



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger, 8. des. 2021

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 15.12.21

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 15. desember 2021 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes på Teams, egen invitasjon kommer.

Vedlagt følger:

- Sakliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Ift. sak 67/21 oppfordres styremedlemmene til å befare området i Bjergsted forut for styremøtet.

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

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 15.12.2021

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
60/21	Protokoll fra styremøte 26.10.21 og 03.11.21
61/21	Havnedirektørens orientering desember 2021
62/21	Budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
63/21	Egenevaluering av styret 2021
64/21	Østre havn – Høringsuttalelse planprogram
65/21	Havnens ytre rammer – Status
66/21	Etiske retningslinjer
68/21	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
60/21	Protokoll fra styremøte 03.11.21
62/21	Budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025. Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper – Detaljert investeringsbudsjett
67/21	Bjergstedkaiaen – Analyse av Bjergstedprosjektet



Ekstraordinært styremøte dato: 26.10.21

Møtenr.: 11

Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS

CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Protokoll for ekstraordinært styremøte

Til stede:	Arnt-Heikki Steinbakk	Renate Gimre
	Björg Sandal	Jess Milter
	Sissel Knutsen Hegdal	Maria von Krogh (vara for Mimir Kristjánsson)
	Bjørn Kahrs	Leif Høybakk (Rep)
Forfall:	Mimir Kristjánsson	

Fra administrasjonen møtte Odd Bjørn Bekkeheien (daglig leder SRHD) og konsernkoordinator Katrine Johannessen. Dag Vevatne fra rekrutteringsbyrået Visindi bidro i møtet med en presentasjon av ansettelsesprosessen og kandidaten.

Styremøtet ble avholdt i Strandkaia 46, styremedlem Sissel K. Hegdal og Jess Milter deltok via Teams. Møtet startet kl. 15.30 og ble ledet av styreleder Arnt-Heikki Steinbakk.

Følgende sak unntatt offentlighet ble behandlet:

Sak 50/21 Ansettelse av ny havnedirektør

Visindi innledet møtet med en gjennomgang av rekrutteringsprosessen for ny havnedirektør. Kravprofilen som ble brukt som styringsverktøy i prosessen er utarbeidet sammen med Visindi, styrets representanter i ansettelsesutvalget, ledergruppen i SRH, utvalgte nøkkelpersoner i organisasjonen samt tidligere havnedirektør Merete Eik.

Visindi og ansettelsesutvalget har gjennomført flere intervjuer/fordypning med flere kandidater. Et enstemmig ansettelsesutvalg innstiller Magne Fjell som ny havnedirektør. Fjell oppfyller alle kravene som fremkommer av kravprofilen.

Vedtak:

Magne Fjell ansettes i stillingen som ny havnedirektør i Stavangerregionen Havn IKS. Lønnsvilkårene for stillingen er fastsatt kr. 1.300.000, - inkl. styrehonorar for deltakelse i heleide datterselskaper. Lønn kan første gang reforhandles i 2023. Det vil ikke bli foretatt justering av lønn før 2023.

Stillingen omfattes av selskapets offentlige og ytelsesbasert pensjonsordning gjennom KLP, samt kollektive forsikringsordninger. Arbeidsgiver dekker videre utgifter til telefon, aviser og privat bredbånd.





Møtet ble hevet kl. 16.35.

Arnt-Heikki Steinbakk

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Maria von Krogh

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 03.11.21

Møtenr.: 12

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede: Arnt-Heikki Steinbakk
Renate Gimre
Bjørn Sandal
Sissel Knutsen Hegdal (via Teams)

Bjørn Kahrs
Jess Milter (via Teams)
Maria von Krogh (vara for M.Kristjánsson)
Leif Høybakk (Rep)

Forfall: Mímir Kristjánsson

Fra administrasjonen møtte konstituert havnedirektør Odd Bjørn Bekkeheien, arealutvikler Hilde Frøyland, økonomisjef Anders Bruvik og konsernkoordinator Katrine H. Johannessen. Prosjektutvikler Krister Stabenfeldt møtte til sak 55 og 56.

Styremøtet ble avholdt i Strandkaiaen 46. Møtet startet kl 16.00 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.

Sakene ble behandlet i følgende rekkefølge: Sak 55, 56, 51, 52, 57, 53, 54, 58 og 59. Bjørn Kahrs møtte kl 16.40 under fremleggelse av sak 52.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 51/21 Protokoll fra styremøte 08.09.21
Vedtak: Protokoll ble enstemmig vedtatt.

Sak 52/21 Havnedirektørens orientering november 2021
Havnedirektøren orienterte om deponi for borekaks i Risavika og nye redningsstasjoner i Stavanger og Mekjarvik.
Vedtak: Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.





- Sak 53/21 Resultatrapport Q3 2021 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper**
Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 54/21 Møteplan og årshjul 2022 for styret i SRH**
Vedtak: Styret vedtar møteplan og årshjul for 2022 med følgende datoer:
Onsdag 23. februar – foreløpig dato/flyttes muligens en uke frem
Onsdag 16. mars (heldags styreseminar)
Onsdag 20. april
Onsdag 22. juni
Onsdag 14. september
Onsdag 9. november og torsdag 10. november (styreseminar)
Onsdag 14. desember

Møtestart er kl. 16.00 og avsatt møtetid 3 timer, om ikke annet avtales særskilt.
- Sak 55/21 Strandkaiaen – Mulighetsstudie**
Prosjektutvikler Krister Stabenfeldt presenterte saken.
Vedtak: Styret tar saken til orientering
- Sak 56/21 Detaljregulering fjellhall under Bjergstedparken**
Vedtak: Styret tar saken til orientering. Havnedirektøren orienterer styret når detaljregulering plan nr. 2766 er godkjent av Stavanger kommune.
- Sak 57/21 Investering til ekstra ladepunkt**
Havnedirektøren presenterte saken.
Vedtak: Styret vedtar at SRH investerer inntil 7 MNOK i et tredje ladepunkt for hurtigbåter i Stavanger havn; Lyse#2.
- Sak 58/21 Bjergsted Havnefront – Tomt B status. Unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**
- Sak 59/21 Eventuelt. Sak fremmet unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**



Møtet ble hevet kl 17.40

Arnt-Heikki Steinbakk

Jess Milter

Björg Sandal

Maria von Krogh

Renate Gimre

Bjørn Kahrs

Sissel Knutsen Hegdal



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 61/21
MØTEDATO: 15.12.21

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3
Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 07.12.2021

Havnedirektørens orientering desember 2021

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	61/21	15.12.2021	

Forslag til vedtak:

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



STATUS TÅLEGRENSEANALYSE

Det er gjennomført fire arbeidsmøter for utarbeidelse av *Tålegrenseanalyse*, to etter forrige orientering i sak 52/21. Det foreligger et første utkast til rapport. Formålet med Tålegrenseanalysen er en faglig vurdering som skal gi dokumenterte anbefalinger for hvordan overordnet mål i *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* skal innfris - at Stavanger skal være et bærekraftig cruisereisemål. Det er ikke gjort en tilsvarende analyse i norske byer tidligere, og derfor skal denne piloten for Stavanger ha en metode som kan gjenbrukes i andre cruisebyer. Det tas utgangspunkt i foreliggende modeller og teorier innen tålegrensevurderinger for turisme globalt. Data og informasjon som benyttes skal være etterprøvbare og kildehenvisninger er viktig.

Tålegrensevurderinger har ikke en allmenn standard for evaluering av turist-destinasjonen. Stavanger-modellen benytter åtte dimensjoner; havnens tålegrense (kaikapasitet), byens tålegrense, sosial tålegrense, miljømessig tålegrense, økonomisk tålegrense, visuell tålegrense, samfunnsmessig tålegrense (politiske rammer) og juridisk tålegrense.

Havnens tålegrense må ta utgangspunkt i eksisterende kaier. Vågen er delt i Indre Vågen og Ytre Vågen. Hovedalternativet for havneinfrastruktur til cruiseanløp er å kunne benytte Ytre Vågen. Grensen går ved ytre ende av Skagenkaaien og tvers over til Skur 6 på Strandkaaien. Det kartlegges også en tilleggsvurdering til hovedalternativet, der del av Skagenkaaien kan benyttes til cruiseskip med maks skipslengde 140 meter. Det er få slike skip, og formålet er å ivareta et tilbud til de små cruiseskipene – dette vil f.eks. gjelde Hurtigrutens skip. Denne bruken er i tråd med bestemmelser i Kommunedelplan Stavanger sentrum. Det gjøres også en vurdering av et sekundært alternativ med en ny kai i Bjergsted, samtidig som kaier i Ytre Vågen benyttes.

Region Stavanger organiserer på vegne av arbeidsgruppen en presentasjon av status i arbeidet for Kommunalutvalget, som sannsynligvis blir første møte i januar. Formålet er å gi en løypemelding og mulighet for politikerne til å gi innspill.

INTERNATIONAL CRUISE SUMMIT - MADRID

Bærekraft for cruiserederier og havner, i tillegg til pandemiutfordringene ble hovedtema på «International Cruise Summit» i Madrid i siste del av november. Det ellefte internasjonale cruisetoppmøtet i Madrid samlet 300 delegater fra rederier, havner og destinasjoner. SRH har deltatt årlig, bortsett fra på den første.

Symposiet var bransjens første fysiske møteplass i Europa, etter at pandemien la kvelertak på cruisetrafikken for halvannet år siden.

Cruisenæringen, som blomstret før pandemien, har riktignok gradvis tatt seg opp fra forsiktig oppstart noen få steder i august 2020. Siden i sommer og høst har aktiviteten økt i stigende takt. Rederiene forventer å ha om lag 80 % av flåten i drift etter årskiftet. De fleste skipene seiler bare vaksinerte passasjerer og mannskap om bord. Alle må også gjennom Covid-19-test før ombordstigning og jevnlig i løpet av cruisene.

En annen utfordring for næringen, er tap av tusenvis av viktige arbeidsplasser under pandemien i Europa (også mange i Norge). Jobber som bussjåfører og guider er fordampet, og flere små turoperatørselskaper og lokale bedrifter har redusert eller er forsvunnet. Verdifull kompetanse er dermed tapt eller har gått i dvale. Noen rederier har vansker med å rekruttere ansatte på grunn av pandemibegrensninger.

I Madrid var ellers det mest gjentatte ordet «bærekraft». Havnene har store utfordringer med infrastruktur for landstrøm. Bruk av naturgass som alternativ eller erstatning for tradisjonelt drivstoff øker kraftig. De travleste havnene må dermed ha infrastruktur for å kunne levere LNG til skipene.

Og neste år kommer er trettitalls helt nye og mer miljøskånsomme skip i drift. 13 av disse er megaskip med over 100.000 bruttotonnasje, utstyrt for å minimere miljøpåvirkningene. Stadig flere skip seiler på LNG (bla 6 av de 13 megaskipene) og kan enten koble seg til landstrøm eller bruke andre metoder for å minimalisere miljøavtrykk i havnene skipene besøker.

Cruisenæringen har forpliktet seg mht karbonnøytralitet innen 2050. Dermed er det viktig å fremme bruk av enda renere energikilder som hydrogen og å optimalisere alt energiforbruk om bord. fremdrift.

Det lysner, altså, selv om få tør å spå sikkert hvor hurtig oppstarten fortsetter. De fleste ser nok for seg et uforutsigbart første halvår i 2022, betydelig bedring i andre halvår, - og så noe som ligner «normalen» i 2023.

FORPROSJEKT LANDSTRØM RISAVIKA OG MEKJARVIK

Medio november mottok SRH melding fra Enova om innvilget støtte til et forprosjekt som omhandler utvidelse av landstrømanlegg i Risavika og etablering av landstrøm i Mekjarvik. SRH får 50 % støtte av forprosjektet som er beregnet til kr. 700 000,-.

BESØK AV STYRELEDER OG NY HAVNEDIREKTØR

Styreleder og ny havnedirektør, Magne Fjell, deltok i lunsjmøte for havnens ansatte fredag 19. november. SRH arrangerer lunsjmøter etter avholdte styremøter for å informere havnens ansatte om innhold og vedtak i møter, samt opplyse om annen relevant informasjon. Tilbakemeldinger både fra styreleder og ny havnedirektør var at det var både nyttig og hyggelig og delta i møtet. I forkant av lunsjmøte signerte Magne sin arbeidskontrakt og fikk en omvisning av lokalene i Strandkaiaen 44 og 46.

ELNETT21 - MIDTVEISMØTE

Elnett21-konsortiet med samarbeidspartnere var primo desember samlet i Utenriksterminalen i Risavika. Målet var å gjøre opp status og se på hvilke mål som er nådd og hva det bør satses videre på for å få best mulig resultater innen prosjektslutt i 2024. Elnett21 er midtveis inn i prosjektiden, men er egentlig bare begynnelsen på et godt spor på energi produksjon og deling, og ikke minst samhandling mellom næringsparker og havner.

Som partner i Elnett21-prosjektet har SRH investert 11 millioner kroner i å installere solcelleanlegg på taket av Utenriksterminalen og tilhørende batteri for lagring av overskuddsstrøm, samt 12 elbilladere og styringssystem. Som eneste partner med et fullført prosjekt holdt teknisk sjef Åsta Vaaland Veen og samarbeidspartner Kverneland Energi en inngående presentasjon om anlegget i Utenriksterminalen. Deltakerne på midtveismøtet fikk avslutningsvis også en befaring både på taket og nede ved battericontaineren.

I etterkant av midtveismøte er det publisert to artikler på Elnett21 sin side:

[Ved halvveismerket: Nå setter vi fart](#)

[Smartere strømforbruk med solceller på taket](#)

NY HAVBRUKSTEKNOLOGI

Medio november arrangerte Stiim Aqua Cluster og Norsk Industri i samarbeid med DNB og Stavanger kommune, en to dagers konferanse om lukket oppdrett i sjø og havbruk til havs. Konferansen samlet rundt 300 aktører fra oppdrettsnæringen, norsk maritim industri, teknologiselskaper, bank, finans, forskning og det offentlige. En rekke foredragsholdere delte ulike perspektiver på vekst og muligheter for videreutvikling av næringen. Bærekraft og det grønne skiftet var gjennomgående i alle presentasjoner. Næringen står ovenfor mange spennende muligheter og vekst, men også en rekke utfordringer knyttet til rammevilkår. SRH var deltaker på konferansen med den hensikt å være oppdatert på næringen samt for å knytte kontakter.

STAVANGERREGIONENS EUROPAKONTOR

Stavangerregionens Europakontor er et samarbeid mellom offentlig sektor, kunnskapsmiljøer og næringslivet i Rogaland. SRH har vært medlem av Stavangerregionens Europakontor over en lengre periode nå, og er representert både i arbeidsgruppen og styret. Intensjonen med Europakontoret er bl.a overvåke, analysere og spre kunnskap om utviklingen i EU og Europa og få kunnskap om hvilke prosjekt som settes i gang og ikke minst hva stønader en kan få. Helse, utdanning, mobilitet, smartby og ikke minst miljøvennlig transport er typiske relevante tema som er på agendaen.

Primo desember ble det gjennomført et fysisk møte i Egersund, der arbeidsgruppen i tillegg fikk se på offshore wind treningsanlegget og rotorblad reparasjon som er etablert der nede. Dette senteret har fått internasjonal oppmerksomhet, og kan i tillegg skape ringvirkninger, også på SRHs havneanlegg.

DEN DAGLIGE DRIFT (SRHD):

Aktiviteten i havnen er god, og man kan se tilbake på noen meget hektiske høstmåneder. SRH har hatt oppstartsmøte med revisorene fra KPMG og det er lagt planer for gjennomføring av årets revisjon.

Havnens prislister er gjennomgått og det er utarbeidet et forslag til endringer og prisjusteringer som legges frem som egen sak til styret i SRHD.

I Mekjarvik har det vært høy aktivitet siden sist styremøte, med 62 anløp mot 47 i samme periode i 2020. Sammenlignet med 2020 har det ikke vært store fartøy til kai i Mekjarvik over en lengre periode, noe som gjør at omsetningen er noe lavere. Det ligger fartøy til kai langs «Deep Water Terminal Mekjarvik» som ikke er fakturert pt. og som vil utgjøre en vesentlig forskjell på tallene.

Anløpene (fartøyene) som har vært mest innbringende i Mekjarvik i nevnte periode er «Rockpiper», «Saipem 7000», «Fjordnes» og «Seven Vega»

Året 2021 blir samlet sett ett historisk rekordår for ASCO sin aktivitet i Risavika.

For Fjord Line er passasjerutviklingen pr. i dag usikker, da dette i stor grad henger sammen med smittutviklingen. Når det gjelder frakt så forventer Fjord Line høy aktivitet i 2022. Ett av skipene skal tre uker i dokk i januar, noe som selvsagt påvirker volumet den måneden. Ellers er det ingen tegn til at volumene skal avta, snarere tvert imot.

Tine (Meierier) har pt. 24 traller i uken som går med Fjord Line innenriks. Antallet vil variere litt mellom sesongene deres, og hvor mye de får brukt båt. Men de er veldig fornøyde så langt, så Fjord Line håper på nærmer 1000 enheter fra Tine i 2022.

KORONANYTT

Covid-19 «staben» bestående av havnedirektør, maritim sjef og sikkerhetssjef har startet opp igjen faste statusmøter minimum en gang pr. uke grunnet smitteutviklingen. Staben følger smitteutviklingen i alle eierkommuner tett og har stort fokus på ivaretagelse av bedriftens ansatte. Stavanger kommune har også iverksatt ukentlige statusmøter for beredskapsstab og her deltar også SRH med sikkerhetssjef.

Innføringen av nye nasjonale retningslinjer og anbefalinger har medført at SRH har besluttet å avlyse to planlagte arrangement før jul; kundelunsj og pensjonistlunsj. Kundelunsjen skulle avholdes på Solastranden Gård. Det er besluttet å opprettholde bestillingen, men gjennomføres ved at Solastranden Gård tilbereder og sender maten til et eldresenter i Sola kommune. På den måten kan SRH glede andre i tillegg til å holde hjulene i gang i næringslivet.

Ellers gjelder følgende retningslinjer:

- Eksterne møter: Så langt det er mulig avholdes møter sammen med eksterne via Teams. Er det behov for å gjennomføre fysiske møter avklares dette med nærmeste leder.
- Interne møter: I den grad det er mulig, gjennomføres interne møter via Teams.
- Hjemmekontor: SRH har tilrettelagt for bruk av hjemmekontor, og det vil være frivillig å benytte seg av dette fremover. Ved symptomer på sykdom skal hjemmekontor benyttes.
- Jobbreiser: Det skal ikke gjennomføres jobbreiser inntil videre.
- Lunsj: Lunsj kan gjennomføres i kantinen i 44, og lokalet er nå tilrettelagt slik at ansatte kan sitte og spise med minimum 1 meter's avstand.

HMS

Tilsyn

Som informert om tidligere hadde Kystverket varslet om tilsyn på Ferry terminal Risavika (FTR) og Offshore terminal Risavika (OTR). Begge tilsynene gikk veldig bra. Kystverket skryter veldig av havnen og fremhever at vår sikkerhetssjef Arvid B. Nygaard besitter stor kunnskap og gjør en god jobb.

Det ble registrert to avvik:

- FTR: Sikkerhetskontroll av 5 % av de besøkende gjennomføres ikke i henhold til sikringsplan.
- OTR: Mangle skilting på to porter.
-

Arbeidet med å få lukke avvikene er igangsatt.

For FTR er det gjennomført møte sammen med Fjord Line/Securitas og Nordic Crisis Management (NCM). Det vil utføres endringer i sårbarhetsvurderingen for å få kontrollkravet ned til ca. 1 %. SRH forstår det slik av NCM at flere havneanlegg allerede har gjort denne øvelsen og dermed fått redusert kontrollkravene.

Når det gjelder OTR er det sendt mail til Kystverket med informasjon om at skilter er satt i bestilling og at saken dermed regnes som lukket. SRH har foreløpig ikke mottatt svar fra Kystverket på denne henvendelsen.

Trygghetsvandring

Lørdag 27. november deltok SRH ved maritim sjef, Dag Matre, under trygghetsvandringen i Stavanger sentrum. Trygghetsvandringen, hvor det er deltakere fra Politi, Rogaland brann og



redning, Stavanger kommune, skjenkekontroll, Natteravnene, vaktelskapet PSS og Stavanger sentrum, har som mål å skape et trygt uteliv i Stavanger.

Fokus under vandringen er blant annet skjenking, søppelsituasjon, drosjer, sparkesykler, belysning, tilhold for alkoholikere og narkomane, vold, vakthold og sikkerheten langs Vågen.

Som kjent har SRH nå fått på plass belysning av redningsleiderne i Vågen og i tillegg investert i fire redningsstasjoner bestående av båtshake, redningsstige og redningsbøye. To redningsstasjoner er nå plassert ut i Vågen og to i Mekjarvik.

