Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

CLOSE TO *people energy business nature*

Stavanger, 15. jun. 2022

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 20.04.22

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 22. juni 2022 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom Majoren.

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene.

Det vil bli servering i møtet.
Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

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

Med vennlig hilsen

Arnt-Heikki Steinbakk
Styrets leder

Magne Fjell
Havnedirektør

STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 22.06.2022

Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
19/22	Havnedirektørens orientering
20/22	Resultatrapport 1. kvartal 2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
21/22	Mekjarvik Nord – Havneutvikling
22/22	Risavika Sørøst – Havneutvikling kai 25 og 26
23/22	Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030
25/22	Eventuelt

Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
22/22	Risavika Sørøst – Havneutvikling kai 25 og 26. Notat
24/22	Mekjarvik Sør – Havneutvikling

SAK NR.: 19/22
MØTEDATO: 22.06.22

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2022/16

Saksbeh.: MF

Innstill. dato: 14.06.2022

Havnedirektørens orientering juni 2022

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	19/22	22.06.2022	

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering.

NYTT TERMINALBYGG RISAVIKA

Det har vært en intensjon og markedsinteresse for et nytt terminal bygg i den planerte tomten bak Vallourec Norge og Pentagon Freight Services AS i Risavika. Nye godsstrømmer vil materialisere seg og vil kreve mellomlagring, i tillegg til eksisterende kunders behov for utvidelse. SRH har også tidvis fullt belegg på innelagrings areal. Eksisterende kunder har skissert et behov på opp mot 6 000 kvm, i tillegg til en ny kunde som ønsker 500 kvm i tillegg til kontorlokaler. SRH bør til enhver tid ha minimum 1 000 kvm til kortsiktige lagringsbehov for å betjene markedet.

Lagringsbehovet kan løses i en stor bygningsmasse eller fordelt på to bygg. Utfordringen i dag er uforutsigbare byggekostnader sett i forhold til betalingsviljen i markedet. Terminalbygg må ses på som en del av havneinfrastrukturen og har en like viktig funksjon som eksempelvis en havnekran og utelagringsområdet.

SRH jobber nå konkret med kalkyler og skisser for terminalbygget og styret vil få fremlagt en styresak om investeringen til høsten.

TANANGERDAGENE

Tanangerdagene gikk av stabelen 8-12. juni. Lions Club Tananger var hovedarrangør, og ønsket tettere samarbeid med næringslivet i Risavika i år. Dette ble løftet inn i ressursgruppen for Risavika (Næringsforeningen) og resulterte i at SRH åpnet for «Havnelangs i Risavika», med intensjonen å bygge godt naboskap, skape stolthet og ikke minst fortelle om ambisjoner innen det grønne skifte.

Dette fikk bred dekning både i Solabladet og sosiale medier, og ble godt mottatt av komiteen for Tanangerdagene i forkant. Det ble tilbudt guidet busstur, med stopp både hos ASCO Norge AS og Westport AS som selv stilte med personell som informerte om deres virke og fremtidsplaner.

SRH var til stede og informerte under hele turen, med spesielt fokus på Elnett21 prosjektet.

SEA PILOT

Sea Pilot har ligget i opplag/uvirksomt ved Bru kai i flere år og styret er kjent med at SRH har pålagt fartøyets eier om å fjerne fartøyet. Fartøyets registrerte eierrepresentant har bekreftet mottak av påleggsbrevet, men ikke etterkommet pålegget innen fastsatt frist, og har ikke inngitt innvendinger til pålegget. På den bakgrunn utstedte SRH tilbudsforespørsel for iverksettelse av fjerning med hjemmel i havne- og farvannslovens § 18. Et dansk selskap, Smedegaarden, gav tilbud basert på tilbudsforespørselen, og SRH har akseptert tilbudet.

Det ble avtalt at Smedegaarden overtar fartøyet «as is», dvs. slik det ligger og i den tilstand det befinner seg og med alt innhold om bord ved overtakelsen.

Smedegaarden overtok fartøyet 08.06.2022, og har nå full råderett og ansvar for alle forhold knyttet til fartøyet, og besørger dette slept fra Bru kai til Esbjerg, Danmark.

At Smedegaarden overtar ansvar for alle forhold knyttet til fartøyet innebærer også at Smedegaarden etter overtakelse har risikoen for alle økonomiske og praktiske/fysiske hendelser og konsekvenser av håndtering og besittelse av fartøyet.

08.06.2022 ankom slepebåten «Dolphin» fra Danmark for å besørge slepet av «Sea Pilot» fra Bru kai til Esbjerg i Danmark. Miljødirektoratet (MDIR) ble varslet om at «Sea Pilot» skulle forlatte Bru kai og eksporteres til Danmark for gjenvinning. MDIR anser «Sea Pilot» for å være avfall etter forurensningsloven § 27 første ledd fordi hensikten er at skipet skal kasseres og kreves derfor

samtykke fra berørte myndigheter (Danmark og Norge) for å kunne transportere «Sea Pilot» ut av Norge. Grunnet manglende dokumentasjon, er slepet av «Sea Pilot» fra Bru Kai til Esbjerg forsinket.

SRH regner med at samtykke fra MDIR bør foreligge i løpet av uke 24.

Før MDIR kan gi samtykke må følgende dokumentasjon sendes via Altinn:

Meldingsdokument, følgedokument for meldepliktig avfall, kontrakt på grensekryssende avfall, bankgaranti (minimum 300 000 NOK til Miljødirektoratet), transportør og veibeskrivelse og evt. informasjon og dokumentasjon om behandling

Søknad sendes i Altinn fra et norsk foretak og SRH har bistått Smedegaarden med denne prosessen. Etter SRH sin forståelse mangler det nå kun bankgaranti fra Smedegaarden til MDIR.

ARBEIDSBÅTEN

Den helelektriske arbeidsbåten er fortsatt under bygging i Estland. Båten ble sjøsatt for sjøprøver 07.05.2022

Under sjøprøvene viste det seg at båten måtte opp på land igjen for å utføre noen justeringer. Blant annet oppnådde ikke elektromotorene tilstrekkelig turtall og effekt. For å åpne dette må softwaren justeres og noen kabler i begge skrog må byttes ut. Representanter fra SRH vil reise ned til Estland for besiktelse av båten når nye og tilfredsstillende sjøprøver er gjennomført fra Alunaut sin side. Først når dette er gjennomført vil Alunaut bestille transport av båten til Stavanger. Arbeidsbåten skal etter planen fraktes med en fraktebåt fra Estland til Stavanger og forventet leveringstidspunkt av arbeidsbåten er medio juli.

Bildet nedenfor viser båten når den ligger på sjøen i Estland.

REPRESENTASJON OG REISER

Primo mai var deltok havnedirektør og styreleder på energimessen Offshore Technology Conference (OTC) i Houston. OTC regnes som verdens største energimesse og er arrangert siden 1969. Norway2OTC-delegasjonen bestod av ca. 130 deltakere fra hele Norge.

Havnedirektør og «cruiseadmiral» deltok på Cruise Europe Conference i Edinburgh den 17. – 19. mai.

Primo mai feiret Westport sitt 10 års jubileum, to år forsinket. Kantinen i Utenriksterminalen i Risavika var transformert til festlokale hvor 40 deltakere, glade og stolte, var samlet for taler og historiefortelling. Deltakere var dagens ansatte samt tidligere direktører i Risavika Havn. Eierne var representert ved forretningsutvikler i SRH sammen med representanter fra styret i Westport.

Fredag 13. mai var det offisiell åpning av solcelleparken på Stavanger lufthavn, Sola. Solcelleparken ble innviet av Samferdselsdepartementet ved statssekretær Jakob Bjelland (Sp), Sola-ordfører Tom Henning Slethei (Frp) og Anette Sigmundstad, lufthavndirektør ved Stavanger lufthavn, Sola. Som partnere i konsortiet var SRH til stede på åpningen og tilhørende seminar. Teknisk sjef Åsta V. Veen holdt et godt innlegg der hun startet med å si: «Stavangerregionen havn var først med solcellepark, men flyplassen sin park er størst».

Som del av «Open port» besøkte kommunedirektørene fra Hå, Time, Klepp, Sandnes, Gjesdal, Sola, Randaberg og Stavanger havnekontoret ultimo mai. Administrerende direktør i IVAR deltok også. Målet for en slik samling er å utvikle relasjoner og bygge nettverk mellom sentrale ledere på Nord - Jæren/Jæren.

Medio juni deltok havnedirektøren på årsmøte og i Norske Havner og generalforsamling i Samfunnsbedriftene i Oslo med tilhørende årskonferanse. "Ledelse i nyskapende arbeidsliv" var temaet for årskonferansen og målet var å se nærmere på hva slags nyskapende arbeidsliv som gir bærekraftige lokalsamfunn, og hvilke lederutfordringer som venter de neste årene.

Plakettutveksling er en tradisjon som tilstrebes gjennomført hver gang et cruiseskip anløper SRHs sine kaier for første gang. Den senere tiden har det blir gjennomført flere slike seremonier da SRH har anløp av flere nye cruiseskip denne sesongen.

DEN DAGLIGE DRIFT (SRHD):

Det er noen hektiske måneder organisasjonen har lagt bak seg. Mange prosjekter krever oppfølging, i tillegg har det vært god aktivitet jevnt over hele havnen. Cruiseaktiviteten går også for fullt og det er gledelig å se den gode jobben som gjøres av maritim og teknisk avdeling som hver cruisedag, både tidlig og sent, står klar på kaien, organiserer og «server» cruiseskipene både ved ankomst og avgang.

Fjord Line melder om god aktivitet for frakt og det ble satt ny rekord med antall enheter på innenriks mellom Stavanger og Bergen i mai måned. Passasjerer har hatt stigende trend utover våren, og spesielt Vestlandet og Kristiansand er på 2019 nivå+. Så det ser ganske så godt ut fremover.

På Margarinlinjen fikk SRH på plass det aller nødvendigste slik at Flor & Fjære kunne starte opp med faste avganger fra 14.mai. Dessverre ble det forsinkelser på leveranse av tresvillene (sittebenkene) som skal skille passasjerer og kjøretøy, men gjennom dialog med Stavanger kommune løste det seg ved utlån av noen av deres tresviller.

HMS

Kystverket har siden 2014 hatt stående en beredskapscontainer i Tananger, på den såkalte kommunekaien. Containeren inneholder 200 meter lenser som er tenkt er tenkt operert av losbåten ved Tananger losstasjon og skal ivareta behovet for hurtig respons med lenser i Risavika området. I tillegg til at containeren ikke er pen å se på har personer i nærmiljøet uttrykt bekymring for at barn klatrer opp på container for så å hoppe/stupe ut i sjøen.

I samarbeid med Kystverket har SRH jobbet med å finne ny plassering for denne containeren, og etter samtaler med NorSea er det funnet plass ved kai 1. Det er forventet at Kystverket iverksetter flytting i nærmeste fremtid.

CRUISE

Cruisesesongen er, som nevnt, i full gang og så langt er det gjennomført 71 anløp. Av disse er fem anløp i Sandnes og to i Mekjarvik.

Første anløp i Mekjarvik var 19. mai og gikk etter forholdene veldig bra. Det var cruiseskipet «AIDAprima» som anløp Mekjarvik med 1533 passasjerer, dvs, et belegg på 35%. («AIDAprima» har en kapasitet på 4350 pax.)

Anløpet i Mekjarvik var godt forberedt, og som nevnt sist var det i forkant av anløpet gjennomført en ROS analyse og gode planer ble lagt sammen med agenter og turoperatører. Det ble også laget evakueringsplan og egen skiltplan for ivaretakelse av de gående.

Agent/turoperatør hadde satt opp egne «shuttel» busser som gikk i fast rute mellom Mekjarvik og Stavanger sentrum (Skagenkaien)

Det er gledelig å registrere at cruiseaktiviteten har tatt seg fort opp etter covid. Ved fastsettelse av budsjettene høsten 2021 var det stor utsikkerhet knyttet til dette segmentet og man antok at ca. 50% av de ca. 230 innmeldte anløpene ville gjennomføres og at passasjerbelegget ville være på ca. 50%.

Slik som det ser ut i dag vil bortimot alle cruiseskipene som er booket for 2022 anløpe. Noen få kanselleringer er mottatt, men det er også kommet noen nye bookinger. Cruiselisten for 2022 teller pr. i dag 228 anløp med en samlet passasjerkapasitet på 622 859.

I forrige uke ble det foretatt en beregning av snitt passasjerbelegg på cruiseanløpene så langt i sesongen og snitt pax er på 59 %. Noen skip har et belegg på over 90 %, også noen slip er nede i et belegg på 35–40 %. Oversikten viser at snitt passasjerbelegg er økende.

PROSJEKTER/LEIEFORHOLD

Utopia Scene

I etterkant av styrevedtaket om investering og ombygging av Fiskepirterminalen er det utarbeidet og inngått leieavtale med Utopia scene. Leieforholdet løper i 10 år fra dato for ferdigstillelse av ombyggingsarbeidet. Leieforholdet kan ikke sies opp i leieperioden. Etter endt leieperiode har leietaker rett til ytterligere forlenget leieperiode med 5 år + 5 år.

Det er også gjennomført anbudskonkurranse og er valgt entreprenører for byggfag og tekniske fag. Planen er å starte med rivearbeider i fra uke 28. Ombygningsarbeidene vil pågå i ca. seks måneder.

Der er også gjennomført møte med Kolumbus hvor man har blitt enig om tidsfrist for flytting av mannskapslugarer og tjenestetilbudet til de reisende under byggeperioden.

Kombinasjonsbygg til SafeClean

Der er god aktivitet i dette byggeprosjektet og mange forskjellige firma er i arbeid. Pelearbeider er 100% ferdig og det jobbes nå for fullt med forskaling og støp av fundamenter, ringmur, gruber og sump. Det pågår også graving for grøfter til bunnledninger og kabler. Ny trafostasjon er ferdig, men selve trafoen med tilhørende utstyr er forsinket grunnet markedssituasjonen /leveringsutfordringer. Leveranse av trafo er ikke kritisk ennå, men i august/september bør man ha tilgang til strøm. Stangeland Maskin jobber for fullt med opparbeidelse av utvendig lagerområde («yard») og da med oppbygging av område, montering av kumsett og slisserenner. Målet er å få «yard» området asfaltert i løpet av juni måned.

Ift. fremdriftsplan er prosjektet to uker bak plan om ferdigstillelse innen jul, men det jobbes for fullt med å ta inn noe av forsinkelsen.

Forprosjekt landstrøm Risavika og Mekjarvik

For utvidelse av landstrømanlegget i Risavika ble det 31. mars innlevert søknad til Enova om støtte til prosjektet. Prosjektets totalkostnad er ca kr. 19 millioner. Det søkes om støtte på ca kr. 6 millioner som gir en investeringskostnad for SRH på om lag 13. millioner. Det forventes svar på søknaden juni /juli.

For Mekjarvik har man grunnet manglende svar/kapasitet hos Lyse fått utsatt fristen for innlevering av forprosjekt rapport til 15.juli.

SRH har siden sist jobbet med plassering av landstrøm anlegg og kaiskap. Mekjarvik anløpes av mange forskjellig fartøy/fartøystørrelser og kaiskapene må plasseres på rett sted slik at man når frem til landstrømpunktene på fartøyene med 50 meter kabeltromler.

Det er også jobbet med å få etablert intensjonsavtaler for bruk av landstrømanlegg fra de største brukerne av kaiene i Mekjarvik. Dette er dokumentasjon som kreves av Enova. Så langt har man fått på plass intensjonsavtale med GMC Marine Partner og man jobber videre med Norled og Rockpiper.

Etter flere purringer fikk SRH tirsdag 7.juni tilbakemelding fra Lyse. Det var en gledelig tilbakemelding da Lyse kunne informere om at vi har vært heldige med at en annen kunde har valgt å redusere sin bestilling noe, og derfor har frigitt litt effekt i Randaberg-området.

Lyse har også gjennomført mer nøyaktige lastflytanalyser i utredningen enn hva Lyse gjør i en kapasitetsvurdering, og har sett at de nye opplysningene muliggjør en tilknytning uten vilkår. Dette vil si at et landstrømanlegg på 2,0 MVA kan knyttes til eksisterende nett.

Intern havnevei i Risavika

Prosjektet nærmer seg slutten og målet er ferdigstillelse i løpet av juni. Også dette prosjektet har blitt forsinket grunnet markedsituasjonen og største leveranseutfordring er relatert til leveranse av

lysmaster og lysarmaturer. Det som nå gjenstår av prosjektet er å ferdigstille montasje av lysmaster og armaturer, noe asfalt arbeider, montere skilter, merking av kantlinjer og trafikkøy og til slutt opprydding og feiing.

Deponi for borekaks

Geminor har siden sist jobbet mye med «metode» for innfylling i de store underjordiske fjellhallene. Prosessen fra A til Å er gjennomgått og vurdert på ny, herunder valg av utstyr og antall og plassering av tilførsel hull.

Parallelt med dette er det også jobbet med konsekvensanalyse (KU) som skal beskrive omfanget av tiltaket og «deponiet» for borekaks. Denne må lages i sammenheng med søknad om driftskonsesjon som gis av Miljø-Direktoratet (Mdir). Videre skal det innhentes lagringstillatelse og utslippstillatelse for vann fra kavernene. Disse tillatelse søkes det om til Statsforvalteren i Rogaland.

Torsdag 23. juni skal SRH sammen med Geminor ha møte med Westport (WP). Hensikten med møte er å etablere god kontakt mellom WP og Geminor samt gjennomgå areal behov for prosjektet, fremleie avtale og videre behov for leie av tjenester fra Westport.

FESTIVALER OG ARRANGEMENT 2022

Neste store sentrumsarrangement er Gladmat som arrangeres i perioden 29. juni – 2. juli. Årets Gladmat vil være tilbake på nivå med arrangementene forut for pandemien. Sammen med Gladmat har SRH også jobbet med å få tillatelse til å holde gjestehavnen i Vågen åpen under Gladmat. Etter at gjestehavnen i fjor fikk en skikkelig oppgradering, vil det være trist om den blir liggende «tom» under hele Gladmat.

Gladmat styret var positive til åpen gjestehavn og forrige uke så var det også tommel opp i myndighetsmøte hvor representanter fra Politi, Rogaland Brann og Redning, AMK, kommune, havn og parkering fikk presentert og gjennomgått arrangementssøknad og planene for Gladmat.

For å kunne holde gjestehavnen åpen er det viktig at sikkerheten blir godt ivaretatt. SRH har derfor, i samråd med Gladmat, innført følgende regler som vil være gjeldende under arrangementet.

- Gjestehavnen vil være åpen mellom kl. 09.00 og kl. 19.00.
- Viking vaktbåt vil trafikkere området. (Leies hvert år inn av Gladmat)
- Båter som ikke er fjernet etter kl. 19.00, vil bli slept bort fra Vågen gjestehavn for eiers kostnad og risiko. (Viking vaktbåt gjennomfører dette)
- Båtgjestene skal registrerer seg med navn og telefonnummer i havnenes betalingssystem. Go marina, dette skal også gjennomføres i 3 timers perioden, når båtene ligge gratis.
- Gjestehavnen vil kun være tilgjengelig for fritidsbåter under 30 fot.
- Maks to båter i bredden.
- Eget Informasjonsskriv vil bli delt ut til båtgjestene. Gladmat utarbeider dette.
- Informasjonsskrivet lages i god tid før arrangementet og beskriver ordensregler for båtgjestene under festivalen.
- Én til to ansatte sommervikarer fra havnen, vil være til stede i gjestehavnen fra kl. 14.00 – 20.00 for å informere båtgjestene om havnens ordensregler.
- I perioden fra kl. 09.00 til kl. 14.00 vil representanter fra Gladmat holde overblikk og dele ut informasjonsskriv til båtgjestene.
- Havnens ansatte vil få bistand fra Gladmat arrangør / Viking vaktbåt til å «tømme» Vågen gjestehavn for båter etter kl. 19.00

Når det gjelder ONS festivalen som arrangeres i perioden 29 – 31. august er planleggingen godt i gang. Så langt er det 27 påmeldte fartøy. SRH planlegger med å arrangere «Pit stop» for kunder og samarbeidspartnere i Majoren tirsdag 30. august fra kl.14.00 – 18.00. Her er også styret velkommen til å delta. Invitasjoner vil bli sendt ut.

Vi skal også i samarbeid med KS og ONS invitere til eget seminar den 30. august kl. 16.00 der ordførere og kommunedirektører og andre aktuelle er i målgruppen. Styret får invitasjon til arrangementet.

Hurtigruten

Havnedirektøren har sendt invitasjon til administrerende direktør i Hurtigruten, Hedda Felin, for å drøfte hurtigrutens aktivitet i vår havn.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell

Havnedirektør

SAK NR.: 20/22
MØTEDATO: 22.06.22

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2022/16

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 10.06.2022

Resultatrapport Q1 2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	20/22	22.06.2022	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»

Alle tall er oppgitt i hele tusen.

Stavangerregionen Havn konsern

Q1 2022
(alle tall i 1000 kr)

	Q1 2022	Budsjett Q1 2022	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2022	Regnskap Q1 2021	Differanse 2022/2021
Driftsinntekter	52 300	47 302	4 998	210 741	25 %	42 731	9 569
Driftskostnader	31 748	31 323	425	126 619	25 %	28 362	3 386
Driftsresultat	20 553	15 979	4 573	84 122	24 %	14 369	6 183
Netto finans	-10 177	-10 605	428	-43 260	24 %	-9 537	-640
Resultat før skatt	10 376	5 374	5 002	40 862	25 %	4 832	5 543

Resultat før skatt pr Q1 2022 er kr 10 376.
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 5 002.

Driftsresultatet er på kr 20 553.
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 4 573.

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på kr 918 i Q1 2022, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Det har vært en høy aktivitet i Q1, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og sammenlignet mot fjoråret. Flere og større fartøy har ligget til kai, og det har vært lite avbestillinger av cruiseanløp som var forventet ved budsjettering. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter. Utleie eiendom har en økning i forhold til fjoråret og budsjett grunnet høyere indeksregulering og mindre ledighet enn forventet.

Høyere strømpriser fører til økte varekostnader og negativt budsjettavvik. I Q1 har det blitt utført endel mer reparasjon og vedlikehold enn planlagt, men det forventes at kostnadene vil justere seg mot budsjett i løpet av året.

Konsernet har rentesikring på 600 MNOK av gjelden, mens resten følger markedet. Fra Q3 2022 øker rentesikringen med 100 MNOK. Det er lavere rentekostnader enn budsjett i Q1, men det forventes at finanskostnaden vil øke noe i forhold til lån som ikke er sikret. Mer informasjon knyttet til finans vil bli rapportert i styremøte i september.

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

Stavangerregionen Havn IKS

Resultat før skatt pr Q1 2022 er kr 2 482.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 3 651.
Mot budsjett utgjør det en økning på kr 6 026.

Driftsresultatet er på kr 3 163.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 4 162.
Mot budsjett utgjør det en økning på kr 6 020.

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på kr 918 pr Q1 2022. Se kommentar under konsern. Utleie eiendom er utleie til eksterne, mens andre driftsinntekter er interne inntekter fra SRHD.

Driftskostnader Q1 2022 er kr 8 452, de konserninterne driftskostnadene utgjør kr 1 336, driftskostnader eksklusiv internfakturering utgjør dermed kr 7 116. Sammenlignet med Q1 2021 har de eksterne driftskostnader blitt redusert med kr 472.

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

Stavangerregionen Havnedrift AS

Resultat før skatt pr Q1 2022 er kr -693.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 1 365.
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 3 196.

Driftsresultatet er på kr -783.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning kr 1 308.
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 3 129.

Driftsinntekter pr Q1 2022 er kr 36 522. Eksterne inntekter pr Q1 2022 er kr 34 867 og konsernintern inntekt pr Q1 er kr 1 655.

Eksterne inntekter har økt pr Q1 2022 mot Q1 2021 med kr 9 528. Den store økningen skyldes en høyere aktivitet.

Driftskostnader pr Q1 2022 er kr 37 304. Av dette utgjør kr 20 321 konserninterne driftskostnader. Eksterne driftskostnader utgjør dermed kr 16 982. Sammenlignet med Q1 2021 er de eksterne driftskostnadene økt med kr 4 129.

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

SRH Eiendom Holding AS

Resultat før skatt pr Q1 2022 er kr -1 877.

Mot Q1 2021 utgjør det en negativ differanse på kr 536.

Driftsresultatet er på kr -77.
Mot Q1 2021 utgjør det en negativ differanse på kr 17.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 4

Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Resultat før skatt pr Q1 2022 er kr 8 643.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 1 283.
Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på kr 233.

Driftsresultatet er på kr 16 297.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 888.
Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 351.

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

Ekofiskvegen AS

Resultat før skatt pr Q1 2022 er på kr 1 833.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 17.
Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 56.

Driftsresultatet er på kr 1 964.
Mot Q1 2021 utgjør det en økning på kr 54.
Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på kr 24.

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

Oppsummering

Havnedirektøren anbefaler styret om å ta resultatrapporten til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS	Stavangerregionen Havnedrift AS
Magne Fjell	Anders Bruvik
Havnedirektør	Økonomisjef
	Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 Stavangerregionen Havn konsern
Bilag 2:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 Stavangerregionen Havn IKS
Bilag 3:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 Stavangerregionen Havnedrift AS
Bilag 4:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 SRH Eiendom Holding AS
Bilag 5:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
Bilag 6:	Regnskapsoppstilling pr Q1 2022 Ekofiskvegen AS

Stavangerregionen Havn Konsern

Q1 2022
(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Note	Q1 2022	Budsjett Q1 2022	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2022	Regnskap Q1 2021	Differanse 2022/2021
Farvannsavgift	1	918	908	10	3 633	25 %	801	117
Kaivederlag		7 405	5 235	2 170	24 171	31 %	4 504	2 901
Kaivederlag cruise		524	298	226	10 228	5 %	-	524
Varevederlag		2 325	2 417	-92	10 070	23 %	2 382	-57
Tjenesteleveranse		4 166	3 231	934	12 926	32 %	2 325	1 841
ISPS-vederlag		3 149	2 525	624	12 792	25 %	1 637	1 511
Utleie eiendom		33 751	32 643	1 108	136 822	25 %	30 622	3 129
Andre driftsinntekter		63	45	18	100	63 %	460	-397
Sum driftsinntekter	**2**	**52 300**	**47 302**	**4 998**	**210 741**	**25 %**	**42 731**	**9 569**
Driftskostnader								
Varekost		4 281	3 431	851	14 802	29 %	2 609	1 672
Leiekostnader		530	521	8	1 232	43 %	445	85
Lønnskostnader		7 960	7 740	219	30 407	26 %	7 475	484
Avskrivning		11 117	11 599	-482	47 415	23 %	11 426	-310
Konsulenttjenester		1 110	1 844	-734	7 325	15 %	2 020	-910
Reparasjon og vedlikehold		2 616	2 017	599	7 820	33 %	1 465	1 151
Reise, opphold mv		109	105	4	550	20 %	1	108
Salg, markedsføring, repr.		379	438	-59	1 750	22 %	612	-234
Andre driftskostnader		3 647	3 629	18	15 319	24 %	2 308	1 340
Sum driftskostnader	**3**	**31 748**	**31 323**	**425**	**126 619**	25 %	**28 362**	**3 386**
Driftsresultat		**20 553**	**15 979**	**4 573**	**84 122**	24 %	**14 369**	**6 183**
Finans								
Finansinntekter		48	38	11	450	11 %	75	-27
Finanskostnader		10 225	10 643	-418	43 710	23 %	9 612	613
Sum finans	**4**	**-10 177**	**-10 605**	**428**	**-43 260**	**24 %**	**-9 537**	**-640**
Resultat før skatt		**10 376**	**5 374**	**5 002**	**40 862**	**25 %**	**4 832**	**5 543**

Note 1 Farvannsavgift
Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på kr 918 i Q1 2022, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Note 2 Driftsinntekter
Det har vært en høy aktivitet i Q1, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og sammenlignet mot fjoråret. Flere og større fartøy har ligget til kai, og cruiseaktiviteten er som planlagt. I budsjett for cruiseinntekter ble det beregnet 50% inntekt av bestilte anløp grunnet sitasjonen som var ved budsjettering. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter. Utleie eiendom har en økning i forhold til fjoråret og budsjett grunnet høyere indeksregulering og mindre ledighet enn forventet.

