) avhengig av at digitale løsninger faktisk blir benyttet fremfor manuelle løsninger. Kravene til tjenesteinnovasjon og ressurseffektivitet vil øke i takt med utviklingen innenfor havnetjenester både regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Der blir digitalisering et viktig virkemiddel.

Strategien skal sikre at satsinger innenfor dette området er i tråd med overordnede planer og målsetninger i alle tre eierkommunene, samt at disse har et tilstrekkelig fremtidsperspektiv. Den skal videre sikre at innbyggernes, næringslivets og de ansattes forventninger til gode digitale tjenester innfris.

For å lykkes med digitalisering må arbeidet prioriteres og det må avsettes ressurser, både økonomiske og menneskelige.

Hvorfor digitalisere

VI DIGITALISERER FOR Å LØSE DAGENS OG FREMTIDENS UTFORDRINGER

Lokale, nasjonale og internasjonale havner står overfor store krav fra omgivelsene som skaper behov for omstilling. SRH sine digitaliserings-initiativ handler enten om bedre kontroll og styring i havneområdene og den infrastrukturen SRH har ansvaret for, eller om å få økt og bedre innsikt i egne prosesser for å øke effektiviteten innen logistikk og leveranse av tjenester.

VI SKAL INNFRI FORVENTNINGER FRA EIERE, ANSATTE OG NÆRINGSLIVET

Omgivelser og næringsliv har høye forventninger knyttet til effektivisering gjennom å etablere digitale tjenester. Ansatte har behov for effektive og digitale verktøy som gjør arbeidsdagen enklere, og innsatsen effektiv. Digital kommunikasjon er i ferd med å bli den primære kanalen for dialog mellom næringsliv og kommuner, og mellom kommuner, kommunale foretak og andre offentlige instanser. Dette er i tråd med statens overordnede IKT-politikk.

VI SKAL OPPFYLLE STATENS AMBISJONER FOR KOMMUNENE

Regjeringens overordnede IKT-politikk fremgår av Stortingsmelding 27 (2015-2016) Digital Agenda for Norge, se Vedlegg 1. Regjeringen har høye ambisjoner om å fornye, forenkle og forbedre offentlig sektor, samtidig som omgivelser og næringsliv har forventninger om en enklere hverdag. Bruk av IKT og bevisst utnyttelse av digitaliseringens muligheter gjør at det er mulig å oppnå begge deler.



Hva skal vi oppnå

VI DIGITALISERER ALT SOM KAN DIGITALISERES

Digitalisering skal medvirke til at SRH's samlede ressurser utnyttes effektivt, og at organisasjonen oppleves slik av omgivelser og næringsliv. Digitale løsninger skal gi en reell merverdi, eksempelvis økt kvalitet i tjenestene, raskere saksbehandling, enklere tilgang til informasjon, økt grad av kvalitet i data, og gjenbruk av data som allerede er samlet inn.

VI SKAPER FRAMTIDENS HAVNETJENESTER

Digitalisering krever helhetlig tankegang og samarbeid som skaper gode løsninger for framtidens havner. Digitalisering kan bidra til smartere havner og mer effektiv ressursbruk med en robust infrastruktur i bunn. Smartere havner og digitalisering av tjenester ivaretar både mennesker og bedrifter, det tilbyr tjenester av høy kvalitet på en rask og effektiv måte, og gir større avkastning på offentlige investeringer.

Hvordan skal vi digitalisere

VI AUTOMATISERER PROSESSER

De fleste arbeidsprosesser som utføres av SRH er ledd i tjenestetilbud til omgivelser og næringslivet som bruker havneområdene og infrastrukturen SRH har ansvaret for. I tillegg foregår det en rekke interne arbeidsprosesser knyttet til organisering av kunder, leverandører, organisasjonsstøtte og oppfølging av ansatte. Prosessene skal i så stor grad som mulig automatiseres. Tjenestekområder som samhandler skal automatisk kunne utveksle informasjon digitalt. Fagsystemer skal knyttes sammen, slik at informasjon ikke fragmenteres.

VI SKAPER GEVINSTER OG REALISERER DEM

Alle prosjekter og prosesser som igangsettes skal baseres på en kost-/nyttevurdering og ha en plan for gevinstrealisering. Gevinster skal realiseres og synliggjøres. I handlingsplan til digitaliseringsstrategien vil det være en målsetning at investeringer skal medføre reduserte driftskostnader på sikt, slik at digitaliseringen gir positiv avkastning.

VI FORVALTER PERSONOPPLYSNINGER PÅ EN SIKKER MÅTE

En viktig forutsetning for digitalisering er at personvernet ivaretas slik at omgivelsene og næringslivet har tillit til de digitale tjenestene. Digitalisering krever betydelig fokus på sikkerhet og robuste løsninger. SRH skal derfor ha et forsterket fokus på informasjonssikkerhet og personvern, i tillegg til å drive kontinuerlig holdningsskapende arbeid. SRH skal sikre tilfredsstillende konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet.



VI VELGER SKYBASERTE TJENESTER DER DETTE ER HENSIKTSMESSIG

Skybaserte tjenester har i løpet av de siste årene blitt et reelt alternativ når man skal velge programvare. Skytjenester er kostnadseffektive og fleksible, og i mange tilfeller minst like sikre som tradisjonelle IT-tjenester. Skybaserte tjenester gir tilgang til nye tjenester raskere, uten behov for store og omfattende oppgraderings-løp, og de legger til rette for at informasjonen er tilgjengelig på flere plattformer.

Slik skal vi lykkes

DIGITALISERINGSSTRATEGIEN FORANKRES I ORGANISASJONEN

Digitalisering innebærer et samspill mellom mennesker, prosesser og teknologi. Det må være en felles forståelse av at digitalisering ikke er det samme som etablering og bruk av IT-systemer. IKT kan ikke lenger betraktes som en støttefunksjon, men er en del av kjernevirksomheten. Dette betyr at alle må ta sin del av ansvaret for å følge opp strategien. Digitaliseringsstrategien skal være førende for aktiviteter og implementeres i organisasjonens styringsmodell. Digitalisering påvirker hele organisasjonen og må ha bred forankring hos ansatte, styret og eiere.

STYRINGSMODELL SOM SIKRER AT VI NÅR VÅRE MÅLSETNINGER ETABLERES

For å lykkes med digitalisering kreves det at overordnede mål operasjonaliseres og konkretiseres på ulike organisatoriske nivå og i alle enheter. En tydelig definering av ansvar og myndighet for digitaliseringen er avgjørende for god styring. Denne strategien er vedtatt av styret i SRH IKS.

Implementering av strategien vil kreve arbeid innenfor hvert fagområde, samordning på tvers av fagområder og et forpliktende samarbeid.

TJENESTEOMRÅDENE ENGASJERES I KVALITETSFORBEDRING OG EFFEKTIVISERING VED BRUK AV TEKNOLOGI

Digitalisering handler om å utvikle tjenestene ved å endre organisering og arbeidsprosesser i hele organisasjonen. Vi skal skape engasjement i tjenestene til kvalitetsforbedring og effektivisering ved bruk av teknologi. Gjennom dialog skal det legges til rette for at ledere og ansatte, sammen med brukere av tjenestene utnytter mulighetene som ligger i bruk av dagens og morgendagens teknologi.

EFFEKTER TAS UT FORTLØPENDE OG FINANSIERER NYE INVESTERINGER

For å gjennomføre digitaliseringen vil handlingsplaner for det videre arbeidet med digitalisering bygges på en modell hvor effekter tas ut fortløpende for å finansiere nye investeringer. Alle tiltak skal gi en reell merverdi og krever utarbeidelse av kost-/nytteanalyser og gevinstrealiseringsplaner. Gevinster skal realiseres og synliggjøres. Merverdi vil i noen tilfeller innebære mulighet for effektivisering og økonomiske besparelser, og i andre tilfeller økt kvalitet og brukervennlighet for brukere og ansatte.



Det digitale kompasset

SRH har utarbeidet et digitalt kompass som veileder og retningsgiver for arbeidet med digitalisering. Kompasset har inndeling i 5 innsatsområder for å nå målene i strategiperioden.



Innsatsområder

Havn

SRH tilbyr mange tjenester til omgivelsene, og tilgangen og bruken av de ulike datakildene på tvers av tjenesteområder skal:

- * Kvalitetssikres
- * Behov for data fra systemer og anlegg i havnene skal identifiseres
- * Kompetanseløft skal brukes aktivt for å få økt innsats og forståelse for automatiserte prosesser

Mennesker

Investering i de menneskelige ressursene som utgjør SRH skal gjøres ved å legge til rette for å utvikle ledere, ansatte og brukere av SRH sine tjenester.

Ansatte skal inneha kompetanse til å se hvilke muligheter digitalisering gir, lede omstillingsprosesser og ta i bruk mulighetene som digitalisering gir. Ansatte skal ha kompetanse til å løse oppgavene på en ny måte og møte omgivelsenes forventninger og krav om effektive tjenester av høy kvalitet.

Vi skal utvikle kompetanse for ledere innen digitalisering slik at de kan ta riktige valg, sikre innovative løsninger og gjennomføre omstillingsprosesser for økt effektivitet og kvalitet på tjenestene.



SRH skal øke de ansattes kompetanse fortløpende innen bruk av IKT og teknologiske løsninger for å sikre en effektiv tjenesteyting av høy kvalitet samt legge til rette for nødvendig digital kompetanse hos interne og eksterne brukere.

Miljø og Sikring

SRH sin Miljøplan 2020-2023 og alle relevante planverk/sikringsforskrifter skal ivaretas ved utvikling av nye tjenester. Dette arbeidet skal sikres gjennom jevnlig gjennomgang av planer for å ivareta regelverk og forskrifter. Internkontroll gjennomføres regelmessig og sikkerhetsdokumentasjonen i kvalitetshåndboken videreutvikles fortløpende. Ansatte skal ha systematisk opplæring i informasjonssikkerhet.

Alle aktører tilknyttet SRH skal være opplyst, og arbeid skal foregå i henhold til de etablerte forskrifter og samtlige skal ha riktig tilgang på informasjon og digitale verktøy.

Riktig bruk av teknologi vil gi mulighet til å øke sikkerhet i operasjoner ved at riktige data er i bruk og at riktig informasjon til enhver tid er tilgjengelig for aktørene. SRH skal søke å kartlegge og identifisere områder hvor teknologi vil gi økte gevinster i form av økt sikkerhet.

SRH skal imøtekomme kravene til personvern og informasjonssikkerhet i personvernforordningen (GDPR)

Teknologi

Gode digitale tjenester forutsetter at de interne systemene kommuniserer seg imellom og at informasjon utveksles mellom system og på tvers av fagområder. IKT-arkitekturen skal beskrive sammenhengen mellom mål og de teknologiske behovene og skal legge grunnlaget for konkrete planer for IKT- anskaffelser, utvikling og ressursbehov.

For å få oversikt og kontroll på behov ift. fremtidig behov og standardiserte tjeneste- og systemleveranser, skal SRH etablere kostnadseffektive og moderne teknologiske løsninger med anbefalt arkitektur som ivaretar behov for kapasitet og tilgjengelighet og som understøtter en digital tjenesteproduksjon.

Vi skal:

- Videreutvikle og fornye fag- og fellessystemer for å imøtekomme teknologiske krav
- Gjennomføre digitaliseringsprosjekter som organisasjonsprosjekt og ha fokus på gevinst og gevinstrealisering
- Benytte skytjenester ved fornyelser og endringer der dette er hensiktsmessig
- Utvikle og etablere arbeidsprosesser tilpasset en digital tjenesteproduksjon
- Full implementering av samhandlingsplattform
- Benytte standardiserte systemer og hylleware i bruk der hvor dette er hensiktsmessig
- Legge til rette for bruk av nettbrett og applikasjoner som er nødvendige for å utføre og løse oppgaver



Samhandling & Kommunikasjon

Gjennom aktiv bruk av digitale kanaler, skal SRH praktisere digital dialog med sine omgivelser og ha brukervennlige digitale tjenester for å løse oppgavene på tvers av tjenesteområdene. SRH vil gjennom målrettet samarbeid bruke slike kanaler for å levere tilpasset informasjon og med mulighet for dialoger basert på den enkelte brukers behov.

SRH skal arbeide prosjektorientert med sine initiativer og i så stor grad som mulig involvere brukere og interessenter innenfor organisasjonen, i kundegrupper og omgivelser for å sikre verdiskapning og effektive løsninger.

Ansvar og roller

For å ivareta planverk og sikre fremdrift, defineres følgende roller:

Styret

Strategien skal fremlegges og vedtas av styret. Administrasjonen er ansvarlig for IKT i SRH og skal vedta planer og retningslinjer for bruk av informasjonsteknologi. Administrasjonen skal ha ansvar for oppfølging av strategien og rapportere årlig til styret.

Havnedirektør

Havnedirektøren har ansvar for å utvikle og gjennomføre strategien. Havnedirektøren skal prioritere, initiere, følge opp og gjennomføre prosjekter og har ansvar for rapportering av status til styret.

Havnedirektøren skal sikre helhetlige prioriteringer, og større tiltak skal konkretiseres i den årlige handlingsplanen. Personvern og informasjonssikkerhet skal ivaretas gjennom en egen personvernombud.

Avdelingsledere

Hvert enkelt fagområde har ansvar for å se, ta i bruk og aktivt bidra i utviklingen av de muligheter som ligger i digitalisering innen eget tjenesteområde. Nye prosjekter skal godkjennes av Havnedirektøren og de skal samordnes med andre relevante prosjekter. Prosjektledere for eksisterende og nye prosjekter skal rapportere til avdelingsledere som er ansvarlige for samordning av prosjekter og rapportering til Havnedirektøren for å sikre helhetlige prioriteringer.

IKT Ansvarlig (It-driftsleverandøren)

Driftsleverandøren har ansvar for å videreutvikle den tekniske infrastrukturen som grunnlag for videre digitalisering og har i tillegg ansvar for utarbeidelse og oppfølging av IKT-strategiske veivalg som et bidrag for å realisere digitaliseringsstrategien. Videre skal de bidra med faglig kompetanse, rådgivning, teknisk tilrettelegging og drift.



Mål

Overordnet mål:

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

Delmål i digitaliseringsstrategien for å nå overordnet mål:

Digitale verktøy skal bidra til bedre tjenester, høyere produktivitet og mer effektiv ressursbruk. Tjenesteproduksjonen skal være basert på digitale verktøy. Tjenestene skal være brukervennlige, bidra til enklere arbeidsprosesser og bedre brukerdiallog.