Tiltakene som vi har gjennomført i Vågen ble godt mottatt av de som deltok på trygghetsvandringen og leder for Natteravnene mener at man nå har fått en langt tryggere havn.

FLOR & FJÆRE BÅTEN FLYTTES TIL MARGARINLINJEN

Etter eget ønske så vil Flor & Fjære flytte sitt faste avgangssted ut av Vågen og bort til Margarinlinjen (kaaien hvor biloppstillingen til Tau ferjen var). Hovedårsaken til flyttingen er først og fremst å unngå de problemer som arrangementer, og spesielt festivaler, i Vågen har skapt for Flor & Fjære og deres gjester gjennom årene.

Flor & Fjære har et stort behov for et permanent og godt synlig avgangssted slik at gjestene deres finner frem. Plutselig fravikelse medfører alltid problemer ved at gjestene blir forvirret og ikke finner avgangsstedet. Flor & Fjære trenger forutberegnelighet i den forstand at de må kunne stole på at avgangsstedet er det samme gjennom hele sesongen.

En del av kailinjen på Margarinlinjen avsettes som laste og lossesone slik som på Strandkaaien, hvor også andre aktører kan benytte kailinjen. Kailinjen er såpass lang, at den vil kunne håndtere flere fartøy samtidig. Helgøy Skyssbåtservice (som vil være Flor & Fjære sin faste båt) vil også her få tilgang til nattligge for sitt fartøy, på lik linje som Rødne har plass for nattligge til «Rygerelektra» i laste og lossesonen på Strandkaaien.

Flor & Fjære vil ha fortrinnsrett på området som avsettes for deres avganger, men området kan benyttes av andre aktører utenom dette.

SRH anser det som meget positivt at Flor & Fjære flytter til Margarinlinjen da dette vil medføre økt publikumsaktivitet i området Fiskepiren – Bekhuskaaien. For arealene på landsiden planlegger SRH å utforme dette arealet i sammen med Stavanger kommune. Området vil pr. definisjon være et «byrom». Flor & Fjære tillates å sette opp skilt, flagg etc. for å synliggjøre avgangsstedet til de reisende.

CRUISE

Så langt i år det blitt gjennomført 31 cruiseanløp og da i all hovedsak ved Strandkaaien. Frem til og med nyttårsaften ventes det ytterligere fire anløp. Det er mottatt en forespørsel om et mulig ekstra anløp på nyttårsaften noe som SRH har stilt seg positive til, men det er ikke mottatt endelig bekreftelse.

Cruiselisten for 2022 teller pt. 226 anløp.

Når det gjelder cruiseanløp til Sandnes så er vi inne i sist fase av arbeidet med å få på plass en samarbeidsavtale. Samtidig med at sakspapirer sendes styret avholdes det møte i Sandnes Havn hvor målet er å bli enige om de siste detaljene rundt samarbeidsavtalen.

PROSJEKTER

Lagerhall for Saltimport

Arbeider med fundamentering av bulkhallen pågår og Stangeland Maskin ligger i forkant av betongarbeid med utgraving for fundamenter. Betongentreprenør jobber med forskaling og armering. Stikningsingeniør fra Novaform er innom ved behov for utstikking og kontroll av akser etc. Frem mot jul vil det jobbes videre med grunnarbeid og betongarbeid. Betongentreprenør vil også jobbe i romjulen (ikke røde dager). Etter planen skal hallen stå ferdig 11.03.2022.

Kombinasjonsbygg til SafeClean

Søknad om rammetillatelse er innvilget. Igangsettingstillatelse (IG) for grunnarbeider har generelt tre ukers behandlingstid i kommunen. Teknisk plan og stiknings plan må følge IG søknad for Grunnarbeider – antatt klar uke 49.

Sola kommune har godkjent tiltaksplan for graving i forurenset grunn på Nautøya. Tillatelsen er gitt med vilkår i følgende deler av planen: 1.Tiltak, 2. Tiltaksplan, 3. Arealbrukskategorien, 4. Massehåndtering generelt, 5.Vannhåndtering og mellomagring, 6.Beredskap, 7.Rapportering og 8.Ansvar og frister.

Mottatte tilbud for tekniske fag (rørlegger, elektro og ventilasjon) er gjennomgått. Den tekniske leveransen skal gjennomføres som en totalentreprise og ved tilbudsfristens utløp var det mottatt tilbud fra tre forskjellige leverandørgrupperinger. Etter gjennomgangen er det valgt å gå videre med de to rimeligste tilbudene. Tilbyderne har forskjellige løsninger for ventilasjon, oppvarming og valg av trykkluftkompressor, og dette er saker som vil bli tatt opp i avklaringsmøter medio desember.

Mottatte tilbud på tømmer er også gjennomgått. Her var det fire tilbydere som hadde levert tilbud. Etter en sammenlikning av tilbud er det valgt å innkalle lavbyder til avklaringsmøte.

Når det gjelder fremdrift er prosjektet bak ift. opprinnelig plan som var ferdigstillelse av bygg til påske 2022. SafeClean har også forsinkelser på leveranse av produksjon teknisk utstyr og antar at utstyr kan være levert og klar til oppstart 1. september 2022. Bygg bør derfor være ferdig til 1. juli. Fremdriftsplanen er dermed snudd og så planlegges bakfra.

Trafobygg og ladning av hurtigbåter

Det er inngått kontrakt med Vest Betong AS for oppføring av trafobygget som skal eies av SRH. Lyse har inngått kontrakt med Blueday Technology AS for levering av likeretteranlegg og ladestasjon til Lyse 1. Lyse har også inngått kontrakt med LOS for kabelanlegg (sjøkabelanlegg og marine operasjoner) frem til de tre ladeuttakene på kai.

Rammetillatelsen er gitt med betingelse om at punktene nedenfor blir oppfylt.

1. Plan- og bygningsloven (pbl) med forskrifter må følges.
2. Ved kaien i er dag er det plass for Rogaland Brann og Redning IKS sin brannbåt og atkomst med brannbil frem til båten. Før det gis igangsettingstillatelse må det foreligge dokumentasjon for at denne atkomsten er akseptabel både under og etter utbyggingen.
3. Bygget ligger innenfor område for middelalderbyen Stavanger. Før det kan gis igangsettingstillatelse må det foreligge tillatelse fra Riksantikvaren for graving.
4. Mellom eksisterende parkeringshus og nytt bygg for trafo og landstrøm er det en

- ganske smal stripe. Det må redegjøres for tiltak.
5. Fasadene kan med fordel bearbeides. Det må redegjøres for materialbruk og kunst på veggen ved søknad om igangsetting.
 6. Arbeidet kan ikke starte før dere har søkt om – og vi har gitt – igangsettingstillatelse.
 7. Hvis ikke arbeidet er satt i gang innen tre år etter at tillatelsen er gitt, faller tillatelsen bort. Det samme gjelder hvis arbeidet innstilles i mer enn to år.

Det jobbes nå intensivt med å innfri/få på plass betingelse nr. 2, 3, 4 og 5 slik at vi kan søke igangsettingstillatelse.

Rep av Skansekaien

Det er inngått kontrakt med EB Marine AS for reparasjon av Skansepiren (cellespunt)

Det er i forbindelse med kontraktsinngåelse gjennomført et oppstartsmøte der det blant annet ble enighet at alle arbeider ferdigstilles innen 30. april 2022, så piren er klar til cruiseanløp 3. mai 2022.

AVTALER/ANBUD:

Forsikringer

Det er gjennomført anbud med havnens person- og skadeforsikringer. Det ble mottatt fem tilbud på personforsikringene og to tilbud på skadeforsikring. Medio november presenterte Willis (SRHs forsikringsmegler) de mottatte tilbud og deres anbefaling til valg av leverandører. På person- og tjenestereiseforsikring anbefales DNB og Gouda (dagens leverandør) og for skadeforsikring anbefales Protector Forsikring (dagens leverandør). Planlagt kontraktsinngåelse er 15. desember.

Elektrorådgiver

I forbindelse med forprosjektet med landstrøm i Risavika og Mekjarvik er det behov for elektrorådgiver og i den forbindelse har det vært ute en anbudskonkurranse på rammeavtale på konsulent elektrifisering. Anbudsfristen var 3. desember og målet er å få på plass en rammeavtale før jul.

Årsaken til at SRH ønsker å inngå en rammeavtale er at havnen i flere prosjekter ser behov for å ha en dyktig elektrorådgiver til å bistå organisasjonen i å gjøre rette valg og ta rette beslutninger til det beste for havnen.

Intern havnevei, Risavika

Ytelsesbeskrivelse/mengdeoppsett utarbeidet av Rambøll + prosedyreregler og kontraktsbestemmelser utarbeidet av SRH utgjør komplett anbudsforespørsel som ultimo november ble sendt fire forskjellige grunntreprentører. Anbudsbefaring gjennomføres torsdag 9. desember og tilbudsfrist er satt til 6. januar 2022.

SRH har også behov for å engasjere byggeleder for prosjektet intern havnevei. Anbudspapirer ble 2. desember sendt tre forskjellige firma. Tilbudsfrist er satt til 15. desember.



Serviceavtale landstrømanlegg

SRH har vært ute på anbud og innhentet tilbud på serviceavtale for havnens landstrømanlegg i Stavanger sentrum og Risavika.

Avtale om service og beredskap landstrømsanlegg er inngått med Blueday Technology AS. Avtalen trer i kraft fra januar, etter at Blueday har fått anledning til å bli kjent med anlegget.

I forbindelse med ny avtale kommer SRH til å gjøre følgende grep:

- Utarbeide og iverksette plan for reservedels-lager
- Rutine for daglig/ukentlig oppsyn
- Forbedre kommunikasjonsrutine for utrykningsoppdrag

Nevnte grep vil kunne hjelpe til med å få bedre driftsstabilitet på landstrømanleggene med tilhørende utstyr (kabeltromler, koplingsskap mv.)

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien

Konstituert havnedirektør



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 62/21
MØTEDATO: 15.12.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 06.12.21

Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn IKS og konsern

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	62/21	15.12.2021	
Representantskapet for SRH IKS	10/21	20.12.2021	

Forslag til vedtak:

- «1. Budsjettet for 2022 godkjennes.
2. Økonomiplan for 2022-2025 godkjennes.
3. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken på inntil 156,5 MNOK.
4. Styrets vedtak i pkt. 1-3 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.»



1) Selskapet

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

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

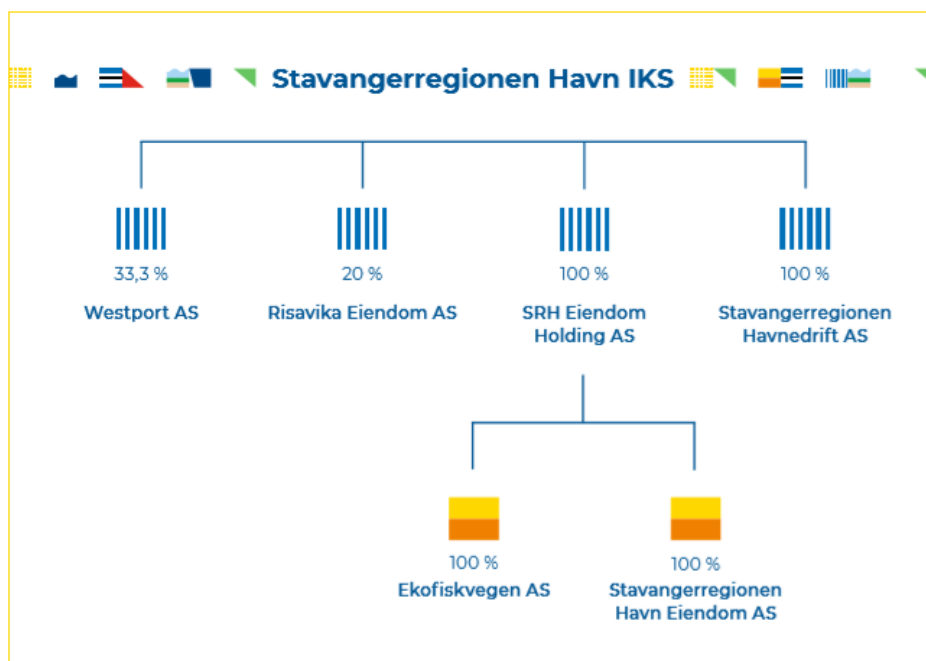
Datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS (**SRHD**) står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen. Selskapet leier kaier, arealer og bygninger av morselskap og søsterselskap, og fremleier disse til havnens brukere. SRHD tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll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

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

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

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

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



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

Det er til sammen 26 ansatte i konsernet; tre ansatte i morselskapet SRH IKS og 23 ansatte i SRHD.

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

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

§ 1. Formål

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

Et utvalg (Hjelmeng-utvalget) har sett på konkurranse på like vilkår-arbeid i offentlige og private aktører, det kunne fått påvirkning på IKS-loven, og havnenes vilkår kunne ha blitt endret. Siste publiserte rapport er fra januar 2020¹. ESA mener at Norge bryter EØS-reglene og det jobbes med dette tema i departementet.² Dette kan få konsekvenser på sikt for havnevirksomhet, men er ukjent i hvilket omfang.

SRH konsernet har levert skattemeldinger som begrenset skattepliktige etter skatteloven § 2-32 2.ledd. Ytterligere opplysninger finnes i årsrapporten 2020 note 9³.

2) Organisasjon

I 2021 har SRH styrket staben med en byggdrifter. Havnedirektør Merete Eik trådte ut av stillingen som havnedirektør i slutten av september 2021. Konstituert havnedirektør Odd Bjørn Bekkeheien vil lede organisasjonen frem til ny havnedirektør, Magne Fjell, starter 1. februar 2022. Virksomheten jobber kontinuerlig for å tilrettelegge den maritime næringen for fremtiden, og gjøre regionen mer attraktiv for næringsdrivende. Det pågår flere store prosjekter som fremmer sjøtransporten som transportform, i tillegg til energioptimalisering og elektrifisering (kai, eiendom, fartøy, kjøretøy, trucker, etc.).

3) Markedsutsikter

Den siste tiden har vært preget av større hendelser som vil prege økonomi, handel og tilhørende logistikk i lengre tid fremover. Desember startet med økende koronasmitte og nye virusmutasjoner som vil påvirke markedet, og det gir utfordringer i arbeidet med budsjettering.

Den globale pandemien har gitt forsinkelser på produksjon og uforutsigbarhet på tilbud og etterspørsel. I mars 2021 kjørte kontainerskipet «MV Ever Given» seg fast i Suezkanalen som resulterte i all stans av trafikk i begge retninger i flere dager, og det tok over tre måneder før skipet forlot kanalen. Dette viser sårbarheten i global handel og har skapt ubalanse med lange ringvirkninger, også på vårt hjemmemarked. Over 12% av global handel går gjennom Suezkanalen hver dag.

Asia har et enormt behov for godsfartøy og presser ratene betydelig opp, spesielt på de mindre godsfartøyene som server det såkalte shortsea (kortere distanser) markedet.

¹ [Andre rapport om Hjelmeng-utvalget klar - regjeringen.no](#)

² [Sektorgjennomgang knyttet til konkurranse på like vilkår](#)

³ [Årsrapport-2020-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](#)



Tilbud og etterspørsel på energi, og ikke minst konvertering til renere energi, har skapt et uforutsigbart kostnadsbilde for rederne. I sum skaper dette et vanskelig og uforutsigbart marked for sjøveien, spesielt på shortsea markedet.

Optimisme er allikevel til stede. Det har allerede kommet flere fartøy som er langt mer energieffektive, og flere er i bestilling, både nybygg og ombygginger.

Flere større aktører ser på muligheter for å vri godsstrømmer fra Øst-Norge direkte inn til vest via sjøveien. Offshore olje- og gassproduksjon er globalt konkurransedyktig rent økonomisk, som betyr gode ringvirkninger til Norge og regionen.

Energi og offshore

Regionen vår har Nord-Europas største olje- og gassklynge, og et velfungerende base- og havneanlegg er avgjørende for effektiv drift og logistikk i næringen. Sammenligning med fjoråret viser en oppgang på ca 8% for offshoreanløp som totalt var på 2450 anløp i 2020.

Olje- og gassprisen har i 2021 vist en økende trend sammenlignet med 2020, og offshorefeltene er globalt økonomisk konkurransedyktige. Dette vil gi god aktivitet og etterspørsel til rigg-markedet, og forsyning fra basene fremover.

På norsk sektor forventes det en flat eller moderat økning i aktivitet i 2022 i forhold til 2021, men med en forventet økning mot slutten av året. Dette henger sammen med skattepakken oljebransjen fikk i forbindelse med Covid-19 situasjonen, noe som betyr økt fokus på innlevering av *Plan for Utbygging og Drift* (PUD) innen utgangen av 2022. Etter dette forventes en økning av aktiviteten innen sektoren. En av flaskehalsene kan da bli tilgjengelige skip da størstedelen av flåten allerede er i drift. I de siste årene har de fleste rederiene benyttet muligheten til å avhende eldre skip til andre bransjer, eller resirkulering.

For enkelte aktører regionalt estimeres det en nedgang på tonnasje siden opp mot 25% i 2022, men ser en oppgang i 2023 og fremover.

Gods

Konvensjonelt gods håndteres av terminalselskapet Westport. De håndterer den daglige godstrafikken i tillegg til godset fra utenriksfergen Fjordline. Westport forventer et noe uforutsigbart 2022, men er forsiktig positive og forventer en liten økning totalt sett.

Fjordline startet opp igjen med daglige avganger 1. mai 2021 (etter restriksjoner som følge av Covid-19), og de opplever en økning i Stavanger sett opp mot 2019, som var siste fulle driftsår.

Gods til og fra Hirtshals har økt mest, men innenrikstrafikken mellom Bergen og Stavanger har hatt en god utvikling i høst og en ser veldig lyst på utsiktene her for 2022.

Tilbakemelding fra enkelte containerredere er oppimot 20% økning hittil i år, spesielt på eksportsiden. Med hensyn til 2022 så har allerede chartermarkedet på skip opplevd rateøkninger på opp mot 200% grunnet global etterspørsel, som vil skape en unngåelig økning i fraktratene. Dette betyr tøffere konkurranse mot bil, ferge og RoRo markedet som ikke er utsatt for de samme markedskreftene. Ambisjonene er likevel å opprettholde 2021-volumet.

Nye markeder

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

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

SRH jobber med andre store aktører for å legge til rette for fremtidens energikilder, blant annet gjennom deltakelse i Elnett21.

Havbruksnæringen er på økende front i regionen. Det er bevist at eksport av fersk laks helt fra Trondheimsregionen ned til kontinentet er fullt mulig. Rogaland har her et mulighetsrom til å forsterke eksporten ytterligere på sjø. Norge er verdens nest største fiskeeksportør, og Rogaland produserer like i underkant av 7% av Norges totalproduksjon, noe som tilsier at potensiale for sjøfrakt er stort.

Cruise

Siste halvår i 2021 kom cruisetrafikken så vidt i gang igjen, etter pandemipausen på nøyaktig 16 måneder. Utsiktene for 2022 er fremdeles usikre på grunn av pandemien, men også i en viss grad i påvente av lokale beslutninger om nivået på cruisetrafikken til Stavanger i årene fremover. På lenger sikt har cruise potensialet for betydelig verdiskaping i byen og regionen.

I 2021 ser det ut til at det ender opp med ca 35 anløp og om lag 19 000 passasjerer.⁴ I 2022 er foreløpig antall cruiseanløp rett over 200, som også er det midlertidige «tak» som er satt for Stavanger. Endringer (kanselleringer) må forventes, tatt i betraktning at pandemiutsiktene er usikre. Det er også uavklart i hvilken grad skipene vil kunne ha med passasjerer fra andre kontinenter (for eksempel USA).

Bransjen og rederiene synes å ha gjenvunnet tilliten i kundemassen. Det meldes om stor etterspørsel fra folk som vil på cruise, ikke minst til Norge. Norge og Stavanger et populært reisemål med flott, ren natur og trygge omgivelser. Det settes strengere miljøkrav som vil gi en renere reiseform for fremtiden, og Cruisestrategi for Stavangerregionen, vedtatt i 2020, har en visjon om å bli en utslippsfri destinasjon i 2030.

Eiendom

Ifølge siste rapport fra Eiendomsmegler 1 SR-Eiendom for næringseiendommer i Stavangerregionen, er det god aktivitet og redusert arealledighet i forhold til forrige rapport fra mai 2021. Tall fra mai 2021 presenteres i parentes. Arelledigheten for kontorer er nå 9,8%. (6,5%) For kombinasjonseiendommer er ledigheten på 4% (5,5%). Det er vekst i leieprisen i Stavanger sentrum, ellers stabile leiepriser. I øvrige områder i regionen er det baseområdene som har høy ledighet på kontorarealer. Det er stabil ledighet og leiepriser som holder seg på stabile nivåer.