Note 3 Driftskostnader
Høyere strømpriser fører til økte varekostnader og negativt budsjettavvik. I Q1 har det blitt utført endel mer reparasjon og vedlikehold enn planlagt, men det forventes at kostnadene vil justere seg mot budsjett i løpet av året.

Note 4 Finans
Konsernet har rentesikring på 600 MNOK av gjelden, mens resten følger markedet. Fra Q3 2022 øker rentesikringen med 100 MNOK. Det er lavere rentekostnader enn budsjett i Q1, men det forventes at finanskostnaden vil øke noe i forhold til lån som ikke er sikret. Mer informasjon knyttet til finans vil bli rapportert i styremøte i september.

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS

Q1 2022

(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Note	Q1 2022	Budsjett Q1 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2022	Q1 2021	Differanse 2022/2021
Farvannsavgift		918	908	10	3 633	25 %	801	117
Utleie eiendom		201	201	0	803	25 %	201	0
Andre driftsinntekter		10 497	5 420	5 077	36 367	29 %	6 886	3 610
Sum driftsinntekter	**1**	**11 615**	**6 529**	**5 086**	**40 803**	**28 %**	**7 888**	**3 727**
Driftskostnader								
Leiekostnader		434	427	7	854	51 %	353	80
Lønnskostnader		1 301	1 483	-182	6 565	20 %	1 447	-146
Avskriving		3 865	3 873	-8	16 513	23 %	3 747	118
Konsulenttjenester		470	876	-405	3 502	13 %	950	-480
Reparasjon og vedlikehold		14	100	-86	400	4 %	113	-99
Reise, opphold mv		37	35	2	200	18 %	1	35
Salg, markedsføring repr.		309	338	-29	1 350	23 %	505	-196
Andre driftskostnader		2 023	2 255	-232	8 581	24 %	1 771	252
Sum driftskostnader	**2**	**8 452**	**9 386**	**-934**	**37 965**	22 %	**8 887**	**-435**
Driftsresultat		**3 163**	**-2 857**	**6 020**	**2 838**	**111 %**	**-999**	**4 162**
Finans								
Finansinntekter		495	488	8	1 950	25 %	444	51
Finanskostnader		1 177	1 175	2	4 700	25 %	614	563
Sum finans	**3**	**-681**	**-687**	**6**	**-2 750**	**25 %**	**-170**	**-511**
Resultat før skatt		**2 482**	**-3 544**	**6 026**	**88**	**2813 %**	**-1 169**	**3 651**

Balanse Stavangerregionen Havn IKS
(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler		**31.03.2022**	**31.12.2021**
Varige driftsmidler		575 419	549 563
Finansielle anleggsmidler		495 202	495 202
Kundefordringer		11 900	814
Andre fordringer	4	100 687	95 243
Bankinnskudd	4	61 370	41 190
Eiendeler		**1 244 577**	**1 182 011**
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital		491 364	491 364
Opptjent egenkapital		440 295	440 295
Resultat før skatt		2 482	-
Egenkapital		**934 141**	**931 659**
Andre avsetning for forpliktels	1	7 032	7 950
Langsiktig gjeld		280 161	229 847
Leverandørgjeld		16 658	3 656
Annen kortsiktig gjeld	4	6 586	8 900
Gjeld		**310 436**	**250 352**
Sum egenkapital og gjeld		**1 244 577**	**1 182 011**

Note 1 Driftsinntekter
Farvannsavgiften: er på kr 918 pr Q1 2022, som er en justering av selvkostfondet. Farvannsavgiften har et opparbeidet fond/gjeldspost mot brukerne av farvannet, fra mai 2020 faktureres det ikke for farvannsavgift for å redusere fond/gjeldspost.

Andre driftsinntekter består av utleie av driftsmidler, hovedsaklig til SRHD. Økningen mot 2021 og budsjett skyldes økt aktivitet/inntekter i datterselskap.

Note 2 Driftskostnader
Totalt sett er kostnader litt lavere enn budsjett, dette vil trolig justere seg i løpet av de neste periodene.

Note 3 Finans
Renten følger markedet, og sammenlignet mot 2021 er markedsrenten høyere.

Note 4 Andre fordringer og Bank
Midlene som står på bankinnskudd er deler av beløpet låst til investeringer, midler som inngår i konsernkontoordning ligger under andre fordringer.

Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS

Q1 2022

(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Note	Q1 2022	Budsjett Q1	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2021	Q1 2021	Differanse 2022/2021
Kaivederlag (u/cruise)		7 405	5 235	2 170	24 171	31 %	4 504	2 901
Cruise (kaivederlag)		524	298	226	10 228	5 %	-	524
Varevederlag		2 325	2 417	-92	10 070	23 %	2 382	-57
Tjenesteleveranser		4 166	3 231	934	12 926	32 %	2 299	1 867
ISPS-vederlag		3 149	2 525	624	12 792	25 %	1 637	1 511
Utleie eiendom		17 241	16 124	1 117	72 224	24 %	14 512	2 729
Andre driftsinntekter		1 712	1 675	37	6 700	26 %	1 521	190
Sum driftsinntekter	**1**	**36 522**	**31 506**	**5 016**	**149 110**	**24 %**	**26 856**	**9 666**
Driftskostnader								
Varekost		4 279	3 017	1 263	13 146	33 %	2 149	2 131
Leiekostnader knyttet til fremleie		20 418	20 036	382	80 145	25 %	16 185	4 233
Lønnskostnader		6 658	6 258	401	23 842	28 %	6 028	630
Avskriving		660	660	-	2 640	25 %	711	-51
Konsulenttjenester		469	920	-451	3 823	12 %	1 015	-547
Reparasjon og vedlikehold		2 351	1 855	496	7 420	32 %	1 279	1 072
Reise, opphold mv		73	70	3	350	21 %	-	73
Salg,markedsføring repr.		70	100	-30	400	17 %	108	-38
Andre driftskostnader		2 326	2 502	-175	10 301	23 %	1 472	855
Sum driftskostnader	**2**	**37 304**	**35 417**	**1 887**	**142 067**	**26 %**	**28 946**	**8 358**
Driftsresultat		**-783**	**-3 911**	**3 129**	**7 043**	**-11 %**	**-2 091**	**1 308**
Finans								
Finansinntekter		92	25	67	100	92 %	34	58
Finanskostnader		2	3	-1	10	18 %	1	1
Sum finans		**90**	**23**	**67**	**90**	**100 %**	**33**	**57**
Resultat før skatt		**-693**	**-3 889**	**3 196**	**7 133**	**-10 %**	**-2 058**	**1 365**

Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler		**31.03.2022**	**31.12.2021**
Varige driftsmidler		40 127	38 856
Finansielle anleggsmidler		1 365	1 365
Kundefordringer		20 973	26 083
Andre fordringer	3	53 460	37 820
Bankinnskudd	3	648	980
Eiendeler		**116 572**	**105 104**
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital		2 726	2 726
Opptjent egenkapital		49 471	49 471
Resultat før skat		-693	-
Egenkapital		**51 504**	**52 197**
Andre avsetninger for forpliktelser		5 016	5 347
Utsatt skatt		331	441
Langsiktig gjeld		124	-
Leverandørgjeld		15 397	15 046
Annen kortsiktig gjeld		44 200	32 074
Sum gjeld		**65 068**	**52 908**
Sum egenkapital og gjeld		**116 572**	**105 104**

Note 1 Driftsinntekter

Det har vært en høy aktivitet i Q1, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og 2021. Flere og større fartøy har ligget til kai, og cruiseaktiviteten er som planlagt. I budsjett for cruiseinntekter ble det beregnet 50% inntekt av bestilte anløp grunnet sitasjonen som var ved budsjettering. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter. Utleie eiendom har en økning i forhold til 2021 og budsjett grunnet høyere indeksregulering og mindre ledighet enn forventet.

Note 2 Driftskostnader

Høyere strømpriser fører til økte varekostnad og negativt budsjettavvik. I Q1 har det blitt utført endel mer reprasjon og vedlikehold enn planlagt, men det forventes at kostnadene vil justere seg mot budsjett i løpet av året.

Note 3 Konsernkontoordning

Andre fordringer er 45 MNOK relatert til konsernkontordningen. SRHD bruker hovedsaklig konsernkontoordningen i forhold til inn og utbetalinger. Bankinnskudd består hovedsaklig av skattetrekkskonto.

Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS

Q1 2022
(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Note	Q1 2022	Budsjett Q1 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2022	Q1 2021	Differanse 2022/2021
Inntekter								
Driftskostnader								
Konsulenttjenester		27	-	27	-	0 %	-	27
Andre driftskostnader		50	78	-28	311	16 %	60	-10
Sum driftskostnader		**77**	**78**	**-1**	**311**	25 %	**60**	**17**
Driftsresultat		**-77**	**-78**	**1**	**-311**	**25 %**	**-60**	**-17**
Finans								
Finansinntekter	1	255	100	156	400	64 %	169	86
Finanskostnader	2	2 056	1 900	156	7 600	27 %	1 451	605
Sum finans		**-1 800**	**-1 800**	0	**-7 200**	**25 %**	**-1 282**	**-519**
Resultat før skatt		**-1 877**	**-1 878**	**1**	**-7 511**	**25 %**	**-1 342**	**-536**

Balanse SRH Eiendom Holding AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	31.12.2021
Finansielle anleggsmidler	926 775	926 775
Andre fordringer	57 581	57 442
Bankinnskudd	35 208	5 056
Eiendeler	**1 019 564**	**989 273**
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	363 777	363 777
Opptjent egenkapital	194 712	194 712
Resultat før skatt	-1 877	-
Egenkapital	**556 612**	**558 489**
Langsiktig gjeld	416 730	419 998
Leverandørgjeld	59	-
Annen kortsiktig gjeld	46 163	10 786
Gjeld	**462 952**	**430 783**
Sum egenkapital og gjeld	**1 019 564**	**989 273**

Note 1 Finansinntekter
Renteinntektene er hovedsaklig fra datterselskapene.

Note 2 Finanskostnader og lån
Selskapet har langsiktig lån i Danske Bank på 326 MNOK
resterende langsiktig gjeld er til morselskapet.

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Q1 2022

(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Q1 2022	Budsjett Q1	Differanse budsjett/virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2021	Q1 2021
Utleie eiendom	23 943	24 587	-644	98 349	24 %	23 262
Sum driftsinntekter	**23 943**	**24 587**	**-644**	**98 349**	**24 %**	**23 262**
Driftskostnader						
Varekost	2	414	-412	1 656	0 %	460
Avskriving	6 405	6 879	-474	27 514	23 %	6 782
Andre driftskostnader	1 239	647	593	2 588	25 %	610
Sum driftskostnader	**7 646**	**7 939**	**-293**	**31 758**	**25 %**	**7 853**
Driftsresultat	**16 297**	**16 648**	**-351**	**66 591**	**24 %**	**15 409**
Finans						
Finansinntekter	2	13	-11	50	4 %	-
Finanskostnader	7 656	8 250	-594	33 000	23 %	8 048
Sum finans	**-7 654**	**-8 238**	**584**	**-32 950**	**23 %**	**-8 048**
Resultat før skatt	**8 643**	**8 410**	**233**	**33 641**	**25 %**	**7 361**

Balanse Stavangerregionen Havn Eiendom AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	31.12.2021
Varige driftsmidler	1 263 426	1 269 367
Kundeordringer	24 435	21 668
Andre fordringer	15 917	15 320
Bankinnskudd	0	0
Eiendeler	**1 303 777**	**1 306 355**
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	394 689	394 689
Opptjent egenkapital	354 288	354 288
Resultat før skatt	8 643	
Egenkapital	757 620	748 977
Langsiktig gjeld	490 454	499 339
Leverandørgjeld	670	367
Avsetning for forpliktelser	4 684	4 684
Annen kortsiktig gjeld	50 349	52 988
Sum gjeld	546 157	557 378
Sum egenkapital og gjeld	**1 303 777**	**1 306 355**

Resultatregnskap Ekofiskvegen AS

Q1 2022
(alle tall i 1000 kr)

Driftsinntekter	Q1 2022	Budsjett Q1 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	Årsbudsjett 2022	% av budsjett 2022	Q1 2021	Differanse 2022/2021
Inntekter	2 209	2 209	-	8 836	25 %	2 134	75
Driftskostnader							
Avskriving	187	187	-	748	25 %	-	187
Konsulenttjenester	28	6	22	25	112 %	187	-159
Andre driftskostnader	31	28	2	114	27 %	38	-7
Sum driftskostnader	**245**	**222**	**24**	**887**	28 %	**225**	**20**
Driftsresultat	**1 964**	**1 987**	**-24**	**7 949**	**25 %**	**1 910**	**54**
Finans							
Finansinntekter	7	1	6	4	175 %	2	5
Finanskostnader	138	100	38	400	35 %	96	42
Sum finans	**-131**	**-99**	**-32**	**-396**	**33 %**	**-95**	**-37**
Resultat før skatt	**1 833**	**1 888**	**-56**	**7 553**	**24 %**	**1 815**	**17**

Balanse Ekofiskvegen AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	31.12.2021
Varige driftsmidler	62 958	63 144
Andre fordringer	30	-
Bankinnskudd	4 916	2 682
Eiendeler	**67 904**	**65 826**
Egenkapital og gjeld		
Innskutt egenkapital	540	540
Opptjent egenkapital	27 980	27 980
Resultat før skatt	1 833	-
Egenkapital	**30 354**	**28 521**
Langsiktig gjeld	26 949	27 031
Leverandørgjeld	59	15
Annen kortsiktig gjeld	10 543	10 260
Gjeld	**37 550**	**37 305**
Sum egenkapital og gjeld	**67 904**	**65 826**
	-	-

SAK NR.: 21/22
MØTEDATO: 22.06.22

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2022/16

Saksbeh.: MF/DM/HF

Innstill. dato: 03.06.2022

Mekjarvik Nord – Havneutvikling

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	21/22	22.06.22	

Forslag til vedtak:

Havnedirektøren gis fullmakt til å gå i dialog med Randaberg kommune om en samarbeidsavtale om havneutvikling i Mekjarvik Nord.

Strategiplanen

Denne saken ivaretar strategiområde HVOR med hovedmål: «*Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen*.»

Saken innfrir delmål A: «*Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer*» og tiltaket: *«Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter».*

Av de sju FNs bærekraftsmål som SRH har valgt ut i *Miljøplan 2020-2023* har denne saken spesielt fokus på mål nr 9 Industri, innovasjon og infrastruktur.

SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje

Bakgrunn og oppsummering

En videre havneutvikling både nord og sør for eksisterende havn i Mekjarvik vil styrke etablert næringsklynge og tilrettelegge for nye næringer og sirkulær økonomi. Det er i dag en attraktiv mobiliserings-, verksted- og prosjekthavn, og havneområdet har gode forutsetninger for flere typer gods.

En videre havneutvikling i Mekjarvik er et konkret tiltak som bidrar til å innfri delmålet Konkurransekraft i *Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke*. Utbygging av E39 Rogfast, øvrige forbedringer av E39 sørover og Transportkorridor Vest til Risavika, gir synergier som øker konkurransekraften for Mekjarvik og regionen.

Mekjarvik Nord er et strategisk riktig satsingsområde for videre utvikling av offentlig havn. Mekjarvik har en svært god beliggenhet til hovedled og nærhet til primær-markedet i Nordsjøen. Maritim avdeling i SRH gav for mange år siden forslag til en havneutvikling her, i forbindelse med at Kvitsøy-sambandet skal avvikles med åpning av Rogfast-tunnelen. Man så for seg å fylle ut hele moloen og etablere kai på øst-enden av fyllingen, samt et mindre område med dypvannskai utenfor moloen.

I SRHs havneutviklingsplan vedtatt tidlig i 2018; *Strategisk arealplan*, var Mekjarvik Nord beskrevet som et ønsket satsingsområde. SRH hadde da fått utarbeidet en mulighetsstudie av en havneutbygging, og drevet sonderende arbeid i 2017 og 2018 med berørte parter og myndigheter.

Havnedirektøren startet prosessen med et møte med Randaberg kommune; ordfører, rådmann og Randabergs to representanter i styrende organer i SRH (representantskapsleder og styremedlem). Det var også møte med Greater Stavanger, som bekreftet viktigheten av å tilrettelegge for denne kapasiteten. Formålet med disse møtene var å forankre behovet.

Samferdselsutvalget i fylkeskommunen ble orientert om forslaget til havneutvikling på et besøk hos SRH, og det var dialog og møte med samferdselssjef og representant fra planavdelingen i fylkeskommunen, samt Statens vegvesen. SRH presenterte også forslaget for kommunens planutvalg, før sluttbehandlingen av kommuneplanen.

Utdrag fra havneutviklingsplanen, vedtatt i februar 2018: «*SRH vil gi mulighetsstudien som innspill til kommende revidering av kommuneplan, som skal vedtas innen 2019. Med underskudd i regionen av denne type næringsarealer (kategori 3), ser SRH på dette som et godt og framtidsrettet tiltak å nytte disse sjøarealene til å styrke næringen i Mekjarvik og styrke konkurransekraften for et samlet havnedistrikt.*»

Våren 2018 gav SRH innspillet om havneutvikling i Mekjarvik Nord til pågående rullering av kommuneplan i Randaberg, og dette ble vedtatt i kommuneplanen i juni 2019 som felt BN2. Forslag til kai utenfor moloen ble ikke godkjent pga. innsigelse.

SRHs innspill ble utarbeidet av Dimensjon Rådgivning, og var et forholdsvis fyldig dokument. Sammen med innspillet fulgte en mulighetsstudie med volum- og bruksvurderinger i 3D, konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse. Det ble vist en mulig utbygging i to trinn, for å illustrere at tiltaket kan iverksettes før Rogfast åpner.

Multiconsult utarbeidet notat om toleranse for last over Byfjordtunnelen, som går like under området. Det ble på forespørsel i den politiske behandlingen utarbeidet en vurdering av Multiconsult om sandflukt fra Randabergstranda som følge av en havneutbygging. Begge notatene konkluderte med at tiltaket ikke har noen konsekvens for disse temaene.

I ettertid har Multiconsult på oppdrag fra SRH utført geotekniske og miljøgeologiske grunnundersøkelser, samt stabilitetsvurderinger. Novaform har gjort en beregning på behov for massevolum.

Handlingsplanen i *Plan for havneutvikling 2021-2024* omtaler Mekjarvik Nord slik: «*Vedtatt i kommuneplan. Oppstart detaljregulering ikke tidfestet*.»

Tidslinjen for en havneutvikling i Mekjarvik Nord er avgrenset av en planbestemmelse i kommuneplanen: «*Det kan ikke foretas utfyllinger innenfor BN2 før Rogfast åpner for trafikk*.» Planen ble til på basis av den gang foreliggende informasjon, og det kan være endringer og ny kunnskap som gjør det mulig å starte en landvinning mens utbygging av Rogfast pågår. Dette er spesielt viktig av hensyn til markedsinteresse til arealet.

Saken

SRH har i budsjettet for 2022 satt av midler til å fortsette tidligfase vurderinger av havneutvikling i Mekjarvik Nord, og komme i gang med forberedende arbeid til en detaljregulering. Med bakgrunn i dette var det planlagt å fremlegge sak for styret, før mer betydelige ressurser eller mer forpliktende arbeid ble utført.

I forkant av mer ressursbruk i et område som SRH ikke er grunneier av, var det nødvendig å få avklart forholdet til erverv av strandlinjen med største grunneier Rogaland fylkeskommune. SRH kontaktet fylkeskommunen om dette i januar 2022, som ble fulgt opp med møte den 8. april, se presentasjonen vedlagt som bilag 1.

Fra fylkeskommunen møtte fylkesdirektøren, fylkesadvokaten og seksjonssjef for fylkesveiadministrajonen. SRH fikk inntrykk av at fylkeskommunen er interessert i å ha en videre dialog med SRH om realisering av en havneutvikling. SRH la vekt på at det i første omgang var snakk om landvinning i kommuneplanens område BN2, men at det på sikt burde vurderes en utvikling av dagens trafikkområde for Kvitsøysambandet, der det anses som realistisk å ha sambruk med en beredskapshavn.

SRH hadde møte med kommunedirektøren og ordfører i Randaberg den 3. juni, for å orientere om initiativet om forespørsel om erverv fra fylkeskommunens del av strandlinjen til område BN2. Kommunen informerte om at de allerede hadde startet en prosess overfor fylkeskommunen i forhold til det fremtidige eierskapet og bruken av det nordlige området i Mekjarvik, når fergen til Kvitsøy blir lagt ned ifm. åpning av Rogfast-tunnelen.

Randaberg kommune er innstilt på å inngå en bindende samarbeidsavtale med SRH om utvikling av offentlig havn i Mekjarvik Nord. Dette inkluderer BN2 og trafikkområde for Kvitsøysambandet.

Havnedirektøren støtter dette, og stiller derfor ytterligere kontakt med fylkeskommunen i bero.

Konklusjon

SRH avventer videre arbeid med havneutvikling i Mekjarvik Nord til Randaberg kommune har ferdigstilt, eller nådd en milepæl, i den pågående prosessen med Rogaland fylkeskommune.

Det er viktig å få iverksatt arbeid med detaljregulering, slik at man med en vedtatt plan og godkjenning fra Statsforvalteren, kan være i posisjon til å kunne motta et eventuelt masseoverskudd i regionen.

SRH vil medvirke til å følge opp en dialog med Randaberg kommune om en samarbeidsavtale om havneutvikling i Mekjarvik Nord.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell	Dag Matre	Hilde Frøyland
Havnedirektør	Maritim sjef	Arealutvikler

Vedlegg

Bilag 1: Presentasjon møte 08.04.22 med Rogaland fylkeskommune

MEKJARVIK NORD

Havneutvikling

8. april 2022

Møte med Rogaland fylkeskommune

CLOSE TO *everything*

Stavangerregionen Havn støtter FNs bærekraftsmål

Stavangerregionen Havn IKS

- 33,3 % Westport AS
- 20 % Risavika Eiendom AS
- 100 % SRH Eiendom Holding AS
  - 100 % Ekofiskvegen AS
  - 100 % Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- 100 % Stavangerregionen Havnedrift AS

Felles mål:

«Fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift»

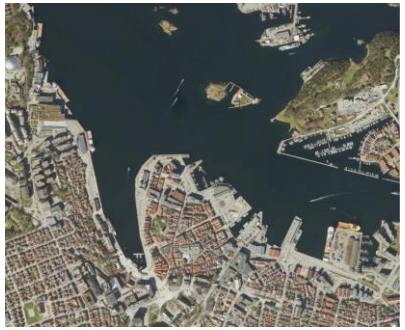
Samferdselsdepartementet

KYSTVERKET

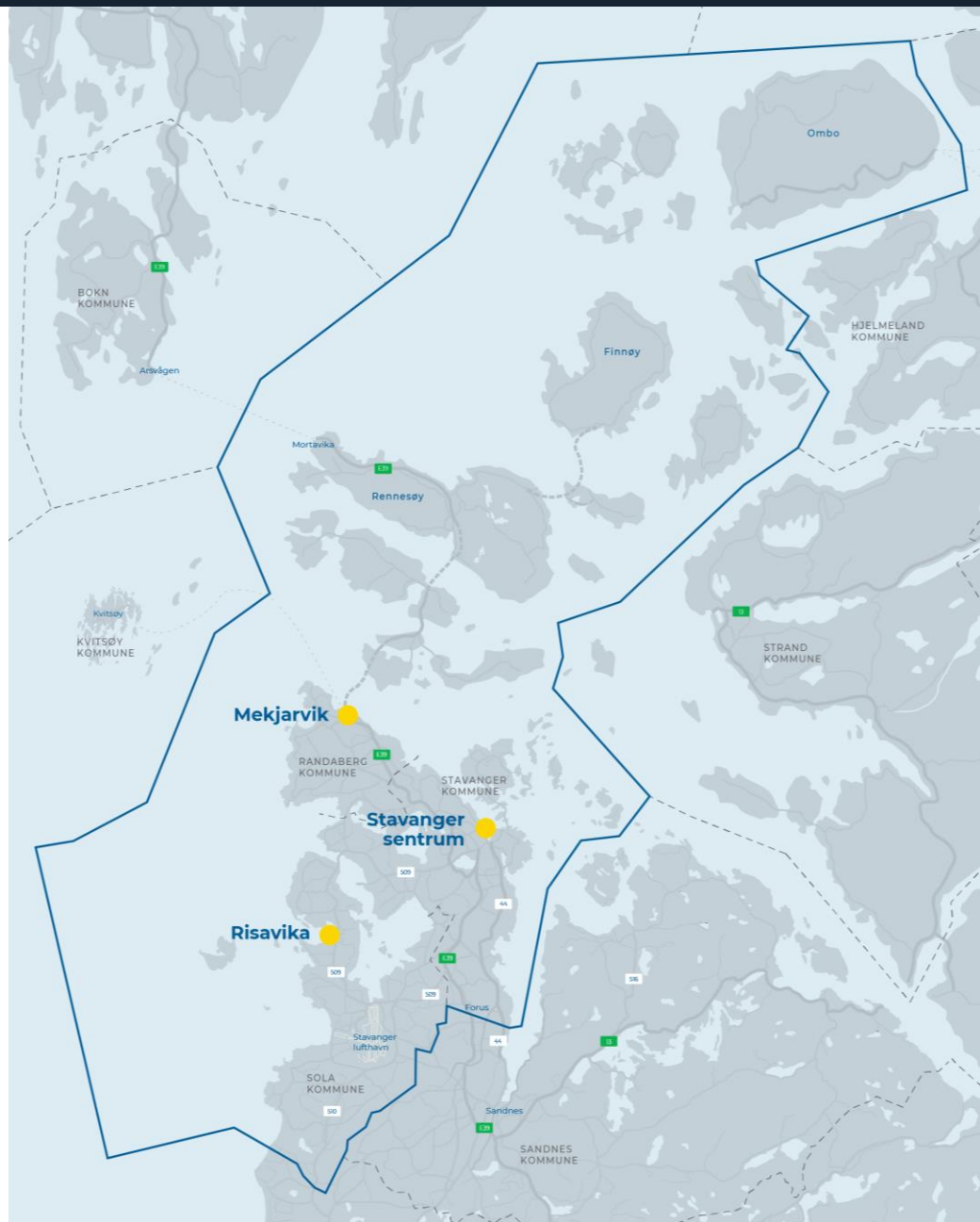
Risavika

Mekjarvik

Stavanger



Havne-område	Kommune	Areal m²	Kailinje ant. meter	Bygg m² BTA kontor	Bygg m² BTA lager/verksted	Rubbhaller m²	Hovedbruk
Risavika	Sola	602 000	2 055	7 108	18 541	7 500	Gods, offshore, utenriks ferge
Mekjarvik	Randaberg	81 000	495	-	-	-	Industri, verksted
Stavanger	Stavanger	73 000	2 781	5 632	4 720	230	Cruise, lokal rutetrafikk, ventekaier
Totalt		**756 000**	**5 331**	**12 740**	**23 261**	**7 730**	