Brukerbehov

Ansatte, kunder og samarbeidspartnere er brukere av ulike IKT løsninger og applikasjoner som SRH distribuerer og forvalter. SRH skal sørge for tilrettelegging for dialog mellom de ulike brukergruppene slik at brukerbehov ivaretas og løsningene forvaltes og utvikles godt.

For å ivareta de ulike brukerbehovene skal løsningene være:

- Heldigitale - også når det gjelder samhandling på tvers av gruppene.
- Tilgjengelige – tilpasset brukernes behov på alle flater – universelt utformet med klart språk og utforming av det digitale grensesnittet
- Sikre – personvern og sikkerhet i bruk av løsningen skal ivaretas

SRH skal tilstrebe å engasjere og involvere brukere.

Utfordringer

SRH har klart sammenfallende utfordringer som de fleste virksomheter. En av våre eierkommuner (Stavanger Kommune) har bla. følgende uttalelse rundt sine spesifikke utfordringer:

“Innbyggere og næringsliv har stadig større forventninger til, og ønske om å møte kommunen i digitale kanaler. Interne arbeidsprosesser kan forenkles og effektiviseres ved å ta i bruk digitale løsninger.

Innbyggere og næringsliv ønsker brukervennlige løsninger i møte med det offentlige, og de ansatte skal ha velfungerende verktøy som effektiviserer og forenkler arbeidet.

Overordnede styringsdokumenter stiller krav og gir klare føringer. Teknologisk utvikling gir nye muligheter, men krever samtidig at organisasjonen har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse slik at vi ser mulighetene og tar gode beslutninger, evner å gjennomføre endringer og realiserer gevinster som følge av omstillings- og innovasjonsarbeidet. Dette krever tydelige roller og operativ styring og ledelse.

Å få på plass integrerte, sømløse, sikre og universelle løsninger er krevende. Det gjelder både internt i kommunen og på tvers av forvaltningsnivåene – det skal være en samlet inngang til



offentlige tjenester. Løsningene skal tilpasses kommunens ulike brukergrupper og være enkle å ta i bruk.”

Kilde: <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/strategier/digitaliseringsstrategi-2014-2029/#9061>

SRH skal etterstrebe og imøtekomme de utfordringer og forventninger i samfunnet krever på en slik måte at interessentene opplever den økte innsatsen som mer effektivt, mer riktig og tilpasset brukerbehov. Dette skal oppnås ved hjelp av blant annet gode verktøy for anskaffelser, prosjektstyring og konstruktiv dialog med alle parter.

Verdigrunnlag

SRH har etablerte verdier som skal støtte digitaliseringsstrategien.

Dedikert Trygg Bærekraftig

Gjennom dedikert innsats skal SRH bruke bærekraftige løsninger for å skape trygghet hos eiere, ansatte, samarbeidspartnere og kunder.

Miljø

SRH har utarbeidet Miljøplan 2020- 2023, hvor spesifikt mål for 'Innovasjon og Infrastruktur' og 'Samarbeid for å nå målene', er viktige områder for digitalisering.

Digitaliseringsstrategien skal medvirke til å nå mål i miljøplanen for SRH i perioden

7 REN ENERGI FOR ALLE  SRH SKAL TILBY REN ENERGI PÅ LAND OG VED KAI	9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR  SRH SKAL VISE BÆREKRAFTIG INVESTERINGSVILJE	11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN  SRH SKAL BIDRA TIL BÆREKRAFTIG UTVIKLING DER SJØ MØTER LAND	12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON  SRH SKAL SETTE MILJØKRAV TIL ALL HAVNERELATERT VIRKSOMHET	13 STOPPE KLIMAENDRINGENE  SRH SKAL REDUSERE KLIMAGASSUTSLIPP I EGEN VIRKSOMHET MED 80% INNEN 2030	14 LIVET I HAVET  SRH SKAL BIDRA TIL REDUSERT AVFALL OG UTSLIPP I SJØ	17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE  SRH SKAL PÅVIRKE OG LYTTETIL KUNDER, LEVERANDØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE FOR Å NÅ VÅRE OG EIERKOMMUNENES MILJØMÅL
---	--	--	---	---	---	--



Organisasjonsutvikling

I stortingsmelding 27 (2015-2016) har regjeringen fremhevet to hovedmålsettinger. Det jobbes i 2020 med en ny stortingsmelding. En brukerrettet og effektiv offentlig forvaltning, samt verdiskaping og deltakelse for alle. (se vedlegg 1).

Som en del av digitaliseringsstrategien ønsker SRH å øke kompetanse og forståelse for den digitale utvikling i samfunnet generelt og for SRH spesielt. Mål og innsatsområde for kompetanse skal dekke dette behovet. I tillegg ønskes det at ledelse og medarbeidere øker sin kompetanse samt identifiserer synergier gjennom å:

- Delta i fora for digitalisering av tjenester i bransjen og kommunene
- Samarbeide med institusjoner og læresteder for innovative digitale løsninger

Omstilling kan oppleves som krevende av organisasjonen, og endringsledelse og lederstøtte er faktorer som er avgjørende for å lykkes med en digitaliseringsstrategi. Gjennom å satse på kompetanse skal SRH legge til rette for at omstillinger og endringer som følge av digitaliserings takten kan møtes lettere av næringslivet, innbyggere, ansatte og kunder.

Veikart

SRH skal utvikle et veikart som viser ambisjoner og innsatsnivåene samlet, og arbeide tett med organisasjonen for å nå målene i strategien.

(Ferdigstilles mars/april 2021)



Handlingsplan og gjennomføringsstrategier

Innsatsområde Hva	Ambisjon	Strategi Hvordan
Havn  Sikker og full integrasjon mellom systemer og tjenester	SRH har integrerte systemer for fangst av data på tvers av tjenesteområdene	-kvalitetssikre integrasjoner -identifisere behov for data fra systemer og anlegg i havnene -kompetanseløft innen automatiserte prosesser.
Mennesker  Kompetanse til å se hvilke muligheter digitalisering gir, lede omstillingsprosesser og ta i bruk mulighetene	SRH sin ledelse har kompetanse til å se hvilke muligheter digitalisering gir og lede omstillingsprosesser. Medarbeidere har kompetanse til å løse oppgavene på en ny måte og møte interessenters forventninger og krav om effektive tjenester av høy kvalitet	-Utvikle kompetanse for ledere innen digitalisering slik at de kan ta riktige valg, sikre innovative løsninger og gjennomføre omstillingsprosesser for økt effektivitet og kvalitet på tjenestene -Øke de ansattes kompetanse fortløpende innen bruk av IKT og teknologiske løsninger for å sikre en effektiv tjenesteyting av høy kvalitet -Legge til rette for nødvendig digital kompetanse hos interne og eksterne brukere
Miljø og Sikring  Informasjonssikkerhet og personvern ivaretas på alle områder.	SRH ansatte og ledelse ivaretar informasjonssikkerhet og personvern på alle områder.	-SRH imøtekommer kravene til personvern og informasjonssikkerhet i personvernforordningen (GDPR) -Internkontroll gjennomføres regelmessig og sikkerhetsdokumentasjonen i kvalitetshåndboken videreutvikles fortløpende. -Ansatte får systematisk opplæring i infosikkerhet



Miljøplan og planverk/sikringsforskrifter ivaretas ved utvikling av nye tjenester Teknologi utnyttes for å øke sikkerhet i operasjoner ved havn og anlegg	Jevnlig gjennomgang av planer for å ivareta regelverk og forskrifter Identifiserte områder hvor teknologi øker sikkerhet i operasjoner ved havn og anlegg	-Risiko og sårbarhetsundersøkelser gjennomføres og databehandleravtaler inngås før skytjenester tas i bruk -alle aktører ved havnene er opplyst og jobber ihht de etablerte forskrifter og har riktig tilgang på informasjon og digitale verktøy -arbeidsoperasjoner er sikret med riktig informasjon til riktig tid -rett informasjon er på plass i forkant av arbeid ved havn og anlegg -riktig språk og begreper er i bruk -automatiserte varslingsprosesser ved avvik
Teknologi  Oversikt og kontroll på behov ift. Fremtidig behov og standardiserte tjeneste- og systemleveranser	Teknologiske løsninger og gode arbeidsprosesser som understøtter en digital tjenesteproduksjon. SRH har teknologiske løsninger og gode arbeidsprosesser som understøtter en Digital tjenesteproduksjon.	-Etablere kostnadseffektive og moderne teknologiske løsninger med anbefalt arkitektur som ivaretar behov for kapasitet og tilgjengelighet og som understøtter en digital tjenesteproduksjon -Videreutvikle og fornye fag- og fellessystemer for å imøtekomme teknologiske krav -Gjennomføre digitaliseringsprosjekter som organisasjonsprosjekt og ha fokus på gevinst og gevinstrealisering -Benytte skytjenester ved fornyelser og endringer der dette er hensiktsmessig -Utvikle og etablere arbeidsprosesser tilpasset en digital tjenesteproduksjon



	SRH har hensiktsmessig plan og oversikt over behov for teknologi SRH bruker skytjenester og system plattformer der hvor dette er hensiktsmessig	full implementering av samhandlingsplattform -standardiserte systemer og hyllevare i bruk der hvor dette er hensiktsmessig -legge til rette for bruk av nettbrett og applikasjoner som er nødvendige for å utføre og løse oppgaver
Kommunikasjon og samhandling 	SRH praktiserer digital dialog og har brukervennlige digitale tjenester for å løse oppgaver på nye måter på tvers av tjenesteområder SRH har et bevisst forhold til bruk av digitale kanaler og tilbyr brukervennlige digitale tjenester som gir den enkelte ansatte, bruker og kunde mulighet til å løse sine oppgaver.	-Legge til rette for å fremme dialog, øke informasjonsspredning, krisekommunikasjon og styrke samarbeidet gjennom bruk av ulike digitale kanaler -Tilby gode nettsider tilpasset kravene til universell utforming med tilpasset informasjon og mulighet for dialog og innsyn basert på brukerens behov -Utvikle enkle og forståelige digitale betjenings-løsninger som utveksler informasjon på tvers av tjenesteområder som naturlig henger sammen. -Bruke offentlige fellesløsninger der dette er mulig.



Vedlegg 1

Nasjonale føringer, kilder og referanser

En digital offentlig sektor er Regjeringens Digitaliseringsstrategi for offentlig sektor 2019-2025. Strategien ble lansert den 11/6-2019. Strategien viderefører retningen i Digital Agenda og er en oppfølging av denne. Mål for digitaliseringsarbeidet i offentlig sektor frem mot 2025 er:

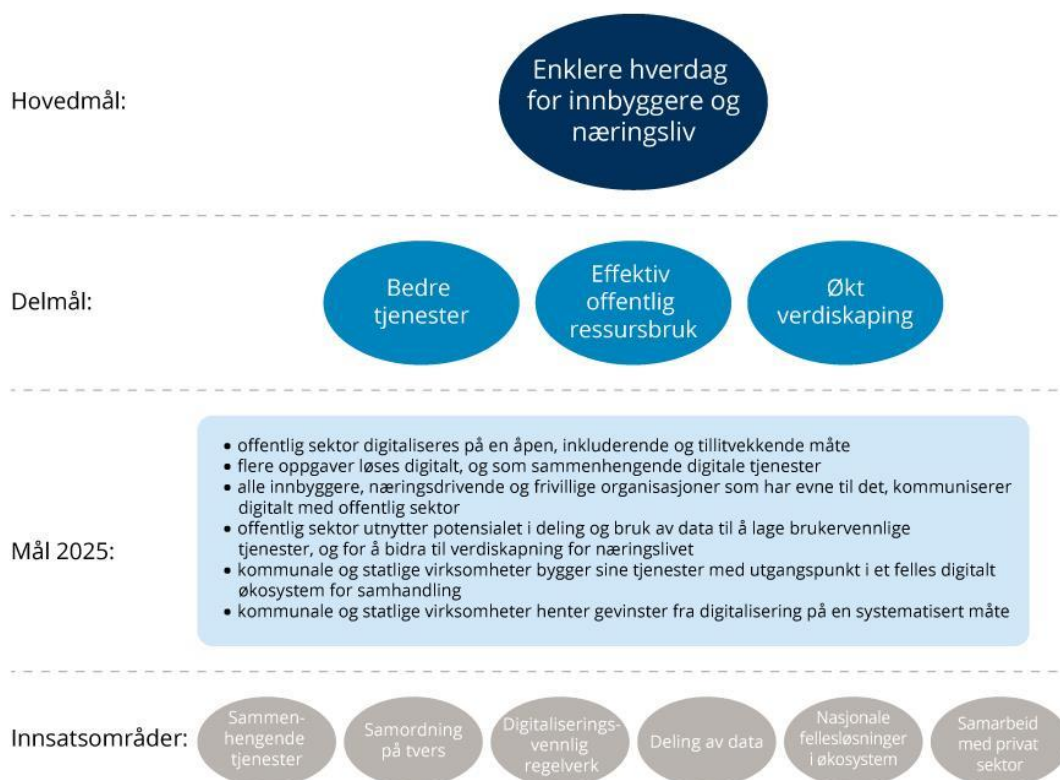


Fig 1, [Mål for digitaliseringsarbeidet i offentlig sektor frem mot 2025](#)

Virksomhetens digitale strategi skal støtte opp under offentlige strategier og målsettinger. Viktige offentlige strategier og målsettinger er:

[Meld. St. 27 \(2015-2016\) Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet](#)

[Digitalt førstevalg](#)

[KS Digitaliseringsstrategi](#)

[Digitaliseringsrundskrivet](#)

[Fellesføringene for statlige virksomheter](#)

[Stavanger Kommune Digitaliseringsstrategi 2014-2029](#)





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 09/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 15.02.2021

Krigsseilermonument

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	09/21	24.02.2021	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner støtte til minnesmerke for krigsseilere på kr 200 000,-.»



Bakgrunn

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) mottok i november 2020 en invitasjon til å bidra til realisering av minnesmerke over krigsseilere etter de to verdenskrigene tilknyttet Stavangerregionen fra Stavanger kommune, se [bilag 1](#). I samarbeid med Stavanger Søemandsforening og private initiativtakere ønsker Stavanger kommune og de omliggende kommunene Sandnes, Sola og Randaberg å reise et minnesmerke over krigsseilerne fra regionen. Arbeidet med minnesmerket har pågått siden 2013/2014 og SRH har vært involvert i prosessen ift. vurdering av ulike plasseringer og lokasjon for minnesmerket.