⁴ I 2020 hadde SRH 6 anløp og 7000 passasjerer.

Risavika

Risavika har etterspørsel etter innvendig lagringsplass, og er nær fullt utleid. Det pågår tilrettelegging for flere terminalbygg for å møte et langsiktig behov for utviklingen i godstrafikken. SRH har forholdsvis lite ledige kontorarealer, og attraktiviteten for Utenriksterminalen er styrket med busstilbud helt ned til terminalen.

Det pågår bygging av et kombinasjonsbygg på ca. 2 500 m² med tilhørende uteareal for SafeClean AS som driver med kjemisk rensing av rør.

Bulkhall for Saltimport AS for opptil 40 000 tonn salt blir ferdigstilt våren 2022 og vil generere flere anløp fremover.

I Risavika er det store arealer som gir spennende utviklingsmuligheter for både lagerbygg, utelager og kombinasjonsbygg. Det arbeides med planlegging av en ny masterplan, i tett dialog med og i samarbeid med eksisterende og nye kunder i området.

Ny intern havnevei er ferdig prosjektert, og anbudsprosessen for opparbeidelse av grunn er igangsatt. Prosjektet omfatter etablering av ny utkjøring fra Utenriksterminalen med ny intern havnevei mellom Utenriksterminalen og Nautøya. Dette vil gi området en langt bedre logistikk og tilknytning til kaianleggene da en kan kjøre såkalte uregistrerte kjøretøy tilknyttet havnedriften.

Mekjarvik

I Mekjarvik er det stabil aktivitet, og flere aktører ønsker seg hit. Næringsområdet har sentral beliggenhet og det kan drives operasjoner hele døgnet, hele året. Det er økt etterspørsel av lagring og aktivitet over kai i forbindelse med Rogfast utbyggingen.

Stavanger sentrum

I Nedre Strandgate 89 har Møbelgalleiet nylig etablert seg (1. november) etter en kundetilpasset ombygging av hele 2. etasjen. Det har blitt et flott lokale som vil trekke mer aktivitet til området.

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

Bekhuskaiaen skal på sikt transformeres som en del av byutviklingen iht. KDP-sentrum, men det er usikkerhet ift. når endringer vil skje.

4) Farvannsavgift 2022

Selskapets ansvar for sikkerhet i havne- og farvannsområder kan finansieres med farvannsavgift hjemlet i havne- og farvannslovens § 36. Avgiften skal settes til selvkost, med beregningsmetode som følger av forskrift og retningslinjer. Selskapet utarbeidet en etterkalkyle for årene 2012-2016, som viste et opparbeidet akkumulert fond inkludert renter på kr 27,6 mill. pr. 31.12.16. (jfr. regnskapsnote 13). Fondet skal tilbakeføres selvkostregnskapet over en periode på maksimalt fem år. Innkrevingen ble redusert etter beregningen i 2016 og tilbakeført i løpet av femårsperioden. Estimert pr 31.12.21 er akkumulert fond på kr 9,9 MNOK som tilhører årene etter 2016. Årlig disponering av fondet føres mot inntekt slik at resultatregnskapet gir en riktig presentasjon av årets aktivitet i selskapet (sammenstillingsprinsippet). Samlet inntektsført anløpsavgift i regnskapsåret blir således lik kostnader knyttet til denne aktiviteten. Kostnadene er redusert de siste årene i forhold til farvannsavgiftsområdet og SRH har ikke innkreving pr nå.

Disponering av selvkostfondet har følgende prognose:

Stavangerregionen Havn IKS

Farvannsavgift 2015-2025

Hovedtall og disponering av fond

Tall i TNOK								Prognose	Økonomiplan		
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IB	21 962	27 724	27 620	21 355	15 771	15 249	13 115	9 891	6 440	2 907	-
Inntekter	14 031	11 714	3 638	3 057	3 455	958	-	-	-	799	3 879
Kostnader	-8 746	-12 280	-10 329	-9 077	-4 329	-3 287	-3 446	-3 633	-3 646	-3 742	-3 879
Resultat	5 285	-566	-6 691	-6 019	-874	-2 329	-3 446	-3 633	-3 646	-2 943	-
Renter fond	477	462	430	435	353	196	222	182	113	37	
UB	27 724	27 620	21 359	15 771	15 249	13 115	9 891	6 440	2 907	-	-

5) Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025

Som beskrevet under punkt 3 «Markedsutsikter» er det vanskelig å forutse utviklingen i markedet for tiden fremover. Regnskapslovens prinsipper § 4-1 er forsøkt anvendt i budsjettarbeidet (transaksjonsprinsippet, opptjeningsprinsippet, sammenstillingsprinsippet og forsiktighetsprinsippet). SRH har ikke tillagt renter på anleggsmidlene i investeringsbudsjettet, men resultatført i perioden det forventes at de påløper i budsjetterte resultatregnskap. En har vært forsiktige med å øke inntektene på nye investeringer og inntektene er økt tilsvarende avskrivningen i det enkelte år (2022-2025). Det er ikke medtatt avskrivninger og justeringer som kommer fra oppkjøp av virksomheter (UT, Ekofiskvegen og RH), som beregnes ved årsslutt.

For mer detaljert informasjon se bilag 1.

Hovedtall i SRH og konsern:

Økonomiplan 2022 - 2025 Konsern

	Budsjett 2021	Prognose 2021	Økonomiplan 2022-2025			
			Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter	187 406 683	192 239 908	210 741 326	229 982 950	234 744 334	245 722 178
Driftskostnader	119 688 555	112 616 770	126 619 390	130 645 817	132 722 386	134 850 887
Driftsresultat	67 718 128	79 623 138	84 121 936	99 337 133	102 021 948	110 871 291
Finans	-39 133 496	-39 215 996	-43 260 000	-48 710 000	-54 510 000	-60 610 000
Resultat før skatt	28 584 632	40 407 142	40 861 936	50 627 133	47 511 948	50 261 291
Estimert skattekostnad 22 %			8 989 626	11 137 969	10 452 629	11 057 484
Resultat etter skatt			31 872 310	39 489 164	37 059 320	39 203 807

Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn IKS

	Budsjett 2021	Prognose 2021	Økonomiplan 2022-2025			
			Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter	35 899 993	35 899 993	40 802 876	56 965 944	59 254 634	61 600 810
Driftskostnader	34 779 849	34 132 268	37 964 631	40 500 933	41 050 642	41 614 094
Driftsresultat	1 120 144	1 767 725	2 838 245	16 465 011	18 203 992	19 986 717
Finans	-1 154 476	-1 200 000	-2 750 000	-7 600 000	-13 700 000	-20 100 000
Resultat før skatt	-34 332	567 725	88 245	8 865 011	4 503 992	-113 283

Inntekter

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

Det forventes en økning i kaivederlag i forhold til 2021. Usikkerheten til cruiseaktiviteten er stor for 2022. Det er lagt inn 10 MNOK i kaivederlag. I bestilling ligger det inne over 200 anløp. For budsjettet er det lagt inn halvparten av anløpene og med et belegg på 50% av maks passasjerer.

Varevederlaget forventes å ha en nedgang i 2022 i forhold til et godt 2021. Det forventes en økning i 2023 over nivået som har vært i 2021.

Tjenesteleveranser forventes å øke i forhold til 2021, mye på grunn av økt leveranse av strøm og vann.

ISPS-vederlaget forventes å øke i forhold til 2021 med en økning i årene som kommer grunnet økt cruiseaktivitet.

For utleie eiendom viser prognosen en økning i årene framover som følge av nye leieavtaler og prisstigning på ca 2,5%. Andre driftsinntekter i årene framover er også knyttet til utleie eiendommer. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer som trolig vil gi økte inntekter, i budsjettet er inntektene satt lik avskrivning på nye driftsmidler. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett.

For mer informasjon se bilag 1.

Kostnader

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

Varekosten er satt opp betydelig i forhold til 2021, og er knyttet til salg av strøm, vann og økt cruiseaktivitet.

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

Reparasjon og vedlikehold er justert opp i forhold til 2021. Oppjusteringen skyldes planlagt vedlikeholdsarbeid, og det er tatt høyde for ukjente forhold.

SRH forventer at reiseaktiviteten i 2022 er naturlig høyere enn de tidligere årene grunnet mer normalisert samfunn.

Det er avsatt for tap på fordringer i andre driftskostnader på 2,3 MNOK. Avsetningen for tap er gjort på generelt grunnlag og forsiktighetsprinsippet.

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

For mer informasjon se bilag 1.

Investeringer Stavangerregionen Havn konsern

Investeringsbudsjett for 2022-2025

Anleggsmiddel	2022	2023	2024	2025	Sum
Kai	13 450 000	62 500 000	57 500 000	185 000 000	318 450 000
Bygg	98 000 000	68 000 000	49 000 000	60 000 000	275 000 000
Tomt	10 050 000	5 500 000	19 500 000	72 000 000	107 050 000
Elektifisering og miljø	44 000 000	95 000 000	145 000 000	43 000 000	327 000 000
Andre driftsmidler	8 000 000	5 900 000	6 200 000	6 200 000	26 300 000
Sum investeringer	173 500 000	236 900 000	277 200 000	366 200 000	1 053 800 000

Detaljer om framtidig erverv av driftsmidler anses som unntatt offentlighet iht § 23, og detaljerte beløp for dette er ikke tatt med i oppstillingen ovenfor. Se sak 62/21 unntatt offentlighet for et spesifisert investeringsbudsjett. Vesentlige investeringer i perioden 2022-2025 er kort beskrevet nedenfor. Flere av investeringene i 2022 er igangsatt i 2021 og har tidligere vært i budsjettet for 2021.

Investeringer i kaier:

- Ny kai i Bjergsted
- Oppgradering av eksisterende kaier
- Kaiutvidelser

Investeringer i bygg:

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

Investeringer tomt

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

Elektrifisering og miljø

- Ny elektrisk arbeidsbåt - levering utsatt fra høsten 2021 til våren 2022
- Landstrøm til cruise
- Landstrøm og lading Risavika
- Lading hurtigbåter Stavanger sentrum
- Landstrøm til Mekjarvik
- Utstyr knyttet til prosjekt Elnett21
- Energi/miljø optimalisering bygg (eksempelvis bruk av takflater)

Andre anleggsmidler

- Kjøretøy
- Digitalisering
- Annet driftsutstyr

Av samlede investeringer i fireårsperioden er 31% knyttet til miljøtiltak. SRH er en tilrettelegger for å fremme sjøtransport som transportform og det er formålet bak investeringene. Eksempelvis ved å få mer gods fra vei til sjø. Dette er i seg selv et veldig viktig miljøtiltak, men investeringer knyttet til dette er nødvendigvis ikke med i andelen miljøtiltak på 31%.

SRHs plan for havneutvikling viser et stort omfang av mulige investeringer. Noe er det SRH som har tatt initiativ til, mens andre er basert på byutvikling på havnens arealer i Kommunedelplan Stavanger sentrum. Det er avsatt midler til utvikling av noen av mulighetene omtalt i havneutviklingsplanen. For nye arealer er det lagt opp til utarbeidelse av mulighetsstudier og økonomisk analyse av forretningsmuligheter først, etterfulgt av utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Det er ofte behov for tidlig å gjennomføre grunnundersøkelser, eller utfyllende undersøkelser fra tidligere prøvetaking. Prioriterte områder til denne type tidligfase utvikling i kommende periode er i første omgang Strandkaien og Risavika øst, i sistnevnte område er det utført grunnundersøkelser. Det er satt av midler til disse områdene, samt oppføring av bygg på Strandkaien, uten at det er navngitt med prosjektnavn. Utgifter til nevnte aktiviteter er fordelt på kostnader og investeringer. Ved årsoppgjøret tas en vurdering relatert til investering versus kost. Det er også satt av midler i kostnadsbudsjettet til tidligfase arbeid med utvikling av Bekhuskaien. Større prosjektinvesteringer er navngitt i investeringsbudsjettet.

Finansposter

Finansreglementet ble opprettet høsten 2020 og godkjent i sak 44/20. Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i SRH med datterselskap. For rapportering på reglementet første halvår 2021 vises det til sak 40/21.

SRH har ikke tatt opp nye lån i 2021, men har brukt ubenyttede midler fra 2020 på 9 MNOK. I tillegg er det avsatt midler til ny arbeidsbåt i EUR. Resten av investeringene er selvfinansiert pr nå. SRH IKS har en ubenyttet trekk-kapital hos Kommunalbanken på 55 MNOK som tas opp i løpet av desember.

I tillegg til lån i Kommunalbanken har konsernet lån i Danske Bank på 801 MNOK pr 31.12.21. Lånet har en avdragsprofil på 25 år med en løpetid på to og tre år (såkalte ballonglån). Lånet i Danske Bank består av lån i SRHEH og SRHE. SRHE har i tillegg en kostbar rentesikringsavtale som er beskrevet i Årsregnskapet 2020 note 14⁵. SRHEH har tatt to rentesikringer på 200 MNOK i januar 2021. Se beskrivelse i Rapportering på reglementet første halvår 2021 i sak 40/21.

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

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

⁵ [Årsrapport-2020-Stavangerregionen-Havn-IKS.pdf \(stavangerhavn.no\)](#)

Oversikt langsiktig gjeld og avdrag SRH konsern	2021	2022	2023	2024	2025
Lån SRH pr 1.1	254 606	229 847	211 036	193 750	176 464
Låneopptak 2019					
Avdrag gammel gjeld	-24 759	-18 811	-17 286	-17 286	-17 286
Lån SRH pr 31.12	229 847	211 036	193 750	176 464	159 178
Nye lån pr 1.1	-	55 000	113 500	344 478	614 748
Låneopptak	55 000	60 000	236 900	277 200	366 200
Avdrag 20 år	-	-1 500	-5 923	-6 930	-9 155
Nye lån pr 31.12	55 000	113 500	344 478	614 748	971 793
Sum lån SRH IKS 31.12	284 847	324 536	538 228	791 212	1 130 971
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 1.1	345 000	330 000	315 000	300 000	285 000
Avdrag 25 år fra 31.12.18	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000	-15 000
Nedbetaling lån 31.12.20 (2 års balong lån)					
Refinansiering 31.12.20					
Lån SRH Eiendom Holding AS pr 31.12	-	330 000	315 000	300 000	270 000
Lån SRHE AS pr 1.1	490 280	468 560	446 840	425 120	403 400
Avdrag 25 år	-21 720	-21 720	-21 720	-21 720	-21 720
Nytt lån					
Avdrag nytt lån					
Lån SRHE AS pr 31.12	468 560	446 840	425 120	403 400	381 680
Sum lån SRHEH og SRHE 31.12	798 560	761 840	725 120	688 400	651 680
Sum lån SRH konsern 31.12	1 083 407	1 086 376	1 263 348	1 479 612	1 782 651
Sum årlige avdrag	61 479	57 031	59 928	60 936	63 161
Sum estimert rentekostnader	39 466	43 710	48 810	54 610	60 710

* Rentekostnadene er et estimat ut fra utvikling i rentemarkedet og tidspunkt for opptak av nye lån. SRHE (tidligere RH) har en rentesikringsavtale som ble inngått i 2014 og går fram til mai 2027. Denne har en negativ verdi på ca. 111 MNOK. Pr årsregnskap 2020 er negativ verdi vist i note. Rentetekostnaden har derfor en høyrente som følger av rentesikringen. Den negative verdien er innregnet ved oppkjøp av Risavika Havn AS. I årsregnskapet justeres rentekosten ned linert med 17 MNOK. Dette blir ikke hensyntatt i budsjettsaken (andre merverdier som går andre veien er heller ikke medtatt i budsjettsaken).

Tabellen viser oversikt over langsiktig gjeld, avdrag og rentekostnad, og har lån i SRH IKS markert med rødt da selskapsavtalen må oppdateres. Selskapsavtalens låneramme er på 300 MNOK pr dags dato.

Likviditetsprognose

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

Forenklet kontantstrøm 2022 basert på budsjett	Budsjett 2022
Resultat før skatt	40 861 936
Justert for avskrivninger og farvannsavgift	43 781 866
Kontantstrøm fra drift	84 643 802
Avdrag	57 965 700
Kontantstrøm etter avdrag	26 678 102
Investeringer	-173 500 000
Låneopptak	60 000 000
Kontantstrøm	-86 821 898
Låneopptak desember 2021	55 000 000
Avsatt midler arbeidsbåt	7 000 000
Kontantstrøm etter justeringer knyttet til 2021	-24 821 898

Det er flere faktorer som spiller inn, og de største usikkerhetsmomentene er justering på tidsavgrensede poster. Dersom prognosen stemmer vil det redusere likvide midler. De vesentlige investeringene som er igangsatt fører ikke til negativ kontantstrøm, men de investeringene som ikke er igangsatt må finansieringen revurderes ved øking av låneopptak for å nedjustere den negative kontantstrømmen. Låneopptaket i vedtak 3 er 156,5 MNOK, mens oppstilt kontantstrøm over viser et låneopptak på 60 MNOK. Dagens selskapsavtale gir SRH kun mulighet til å låne 35,5 MNOK, i tillegg til de 55 MNOK som belånes i desember 2021. Prognosen tar ikke hensyn til mulige skattekostnader.

Selskapet har pr i dag tilfredsstillende likviditet. Under viser bevegelsene på konsernkontoen gjennom 2021.



Bildet over viser likviditeten i konsernkontoordningen per 03.12.21 6,3 MNOK. I tillegg har konsernet en bevilget kreditt på 20 MNOK. SRH IKS har sikret arbeidsbåt kjøpt i EUR, der EUR konto har en verdi på 5,8 MNOK. For å bedre avkastning har en valgt å plassere 35 MNOK i en plasseringskonto i KLP med bedre rentebetingelser, men med 31 dagers varsel for uttak.

Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler at fremlagt Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 godkjennes, samt at havnedirektøren gis fullmakt til å inngå låneavtale med Kommunalbanken.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg:

Bilag 1	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn konsern
Bilag 2	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 SRH Eiendom Holding AS
Bilag 5	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 6	Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Ekofiskvegen AS
Bilag 7	Protokoll sak 62 vedtak 3

Økonomiplan 2022 - 2025 Konsern

Økonomiplan 2022-2025

	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Farvannsavgift	3 211 565	3 211 565	3 633 013	3 723 838	3 816 934	3 912 358
Kaivederlag (u/cruise)	20 540 293	23 500 000	24 171 250	24 775 531	25 394 920	26 029 793
Cruise (kaivederlag)	4 500 000	1 800 000	10 227 586	20 966 551	21 490 715	22 027 983
Varevederlag	7 892 482	11 500 000	10 069 500	10 321 238	10 579 268	10 843 750
Tjenesteleveranser	9 710 000	11 000 000	12 925 500	13 248 638	13 579 853	13 919 350
ISPS-vederlag	9 700 000	9 000 000	12 792 036	17 111 837	17 539 633	17 978 124
Utleie eiendom	130 178 343	130 178 343	136 822 441	139 732 817	142 237 948	150 903 131
Andre driftsinntekter	1 674 000	2 050 000	100 000	102 500	105 063	107 689
Sum driftsinntekter	187 406 683	192 239 908	210 741 326	229 982 950	234 744 334	245 722 178
Driftskostnader						
Varekost	11 868 927	11 500 000	14 802 000	15 163 770	15 534 418	15 914 164
Leiekostnader	1 224 156	1 224 156	1 231 699	1 266 269	1 301 835	1 338 427
Lønnskostnader	29 743 621	29 743 621	30 406 949	31 167 123	31 946 301	32 744 959
Avskrivning	48 466 002	46 500 000	47 414 879	49 480 879	49 548 620	49 617 870
Konsulenttjenester	6 688 793	6 668 793	7 324 990	7 508 115	7 695 818	7 888 213
Reparasjon og vedlikehold	6 738 000	6 000 000	7 820 000	8 015 500	8 215 618	8 421 284
Reise, opphold mv	181 878	50 000	550 000	563 750	577 844	592 290
Salg,markedsføring repr.	1 730 200	1 730 200	1 750 000	1 793 750	1 838 594	1 884 558
Andre driftskostnader	13 046 978	9 200 000	15 318 873	15 686 661	16 063 338	16 449 122
Sum driftskostnader	119 688 555	112 616 770	126 619 390	130 645 817	132 722 386	134 850 887
Driftsresultat	67 718 128	79 623 138	84 121 936	99 337 133	102 021 948	110 871 291
Finans						
Finansinntekter	332 500	250 000	450 000	100 000	100 000	100 000
Finanskostnader	39 465 996	39 465 996	43 710 000	48 810 000	54 610 000	60 710 000
Sum finans	-39 133 496	-39 215 996	-43 260 000	-48 710 000	-54 510 000	-60 610 000
Resultat før skatt	28 584 632	40 407 142	40 861 936	50 627 133	47 511 948	50 261 291
Estimert skattekostnad 22 %			8 989 626	11 137 969	10 452 629	11 057 484
Resultat etter skatt			31 872 310	39 489 164	37 059 320	39 203 807

Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn IKS

Økonomiplan 2022-2025

	Note	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter							
Farvannsavgift		3 211 565	3 211 565	3 633 013	3 723 838	3 816 934	3 912 358
Utleie eiendom		803 284	803 284	803 292	823 374	843 959	865 058
Inntekter driftsmidler		31 885 144	31 885 144	36 366 571	52 418 731	54 593 741	56 823 395
Driftsinntekter	1	35 899 993	35 899 993	40 802 876	56 965 944	59 254 634	61 600 810
Driftskostnader							
Leiekostnader		853 970	853 970	853 970	875 319	897 202	919 632
Lønnskostnader		6 678 298	6 678 298	6 565 036	6 729 162	6 897 391	7 069 826
Avskrivning		17 273 919	15 500 000	16 512 565	18 512 565	18 512 565	18 512 565
Konsulenttjenester		3 480 000	3 000 000	3 502 160	3 589 714	3 679 457	3 771 443
Reparasjon og vedlikehold		330 000	480 000	400 000	410 000	420 250	430 756
Reise, opphold mv		61 878	20 000	200 000	205 000	210 125	215 378
Salg,markedsføring repr.		1 330 200	1 100 000	1 350 000	1 383 750	1 418 344	1 453 802
Andre driftskostnader		4 771 584	6 500 000	8 580 900	8 795 423	9 015 308	9 240 691
Driftskostnader	2	34 779 849	34 132 268	37 964 631	40 500 933	41 050 642	41 614 094
Driftsresultat		1 120 144	1 767 725	2 838 245	16 465 011	18 203 992	19 986 717
Finans							
Finansinntekter		2 285 520	1 800 000	1 950 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
Finanskostnader		3 439 996	3 000 000	4 700 000	9 200 000	15 300 000	21 700 000
Netto finans	3	-1 154 476	-1 200 000	-2 750 000	-7 600 000	-13 700 000	-20 100 000
Resultat før skatt		-34 332	567 725	88 245	8 865 011	4 503 992	-113 283

Note 1 Driftsinntekter

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

Inntekter driftsmidler: Økningen i 2022 og årene etter skyldes økning i aktivitet og inntekter fra nyinvesteringer. Det er gjort noen forenklinger i forhold til nyinvesteringer som trolig vil gi økte inntekter, i budsjettet er inntektene satt lik avskrivning på nye driftsmidler. Dette er gjort for å ha et forsiktig budsjett.