Premissleverandører, bl.a.:

Rammer for skipsfart, logistikk og transport:

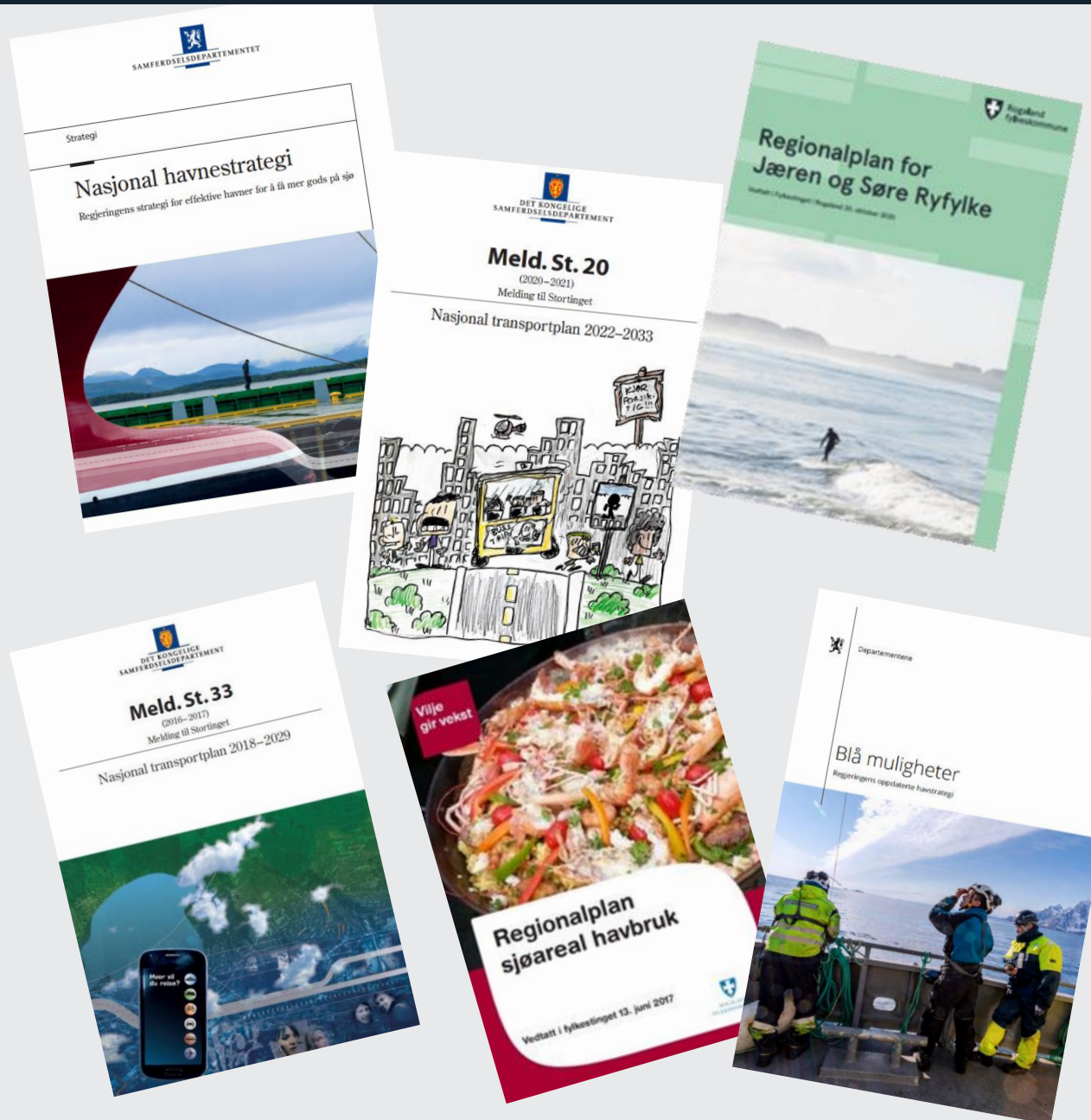
- Nasjonal Transportplan
- Nasjonal havnestrategi

Strategier for næringsvekst på sjø:

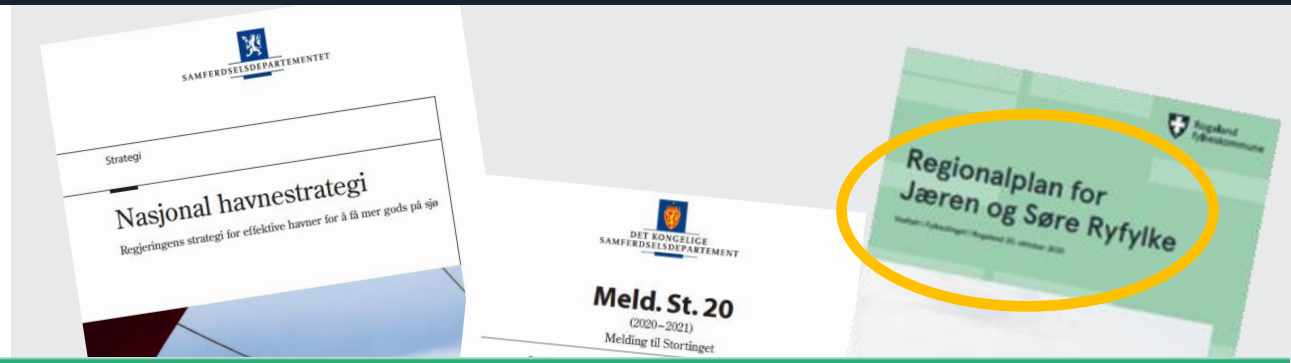
- Regjeringens «Blå muligheter»
- Fylkeskommunens «Sjøareal havbruk»

Konkurransekraft for regionen:

- Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke peker ut havneområdene Risavika, Mekjarvik og Dusavik – skal prioriteres for havneutvikling.



Premissleverandører, bl.a.:



Rammer for skipsfart, logistikk og transport:

- Nasjonal Transportplan
- Nasjonal havnestrategi

Strategier for næringsvekst på

- Regjeringens «Blå mulighe
- Fylkeskommunens «Sjøarea

Konkurransekraft for regionen

- Regionalplan for Jæren og havneområdene Risavika, M… prioriteres for havneutvikling.

Delmål	Innsats	Strategier
Konkurransekraft	• Vi er små, men sammen utnytter vi våre ressurser optimalt i en økende nasjonal og internasjonal konkurranse om arbeidsplasser og de gode hodene.	• Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst • Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder • Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris • Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov

Mekjarvik
Havnevirksomhet i dag

Kjernevirksomhet

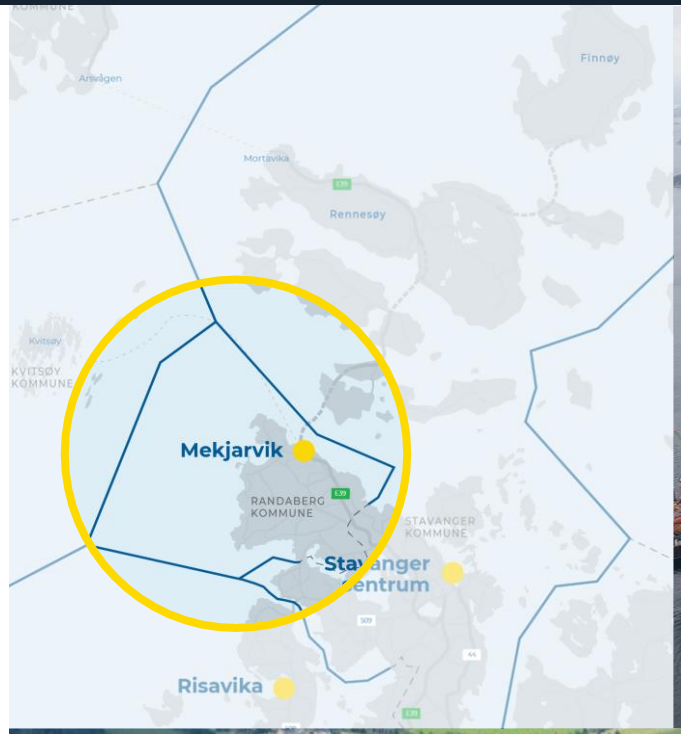
- Industri, verksted og gjenvinning.
- Offshore fartøy, rigger og løftekranskip.
- Næringskategori 3 og dypvannskaier.

Beliggenhet

God tilgjengelighet fra sjø og land. Nær E39 og ny utbygging av E39 Rogfast. Transportkorridor Vest gir synergier til Risavika havn.

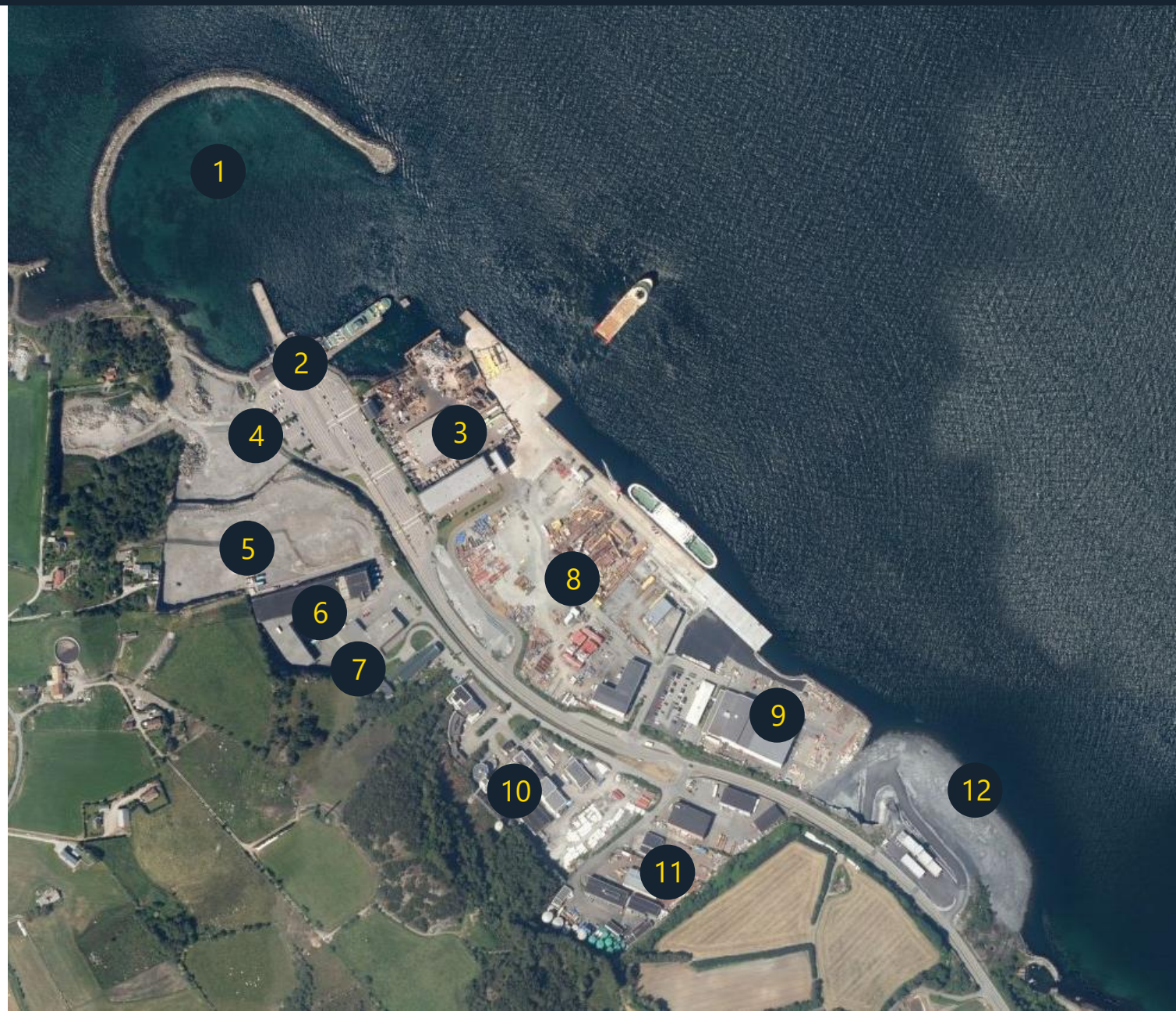
Særpreg

- Viktig og verdiskapende havneområde for aktiviteten i Nordsjøen.
- Ofte lang liggetid fra dager til flere måneder ved vedlikehold/reparasjoner.
- Høy tonnasje til kai.
- Hovedbase til Saipem 7000, et av verdens største løftekranskip.
- Gjenvinningsanlegg for offshore-industrien og bidrag til sirkulær økonomi. Ingen forurensning til sjø og grunn.
- Del av større næringsklynge.



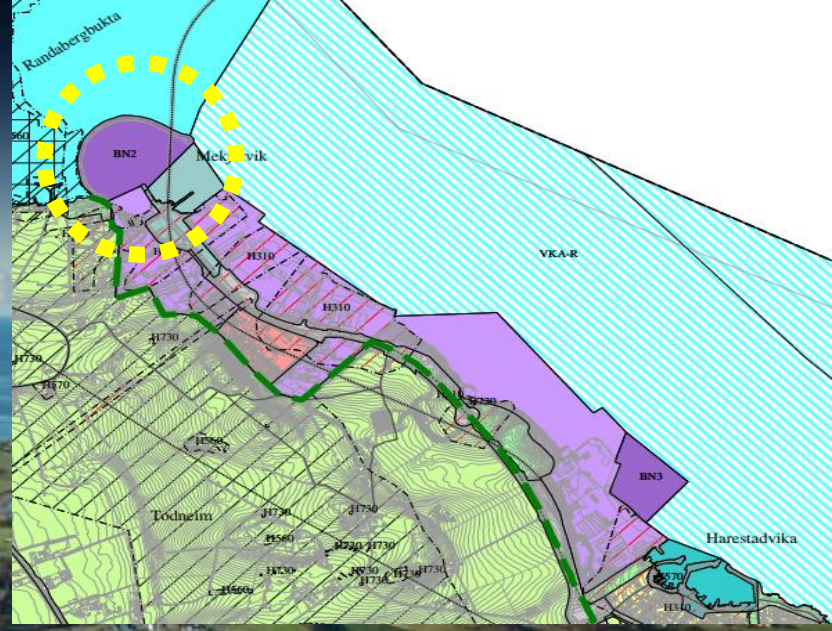
Mekjarvik
Havne- og næringsvirksomhet i dag

1	havneutvikling
2	persontransport
3	resirkulering
4	leverandør
5	landbasert oppdrett
6	leverandør
7	forskning
8	skipsagent/leverandør
9	leverandør
10	kjemisk avfallshåndtering
11	skipsagent/leverandør
12	havneutvikling



Havneutvikling

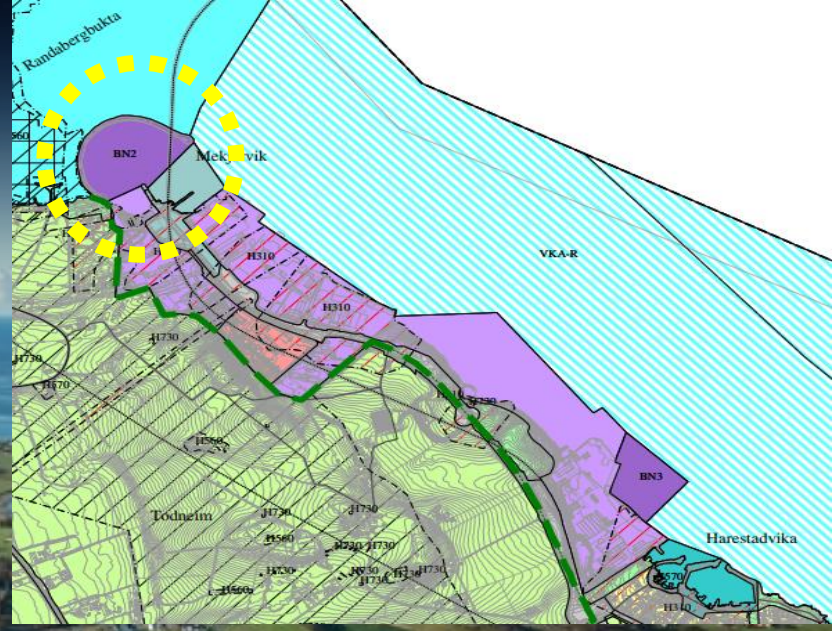
Mekjarvik nord



- ✓ 65 dekar
- ✓ Offentlig kai, 180 meter

Havneutvikling

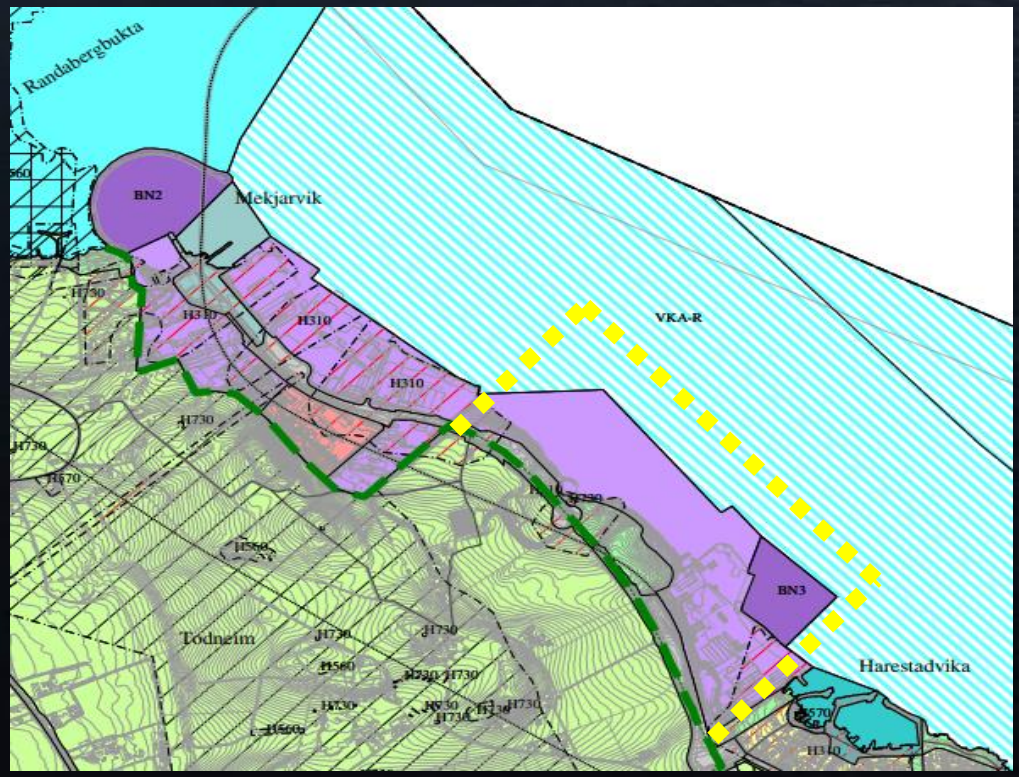
Mekjarvik nord



- ✓ 65 dekar
- ✓ Offentlig kai, 180 meter

Mekjarvik sør

- ✓ 124+ dekar
- ✓ Offentlig kai, ca 500 meter og 150-200 meter



Forslag utbygging i to trinn, med dypvannskai utenfor molo. Innsigelse Statsforvalteren tiltak utenfor molo.

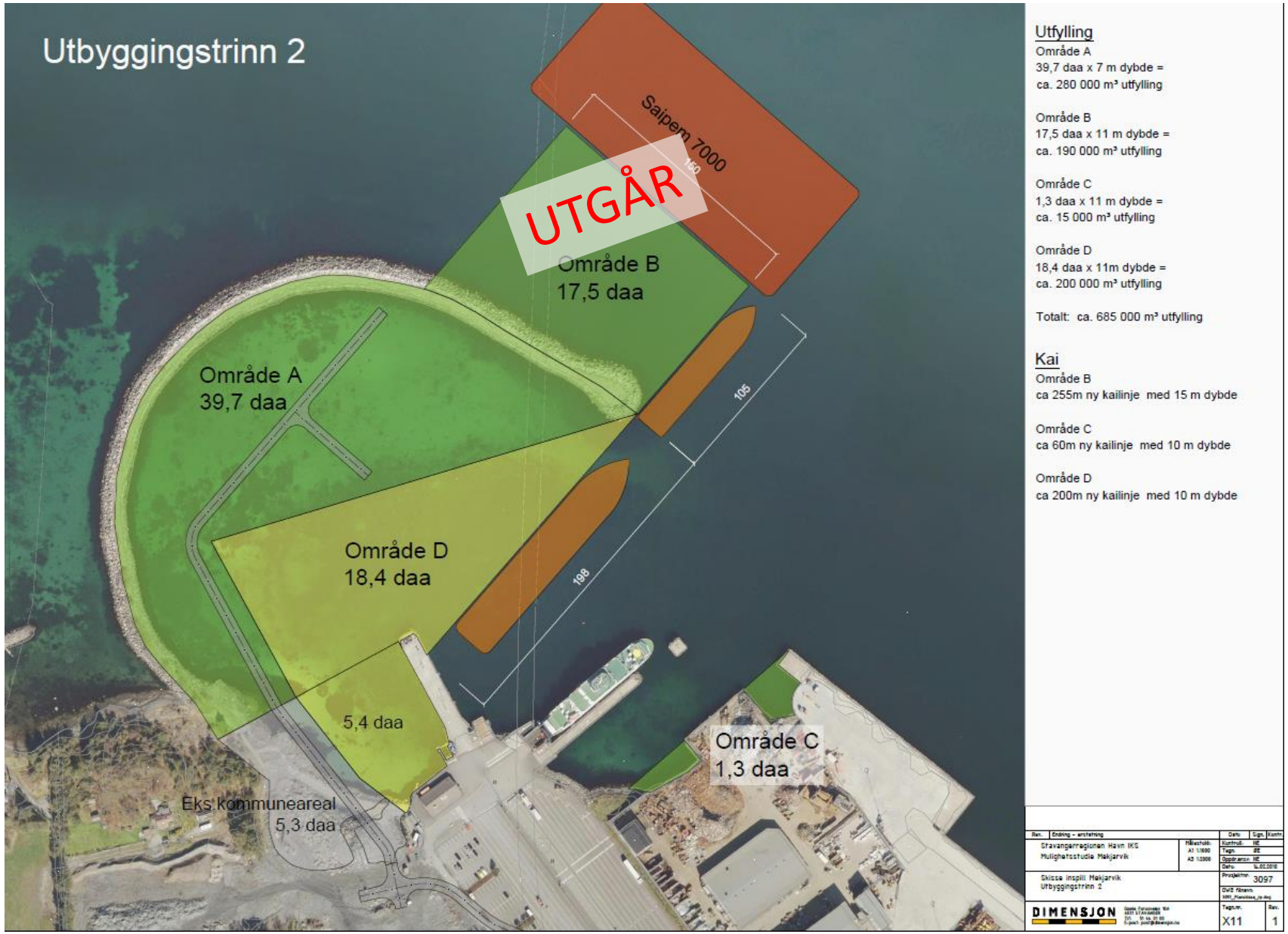
Kommuneplan i Randaberg 2018-2030, vedtatt juni 2019.

Dokumenter fra Stavangerregionen Havn

- Kommuneplaninnspill med mulighetsstudie illustrert med 3D-tegninger, Dimensjon Rådgiving (nå Sweco), 20.02.18. Inkludert Konsekvensutredning (KU) og Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).
- Vurdering sandflukt; ufyllingen medfører liten risiko for endringer i erosjon- og akkumulasjonsforholdene ved Randabergstranda. Multiconsult 2018.
- Vurdering toleranse last over Byfjordtunnelen. Usannsynlig at utfylling i sjø påvirker stabilitet. Multiconsult 2018.
- Geotekniske og miljøgeologiske undersøkelser, samt stabilitetsvurdering. Multiconsult 2019.

Andre forhold

- Anløp for Kvitsøy-sambandet og arbeidsbåt til utbygging skal ivaretas i fht. ferdigstillelse E39 Rogfast; rekkefølge oppstart tiltak.
- Beredskapshavn for Byfjordtunnelen (Rennfast).
- Kartlegging av biologisk mangfold i området detaljregulert i sør-øst, Ecofact rapport 2011. Funn av vanlig ålegras.



Utfyllingsmasse

Behov vurdert av Dimensjon i 2018:

Område A og D: ca 480 000 m^3

Restareal sør for pir: 50 000 – 60 000 m^3

Behov vurdert av Novaform i 2019:

Område A : ca 193 000 m^3 (kote +2,5 m)

Byggetrinn

Bestemmelse i kommuneplan 12.1.2 BN2:

«Det kan ikke foretas utfyllinger innenfor BN2 før Rogfast er åpnet for trafikk.»

SRH har vurdert det slik at utfylling i område A ikke berører anløp og buksér-areal til ferge og arbeidsbåt ifm. Rogfast-utbyggingen.

Beredskapshavn for Rennfast

- RFK/Statens vegvesen desember 2017: Behov for en permanent beredskapsferge som trenger en fast kaiplass, fortrinnsvis i Mekjarvik.

Nødhavn 154 Mekjarvik

- Kystverket 2007
- God nødhavn med tilgang på mye beredskapsressurser. Dypvannskaier. God avstand til bebyggelse, og begrensete konflikter ved bruk av nødhavnen.
- Mekjarvik ligger like ved ankringsplassene i Åmøyfjorden. Godt beskyttet ankring. Hyppig benyttet av tankbåter, rigger, kranfartøy, lektere og andre konstruksjoner.

Mekjarvik næringsaktører

Dagens leietakere på SRHs arealer:

Godt etablert i området, ønsker å samle mer og utvide ytterligere i Mekjarvik. Eier et bygg på SRHs grunn.

Deres lokasjon i Kalhammeren er lagt ned. De skal ikke utvide mer på Buøy eller Gismarvik.