Saken

Formannskapet i Stavanger besluttet i sak 37/19 (21.02.19) at det skal oppføres et minnesmerke på Helmich Gabrielsens plass i Vågen i Stavanger, og samtidig opparbeide dette uterommet slik at minnesmerket og byrommet får et helhetlig uttrykk. Minnesmerket skal gjennomføres som et kunstprosjekt siden prosjektet kombinerer både kunstverk og uterom.

Med minnesmerket ønsker Stavanger kommune å hedre krigsseilerne. Uttrykket «krigsseilere» er betegnelsen på et besetningsmedlem om bord i norske handelsskip under de to verdenskrigene. Krigsseilerne deltok aktivt i å gjenskape et fritt og demokratisk styrt Europa, og på den måten bidro til at befolkningen i dag kan leve i et fritt land. Innsatsen fra norske krigsseilere i andre verdenskrig anses og vurderes av mange som Norges viktigste bidrag til de alliertes seier over den tyske krigsmakten. Minnesmerket kan forhåpentligvis være en påminnelse til fremtidige generasjoner om at fred og velstand ikke er noe man kan ta for gitt.

Av de over 40 000 nordmennene som seilte ute under krigen, er det indikert at rundt 3 000 kom fra Rogaland, og minst 145 av sjøfolkene fra Stavanger og omegn fikk en våt grav. Mange overlevende returnerte med vonde minner etter påkjenningene fra krigen og flere utviklet senskader.

Da prosjektet ikke er fullfinansiert ved oppstart, er det vurdert som hensiktsmessig å dele prosjektet inn i to faser, slik at arbeidet kan påbegynnes samtidig som det arbeides videre med finansiering.

Fase 1 består av planlegging og utvikling. I denne fasen skal det utarbeides kunstplan og gjennomføres et seminar om minnesmerker og krigsseilerhistorie, samt avholdes en lukket konkurranse om utforming av et helhetlig prosjektforslag. Kunstplan for prosjektet er utarbeidet, se [bilag 2](#), og planen skal fremlegges [Stavanger kommunes kunstutvalg 24.02.2021](#) for godkjenning. Fase 2 innebærer realisering av vinnerutkast fra konkurransen.

Fase 1 er finansiert ved hjelp av midler fra Stavanger kommune, de omkringliggende kommunene Randaberg, Sandnes og Sola, samt Stavanger Søemandsforening. Noe av finansieringen av fase 2 er på plass allerede, hovedsakelig ved midler avsatt i Stavanger kommunes Handlings- og økonomiplan og gave fra Stavanger Søemandsforening. Det er opprettet en egen innsamlingskomité som skal forespør midler fra andre finansielle bidragsyttere, både private, offentlige og næringsliv. Foreløpig budsjett forespeiler et behov på rundt 2 millioner i støtte besørget av innsamlingskomiteen. For mer utfyllende informasjon om budsjett og finansiering henvises det til hovedpunkt 6 i vedlagt kunstplan (bilag 2).

Innsamlingskomiteen har sendt en skriftlig henvendelse til SRH om forespørsel på støtte på kr 200 000, brevet følger saken som [bilag 3](#). Endelig budsjett vil først besluttes i mai 2021, men totalkostnaden på minnesmerket er stipulert til 5 millioner kroner. Foreløpig tidsplan indikerer at minnesmerket ferdigstilles november 2022.



Oppsummering og konklusjon

Havnedirektøren ser viktigheten i å reise et minnesmerke over krigsseilerne fra Stavangerregionen siden dette vil ha stor symbolsk verdi for de få gjenlevende krigsseilerne og deres familier, men også for mange av byens innbyggere og den felles historien.

Minnesmerket skal oppføres med umiddelbar nærhet til sjø og havn - i et område mange krigsseilere mønstret på, og kan ses i sammenheng med den maritime historien til byen.

Havnedirektøren anbefaler at minnesmerket støttes økonomisk med kr 200 000 for å hedre krigsseilernes mot, pågangsvilje og innsats i krigen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Vedlegg:

- Bilag 1: Minnesmerke for krigsseilere brev fra Stavanger kommune og Stavanger Søemandsforening til SRH november 2020
- Bilag 2: Minnesmerke over krigsseilerne - kunstplan
- Bilag 3: Brev fra innsamlingskomiteen til SRH februar 2021

Stavanger kommune



**Stavanger
kommune**



Potensielle sponsorer/støttespillere

Dato: 02.11.2020
Saksnummer: 20/00199-301
Deres ref.:

Invitasjon til å bidra til realisering av minnesmerke over krigsseilerne fra Stavangerregionen

Det er i år 75 år siden 2. verdenskrig var over. Mange sjøfolk kom hjem med vonde minner etter å ha kjempet for konge og fedreland i vår modige handelsflåte. Dessverre ble ikke krigsseilerne inkludert i triumfen og seiersfesten som ventet de andre som kom hjem fra krigen. For mange krigsseilere ble de store påkjenningene og opplevelsen av svik i etterkrigstiden så sterkt, at de utviklet senskader som varte livet ut.

Av de over 40.000 nordmennene som seilte ute under krigen, kom kanskje 3000 fra Rogaland, og vi vet at minst 145 sjøfolk fra Stavanger og omegn fikk en våt grav.

Stavanger kommune ønsker å hedre krigsseilerne etter 2. verdenskrig med et minnesmerke i Vågen i Stavanger. Minnesmerket skal plasseres på Helmich Gabrielsens plass på Strandkaiaen, og vil inngå som en del av en helhetlig plan for plassen. Med minnesmerket ønsker vi å hedre hver enkelt krigsseiler som bidro til at vi i dag kan leve i et fritt land. Det skal også være en påminnelse til fremtidige generasjoner om at fred og velstand ikke er noe vi kan ta for gitt.

For å få realisert minnesmerket, legges det opp til et spleiselag der Stavanger kommune vil dekke en stor del av kostnadene sammen med bidrag fra Stavanger Sjømandsforening. Vi er også i dialog med kommunene Randaberg, Sandnes og Sola, og håper at de vil gi støtte.

Det er i tillegg behov for ekstern finansiering, og det er i den anledning vi tar kontakt med dere. Vi håper at din bedrift ser verdien av å medvirke til at dette viktige monumentet over vår felles historie blir virkelighet. Vi vil etter hvert følge opp med mer informasjon om prosjektet. Har dere spørsmål i mellomtiden, ta gjerne kontakt med Stavanger Sjømandsforening, telefon 51 52 55 50, e-post stavans@online.no.

Med hilsen


Kari Nessa Nordtun
Ordfører


Kjell Olsen
Stavanger Sjømandsforening

Postadresse
Postboks 8001, 4068 STAVANGER
Besøksadresse
Øvre Kleivegate 15

Telefon:
postmottak.ordforer@stavanger.kommune.no
www.stavanger.kommune.no
Org.nr: 964965226



KUNSTPLAN

Fase 1

MINNESMERKE OVER KRIGSSEILERNE FRA STAVANGER-REGIONEN

INNHold

- 1: Innledning
- 2: bakgrunn - historie og lokasjon
- 3: overordnet idé for kunstprosjekt
- 4: forslag til gjennomføring
- 5: forslag til inviterte kunstnere
- 6: budsjett og finansiering
- 7: framdriftsplan fase 1 og fase 2
- 8: vedleggsliste; linker

1: INNLEDNING

Stavanger kommune ønsker å hedre krigsseilerne etter 2.verdenskrig med et minnesmerke i Vågen i Stavanger. Minnesmerket skal plasseres på Helmich Gabrielsens plass på Strandkaiaen og vil inngå som en del av en helhetlig plan for opparbeidelse av plassen.

Da prosjektet kombinerer oppføring av et minnesmerke som et kunstprosjekt i offentlig rom med opparbeidelse av et av byens uterom, gjennomføre det som et samarbeid mellom kommunens kulturavdeling og avdeling for park og vei.

Arbeidet med realisering av minnesmerket deles inn i to faser.

Fase 1 består av planlegging og utvikling, det utarbeides kunstplan og gjennomføres et seminar om minnesmerker og krigsseilerhistorie, samt avholdes en lukket konkurranse om utforming av et helhetlig prosjektforslag.

Fase 2 innebærer realisering av vinnerutkast fra konkurransen.

Fase 1 er ferdig finansiert mens finansiering av fase 2 pågår fremdeles, så endelig budsjett vil først besluttet mai dette år. (Mer informasjon om dette under hovedpunkt 6; budsjett og finansiering.)

Denne utgaven av kunstplanen omhandler fase 1.

Prosjektets navn:

Minnesmerke over krigsseilerne i Stavanger-regionen

KUNSTKOMITÉ:

Prosjektansvarlig:

Prosjektkoordinator: Kulturavdelingen v/Inger S. Bjerga

Prosjektleder. Park og vei v/Hanne Polden Sæverud

Kunstkonsulent:

Kenneth Varpe, sekretær og leder av kunstkomiteen

Brukerrepresentant:

Stavanger Søemandsforening ved Leif H. Helland

Øvrige:

Hanne Windsholt, byantikvar

Ressurser:

Maritimt museum, v/Anne Tove Austbø

Stavanger Sentrum AS (STAS), v/Kristin Gustavsen

2: BAKGRUNN - historie og lokasjon

Første del i dette kapitlet informerer om utgangspunktet for prosjektet, krigsseilerne, mens andre del beskriver den aktuelle plasseringen for minnesmerket; Helmich Gabrielsens plass.

KRIGSSEILERNE

Uttrykket «krigsseiler» er betegnelsen på et besetningsmedlem om bord i norske handelsskip under de to verdenskrigene.

Under første verdenskrig var Norge nøytralt, men likevel ble i alt 647 handelsskip torpedert eller minesprengt med tap av rundt 1500 sjøfolk. Da Tyskland okkuperte Norge 9. april 1940, sto det om lag 27 000 sjøfolk om bord på den norske handelsflåten, av dem var 24 000 nordmenn. Om lag 200 var kvinner. I tillegg seilte det noen tusen norske sjøfolk på andre nasjoners skip.

Krigsseilernes innsats i andre verdenskrig vurderes som Norges viktigste bidrag til de alliertes seier over den tyske krigsmakten.

“ – Uten den norske handelsflåte og de norske sjømenn ville England og de allierte tapt krigen.”

Sir Noel Philip Barker, engelsk fredsprisvinner



*Unge sjøfolk på akterdekk, og forside av sjøfartsbok.
Begge foto fra Stavanger Sømændsforenings arkiv*

Under ekstremt vanskelige forhold fraktet norske handelsskip drivstoff, krigsmateriell og andre varer, først og fremst over Atlanterhavet, men også i Middelhavet, Indiahavet og den vestlige del av Stillehavet. Foruten krigsseilere som var ombord på skip utenfor Norge - uteflåten - så var det også mange som måtte seile i norsk og nordisk farvann - hjemmeflåten. Skipene i uteflåten seilte til allierte havner da Norge ble okkupert i april 1940, under Nortraships kontroll. Nortraship (The Norwegian Shipping and Trade Mission) var en organisasjon opprettet av norske myndigheter i 1940 for å disponere den norske handelsflåten. Med over 1000 skip til disposisjon var det verdens største rederi og leverte et svært viktig bidrag til den allierte krigsinnsatsen. Skip som var i norsk og nordisk okkupert farvann, også passasjerskip som Hurtigruten og kystruter, ble satt under tysk kontroll.

RAPPORT AV "BARFONN'S KRIGSFORLIS

Texas City den 17. september, 1941

Kl.16:05 lot gå fortsendingene og forlot kaia med los ombord, bestemt for Storbritania via Sydney, C.B. Last inne 15454 ton med bensin. Dypgående forut 28' 4" akter 30' 0" i brakkvann. Kl.18:00 kvittet losen.

Sydney den 20. september

Kl.19:33 kom los ombord. Kl.20:50 ankret på Sydney red. Under oppholdet i Sydney ble en 3^a kanon montert akter.

Sydney den 5. oktober

Kl.07:70 kom los ombord. Kl.08:25 var ankeret oppe. Kl.08:15 kvittet losen og man man/vrerte rundt med marinesfolk ombord og prøveskjøt kanonen. Kl.12:00 var prøveskytingen over og marinesfolkene ble satt iland. Man fortsatte reisen i konvoy, bestemt for Glyde. Forskjellige kursor ble styrt efter ordre fra Commanderen.

I sisen den 14-15-16. oktober

Kanonvakt ble holdt både dag og natt hele døgnet rundt.

Den 16. oktober.

Omring kl.21:0 ble flere båter i konvojen torpedert. Høle mannskapet ble varskudd om å holde sig klar med livbåtene. Utover natten ble flere båter torpedert.

Den 17. oktober

Omring ca. kl.01:00 ble M/T Barfonn rammet av en torpede i maskinrummet, og en kraftig eksplosjon opstod. Skibet begynte å synke med akterenden først. Livbåten og motorbåten, samt flåten akterut kom i vannet. Torpederingen fandt sted ved vaktskiftet. Klokken ombord var satt frem en time. Kl.24:00, så der var to vakter i maskinrummet. Alle som befant sig der ble drept ved eksplosjonen. Likeledes flere av mannskapet som befant sig i nærheten av eksplosjonen ble drept av denne. Ca.kl. 02:00 ble M/T "Barfonn" igjen rammet av en torpede og en kraftig eksplosjon opstod midtskips. Skibet begynte med en gang å synke, men ble set flytende med baugen over vannet. Kl.02:45. Ca. kl.02:50 ble 24 mann tatt opp av den kanadiske corvette H.M. C.S. "Wetaskin", no.175 - Lieutenant Commander G.Windover, R.C.N.T.

Mandag den 20. oktober

Om formiddagen ble 24 mann landet i Reykjavik. De var:

Erling Verberg.....	Kaptein	Andreas Sonne	lettmatros
John Vignes	2.styrmann	Bjorne Oberg	stuart
Arne Sunnberg	2.styrmann	Nils Kihle	messegut
Hans Johannesen	bidsmann	Dan Finley	"
Hakon Halvorsen	matros	Roy Mathews Johnson...	salongutt
John Skogen	"	Hinar Holst	2.maskinist
Sidney Harris	"	James Mac Gregor	maskinassistent
Roy Harrison	"	Harald Hansen	elektriker
Arne Andersen	lettmatros	Harald Unneland	motormann
Hinar Andersen	"	Lars Eika	"
Roy G. Vaz	"	Florent Morin	andrer

Hardt ute, hardt hjemme

I løpet av krigsårene var spesielt sjøfolk som seilte ute en sterkt utsatt gruppe. Krigsseilerne gjennomgikk betydelige psykiske påkjenninger; de var i konstant fare for voldsom død, de opplevde hjelpeløshet og forsvarsløshet overfor overmakt og fiendtlige fly- og ubåtangrep, samt en manglende forbindelse til familie og venner hjemme i Norge. De kunne også risikere å bli utsendt på ny, etter å ha kommet hjem.