Note 2 Driftskostnader

Avskrivningene øker som følger av nyinvesteringer som nevnt i note 1. Andre driftskostnader øker hovedsaklig på grunn av mer aktivitet og høyere konserninterne kostnader.

Note 3 Finans

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

Budsjettet med økende rentekostnader i 2022 og årene som kommer som følger av rentemarkedet. I årene etter er finanskostnadene økende på grunn av økt belåning. Se finans under saksframlegg. Det vil vurderes om deler av rentekostandene skal tillegges investeringer og balanseføres med utbyggingen av investeringene (eksempelvis utbyggingen av Bjergsted). Det er symetri mellom økonomiplanen til SRH IKS og investeringsbudsjettet.

Økonomiplan 2022 - 2025 Stavangerregionen Havnedrift AS

Økonomiplan 2022-2025						
	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter						
Kaivederlag (u/cruise)	20 540 293	23 500 000	24 171 250	24 775 531	25 394 920	26 029 793
Cruise (kaivederlag)	4 500 000	1 800 000	10 227 586	20 966 551	21 490 715	22 027 983
Varevederlag	7 892 482	11 500 000	10 069 500	10 321 238	10 579 268	10 843 750
Tjenesteleveranser	9 710 000	11 000 000	12 925 500	13 248 638	13 579 853	13 919 350
ISPS-vederlag	9 700 000	9 000 000	12 792 036	17 111 837	17 539 633	17 978 124
Utleie eiendom	62 166 544	64 000 000	72 224 099	76 029 701	82 430 444	88 991 205
Andre driftsinntekter	8 489 520	7 000 000	6 700 000	6 867 500	7 039 188	7 215 167
Driftsinntekter	122 998 839	127 800 000	149 109 971	169 320 996	178 054 021	187 005 371
Driftskostnader						
Varekost	10 430 000	9 700 000	13 146 000	13 474 650	13 811 516	14 156 804
Leiekostnader knyttet til fremleie	66 380 624	68 500 000	80 144 798	97 729 197	105 990 073	109 861 099
Lønnskostnader	23 065 323	23 365 323	23 841 913	24 437 961	25 048 910	25 675 133
Avskrivning	3 234 769	2 773 834	2 640 000	2 706 000	2 773 650	2 842 991
Konsulentttjenester	3 188 793	3 188 793	3 822 830	3 918 401	4 016 361	4 116 770
Reparasjon og vedlikehold	6 408 000	5 500 000	7 420 000	7 605 500	7 795 638	7 990 528
Reise, opphold mv	120 000	40 000	350 000	358 750	367 719	376 912
Salg, markedsføring repr.	400 000	350 000	400 000	410 000	420 250	430 756
Andre driftskostnader	8 777 922	7 103 571	10 301 000	10 558 525	10 822 488	11 093 050
Driftskostnader	122 005 431	120 521 521	142 066 541	161 198 983	171 046 604	176 544 044
Driftsresultat	993 408	7 278 479	7 043 430	8 122 013	7 007 416	10 461 328
Finans						
Finansinntekter	100 000	160 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Finanskostnader	20 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Netto finans	80 000	150 000	90 000	90 000	90 000	90 000
Resultat før skatt	1 073 408	7 428 479	7 133 430	8 212 013	7 097 416	10 551 328
Estimert skattekostnad			1 569 355	1 806 643	1 561 432	2 321 292
Resultat etter skatt			5 564 075	6 405 370	5 535 985	8 230 036

Økonomiplan 2022-2025 SRH Eiendom Holding AS

Økonomiplan 2022-2025

	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter						
Inntekter						
Sum driftsinntekter						
Driftskostnader						
Andre driftskostnader	379 746	300 000	310 500	316 710	323 044	329 505
Sum driftskostnader	379 746	300 000	310 500	316 710	323 044	329 505
Driftsresultat	-379 746	-300 000	-310 500	-316 710	-323 044	-329 505
Finans						
Finansinntekter	309 532	750 000	400 000	410 000	420 000	420 000
Finanskostnader	5 915 548	5 700 000	7 600 000	8 200 000	7 900 000	7 600 000
Sum finans	-5 606 016	-4 950 000	-7 200 000	-7 790 000	-7 480 000	-7 180 000
Resultat før skatt	-5 985 762	-5 250 000	-7 510 500	-8 106 710	-7 803 044	-7 509 505
Estimert skattekostnad			-1 652 310	-1 783 476	-1 716 670	-1 652 091
Resultat etter skatt			-5 858 190	-6 323 234	-6 086 374	-5 857 414

Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn Eiendom AS**Økonomiplan 2022-2025**

Driftsinntekter	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Leieinntekter	94 255 433	92 650 000	98 349 134	98 786 116	100 761 839	104 288 503
Sum driftsinntekter	94 255 433	92 650 000	98 349 134	98 786 116	100 761 839	104 288 503
Driftskostnader						
Varekostnad	1 600 000	1 600 000	1 656 000	1 689 120	1 722 902	1 757 360
Avskrivninger	27 514 314	27 514 314	27 514 314	27 514 314	27 514 314	27 514 314
Andre driftskostnader	6 867 976	2 500 000	2 587 500	2 639 250	2 692 035	2 745 876
Sum driftskostnader	35 982 290	31 614 314	31 757 814	31 842 684	31 929 251	32 017 550
Driftsresultat	58 273 143	61 035 686	66 591 320	66 943 432	68 832 587	72 270 953
Finans						
Renteinntekter	80 000	-	50 000	50 000	50 000	50 000
Rentekostnader	32 225 977	33 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000	33 000 000
Sum finans	-32 145 977	-33 000 000	-32 950 000	-32 950 000	-32 950 000	-32 950 000
Resultat før skatt	26 127 166	28 035 686	33 641 320	33 993 432	35 882 587	39 320 953
Estimert skattekostnad			7 401 090	7 478 555	7 894 169	8 650 610
Resultat etter skatt			26 240 229	26 514 877	27 988 418	30 670 343

Økonomiplan 2021-2024 Ekofiskvegen AS

Økonomiplan 2022-2025

	Budsjett 2021	Prognose 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Driftsinntekter						
Utleie eiendom	8 613 451	8 537 598	8 836 414	9 013 142	9 193 405	9 377 273
Sum driftsinntekter	8 613 451	8 537 598	8 836 414	9 013 142	9 193 405	9 377 273
Driftskostnader						
Avskrivning	748 000	748 000	748 000	748 000	748 000	748 000
Driftskostnader	134 273	134 273	138 973	141 752	144 587	147 479
Sum driftskostnader	882 273	882 273	886 973	889 752	892 587	895 479
Driftsresultat	7 731 178	7 655 325	7 949 441	8 123 390	8 300 818	8 481 794
Finans						
Finansinntekter	2 500	3 868	4 003	4 003	4 003	4 003
Finanskostnader	309 532	383 796	400 000	410 000	420 000	420 000
Sum finans	-307 032	-379 928	-395 997	-405 997	-415 997	-415 997
Resultat før skatt	7 424 146	7 275 397	7 553 445	7 717 394	7 884 821	8 065 798
Estimert skattekostnad			1 661 758	1 697 827	1 734 661	1 774 476
Resultat etter skatt			5 891 687	6 019 567	6 150 161	6 291 322



Møtedato: 15.12.2021

Møtenr.: 9

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

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

Protokoll sak 62 vedtak 3

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

Sak 62/21 **Budsjett 2022 og Økonomiplan 2022-2025 Stavangerregionen Havn IKS konsern.**
Vedtak 3: Lån i kommunalbanken godkjennes.

Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med kommunalbanken.
Lånets størrelse til budsjetterte investeringer er opp til 156,5 MNOK, samt opp til selskapsavtalens øvre grense av låneramme.
Lånets løpetid er 20 år.

Arnt-Heikki Steinbakk

Renate Gimre

Jess Milter

Bjørn Kahrs

Björg Sandal

Sissel Knutsen Hegdal

Maria Von Krogh





CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 63/21
MØTEDATO: 15.12.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 07.12.21

Egenevaluering av styret 2021

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	63/21	15.12.2021	

Resultatene fra egnevaluering fremlegges for styret.





Bakgrunn

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

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

For styret i SRH gjennomføres det egevaluering om høsten. Det ble ikke gjort høsten 2020 grunnet styret var nylig konstituert.

Undersøkelsen

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

Spørsmålene er delt inn i emner som blant annet vurderer:

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

Besvarelser

Undersøkelsen ble sendt ut elektronisk til styrets medlemmer med en ukes svarfrist. Svarprosenten var i 2021 på 75% mot 100% i 2019 og 2017 og 63% i 2015.

Svarene skulle gis på en skala fra 1 til 6, hvor 6 representerer den beste vurderingen. Det forekommer ingen svar som er under verdien 3,00 i 2021. Laveste verdi i 2019 var 3,88.

Gjennomsnittvurderingen av alle spørsmålene er på 4,8 mot 5,08 i 2019. Det gjøres oppmerksom på at et svar i spørsmål 10 vedr. rapportering til eierne om virksomheten var «vet ikke». Dette er ikke hensyntatt i gjennomsnittvurderingen.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

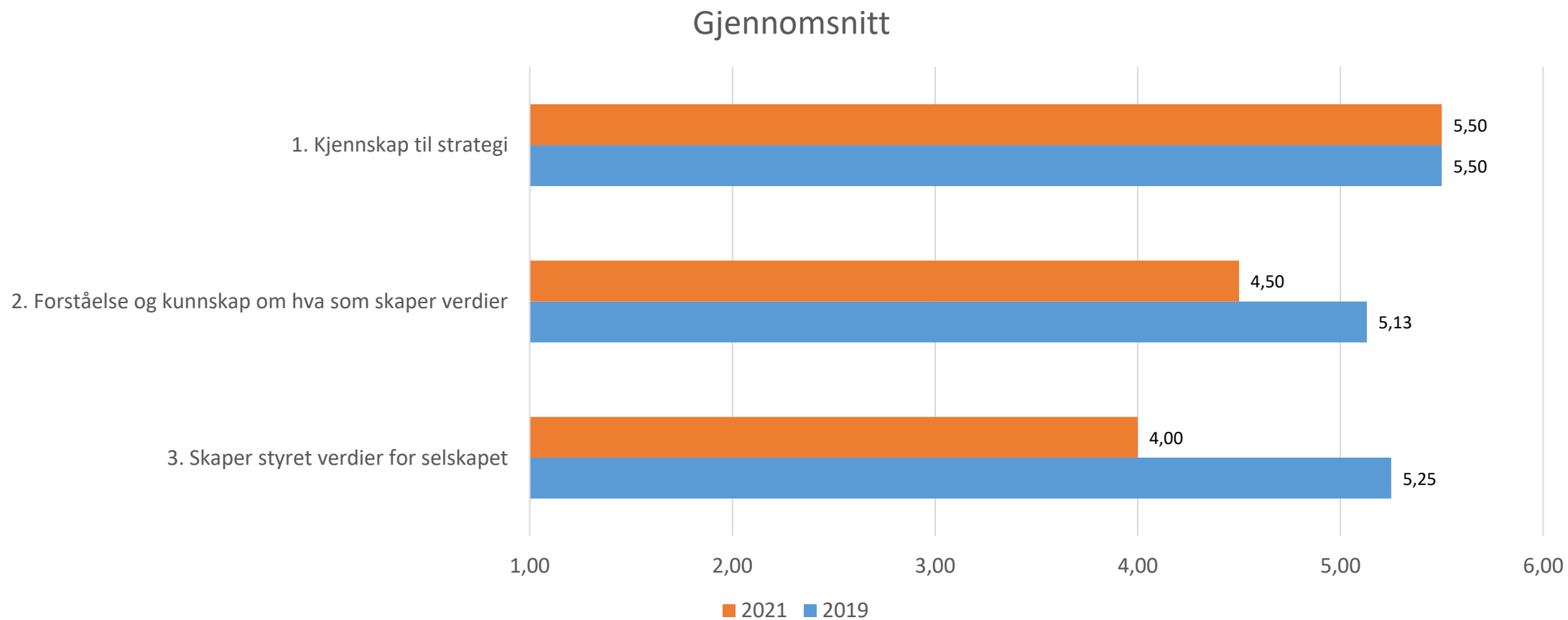
Vedlegg

Bilag 1: Egevalueringen av styret i Stavangerregionen Havn IKS for 2021

Resultatet fra spørreundersøkelse i styret i Stavangerregionen Havn IKS 2019 og 2021

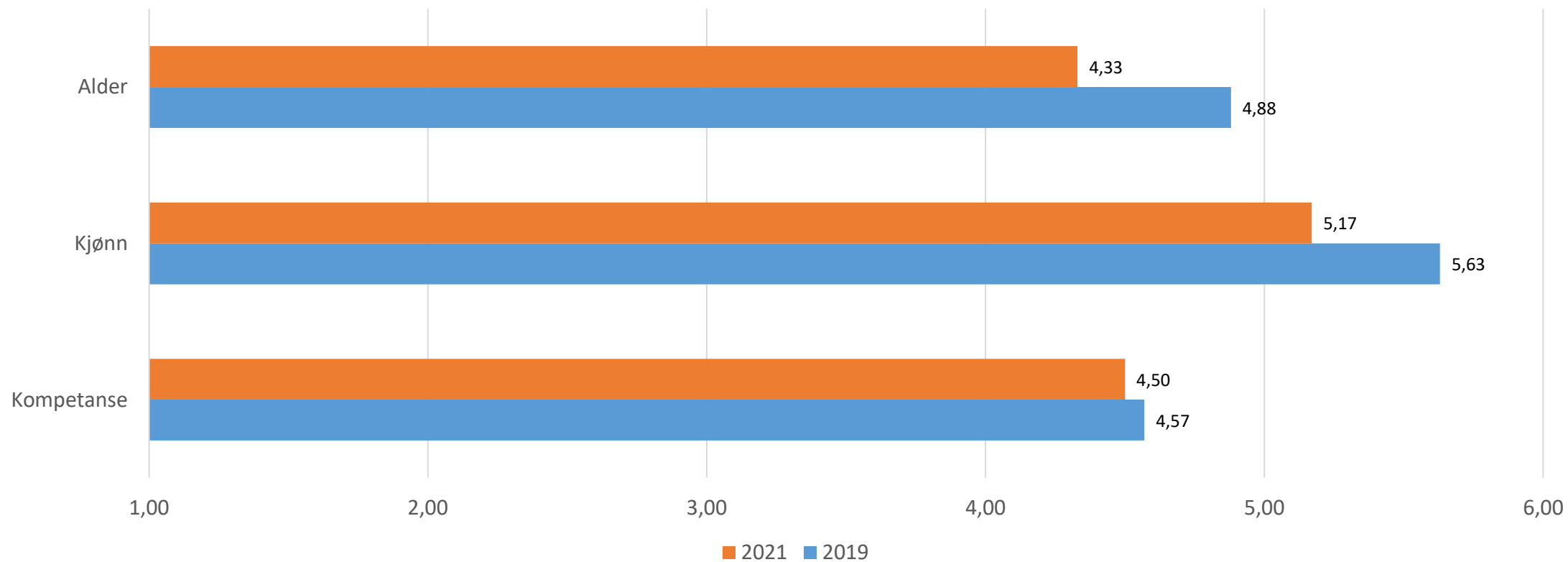
	2021	2019
Undersøkelse sendt til	8	8
Antall respondenter	6	8

Spørsmål 1-3



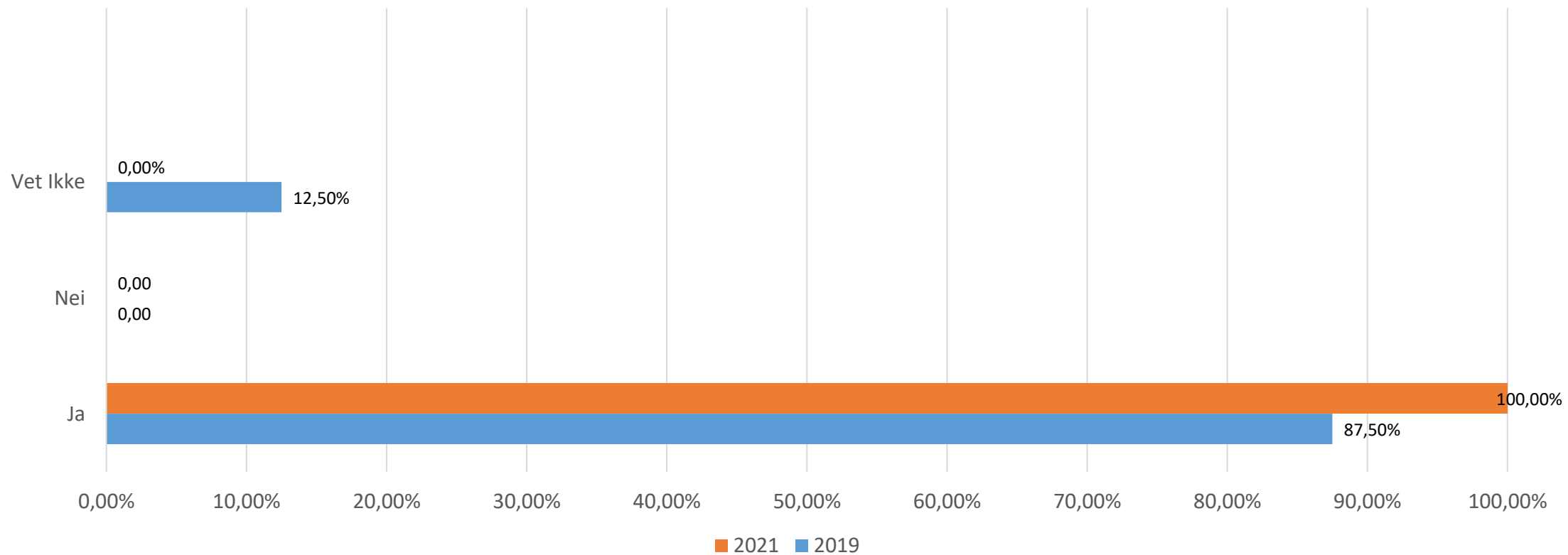
Spørsmål 4

Mener du styret er riktig sammensatt for selskapet ift.