Ønsker mer areal i Mekjarvik, har fått utvidet konsesjon.

Muligheter og interesse i markedet:

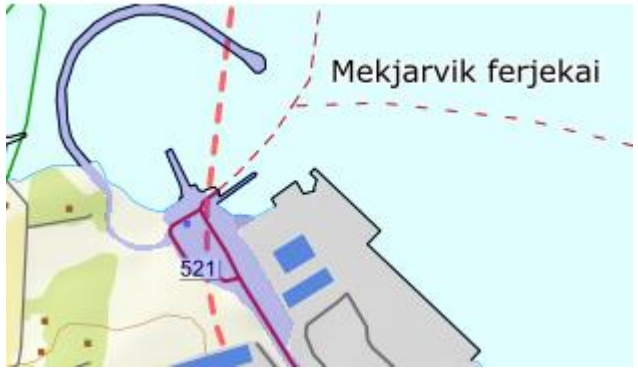
- Gjenvinningsaktører
- Skipsagenter med verksted
- Landbasert oppdrett og evt slakteri
- Varelogistikk – interesse fra stor aktør innen forbrukergods/bilimport som trenger egne skip
- Bulk/cement
- Sammenstilling flytende havvind pga. gode dybdeforhold
- Karbonfangst
- Nye energibærere
- Ren produksjon/fabrikasjon til maritim industri

1127-51/57
Mekjarvikveien 197
4071 RANDABERG

51/57: Rogaland fylkeskommune

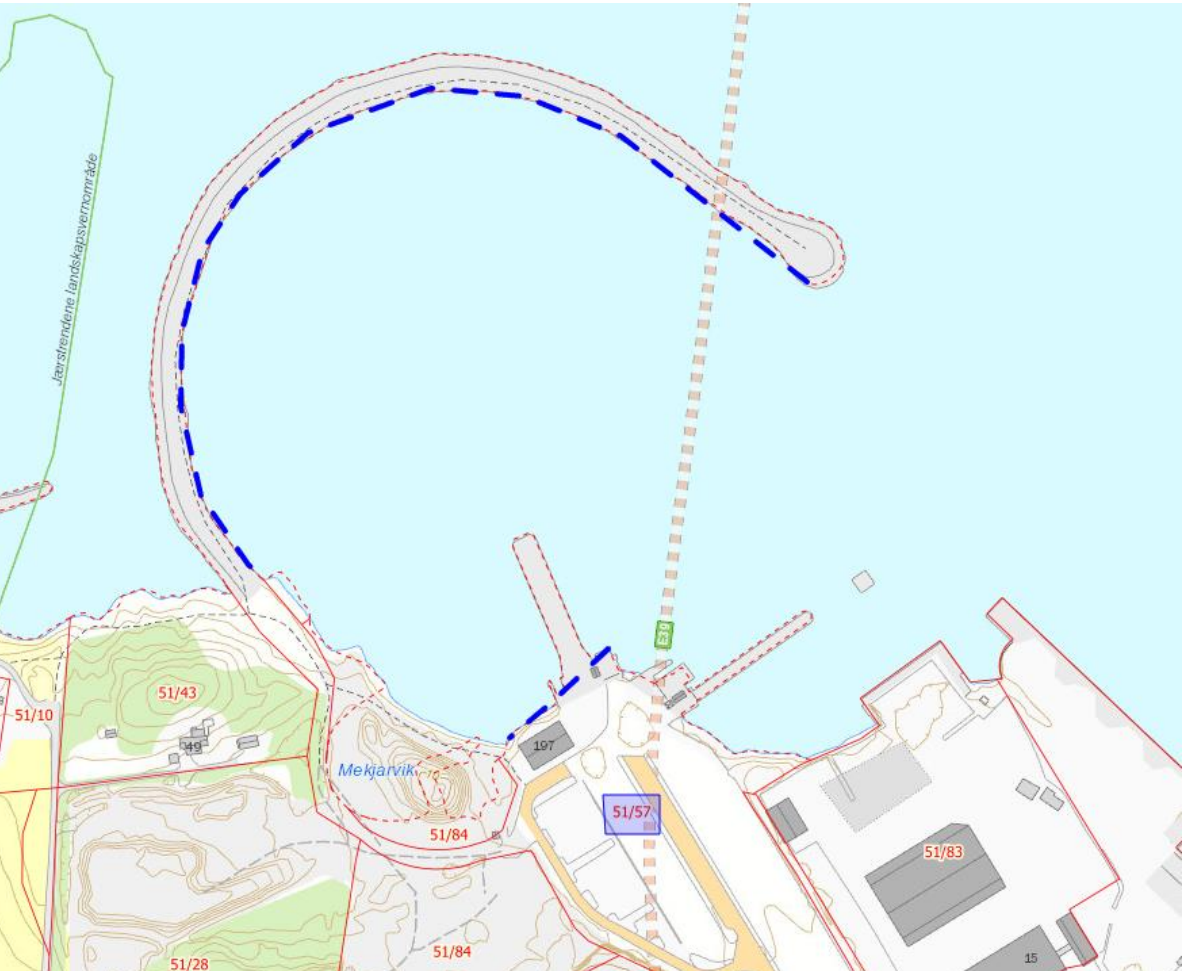
Strandlinje stiplet blå

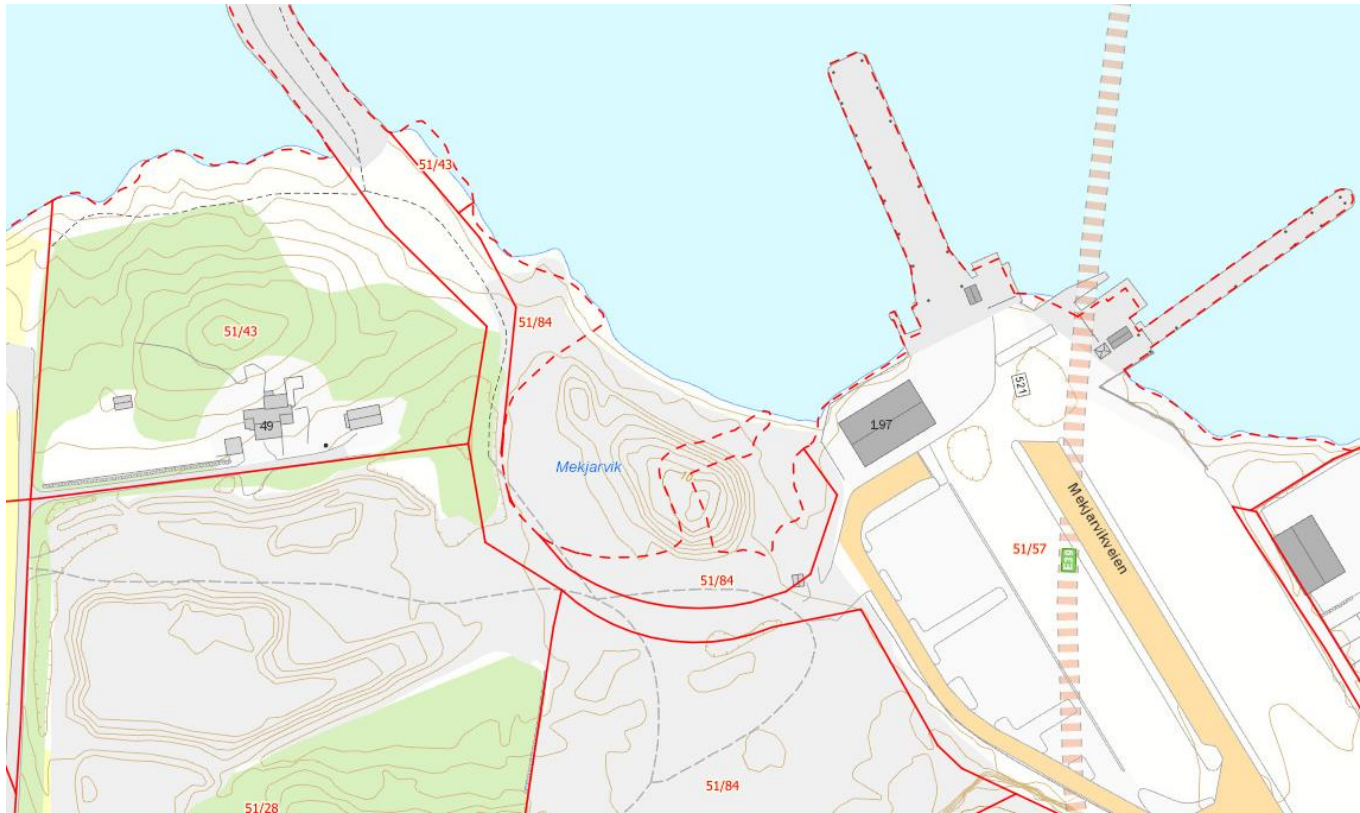
Eiendommen er ikke tinglyst. Grunnboksutskrift for eiendommen er derfor ikke tilgjengelig.



51/43: Marit Laugaland Bjørnø og Jo Rune Randeberg

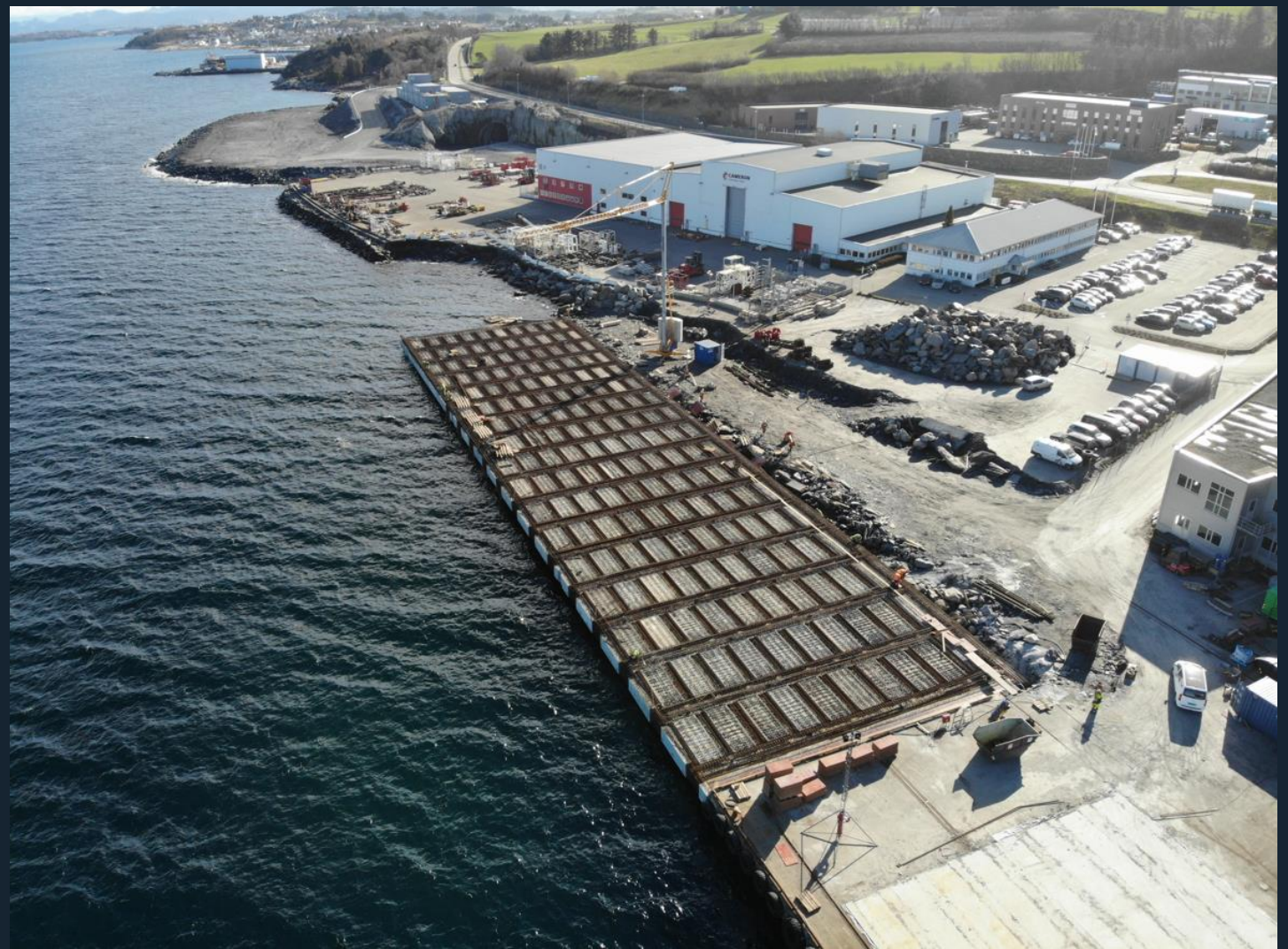
51/84: Mekjarvik Eiendom AS





Havneutvikling = konkurransekraft og arbeidsplasser

Forlengelse av kai i Mekjarvik i 2019



CLOSE TO *everything*

PORT OF STAVANGER NORWAY

SAK NR.: 22/22
MØTEDATO: 22.06.22

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2022/16

Saksbeh.: HF/DM/EH

Innstill. dato: 08.06.2022

Risavika Sørøst – Havneutvikling kai 25 og 26

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	22/22	22.06.22	

Forslag til vedtak:

Styret tar saken til orientering, og er positiv til at det iverksettes konkurranse for konseptutvikling og utbygging av kai i Risavika Sørøst.

Strategiplanen

Denne saken ivaretar i strategiområde HVOR med hovedmål: «*Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen*.»

Saken innfrir delmål A: «*Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer*» og tiltaket: *«Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter».*

Av de sju FNs bærekraftsmål som SRH har valgt ut i *Miljøplan 2020-2023* har denne saken spesielt fokus på mål nr 9 Industri, innovasjon og infrastruktur.

SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje

Bakgrunn og oppsummering

Innfrielse av SRHs strategiplan innebærer å være en aktiv pådriver for kontinuerlig utvikling av havner og maritim infrastruktur. Videre havneutvikling i den sørøstre delen av Risavika har vært på agendaen i flere år, og har vært drøftet fra tidlig 2010-tallet i tidligere Risavika Havn AS.

SRH har en viktig rolle som tilrettelegger for maritim aktivitet og bidra til at mer gods transporteres på sjø. Havneutbygging er viktig for muligheter og konkurransekraft for maritim næring, og gir samtidig betydningsfulle ringvirkninger for annen næring og arbeidsplasser.

Investeringer i Risavika er god forvaltning av havnekapital og er samfunnsnyttig ressursbruk. Risavika har en sentral beliggenhet til Nordsjøen. Havnen er en betydelig forsyningsbase for energinæringen på sjø og er Vestlandets største godshavn.

Aktiviteten er økende, og det har over tid vært konkrete behov i markedet som nå utløser en prosess for å få avklart i hvilket omfang det kan og bør bygges ut mer kapasitet til kai med operasjonsareal i det sørøstre området av Risavika. Dette skal være flerbrukskai med prioritet som prosjektkai for gods og forsyninger, og vil også kunne gi mer kapasitet til ventekai for offshore fartøy. En full utbygging kan vurderes som avlastningskai for cruiseanløp. Området skal være tilgjengelig for alle, og skal ikke bygges for spesifikk kunde eller terminalselskap. Utbyggingen bidrar med økning i flerbruk av bakenforliggende arealer (OCTG-området og Bruddet).

Figur 1 og 2 nedenfor illustrerer med blå strek hvor det vurderes utbygging av kai. Kailinjen er totalt ca 250 meter, fordelt på linje 25 og 26. Med en rett kailinje og ro-ro rampe i sørenden oppnås det fleksibilitet og flerbruk. På grunn av omfanget på en slik investering, er det nødvendig å legge til rette for en utbygging i to trinn, der den nordligste kaien (linje 25) bygges først.

Utfordrende grunnforhold i sjø medfører at det ikke er realistisk med en større landvinning. I tidligere vurderinger av kai 25 var den lagt langs strandlinjen. Dette gir imidlertid ikke tilstrekkelig operasjonsareal, og vil medføre en høy investering uten den ønskede måloppnåelsen.

Det er foreløpig ikke avklart opp mot grunnforhold om kaifront bør settes så langt ut som det er illustrert. Det pågår nå en kartlegging av dette sammen med kompetanser innen geoteknikk, prosjekterende og utførende av tidligere utbygging i området.

Det planlegges samtidig å iverksette utlysing av konkurranse for konseptutvikling og kalkyle for totalentreprise. I første runde vil det gjennomføres en prekvalifisering. Når innledende avklaringer av grunnforhold er gjennomført, vil tre til fem tilbydere blir invitert med videre i en konkurranse.

Det er en målsetning at det skal foreligge tilstrekkelig informasjon innen fremleggelse av budsjett og økonomiplan for 2023-2026 til at dette prosjektet kan tas med her.

Figur 1 Kailinjer 25 og 26, blå strek, kartår 2020

Figur 2 Kailinjer 25 og 26, blå strek, kartår 1999

Saken

SRH gjennomfører nå en realitetsvurdering av mulighet for videre havneutvikling i Risavika Sørøst, med forslag til utbygging av to nye kailinjer:

Alternativ 1: Kai 25, som et byggetrinn 1.

Alternativ 2: Kai 25 og kai 26 med ro-ro rampe, dvs. en full utbygging.

Mer konkret om utforming er illustrert i figur 3 nedenfor og havneskisser vedlagt som bilag 1 og 2.

Dersom alternativ 1 realiseres, vil det tilrettelegges for å ha et byggetrinn 2 for kai 26, der ro-ro rampe kan inkluderes eller utsettes som et byggetrinn 3. En midlertidig eller varig løsning i stedet for kai 26 kan være bygging av en eller to dykdalber. Det gjøres en egen prosjektutredning på det, dersom det blir aktuelt.

Dagens landareal i bakkant av prosjektområde for kai 25 og kai 26 er fullt bebygget. Dette ble solgt ut av Risavika Havn AS ifm. SRHs oppkjøp av 100 % eierskap – som var nødvendig for at SRH skulle greie investeringen. Havneveien sørover fra kai 24 og strandlinjen ble ikke solgt, slik at SRH har utfyllingsretten i sjø.

Området er regulert til formål Havn i plan *0480 Risavika Sør – delfelt H4*, vedtatt 22.09.2011. Formålsparagrafen (§ 1) sier følgende: «*Formålet med planen er å tilrettelegge for havnevirksomhet med tilhørende utearealer*.»

Planen gir mulighet til landvinning lenger ut i sjøområdet enn det som anses som realistisk å kunne bygge ut. Avgrensningen av den omfattende landvinningen som ble gjort i dette området var bl.a. et resultat av de utfordrende grunnforholdene. Det er gjort grunnboringer og dybdemålinger ifm. tidligere prosjekt, og det er et tykt lag med leire og langt ned til fast fjell/grunn.

Av hensyn til grunnforhold er kaifronten trukket så kort ut i sjø som mulig, for å innfri det som anses som et minimumsbehov for de operasjoner det skal legges til rette for. Lengden på kai 24 gir ikke god nok fleksibilitet, og med en utbygging av kai 25 vil denne bli forlenget med ca 15 meter – som anes som tilstrekkelig. Dette er en positiv nytteverdi av betydning ved en investeringsbeslutning av kai 25.

Det avklares nå noen forhold rundt kunnskap fra tidligere grunnboringer og stabilitetsvurderinger i området, og mulig utvikling av nedre del av etablert fyllingsmur/sjeté. Den nordlige delen av kai 25 har best grunnforhold – på det historiske bildet i figur 2 ser man fjellet Hamraberget/Hamaren som går ut i sjø. For øvrig tilsier tidligere erfaringer fra kai-utbygging i Risavika Sør at en pelerigg bør være forankret på fast grunn/sjøbunn, slik at ikke værforhold medfører for mye stans på byggeplass. Med tykk leire/mudder i sjøbunn er dette et tema som er relevant å vurdere i lys av et kostnads- og fremdriftsperspektiv.

Den pågående kartleggingen kan medføre at det anbefales at forslaget til plassering av kaifront forkastes. Det skal imidlertid først vurderes hvilke ytterligere undersøkelser som bør gjennomføres for å avklare risiko med et slikt prosjekt.

Det er markedsbehov for mer kai-kapasitet som gjør at SRH må komme til en avklaring av muligheter, se vedlagte bilag 3. Foreslått kai-utbygging har mange argumenter som støtter god samfunnsnytte, og det er derfor ønskelig å lyse ut en konkurranse for å få mer kunnskap om hvilke konsepter som kan være aktuelle og hvilket kostnadsnivå man er på. Dagens situasjon for pris på byggematerialer og fremtidig utsikkerhet til kostnadsnivå må synliggjøres, sett opp mot et mer normalt marked. Kostnadsveksten som har vært den siste tiden kan være forbigående, og risiko til prisnivå vil bli vurdert ifm. en investeringsbeslutning og tidspunkt for utførelse.

Det er vurdert som mest formålstjenlig å ha en konkurranse som totalentreprise inklusiv prosjektering (NS 8407), med prekvalifisering og forhandling. Prosessen vil foregå over flere trinn, med mulighet for å justere elementer underveis. Kunnskap og erfaringer med konseptutvikling av kai er viktig for valg av entreprenør. Etter kunngjøring vil tre til fem totalentreprenører bli invitert til å gi tilbud. Det blir tilbudt et fast honorar per bidrag for at innholdet skal være godt gjennomarbeidet og kunne benyttes som del av et beslutningsgrunnlag for en investering.

Når det gjelder de værmessige forhold sin påvirkning på sjø, anløp og kailigge har SRH vurdert dette sammen med annen erfaringsmessig kompetanse på området og simuleringer utført ifm. tidligere havneutbygging i Risavika. Området for kailinjene 25 og 26 er sannsynligvis det mest værutsatte området i Risavika Sør. Det kan sammenlignes med Mekjarvik, men Risavika er mindre utsatt for den type dønninger som er i Mekjarvik. I Risavika Sørøst vil man ha dager der været vil forårsake at operasjoner må utsettes og fartøy må gå fra kai. Dette anses imidlertid som et moment som ikke er avgjørende i en investeringsbeslutning. Konkurransen vil oppgi minimumskrav til kai-anlegget for å redusere sjø som presser og skaper bevegelse av skip mot kai. Disse forholdende vil bli beskrevet senere i prosessen.

Figur 3 Illustrasjon utbygging kai 25 og 26 med ro-ro rampe

Konklusjon

Det gjennomføres nå et grundig kartleggingsarbeid og realitetsvurderinger av muligheter for utbygging av kailinjene 25 og 26 med ro-ro rampe. Grunnforholdene i sjø og området som byggeplass er utfordrende. SRH har tro på at dyktige totalentreprenører kan ha forslag til konsept som gjør det både teknisk og økonomisk gjennomførbart med havneutvikling her.

Havnedirektøren anbefaler å starte prosessen med en konkurranse for totalentreprise med forhandling, der det skal utarbeides konsept og pristilbud. I første omgang vil det gjøres en kunngjøring rettet mot totalentreprenører for en prekvalifisering. Dersom deltakelse i første trinn er tilfredsstillende, vil aktuelle tilbydere bli invitert til å gi tilbud.

Inngåelse av forpliktende avtale med entreprenør tar forbehold om endelig godkjenning i styrende organer i SRH, godkjent byggesøknad og utfyllingstillatelse.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell	Hilde Frøyland	Dag Matre	Eivind Hornnes
Havnedirektør	Arealutvikler *Saksbehandler*	Maritim sjef *Saksbehandler*	Forretningsutvikler *Saksbehandler*

Vedlegg

Bilag 1:	Havneskisse alternativ 1. Byggetrinn 1: Kai 25
Bilag 2:	Havneskisse alternativ 2. Full utbygging kai 25 og 26 med ro-ro rampe
Bilag 3:	Notat om nytteverdi kunde. Unnt.off., off.loven § 23

Rev.	Date	Text	Sign

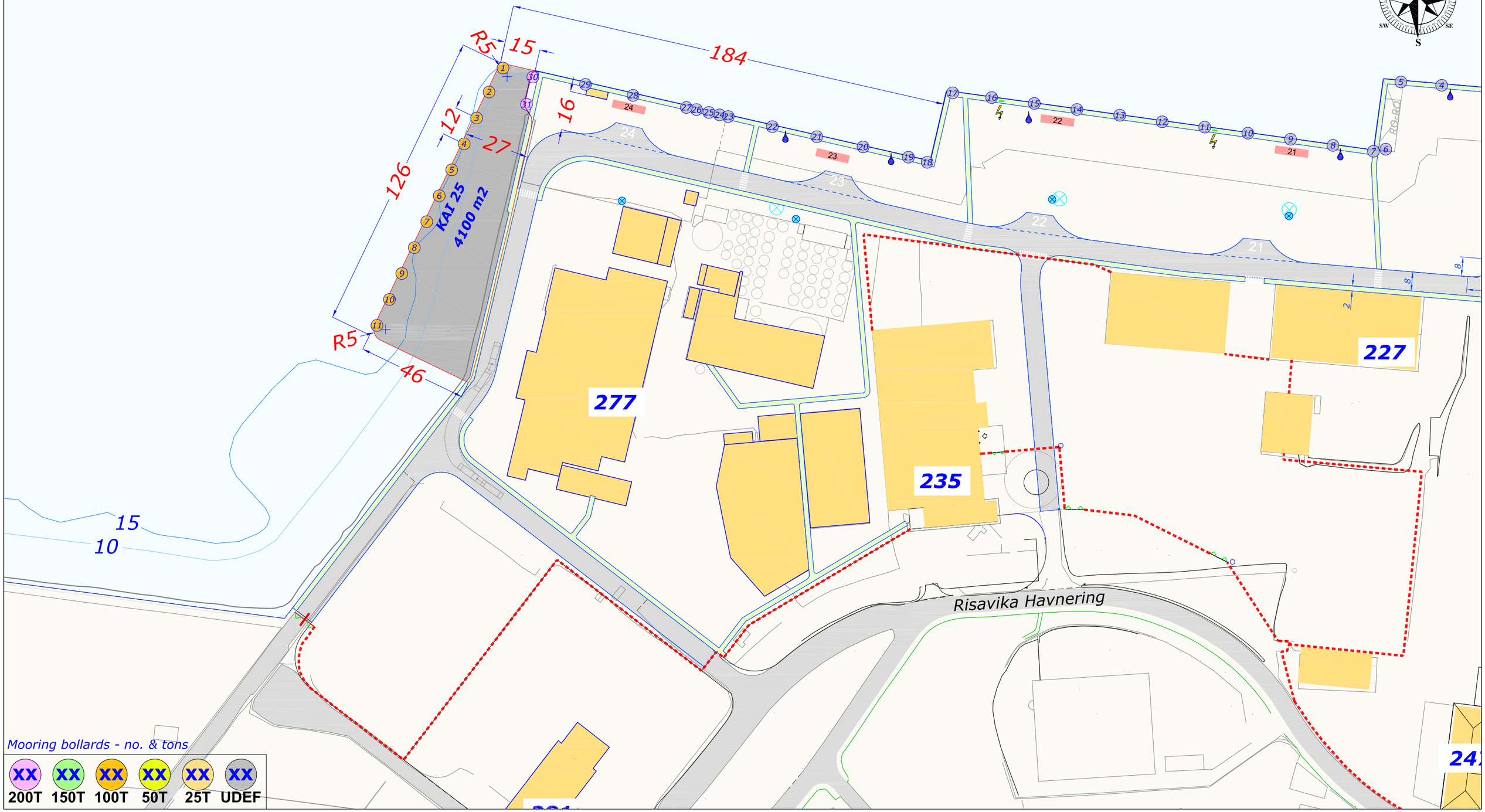
Drawned by R.KARLSEN	Approved by - date	Filename STAVANGER_HAVN.DWG	Date 0	Scale 1:1500
RUTEK Rutek AS - Seiaskjervegen 11 - 4055 Sola	Title STAVANGER HARBOUR SKETCH DETAILS			Drawing no.
	Customer Stavangerregionen Havnedrift AS		Size A3	Sheet 1/1

SKETCH DETAILS STAVANGER HARBOUR
RISAVIKA SØR
ALTERNATIV 1: NY KAI 25

REV.NR. 03 - 09.06.2022

PORT OF STAVANGER NORWAY
STAVANGER REGIONEN Havnedrift AS

Sak 22 - Bilag 1



CLOSE TO people energy business nature

SAK NR.: 23/22
MØTEDATO: 22.06.2022

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2022/16

Saksbeh.: MF/HF/OBB
Innstill. dato: 10.06.2022

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	18/20	15.04.2020	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	28/20	10.06.2020	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	59/20	07.12.2020	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	14/21	10.03.2021	Flertallsvedtak
Styret for SRH IKS	41/21	08.09.2021	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	06/22 UO	16.02.2022	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	23/22	22.06.2022	

Forslag til vedtak:

Forslag til handlingsplan cruiseanløp Stavangerregionen Havn IKS 2022-2030 sendes ut på høring til eierkommunene. Frist for høringssvar: 30.09.2022. Styret fatter endelig vedtak etter dette.