Etter krigens slutt fant mange sjøfolk det vanskelig å dra rett hjem. Foreldrene kunne være døde eller familien spredt rundt om, og det var lite å vende tilbake til. I noen tilfeller ble de gående i byene, uten bolig og arbeid. En del sjøfolk ble tilbudt bolig i brakker av ganske enkle og provisoriske slag. Noen av sjøfolkene hadde med seg forlovede eller kone, noen hadde også barn.

Det ble en vanskelig start i land, under trange og kummerlige kår. Deres innsats ble ikke hedret på samme måte som de som seilte i marinen, og det tok flere tiår før man fikk på plass ordninger som skulle hjelpe dem. Mange av sjøfolkene var skadet, fysisk og psykisk, men kunnskapen om og forståelsen for sjøfolkenes erfaring var liten innen helse- og sosial-tjenesten. En del sjøfolk utviklet vesentlige psykiske symptomer også mange år etter krigen, kjent som «krigssseilersyndrom». Det er ikke et spesifikt syndrom, men beskriver de nå kjente psykiske og fysiske senfølgene av langvarige psykiske påkjenninger (posttraumatisk stresslidelse), som kommer til uttrykk som angst, mareritt, søvnproblemer og funksjonssvikt. Det antas at de langvarige påkjenningene hos noen kan ha ført til varige forandringer i hjernens funksjon og struktur (hjerneskadet).*

*kilde: Store medisinske leksikon <https://sml.snl.no/krigssseilersyndrom>

Disse påkjenningene fikk økonomiske og sosiale konsekvenser for flere av krigsseilerne og deres familier, og i etterkrigsårene kunne ordet krigsseiler gi negative assosiasjoner i deler av offentligheten.

På overtid

I dag er krigsseilernes innsats anerkjent i den norske offentlighet, men det var først i 2013 at det ble gitt en offisiell beklagelse til krigsseilerne for den manglende offentlige støtte og forståelse de møtte i etterkrigs-Norge.

Under er et utdrag fra daværende forsvarminister Anne-Grethe Strøm-Erichsens tale til krigsseilerne, i Fredsparken i Risør 3.august i 2013;

Fortellingen om våre krigsseilere er en rystende beretning.

Om et samfunn som ikke var godt nok forberedt på å ta vare på noen av de største krigsheltene.

Om avvisning og fornektelse.

Dere krigsseilerne kan ikke klandres. Dere antok at samfunnet vil verdsette innsatsen deres.

Men dere ble skuffet.

Som samfunn skuffet vi dere.

I dag ber jeg derfor på vegne av den norske stat om unnskyldning for den behandlingen krigsseilerne ble utsatt for etter krigen.

Det som har skjedd, eller ikke skjedd, er også vår historie. Det vil ligge der som avtrykk og som en lærdom for ettertiden.

Vi må lære om historien. Og vi må lære av historien.

Flere steder i landet har det i den senere tid blitt oppført minnesmerker for å hedre lokale krigsseilere. Av de over 35.000 nordmennene som seilte ut under krigen, kom kanskje 3000 fra Rogaland, og vi vet at minst 140 sjøfolk fra Stavanger fikk en våt grav.

I samarbeid med Stavanger Søemandsforening og private initiativtakere ønsker Stavanger kommune og de omliggende kommunene Sandnes, Sola og Randaberg nå å reise et minnesmerke over krigsseilerne fra regionen.



HELMICH GABRIELSENS PLASS

Stavanger kommune har allerede definert en lokasjon for minnesmerket; Helmich Gabrielsens plass ved Vågen i Stavanger sentrum.

Plassen er oppkalt etter Helmich Gabrielsen (1752-1828) som var en av byens mest velstående kjøpmenn og skipsredere. Stavanger kommune står som eier av utearealet, som er regulert til offentlig byrom. Det ligger rett sør for Stavanger maritime museum, og er tett på der hvor flere av krigsseilerne mønstret på, og har dermed en innholdsmessig og historisk relevans for minnesmerket. De følgende avsnittene beskriver byrommet, og nevner aspekter det må tas hensyn til i utforming av et konkurranse-forslag.

Overordnet grep og visjon

Dagens byrom skal oppgraderes i sammenheng med oppføring av minnesmerke over krigsseilerne. Byrommet skal være rammene for minnesmerket. Minnesmerket skal fungere som et selvstendig kunstverk, samtidig som det skal ha en god kobling med stedet. En målsetning er at grepet som helhet skal kunne gi en estetisk opplevelse og bidra til et sted for refleksjon og ettertanke.

Dagens byrom inneholder mange elementer som uteservering, forbindelser for gående osv. Alle disse elementene må ivaretas og opprettholdes. Byrommet skal oppleves som inviterende for alle brukere. Byrommet er et historisk rom med eldre sjøhus, som også må fortsette å komme til rette og nye grep må innordne seg denne bykonteksten.

Historikk, vern og bykontekst

Byrommet er en del av den gamle trehusbebyggelsen, Middelalderbyen. Plassen ligger åpen ut mot havnen og er omkranset av verneverdige sjøhus på de tre andre sidene.

I disse byggene er det uteservering, restaurant, nattklubb og utleie av lokaler. Stavanger Søemandsforening har også fast samlingssted her. Museet har mye virksomheter med faste utstillinger og arrangementer.

Byrommet grenser til Nedre Strandgate, hvor Gamle Stavanger og Straen ligger bak. Gamle Stavanger er kjent for sine hvite trehus. Det er også rett bak her at de gamle terrasse-hagene ligger.

Groombrønnen ligger også bak, og litt lengre opp den gamle Lendeparken. I dag er det flere utesteder i bakgatene. Flere smug danner forbindelsene til disse gatene bak.

Foran byrommet ligger Strandkaia og deretter sjøen (Stavanger havn). Her er fortauet og kanten mot sjøen opparbeidet etter veilederen for den blå promenade. Torget i Stavanger sentrum ligger veldig nært. Sjøhusene danner den ytre kanten (sjølinjen) mot der det tidligere var kun sjø. Alt videre mot sjøen er kunstig bygget opp.

Grunnforhold og vern

Byrommet ligger i Middelalderbyen, som er underlagt sterke vernehensyn. I tillegg er det ukjente forhold knyttet til grunnmasser og forurensing. Byrommet er innenfor sonen som er markert som aktsomhet. I nærheten av denne plassen er det områder som er markert med gult, markert som akseptabel forurensing.

Det er derfor viktig at teamet i forbindelse med utformingen av skisseforslaget gjør seg kjent med relevante forhold som vil påvirke

hvordan prosjektet og planløsning utformes, slik at forhold i grunnen, inkludert rør, ledninger, kabler mm. Ikke kommer i konflikt med løsningene i skisseforslaget. Det er viktig at teamet i skisseforslaget kan sannsynliggjøre at hovedgrepene i forslaget kan realiseres.

Det vinnende teamet som tildeles oppdraget må søke Rogaland fylkeskommunen (tidligere Riksantikvaren) om tillatelser. Det må være en tett dialog med Stavanger kommunes byantikvar for rådgivning under detaljplanleggingen. Oppdragsgiver vil ha denne dialogen og koble teamet på. Teamet står som ansvarlig for å søke om nødvendige tillatelser.

Skal brosteinene av, må det sendes søknad om disp. fra kulturminneloven til Rogaland Fylkeskommune. Det er en stor fordel at graving/dyp fundamentering unngås for at gjennomføringen skal være enklest og minst kostbar. Skal det legges inn ledninger e.l., bør eksisterende grøfter kartlegges og det bør tilstrebes å følge gamle grøfter.

Paviljongen og andre elementer

På plassen står i dag en konstruksjon, et glasstak på støpejerns-søyler. Den ble bygget i 1986, og søylene er fra en gammel lagerbygning. Glasstaket er formet som to sjøhus (som takene på bygningen bak). Overbygget gir ly for regn og blir i perioder brukt til blant annet uteservering under arrangementer.



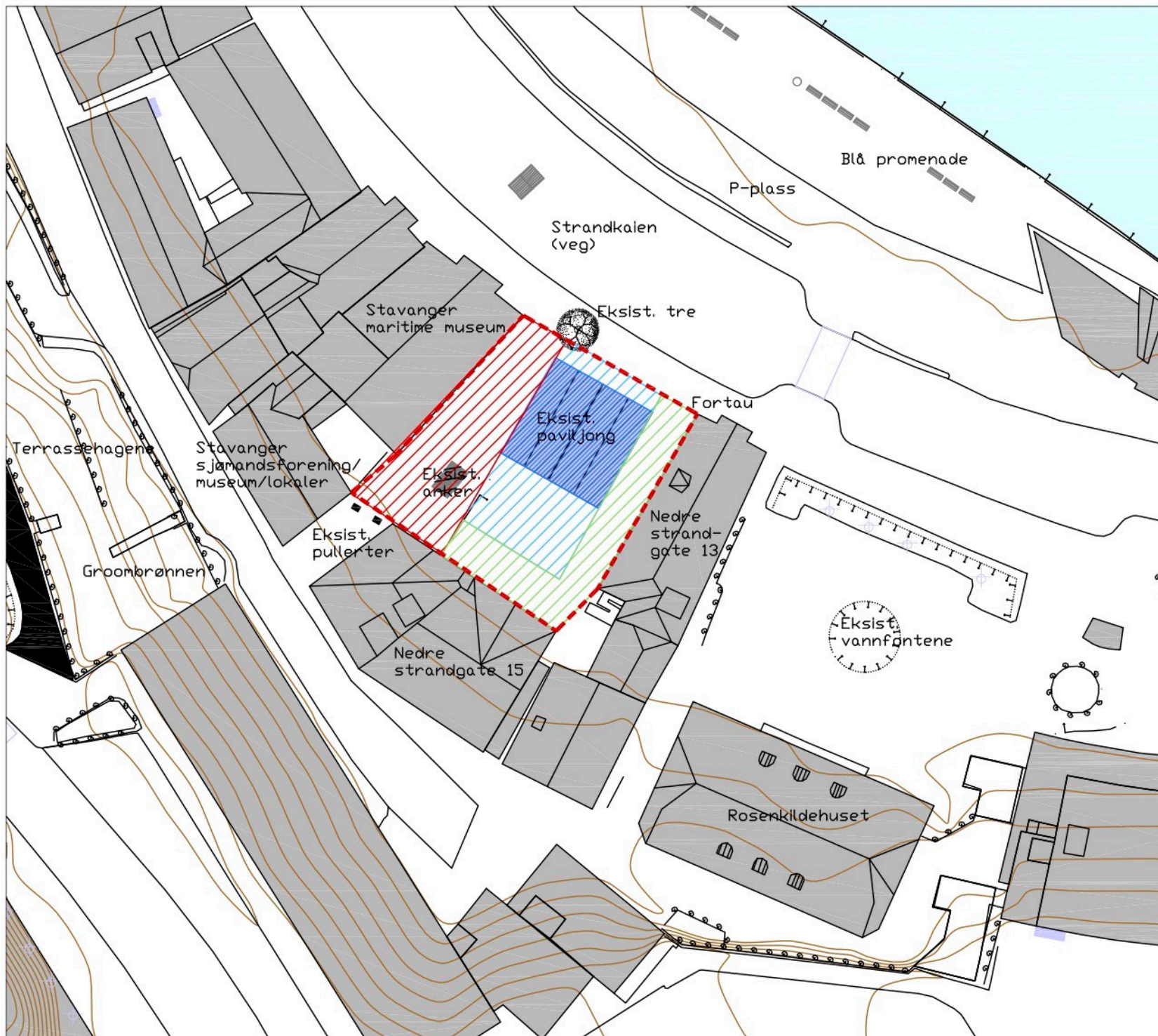
Eldre bilde viser søylene i bruk i havneskur på andre siden av vågen, på Skagenkaien ved tollboden.

Helmich Gabrielsens plass framstår i dag som noe tung, mørk og lukket. Det skyldes i stor grad den massive konstruksjonen som opptar store deler av plassen. Konstruksjonen er sjeldent i bruk, og bærer også preg av dårlig vedlikehold.

Denne paviljongen skal derfor fjernes. Fjerning av paviljongen inngår i prosjektet. Søylene fra et gammelt lager, havneskur. Søylene kan gjerne gjenbrukes dersom det er hensiktsmessig og ønskelig. De har en historikk til området og kan fungere på nye måter. Dersom de skal brukes vil byantikvaren kobles på som rådgivende og for å gi evt. avklaringer. Hvis de ikke skal benyttes, skal de tas vare på i kommunens lager.

Andre installasjoner på plassen er et eldre anker fra siste halvdel av 1800-tallet, liggende på skiferstein. Dette skal fjernes av Stavanger maritime museum. Fjerning av fundamentet skal inngå i prosjektet. Det er mulig å gjenbruke materialet fra fundamentet. Det kan også være mulig å gjenbruke ankeret, men det må i så fall vurderes av Stavanger maritime museum. Ankeret er i dårlig tilstand, og må muligens rehabiliteres først. Hvis det skal brukes, må det fortsatt forbli som et eget objekt, uten å bli ødelagt eller endret.





Oversiktskart for byrommet
(soneinndeling)

-- Plangrense

Delvis tilgjengelig areal
som kan brukes til minnesmerket

Tilgjengelig areal
som kan brukes til minnesmerket.

Innenfor dette arealet skal det
være plass til uttrykkningsbiller.
Innganger og nødutganger skal ivaretas.

Innenfor dette arealet skal
det være plass til uteservering.
Innganger og nødutganger skal ivaretas.