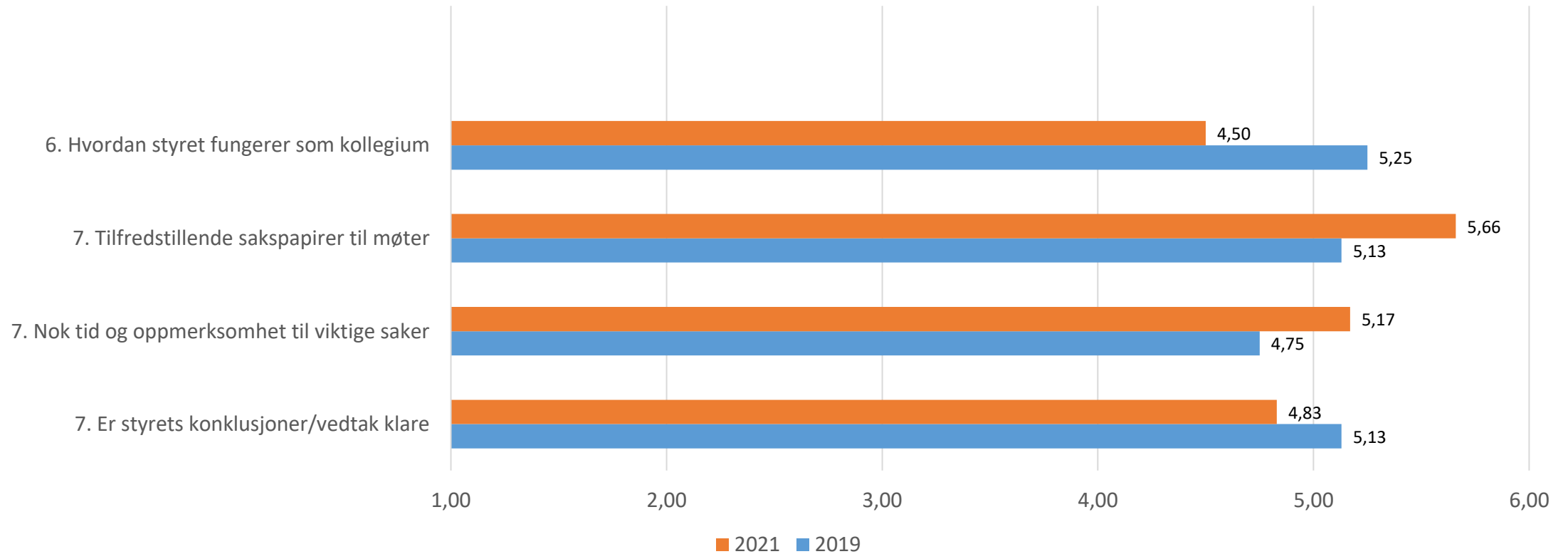
Spørsmål 5

Mener du styremedlemmers habilitet er blitt vurdert i tilstrekkelig grad?

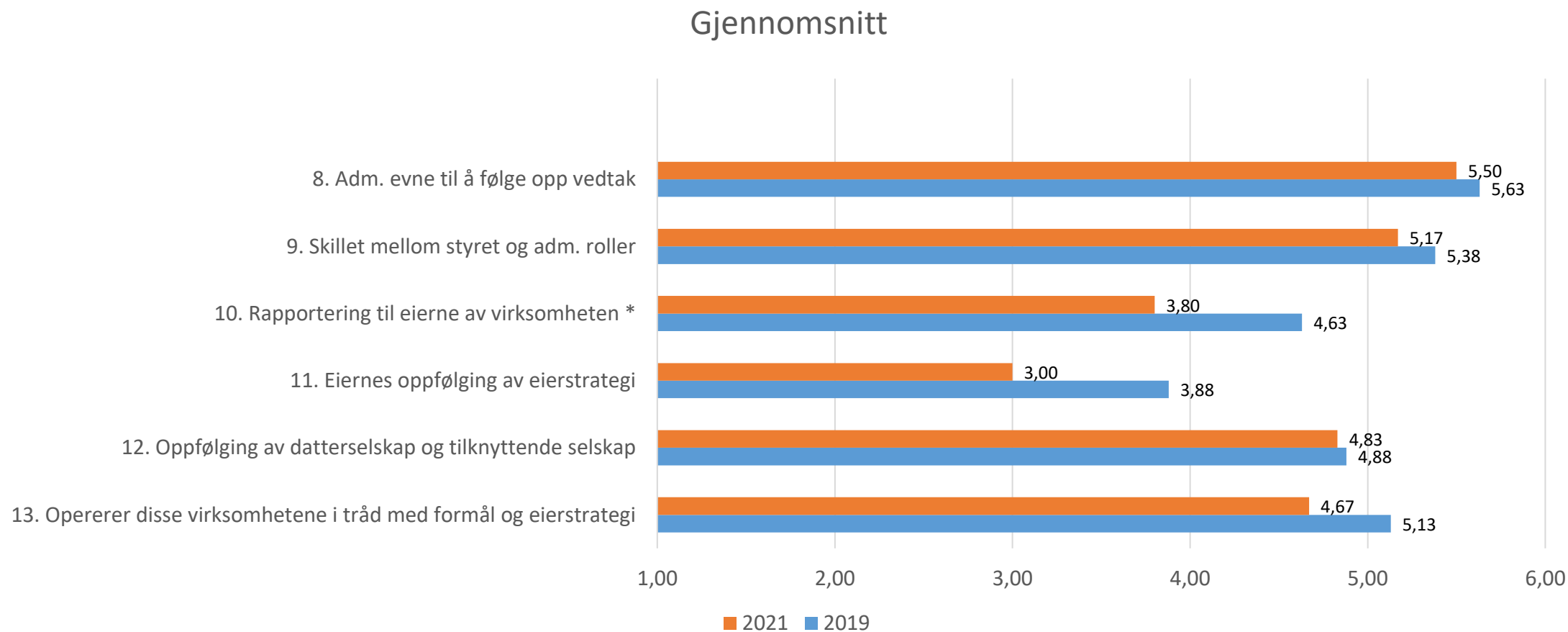


Spørsmål 6-7

Gjennomsnitt

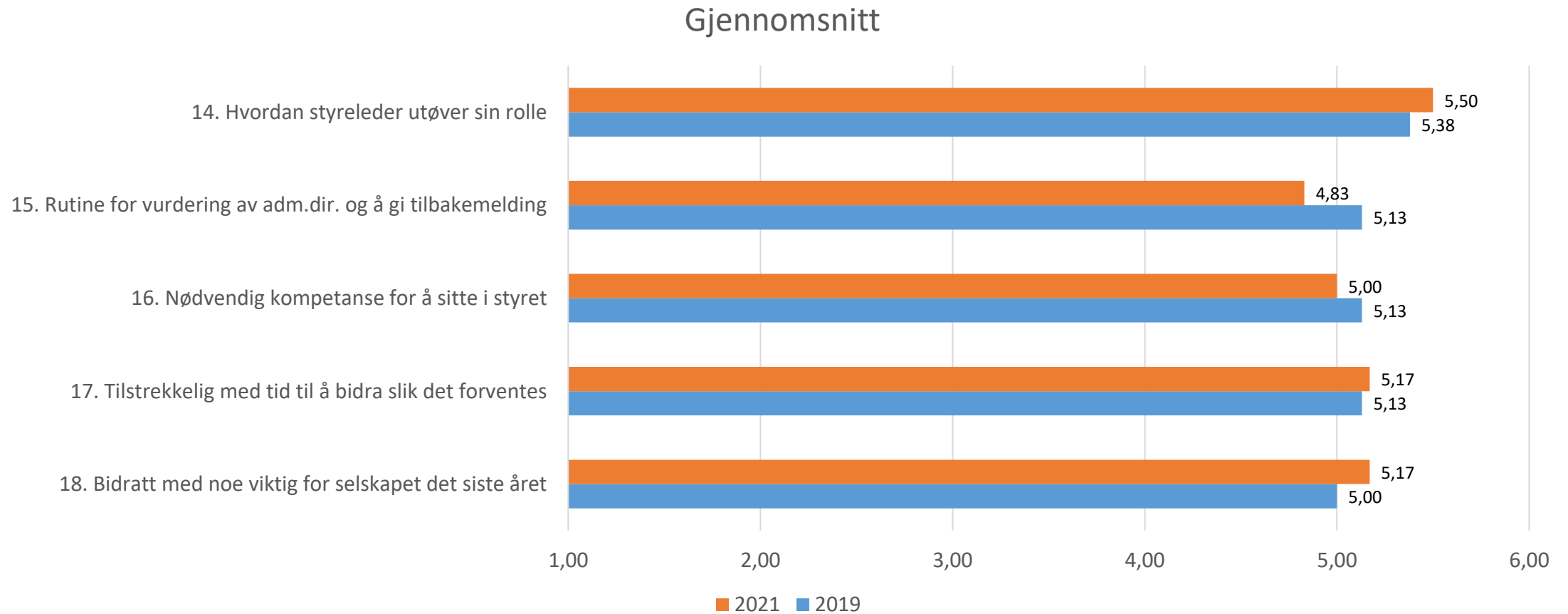


Spørsmål 8-13



* Spørsmål 10 – ett svar angitt som «vet ikke»

Spørsmål 14-18



Spørsmål 19

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

- Ny selskapsavtale må på plass snarest mulig.
- Cruisestrategien viktig å få omforent forståelse for i alle tre eierkommunene.
- At det ikke foreligger en ny selskapsavtale.
- Det er en stor utfordring at vi er styret i et selskap som ikke har en gyldig selskapsavtale i bunn mellom eierne våre.
- Synd at vi ikke har fått til en god strategisamling - det ville være nyttig rent faglig, men også bidra til å riste styret bedre sammen + admin.
- Sterke "gamle" styremedlemmer gjør det litt krevende for nye å bidra aktivt helt fra starten.

Spørsmål 19 - fortsettelse

- Selskapsavtalen - uheldig at dette ikke er avklart.
- Krevende med uenighet blant eierkommunene.
- Stavanger kommune bruker SRH til å utvikle kommunale og politiske utviklingsprosjekter. En direkte påvirkning og involvering av administrasjonen i SRH virker uryddig. Dyre og ressurskrevende prosjekter igangsettes direkte fra politisk hold i Stavanger.
- Representantskapet fungerer ikke etter hensikten, og evner ikke at påvirke proaktivt og veiledende igjennom eierstrategien.
- Ubalanses mellom eierkommunene sine syn på verdiskaping og manglende oppdatering av eierstrategien samt styresammensetning skaper uro i styret.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 64/21
MØTEDATO: 15.12.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 06.12.2021

Østre havn – Høringsuttalelse planprogram

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	Orienteringssak
Styret for SRH IKS (unnt.off. §23)	25/21	12.04.21	Orienteringssak
Styret for SRH IKS (unnt.off. §23)	44/21	08.09.21	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	64/21	15.12.21	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



anbefalt tatt ut av SRH/SU, fordi de bl.a. ikke er økonomisk realiserbare med rammen i KDP-S. Planprogrammet anbefaler å redusere volumet ytterligere med 24 000 m² BTA, som er en nedgang på 29 % av det nye utgangspunktet for utbygging.

Volumvurdering av KDP-S' ramme og planprogrammets anbefaling gir et totalt utbyggingsvolum på hhv. 83 450 m² BTA og 59 500 m² BTA. Planprogrammet fremlegges med en anbefalt ramme for utbygging på nær halvparten av KDP-S.

SRH/SU fremmer forslag til sju endringer, som det bes innarbeidet i endelig planprogram. Det er sannsynlig at disse endringene samlet sett vil bidra til at KDP-S' målsetning om byutvikling i Østre havn kan gjennomføres. Disse er følgende:

1. Stedsanalysens anbefalinger knyttet til nye siktlinjer, etasjehøyder, økning i areal for byrom/park og bortfall av landvinning på A3 Jorenholmen videreføres ikke.
2. Planprogrammets forslag til endret innhold i arkitektkonkurransen på A4 Holmen; med to alternativer og nye krav, utgår.
3. KDP-S oppgitte maks antall etasjer skal være førende. Maks kote skal tilpasses utnyttelse av rammen for antall etasjer.
4. Det kan vurderes et høyere antall etasjer enn rammen i KDP-S på A1 Bekhuskaien og A4 Holmen, dersom det kan dokumenteres at kvalitetskrav i hht. KDP-S innfris.
5. Stedsanalysens anbefalinger som inngår i planprogrammet, skal gis tydelige avgrensninger og være i tråd med KDP-S rammer.
6. Stavanger kommune skal tidlig i utviklingsprosessen for Østre havn bidra til å avklare kostnadsbidrag til rekkefølgekrav fra feltene.
7. Felt A1 Bekhuskaien og felt A4 Holmen kan detaljreguleres og bygges ut når valg av konsept for plassering og utforming av flomvern er løst i området som berøres.

Konklusjon

Det er god dialog mellom SRH/SU og Stavanger kommune i arbeidet som nå pågår med fremleggelse av endelig forslag til planprogram. SRH/SU holder fast på at fleksibilitet til å kunne etablere et tilstrekkelig nytt bygningsvolum er et avgjørende parameter for realiseringsevne til byutvikling i Østre havn. Kommunen mener at stedsanalysens anbefalinger, som er videreført i planprogrammet, er et resultat av en faglig utdypning av det KDP-S legger opp til, og at dette dermed må få høy prioritet.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Høringsuttalelse av 29.11.21 fra SRH og SU

Stavanger kommune
By- og samfunnsplanlegging

Per e-post: postmottak.bos@stavanger.kommune.no

Deres ref.:
19/47857

Sted/dato:
Stavanger, 29.11.2021

HØRINGSUTTAELSE TIL STRATEGISK PLANPROGRAM FOR HOLMEN OG ØSTRE HAVN

Stavanger utvikling KF («SU») og Stavangerregionen Havn IKS («SRH») gir felles uttalelse til *Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn*.

Høringsuttalelsen har fokus på planprogrammets gjennomførbarhet, og er basert på en kalkulering av tiltak i hele planområdet. Kalkylene er utarbeidet i en svært tidlig fase i prosjektutviklingen, men er gjort med utgangspunkt i et omfattende utredningsgrunnlag.

Formålet med uttalelsen er å synliggjøre utfordringer i planprogrammets anbefalinger, og å foreslå nødvendige endringer til endelig godkjenning av planprogrammet.



1.0 Bakgrunn og oppsummering

SU/SRH har gjennom deltakelse i prosjektsekretariatet og styringsgruppen til planprogrammet gitt faglige innspill til planarbeidet. SU/SRH har hatt ansvar for plantemaet «Gjennomføringsstrategi» og havnerelaterte temaer, der det er brukt betydelige ressurser i arbeidet.

I innspurten av arbeidet med planprogrammet ble det besluttet å utarbeide en stedsanalyse, og denne ble gitt en sentral betydning for anbefalinger i planprogrammet. Anbefalingene avviker etter SU/SRH sitt syn fra Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 («KDP-S») ved at sentrale plangrep og byformingsløsninger blir tilsidesatt til fordel for anbefalingene i stedsanalysen. Dette gjelder for eksempel reduksjon i bygningshøyder, reduksjon i bygningsvolum, nye siktlinjer, utvidet grøntarealer, endring av prinsippet om at byggelinje for ny bebyggelse skal forme en sammenhengende ny gatestruktur, samt noen forhold rundt havnelogistikk.

Det er ikke gjort en tilstrekkelig drøfting av forhold der KDP-S rammer fravikes. Nye alternativer drøftes i liten grad opp mot intensjonene i KDP-S. Stedsanalysen velger å se bort fra felles kunnskaps-grunnlag som er utarbeidet, for eksempel informasjon om kaikonstruksjoner og grunnforhold, og hensyn knyttet til teknisk og økonomisk gjennomførbarhet.

Det omtales i saksfremlegget til planprogrammet (UBS sak 136-21) at samarbeidet med SU/SRH har vært lærerikt, men at det er ulike syn på noen sentrale anbefalinger i høringsforslaget. Saksfremlegget fremhever at SU/SRH vurderer at rammene for utbyggingsvolumer og kostnadsnivå i KDP-S i seg selv er utfordrende å realisere. Flere av føringene i planprogrammet forverrer dette.

Det beskrives videre at kommunen allikevel ser behov for å stramme inn handlingsrommet fra KDP-S, for «å sikre god stedstilpasning og områdekvalitet», og at bl.a. byggehøyder og byrom må justeres - som materialiseres med reduksjon i utbyggingsvolum og økt areal til byrom.

På grunn av svært kostnadskrevende tomteetableringer, ble ambisjonen om å bygge ut A2 Fiskepiren og landvinning på A1 Bekhuskaien tatt ut i prosessen etter vedtak av KDP-S. Dette utgjorde en reduksjon på nær 32 000 m² BTA (inkl. P-hus på Fiskepiren) av KDP-S ramme på 115 000 m² BTA. Planprogrammets anbefaling reduserer utbyggingsvolumet med ytterligere 24 000 m² BTA, slik at nivået nå er nede på om lag 52 % av opprinnelig ambisjon for ny bebyggelse i KDP-S. Dette kommuniseres ikke tydelig i fremlagt høringsforslag.

Den nødvendige endringen fra KDP-S med å ta ut nytt parkeringshus på Fiskepiren, gjør at det åpnes for at P-Jorenholmen kan bli stående frem til tilstrekkelig parkeringstilbud blir etablert et annet sted i Østre havn. Bekhuskaien er pekt ut som en mulighet for å etablere parkering i underetasjen.

Innspill fra SU/SRH av vesentlig betydning for økonomisk realiseringsevne har ikke blitt tatt hensyn til i fremlagt høringsforslag til planprogram. Det er også noen anbefalinger knyttet til havnelogistikk som må drøftes videre.

Etter SU/SRHs syn innfrir ikke høringsforslaget til planprogrammet mandatet som ble gitt. I stedet for å legge til rette for fleksibilitet og forutsigbarhet til at byutvikling av Østre havn kan finne sted, bidrar planprogrammet til det motsatte. Det er skapt uforutsigbarhet og nye rammer som medfører at en utvikling av Østre havn ikke kan gjennomføres.

Råtomtverdien på utviklingseiendommer er lavere enn verdien av dagens bruk, og tomtene kan dermed ikke selges.

SU/SRH fremmer sju nødvendige endringsforslag. Disse vil samlet bidra med en sannsynlighet for at KDP-S sitt mål om byutvikling i Østre havn kan realiseres.

Det anbefales følgende endringsvedtak, som innarbeides i det endelige planprogrammet:

1. Stedsanalysens anbefalinger knyttet til nye siktlinjer, etasjehøyder, økning i areal for byrom/park og bortfall av landvinning på A3 Joreholmen videreføres ikke.
2. Planprogrammets forslag til endret innhold i arkitektkonkurransen på A4 Holmen; med to alternativer og nye krav, utgår.
3. KDP-S oppgitte maks antall etasjer skal være førende. Maks kote skal tilpasses utnyttelse av rammen for antall etasjer.
4. Det kan vurderes et høyere antall etasjer enn rammen i KDP-S på A1 Bekhuskaia og A4 Holmen, dersom det kan dokumenteres at kvalitetskrav i hht. KDP-S innfris.
5. Stedsanalysens anbefalinger som inngår i planprogrammet, skal gis tydelige avgrensninger og være i tråd med KDP-S rammer.
6. Stavanger kommune skal tidlig i utviklingsprosessen for Østre havn bidra til å avklare kostnadsbidrag til rekkefølgekrav fra feltene.
7. Felt A1 Bekhuskaia og felt A4 Holmen kan detaljreguleres og bygges ut når valg av konsept for plassering og utforming av flomvern er løst i området som berøres.

2.0 Planprogrammets prosjektmandat og arbeidsprosess

2.1 Forståelse av prosjektmandatet og kortfattet evaluering

KDP-S gir forholdsvis detaljerte føringer og bestemmelser for Østre havn, men det var ikke gjennomført en kartlegging direkte knyttet til teknisk og økonomisk gjennomførbarhet. SU og SRH ble invitert til å utrede dette plantemaet, samt utrede behovene til den fremtidige havnedriften i området.

Planprogrammet skal gi utfyllende detaljer til KDP-S sine krav til felles løsninger i Østre havn til flomvern, trafikk/mobilitet og byrom/byforming. Planprogrammet skal sikre en overordnet tilnærming og gjennomføring av helhetlige løsninger, samtidig som det skal gis handlingsrom for detaljering og utforming i detaljreguleringsplanene. Planprogrammets formål er å;

- a. bidra til realisering av KDP-S sine mål og føringer,
- b. ytterligere avklare helhetlige rammer, og
- c. forenkle arbeidet med reguleringsplaner for enkeltområder.

SU/SRH har hatt fokus på:

- Funksjonalitet og logistikk knyttet til havnedrift og trafikkinfrastruktur inn mot dette grensesnittet, samtidig med innfrielse av byutvikling og sambruk av arealer til havn og byrom.
- Forutsetninger for utbygging basert på tekniske og økonomiske forhold.
- Potensial for utbyggingsvolumer med hensyn til kvalitative krav, uterom og solforhold, samt historisk identitet.