Strategiplanen

Denne saken inngår i strategiområde HVOR med hovedmål: «*Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen*.»

Saken innfrir tiltaket: «***Lage egen handlingsplan til cruisestrategien***», innen delmål A – «*Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer*».

Alle de sju av FNs bærekraftsmål som SRH har valgt ut i *Miljøplan 2020-2023* ivaretas, men det er spesielt mål nr 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn som har fokus i saken om *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030*.

SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

Bakgrunn og oppsummering

Strategiplan 2021-2024 for SRH har tatt inn tiltaket om å lage en handlingsplan for cruiseanløp til *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* for å følge opp Stavanger formannskap sitt vedtak ifm. behandlingen av denne i sak 142/20, 10.09.2020:

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

I sak 06/22 i februar ble et utkast til handlingsplan fremlagt med ønske om innspill fra styret før endelig ferdigstillelse. Handlingsplanen er utarbeidet i et samarbeid mellom SRH og Stavanger kommune, med tre representanter fra hver. Fra SRH har følgende deltatt: havnedirektøren, arealutvikler og daglig leder i Stavangerregionen Havnedrift AS («SRHD»). Fra kommunen har tre representanter fra avdeling Bymiljø og utbygging deltatt: direktør, juridisk sjef og sentrumskoordinator.

Denne saken svarer på vedtakspunkter i sak 06/22. Innspill til revideringer av tekst i handlingsplanen er innarbeidet. Dokumentet er vedlagt som bilag 1.

> Handlingsplanens styringsmål for cruiseturisme er en øvre grense på 9 000 cruisepassasjerer (pax) per dag til eksisterende kaier.
>
> Antall cruiseanløp og lengde på cruiseskip til Skagenkaien reduseres betydelig.

En grense for antall cruiseanløp per år anses ikke som et målrettet tiltak for å styre cruiseturismen i Stavanger. Det er stort spenn i cruiseskipenes størrelse og antall passasjerer.

Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger (25.01.22) er et faglig grunnlag til utarbeidelse av handlingsplanen. Rapporten var vedlagt sak 06/22, og det ble gitt en beskrivelse av innhold og anbefaling. Analysen anbefalte et øvre måltall på 9 000 cruisepassasjerer (pax) per dag til eksisterende kaier, som er noe under den mest besøkte dagen i 2019. Handlingsplanen har lagt dette nivået til grunn. Tålegrenseanalysen vedlegges for ordens skyld på nytt som bilag 2.

Saken

1. Mål for Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030

Målene for Handlingsplan cruiseanløp Stavanger skal innfri en reduksjon i cruisetrafikken per dag i fht. 2019 for eksisterende kaier.

Mål:

1. Tilstrebe helårs cruiseanløp.
2. Begrense cruiseturisme til et maksimalt antall passasjerer (pax) i per dag. Øvre grense 9 000 pax for eksisterende kaier, gjeldende fra 2024.
3. Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerhet er ivaretatt.
4. Indre Skagenkaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
5. Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp.

Tålegrenseanalysen for Stavanger, som ble ferdigstilt i januar 2022, anbefaler at regulering av cruiseturisme gjøres med en øvre grense for antall cruisepassasjerer samtidig eller per dag. Analysen anbefaler at denne grensen settes til 9 000 pax per dag for eksisterende kaier. Dersom det bygges ut mer kai-kapasitet til cruisetrafikk i Stavanger, anbefales det å gjennomføre en ny tålegrenseanalyse for økningen til det konkrete havneanlegget.

Havnedirektøren anbefaler en endring i største skipslengde på cruiseanløp til Skagenkaien fra 2024 på inntil 230 meter, i stedet for de 124 meter som ble fremlagt i forrige versjon av handlingsplan. Anslag for cruise til Skagenkaien fra 2024 med største skipslengde på inntil 230 meter er om lag 15 årlige anløp, og vurderes som innfrielse av intensjonen for kommunens ønske om en nedtrapping av cruisetrafikken i Indre Vågen. Mer om skipslengder i punkt 3 nedenfor.

Det hender at cruise-debatten i Stavanger henviser til praksis i Bergen. Havnene i disse byene er ikke direkte sammenlignbare, både i fht. havneinfrastruktur og turisme. Byene og tilbudet er ulike på flere måter av betydning for «flyten» av cruisegjester og andre turister. Bystyret i Bergen har nylig vedtatt å beholde den øvre grensen på 8 000 cruisepassasjerer per dag, men har økt øvre grense for antall cruiseanløp fra tre til fire skip per dag.

2. Antall cruiseanløp versus antall cruisegjester

Antall cruiseanløp versus antall cruisegjester har vært et gjennomgående tema i den offentlige debatten om cruise til Stavanger. Formannskapsvedtaket i 2020 har fokus på behov for en begrensning på antall cruiseanløp per år. Det antas med andre ord at det er antall skipsanløp som har betydning for tåleevne og opplevelse av cruiseturisme.

Tålegrenseanalysen støtter ikke denne oppfatningen. Utdrag fra rapportens sammendrag, fra siste avsnitt side 2:

> «*Stavanger har havnekapasitet, infrastruktur, et bysentrum og severdigheter og attraksjoner med tilstrekkelig kapasitet til å ta imot cruisetrafikk på 2019 nivå. Det er ingen funn i analysen som tilsier at cruisetrafikken i 2019 ikke er innenfor alle de 7 dimensjonene i tålegrensevurderingene vi har gjennomført.*
>
> ***Dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør beregnes ut fra antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip, da cruiseskipene varierer mye i størrelse og passasjerkapasitet.***
>
> *Attraksjoner i sentrum og i regionen samt transportselskapene har kapasitet til å håndtere og distribuere cruisetrafikken på 2019 nivå både i Stavanger sentrum og til besøksteder i regionen.»*

Vurdering av tålegrenser har sin opprinnelse fra naturens side, og benyttes i økende grad innenfor andre fagområder, som f.eks. turisme. Tålegrenseanalysen (bilag 2) gir en beskrivelse av den faglige metodikken med å vurdere turisters avtrykk og påvirkning. For Stavanger er det vurdert byen og regionens tålegrense, miljømessig tålegrense, havnens tålegrense, sosial tålegrense, visuell tålegrense, økonomisk tålegrense og juridisk tålegrense.

Dette viser at konsekvenser som utløses av turisme har tilhørighet innen et bredt spekter av temaer. Havnen må f.eks. forholde seg til en lovregulert mottaksplikt for skip. En annen relevant refleksjon er de ringvirkninger cruiseturisme gir for tilbud til øvrige turister, innbyggere og aktiviteter som gjør Stavanger attraktiv for besøk innen næringslivet (kilde sistnevnte: daglig leder i GuideCompaniet).

Antall cruisepassasjerer måles etter skipets kapasitet, og kalles «**pax**». Basert på erfaringstall er det i tålegrenseanalysen lagt til grunn en snittbetraktning med en omregning for hvor mange cruiseturister som kommer i land, og fordeling av andelen som besøker sentrum og andelen som reiser ut i regionen. Dette forholdet beregnes slik: Faktisk antall cruisepassasjer på skipet er 95 % av pax og av dette går 95 % i land. Andelen som besøker sentrum er 60 % og de øvrige 40 % besøker regionen.

For toppåret 2019 var det høyeste dagsbesøket ca 9 400 pax, og av disse besøkte ca 5 100 Stavanger sentrum. Tålegrenseanalysen konkluderer med at Stavanger som cruisedestinasjon tåler fint det høyeste nivået på cruisegjester per dag i 2019, men gir en veiledende øvre grense på noe i underkant av dette med 9 000 pax per dag. Dette nivået utgjør i underkant av 4 900 cruisegjester per dag i sentrum.

I forhold til hvordan det jobbes med å utvikle attraksjoner og steder å besøke ellers i regionen, så er det sannsynlig at flere cruisegjester ønsker å bruke timene i land andre steder enn i sentrum.

SRH har i flere år samarbeidet med cruisebransjen om å ha helårs cruiseaktivitet, og har oppnådd dette. Det jobbes videre med å spre mer cruiseanløp over alle årets måneder, som også er en målsetning i cruisestrategien. I sommersesongen mai-august 2019 var det 173 cruiseanløp av totalt 237 hele året. Dager med cruiseanløp i sommersesongen var fordelt på 94 dager med anløp og 29 dager uten anløp. Strandkaien ble benyttet alle de 94 dagene med cruiseanløp i sommersesongen.

3. Cruiseskipenes størrelse til Skagenkaien i Indre Vågen

Cruiseanløp til Stavanger havn administreres nå etter de prinsipper som Cruisestrategi for Stavangerregionen legger til grunn. Ett av disse er å planlegge anløpene etter prinsippet; ytterste kaier benyttes før de innerste, under betingelse av at sikkerhetsmessige forhold og andre viktige temaer ivaretas.

I lengre tid har det vært en utvikling i nybygging av cruiseskip at lengden øker, med flere skip over 300 meter. Det betyr samtidig at det blir færre av de mindre cruiseskipene, spesielt de som er under 230 meter lange. Totalt til alle kaier i Stavanger i 2019 var 26 av 237 cruiseanløp skip på 300 meter eller mer. 113 cruiseanløp var skip med lengde mellom 230 til 300 meter. Det var 98 cruiseanløp med skip under 230 meter.

Handlingsplan for cruiseanløp innfrir de ønsker for cruisetrafikk som er fremlagt i bl.a. Sentrumsplanen vedtatt i mars 2019 og i formannskapsvedtaket i september 2020, om å redusere store cruiseskipsanløp til Indre Vågen. I praksis betyr det å redusere skipsaktiviteten til Skagenkaien.

SRH har inntrykk av at innbyggere og besøkende i sentrum mener cruiseanløp til Skagenkaien er mer til sjenanse enn anløp til Strandkaien. Det er samtidig flere utfordringer med cruiselogistikk ved Skagenkaien enn ved Strandkaien. Pullerter ved Strandkaien er også bedre enn ved Skagenkaien.

Utvidelsen av gjestehavnen i Indre Vågen i fjor sommer medførte at skip måtte flyttes 25-30 meter lengre ut i Vågen, som reduserte største skipslengde til Skagenkaien fra 300 meter til 255 meter. Dette resulterte i at flere bestilte anløp måtte flyttes til kaier i Sandnes og Mekjarvik når cruisetrafikken ble normalisert etter korona-pandemien fra sesongen 2022. Det erfares at anløp av skip inntil 255 meter gjør at deler av gjestehavnen må stenges, og det er ikke ønskelig. Det foreslås derfor at det fra sesongen 2024 planlegges cruiseanløp til Skagenkaien med en største lengde på 230 meter. Omfanget av forpliktende anløpsbekreftelser fra SRH gjør at endringen ikke kan iverksettes før 2024.

Skip som Hurtigrutens Expeditions (f.eks. Otto Sverdrup) på 124 meters lengde og Viking sine cruiseskip på 228 meters lengde fungerer godt på Skagenkaien. Det anbefales derfor i handlingsplan for cruiseanløp at denne type skip kan gå til Skagenkaien, dersom det ikke er kapasitet eller andre årsaker til at de ikke kan anløpe de andre kaiene i sentrum.

Med reduksjon i markedet av antall cruiseskip under 230 meters lengde, gir det også en reduksjon i prognose for antall cruiseanløp til Skagenkaien de kommende årene. Det anslås ca 15 cruiseanløp årlig til Skagenkaien, med en lengde på under 230 meter. Dette er en betydelig reduksjon i fht. om lag 50 årlige anløp til Skagenkaien de siste årene før pandemien og utvidelsen av gjestehavnen.

Antall cruiseanløp til Skagenkaien innenfor premissgivende skipslengder:

År	Cruiseskip under 230 meter	Cruiseskip totalt, inntil 255 meter	Cruiseskip totalt, inntil 300 meter
2024	15	Utgår	Utgår
2023	9	30	Utgår
2022	11	30	Utgår
2019	28	-	49
2018	25	-	49
2017	22	-	45

4. Innbyggerundersøkelse

Kommunedirektøren i Stavanger kommune (avd. Bymiljø og utbygging) ønsker å gjennomføre en innbyggerundersøkelse for å gi et utfyllende kartleggingsgrunnlag av temaer rundt sosial og visuell tålegrense for cruiseturisme, før handlingsplanen fremlegges til politisk behandling. Styret i SRH støttet det med vedtak i sak 06/22, og føyde til at næringslivet må inkluderes.

SRH har foreslått for kommunen at slik inkludering kan løses ved at representanter fra SRH, Region Stavanger og Næringsforeningen kan utgjøre en referansegruppe til innbyggerundersøkelsen, med formål å gi innspill til at utforming av spørsmål også fanger opp temaer der næring og arbeidsplasser er en del av helheten innenfor temaet sosial tålegrense.

Kommunen har meldt tilbake at det ikke er ønskelig å involvere de forespurte representantene eller andre fra næringslivet eller organisasjoner som ivaretar deres interesser. Det er vurdert at dette er nødvendig for at uavhengigheten i undersøkelsen ikke skal trekkes i tvil.

Norsk Markedsinfo gjennomfører undersøkelsen på vegne av Stavanger kommune. Spørsmålene skal omhandle innbyggernes kunnskap om, erfaringer med og holdninger til cruiseturismen. Det stilles spørsmål til et representativt utvalg på ca 1 000 innbyggere fordelt over hele Stavanger kommune, samt et tilleggsutvalg for beboere på Vestre Platå/Gamle Stavanger. Undersøkelsen gjennomføres med telefonintervjuer i juni 2022, og det planlegges at resultatet fremlegges i sak til formannskapet sammen med Handlingsplan for cruiseanløp.

Ettersom SRH ikke er involvert i innbyggerundersøkelsen, mener havnedirektøren at denne ikke kan være en del av SRH sitt grunnlag til fremleggelse av handlingsplanen – slik styrevedtak i sak 06/22 la opp til. Når forutsetningen om at næringen skulle være involvert faller bort, må det være opp til den politiske behandlingen av planen å vurdere betydningen resultatet fra undersøkelsen skal ha på handlingsplanens anbefaling og tiltaksplan.

5. Disponeringsavtale cruiseanløp til kaier i Stavanger sentrum

Kommunedelplan Stavanger Sentrum 2019-2034 («Sentrumsplanen») har i planbestemmelse § 2.8.2, tredje setning, følgende ordlyd: «*Det skal inngås avtale mellom Stavangerregionen Interkommunale havn og Stavanger kommune som reduserer bruken av ISPS-området til anløp av cruiseskip på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til et minimum.*»

Det er en tilsvarende rekkefølgebestemmelse knyttet til brukstillatelse til en nybygget lang ISPS-kai i Bjergsted.

Sentrumsplanen, eller andre planer og vedtak fra Stavanger kommune som reguleringsmyndighet, kan ikke pålegge havnen en plikt til å avvikle eller redusere bruken av havnens egne kaier. Sentrums-planens bestemmelse vil kun begrense havnens mulighet for å etablere nye tiltak. Kommunen kan gjennom sin eierposisjon med representasjon i styrende organer i det interkommunale havneselskapet påvirke til f.eks. endringer i bruken av havneområder.

Stavanger kommune har fra administrativt nivå fremlagt forslag til en avtale mellom kommunen og SRH om disponering av kaiene i sentrum til cruiseanløp. De har valgt å inkludere samtlige ISPS-kaier som brukes til cruiseanløp i dag, samt Bjergstedkaien og nye Skansekaien som vises som muligheter i Sentrumsplanen.

Havnedirektøren har valgt å ikke gå videre med forhandling av en slik avtale. Den avviker med en betydelig innskrenkende virkning enn det Sentrumsplanen legger opp til, og det helhetlige innholdet gir ikke rom for videre drøftinger innen SRHs virksomhet.

Konklusjon og anbefaling

Stavanger formannskap kan ikke pålegge SRH å lage en Handlingsplan for cruiseanløp. Havnedirektøren oppfatter ordlyden i formannskapsvedtaket som en oppfordring, og har valgt å imøtekomme dette.

Prosessen med å utarbeide cruisestrategien var en lærerik og positiv erfaring, sammen med mangfoldet av representasjon fra destinasjonsselskapet Region Stavanger, Stavanger kommune, cruisenæringen, næringen for øvrig og innbyggere.

Utarbeidelse av en handlingsplan for cruiseanløp har vært en fortsettelse av dette arbeidet, med gode erfaringer fra det tverrfaglige samarbeidet med utarbeidelsen av tålegrenseanalysen som et viktig grunnlag.

Selv om det kan synes overflødig med en handlingsplan for en bestemt type skipsanløp, og ikke i tråd med intensjonen i havne- og farvannsloven, har SRH forståelse for betydningen den kan ha for en forutsigbar oppfatning av cruisetrafikk til Vågen i Stavanger. Med havnedrift midt i sentrum av regionhovedstaden, er det riktig å disponere havneområdene på en slik måte at det gir rom for sentrumutvikling og gode opplevelser for innbyggere og besøkende.

Derfor har SRH bl.a. valgt ut FNs bærekraftsmål *nr 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn*, med eget styringsmål: «*SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land*.»

Havnedirektøren anbefaler at styret godkjenner at *Handlingsplan for cruiseanløp 2022-2030* sendes ut på høring til eierkommunene, med frist for høringssvar 30.09.2022. Styret vil deretter fatte endelig vedtak.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell	Hilde Frøyland	Odd Bjørn Bekkeheien
Havnedirektør	Arealutvikler	Daglig leder SRHD

Vedlegg

Bilag 1: Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030

Bilag 2: Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger, januar 2022

HANDLINGSPLAN CRUISEANLØP STAVANGER

2022 – 2030

En delplan av
Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020–2030
og SRHs Strategiplan 2021-2024

Utkast 22.06.22, sak 23/22

Foto: Stavanger utvikling KF/Bitmap 2019

Innholdsfortegnelse

1.0 Sammendrag (s.3)

2.0 Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 (s.4)

3.0 Sentrumsplanen (s.5)

4.0 Bærekraftig havn og cruiseturisme (s.6)

5.0 Havneinfrastruktur

5.1 Cruisekaier (s.7)

5.2 Gjestehavn (s.8)

6.0 Tålegrenseanalyse cruiseturisme Stavanger (s.9)

7.0 Tiltaksplan cruiseanløp Stavanger

7.1 Mål og rammer (s.10)

7.2 Endringer i Indre Vågen (s.11-12)

7.3 Tabell tiltak (s.13-14)

7.4 Scenario 1, 2022-2023 (s.15)

7.5 Scenario 2, fra 2024 (s.16)

7.6 Scenario 3, Konserthuskaien og Skansekaien (s.17)

7.7 Scenario 4, Bjergstedkaien (s.18)

7.8 Mulighet Strandkaien – sambruk havn og by (s.19)

Vedlegg

Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger

Sammendrag

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 skal bidra til å skape trygge og forutsigbare rammer rundt cruiseturisme. Det er store ambisjoner for hvordan regionhovedstaden Stavanger skal utvikles videre. FNs bærekraftsmål skal ivaretas, bl.a. innen sosial bærekraft, miljømessig bærekraft og økonomisk bærekraft.

Handlingsplanen gir først innledende informasjon om rammer, miljørettet arbeid og havneinfrastruktur, herunder informasjon om kapasitet til småbåthavn. Det gis en kortfattet oppsummering av Tålegrenseanalyse for cruiseturisme Stavanger, som ble utarbeidet vinteren 2021/2022 i et offentlig-privat samarbeid. Stavanger kommune og SRH var blant flere deltakere som bidro, sammen med oppdragsgiver Region Stavanger. Rapporten følger som vedlegg til handlingsplanen.

I handlingsplanens kapittel sju fremlegges mål for tiltak, en tiltaksplan og illustrasjoner av scenarier for dimensjonerende anløp.

Det er gjort mange endringer i administrering av cruisetrafikken til Stavanger de siste årene. Cruisehavnen er på god vei til å bli en lavutslippshavn, og det pågår planlegging av landstrømanlegg som vil bidra til å nå målet om null utslipp. Cruisetrafikken utgjør allerede en mindre andel av lokalt utslipp til luft; kun 6 % av sjøfarten i Stavanger og under 2 % av samlet lokalt utslipp. Det er strammet inn i fht. tidligere utfordringer med støy, og det legges til rette for at cruiseanløp ikke kommer i konflikt med festivaler og spesielle arrangementer i Stavanger sentrum.

Sett bort fra bortfall av cruiseanløp ifm. korona-pandemien fra mars 2020, ble den største synlige endringen gjort sommeren 2021 med utvidelse av gjestehavnen i Indre Vågen – kapasiteten ble mer enn doblet. Hittil hadde cruiseskip på inntil 300 meter benyttet Skagenkaien. Det vil merkes godt at det i 2022 og 2023 er de mellomstore, kortere cruiseskip som anløper Skagenkaien, og at de trekkes litt lenger ut i Vågen. Fra 2024 foreslås det kun sporadiske cruiseanløp til Skagenkaien av de minste cruiseskipene i størrelsen 140-230 meters lengde. Med stadig færre cruiseskip i denne størrelsen anslås det ca 15 cruiseanløp til Skagenkaien i 2024.

Formålet med tålegrenseanalysen er å gjøre en balansert vurdering av de ulike forhold som berøres av cruisetrafikken. Det legges til grunn syv tålegrenser: by og region, miljø, havn, sosial, visuell, økonomisk og juridisk. Hovedbasis for kartlegging er cruiseturisme og andre besøkende i 2019. Sosial tålegrense og visuell tålegrense er basert på kvalitative fakta og vurderinger, mens de øvrige er mer fundamentert i tall. Det er ikke gjort funn om at noen av tålegrensene er overskredet, men for sosial tålegrense og visuell tålegrense vil det være subjektive opplevelser som kan bli mest synlig i en debatt om cruiseturisme. Disse temaene følges opp i en bredere innbyggerundersøkelse i juni 2022, i regi av Stavanger kommune.

Handlingsplanen legger til grunn tålegrensens anbefaling om en øvre veiledende grense for antall cruisegjester i samtid, hvor en benytter dagsbesøk.

- Handlingsplanens styringsmål for cruiseturisme er en øvre grense på 9 000 cruisepassasjerer (pax) per dag til eksisterende kaier.

- Antall cruiseanløp og lengde på cruiseskip til Skagenkaien reduseres betydelig.

Det er ingen funn som tilsier at en øvre grense for antall cruiseanløp per år eller et visst antall skipsanløp i samtid vil løse utfordringer innen de tålegrenser som er kartlagt. Det er stort spenn i cruiseskipenes størrelse og antall passasjerer. Stavanger har cruiseanløp hele året, og et årlig tak på antall anløp vil sette helårssatsingen tilbake.

SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land

Innledning

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 er besvarelse på Stavanger formannskap sitt vedtak av *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*, sak 142/20 (10.09.2020) vedtakspunkt 3: «*Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS vurdere en handlingsplan som utgår fra cruisestrategien, og som sendes eierkommunene for behandling*.» Se hele vedtaket på side 5.

Det ble administrativt besluttet å konstituere en arbeidsgruppe for utarbeidelse av handlingsplanen, med tre representanter hver fra havn og kommune. Stavangerregionen Havn IKS («SRH»): havnedirektør, arealutvikler og daglig leder i Stavangerregionen Havnedrift AS. Stavanger kommune, avd. Bymiljø og utbygging : direktør, juridisk sjef og sentrumskoordinator.

Mandatet er å utarbeide et balansert forslag til en handlingsplan for cruiseanløp til Stavanger sentrum, som først fremlegges for vedtak i havnestyret og deretter behandles politisk. Det ble besluttet å gjennomføre en tålegrenseanalyse for cruiseturisme, som et faglig grunnlag til handlingsplanen. Dette var et tiltak i cruisestrategien. Kommunen gjennomfører i tillegg en innbyggerundersøkelse.

Hovedoppgaven til handlingsplan cruiseanløp er å vise mål og tiltak for hvordan cruisetrafikken til Stavanger sentrum kan styres på en bærekraftig måte for mangfoldet av interesser som berøres av cruiseturismen.

Dette innebærer å redusere cruise til indre havn i Vågen, både i skipsstørrelse og i antall anløp.

Handlingsplanen legger til grunn eksisterende kaier, på samme måte som tålegrenseanalysen. Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 gir mulighet til å bygge en ny lang ISPS-kai i Bjergsted og forlenge Skansekaien ved Holmen. En utbygging av disse kaiene har sammenheng med byutvikling, og det skal føres opp ny sentrumsbebyggelse bak kaiene. Ettersom det ikke er gjort investerings-beslutninger for disse prosjektene, og det er vanskelig å anslå en tidslinje for en mulig fremdriftsplan for utbygging. Derfor er disse kaiene holdt utenfor både tålegrenseanalysen og handlingsplanen.

Fra SRHs ståsted betinger en utbygging av disse kaiene en merinntekt fra havneaktiviteter, slik at investeringene er lønnsomme. Tilskudd som byutviklingsprosjekt kan være alternativ finansiering.

Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030

Felles verktøy for utvikling av cruisetrafikken til Stavangerregionen:

CRUISESTRATEGI FOR STAVANGERREGIONEN 2020 -2030

VISJON 2030

STAVANGER - EN UTSLIPPSFRI CRUISEDESTINASJON MED HØY LOKAL VERDISKAPING

MÅL

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

Arbeidsgruppe for utarbeidelse av cruisestrategien:

1. Stavanger kommune
2. Region Stavanger
3. Rogaland Fylkeskommune
4. Næringsforeningen
5. Stavanger Sentrum
6. GuideCompaniet
7. Lysefjorden Utvikling
8. Greater Stavanger
9. Velforeningen i Gamle Stavanger
10. Stavangerregionen Havn

Havnen i Stavanger har utviklet seg fra brygger til storhavn de siste nær 290 årene. Med beliggenheten i Stavanger sentrum har man samtidig måttet tilpasse seg endringer av hensyn til bymessig utvikling. Det interkommunale havnesamarbeidet har gitt muligheter til å bli en av de største og mest sentrale havnene i Norge, med havneområder i Stavanger, Risavika i Sola og Mekjarvik i Randaberg. Tidligere var det høy aktivitet i Vågen med passasjerbåter, utenrikstrafikk og lasteskip – med et stort omfang av lasting og lossing av gods, tungbiltransport og biler.

SRH skal legge til rette for en konkurransedyktig sjøtransport, med en trygg og miljøvennlig drift av havnen. Vågen i Stavanger sentrum har to lange kailinjer som har gode forhold til å motta anløp av cruiseskip, og cruiseturisme har vært et satsingsområde i mer enn et tiår. Stavanger og regionen har blitt en attraktiv destinasjon, og i 2019 var Stavanger nest største cruisehavn i Norge. Dette er også det mest besøkte året hittil, med 237 anløp og om lag 450 000 cruisegjester som gikk i land. Vestlandet har ca 80 % av cruisemarkedet i Norge.

Med bakgrunn i bl.a. Vestlandets cruisestrategi utarbeidet et offentlig-privat fellesskap *Cruisestrategi for Stavangerregionen* i 2020. Fra politisk hold i Stavanger kommune er det bedt om en moderert strategi i forhold til pågangen som var i cruisetrafikken i perioden 2018-2019 og utsiktene i bestillingslister for etterfølgende år. Korona-pandemien satte en midlertidig stopp for det meste av cruisetrafikken i 2020-2021, og er delvis tilbake i 2022.

Stavanger formannskap, vedtak sak 142/20 (10.09.2020) Cruisestrategi for Stavangerregionen:

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

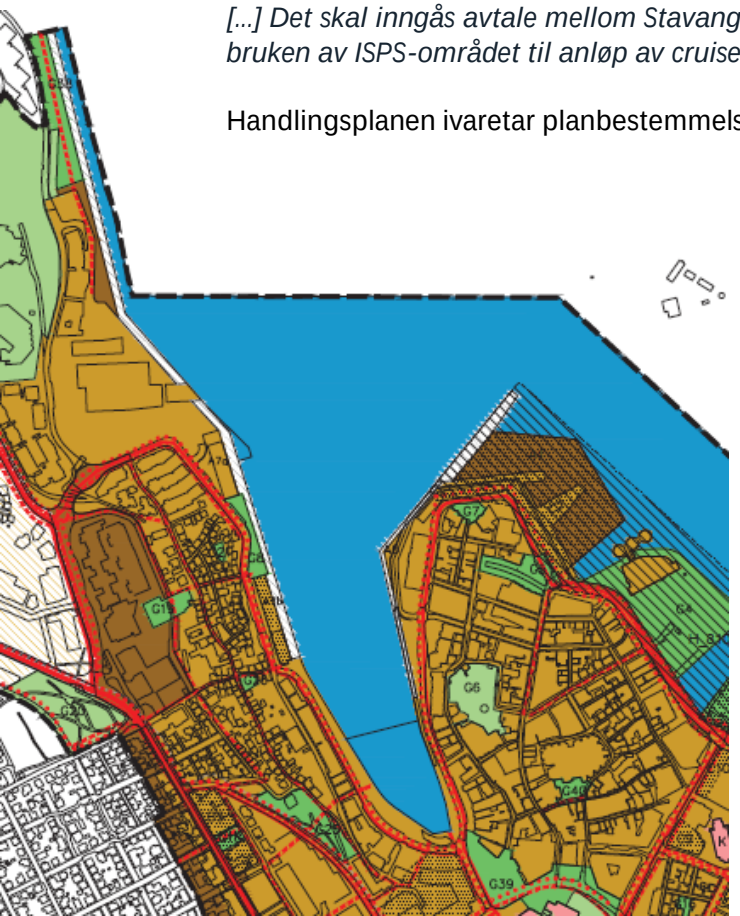
Sentrumsplanen (Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034)

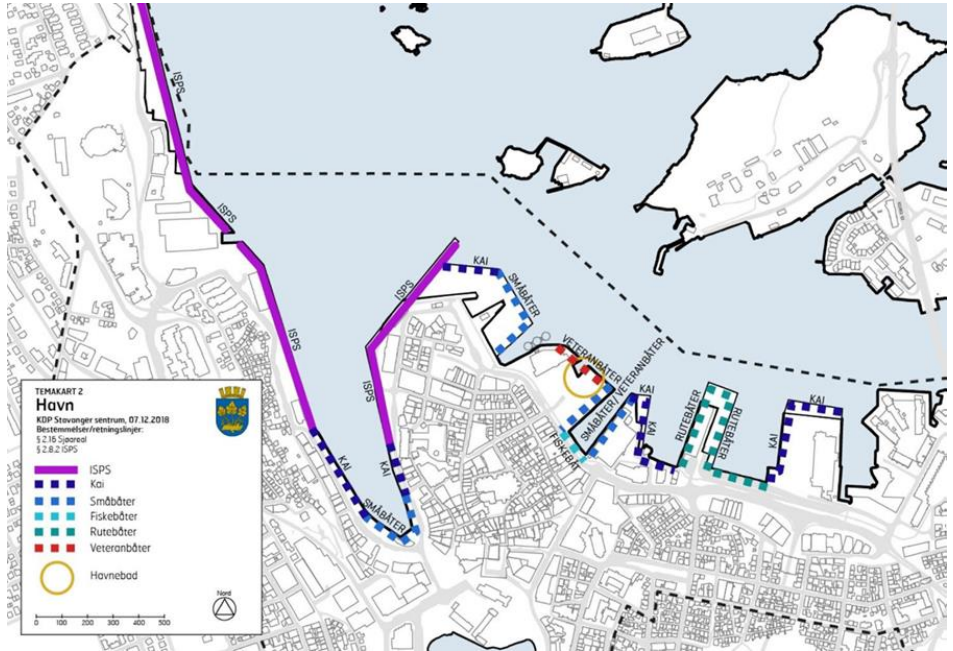
Planbestemmelser:

§ 1.8 Rekkefølgekrav
Bjergsted: Før ny kai tas i bruk skal det foreligge avtale mellom kommunen og Stavangerregionen Havn IKS som regulerer bruk av ISPS-området på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansenkaien til cruiseanløp til et minimum.

§ 2.8.2 Kombinert samferdselsformål, tredje setning:
[...] Det skal inngås avtale mellom Stavangerregionen Interkommunale havn og Stavanger kommune som reduserer bruken av ISPS-området til anløp av cruiseskip på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til et minimum.

Handlingsplanen ivaretar planbestemmelse om reduksjon i cruiseanløp til Skagenkaien.





Bærekraftig havn og cruiseturisme

Stavanger kommune har i sin *Næringsstrategi 2021-2030* spesifisert »Opplevelser og reiseliv» som ett av fire satsingsområder for å innfri målet om å være «Best på konkurransekraft og verdiskapingsevne». Cruiseturisme utgjorde i 2019 om lag 35 % av gjestene i Stavangerregionen i høysesongen mai til august. Denne gruppen har for mange i reiselivet en stor betydning for en robust næring og stabile arbeidsplasser.

Drift av en cruisehavn er komplekst og krever høy grad av profesjonalitet og samhandling. Det stilles mange vilkår til egnet havneinfrastruktur og forhold relatert til farled og havnebasseng. Etter hvert som cruiseturisme har økt de siste årene, har bærekraftig cruiseturisme fått større oppmerksomhet. SRH jobber med flere forhold som kan styres av havnen selv, og i tillegg følger man med og påvirker der det er mulig nasjonalt og internasjonalt. Felleserklæring om 14 miljøkrav til cruisenæringen, som ble inngått i februar 2019 mellom 13 cruisedestinasjoner i Norge (bl.a. Stavanger kommune), støttes opp av SRH i strategisk arbeid og daglig drift.

SRH har en ambisiøs miljøplan, der sju av FNs bærekraftsmål er prioritert. SRH driver en havn av stor nasjonal betydning og er en viktig havn for utenriksfarten. Miljøtiltak favner vidt og støtter opp om en fremtidig lav- og nullutslippshavn. Noen av tiltakene er utslippsfrie lastebiler, trucker, kraner, elektrisk båt i havnedriften, solceller, batteribank, lysregulering, landstrøm til offshore fartøy, lading av hurtigbåter og bunkring av LNG.

Kort om lokal reduksjon av utslipp fra cruiseanløp: Det pågår detaljregulering av landstrømanlegg for cruiseskip (plan 2766), som kan etableres i fjellet under Bjergstedparken. Dette er en stor investering, og cruiseinntekter påvirker realiseringsevne og fremdrift. Bruk av landstrøm reduserer nær alt utslipp fra skipet når det ligger til kai. Etter at Environmental Port Index (EPI-indeks) ble innført i 2019 har det gitt 10 % reduksjon i utslipp i Stavanger havn. EPI-indeksen definerer cruiseskipets miljøprofil, der skip som forurenser mest får en tredobling i kaivederlaget. Cruiseskip med lavest miljøpåvirkning får en rabatt på 17,5 % av prisliste. For cruisebestillinger i 2020 ville 20 % av passasjerene kommet med LNG-drevne skip, for 2022 kan dette utgjøre 33 %. LNG har betydelig lavere utslipp enn tradisjonelt drivstoff. Fra 2020 er det øvre tillatte svovelnivå i drivstoff 0,1 % i Stavangerregionen.

Det pågår arbeid med en NOU som skal gi råd om reisemålsutvikling og besøksforvaltning i norske kommuner, og innstilling skal leveres høsten 2022. Cruiseturisme og tålegrenser er en del av arbeidet, og det skal vurderes om kommuner skal få større lokalt handlingsrom.

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

SRH skal tilby ren energi på land og ved kai	*SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje*	*SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land*	*SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet*	*SRH skal redusere klimagassutslipp i egen virksomhet med 80 % innen 2030*	*SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø*	*SRH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører og samarbeidspartnere for å nå våre og eier-kommunenes miljømål*

Havneinfrastruktur - Cruisekaier

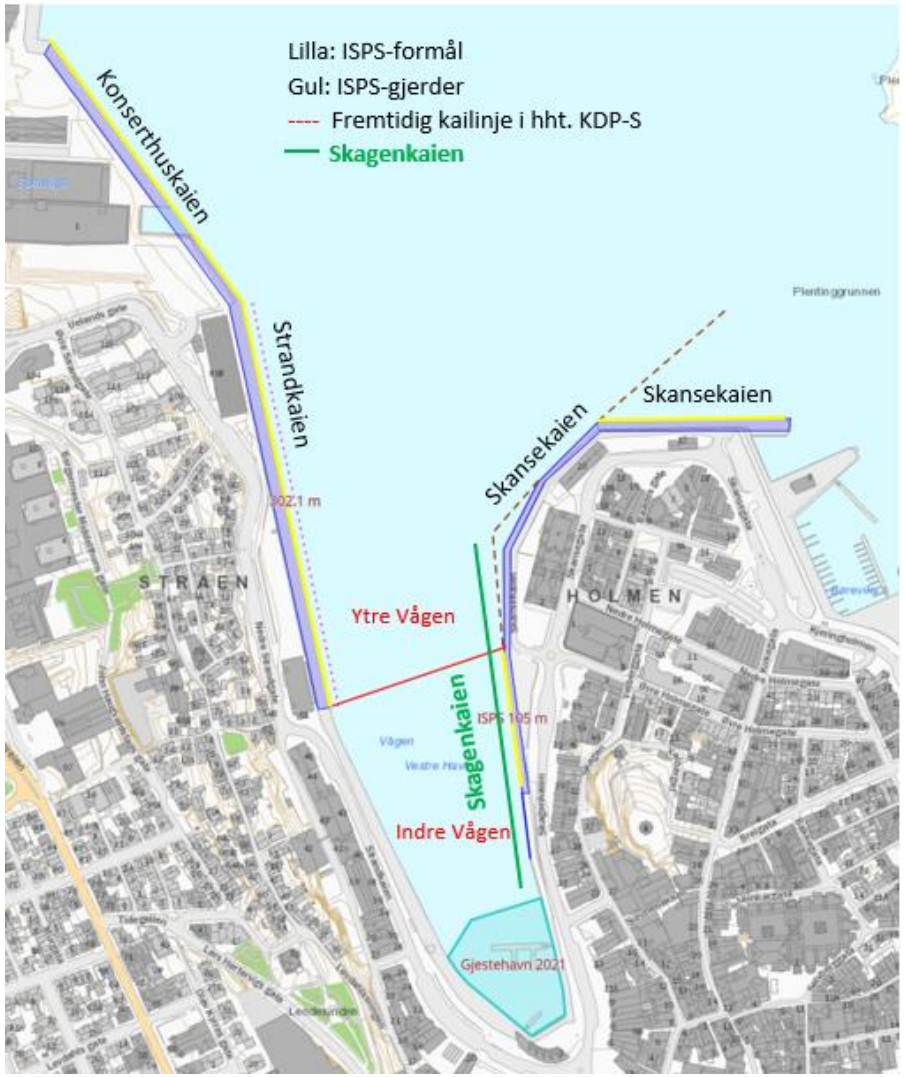
Handlingsplanen må ta utgangspunkt i eksisterende kaier. Sentrumsplanen gir mulighet til å bygge en ca 340 meters kai i Bjergsted og forlenge Skansekaien til ca 260 meter. Begge disse nybyggene betinger landvinning med byutvikling på bakareal til kai. Det er foreløpig uklart når det kan gjøres investeringsbeslutninger for Bjergstedkaien og Skansekaien.

For eksisterende kaier er dimensjonerende lengde cruiseanløp, uten hensyn til samtidighet i anløp: Konserthuskaien 280 meter, Strandkaien 345 meter, Skansekaien 230 meter og Skagenkaien 255 meter i 2022-2023. Med tiltak som foreslås vil øvre lengde på cruiseanløp til Skagenkaien være i intervallet 140 til 230 meter fra 2024.

Strandkaien er hovedkai for cruiseanløp, og har best infrastruktur og mest trygge forhold til f.eks. cruisegjester og avfallshåndtering.

Havneinfrastruktur for cruiseanløp har mange vilkår. Lengden på skipet setter betingelser for hvilken kai som kan benyttes og anløpsbegrensninger til samtidig bruk av andre kaier.

Det er strategisk viktig å ikke utelukke cruiseanløp til kaier som er egnet til dette. Det er vanlig at cruiseskip går i rute. Dersom ett av disse anløpene ikke kan tilbys kai, kan hele ruten på mange anløp i sesongen utgå.



Havneinfrastruktur – Gjestehavn

Kapasitet til småbåter i en gjestehavn er gjerne et tema som kommer opp i forbindelse med prioritering av cruisekaier. Det gis derfor informasjon om eksisterende kapasitet og fremtidig mulig kapasitet til småbåthavn fra SRH i Stavanger sentrum.

Våren 2021 var det et tilbud til småbåter på totalt 47 plasser, fordelt med 17 plasser i Indre Vågen og 30 plasser i Børevigå.

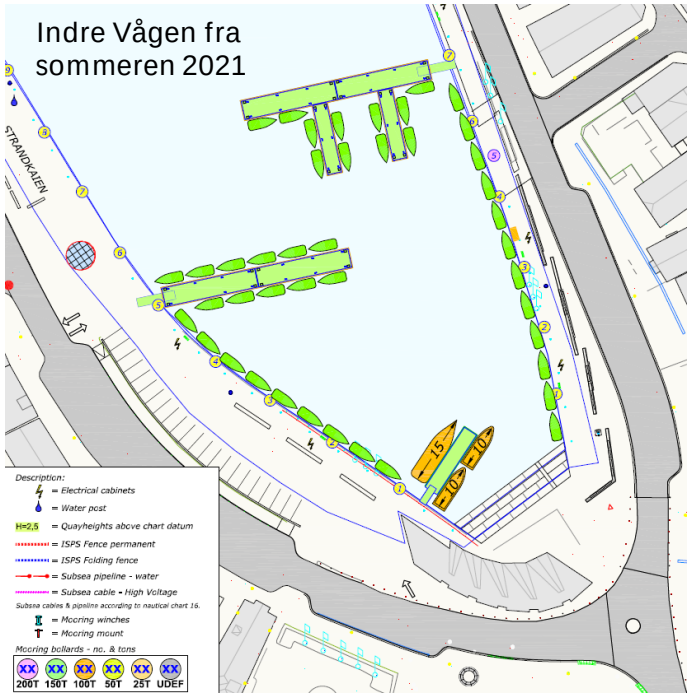
Kapasiteten i Indre Vågen ble sommeren 2021 mer enn doblet, med en utvidelse til 46 plasser. Erfaringer hittil er at dette er rikelig i fht. å dekke behovet.

Sentrumsplanen gir mulighet til en betydelig utvidelse av kapasiteten også i Østre havn.

I dag er det 30 plasser i Børevigå. Med landvinning og byutvikling på Holmen kan det tilbys totalt 75 plasser i dette området.

Jorenholmen vestre kailinje kan frigjøres til 32 småbåtplasser når Bekhuskaien er transformert, og ventekaier til hurtigbåter er flyttet dit.

Det etablerte tilbudet i Indre Vågen og full utbygging av planlagt tilbud er totalt 153 småbåtplasser. Det betyr mer enn en tredobling av tilbudet i Stavanger sentrum fra våren 2021.



Tålegrenseanalyse cruiseturisme Stavanger

Innfri tiltak i cruisestrategien

- Bedre spredning av cruisegjestene.
- Anbefale tålegrense for antall cruisepassasjerer samtidig.

Anbefalinger:

- Faktabasert, faglige vurderinger.
- Balansert – ikke polarisert for/mot cruise.

Premisser:

- Kommunedelplan, kommuneplan, bærekraftsmål.
- Eksisterende kaier.

Tålegrenseanalyse er vedlagt.

Offentlig-privat samarbeid om utarbeidelse av tålegrenseanalyse:

Oppdragsgiver: Stavanger regionen

Prosjektleder: Amland Reiselivsutvikling

Finansiert av: Innovasjon Norge

Stavanger kommune | Port of Stavanger | Stavanger Sentrum | Guide Companiet | Rødne Fjord Cruise

Tålegrense	Beskrivelse	Konklusjon
Byen og regionen	Kapasitet i gater, byrom, attraksjoner, transportører m.m.	Det er kapasitet i byen og regionen til flere besøkende. Dager med høyest besøk av cruisegjester sammenfaller ikke med dager med høyest andre besøkende.
Miljø	Utslipp, støy og avfall.	Utslipp er under grenseverdier. Utslipp fra cruiseskip til kai er ikke en utfordring for lokal luftkvalitet. Støykartlegging og forhold til avfall avdekker ikke særskilte utfordringer.
Havn	Kaikapasitet og fysiske vilkår for anløp.	Anløp i samtid gir begrensning i antall passasjerer.
Sosial	Flere fellestrekk; inkluderende samfunn, gode fellesskap og god livskvalitet. Arkitektur i bygg og byrom, natur. Siktlinjer og romlighet. Visuelle kvaliteter. Samlet opplevelse av stedet og aktiviteter i området.	Sosial: Ikke registrert utfordringer. Bør kartlegges mer.
Visuell		Visuell: Personlige meninger om fint/stygt. Faglige vurderinger er godt/dårlig i fht. rammeverk. Bør kartlegges mer.
Økonomi	Nedre smertegrense for investeringsevne og drift av handel, transportører, attraksjoner, cruisehavn, omstillingsevne til nullutslipps driftsmidler.	Cruiseturisme til Stavanger bidrar med betydelig omsetning og bidrar med lokale arbeidsplasser.
Juridisk	Mottaksplikt i hht. havne- og farvannsloven m.m.	Få muligheter til å avvise anløp. Kan ha segmenter.

Tiltaksplan cruiseanløp Stavanger – Mål og rammer

Tiltakene skal direkte eller indirekte medvirke til å løse de utfordringer som oppleves med cruiseturisme i Stavanger. Det legges bl.a. til grunn føringer i Sentrumsplanen, politiske signaler, Felleserklæring for mer miljøvennlig cruisenæring (2019), Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 og Tålegrenseanalyse cruiseturisme Stavanger.

Målene skal innfri en reduksjon av cruisetrafikk per dag i fht. 2019 for eksisterende kaier.

Mål

1. Tilstrebe helårs cruiseanløp.
2. Begrense cruiseturisme til et maksimalt antall passasjerer (pax) per dag. Øvre grense 9 000 pax for eksisterende kaier, gjeldende fra 2024.
3. Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerhet er ivaretatt.
4. Indre Skagenkaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
5. Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp.

Prioritering

Tiltakene er prioritert innenfor de perioder som de er mulige å iverksettes. Inngåtte forpliktelser er ivaretatt. Flere tiltak er allerede del av SRHs tiltaksplaner for strategisk og operasjonell drift. SRH har ansvar for å følge opp at tiltakene iverksettes. Noen tiltak krever samhandling og samarbeid med øvrige aktører.

Oppfølging

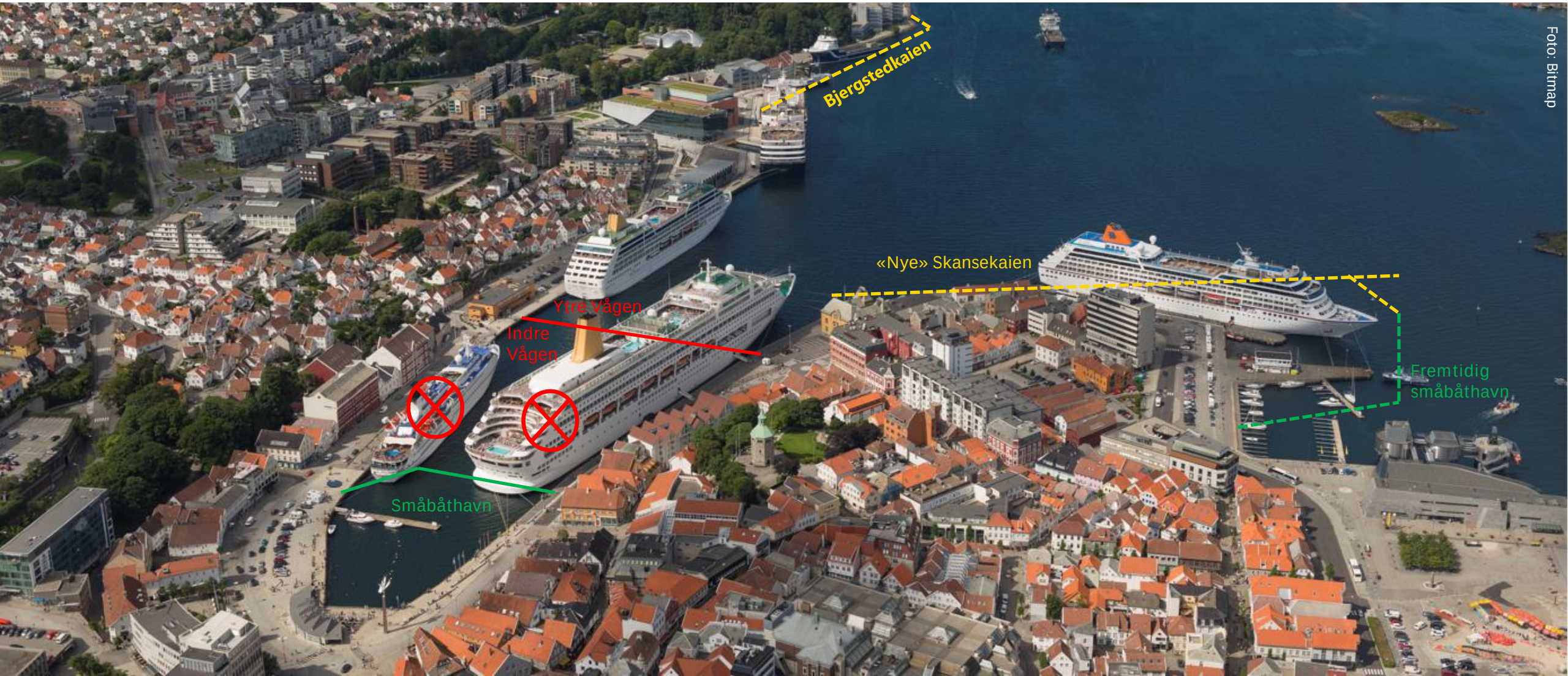
Revidering og rapportering av tiltaksplanen følger SRHs rutiner for øvrige strategiske dokumenter, herunder orientering i halvårlige Eiermøter. Første evaluering av handlingsplanen gjøres fjerde kvartal 2023. Økonomisk bærekraft i havneutvikling skal ha høy prioritet.

Cruiseanløp til øvrige kaier i regionen

Plan for havneutvikling, en delplan til SRHs strategiplan, beskriver muligheter for cruiseanløp til andre kaier i regionen. I fht. eksisterende kaier kan Risavika benyttes i noen tilfeller. Mekjarvik er lite egnet pga. havnens kjernevirksomhet, men her vurderes det også muligheter for cruiseanløp løpende. Begge områder anses som avlastningskaier for cruiseanløp. Det er inngått avtale med Sandnes Havn KF om å samarbeide om cruiseanløp, ved at anløpshavn Sandnes er inkludert i porteføljen til SRH.