Rev	Dato	Revisjonen gjelder	Utlent	Kont
STAVANGER KOMMUNE PARK OG VEI				
Minnesmerke over Krigsseilerne		Dato: 02.02.21	Tegnt	
Helmhich Gabrielsens plass		Saksbehandler: HPS	Sign	
		Målestokk: 1:200 (A4)		
		Prosjekt nr.		
Planen er utarbeidet av		Tegning nr.	Rev	
		PV001		

Materialer og vegetasjon

Byrommet er i dag belagt med eldre storgatestein som for det meste er lagt i buemønster. Det er ønskelig og riktig å bevare så mye som mulig av eksisterende steinbelegning. Dersom steinen må tas opp, stilles det høye krav til hvordan den legges på nytt, slik at det gamle buemønsteret fortsatt blir liggende på samme måte. Det skal derfor legges et prøvefelt som skal godkjennes av oppdragsgiver/byggherre før videre legging kan fortsette. Størrelse på prøvefeltet må være rundt 4 - 5 m².

Dersom det er behov for mer stein, har Oppdragsgiver noe gammel smågatestein og storgatestein på et lager som kan brukes. Legging av stein må inngå i prosjektet.

Nye materialer som brukes i byrommet skal harmonere med omgivelsene, og ikke virke forstyrrende.

Det skal settes opp hylser som skal brukes til gjerder for uteservering. Nøyaktig plassering og antall vil skje i dialog med Oppdragsgiver. Gjerder for uteservering er ikke en del av dette prosjektet. Prosjektet kan derimot foreslå dette eller andre elementer som kan gi avgrensing.

Nedenfor Strandkaien går promenaden, som er utformet etter prinsippene for den «blå promenade». Det er kun ett tre som står på «utsiden» av byrommet på fortauet. Det er viktig at det blir tatt hensyn til trerøttene under utformingen. Det kan legges til rette for mer grønt inne i selve byrommet. Det er et overordnet mål for Stavanger kommune å øke bynaturen. Det er viktig for biologisk mangfold og for trivsel for byens brukere. Siden dette er i et sentralt byrom hvor det kan være mye tråkk, hærverk osv., er det ekstra viktig at eventuell beplantning egner seg særlig godt i anlegg, og at det velges stor størrelse og god kvalitet på trær og gode valg for bunndekning og

planter i mellomsjiktet. Vegetasjon kan brukes på en slik måte at det gis en funksjon, f. eks. som hjelp til avgrensninger osv. Fra historisk perspektiv var det ikke noe grønt i slike byrom og det er derfor viktig at eventuell beplantning gjøres «varsomt».

Det er svært viktig at alle materialer som anvendes må være robuste og tåle hærverk. Det er et sentralt byrom som kan innebære røff bruk og høy belastning.

Vær og naturelementer

Stavanger kommune har et overordnet mål om å bruke naturbaserte løsninger for overvannshåndtering. Ettersom området ligger i sone for flom ved havnivåstigning og er innenfor området med stormflo, så må prosjektet arbeide for at utformingen og materialbruken tåler denne påkjenningen. Det går noen vannveier gjennom uterommet i dag. Det kan kobles på vann til kommunens ledningsnett. Nærmeste vannledning som kan brukes er i Strandkaien. Det må i så fall settes ned ny kum med vannmåler osv. Egen norm for VA og krav fra oppdragsgiver må følges.

Bruk av vann er ofte vellykket og skaper både ro og aktivitet på samme tid. Det er samtidig ofte en utfordring å bruke med tanke på drift. Det må derfor tenkes nøye gjennom hvordan dette skal løses slik at vedlikeholdet er enkelt og med lave driftsutgifter. Det må også tenkes på at vannet er utformet på en slik måte at det ikke gir sikkerhetsutfordringer for små barn eller voksne sent på lørdagskvelder.

Området i og rundt Vågen er vindutsatt med få steder for publikum å finne et sted å oppholde seg i ly av vær og vind. Dette byrommet har



«vegger» på tre av sidene pga. sjøhusene, som kan skape litt le og opplevelsen av å være i et rom. Den siste siden vender rett ut til sjøen, som gir flott utsikt mot den andre siden av kaien, mot byen og Valbergtårnet. Samtidig skaper den åpne siden ofte en kald vind og gufs fra sjøen.

Dagens paviljong gir le for regn. Muligheter for le for regn og vind, kan derfor vurderes i nytt forslag. Det må da fremstå luftig og ikke være i konflikt med vernehensyn. For uteserveringen vil det vært mest hensiktsmessig hvis evt. overbygg var nærmest byggene. Det er allikevel litt mer komplisert på grunn av vernehensyn.

Byrommet er i dag ganske skyggeutsatt. Høye bygninger rundt og ugunstig plassering med tanke på sol, gir mye skygge. Det er helt vesentlig for at ny utforming skal fungere bra, at solforholdene tas med i analysearbeidet.

Belysning

Byrommet ligger innenfor kommunedelplan for Stavanger sentrum. Lysplan for Stavanger sentrum, behandlet i Utvalg for miljø og utbygging 28.10.20 gjelder for dette området. Planen trekker frem muligheter og begrensninger. Byrommet kommer innenfor «Sjøfronten». Det er flere lysfaglige anbefalinger som kan brukes i utarbeidelse av lyskonsept.

Det skal være god belysning med LED i hele byrommet. Belysningen skal skape trygghet og øke bruken på kvelds- og vintertid. Det er allikevel viktig å ta vare på naturen og biologiske mangfoldet, som kan bli forstyrret av feil eller for mye lys. Det er dermed viktig å legge opp til hensiktsmessig og gjennomtenkt lysbruk.



Ny lysplan må utarbeide tilstrekkelig «grunnbelysning» av byrommet. De to eksisterende eldre lysmastene som er på plassen i dag gir ikke nok og god belysning og bør skiftes ut. Andre lyskilder er lys på husvegg/fasade og strølys fra gate/fortauet. Det kan være aktuelt å bruke den nye utgaven av «historisk lykt» i dette byrommet. Denne blir kalt for «den engelske lykt» og har LED under som kan gi god grunnbelysning. Mer informasjon om dette vil evt. bli gitt under detaljprosjekteringen.

Flere trekker fram viktigheten av lys og at dette området oppleves som mørkt. Belysning kan dermed være et viktig element å jobbe med. Variert belysning og effektbelysning av minnesmerket kan være viktige elementer for å skape nye opplevelser og øke tryggheten og bruken av byrommet.

Det skal være belysningskonsulent/lysdesigner som kvalitetssikrer belysningskonsept og utarbeider teknisk belysningsplan for prosjektet.

Stavanger kommune skal starte opp et eget prosjekt for å få laget en belysningsplan av bygningsfasadene (sjøhusrekkene). Det inngår altså ikke i dette prosjektet.

Lysplan med konsept og valg av armaturer osv. skal godkjennes av Oppdragsgiver og Lyse lux. Belysning skal i etterkant driftes av Lyse lux.

Brukergrupper og universell utforming

Et byrom fungerer godt først når det er i bruk av mange ulike brukergrupper til ulike tider. Det skal være plass til eldre, voksne, ungdom og barn. Allikevel vil noen byrom være mer spisset mot enkelte brukere. Dette byrommet skal fungere særlig godt for ferdsel

og opphold på dagtid, men det skal også fungere godt til utelivet med uteservering på kveldstid. Turister vil også være en stor brukergruppe her.

Byrommet skal fungere godt for barn som er med på ulike arrangementer av museet. Slike arrangementer skaper ofte ringvirkninger og skaper liv både for de som deltar, men også for forbipasserende. Byrommets hovedbrukergruppe er dermed kanskje aller mest familier med barn, voksne og den eldre brukergruppen.

Byrommet skal være fleksibel til ulik bruk (flerfunksjonell). Det skal være universell utformet og være tilpasset allsidig bruk for ulike grupper, funksjoner og behov.

Utforming skal ivareta ulike gjeldende normer og forskrifter, som f.eks. Lekeplassforskriften. Elementer som inviterer til lek og aktivitet, skal utformes på en slik måte at det er mest mulig trygt og sikkert.

Byromstrategien viser til at byrommene skal:

- Øke variasjon av opplevelser og attraksjoner i byrommene.
- Stryke stedsidentiteten med byrommet som historieforteller.
- Styrke sambruk av byrom ved å legge til rette for midlertidige tiltak og permanente funksjoner.
- Byrom som er målrettete for dets brukere og målgruppe.

Det skal være førende for videreutvikling av Helmich Gabrielsens plass at byrommets historie og identitet, sammen med krigsseilerens historie, skal reflekteres. Byrommet skal sammen med minnesmerket danne en estetisk helhet og være et godt sted for opphold. Det skal samtidig fremstå som funksjonelt og være tilgjengelig for bruk for byens befolkning.

Byliv med uteservering og aktiviteter

Byrommet skal opprettholde uteservering langs bygningene (Nedre Strandgate 13 og 15), slik at det også skaper liv gjennom bruk og opphold på plassen. Det må ikke legges opp til noe som gjør at den daglige driften og vedlikeholdet blir vanskeligere, tvert imot bør utformingen av byrommet inkludere uteserveringsarealene på en slik måte at det øker trivsel på uteserveringen, samtidig som det er effektivt for driften.

Stavanger maritimt museum bruker i dag byrommet aktivt. Det brukes for å fortelle om byhistorien. F.eks. fortelles det om at sjølivet gikk akkurat i kant med fortauet og de gamle sjøhusene. Rett utfor sjøhusene var det før sjø og hele havna er kunstig bygget opp. De arrangerer også flere aktiviteter og arrangement. Da er det ofte skoleklasser som inviteres eller familier. Men de har også noen arrangementer på kveldstid hvor voksne er målgruppen. På arrangementene bruker de byrommet aktivt til å f.eks bygge lekebåter og lage båtknuter, og aller helst teste de selvlagde båtene i et bærbart basseng, som er litt opphøyet. Dette er en populær aktivitet som ofte skaper mye liv og røre ellers i byrommet. Museet har stor glede av å bruke byrommet aktivt. De har stor nytte av den korte veien fra inne til ute, både med tanke på materialer som skal brukes, men også vårt skiftende vær. Tilgang til strøm kan bidra til at det blir lettere å ha mindre arrangementer ute i byrommet. Det bør undersøkes når belyningsplan lages.

I Nedre Strandgate 17 har Stavanger Sømandsforening lokaler for sin virksomhet. Disse lokalene leies også ut til ulike arrangementer. Adkomst for vareleveranse med bil langs Stavanger maritimt museum er derfor nødvendig.

Dette byrommet brukes også som en gjennomfartsåre på felles befaringer inn til Gamle Stavanger.

Forbindelser

Det er flere forbindelser i og rundt byrommet. Det er forbindelser på tvers, langs husveggene og på fortauet utfor. Dagens forbindelser for gående skal opprettholdes. Byrommet skal være lett å lese og navigere seg i. Universell utforming skal ivaretas.

Det skal være forbindelse mellom smugene og være enkelt å komme inn i byrommet og videre gjennom til Gamle Stavanger. Flere går også forbi byrommet enten langs havna, på den blå promenade eller på fortauet rett utfor. Det er mange som går dette strekket til boligområder, men også til Bjergsted, hvor f.eks. Konserthuset og flere andre sentrale virksomheter ligger. Det er flere innspill på at dette strekket til Bjergsted oppleves som langt og ensformig. Det vil være en fordel hvis byrommet kan være med på å bryte dette og skape en opplevelse på veien.

Ute ved havna står det ofte store cruisebåter på sommerhalvåret.

Rogaland brann og redning IKS (ROGBR) krever innkjøring til byrommet og oppstillingsplass for brannbil. Slik byrommet er i dag er det hensiktsmessig at oppstillingsplassen er nærmest Stavanger maritime museum, men det kan vurderes. Da må det eksisterende ankeret fjernes.

Det er nødvendig at området nærmest byggene er frie for faste elementer, slik at nødutganger er åpne og tilkomst for enkelte vareleveringer kan skje. Uteserveringen vil også i hovedsak være nærmest byggene.

Opphold, fasiliteter og møblering

Det skal være mulig å sitte ned på plassen. Det vil være en fordel med bord-funksjon, som et sted å sette mat og drikke. Noen av sitteplassene må tilfredsstille krav til universell utforming. Her er det særlig viktig at solforholdene tas med i vurderingen for plassering. Før har det vært benker langs husveggen til Stavanger maritime museum. Dette kan vurderes på nytt så lenge innkjøring for brannbil ikke blir hindret.

Det skal settes opp søppeldunker og oppdragsgiver vil vurdere om det skal settes opp en smart søppeldunk (Big belly), slik at det gir mindre driftsutgifter på sikt. Dette vil bli avklart fra oppdragsgiver på et senere tidspunkt.

Eventuell møblering som benker og belysning bør ha gjennomgående standard og materialbruk, slik at byrommet oppleves helhetlig og med høy kvalitet. Robusthet mot hæverk og klima, er svært viktig i dette byrommet. Deler av f.eks. møbleringen kan også løses kreativt og kunstnerisk.

En helhetlig plan for opparbeidelse av plassen med minnesmerket vil representere et løft ikke bare for Helmich Gabrielsens plass, men for hele området.

3: OVERORDNET IDÉ FOR KUNSTPROSJEKT

Kombinere minnesmerke og offentlig byrom

Prosjektet inneholder både oppføring av et minnesmerke som et kunstprosjekt i offentlig rom, samt opparbeidelse av et av byens mest sentrale uterom, og det gjennomføres derfor som et samarbeid mellom kommunens kulturavdeling og avdeling for park og vei.

Det å se de to aspektene i sammenheng vil gi mulighet for å tenke mer helhetlig, og kan bidra til å både skape en sammenhengende ramme og kontekst for minnesmerket og etablere en kunstnerisk bearbeidelse av uterommet.

Kunstkomiteen foreslår derfor at det til konkurransen inviteres inntil fire team bestående av både kunstner og landskapsarkitekt, med mål om at disse leverer helhetlige forslag som kombinerer utforming av minnesmerke med opparbeidelse av plassen på et vis som ivaretar både det historiske utgangspunktet og kravene til uterommet.

Kunst kan gi nye innsikter og perspektiver, stille spørsmål og presentere alternative tenkemåter og virkeligheter, rive ned barrierer og skape samhold. Den kan få oss til å reflektere over oss selv og fortellingen om den verden vi er den del av, men også hvordan og av hvem denne fortellingen fortelles.

Med minnesmerket ønsker Stavanger kommune å hedre krigsseilerne som deltok i å aktivt gjenskape et fritt og demokratisk styrt Europa, og på den måten bidro til at vi i dag kan leve i et fritt land. Minnesmerket kan forhåpentligvis være en påminnelse til fremtidige generasjoner om at fred og velstand ikke er noe vi kan ta for gitt.