Kartlegging som er gjennomført av SU/SRH omtales i punkt 2.3 nedenfor.

SU/SRH mener at anbefalinger i planprogrammet bryter med mandatets punkt a) om å bidra til handlingsrom for realiseringsevne, ved at det går i motsatt retning av intensjonen. Det tas ikke hensyn til økonomisk gjennomførbarhet med anbefalinger om bl.a. reduserte byggehøyder, redusert utbyggingsvolum, nye siktlinjer og nye byrom.

Det er til dels omkamper på valg i KDP-S, og ikke anbefalinger basert på ny kunnskap. Flere av de foreslåtte endringene er i liten grad drøftet i lys av planprosessen ved KDP-S, veivalgene som er tatt i planprosessen, og hvilke konsekvenser de nye føringene vil ha for totaliteten i Østre havn.

Planprogrammet kommuniserer ikke tilstrekkelig tydelig hvordan anbefalingene avviker fra KDP-S, på hvilket grunnlag planprogrammet mener det er nødvendig å endre anbefaling, hvordan dette forholder seg til den prosessen som var ifm. KDP-S, og ikke minst hvilke konsekvenser endringen får ut fra en helhetlig vurdering i fht. totaliteten i plantemaene.

Forslag til arealavgrensninger til kommende detaljreguleringer, som svarer ut planprogrammets mandat punkt c), er omforent og synes fornuftige.

2.2 Arbeidsprosessen og betydning for realisering

Ferdigstillelse av planprogrammet var opprinnelig målsatt til årsskiftet 2020/2021, men ble skjøvet til mai 2021. Status per nå er sannsynlig fremleggelse for endelig politisk vedtak i februar 2022. En forventning til tidsbruk på 1,5 til 2 år blir nær 3 år.

Fremdriftsplanen ble bl.a. satt for å kunne være i posisjon til å motta utgrunningsmasse fra Kystverkets farledprosjekt «Innseiling Stavanger» til utfylling på Holmen.

Det er en svakhet for samkjøring av prioriteringer i planprogrammet at stedsanalysen ble utarbeidet i innspurten, og har resultert i utsettelse i ferdigstillelse av planprogrammet. Samtidig er det svært uheldig at stedsanalysen ikke legger til grunn kjent informasjon om grunnforhold og kjent informasjon om utfordringer med økonomisk gjennomførbarhet til KDP-S (spesielt for Holmen). Det er også foreslått ny bruk av arealer nødvendige til havnedriften, uten at det er drøftet med SRH. Dette gjelder f.eks. forslag til å bruke areal ved Skagenkaia til snuplass og regulering for kollektiv buss.

Ambisjonen om å skape forutsigbarhet og fleksibilitet for utviklingen av Østre havn oppfylles ikke med planprogrammet. SU/SRH vurderer det slik at det åpnes opp for at andre hensyn enn det som var vedtatt i KDP-S kan og vil vektlegges i den videre saksbehandlingen, der forventningsnivået som settes til flere elementer ikke er realiserbare.

Planprogrammets formål er ikke innfridd – det bidrar ikke til tilstrekkelig tydelighet, forutsigbarhet og fleksibilitet.

Planprogrammet må formidle på en avklarende og tydelig måte hva som skal dokumenteres av særskilte og prioriterte temaer i detaljreguleringsplaner, og ikke åpne for en omfattende tolkningsfrihet i den videre saksbehandlingen.

2.3 Kartlegging utført av SU/SRH

SU/SRH har lagt ned et betydelig arbeid både med interne ressurser og ekstern bistand for å kartlegge viktige forhold knyttet til realisering av Østre havn. Det skulle gi nødvendig informasjon for å bidra til å løse planprogrammets oppgaver, og samtidig gi et godt grunnlag til at virksomhetene kan følge opp som initiativtakere til byutviklingen.

Det første innspillet fra SU/SRH ble gitt som et faglig notat datert 24.03.20 innen plantemaet gjennomføringsstrategi, og var basert på en økonomisk analyse og vurderinger av kommersiell realiserbarhet av KDP-S. I ettertid ble det gitt mer utfyllende detaljer. Notatet var bl.a. et resultat av innhentet dokumentasjon og drøftinger i en arbeidsgruppe bestående av SU, SRH og aktører med omfattende kompetanse på by- og prosjektutvikling og realisering av større eiendomsprosjekter.

Utfordringer som ble avdekket ble fulgt opp videre, for eksempel dialog med Stavanger Parkering KF om utfordringene med forslaget til nytt parkeringshus på Fiskepiren og riving av P-Jorenholmen.

Det har vært god samhandling med havneaktører og Kolumbus om utarbeidelse av behovsanalyse av areal- og funksjonsbehov for fremtidig havnedrift og sambruk til havnepromenade for hele Østre havn. Det er også utarbeidet en mulighetsvurdering av strekket Margarinlinjen-Fiskepiren innen temaene havn, mobilitetspunkt, trafikk og byrom. Stavanger kommune og Stavanger Sentrum AS/City Impact Districts (CID) har vært involvert i arbeidet.

Som følge av de omfattende endringene i høringsforslaget til planprogrammet, er det gjennomført en ny komplett økonomisk analyse både av en ny vurdering av KDP-S rammer, med bortfall av Fiskepiren og landvinning på Bekhuskaien, og en analyse basert på planprogrammets anbefalinger. Det ble i den forbindelse også innhentet nye volumvurderinger og nye kalkyler av tomteopparbeidelse og infrastruktur.

Innhentet og delt grunnlagsinformasjon ifm. arbeidet med KDP-S og planprogrammet omfatter bl.a.:

- Marinarkeologisk kartlegging av sjøbunn der KDP-S foreslår landvinninger, januar 2016. (Stavanger Maritime Museum)
- Geotekniske grunnundersøkelser og stabilitetsvurderinger i sjøbunn der KDP-S foreslår landvinninger, mars 2018. Tilsvarende undersøkelser i sjøbunnen mellom Fiskepiren og Bekhuskaien, november 2019. (Multiconsult)
- Geotekniske grunnundersøkelser, stabilitetsvurderinger og miljøgeologiske undersøkelser på Bekhuskaien, der marinarkeologer fra Stavanger Maritime Museum også deltok, februar 2019. (Multiconsult)
- Skisser og kalkyle av KDP-S forslag til landvinninger og reetablering av kailinjer, juli 2018. (Norconsult)
- Volumstudie av KDP-S for Bekhuskaien, mars 2019. (LINK/Multiconsult)
- Volumstudie av KDP-S for hele Østre havn, oktober 2019. (Mad arkitekter)
- Vurdering og kalkyle av tomteopparbeidelse, infrastruktur og grøntanlegg for hele Østre havn, november 2019. (Norconsult)
- Behovsanalyse for havnedrift og havnepromenade, desember 2019. (Mad arkitekter)

- Tilstandsvurdering av kaier og kaiers fundamenter, over/under vannflaten, januar 2020. (SafeControl)
- SRH har dekket kommunens utlegg til rapporten Trafikkinfrastruktur og mobilitetspunkt Fiskepiren, august 2020. (Asplan Viak)
- Mulighetsstudie Margarinlinjen – havnelogistikk og byrom, januar 2021. (Mad arkitekter)
- Volumstudie av KDP-S med justert landvinning, planprogram og stedsanalyse for hele Østre havn, oktober 2021. (Mad arkitekter)
- Skisser og kalkyle med revidering av konstruksjon for bybrygge på Holmen og forslag til landvinning ved Margarinlinjen, oktober 2021. (Norconsult)
- Vurdering og kalkyle av tomteopparbeidelse, infrastruktur og grøntanlegg forutviklingseiendommene i Østre havn, november 2021. (Norconsult)

Planprogrammets høringsforslag hensyntar og reflekterer i for liten grad det omfattende kunnskapsgrunnlaget som SU/SRH legger til grunn i vurderinger og innspill til arbeidet med planprogrammet.

3.0 Inntekter – byggehøyder, siktlinjer og volumer

3.1 Forståelse av planprogrammets anbefalinger og avvik fra KDP-S

Et av hovedgrepene i KDP-S for Østre havn var å legge til rette for et tilstrekkelig nytt utbyggingsvolum, med et omfang som skaper et tyngdepunkt i sentrum med boliger, arbeidsplasser og attraktive sentrumsområder. Temaer som byggehøyder og siktlinjer var grundig gjennomarbeidet, der de opprinnelig foreslåtte høydene og volumet ble noe redusert etter innsigelser.

SU/SRH gjennomførte vinteren 2019/2020 en kartlegging av gjennomførbarhet for KDP-S i Østre havn, og resultatet av dette ble gitt som et faglig innspill til planprogrammet i notat av 24.03.20. Dette var en innledende og tidligfase vurdering av KDP-S sine målsetninger.

Volumstudien av KDP-S sitt forslag til full utbygging med landvinninger på alle de fire feltene; A1 Bekhuskaien, A2 Fiskepiren, A3 Jorenholmen og A4 Holmen, viste at det er sannsynlig å oppnå planens målsetning med inntil 115 000 m² BTA. Bygningene ble trukket helt ut til veien, for å innfri KDP-S prinsipp om å etablere en bygate.

Den økonomiske analysen av KDP-S ble gjennomført for Østre havn som helhet, og viste likevel en svak realiseringsevne, som det var behov for å finne løsninger for.

Det ble bl.a. behov for å ta ut forutsetningen om nytt parkeringshus på Fiskepiren og riving av parkeringshuset på Jorenholmen, samt å ta bort landvinning ved Bekhuskaiens kortende. Ved fremtidig riving av P-Jorenholmen forutsettes det etablering av et visst parkeringsvolum på Bekhuskaien. Fiskepiren synes ikke realiserbar av flere hensyn – det er bl.a. ikke lenger nødvendig å utvide kaien for å legge til rette for anløp av Hurtigrutens kystlinjerute.

Ovennevnte konklusjoner reduserer antatt byggbart volum med 30-40 % av ambisjonen i KDP-S, men reduserer også kostnadsnivået i planen betraktelig.

Planprogrammet/stedsanalysen beskriver behov for reduksjon i bygningshøyder til fordel for siktlinjer og byrom. Det henvises til at «Stavanger sentrum sin karakter og romlighet bør videreføres». Dette ble

også drøftet inngående i KDP-S. Det anbefales betydelige endringer av KDP-S, uten at det utredes eller høres som en planendring.

Planprogrammets anbefalinger til reduksjon i antall etasjer viser samtidig til at utbyggingsvolumer også må vurderes av hensyn til økonomisk gjennomførbarhet. Allikevel stilles det et krav om at dersom man i detaljreguleringen legger opp til flere etasjer eller høyere tomteutnyttelse enn den reduksjonen som planprogrammet anbefaler, så skal det gis «god dokumentasjon på at kvalitetskravene er oppnådd».

SU/SRH oppfatter at det i KDP-S ble gjort et valg om at Østre havn skulle bli et nytt tyngdepunkt i sentrum, med et mangfold av boliger, arbeidsplasser, kultur- og serveringstilbud, og byrom av høy kvalitet. Stedsanalysen legger langt større vekt på å fremheve nye siktlinjer, større sammenhengende byrom og redusere bebyggelsen. Det synes vanskelig å se hva som konkret er svakheter med ambisjoner i KDP-S, der planprogrammet henviser til behov for å stille nye kvalitetskrav. Det omtales ikke hvilken ny kunnskap disse kravene er basert på, eller gis en nærmere definisjon av hva disse nye kvalitetskrav innebærer for det tilfelle at det skal dokumenteres at kvalitetskrav i planprogrammet innfris. Det oppfattes som at planprogrammet fristiller disse anbefalinger og krav fra det gjeldende juridisk bindende plangrunnlaget i KDP-S.

SU/SRH ser det heller ikke som hensiktsmessig at arkitektkonkurransen på A4 Holmen utvides med to ulike alternativer; et alternativ i hht. KDP-S og et alternativ som skal innfri planprogrammets reduserte utbyggingsvolum.

SU/SRH har høsten 2021 gjennomført en ny økonomisk analyse basert på:

- Ny volumvurdering av sannsynlig utbyggingsvolum i hht. KDP-S, med grunnlag i utførte grunnundersøkelser og funksjonsbehov for fremtidig havnedrift.
- Volumvurderinger av anbefalinger i planprogrammet og stedsanalysen.

En ny volumvurdering gir følgende tall for scenariene KDP-S, planprogram og stedsanalyse. Arealer er oppgitt i bruttoareal (BTA):

	Bolig	Næring	Totalt areal	Ant. boliger*	Andel bolig	Andel næring
KDP-S	44 700	38 750	83 450	484	54 %	46 %
Planprogram	30 600	28 900	59 500	340	51 %	49 %
Stedsanalyse**	33 000	30 500	63 500	330	52 %	48 %

*Antall boliger er oppgitt som snitt av arkitektens anslag på minimum-maksimum.

**Stedsanalysens byggegrenser innfrir ikke i fht. teknisk byggbarhet og krav til sol og oppholdsplasser for bolig, der foreslåtte bygningsformer ikke er salgbare.

Endring i samlet brutto utbyggingsvolum fra KDP-S til anbefaling i planprogram er en nedgang på 23 950 m² BTA (minus 29 %), gitt de nye premisser til redusert landvinning på A1 Bekhuskaia og bortfall av A2 Fiskepiren.

Planprogrammets anbefaling til ny utbygging er i realiteten en reduksjon på 48 % av øvre ramme i KDP-S med 115 000 m².

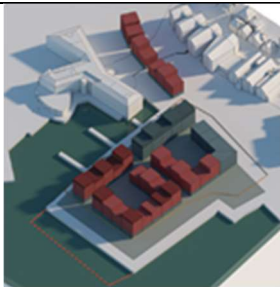
Tall per felt, areal oppgitt i BTA:

	Bolig	Næring	Sum areal	Ant. etasjer	Ant. boliger*	Andel bolig	Andel næring
A1 Bekhuskaien							
KDP-S	22 000	12 450	34 450	4-8	230	64 %	36 %
Planprogram	19 600	11 100	30 700	4-6	210	64 %	36 %
Stedsanalyse	19 500	13 000	32 500	4-6	180	60 %	40 %
A3 Jorenholmen							
KDP-S	6 700	8 500	15 200	5	74	44 %	56 %
Planprogram	0	6 800	6 800	5	0	0 %	100 %
Stedsanalyse	0	6 800	6 800	5	0	0 %	100 %
A4 Holmen							
KDP-S	16 000	17 800	33 800	3-6	180	47 %	53 %
Planprogram	11 000	11 000	22 000	3-4	130	50 %	50 %
Stedsanalyse**	13 500	10 700	24 200	3-4	150	56 %	44 %

*Antall boliger er oppgitt som snitt av arkitektens anslag på minimum-maksimum.

** Stedsanalysens byggegrenser innfrir ikke i fht. teknisk byggbarhet og krav til sol og oppholdsplasser for bolig, der foreslåtte bygningsformer ikke er salgbare.

Volumer er illustrert med fargen rød for bolig og grå for næring:

KDP-S	Planprogram	Stedsanalysen
A1 Bekhuskaien		
		
A3 Jorenholmen		
		
A4 Holmen		
		

3.2 Avvik kotehøyde/etasjehøyde

KDP-S oppgir en maks kote på +22 og høyhusområde H3 på del av Bekhuskaien med maks kote +29. Som følge av at gulv i første etasje på bygg må heves til kote +3, for å oppfylle forskriftskrav, kan ikke etasje-antallet oppfylles innenfor øvre ramme for kotehøyde i planen.

På Bekhuskaien tillates 9 etasjer i høyhusområdet, men kun 8 etasjer er mulig innenfor kote +29. Områder som tillater inntil 6 etasjer gir mulighet innenfor koten til kun 5 etasjers næringsbygg. Maks kote +22 kan også bli en utfordring for 6 etasjers bygg med bolig og næring i 1. etasje. Dersom nåværende maks kote settes som en øvre begrensning, vil det kunne få konsekvenser for antall etasjer og samlet volum. Det antas at det ikke har vært hensikten med koten som er oppgitt i KDP-S.

Planprogrammet må ikke ta bort landvinning ved A3 Jorenholmen.

Planprogrammets nye krav og innhold til arkitektkonkurranse på A4 Holmen må utgå.

Planprogrammet må gi tilstrekkelig fleksibilitet til maks høydekote på bygg, slik at tillatt antall etasjer kan realiseres.

Planprogrammet strammer inn rammer for antall etasjer og utbyggingsvolum, i stedet for å gi nødvendig fleksibilitet. Det nedjusterte volumene gjør en utvikling av Østre havn i hht. KDP-S umulig.

3.3 Forslag til endring av høringsforslag

Planprogrammet legger betydelig vekt på stedsanalysens anbefalinger, som omtales som en videreføring og utdypning av KDP-S. Det presiseres i stedsanalysen at «forslagsstiller skal svare ut alle stedsanalysens funn og anbefalinger som del av planprosessen».

Planprogrammet kan tolkes som at KDP-S sin målsetning om volum for ny bebyggelse i havnefronten blir ivaretatt, fordi det ikke kommuniseres hvilke konsekvenser anbefalingene får. Denne oppfatningen styrkes også av at det i informasjonsfilmen som er lagt ut på kommunens nettside ifm. høringen omtaler at det kan bygges 115 000 m² i Østre havn. Planprogrammets anbefaling til nytt bygningsvolum er i realiteten en halvering av målsatt volum i KDP-S, og en reduksjon på 29 % av potensialet etter bortfall av landvinning ved A1 Bekhuskaien og utvidelse av Fiskepiren.

Stedsanalysen anbefaler at det skal tilbys boliger innen ulike priskategorier, som er tilpasset ulike familier og grupper, samt rimelige utleieboliger. Det er fra før en generell forutsetning at det skal tilbys et bredt spekter av boliger til ulike grupper, spesielt på Bekhuskaien. Men dersom samlet utbyggingsvolum reduseres, og følgelig kostnadene per boenhet økes betraktelig, vil det bli svært krevende å innfri.

Utfordringer med økonomisk realiserbarhet til KDP-S er redegjort for av SU/SRH i hele planprosessen, og til tross for det, anbefaler planprogrammet reduksjon i utbyggingsvolum og forutsigbarhet blir ikke prioritert. Planprogrammets mandat innfris dermed ikke (beskrevet som a-c i pkt. 2.1 ovenfor), og drar i motsatt retning av disse behovene.

SU/SRH fremmer følgende forslag til endring av planprogrammet:

1. Stedsanalysens anbefalinger knyttet til nye siktlinjer, etasjehøyder, økning i areal for byrom/park og bortfall av landvinning på A3 Jorenholmen videreføres ikke.
2. Planprogrammets forslag til endret innhold i arkitektkonkurransen på A4 Holmen; med to alternativer og nye krav, utgår.
3. KDP-S oppgitte maks antall etasjer skal være førende. Maks kote skal tilpasses utnyttelse av rammen for antall etasjer.
4. Det kan vurderes et høyere antall etasjer enn rammen i KDP-S på A1 Bekhuskaien og A4 Holmen dersom det kan dokumenteres at kvalitetskrav i hht. KDP-S innfris.

(Formålet med å tillate en slik økning er å sikre realiseringsevne til byutvikling, og ta inn noe av reduksjonen i nytt bygningsvolum i fht. opprinnelig ambisjon i KDP-S for Østre havn.)

4.0 Kostnader – tomteetablering og rekkefølgekrav

4.1 Forståelse av planprogrammets anbefalinger og avvik fra KDP-S

SU/SRH har laget flere økonomiske analyser av KDP-S i Østre havn. Felles for dem er at de viser utfordringer med svært høye kostnader til etablering av byggeklare felt og rekkefølgekrav. Samtidig er det usikkerhet til fordelingen av rekkefølgekostnader på utbyggingsfeltene og offentlige aktører.

Volumstudien utarbeidet i 2019 la grunnlaget for å kunne vurdere de totale kostnader med tomteopparbeidelse, rekkefølgekrav og salgsinntekter ved utbygging. Det var fra før gjennomført grunnboringer i sjø, og basert på dette laget skisser og kalkyler på opparbeidelse av landareal og reetablering av kaier.

Formålet med SU/SRHs notat av 24.03.20 til planprogrammets tema «Gjennomføringsstrategi», var å gi ny kunnskap om faktiske forhold som KDP-S ikke hadde vurdert. I denne tidlige fasen ble det gjort vurderinger for utbygging av hele Østre havn som et samlet prosjekt, etter totalkapitalmetoden. Det ble benyttet erfaringstall og markedspriser. Senere har det blitt utarbeidet prosjektanalyser med andre modeller, men resultatet er likt ved alle tilnærminger. Uavhengig av hvilken tilnærming man velger har prosjektet for høye kostnader og for usikre inntekter.

Som tidligere omtalt, så anbefaler planprogrammet noen endringer som følge av dette; uttak av landvinning ved A1 Bekhuskaien, uttak av A2 Fiskepiren, P-Jorenholmen blir stående inntil videre og flomvern utredes i et eget prosjekt.