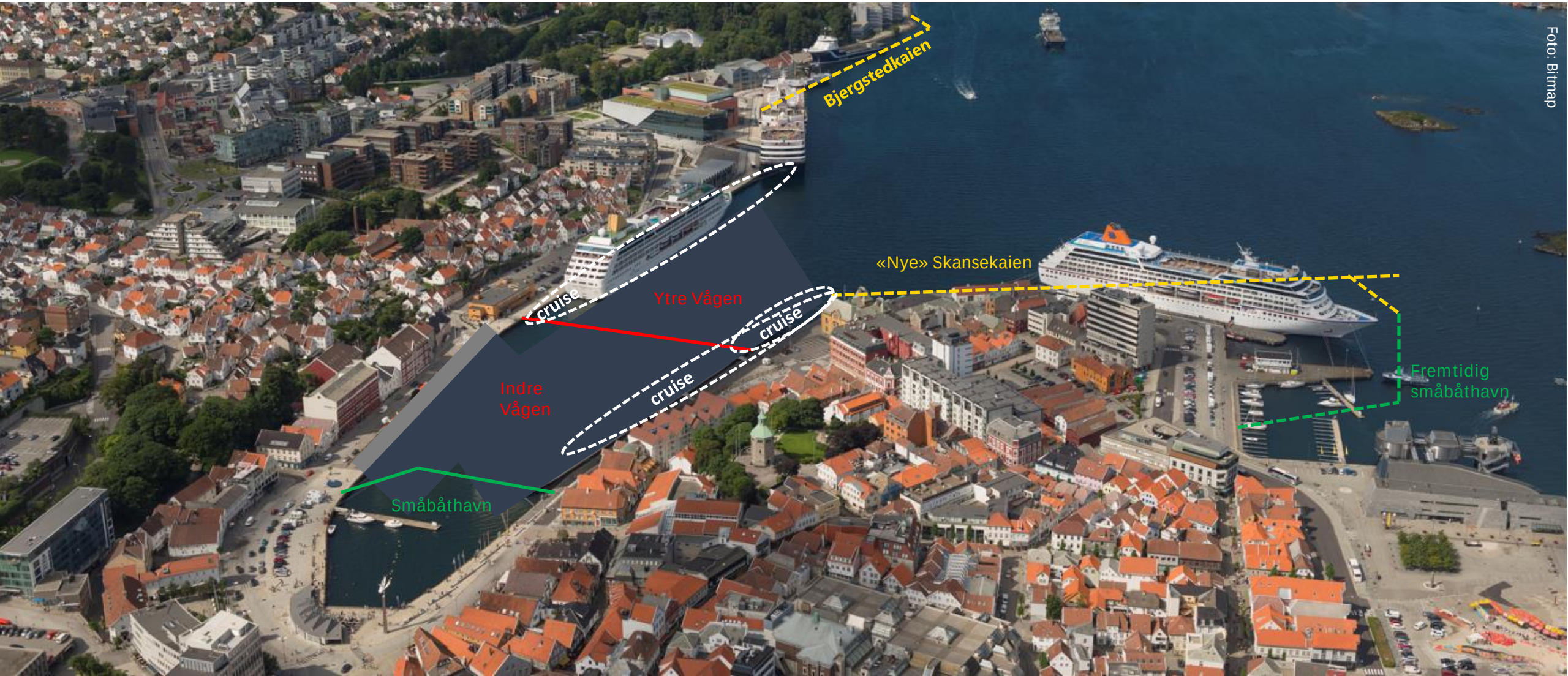
Endringer i Indre Vågen – cruiseanløp før 2021

Utvidet småbåthavn i Indre Vågen fra sommeren 2021 utelukker cruiseanløp til indre del av Strandkaien og skipsstørrelsen er redusert mye til Skagenkaien.
Fra 2024 blir det sporadiske cruiseanløp til Skagenkaien for de minste cruiseskipene.



Endringer i Indre Vågen – cruiseanløp fra 2021 og 2024

Cruiseanløp til indre del av Strandkaien utgår. Øvre lengde på cruiseanløp til Skagenkaien er redusert fra 300 meter til 255 meter. Fra 2024 er reduseres lengden ytterligere, og vil bli benyttet for cruiseskip med lengder i intervallet 124-230 meter (eksempler på slike skip er Hurtigrutens Expeditions og Viking). Skipslengde opp til 300 meter gav fram til 2021 om lag 50 årlige anløp til Skagenkaien. Fra 2024 anslås det ca 15 cruiseanløp årlig til Skagenkaien med den reduserte skipslengden på inntil 230 meter.



Periode	Tiltaksplan cruiseanløp Stavanger (s.1 av 2)	Utfyllende beskrivelse
Pågående	Ha et aktivt forhold til å følge opp helse- og miljørelaterte temaer: • Kanaler for dette er etablert, bl.a. innen medlemskapet i Norske Havner, Cruise Norway og Grønn by. • Direkte kontakt med cruiserederier og fora nasjonalt/internasjonalt når det er relevant og mulig. • Jevnlig kontakt med kommunen, naboer og andre relevante aktører.	• Samhandling og dialog er etablert. • SRH utgir årlig en håndbok med bl.a. informasjon om miljø og nabohensyn til rederier og cruiseskip.
	Påvirke til at cruiseturisme bidrar til helårs arbeidsplasser: • Formalisere eksisterende cruisenettverk til et regionalt nettverk. • Etablere en faktabase om cruiseturisme, som er tilgjengelig for alle relevante aktører. Samkjøre denne med annet reiseliv. • Samhandle i cruisenettverket og innen andre nettverk/medlemskap for at cruiserederier tilrettelegger for ruter utenom hovedsesong. • Kartlegge lokale/regionale økonomiske ringvirkninger fra cruiseturisme.	• Uformell samhandling og dialog er etablert. Det er rutinemessige møter i forkant av cruisesesong. • Stavanger er en helårs cruisedestinasjon. Det har vært cruiseanløp i alle årets måneder, men perioden mai til august er høysesong.
2022 – 2023 og etterfølgende år	Innbyggerundersøkelse; en utfyllende kartlegging med spørreundersøkelse om sosial tålegrense og visuell tålegrense.	Oppdragsgiver Stavanger kommune.
	Legge til rette for lavutslipps- og nullutslippshavn i Stavanger sentrum: • Bruke Klimaregnskap for SRHs virksomhet og skipsanløp aktivt. • Environmental Port Index (EPI) skal fortsatt benyttes for å tiltrekke seg cruiseanløp med lavest miljøavtrykk. • Påvirke til anløp av lavutslipps cruiseskip. • Etablere ladetilbud til hurtigbåter og kjøretøy som transporterer cruisegjester. • Detaljregulere landstrømanlegg for cruiseskip og byggemodne anlegget.	• Klimaregnskap etablert i 2021 med verktøyet «Klimakost». • EPI-indeks på cruiseanløp ble innført i 2019 og intensivert fra 2020. Det gis påslag eller rabatt på kaivederlag etter en gradering av skipets utslipp. Skip med høyest utslipp får tillegg på inntil 150 % og skip med lavest miljøavtrykk får rabatt på inntil 17,5 %.
	Prioritering av cruiseanløp: • Ytterste kailinjer skal benyttes først når det er mulig. Sikkerhet er et viktig moment å ta hensyn til. • Aksept av anløp til havnen i Stavanger sentrum og tilvisning av kai skal ikke komme i konflikt med arrangementer.	Bruk av kailinjer skal ivareta sosial bærekraft.
	Nedtrapping i bruk av Skagenkaien til cruiseanløp. *Scenario 1* er dimensjonerende kapasitet.	Andre kaier i Stavanger sentrum vurderes før Skagenkaien tilvises.

Periode	Tiltaksplan cruiseanløp Stavanger (s.2 av 2)	Utfyllende beskrivelse
2022 – 2023 og etterfølgende år	Samarbeidsavtale mellom SRH og Sandnes Havn om cruiseanløp til Sandnes iverksettes i 2022.	Sandnes Havn forestår prioritering selv i fht. kjernevirksomhet. Kapasitet til de lengste cruiseskipene.
	Løpende vurdering av cruiseanløp til SRHs kaier i Risavika og Mekjarvik, som avlastningskaier.	Kjernevirksomhet i havnene har førsteprioritet.
	Mulighetsstudie for Strandkaien følges opp og realisering vurderes, ref. tiltaksplanens pkt. 7.8.	Øke sosial bærekraft knyttet til cruiseturisme.
Fra 2024	Nedtrapping av største lengde for cruiseanløp til Skagenkaien til 230 meter. Dimensjonerende skipsanløp i *Scenario 2* med illustrasjon av Hurtigrutens Expeditions. Viking sine cruiseskip er en annen typisk dimensjonerende anløp med 228 meter, se illustrasjon side 13.	Sporadisk bruk av Skagenkaien, andre kaier vurderes først.
	Landstrømanlegg for cruiseskip etableres med tilbud til inntil 3 kaier, forutsatt økonomisk bærekraft.	Kan etableres uten nybygg Bjergstedkaien. Investeringsbeslutning er ikke tatt p.t.
Ikke tidfestet	Nybygg Bjergstedkaien. *Scenario 4* er dimensjonerende kapasitet.	Betinger landvinning med bymessig utbygging bak kai.

Scenario 1, 2022-2023

Dimensjonerende teoretisk kapasitet, maksimering av antall passasjerer i samtid (pr dag):

9 200 cruisegjester i land (10 150 pax), 5 500 cruisegjester til sentrum.

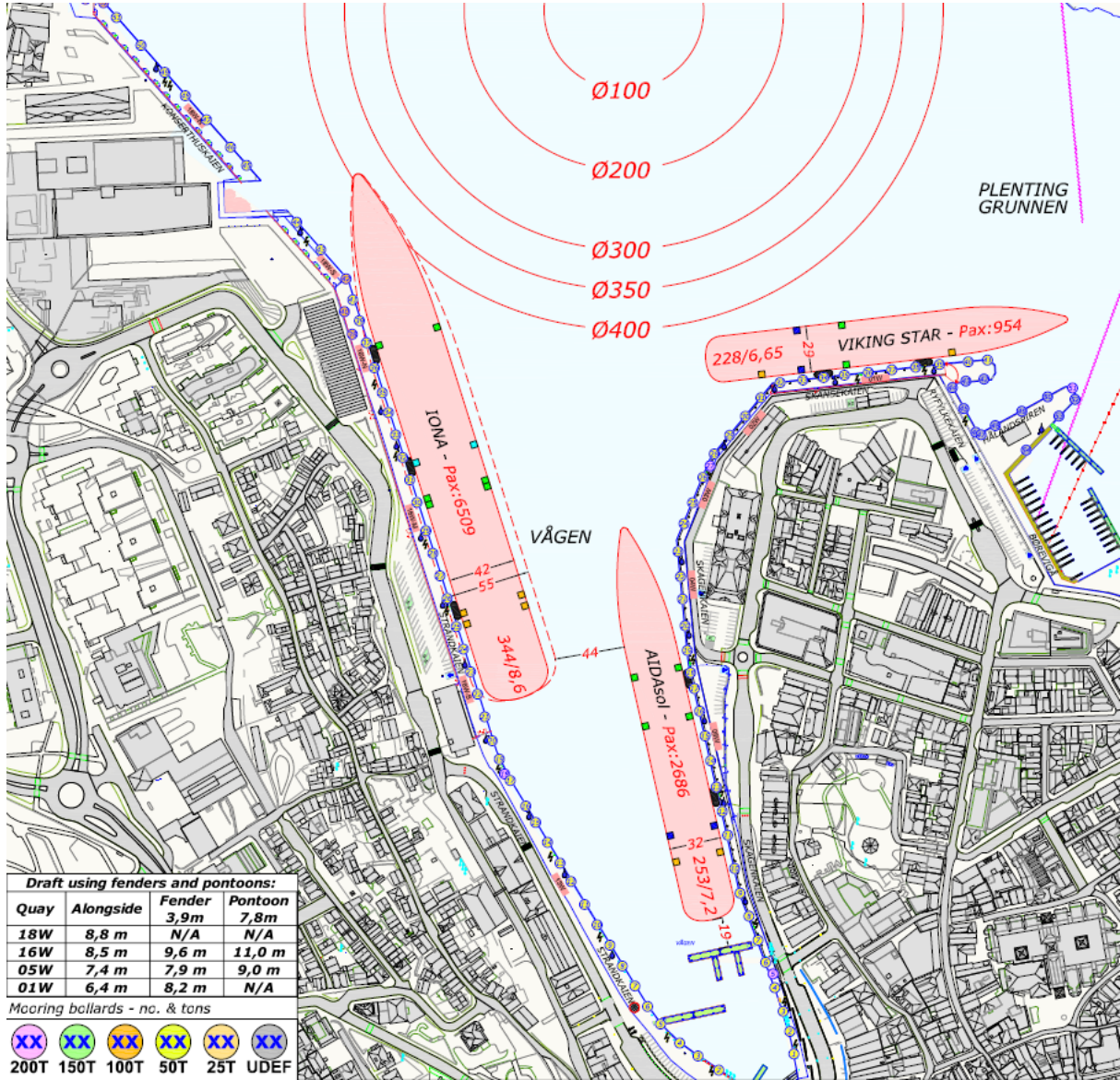
Kapasitet til skipslengde på Skagenkaien ble i 2021 redusert til 255 meter etter utvidelse av gjestehavnen i Indre Vågen. Tidligere kunne de lengste cruiseskipene anløpe kaien, dvs. 100 meter lengre skip.

Beregning av antall cruisegjester:

Cruiseskipets passasjerkapasitet omtales som pax. Av dette er belegget normalt ca 95 %. Herav går ca 95 % av cruisegjestene i land. Ca 60 % av cruisegjestene besøker sentrum, mens de øvrige 40 % drar ut til ulike attraksjoner i regionen.

Cruiseturisme 2019 i Stavanger:

- Høyeste dagsbesøk var 9 400 pax, herav 8 480 cruisegjester i land, og ca 5 090 cruisegjester besøkte sentrum.
- Høyeste dagsbesøk gav en omsetning av cruisegjesters kjøp på land med minst kr 6 millioner (à kr 700 i hht. Transportøkonomisk Institutt 2019).
- Omsetning fra cruisegjesters kjøp på land for hele 2019 var godt over kr 300 millioner. Havnens inntekter på kr 27 millioner kommer i tillegg.
- Om lag 450 000 cruisegjester besøkte Stavanger sentrum og regionen, fordelt på 237 anløp.



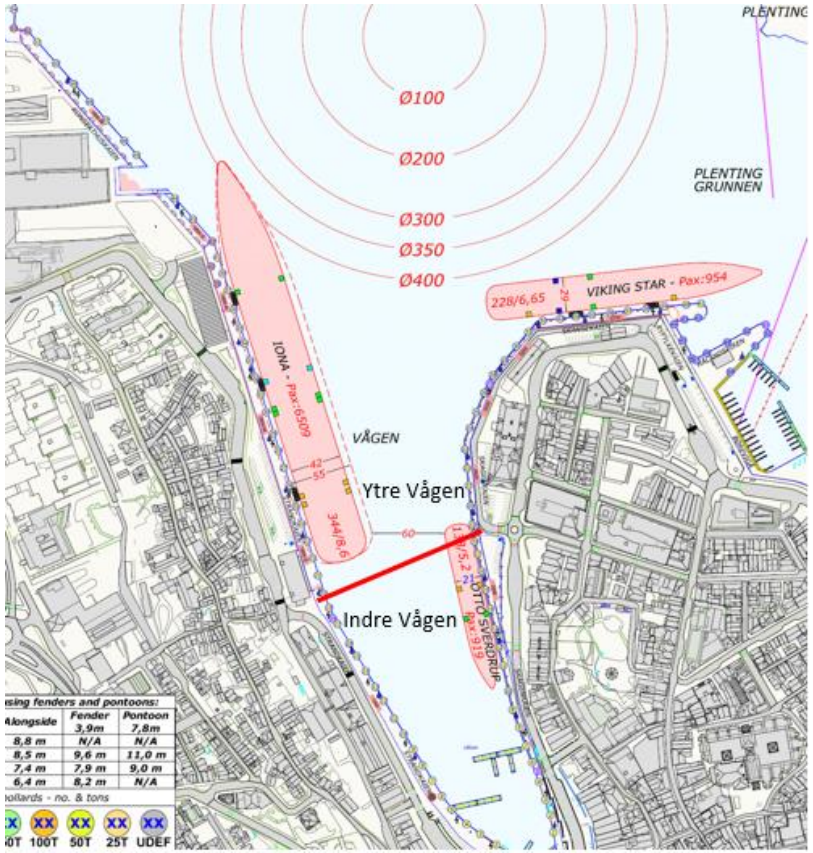
Scenario 2, fra 2024

Tålegrenseanalysens «Hovedalternativ»:

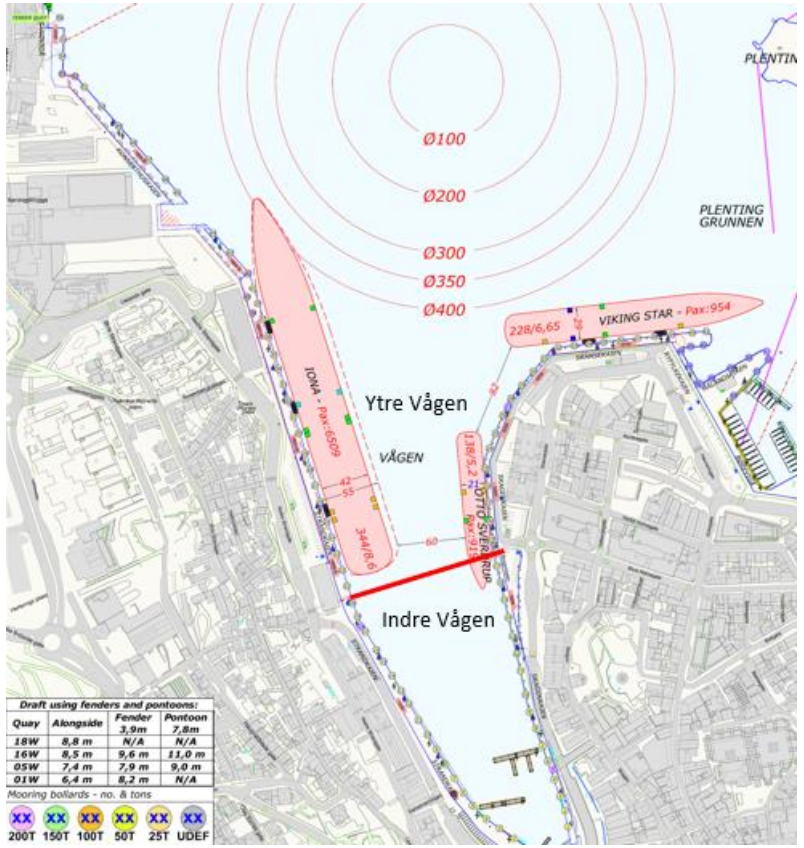
Dimensjonerende teoretisk kapasitet, maksimering av antall passasjerer i samtid (pr dag): 7 600 cruisegjester i land (8 400 pax), 4 500 cruisegjester til sentrum.

(2019 høyeste dagstall: ca 8 500 i land, ca 5 000 i sentrum.)

Scenario 2 A – anløp Skagenkaien ved ISPS-gjerder i bruk i 2023.



Scenario 2 B – anløp Skagenkaien i område ikke ISPS-gjerder fra før, utfordringer må løses med ISPS-sone og passasje.



Scenario 3
Konserthuskaien og Skansekaien

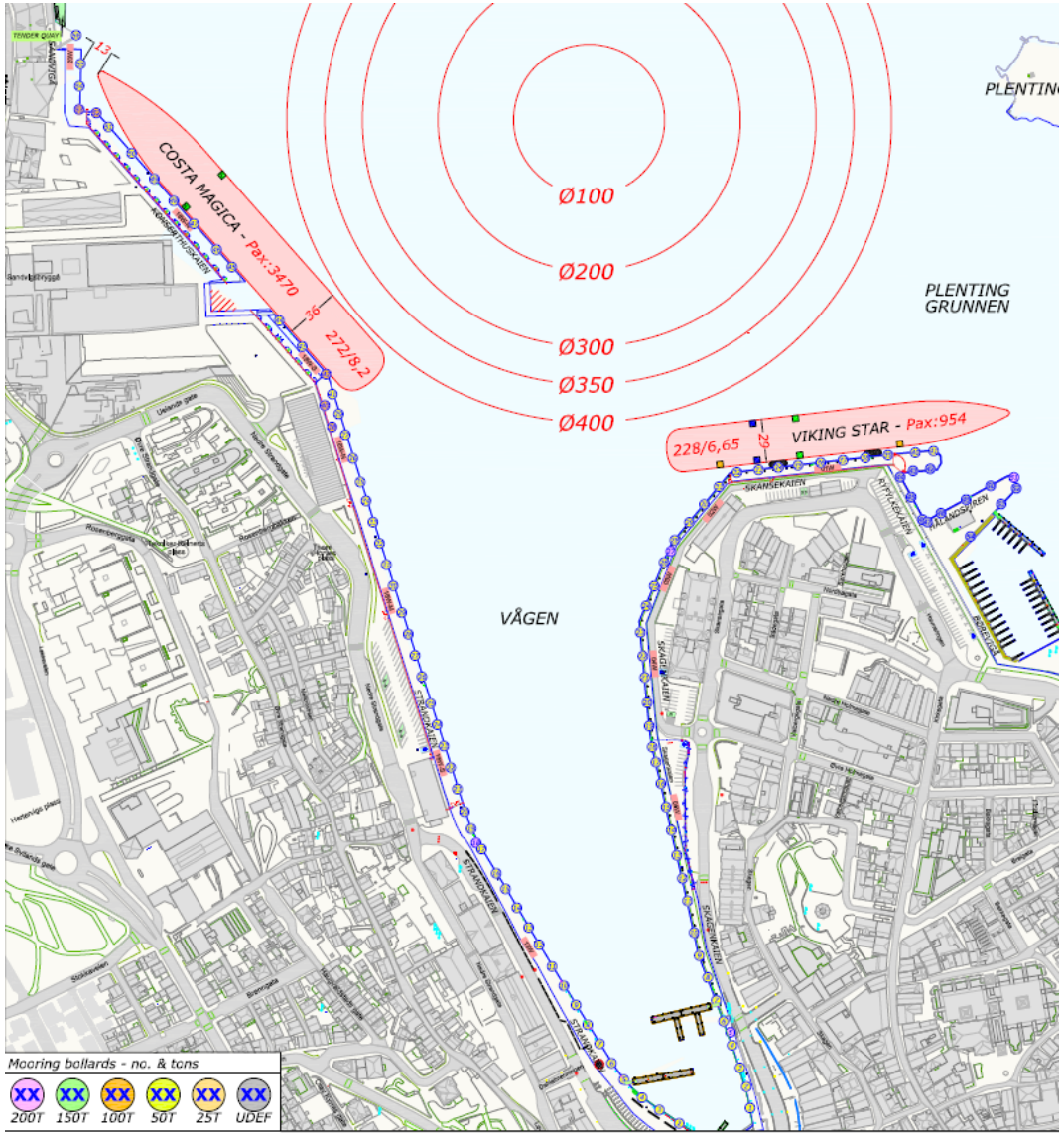
Dimensjonerende teoretisk kapasitet, maksimering av antall passasjerer i samtid (pr dag):

4 000 cruisegjester i land (4 424 pax), 2 400 cruisegjester til sentrum.

Største lengde skip Konserthuskaien 280 meter og Skansekaien 230 meter.

Scenario 3 sammenlignet med 2019 og Scenario 2:

- Scenario 3 utgjør 47 % cruisegjester mot høyeste dagsbesøk i 2019.
- Scenario 3 utgjør 53 % cruisegjester mot høyeste dagsbesøk i Scenario 2.
- 2019: 67 % av passasjerene kom med de store cruiseskipene med lengde over 280 meter (42 % av cruiseanløpene).
- 2019: Tilbud cruiseanløp kun til Konserthuskaien og Skansekaien vil man gått glipp av 2/3-del av omsetning fra cruisegjesters kjøp på land.
- For 2025 har alle bestillinger hittil en skipslengde på over 280 meter.
- Anslår at 80-90 % av cruisemarkedet ikke får tilgang til havnen i Stavanger sentrum dersom det ikke kan tilbys kai til skip over 280 meter. Det er en trend at mindre cruiseskip erstattes med lengre skip over 300 meter. Dersom Stavanger ikke kan tilby anløp til de store cruiseskipene, er det sannsynlig at attraktiviteten som cruisedestinasjon faller også for mellomstore og mindre skip.



Scenario 4
Bjergstedkaien

Tålegrenseanalysens «Sekundæralternativ» inkl. nybygg Bjergstedkaien.

Dimensjonerende teoretisk kapasitet, maksimering av antall passasjerer i samtid (pr dag):

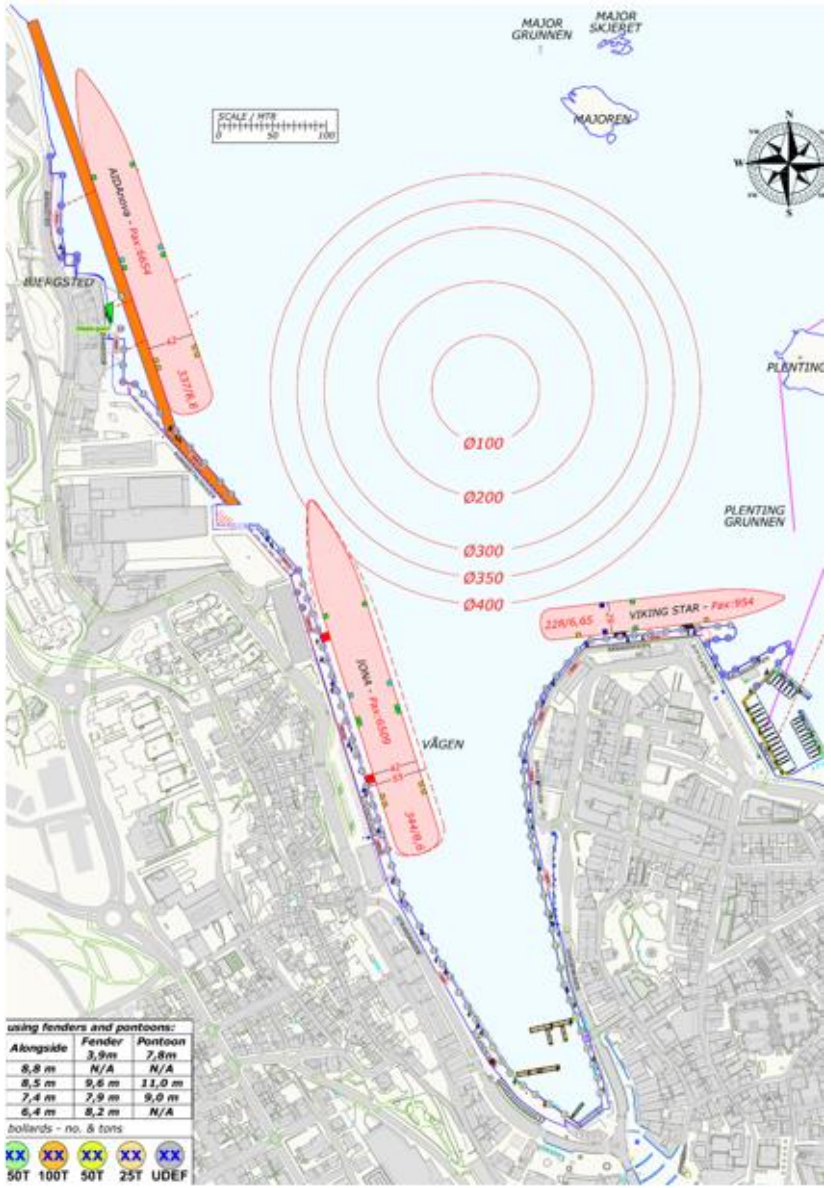
12 725 cruisegjester i land (14 100 pax), 7 635 cruisegjester til sentrum.

Konserthuskaien vil bli betydelig avkortet, og dagens bruk (2022) vil utgå.

Sammenlignet med høyeste dagsbesøk i 2019 og Scenario 2:

- 4 200 flere cruisegjester i land og ca 2 550 flere cruisegjester til sentrum enn i 2019.
- 5 100 flere cruisegjester i land og ca 3 100 flere cruisegjester til sentrum enn i Scenario 2.