Selv om det er et spesifikt historisk utgangspunkt, som man ønsker formidlet eller aktivert gjennom minnesmerket, så er det kunstkomiteens ønske at utformingen og det visuelle uttrykket har egenskaper som gjør at det også har en verdi som et autonomt samtidskunstverk. Det er ønskelig at det gjennom sin forankring i historien ikke kun formidler fortiden, men åpner opp og knytter sammen historie og samtid på et vis som gir mulighet for stimulering, undring og refleksjon hos den som opplever det.

Permanente kunstverk kan virke identitets-byggende for rom og steder, og åpner opp for å bli kjent med og oppleve kunst over tid. Det har potensiale til å stimulere til samtale og opplevelser på tvers av generasjoner, bakgrunn og kultur. Dette minnesmerket vil oppleves av mange ulike mennesker, noen vil bare se det én gang idet de passerer langs vågen, mens andre vil etablere et forhold til det

- og stedet det befinner seg i - over mange år, kanskje gjennom et helt liv.

Utformingen av minnesmerket og byrommet som helhet skal bidra til positiv bruk og skape opplevelser.

- Minnesmerket skal, utover å aktivere det historiske utgangspunktet også ha kvaliteter som et autonomt verk.
- Minnesmerket skal være stedstilpasset og inngå som en naturlig del av byrommet.
- Utformingen av minnesmerket og byrommet skal løses som en helhet
- Funksjoner og bruk av dagens byrom må ivaretas (tilgjengelighet, forbindelser, uteservering, utrykning m.m.)
- Ny oppgradering skal bidra til mer aktivitet og økt attraktivitet. Byrommet skal oppleves som et godt sted å være.
- Ny oppgradering skal formidle krigsseilernes og ivareta stedets karakter.
- Minnesmerket og ny oppgradering skal være robust og driftssikkert (vær, flom, hærverk, vedlikehold m.m.).
- Ny oppgradering skal gi hensiktsmessig og bedre belysning.

4: FORSLAG TIL GJENNOMFØRING

Da prosjektet ikke er fullfinansiert ved oppstart, er det vurdert som hensiktsmessig å dele prosjektet inn i to faser, slik at man kan påbegynne arbeidet fase, samtidig som det arbeides videre med finansiering. Kunstplan for prosjektet vil derfor også godkjennes for hver fase.

Fase 1 består av utforming av konkurranse og et seminar i forbindelse med befaring av sted og kontekst, mens **fase 2** består av selve realiseringen av minnesmerket og opparbeidelse av uterommet.

I og med at målet for prosjektet er å oppføre et minnesmerke som et kunstprosjekt i offentlig rom, samt opparbeide et av byens mest sentrale uterom, så foreslår kunstkomiteen som nevnt i forrige kapittel at det avholdes en lukket konkurranse, der det inviteres inntil fire team bestående av både kunstner og landskapsarkitekt, slik at disse sammen leverer helhetlige forslag som kombinerer utforming av minnesmerke med opparbeidelse av plassen. Disse teamene vil inviteres på bakgrunn av innsendt materiale etter en åpen prekvalifisering. (Se for øvrig fremdriftsplan under hovedpunkt 7.)

Dette er et teknisk og kunstnerisk utfordrende prosjekt som krever:

- erfaring, eller på annen måte forutsetninger for å hankses med alle sider av et slikt prosjekt.
- evne til å foreta en analyse av historikk, sted og kontekst, og kombinere dette i en helhetlig tilnærming til oppgaven

- god forståelse for samspillet mellom terreng, arkitektur og bevegelse.

FASE 1

- invitere til åpen prekvalifisering, der vi ber interesserte kunstnere og landskapsarkitekter danne team og melde sin motiverte interesse.
- Inntil fire teams inviteres til en lukket konkurranse. I forbindelse med befaring på stedet i starten av konkurranse-perioden avholdes et seminar, med det formål å gi en bred og grundig introduksjon til konteksten og det historiske utgangspunktet for prosjektet.
- juryering av konkurranseutkast, eventuelle justeringer av utkast og kontraktsinngåelse

FASE 2

- Detaljering
- oppførelse av minnesmerke og opparbeidelse av uteområde

Seminar

Det vil i forbindelse med konkurransen avholdes en befaring på stedet for de deltagende teamene, hvilket er en vanlig praksis ved oppstart av konkurranser. Men da dette prosjektet baserer seg på et komplekst historisk utgangspunkt, så er det ønskelig fra komiteens side å gi de konkurrerende teamene en grundig kjennskap til historikken og konteksten, og sentralt i fase 1 er derfor et seminar med dette som formål. Utover å gi innsikt i en historisk fremleggelse av krigsseilere, så vil seminaret også inkludere fagkompetanser fra andre felt, for å perspektivere emnet og bidra til en åpen og nyansert tilgang til konteksten og det å etablere et minnesmerke i offentlig rom. Det vil også gi de involverte partene anledning til å dele sine forventninger til kunstprosjektet, og etablere en forståelse for hverandres perspektiver og utgangspunkt.

- Vi har vært i dialog med invitere Bjørn Tore Rosendahl, historiker (PhD) og faglig leder for Norsk senter for Krigsseilerhistorie, og ønsker å invitere ham til å snakke om samfunnets behandling av krigsseilerne etter krigen.
- Vi har også vært i dialog med Nora Ceciliesdatter Nerdrum, kurator og fagsjef kunstseksjonen i KORO - kunst i offentlige rom, og ønsker å invitere henne til å komme og snakke om minnesmerker som «sjanger».
- Vi vil også gjerne inkludere et perspektiv som kan peke på den sammenhengen et nytt minnesmerke vil inngå i, ved å belyse kunsten i offentlig rom i regionen, og en god kandidat for dette

kunne være Maiken Winum, som har master i kunst- og kulturvitenskap med spesialisering i estetisk teori og har studert arkitektur ved KADK. Hun har erfaring som kurator, utstillingsleder og kritiker, og er redaksjonsmedlem i Contemporary Art Stavanger (CAS).

- Vi ønsker også å inkludere noen perspektiver på minne-kultur, aktuelle ressurser her kunne være Kyrre Kverndokk, professor i kulturvitenskap ved institutt for arkeologi, historie, kultur og religionsvitenskap UiB, eller Anna Marlene Karlsson, stipendiat ved samme institutt.
- Det kunne også være aktuelt å inkludere Stavanger sentrum AS (STAS) og ev. andre ressurspersoner til å bidra med innlegg om hva som bidrar til den «den gode byen», dens rom og hvordan disse brukes.

Vår ambisjon med seminaret er å diskutere spørsmål omkring kollektive minner, hvordan vi beslutter hva som faller innenfor og utenfor, og se nærmere på hvordan det norske samfunnet feilet i å ta vare på krigsseilerne. Hva kan vi lære av den historien? Og hva er kunstens plass i minne-kulturen?

Det overordnede målet er å kunne fasilitere en samtale som knytter sammen miljøer, lufter forventninger, bidrar til å lære på tvers av miljøer, nyanserer fortellingen og lar disse erfaringene ligge til grunn for konkurransen og utformingen av minnesmerket. Det vil gi mulighet for konkurransedeltakerne til både å ta utgangspunkt i detaljer og enkelthistorier samtidig som de kan se det i et større perspektiv.

5: FORSLAG TIL INVITERTE TEAM

Komiteens forslag til kandidater vil velges ut i etterkant av den åpne prekvalifiseringen, og de vil legges frem for godkjenning i Stavanger kommunes kunstutvalgs møte den 19.mai 2021.

6: BUDSJETT OG FINANSIERING

Fase 1 er finansiert ved hjelp av midler fra Stavanger kommune, de omkringliggende kommunene Randaberg, Sandnes og Sola, samt Stavanger Søemandsforening.

Noe av finansieringen av **fase 2** er på plass allerede, hovedsaklig ved midler avsatt i Stavanger kommunes Handlings- og økonomiplan og gave fra Stavanger Søemandsforening.

Det er opprettet en egen innsamlingskomité som arbeider med ytterligere innsamling av midler andre finansielle bidragsytere både private, offentlige og næringsliv.

Denne består av:

Bjarne Kvadsheim (Sp), Anne Kristin Bruns (KrF) og Thomas Bore Olsen fra Stavanger kommune, samt Kjell Olsen fra Stavanger Søemandsforening.

Stavanger kommune finansierer rivingen av eksisterende installasjoner på Helmich Gabrielsen plass, og bidrar med prosjektledelse fra avdeling for kultur og avdeling for park og vei gjennom hele prosjektet.

Budsjett FASE 1:

FASE 1 - konkurranse og seminar INNTEKTER	BUDSJETT
Stavanger kommune, kultur (2019+2020)	kr 125 000,00
Stavanger formannsskap, reservekonto	kr 175 000,00
Sola, Randaberg, Sandnes kommuner, 25.000kr hver	kr 75 000,00
stavanger søemandsforening	kr 20 000,00
Sum	kr 395 000,00
FASE 1 - konkurranse og seminar UTGIFTER	BUDSJETT
Konkurranshonorar, 3 team x 60.000kr (honorar for vinner inkl i fase2)	kr 180 000,00
reise og kostutg. befarig for 3 team (minst ett lokalt team?)	kr 30 000,00
seminar faglig innhold - historiker Bjørn Tore Rosendahl	kr 6 000,00
seminar faglig innhold - kunsthistoriker KORO, Nora Ceciliesdatter Nerdrum (NB!)	kr 0,00
seminar faglig innhold - minnehistoriker	kr 6 000,00
reise faglige bidragsytere	kr 10 000,00
bevertning mat, inntil 40 personer	kr 10 000,00
lokale, seminar	kr 10 000,00
formidling, konkurransemateriell	kr 10 000,00
forsikringer	kr 6 000,00
dokumentasjon av seminar og prosess (som del av evt formidling i fase 2)	kr 12 000,00
honorar, kunstkonsulent fase 1	kr 95 000,00
honorar + reise eventuell faglig representant i jury	kr 10 000,00
uforutsette utifter	kr 10 000,00
Sum	kr 395 000,00

Det er pr. 1.feb søkt om tilskudd fra KORO, Lokalsamfunnsordningen, formidling og kompetanseheving.

Det er søkt om **kr 49.000**, til en utvidelse av seminaret, honorar til bidragsytere samt dokumentasjon, bearbeiding av materiale fra seminar som del av formidling i fase 2).

I tilfelle tilsagn på søknad blir totalbudsjett for fase 1 da **kr 444.000.**

Budsjett FASE 2:

FASE 2 - INNTEKTER	BUDSJETT
Stavanger kommune, kultur HØP 2021, 2022	kr 2 000 000,00
Stavanger Søemandsforening	kr 1 000 000,00
Innsamlede midler	kr 2 000 000,00
Sum inntekter	kr 5 000 000,00

FASE 2 - UTGIFTER	BUDSJETT
PROSJEKTKOSTNADER INTERNT	
Administrasjon, planlegging, drift	kr 200 000,00
Kunstkonsulent	kr 150 000,00
Formidling, dokumentasjon og skilt	kr 55 000,00
Kunstavgift, 5% av 1,9 millioner	kr 95 000,00
Uforutsette utgifter	kr 150 000,00
Sum prosjektkostnader internt:	kr 650 000,00
PROSJEKTKOSTNADER MINNESMERKE OG UTEROM	
Material under bakken (teknisk infrastruktur), inkl mva	kr 200 000,00
Material over bakken (belegg, utstyr, inventar, belysning), inkl mva	kr 1 500 000,00
Prosjektering, planlegging, rigg og drift, uforutsette utgifter inkl mva	kr 690 000,00
Minnesmerke (kunstverk)	kr 1 900 000,00
Konkurranshonorar, vinnerutkast	kr 60 000,00
Sum prosjektkostnader minnesmerke og uterom:	kr 4 350 000,00
Sum prosjektkostnader:	kr 5 000 000,00

NB: Budsjett for fase 2 skal ikke behandles på dette tidspunkt, men er inkludert her for å gi et inntrykk av størrelsesorden.

Grov kostnadskalkyle

Det er utfordrende å sette opp eksakt oversikt over utgifter og deres fordeling, da dette vil avhenge av hvilke løsninger det vinnende forslaget baserer seg på. Grensen mellom hva som defineres som opparbeidelse av uterom og hva som defineres som minnesmerke vil sannsynligvis ikke være helt tydelig, og det vil derfor med stor sannsynlighet være noe mer glidende overganger mellom disse to delene også budsjettmessig.

I rødt er markert den inntekten vi håper å kunne få inn, og ved tidspunkt for invitasjon til den lukket konkurranse (juni) må sum være avklart, slik at teamene har et reelt budsjett å utvikle sine forslag på grunnlag av.