Planprogrammet øker samtidig forholdsmessige kostnader til større byrom. Det blir ikke tydeliggjort hvordan kostnader til rekkefølgekrav skal finansieres og bæres.

Generelt for prosjektgjennomføring, er det avgjørende med effektiv utbyggingstid og at utgifter ikke må forskutteres lenge før inntekter innbetales.

Usikkerhet til gjennomførings- og kostnadsansvar for rekkefølgekrav er et krevende tema både for utviklere/utbyggere og grunneier, der utviklingen av Østre havn er avhengig av å få forutsigbarhet til hva som kreves av delområdene.

Basert på nye volumvurderinger høsten 2021 av rammer i KDP-S og planprogram, utarbeidet Norconsult nye kalkyler for tomteopparbeidelse, infrastruktur og grøntanlegg. Ettersom kalkylen i 2019 viste for høye kostnader til tomteopparbeiding, ble det også gjort en vurdering av en rimeligere kaikonstruksjon for bybryggen på Holmen.

Det er i Norconsult sin kalkyle og i økonomisk analyse ikke tatt med kostnader til fremføring av fjernvarme, oppgradering av eksisterende VA-anlegg og el-anlegg utenfor feltene. Det forutsettes at den omkringliggende infrastrukturen har tilstrekkelig kapasitet. Det er ikke tatt høyde for omfattende omlegging av eksisterende ledninger på utbyggingsområdene.

4.1.1 Tomteopparbeidelse

Østre Havn er et komplekst område, der sentrale deler av utviklingen skal skje på nyvunnet land. Områdets særegenhet bidrar til at kostnader til tomteetablering er unormalt høye.

Landvinning og reetablering av kaier utgjør en stor andel av tomteopparbeidelsen. Tall nedenfor er basert på erfaringstall fra Norconsult, per november 2021, og inkluderer entreprisekost for fylling og kaikonstruksjoner, byggeherrekostnader og anslag for grunnundersøkelser. Opparbeidelse av toppdekket kommer i tillegg.

Tall er eks. mva., må påregnes påslag for mva. på deler av områdene. Avrundet til nærmeste hele tusen.

Felter, fylling og kaier	Kr eks.mva.	m ²	Enh.pris m ²
Holmen – Utfylling	43 233 000	12 684	3 000
Holmen – Kai	29 595 000	1 016	29 000
Holmen – Bybrygge	21 147 000	1 206	18 000
Skansekaien	114 321 000	3 959	29 000
Jorenholmen	36 573 000	1 544	24 000
Margarinlinjen (Planprogrammets anbefaling)	59 690 000	1 949	31 000
SUM kalkyle Norconsult 10.11.21	304 559 000		
Holmen totalt	93 975 000		
Skansekaien 50 %	57 160 000	Offentlig investering SRH	
Holmen inkl. 50 % Skansekaien	151 136 000	Tomtekostnad A4 Holmen	
Holmen + Skansekaien	208 296 000		

Forskjellen mellom KDP-S (uten Fiskepiren og landvinning Bekhuskaien) og planprogrammets anbefalinger er:

- Jorenholmen landvinning er tatt ut.
- Margarinlinjen anbefales med landvinning for å øke arealet på byrom G1.

Ekstra landvinning er et godt tiltak både for kollektivaksen, og for å skape et godt mobilitetspunkt, men har konsekvens for omfanget av rekkefølgekrav – dette omtales i pkt. 4.1.2. Utvidet byrom på Holmen med «Holmenparken» er en del av utbyggingsfelt A4 Holmen, og inngår i tomteopparbeidelsen.

Tomteopparbeidelseskostnadene, som kommer i tillegg til landvinning/kaier, er ikke særlig ulike i KDP-S og planprogrammets anbefalinger – med unntak av A3 Jorenholmen. Øvrige kostnader til tomteopparbeidelse er listet opp nedenfor;

A1 Bekhuskaien: kr 58-60 millioner eks.mva. for KDP-S og planprogram.

A3 Jorenholmen: kr 33 millioner eks.mva. for KDP-S og kr 9 millioner for planprogram.
Nedgangen skyldes planprogrammets anbefaling om uttak av landvinning.

A4 Holmen: kr 47 millioner eks.mva. for både KDP-S og planprogram.

Tall er eks. mva., det må påregnes påslag for 25 % mva. på deler av områdene.

4.1.2 Rekkefølgekrav

Kostnadsbelastning på utbyggingsfelter: SU/SRH har anmodet om at rekkefølgekrav, og fordeling av disse, måtte avklares noe mer enn det som fremkommer av KDP-S, bl.a. omtalt i notatet fra SU/SRH av 24.03.20. Her ble det informert om at kostnadsnivået på rekkefølgekrav og infrastruktur per enhet kvadratmeter bolig og næring er på et betydelig høyere nivå enn sammenlignbare prosjekter. Sett i sammenheng med øvrige kostnadselementer blir det svært krevende. Temaet er ikke mer avklart i høringsutkast til planprogram enn i KDP-S.

Flomvern: Rekkefølgekravet til flomvern er tydeliggjort ved at det er vedtatt en prosjektmodell for det videre arbeidet med utredning. Kravet i KDP-S er at det skal etableres en helhetlig løsning for flomvern i Østre havn. Samtidig er SU/SRH av den oppfatning at flomvernet ikke har en funksjon for ny bebyggelse - det skal forhindre flomskader på eksisterende bebyggelse. Ny utbygging på feltene vil bli etablert på flomsikret høyde.

A1 Bekhuskaien og A4 Holmen, må kunne detaljreguleres og bygges ut når flomvern er løst i området som berøres av utbyggingen. Det kan ikke stilles krav til at det skal foreligge endelig vedtak for flomsikring av hele Østre havn for å kunne starte utbygging.

Parkområder/byrom: KDP-S beskriver hvilke byrom (G'er) som skal etableres ifm. utbygging av feltene A1 til A4. Planprogrammet skaper usikkerhet til hva de nye utbyggingsområdene dekker. Eksempelvis er kravet fra plantema Byrom om at det ikke kan gis brukstillatelse til A1 Bekhuskaien før prosjektet har etablert byrom G1. Dette gir i seg selv en uforholdsmessig kostnadsbelastning. Planprogrammets anbefaling om økning i areal for G1 med landvinning, gir en kostnadsøkning på G1 fra MNOK 8,9 eks.mva. til MNOK 66,7 eks.mva. (kaikonstruksjon + toppdekke). Dersom G1 med landvinning skal etableres, må det tidlig avklares et kostnadsbidrag fra A1 Bekhuskaien som en andel av total kostnad.

Samlet kostnad for byrommene G1, G3a+b, G5 og G7 er beregnet til MNOK 31,1 eks.mva., inkl. 15 % påslag for usikkerhet. Dersom landvinning ved G1 Margarinlinjen inkluderes utgjør kostnaden MNOK 97,8 eks.mva. G4 er ikke medtatt her, og kommer i tillegg som en ren offentlig investering.

Som omtalt i pkt. 3.1 er utbyggingsvolumet nær halvert i planprogrammets anbefaling i fht. KDP-S. Det skaper store utfordringer for bæreevnen til feltene, også til å håndtere rekkefølgekostnader.

Offentlige investeringer (hovedanlegg): I tillegg til byrommene kommer tiltak som må dekkes av det offentlige. Dette utgjør om lag MNOK 520 eks.mva., inkludert 15 % påslag for usikkerhet. Her er det

inkludert MNOK 123 eks.mva. til «Havnebad», som omtalt i KDP-S. Det utgår kanskje slik det er beskrevet, men samtidig er det sannsynlig at G4 Kjerringholmen (Geoparken) er priset for lavt i fht. ambisjonene, med de MNOK 23 eks.mva. Inkludert i anslaget på offentlige investeringer er også 50 % andel av nye Skansekaiaen, som det forutsettes at SRH finansierer (se tabell under pkt. 4.1.1).

Tall for hovedanlegg på MNOK 520 eks.mva. inkluderer ikke kostnader til etablering av mobilitetspunkt på Fiskepiren og etablering av gjestebrygge ved Holmen. Det er også mange uforutsette elementer ved flomvernsprosjektet. Det er usikkerhet til hvordan en eventuell utvidelse av G1 Margarinlinjen med landvinning skal finansieres.

Det er av stor betydning for fremdrift og realiseringsevne til utbygging i Østre havn at Stavanger kommune bidrar i tidlig fase med avklaringer til gjennomføring/fremdrift, ansvar og kostnadsbærer for tiltak som er offentlige eller har en offentlig nytteverdi.

4.1.3 Råtomtverdier

Verdien av råtomt i et utbyggingsområde er nettoen av inntektspotensialet med fradrag av kostnader i en prosjektkalkyle. Inntekter er salg/utleie av ny bebyggelse. Kostnader er byggekostnader, utviklings-, finansierungs- og salgskostnader, tomteopparbeidelse og kostnader til rekkefølgekrav. Kalkylen skal gi avkastning og risikoavsetning til utbygger.

Kjøpesum for tomten må overgå verdien av dagens bruk. Slik situasjonen er med planprogrammets føringer lagt til grunn, vil verdien av utviklingspotensialet være langt lavere enn verdien av å fortsette med dagens bruk.

Offentlig havnevirksomhet som må flyttes bort fra utbyggingsområder må reetableres et annet sted. I tillegg er det lagt inn en forutsetning til utvikling av Holmen at SRH skal investere et betydelig beløp for å bidra i reetablering og forlengelse av Skansekaiaen.

SRH er en selvfinansierende virksomhet, og det gis ikke statlig støtte til utbygging av havneinfrastruktur. Man kan heller ikke regne med å få tilført ny kapital fra de tre kommunale eierne. SRH må forholde seg til regelverk, selskapsavtale og strategi som gir føringer for disponering av selskapets midler.

Råtomtverdier som fremkommer fra økonomisk analyse, med normalavkastning til eiendomsutvikler, gjør det ikke mulig å realisere utbyggingene med planprogrammets anbefalinger med bl.a. reduksjon i volum.

For at utvikling skal finne sted må verdien i Østre havn som utviklingseiendom overstige verdien ved å fortsette dagens bruk. Det gjør den ikke per nå.

Planprogrammet må være fleksibelt mht. koter på bebyggelse, slik at antall etasjer i KDP-S kan utnyttes. Det er nødvendig å sikre inntektspotensialet for å kunne tåle det høye kostnadsnivået i prosjektene.

Kostnadsbidrag til rekkefølgekrav må avklares. Det er fortsatt uavklarte kostnader i utbyggingsprosjektene som ikke er ivarettatt i de økonomiske analysene, spesielt mht. eksterne rekkefølgetiltak.

4.2 Forslag til endring av høringsforslag

SU/SRH fremmer følgende forslag til endringer av planprogrammet:

- 5. Stedsanalysens anbefalinger som inngår i planprogrammet skal gis tydelige avgrensninger, og være i tråd med KDP-S rammer.**
- 6. Stavanger kommune skal tidlig i utviklingsprosessen for Østre havn bidra til å avklare kostnadsbidrag til rekkefølgekrav fra feltene.**
- 7. Felt A1 Bekhuskaien og felt A4 Holmen kan detaljreguleres og bygges ut når valg av konsept for plassering og utforming av flomvern er løst i området som berøres.**

5.0 Andre relevante temaer

Østre havn er en sentral og betydningsfull del av KDP-S. Forventningen til planprogrammet var at det skulle gi noen utdypende, oppklarende og forenklerende retningslinjer til etterfølgende detaljregulering. Dette er både en del av mandatet og er nødvendig for å sikre forutsigbarhet i kommende utvikling.

5.1 Havn

Planprogram og stedsanalyse skaper klarhet til flere havnerelaterte forhold. Selv om noen temaer som nevnes nedenfor ikke er gjengitt i planprogrammet, er legitimiteten som planprogrammet gir til stedsanalysen grunn til bekymring for problemstillinger som kan reises ved senere planlegging:

- Behovsanalyse for havnedrift og havnepromenade beskriver at kaiflaten skal være uten fast inventar. Det skapes allikevel klarhet til dette i stedsanalysens omtale: «Dette arealet skal ..., i størst mulig grad, være uten fast inventar.» Dette skaper rom for tolkning av et tema som det fra havnedriftens side er krav om ikke fast inventar.
- Stedsanalysens forslag til snuplass for buss på Skagenkaien inngår ikke i føringer fra KDP-S, og er ikke drøftet i fht. havnebehov.
- Stedsanalysen gir flere beskrivelser av Margarinlinjen med betydningen «skal», og det beskrives et behov for landvinning for å øke arealet til byrommet G1. Kailinjen vil fra 2022 ha økende bruk til bl.a. hurtigbåter. En landvinning vil gi et større byrom med mer innhold og nye kvaliteter, men en mulig realisering må samtidig ta hensyn til praktiske forhold knyttet til havnedrift og hvordan kostnader til byrommet skal bæres. Det må samtidig vurderes hvilken konsekvens det vil få om det bygges bro til Vassøy, der behov for areal til biloppstillingsplasser blir betydelig redusert.
- Planprogrammet tilslører viktigheten av å ha en sone for henting og levering av reisende nær hurtigbåtene på Fiskepiren. Dette er en funksjon som eksisterer i dag på Fiskepiren, og når dette området gjøres om til et mobilitetspunkt, uten tilgang til kjøretøy, må det reetableres en tilsvarende sone i kort avstand fra eksisterende område. SRH har bedt om at dette legges til rette like over gaten, men planprogrammet svarer ikke tydelig på dette temaet.
- Nedtrapping til sjø må under alle omstendigheter ta hensyn til den enhver tid pågående havneaktivitet. Et slikt behov kan ikke ha fortrinn for nyttrafikk på sjø. Det er områder langs Østre havn hvor det sannsynligvis kan etableres nedtrapping til sjø, men det må fastsettes i en detaljregulering, der flere forhold må dokumenteres og legges grunnlag for prioritet.

5.2 Byrom/utomhus

I stedsanalysens omtale av utvidet byrom/park på Holmen beskrives det bl.a.: «Parken kan dekke felles uteareal for boligbyggingen på Holmen.» Det er ikke dokumentert hvor stor andel av krav til uterom for bolig som kan dekkes inn her.

5.3 Historisk identitet

Innenfor plantema Byrom/byforming omtales det behov for utstrakt beplantning av trær i havnefronten. Det er SU/SRH sin oppfatning at utstrakt beplantning av trær og andre grønne elementer ikke er en del av den historiske identiteten til Østre havn.

Det kan også bli nødvendig å begrense kravet til beplantning av hensyn til faktiske grunnforhold, omfattende mengde kabler under bakken, samt andre tekniske utfordringer knyttet til det faktum at land og kaier er innvunnet lag på lag siden 1800-tallet.

6.0 Konklusjon

SU/SRH anser det som oppsummerende og avklarende at det i høringsuttalelsen gis forslag til endringsvedtak til fremlagt forslag til planprogram, som er listet opp samlet i pkt. 1.

Dette anses som en besvarelse på saksfremleggets orientering om følgende:

«Stavangerregionen Havn IKS (SRH) og Stavanger utvikling KF (SU) har uttrykt at de er bekymret for gjennomføringsevne for utviklingsområdene Holmen og Bekhuskaien dersom byggehøyder dempes og kvalitetskrav spesifiseres og økes. De vil i forbindelse med høringen kunne utdype hvilke forutsetninger som må ligge til grunn for å gjennomføre anbefalingene som er gitt i planprogrammet.»

Selv om planprogrammet ikke har juridisk bindende virkning, slik som KPD-S har, anses det allikevel at anbefalingene vil være sterkt retningsgivende for det videre arbeidet med detaljreguleringsplaner. Det er derfor av vesentlig betydning at planprogrammet fremstår med anbefalinger som det er mulig å bygge ut, og at det ikke stilles krav som uansett ikke er mulig å realisere.

SU/SRH ser fram til fortsatt godt samarbeid om en videre utvikling i Østre havn.

Stavanger utvikling KF

Signert digitalt

Hans Kjetil Aas
Daglig leder

Erlend Løvøy
Prosjektutvikler
Saksbehandler

Stavangerregionen Havn IKS

Signert digitalt

Odd Bjørn Bekkeheien
Havnedirektør (konst.)

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 65/21
MØTEDATO: 15.12.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 06.12.2021

Havnens ytre rammer – Status

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	65/21	15.12.21	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Drift og utvikling av havn reguleres av et stort mangfold av regelverk og ytre rammebetingelser. Det gir en trygghet å være medlem av bransjeorganisasjonen [Norske Havner](#), som har 65 medlemshavner fordelt over hele landet. Organisasjonen sørger for at felles interesser for havne-Norge blir fremmet, og har et overblikk og kunnskap om de ytre drivere og rammer for havnevirksomhet nasjonalt og internasjonalt. EU-regelverk har stor innvirkning på maritim næring, og temaer relatert til dette følges tett opp av Norske Havner.

Strategiplanen til SRH skal være oppdatert på en slik måte at havnerollen kan ivaretas til det beste for havnens brukere og eiere. Strategisk arbeid vurderes løpende med endringer i det ytre rammeverket, som f.eks. følger av de årlige statsbudsjetter og virkninger av EØS-avtalen.

Denne saken omtaler først et nylig utarbeidet hefte fra Norske Havner; «Havnerollen i endring – En makroanalyse av drivere som påvirker havnenes utvikling». Deretter en kortfattet oppsummering av relevante temaer i den nye Regjering sin felles politiske plattform; Hurdalsplattformen, og hva som oppfattes relevant for havnerollen i Statsbudsjettet.

Saken

Norske Havners situasjonsanalyse om noen viktige drivere for havnevirksomhet, Hurdalsplattformen og Statsbudsjettet er samlet sett viktige dagsaktuelle rammebetingelser som må sees i lys av SRH sin strategiplan og tiltak. Det er nødvendig å følge med på om det strategiske arbeidet ivaretar disse endringer, som kan ha kortsiktig eller langsiktig virkning på havnerollen.

Havnerollen i endring – en makroanalyse

Transport, logistikk og utnyttelse av havets ressurser er viktige elementer i pågående omstilling til redusert miljøavtrykk og utslipp i samfunnet. Havnene er viktige som tilrettelegger for bærekraftig næringsaktivitet og næringsutvikling, og Norske Havner bemerker at denne verdien ikke er tilstrekkelig anerkjent. Deres forenklede makroanalyse relatert til havnerollen gir nyttig informasjon, og heftet de har laget om dette følger som vedlegg til saken (deles ut i styremøtet).

Norske havner har valgt ut seks kategorier av ytre drivere for aktiviteter relatert til havn: politiske, økonomiske, sosiokulturelle, teknologiske, klima- og miljømessige og juridiske.

- Politiske drivere

Politiske forhold gir sentrale styringsrammer, og innen havn gjelder dette både nasjonalt og internasjonalt. Havner var først en statlig oppgave, og ble sortert som en mer kommunal oppgave for nær 130 år siden. Gjennom de fire lovrevisjoner av Havne- og farvannsloven de siste 90 årene, sist i 2020, har kommunen fått mer og mer styring av havnen. Kystverket har ved siste lovendring fått et utvidet ansvar. Samtidig må de forholde seg til at de statlige overføringer via Nasjonal Transportplan («NTP») og Statsbudsjett er redusert med reformen om produktivitetsvekst og krav til at statlig pengebruk skal oppnå en bedre nytteverdi.

Regjeringens Havstrategi og stortingsmelding om omstilling i maritim næring omhandler ikke infrastruktur på land. Norske Havner hevder at det politiske fokuset på personreiser utkonkurrerer veg-infrastruktur som er viktig for godstransport til og fra havner. De ser få iverksatte tiltak for å nå

målet om å overføre mer langdistansetransport av gods fra veg til sjø, og mener at NTP 2022-2033 i realiteten ikke prioriterer å øke godstransport på kjøll. Omfattende reguleringer som kommer fra EUs aktiviteter får også direkte og indirekte effekt på SRHs havnevirksomhet.

- Økonomiske drivere

Her pekes det på det store omfanget av offentlige oppgaver og anlegg som det er etterslep på, enten vedlikeholds- og investeringsmessig og for fremtidige behov. Norske Havners medlemsundersøkelse i 2020 gir samme svar – et flertall av farleder, tilkomstveier til havn og banetilknytning har behov for midler. Det betyr at det fremtidige økonomiske handlingsrommet blir redusert og at de politiske prioriteringer blir krevende. Ett av elementene som gir skjev fordeling av ressurser i samfunnsøkonomiske analyser er at effekter ved å overføre transport fra veg til sjø ikke er med i lønnsomhetsvurderingen.