7: FRAMDRIFTSPLAN

2020

høst

diverse møter i arbeidsgrupper, møter mellom Stavanger kommune og Stavanger Søemandsforening, fastsetting av kunstkomité og innsamlingskomité

2021

januar:

ferdigstillelse av kunstplan, for forberedelse til kunstutvalg

24 februar:

Godkjenning av kunstplan i Stavanger kommunes kunstutvalg

slutt februar:

utsende invitasjon til åpen prekvalifisering

slutt mars:

frist for team bestående av billedkunstner og landskapsarkitekt å melde sin motiverte interesse

april:

kunstkomité velge ut tre team

19.mai:

presentasjon og godkjenning av valgte team, i Stavanger kommunes kunstutvalg - med påfølgende invitasjon til lukket konkurranse, inkl befaring og seminar

18 juni:

befaring og seminar, Holme-Egenes? (foreløpig dato)

juni-sept:

3mnd konkurranseperiode (juli er ferie)

oktober :

vurdering av konkurranseutkast, klargjøring av materiale til juryering

3.nov (ev. 8.des):

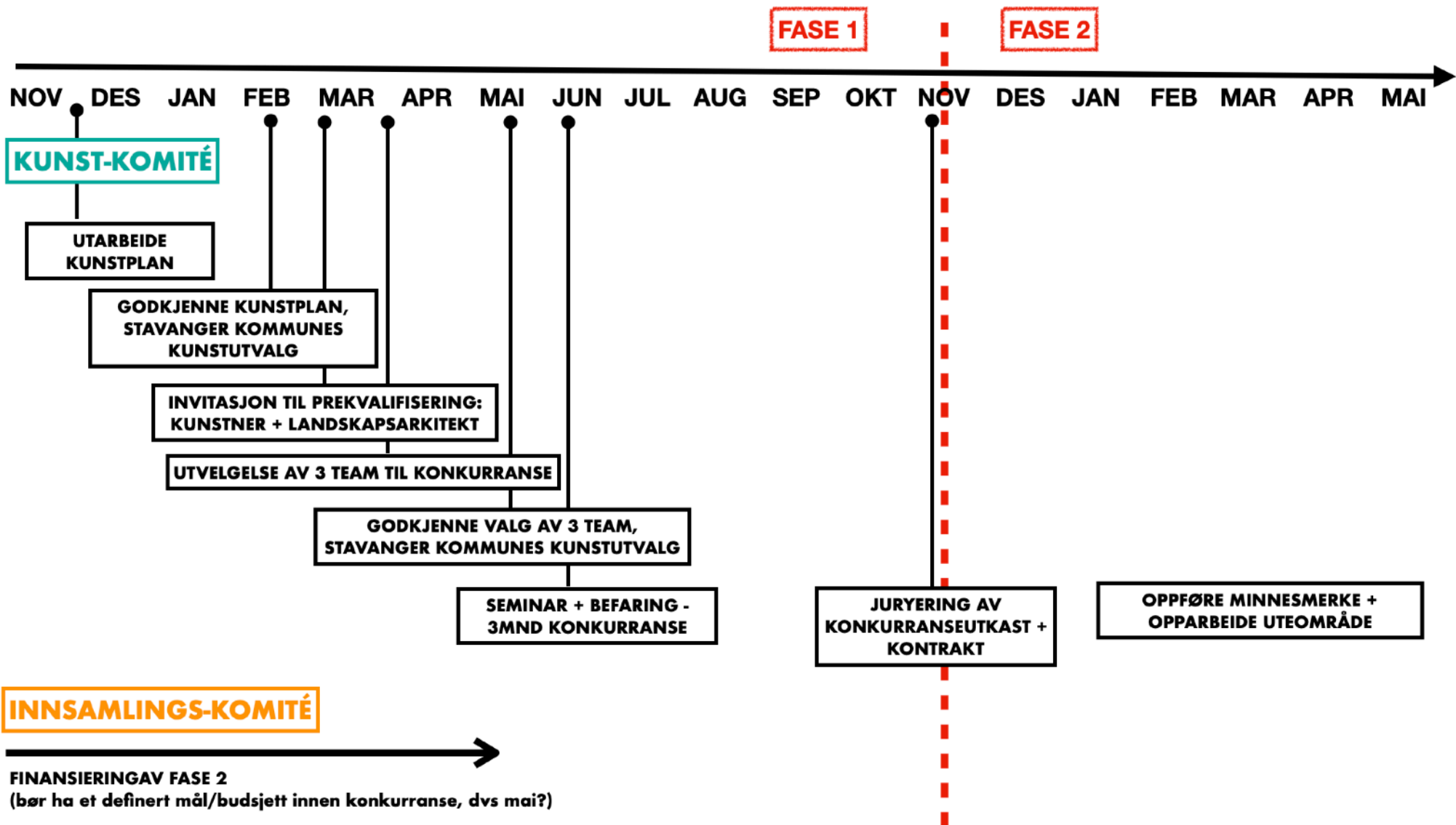
juryering av konkurranseutkast, med påfølgende kontraktsinngåelse

nov 21-okt 22:

Detaljer, oppføring av minnesmerke og opparbeide uteområde

nov 2022:

overlevering og endelig godkjennelse i Stavanger kommunes kunstutvalg



8: LINKER OG VEDLEGGSLISTE

NB: linker og fullstendig vedleggsliste med konkurransegrunnlag, reguleringsplan, ortofoto, normer med mer, vedlegges i justert kunstplan som behandles i kunstutvalget 19.mai 2021, i forkant av konkurranse.

Linker om krigsseilere:

Krigsseilerregisteret

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no>

TV-serie om krigsseilerne på NRK:

<https://tv.nrk.no/serie/evig-heder/sesong/1/episode/1>

dropbox-link med arkiv-materiale fra Stavanger

Søemandsforening:



Stavanger
kommune



Stavangerregionen Havn IKS
Strandkaiaen 46
4005 STAVANGER

Dato: 11.02.2021
Saksnummer: 21/04149-5
Deres ref.:

Gode sponsorar/støttespelarar

Invitasjon til å bidra til realisering av minnesmerke over krigsseglarane frå Stavangerregionen

2. november i 2020 sendte ordførar Kari Nessa Nordtun og Kjell Olsen frå Stavanger Sjømandsforening ut eit brev, der vi bad Dykk om å bidra økonomisk til at vi kan få sett opp eit minnesmerke over krigsseglarane under 2. verdskrigen frå Stavangerregionen.

Vi hadde i utgangspunktet ønskje om å invitera Dykk til ei samling der kunstkonsulenten vår, Kenneth Varpe, kunne presentera kva tre team som skal bestå av kunstnar og landskapsarkitekt, som er invitert til å delta i konkurranse om minnesmerket og framdriftsplanen. Diverre har situasjonen med Covid-19 gjort at vi må venta med ei slik samling. Målet er likevel at vi skal få til noko i løpet av våren 2021.

Fram til no har Stavanger kommune løyva 2 millionar kroner og Stavanger Sjømandsforening har løyva 1 millionar kroner til minnesmerket. I tillegg har nabokommunane Sandnes, Sola og Randaberg løyva mindre beløp.

Totalkostnaden på minnesmerke er stipulert til 5 millionar kroner. Minnesmerke har fått ei sentral plassering på Helmich Gabrielsens plass på Strandkaiaen, ved sida av Stavanger Maritime Museum.

Sponsorar vil få namnet sitt inngravert på ei plate ved minnesmerke.

Vi vil gjerne søkja Stavangerregionen Havn IKS om eit tilskot på 200.000,- kroner.

Beløpet bes betalt inn til Stavanger kommune kontonummer 3201 05 08060. Beløpet må merkast med prosjektnummer 3866078.

Postadresse
Postboks 8001, 4068 STAVANGER
Besøksadresse
Øvre Kleivegate 15

Telefon: +47 51507090
politisk.sekretariat@stavanger.kommune.no
www.stavanger.kommune.no
Org.nr: 964965226

Vi vil på førehand takka for at De ser på søknaden. Vi legg ved tenkt framdriftsplan.

Stavanger 11. februar 2021

På vegne av innsamlingskomiteen


Bjarne Kvadsheim
Leiar

Vedlegg

utkast_framdriftsplan minnesmerke krigsseilere_150121

7: FRAMDRIFTSPLAN

For kunstkomité minnesmerke krigsseilere, Stavanger

2020

høst

diverse møter i arbeidsgrupper, møter mellom Stavanger kommune og Stavanger Sømandsforening, fastsetting av kunstkomité og innsamlingskomité

2021

januar:

ferdigstillelse av kunstplan, for forberedelse til kunstutvalg

24 februar:

Godkjenning av kunstplan i Stavanger kommunes kunstutvalg

slutt februar:

utsende invitasjon til åpen prekvalifisering

slutt mars:

frist for team bestående av billedkunstner og landskapsarkitekt å melde sin motiverte interesse

april:

kunstkomité velge ut tre team

19.mai:

presentasjon og godkjenning av valgte team, i Stavanger kommunes kunstutvalg - med påfølgende invitasjon til lukket konkurranse, inkl befaring og seminar
NB: endelig budsjett bør være avklart her!

18 juni:

befaring og seminar, Holme-Egenes? (foreløpig dato)

juni-sept:

3mnd konkurranseperiode (juli er ferie)

oktober :

vurdering av konkurranseutkast, klargjøring av materiale til juryering

3.nov (ev. 8.des):

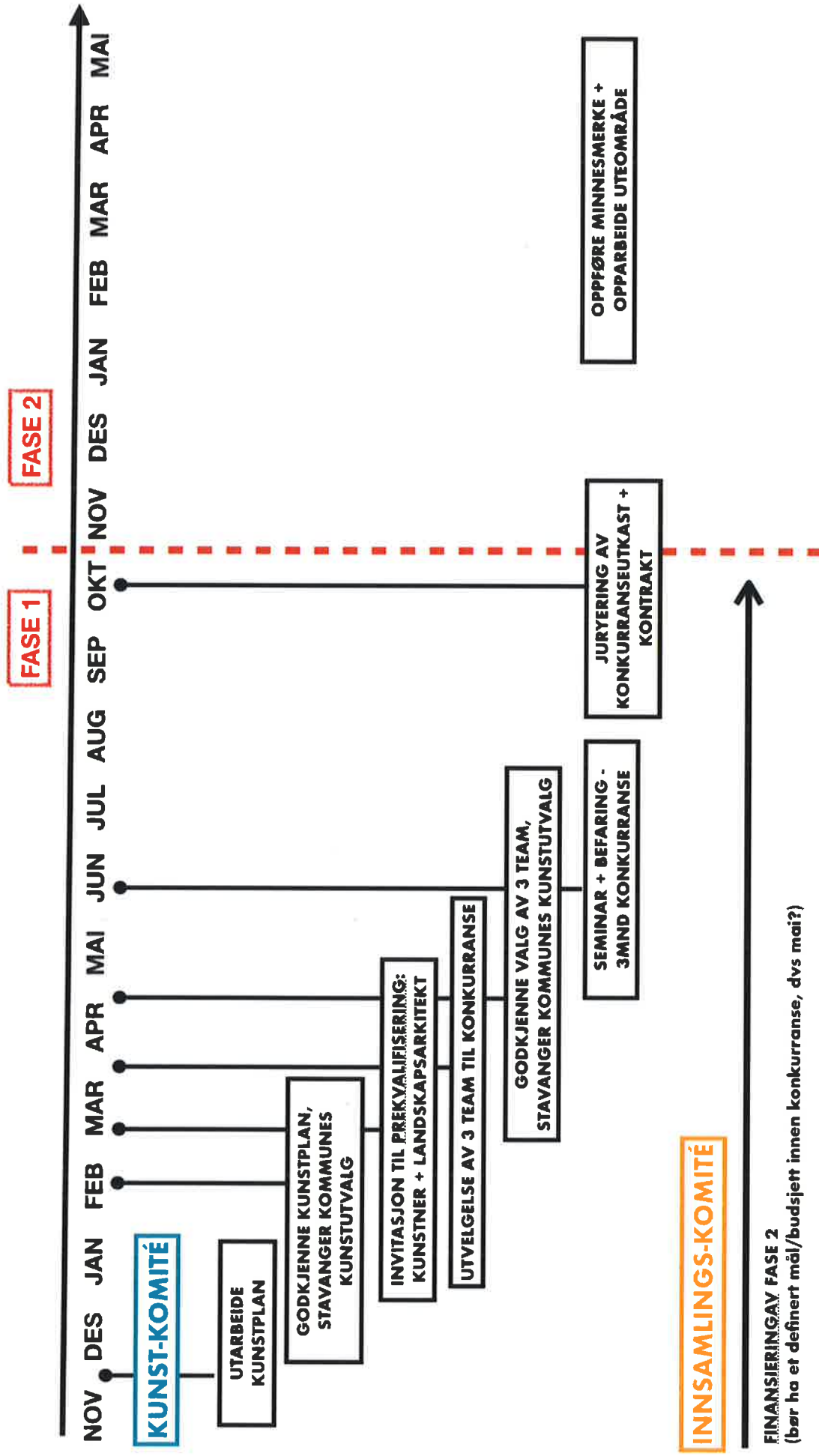
juryering av konkurranseforslag, med påfølgende kontraktsinngåelse

nov 21-okt 22:

oppføre minnesmerke og opparbeide uteområde

nov 2022:

overlevering og endelig godkjennelse i Stavanger kommunes kunstutvalg





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 10/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: DM/OBB
Innstill. dato: 15.02.2021

Alternative anløpskaier for cruiseskip

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	10/21	24.02.21	

Forslag til vedtak:

1. Styret tar saken til orientering og støtter at det arbeides videre med vurdering av anløp av cruiseskip og Hurtigrutens cruiseskip til utenriks fergeterminal i Risavika.
2. Styret godkjenner at det arbeides videre med samarbeid om cruiseanløp til Sandnes havn.



Bakgrunn

I forbindelse med Stavanger formannskaps behandling av *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* i september 2020 (sak 142/20) ble det gjort vedtak om at det ikke skal tillates cruiseanløp til indre havn i Vågen. Det er ønskelig at tiltak for å oppnå dette skal iverksettes innen de nærmeste årene, og at det skal settes et makstall på antall anløp per år som ikke overstiger årene 2018-2019. Formannskapet ba også om at SRH utarbeider en handlingsplan for cruiseanløp.

Vurdering av alternative anløpssteder for cruiseskip i Stavangerregionen er ett av tiltakene som SRH har iverksatt. Risavika havn og Sandnes havn kan ha egnede og tilgjengelige kaier som kan realiseres innen den tidshorisont man ønsker å ha fokus på, og denne saken gir en kortfattet beskrivelse av mulighetene her.

Saken

Det er flere vilkår som må innfris for et cruiseanløp og hvor det kan vurderes alternative anløpskaier. I tillegg til egnet havne- og transport infrastruktur, må det tas hensyn til hvilken kapasitet som er tilgjengelig i fht. formål og kjernevirksomhet til havneområdet.

Cruiseanløp forutsetter egnede arealer på kai og land til å ta imot gjestene på en trygg og effektiv måte. Konkurransefortrinnet Stavanger havn har med kort gåavstand fra skipet til sentrum, og mange nærliggende besøksdestinasjoner, vil kunne påvirke bestillinger av cruiseanløp når kai i sentrum ikke kan tilbys.

Premisser:

- *Kapasitet:* En utfordring med cruiseanløp er kapasiteten som denne type anløp legger beslag på. Cruiseanløp bestilles ett til tre år forut for anløp, og det er ikke uvanlig at det skjer endringer like før anløp. Et cruiseskip ligger normalt til kai i 6-10 timer, og anløpet kan stenge for et skip eller rigg som ligger i flere døgn eller flere måneder.
- *Infrastruktur:* Alle cruiseanløp har behov for at busser og/eller hurtigbåter bringer gjestene til destinasjoner på land. Havneområdet må ha mulighet til at dette kan løses nær skipet. Avstanden fra kai til ønskede destinasjoner må heller ikke være lengre enn at man rekker det innen tiden skipet har til kai i sin rute.
- *Sjødybde ved kai* må ivareta krav fra skipet, og er ca kote -7 til -10. Det kan alternativt fendres ut, som har noen praktiske og kostnadmessige konsekvenser.
- *Kailengden* som tilbys må være tilpasset skipslengden, og det må være tilstrekkelig kapasitet for bruk av dører i skipssiden for cruisegjester og eventuelle forsyninger.
- *Fortøyningsmuligheter:* Pullerter ved kai må både ha tilstrekkelig kapasitet og være plassert på tilfredsstillende steder.
- *Sikkerhetsklarering av kai:* Kaien må være sikkerhetsmessig klarert etter EU-regelverk (ISPS-koden). Det mest praktiske og kostnadseffektive er faste gjerder, men det kan også ivaretas med andre tiltak. Manuell sikring med vakter tilpasset hvert cruiseanløp er svært kostnadskrevende.

- *Øvrige havnefasiliteter:* Leveranser av varer og tjenester inngår i konkurransefortrinn for havnen når rederier planlegger ruter. Dette kan reduseres til et minimum dersom det kan løses ved andre anløp for skipet.

Alternativer kaier:

Risavika havn

Kaien for utenriksferge hvor Fjordline opererer ruten t/r Risavika-Hirtshals og t/r Risavika-Bergen har kapasitet til cruiseanløp av de mindre skipene mellom Fjordlines anløp morgen og kveld. Her vil også cruiseanløp fra Hurtigruten kunne vurderes.

Primær bruk av kaien og havneområdet er nevnte rute til Danmark og Bergen, som frakter gods og mennesker med og uten bil. Infrastruktur på land for gjester til videre transport i buss er løsbart her. Ulempen er avstand fra attraksjoner, og at samtlige må fraktes med annen transport. Sårbarhet for anløp her, er bl.a. at de rutegående skipene (Fjordline) kan få brudd i ruten pga. værforhold eller annet, og ligger til kai når cruiseskip har planlagt anløp. I tillegg må det utredes om passasjertuben som Fjordline benytter, kan benyttes av noen cruiseskip. Dersom passasjertuben ikke kan benyttes, må det utredes om det er tilstrekkelig areal på kaisiden til å håndtere skipets gjester fra skipets egne gangveier.

Sandnes havn

Sandnes havn har frem til nå ikke hatt cruise som forretnings- eller satsingsområde. Bakgrunnen for dette er at kaiene ligger til havneområder som brukes til godshåndtering og dette har hatt forrang. En del av godset krever at det ligger på kaien i noe tid før/etter anløp for å få en kostnadseffektiv løsning for kundene. Dette gjelder spesielt betongelementer og andre prosjektlaster som ofte må kjøres inn til havnen flere dager før anløpet.

Som følge av kommunesammenslåingen «Nye Sandnes» hvor bl.a. Lysefjorden også er blitt en del av Sandnes havn sitt sjøområde, samt at Sandnes har utarbeidet en ny reiselivsstrategi, er det naturlig at også turisttrafikk blir en del av Sandnes havns virksomhetsområder.

Cruise er et område som krever betydelige ressurser i form av markedsarbeid over flere år og planlegging av anløpene. Det krever videre en god organisering og samhandling med de mange aktørene som er involvert. SRH har arbeidet målrettet i mange år og har oppnådd gode resultater i sin cruisesatsing.

Sandnes havn anser det som hensiktsmessig at det inngås avtale med SRH om håndteringen av cruiseanløp til Sandnes. For alle praktiske formål vil det være de samme aktørene som anløper både i Stavanger og Sandnes, og det vil være ressursbesparende i fht. planlegging av anløp og turer i regionen. Da mange av turistene skal på turer til Jæren, Lauvik og Byrkjedalstunet m.v. vil det ikke ha stor betydning i fht. logistikk.

SRH har hatt møte med Sandnes havn om saken etter initiativ fra Sandnes havn. Sandnes havn har også hatt en dialog med noen av cruiseaktørene nå etter at det er lagt begrensninger i Stavanger, og de er positive til denne type samarbeid på tvers av kommunegrensene for å kunne øke kapasiteten de dagene det er behov.

Det er fortsatt gods som vil ha hovedfokus i Sandnes havn, og det vil derfor settes et tak på 1-2 cruiseskip pr uke, for så å evaluere dette etter 2022-sesongen.

Det vil bli utarbeidet en prismodell for cruiseanløp, og det tas sikte på å inngå en avtale mellom Sandnes havn og Stavangerregionen Havnedrift AS som vil regulere ansvarsområdene, økonomiske forhold og det overordnede i fht. booking, informasjonsutveksling m.v.

Mekjarvik havn

Primær bruk av havneområdet er industri- og verkstedformål som betjener f.eks. offshore fartøy, rigger og løftekranskip; herunder hjemmehavn for Saipem, som er nest størst i verden. Operasjonene som foregår har som regel lang liggetid. Havnen er viktig og verdiskapende for aktiviteten i Nordsjøen og virksomheter som er etablert i bakarealet til kailinjene, samt for underleverandører ellers i regionen.

Mekjarvik havn vurderes ikke som ett alternativ anløpssted for cruiseskip p.t. Det vil være for inngripende og potensielt terminerende for kjerneaktiviteten. På lang sikt er det planlagt nye kaier og større havneområder som følge av blant annet fyllingsmasse fra Rogfast. Da kan det på nytt vurderes om cruise kan være aktuelt for dette området.

Ankring i sjø

Ankring av cruiseskip i sjø i havnebassenget i Stavanger havn, eller i nærheten av sentrum, vurderes ikke som en alternativ metode for kapasitet. Dette løser ikke de innskrenkninger som følger av formannskapsvedtaket i relasjon til miljøavtrykk. Skipet må ligge med «thrustere» i drift for å holde posisjon, og vil dermed ha større utslipp enn om det lå til kai. I tillegg er det økonomisk ugunstig da havnen ikke kan ta betalt for ankring, og dermed ikke får dekket en operasjon som krever mye planlegging før og arbeid under oppholdet.

SRH har tidligere ved noen få anledninger tilbudt ankringslokasjoner til cruiseskip i Åmøyfjorden, samt utenfor Steinsøy. SRH erfarte flere utfordringer rundt tenderoperasjonene spesielt i fht. logistikk og HMS.

Blant utfordringene SRH erfarte nevnes noen:

- SRH innehar ikke gunstige kaier å legge tenderbåtene til. Høydene på kai var utfordrende i forhold til tenderbåtene.
- Logistikkutfordringer i form av store køer i forbindelse med passasjerer til/fra tenderbåtene.
- Høy trafikk av tenderbåter inn/ut av sentrum i en allerede travel indre havn.
- Flytebryggen i gjestehavnen ble også utprøvd, den var heller ikke gunstig å benytte. Det er ønskelig med et fullverdig tilbud til fritidsbåtene i indre Vågen. En kombinasjonsbruk av tenderoperasjoner i gjestehavnen lar seg vanskelig gjennomføre.

Det er også uklarerhet rundt muligheten til å forhåndsreservere ankringsposisjoner til fartøyer i Åmøyfjorden/utenfor Steinsøy.



I forbindelse med ny Lov om havner og farvann av 01.01.20 ble SRH gjort oppmerksom på at store deler av Åmøyfjorden er regulert som hoved- eller biled. SRH har ikke myndighet til å regulere ankring i hoved- eller biled.

Konklusjon

Prosess for iverksettelse og anbefaling

SRH har kartlagt et tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere utenriks fergekai i Risavika som et reelt alternativ for cruiseanløp. Sandnes havn viser også et potensial for et godt kai-alternativ. Ingen av områdene vil innfri fullt ut alle vilkår, men med noen tilpasninger vil man kunne gi tilbud til cruisemarkedet, for det tilfellet at Stavanger sentrum ellers ikke skulle være tilgjengelig.

Havnedirektøren ber om at styret tar saken til orientering og godkjenner at det jobbes videre med samarbeidet med Sandnes havn.

Plan for havneutvikling

Det pågår arbeid med revidering av *Strategisk arealplan 2018-2020*, som er en delplan til *Strategiplan* for SRH. Den nye planen navngis *Plan for havneutvikling* og vil bl.a. inneholde vurderinger av alternative nye cruisekaier og alternative anløpssteder for cruiseskip i Stavangerregionen. Planen fremlegges styret i medio 2021.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Dag Matre
Maritim sjef
Saksbehandler

Odd Bjørn Bekkeheien
Daglig leder Stavangerregionen Havnedrift AS
Saksbehandler



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 11/21
MØTEDATO: 24.02.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 12.02.2021

Østre havn – Mulighetsstudie Margarinlinjen-Fiskepiren

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	07/20	19.02.20	Orienterings- og vedtakssak
Styret for SRH IKS	60/20	07.12.20	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	11/21	24.02.21	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Det ble i sak 60/20 orientert om status i arbeidet med planprogram for Østre havn og hvordan SRH og Stavanger utvikling KF (SU) samarbeider om dette med planeier Stavanger kommune. Videre ble det orientert om foreløpig plan for etterfølgende prosess med utvikling.

Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 (sentrumsplanen) har satt ambisiøse målsetninger for byutvikling i Østre havn. I stedet for områderegulering, er det valgt et utvidet oppdrag for planprogrammet. Plantemaet *Gjennomføringsstrategi* skal bidra med mer grundig kartlegging av realiseringsevne og strategi for rekkefølge av utbygging.

Sentrumsplanens krav til at P-Jorenholmen skulle rives og nytt parkeringshus med kapasitet til 800 biler skulle settes opp på Fiskepiren ble ikke funnet realiserbart. Dette er forankret i en bred gruppe med relevante aktører og eiere. Utvalg for by- og samfunnsutvikling gjorde i sak 136/20 (17.09.20) vedtak som ikke betinger riving og flytting av P-Jorenholmen, men at det ønskes en delvis og midlertidig transformasjon på Jorenholmen.

Med disse premissendringer og tilknytningen Jorenholmen har til Fiskepiren og Margarinlinjen, har SRH sett behov for å få laget en mulighetsstudie her. Det var nødvendig å få mer kunnskap om hvordan funksjonsbehovene til havn kan løses sammen med de mange andre eksisterende og nye aktiviteter som skal ivaretas.

Saken

Området Fiskepiren-Margarinlinjen har stor kompleksitet. Området skal også etter hvert avlaste redusert kapasitet for buss ved Bystasjonen; det skal tilrettelegges for flere busslinjer og reguleringsplasser. Til planprogrammets tema *Trafikk* ble det utarbeidet en studie av trafikkinfrastruktur og mobilitetspunkt på Fiskepiren av Asplan Viak (26.08.20). Rapporten gir utfyllende beskrivelse av innhold i et mobilitetspunkt, og konkluderer med at det ikke anbefales å etablere et parkeringshus av den størrelsen som sentrumsplanen foreslo. Programmeringen i studien viste seg å ikke ivareta havnedriften fullt ut, og det var behov for mer kartlegging for å gi et godt kunnskapsgrunnlag til planprogrammet.

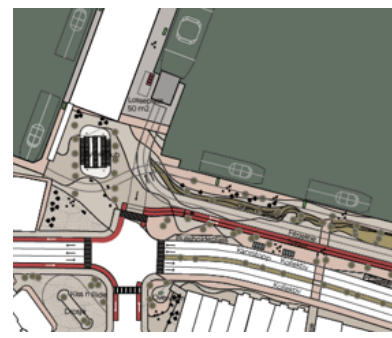
Studieområdet



Landvinninger realiseres ikke



Programmering



I samhandling med Kolumbus (buss og båt), Stavanger kommune, CID (City Impact Districts) og SU har SRH fått utarbeidet mulighetsstudien for Margarinlinjen-Fiskepiren, med leveranse fra Mad arkitekter i januar 2021, se vedlagte bilag 1. Innledningsvis var oppdraget å vise hvordan man midlertidig kunne løse havnerelaterte behov sammen med de øvrige funksjoner.



Det ble i prosessen funnet mest hensiktsmessig å vise en trinnvis utvikling av permanente tiltak, dvs hvordan man i en gitt rekkefølge kan få tilrettelagt for alle transportfunksjoner og bymessig utvikling.

Det er marginalt med areal i området til å løse alle funksjonsbehov og ambisjoner som følger av sentrumsplanen. Utvikling av et fullverdig mobilitetspunkt vil kunne løses med noe tilbud på Jorenholmen og Bekhuskaien, og det er behov for å tilrettelegge noen funksjoner på areal på sørsiden av Verksgt/Verksalmenningen ved Fiskepiren.

For å innfri tilbud innen sentrumsplanens formål som byrom/park ved Margarinlinjen (G1), vil planprogrammet anbefale landvinning – slik som illustrert i mulighetsstudien.

En av målsetningene for byutvikling i havnefronten er å ivareta og fremheve historisk identitet, og dette er synliggjort på flere måter. Arkitektkontoret Mad har identifisert fire byrom som kan få et helhetlig «bygulv». Selv om fylkesvei med biler og mer busser enn i dag skal gå gjennom området, vil programmeringen og tiltak bidra til at ferdsel er på menneskers premisser. Byrom og bygulv kan opparbeides slik at historisk strandlinje, sjøbunnslinjer og det gamle fisketorget blir synlig. Sykkelhub foran terminalbygget er plassert slik som retningen til den gamle Fiskepiren var.

SRH vil bidra til at det snarlig iverksettes tiltak i retning av målsetning for byutvikling. Ettersom arbeidet med *Gjennomføringsstrategi* i planprogrammet nå leder til at det ikke vil bli landvinning ved Fiskepiren, vil fokuset være å styrke området som knute- og mobilitetspunkt mellom sjø og land, og samtidig bidra med å styrke området som knutepunkt mellom øvrig mobilitet i byen og byrom med bedre kontakt med sjøen.

SRH vil legge til rette for at Margarinlinjen kan benyttes til hurtigbåter som går i charter- eller rutetrafikk. Elektrifisering er igangsatt i området, og det blir satt opp ladetårn for hurtigbåter etter behov. Det er målsetning om full elektrisk drift av ferger og hurtigbåter innen om lag tre år.

Den fullelektriske hurtigbåten omtalt som TrAM-prosjektet settes i rute fra Fiskepiren om halvannet til to år. Det vurderes nå mulighet for snarlig å ta inn den selvkjørende bussen langs Margarinlinjen og inn til Fiskepiren. Dette er en pilot i regi av Kolumbus som går til ca november 2022.

SRH har tatt initiativ til oppfølgingsmøte i mars med fylkeskommunen, Kolumbus, kommunen og SU, for å iverksette en god samhandling om det videre utviklingsarbeidet, der mulighetsstudien legges til grunn.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Mulighetsstudie Margarinlinjen-Fiskepiren, Mad arkitekter, 08.01.21