EØS-avtalens føringer ifm. statsstøtteregelverket gjorde at det før 2018 var store begrensninger for statlige investeringer i havner. Nå er havnesektoren unntatt dette, og det er mulig å støtte på enkelte områder, f.eks. «grønne» investeringer. Statlige tilskudd til havner vil allikevel være en del av det nevnte utfordrende økonomiske handlingsrommet. Kommuneøkonomien vi bl.a. stramme seg til med økende andel eldre, og det kan øke interessen for å hente inn utbytte fra kapital i havner.

- Sosiokulturelle drivere

Dette handler blant annet om at generelle forventninger og krav fra befolkningen, næringer og politikere har en dreining mot større hensyn til miljø. «Grønne» produkter har blitt et konkurransefortrinn. Det gis bedre lånevilkår for høy klima- og miljøscore i hht. EUs taksonomisystem.

- Teknologiske drivere

Det brukes mye ressurser innen maritim næring på teknologiutvikling. Dette handler om kommunikasjons-, planleggings- og styringsverktøy og utvikling av automasjon og autonomi i havneoperasjoner og skip. Det kommende tiåret vil trolig åpne mange nye muligheter her. De teknologiske drivere er tett knyttet til klima- og miljømessige drivere.

- Klima- og miljømessige drivere

Norges forpliktelse til Paris-avtalen, med krav til store utslippsreduksjoner frem mot 2050, har stor tyngde innen ulike nasjonale og lokale strategier med virkning for maritim næring – til tross for at skipsfart ikke er en del av de globale klimaavtalene. FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) har målsatt 50 % reduksjon i totale utslipp fra internasjonal skipsfart innen 2050, og nullutslipp innen århundreskiftet. Målsetning i bl.a. NTP 2022-2033 er å halvere utslipp fra transportsektoren innen 2030.

- Juridiske/regulatoriske drivere

Juridiske drivere er tett knyttet til, og ofte et resultat av, politiske drivere. EØS-avtalens virkninger får stor påvirkning. Etterlevelse av statsstøtteregelverket er et tema her, der offentlige virksomheters skattefritak og konkursimmunitet strider mot like konkurransevilkår for offentlige og private aktører. Det har i seks år pågått en sak der ESA mener Norge bryter med like konkurransevilkår, når det offentlige driver virksomhet i konkurranse med private. Regjeringen gav sin tilbakemelding tidligere i

år, der de foreslår at enkelte sektorer bør få ekstra fokus innen denne problemstillingen – havner er nevnt som en av disse.

Norske Havner har registrert at den nye havne- og farvannslovens adgang for de kommunale eierne å ta ut utbytte fra havnen, ikke foreløpig har medført stort press. Forventningene er størst i bynære strøk. I tillegg til utbetaling av utbytte, kan det være forventninger om å løse eiers oppgaver – som vil være innenfor utbytte-kategorien. Uttak av utbytte vil kunne medføre at hele havnevirksomheten klassifiseres som kommersiell drift, og dermed blir skattelagt. Skattesaken i Karmsund Havn, med avklaring av hva som er skattepliktig havnevirksomhet og hva som ikke er det, kan få virkning for økonomiske rammer for havnevirksomhet i hele Norge.

Hurdalsplattformen og Statsbudsjettet

SRH skal være utviklingsorientert og bidra til konkurransekraft for en bærekraftig maritim næring, og for å innfri målsetninger i Strategiplanen, er det viktig å følge den politiske retningen og forventninger i samfunnet.

Norske Havner uttalte i midten av oktober at Statsbudsjettets satsing på kystformål er for lav, med en avsetning av midler på 77 % av det som er ramme i Nasjonal Transportplan («NTP»). De mener dette ikke er tilstrekkelig for å nå målsetningen om å flytte mer godstransport på sjø. Norske Havner mener samtidig at NTP 2022-2033 ikke bidrar tilstrekkelig for å utvikle et bærekraftig transportsystem.

Budsjettforliket mellom den nye Regjeringen og SV gir 80 millioner kroner mer til farleder og havner, men Norske Havner uttaler at det ikke er tilstrekkelig. Organisasjonen mener at det allikevel er et godt signal om vilje til å prioritere havn og sjøtransport. Budsjettavtalen gir 95,4 millioner kroner for 2022 til tilskuddsordningen effektive og miljøvennlige havner, som er en økning på 40 millioner kroner fra opprinnelig budsjett. Resten av økningen går til farledsutbedringer i Nord-Norge. Budsjettforliket gir også økt låneramme til å fornye skipsflåten.

NTP overfører midler til drift av Kystverket, men ikke direkte til f.eks. kai-utbygginger. NTP 2022-2033 er innrettet enda mer som en strategisk plan, der Kystverket i større grad vurderer hvilke prosjekter som skal prioriteres. Det prioriteres bl.a. innenfor geografiske områder, og investeringsmidler baseres på nytteverdien i samfunnsøkonomiske analyser og sammenhengen mellom prosjekter i kyst-regionen. Utgruningsprosjektet «Innseiling Stavanger» var et navngitt prosjekt i NTP 2018-2029, i siste periode fra 2024. I gjeldende NTP 2022-2033 er prioriteringen tillagt Kystverket. Prosjektgjennomføringen er blitt mer usikker, bl.a. på grunn av den uklare politiske holdningen til omfanget av cruiseanløp til Stavanger sentrum.

Hurdalsplattformen inneholder flere relevante temaer for havnevirksomheten, der SRH i noen tilfeller kan bidra direkte eller indirekte til innfrielse av den politisk ønskede retningen. Noen temaer kan ha en langsiktig virkning på SRHs virksomhet, og er derfor viktig å følge med på. Noen av temaene er allerede en del av SRHs drift og utvikling.

Eksempler på satsingsområder og sitater i Hurdalsplattformen, som er relevante for havnerollen:

- Plattformen peker på retninger, med henvisning til utredninger før politikken fastsettes.
- Norges ambisiøse klimamål forplikter Regjeringen og alle deler av samfunnet. «Kutte norske utslipp med 55 prosent mot 2030 sammenlignet med 1990, som et delmål på veien mot netto nullutslipp i 2050. Utslippsmålet gjelder hele økonomien.»
- Havn oppgis som en av de viktige infrastruktur som binder Norge sammen og bidrar til arbeidsplasser. «Økt fremkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn for vår samferdselspolitikk, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem.»

- Prioriterer å overføre mer transport av gods fra vei til sjø. Vil gjennomføre utredning sammen med godsnæringen og skipsfartsnæringen. «Styrke satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder.»
- Stimulere til at det utvikles fossilfrie energibærere for bl.a. tungtransport og store skip.
- Regjeringen vil ta initiativ til at det etableres landstrøm ved de største havnene. «Redusere lokal forurensing gjennom å legge til rette for landstrøm for cruisebåter ved de mest trafikkerte havnene og på sikt innføre forbud mot tungolje.»
- Det skal gis incentiver til lav- og nullutslippsløsninger.
- Sikre betydelig økt utbygging av infrastruktur for klimavennlig tungtransport og skip innen 2025, med lade- og fylleinfrastruktur for fornybart drivstoff.
- Satsing på hydrogen, havvind, batteriteknologi, grønn skipsfart.
- Det skal settes mål for hvor stor produksjonen av vindkraft til havs og solenergi skal være innen 2030.
- Maritim næring skal:
 - o Kutte utslipp og øke digitalisering.
 - o Staten skal bidra til utvikling av skipsfart med lave utslipp og nullutslipp, som et norsk bidrag til å redusere globale utslipp.
 - o Øke støtte til omstilling av nullutslipp ved anskaffelse av ferger og hurtigbåter. Krav om lav- og nullutslipp i nye anbud for hurtigbåter i 2025.
 - o Offshore supplyskip får krav om lavutslippsløsninger innen 2025 og krav om nullutslipp innen 2030.
 - o Innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel, herunder offshoreflåten.
- Sørge for god sameksistens mellom de ulike havnæringene, blant annet ved å utarbeide næringsplaner for Nordsjøen, Barentshavet og Norskehavet.
- Havbruk skal øke bearbeiding av råvarer i Norge, med økning av antall arbeidsplasser her. Skal øke verdiskapningen og eksportverdien til Norge.
- Marine ressurser i havbruk skal utnyttes.
- Havbruksutdanninger skal styrkes.
- Norsk petroleumsindustri skal utvikles, ikke avvikes. Det skal letes etter nye olje- og gassfelter.
- Staten skal bidra til omstilling av olje- og gasskompetanse til nye næringer.
- Krav til å øke verdiskapende ringvirkninger fra oljenæringen på land i Norge.
- Tillate vindkraft-etableringer der det er lokal aksept og gode forhold.
- Satse på sirkulær økonomi i industrien.
- Prioritere opprusting av de gjennomgående stamveiene. Redusere flaskehalser på riks-, fylkes- og kommuneveier.
- Offentlige anskaffelser skal gi muligheter til at norske bedrifter kan delta i konkurransen.
- Digitalisering må være kjernekompetanse i det offentlige, det skal være et taktskifte i digitalisering i offentlig sektor.
- Deling av offentlige data. Utvikle en organisert form for deling og ny utvikling av data.
- Fremme autonome systemer.

- Reiseliv er en fremtidsnæring – sikre flere helårs arbeidsplasser.
- Fremme regionalt samarbeid i reiselivet.
- Pilotprogram for bærekraftig reiseliv.

Oppsummering og konklusjon

SRHs Strategiplan 2021-2024, med Miljøplan og Plan for havneutvikling, fremhever sju av FNs bærekraftsmål som viktige for havnedrift og havneutvikling. SRH har fokus på konkrete tiltak knyttet til disse målene, og de er samtidig en del av selve basen for arbeidskulturen. Havnedirektøren har tro på at dette bidrar til å posisjonere SRH som en framsynt havn.

SRH må innrette seg etter ytre rammer, men vil også påvirke til endring for å sørge for økt aktivitet og transport på sjø. Havner er viktig infrastruktur både for næringsutvikling og miljømessig omstilling.

Regjeringen henviser til ENOVA og teknologiutvikling som viktige verktøy for utvikling av bærekraftig transport. Investeringer i kaier og havnearealer får ikke støtte fra ENOVA eller NTP, foreløpig gis det bidrag til etablering av landstrøm- og ladeanlegg.

Det er kritisk for drift og utvikling av konkurransedyktige havner at NTP bidrar til at veger av betydning for havn og bærekraftig transport blir utbedret og bygget i takt med behovet – det er betydelige forsinkelser og mangler her.

Norske Havner konkluderer med at det er avgjørende at havnene har en robust økonomi og «finansielle muskler» til å kunne gjøre de nødvendige investeringer i tidsriktig infrastruktur og tilpasninger til markedsbehov. Norske Havners oppgave er å sikre havnene best mulig vilkår, og vil arbeide inn mot driverne som beskrives i deres hefte om makroanalyse. Organisasjonen er en god støtte for havnene i Norge til å påvirke prosesser både nasjonalt og internasjonalt, der spesielt reguleringer som skapes i EU har stor påvirkning for maritim næring – som også får innvirkning på SRHs havnevirksomhet.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Arealutvikler
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Heftet «Havnerollen i endring», utarbeidet av Norske Havner. Deles ut i møtet.



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 66/21
MØTEDATO: 15.12.2021

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2021/3

Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 07.12.21

Etiske retningslinjer

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	66/21	15.12.2021	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar etiske retningslinjer for Stavangerregionen Havn IKS og datterselskaper»



Bakgrunn

Styret ble i sak 22/21 orientert om selskapskontrollen av Stavangerregionen Havn som ble utført av Rogaland Revisjon.

Kommunestyrene i eierkommunene har tatt den framlagte eierskapskontrollen med forvaltningsrevisjon i SRH til orientering. Kommunestyret i Randabergs vedtak var i tråd med anbefalingene fra Rogaland Revisjon, mens Sola og Stavanger kommune fattet noen likelydende tilleggsvedtak hvor følgende vedrørende etiske retningslinjer var inntatt:

«Kommunestyret ber i tråd med revisor anbefalinger selskapet om å revidere og oppdatere sine etiske retningslinjer, der en også sørger for at registrering av verv og bierverv tas inn.»

Havnedirektøren orienterte videre i saken om at arbeidet med å oppdatere og revidere de etiske retningslinjene skal foregå i samarbeid med de tillitsvalgte og deretter fremlegges styret for godkjenning.

Saken

Etiske retningslinjer for Stavangerregionen Havn ble første gang utarbeidet i forbindelse med at det ble implementert et kvalitetssystem. Nåværende etiske retningslinjer ble vedtatt av styret 14.04.2010 og retningslinjene er basert på Stavanger kommune sine. Retningslinjene gjelder både for ansatte og medlemmer av de styrende organer, og er enslydende for mor- og datterselskaper. De etiske retningslinjene er tatt inn i SRHs personalhåndbok som er tilgjengelig for alle ansatte på intranett.

Prosessen for å oppdatere og revidere de etiske retningslinjene har foregått gjennom arbeidsmøter internt med havnedirektør, tillitsvalgte, verneombud og konsernkoordinator.

I arbeidsmøtene har man gjennomgått eksisterende retningslinjer med mål om å forenkle språk og oppdatere innhold, samt ivareta vedtak fra kommunestyrene med at man sørger for at registrering av verv og bierverv tas inn.

I arbeidet har man gjennomgått eierkommunenes etiske standard/retningslinjer. Stavanger kommunes vedtok våren 2014 en etisk standard som gjelder for ansatte og folkevalgte. Denne er senere er blitt fulgt opp av bl.a forvaltningsrevisjonen, og er sist oppdatert 16.12.2019. Ved å sammenligne den etiske standarden til Stavanger kommune og eksisterende etiske retningslinjer for SRH fant man flere likheter og det ble derfor funnet hensiktsmessig å også denne gang justere SRHs retningslinjer slik at disse ble tilpasset Stavanger kommune sin etiske standard.

Stavanger kommunes etiske standard klar i språket og ivaretar SRHs hensikt om å forenkle slik at innholdet blir tydelig og således kan redusere mulighet for tolkning.

De oppdaterte retningslinjene er fremlagt ledergruppen for innspill og godkjenning 07.12.21 før de nå fremlegges styret for godkjenning.



De etiske retningslinjene omhandler:

- Etikk i det daglige
- Samfunnsansvar og likeverd
- Habilitet
- Opplysninger/informasjon
- Personlige fordeler; herunder gaver, reiser og opphold, representasjon, selskapenes ressurser og rabattavtaler
- Forretningsdrift
- Reklame, referanser og gaver
- Åpenhet og romslighet
- Varsling av kritikkverdige forhold

Stavanger kommune har bekreftet at de ikke har en pågående prosess om å revidere retningslinjene.

I tillegg til etiske retningslinjer har SRH en etisk sjekkliste som kan være til hjelp dersom ansatte er usikre på hvorvidt man kan delta på et arrangement, godta en invitasjon eller ta imot en gave.

Stavangerregionen Havn IKS

Odd Bjørn Bekkeheien
Konstituert havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Oppdaterte etiske retningslinjer for Stavangerregionen Havn

Etiske retningslinjer

(vedtatt av styret i Stavangerregionen Havn IKS 15.12.2021 og gjeldene fra 01.01.2022)

Etikk er systematisk tenking om hva som er rett og galt, og handler om hva vi finner verdt, eller verdifullt, både å leve for og å leve etter.

De etiske retningslinjene gjelder for alle ansatte i Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper (heretter kalt selskapene, SRH eller organisasjonen), samt medlemmer i selskapenes styre og representantskap.

Lederne har et særskilt ansvar for rutiner og prosesser som sikrer at selskapets etiske standard blir fulgt. Alle har et selvstendig ansvar for at egne handlinger er i tråd med selskapets etiske standard.

I de etiske retningslinjene legges det stor vekt på redelighet, ærlighet og åpenhet. Alle ansatte plikter å arbeide aktivt for å nå selskapenes mål. Dette innebærer at alle må forholde seg lojalt til de styrevedtak og administrative vedtak som treffes, og overholde de lover, forskrifter og reglementer som gjelder for selskapenes virksomhet.

Det vises til etisk sjekkliste som kan være til hjelp dersom ansatte er usikre på hvorvidt man kan delta på et arrangement, godta en invitasjon eller ta imot en gave.

1. Formål

Stavangerregionen Havn skal ha en høy etisk standard. Åpenhet og redelighet skal prege vår virksomhet og være grunnlaget for tillit mellom kollegaer og i forholdet til andre.

Etisk standard skal bidra til etisk forsvarlig og god atferd, og må ses i sammenheng med SRHs visjon og verdier.

2. Etikk i det daglige

Høy etisk standard krever en kontinuerlig prosess der åpen kommunikasjon og refleksjon rundt etiske problemstillinger og dilemmaer blir ivare tatt på arbeidsplassene i organisasjonen. Slike prosesser er viktige for å styrke og utvikle den etiske standarden som skal kjennetegne SRH.

3. Samfunnsansvar og likeverd

SRH forvalter eierkommunenens ressurser både som samfunnsutvikler, tjenesteyter og arbeidsgiver. I vårt forhold til kundene og til den enkelte bruker skal vi være kjent for profesjonalitet og omtanke. Vi skal lytte til kundenes behov og sikre likebehandling.

Selskapene skal preges av respekt for ulikhet, mangfold og inkludering. Vi skal forholde oss på en måte som ikke krenker menneskeverdet eller menneskerettigheter.

4. Habilitet

Vi skal unngå å komme i situasjoner som kan medføre konflikt mellom selskapenes interesser og private interesser. Dersom vi kommer i en slik situasjon, skal forholdet tas opp med nærmeste leder.

Leder skal være orientert om bierverv og verv i organisasjoner som kan medføre inhabilitet eller brudd på lojalitetsplikten. Opplysninger om styreverv/økonomiske interesser bør registreres i Styrevervregisteret.

5. Opplysninger/informasjon

Fortrolige opplysninger som mottas i forbindelse med arbeidet i selskapene skal ikke meddeles andre som ikke har behov for eller krav på disse opplysningene.

All informasjon som gis skal være korrekt og tydelig.

Offentlighet er et viktig prinsipp for å sikre innsyn og kontroll med SRHs virksomhet. Vi skal vurdere meroffentlighet i alle saker.

6. Personlige fordeler

Gaver

Gaver, uansett størrelse, kan bevisst eller ubevisst skape en form for lojalitet. Vi skal unngå personlige fordeler som kan påvirke beslutninger, eller kan føre til at noen oppfatter det slik. Dette gjelder alle typer fordeler som gaver, personlige rabatter, reiser og lignende. Leder skal orienteres om mottatt gave. Dersom gaven ikke er i tråd med vår etiske standard, skal den tilbakeleveres.

Reiser og opphold

Ansattes reise- og oppholdsutgifter skal dekkes av selskapene. Unntak kan avgjøres av nærmeste leder.

Representasjon

Moderate former for gjestfrihet og representasjon hører med i samarbeidsforhold. Dette må ikke utvikles slik at det påvirker beslutningsprosessen, eller kan føre til at noen oppfatter det slik. Leder skal være orientert om representasjon og tilbud om det.

Selskapenes ressurser

Vi skal ikke bruke selskapets eiendeler privat utover det som fremkommer av egne retningslinjer for velferdsordninger.

Rabattavtaler

Vi skal ikke benytte vår markedsposisjon til å inngå rabattavtaler for ansatte.. Dette gjelder ikke tilbud knyttet til selskapenes velferdsordninger.

Ved tvil

Dersom det er tvil om et forhold er innenfor selskapets etiske standard, kontaktes nærmeste leder.

7. Forretningsdrift

Forutsigbarhet, etterprøvbarhet og likebehandling skal ligge til grunn for vår forretningsdrift.

8. Reklame, referanser og gaver til selskapene

Verken SRH som organisasjon, eller ansatte skal delta i reklame for leverandører som har levert produkter eller tjenester til selskapene.

Vi kan opptre som referanser for en leverandørs kunder når dette kan skje uten at det påvirker leverandørens pris overfor selskapene.

Mottak av gaver til selskapene kan bare skje dersom det ikke påvirker beslutninger.

Pålitelighet i forhold til kunder og arbeidsgiver

I saker der selskapene, kunder eller partnere omtales, forventes det en lojal og tillitsskapende holdning utad. Spesiell aktsomhet er påkrevet i nærvær av representanter fra presse eller media og i offisielle møter og samlinger.

Det forventes at ansatte ovenfor andre omtaler selskapenes interne forhold på en slik måte at det ikke vil være til skade for selskapene, dets ansatte eller for de tjenester selskapene tilbyr.

9. Åpenhet og romslighet

SRH skal være en åpen og romslig organisasjon, med god intern kommunikasjon og anledning til å ta opp kritikkverdige forhold. Dersom det gjøres feil, skal vi følge dette opp på en egnet måte og samtidig se på det som en mulighet til forbedring.

10. Varsling av kritikkverdige forhold

Kritikkverdige forhold skal avdekkes og følges opp. Ansatte har rett og plikt til å bidra til å forebygge og varsle om kritikkverdige forhold i selskapene. Det vises til egne retningslinjer.