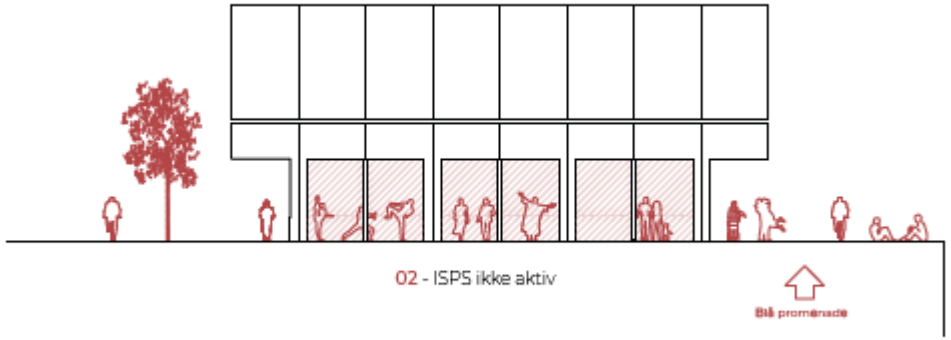
Det er beregnet at 60 % andel av cruisegjestene besøker sentrum. Det er sannsynlig at med reiselivssatsingen som pågår, vil tilbud av attraksjoner øke i regionen – med resultat at en høyere andel av cruisegjestene vil ut i regionen.

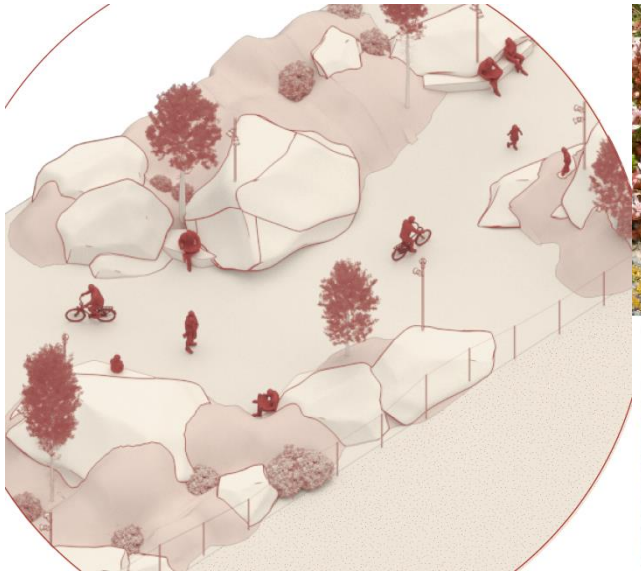


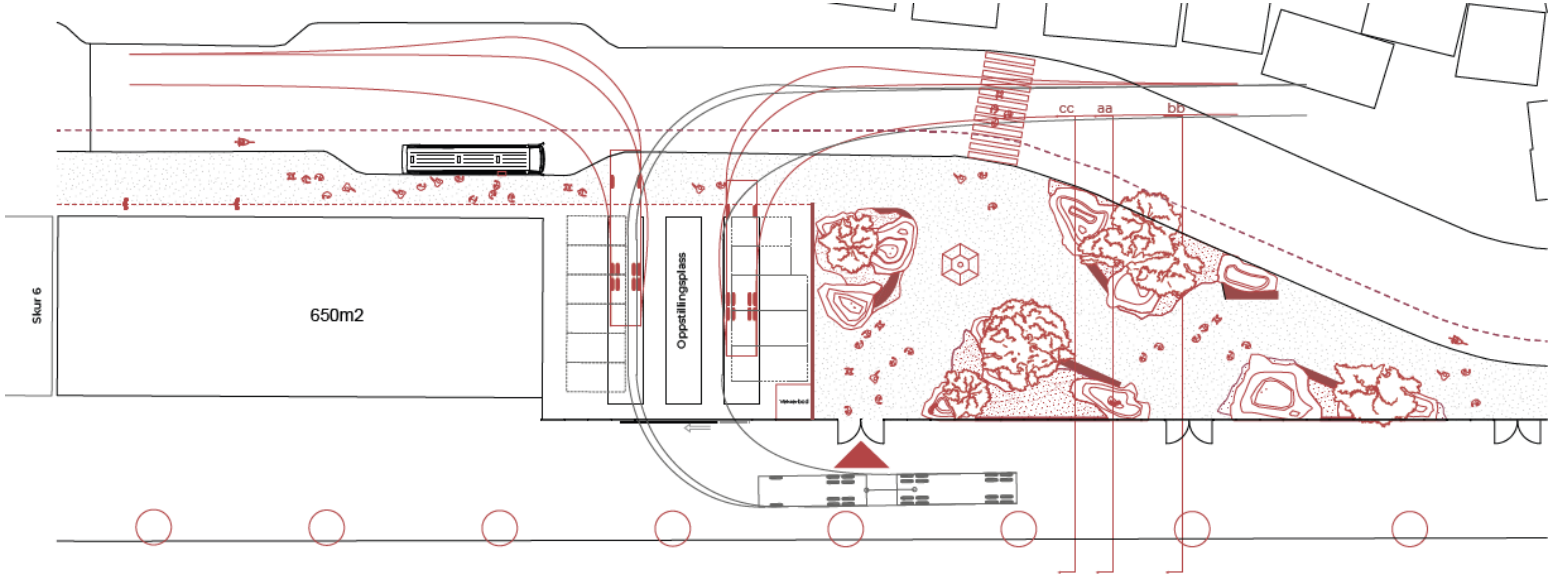
Strandkaien – sambruk havn og by

Fortsatt cruiseanløp, ISPS-gjerder åpnes når kai ikke brukes.

Et skift i fokus – styrke fellesskap og tilhørighet.







Vedlegg:

Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger

Tålegrenseanalyse

Fremtidig cruiseturisme til Stavanger

Januar 2022

Utarbeidet av

Amland
REISELIVSUTVIKLING

På oppdrag fra Region Stavanger

INNHOLDSFORTEGNELSE

Sammendrag side 2

1. Innledning og formål side 4
2. Om tålegrenseanalyser side 5

2.1 Metode side 6

2.2 Premisser side 7

2.3 Dimensjoner side 8

3. Reiselivet i Stavanger side 8

3.1 Ferie/fritidstrafikk totalt side 9

3.2 Cruisetrafikk til Stavanger 2019 side 10

3.3 Nøkkeltall cruisetrafikk til Stavanger 2019 side 11

4. Besøk i Stavanger sentrum side 12

4.1 Registrering av passerende i gågatenettet i Stavanger side 13

5. Tålegrensevurderinger side 14

6. Konklusjoner og anbefalinger side 26

6.1 Konklusjoner side 26

6.2 Anbefalinger side 27

7. Evaluering og tiltaksplan side 29

8. Vedlegg

9. Kildehenvisninger

SAMMENDRAG

I 2020 ble det utarbeidet *«Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030»*. Som en oppfølging av cruisestrategien besluttet Region Stavanger å gjennomføre en tålegrenseanalyse for å kunne gjøre best mulige vurderinger og anbefalinger til hva som er riktig nivå av fremtidig cruisetrafikk til byen, på en måte som er i tråd med de mål og delmål som strategiplanen skisserer. En bredt sammensatt arbeidsgruppe bestående av 2 representanter fra Stavanger kommune, 2 fra Stavangerregionen Havn, 3 representanter fra næringslivet i Stavanger i tillegg til Region Stavanger, har jobbet med analyser og vurderinger knyttet til tålegrensevurderinger for cruisetrafikk til Stavanger.

Tålegrenseanalysen skal være et kunnskapsgrunnlag for byens politikere i arbeidet med å fatte politiske beslutninger som støtter opp om Stavanger som et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretakelse av lokalsamfunn. Tålegrenseanalysen skal også være et faglig grunnlag til utforming av «*Handlingsplan cruiseanløp Stavanger».*

Tiltaket med å utrede en anbefalt øvre tålegrense for antall cruisepassasjerer i Stavanger er godkjent som en pilot i regi av Innovasjon Norge. I analysearbeidet er det bl.a. hentet innspill og erfaringer fra prosjektet «Tourism Impact Assessment for Iceland», i regi av Industri- og Innovasjonsdepartementet på Island, «Carrying capacity methodology for tourism», en europeisk casestudie i regi av European Regional Development Found og ESPON samt at en har hentet erfaringer fra en tilsvarende analyse i Bergen i 2021 (Bergen Havn).

Tålegrenseanalyser har sitt opphav fra vurderinger av hva biologisk mangfold tåler uten at det medfører store eller permanente skader. Tålegrenseanalyse benyttes også innenfor reiseliv og er et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål.

En metode i arbeidet med tålegrenseanalyser er «Carrying Capacity» som defineres som *«maks. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet»* (*Kilde: WTO – World Travel Organization*, 2003). Et annet begrep i tålegrenseanalyser er *«Visitor Flow Management*». Dette er en prosess som viser hvordan turister beveger seg på et reisemål og hvordan man kan påvirke flyt og bevegelsesmønster for turister. I vårt arbeid med tålegrenseanalysen har vi lagt til grunn disse to metodene, og vi har foretatt vurderinger ut fra 7 ulike dimensjoner.

Vurderingene er basert på kvalitativ og kvantitativ informasjon og danner grunnlag for anbefalinger til hva som er riktig nivå av fremtidig cruisetrafikk til byen. Fokus for tålegrenseanalysen er antall passasjerer og antall cruisegjester i sentrum i samtid.

Stavanger sentrum har en infrastruktur som tåler at et relativt stort antall mennesker oppholder seg i sentrum til samme tid. Byen absorberer i dag det antall turister som besøker sentrum uten at dette fører til køer og opphoping. Det er ikke grunnlag for å konkludere med at det er overturisme i Stavanger, eller at man har overskredet en grense for hva sentrum tåler av turister i samtid.

Stavanger har havnekapasitet, infrastruktur, et bysentrum og severdigheter og attraksjoner med tilstrekkelig kapasitet til å ta imot cruisetrafikk på 2019 nivå. Det er ingen funn i analysen som tilsier at cruisetrafikken i 2019 ikke er innenfor alle de 7 dimensjonene i tålegrensevurderingene vi har gjennomført.

Dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør beregnes ut fra antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip, da cruiseskipene varierer mye i størrelse og passasjerkapasitet.

Attraksjoner i sentrum og i regionen samt transportselskapene har kapasitet til å håndtere og distribuere cruisetrafikken på 2019 nivå både i Stavanger sentrum og til besøksteder i regionen.

Ut fra vurderinger av miljømessige konsekvenser som cruisetrafikken representerer for Stavanger i 2019, er det ikke påvist at cruisetrafikken overskrider vedtatte tålegrenser for lokale utslipp. Modellberegninger utført av NILU viser at utslipp fra cruiseskipene i Stavanger ikke bidrar i betydelig grad til lokal forurensing. Andel utslipp fra cruiseskip er i underkant av 2 % av samlet lokale utslipp.

Cruisetrafikken til Stavanger utgjør en omsetning på ca. 340 mill. kr. pr år til byen og regionen. Den gir grunnlag for en rekke arbeidsplasser og representerer i stor grad eksportinntekter. En rekke bedrifter i Stavanger sentrum og i regionen har cruisetrafikk som en viktig inntektskilde.

Stavangerregionen Havn IKS sitt foreslåtte Hovedalternativ for kaidisponering med dagens kaistruktur innebærer maksimalt ca. 4 540 cruisepassasjerer i samtid i sentrum. Hovedalternativet vil medføre færre cruisepassasjerer til Stavanger i samtid enn det som var høyeste dagstall for antall cruisepassasjerer i sentrum pr. dag i 2019 og tidligere år. Basert på tålegrensevurderinger vi har gjort vil Stavanger tåle cruisetrafikk på samme nivå som i 2019 uten at dette vurderes som å gå ut over byens tålegrenser. Det betyr at Stavanger kan ta imot minimum 600 flere cruisepassasjerer til sentrum i samtid sammenlignet med det som Hovedalternativet innebærer.

En øvre tålegrense for antall cruisepassasjerer i samtid i Stavanger sentrum vil derfor være minimum 5 100 cruisepassasjerer, uten at dette vil medføre økning i negative konsekvenser for byen. Dette var høyeste dagstall i 2019.

Det er vanskelig å sette et eksakt tall for hvor høyt en øvre grense for antall cruisepassasjerer i sentrum i samtid bør være, men ut fra tålegrensevurderingene som er gjort, er det er rom for et høyere dagstall i samtid enn i 2019, uten at noen av de tålegrensene som er vurdert vil overskrides.

Stavangerregionen Havn IKS sitt foreslåtte Sekundæralternativ som forutsetter ny kai ved Bjergsted i tillegg til eksisterende kaier, vil medføre en økt maks. kapasitet fra 2027-2028 på 14 117 passasjerer til Stavanger i samtid og maks. 7 644 passasjerer i samtid til sentrum**.** Det anbefales at det gjøres en ny vurdering av hva som bør være øvre grense for antall cruisepassasjerer i sentrum i samtid dersom det vedtas å bygge ny kai.

Stavanger sentrum tåler en økning i cruisetrafikken, spesielt på dager med lite eller ingen cruisetrafikk, og i perioder utenom toppsesongen. I perioden september til mai er det lite cruisetrafikk, og mye ledig kapasitet både i havn, sentrum og i regionen.

Det anbefales at en prioriterer arbeidet med bedre distribusjon av cruisetrafikken i tid, slik at cruisetrafikken blir mindre konsentrert og bedre distribuert i tidsperioder med liten eller ingen cruisetrafikk. En jevnere fordeling av cruisetrafikken på årsbasis vil også kunne bidra til sesongforlengelse, økt helårlig verdiskaping og sikre grunnlaget for helårs arbeidsplasser både i Stavanger og i regionen.

1. INNLEDNING OG FORMÅL

I 2020 ble det utarbeidet *«Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030»*. Planen inneholder bl.a. en egen strategi som omhandler miljø. Her heter det «*Bedre spredning av cruisegjestene, både i tid og geografi, til andre og flere attraksjoner og severdigheter i regionen*». Et tiltak for å realisere denne strategien er følgende: *«Utrede en anbefalt øvre tålegrense for antall cruisepassasjerer som er i Stavanger til samme tid og kommunisere denne til rederiene og agentene».*

Strategiplanens visjon er *«Stavanger – en utslippsfri cruisedestinasjon med høy lokal verdiskaping»*. Planen har et overordnet mål mot 2030 der Stavanger skal være «*et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretakelse av lokalsamfunn».*

Som en oppfølging av cruisestrategien har Region Stavanger besluttet å gjennomføre en tålegrenseanalyse for å kunne gjøre best mulige vurderinger og anbefalinger til hva som er riktig nivå av fremtidig cruisetrafikk til byen, på en måte som er i tråd med de mål og delmål som strategiplanen skisserer. Tålegrenseanalysen skal være et faglig grunnlag til utforming av «*Handlingsplan cruiseanløp Stavanger».*

I mai 2021 la Innovasjon Norge frem en ny nasjonal reiselivsstrategi, *«Nasjonal reiselivsstrategi 2030 – Sterke inntrykk med små avtrykk».* Et av de strategiske satsingsområdene i den nasjonale reiselivsstrategien er en «Nasjonal Monitor- all innsikt på ett sted». *Målet er å etablere en nasjonalt anerkjent analysemodell som beskriver næringen, viktige kjennetegn ved utviklingen i sektoren og med en design slik at den også etter hvert kan simulere fremtidig utvikling basert på kunstig intelligens. Monitoren skal gi innsikt om omfang, trafikkstrømmer, verdiskaping, konsum, ringvirkninger, sysselsetting, gjestetilfredshet, markedsutvikling, innbyggertilfredshet, klimaavtrykk og reiselivets bidrag til det grønne skiftet.*

Som et ledd i å iverksette denne strategien har Innovasjon Norge lagt til rette for pilotprosjekter for å kunne vinne erfaring og kunnskap i arbeidet med å utvikle en nasjonal analysemodell for norsk reiseliv. Med bakgrunn i cruisestrategien for Stavanger og tiltaket om å utrede en anbefalt øvre tålegrense for antall cruisepassasjerer i Stavanger, har Region Stavanger tatt initiativ til å få tiltaket iverksatt som en pilot i regi av Innovasjon Norge. I arbeidet med piloten har en bl.a. hentet innspill og erfaringer fra prosjektet «Tourism Impact Assessment for Iceland», i regi av Industri- og Innovasjonsdepartementet på Island, «Carrying capacity methodology for tourism», en europeisk casestudie i regi av European Regional Development Found og ESPON samt at en har hentet erfaringer fra en tilsvarende analyse i Bergen i 2021 (Bergen Havn).

I februar 2019 undertegnet 13 byer/cruisehavner en felleserklæring om 14 tiltak for å bidra til en mer miljøvennlig cruisenæring. Disse tiltakene har som mål å gi bedre luft for innbyggerne i de store byene, samt redusere lokale miljøskader og cruisenæringens klimaavtrykk. Dette er et bredt samarbeid om felles miljøpolitikk og grønne krav på tvers av cruisehavnene. Strengere nasjonale utslippskrav og elektrifiserte havner er sentrale tiltak i felleserklæringen. Stavanger kommune er en av byene som har signert felleserklæringen.

Innovasjon Norge finansierer pilotarbeidet og en bredt sammensatt arbeidsgruppe bestående av representanter fra Stavanger kommune, Stavangerregionen Havn, Stavanger sentrum AS, GuideCompaniet AS og Rødne Fjord Cruise har jobbet med analyser og vurderinger av relevante

problemstillinger knyttet til tålegrensevurderinger for cruisetrafikk til Stavanger. Amland Reiselivsutvikling har vært engasjert som ekstern prosjektleder og koordinator for arbeidet.

2. OM TÅLEGRENSEANALYSER

Tålegrenser og tålegrenseanalyser har sitt opphav fra vurderinger av hva biologisk mangfold tåler uten at det medfører store eller permanente skader. Tålegrensevurderinger er etter hvert blitt tatt i bruk innenfor andre områder. FN´s bærekraftmål, som både offentlige og private virksomheter har tatt inn i sine styringssystemer de senere årene, har flere tema der det er relevant å vurdere og prioritere tålegrenser. På 1990-tallet da bærekraftig utvikling også ble et sentralt tema innenfor turisme, ble dette i stor grad relatert til begrepet *«Carrying capacity»*, spesielt fordi dette begrepet handlet om å vurdere grenser. ((Tourism Managment, 33, 2012). Tålegrenseanalyse har derfor også blitt et verktøy der indikatorer for ytre grense av toleranse kan være konkrete tall og verdier, eller kvalitative vurderinger.

Tålegrenseanalyse benyttes også innenfor reiseliv og er et fellesbegrep for ulike metoder for å analysere hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Bruk av tålegrenser kan gjøres ut fra ulike metodiske tilnærminger, og må sees på som et verktøy for planlegging av besøksstrategier og utvikling av reiseliv som en bærekraftig næring. Tålegrenseanalyser må gjøres på grunnlag av reisemålets spesielle karakteristika og ved å vurdere lokale faktorer som påvirker og er førende for en bærekraftig turisme.

En metode i arbeidet med tålegrenseanalyser er «Carrying Capacity» som defineres som *«maks. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet»* (*Kilde: WTO – World Travel Organization*, 2003).

«Carrying capacity» er altså punktet der en destinasjon eller område mister sin attraktivitet som følge av antall besøkende. *«Carrying capacity»* må vurderes ut fra flere dimensjoner som fysisk struktur, økonomi, fasiliteter for å styre store mengder mennesker, besøkendes tilfredshet og toleransegrensen for lokalsamfunnet og innbyggere.

«Carrying capacity» trenger ikke å lede frem til et eksakt tall for antall besøkende. En anbefalt øvre og nedre grense kan være mer hensiktsmessig. Det finnes heller ingen matematisk modell som gir svar på et reisemåls *«carrying capacity».* Når man skal utarbeide en anbefalt *«carrying capacity»* er det imidlertid noen viktige dimensjoner som bør inngå i analysearbeidet og som beskriver reisemålet samt eksterne faktorer som påvirker reisemålet, som turismens intensitet og konsentrasjon i tid og sted, turistflyt inn til og på reisemålet, konsekvenser som f.eks. brukerkonflikter og årsakssammenhenger. Det vises her til fig. *2 Dimensjoner ved tålegrenseanalyser,* samt til vurderinger av disse i kap. 5.

Et annet begrep i tålegrenseanalyser er *«Visitor Flow Management»*. Dette er prosessen som viser hvordan turister beveger seg på et reisemål og hvordan man kan påvirke flyt og bevegelsesmønster for turister. Dette er mulig å gjennomføre dersom man har en viss formening om hvor mange turister som er på et reisemål på en spesifikk dag eller tidspunkt, og hvilke steder på reisemålet de mest sannsynlig besøker og vil besøke. Ut fra dette kan man kartlegge et mønster for hvor turister beveger seg. Basert på en slik kartlegging kan man øve innflytelse på og lede grupper av mennesker slik at det gir gode kvalitetsopplevelser for gjestene og begrenset press på lokale besøksteder, lokalbefolkning og ressurser.

«Visitor Flow Management» kan bruke flere virkemidler som f.eks. åpningstider på attraksjoner, ankomst- og avreisetider, påvirke design av reiseruter, skilting, guiding, prising og reguleringer samt bruk av teknologi.

2.1. METODE

I vårt arbeid med tålegrenseanalysen legger vi til grunn de to metodene som er beskrevet i kap. 3. Nedenfor vises en modell for metodikk som et rammeverk for analysearbeidet. På bakgrunn av dette vil det så gjøres vurderinger om hva som er anbefalt tålegrense for cruisetrafikk til Stavanger.

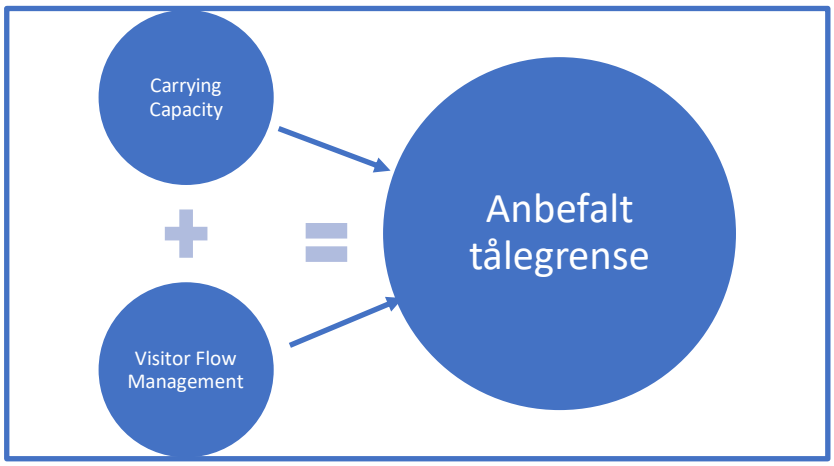


Fig. 1 Modell for tålegrensevurderinger

I analysedelen *«Carrying capacity»* vil vi legge til grunn en del førende premisser for prosessen og gi en overordnet beskrivelse av reisemålet og regionen i cruiseturisme sammenheng. Vider vil vi kartlegge forholdet mellom nåsituasjonen og ønsket situasjon. Her vil vi analysere indikatorer som fordeling av antall cruiseskip pr. dag, antall passasjerer pr. dag, ankomsttider, avreisetider, lengde på opphold, ankomstdager og andel av passasjerer som blir i sentrum og som reiser ut i regionen. Vi analyserer også annen type reisetrafikk til Stavanger slik at cruisetrafikken vurderes i en helhetlig sammenheng og som en del av det totale reisemønsteret til Stavanger knyttet til ferie- og fritidstrafikk.

I analysedelen *«Visitor Flow Management»* ser vi på flytmønsteret fra kai til indre deler av sentrum, hvor publikumsstrømmene oppstår, byrommet som er mest benyttet og bevegelsesmønster i sentrale byrom, attraksjoner og besøksteder samt eventuelle kø- og presspunkter i sentrum. Videre vil vi se på hvor mye av cruisetrafikken som forblir i sentrum og som fordeles ut i regionen. Vi ser også på hva som er kapasitet og begrensninger på de mest besøkte stedene, attraksjonene og severdighetene i Stavanger.

2.2. PREMISSER FOR VURDERINGER I TÅLEGRENSEANALYSEN

I det følgende skisseres viktige premisser og forutsetninger som vi legger til grunn for tålegrensevurderingene.

- Reiselivsstrategi for Region Stavanger.
- Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030.
- Kommuneplan for Stavanger
- Kommunedelplan *Stavanger sentrum 2019-2034.*
- Stavanger kommune sitt vedtak i forbindelse med behandling av *«Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030»* i september 2020:

  1. «Cruiseskip skal flyttes ut av indre havn i Vågen og ikke lenger legge til kai her. Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS om å prioritere dette arbeidet, inkludert ny kai i Bjergsted, og i mellomtiden se på mulighet for omrokkeringer slik at belastningen på Strandkaien / Gamle Stavanger blir minst mulig, dette i tråd med vedtatt Handlings- og Økonomiplan 2020-2023.

  2. Antall anløp skal reduseres gjennom strategiperioden (allerede inngåtte avtaler skal hensyntas) sammenliknet med toppårene 2018-2019, og de minst miljøbelastende skipene skal prioriteres. Dette arbeidet skal prioriteres.

  3. Formannskapet ber Stavangerregionen Havn IKS vurdere en handlingsplan som utgår fra cruisestrategien, og som sendes eierkommunene for behandling.

- Vi gjør kvantitative analyser basert på tall for perioden mai-august, da dette er den perioden som har størst trafikk og hvor det til tider kan oppstå utfordringer mht et stort antall tilreisende til samme tid. De øvrige månedene vurderes ikke å representere en utfordring i forbindelse med tålegrensevurderinger.
- Analysene baseres på kartlegging av reelle tall for cruisetrafikk i 2019 som er det siste året med normal trafikk, samt overnattingsstatistikk for Stavangerregionen 2019.
- Tålegrensevurderinger gjøres på bakgrunn av beregnet antall cruisepassasjerer til sentrum og som fordeles ut i regionen, antall cruiseanløp, kapasitet ved sentrale besøksteder og basert på antall øvrige tilreisende til Stavanger.
- Eksisterende havneinfrastruktur er utgangspunkt for tålegrenseanalysen.
- FN's mål for bærekraftig utvikling SDG (Sustainable Development Goals) legges til grunn.

2.3. DIMENSJONER VED TÅLEGRENSEVURDERINGER

Når vi skal vurdere et anbefalt nivå for cruisetrafikk til Stavanger må vi foreta vurderinger ut fra ulike dimensjoner, ref. kap. 3 i rapporten, der *Carrying Capacity* og *Visitor Flow Management* defineres og omtales. Basert på vurderinger av 7 ulike dimensjoner som vist i fig. 2 nedenfor, vil vi på grunnlag av dette gjøre anbefalinger av hva som bør være veiledende, øvre grense for cruisetrafikk til Stavanger. Målet er å komme frem til anbefalinger som er destinasjonsstyrt og basert på lokale forhold og premisser og som er bærekraftig både mht økonomi, miljø og klima og lokalsamfunn. Det vil derfor bli gjort vurderinger basert både på kvantitative og kvalitative data.

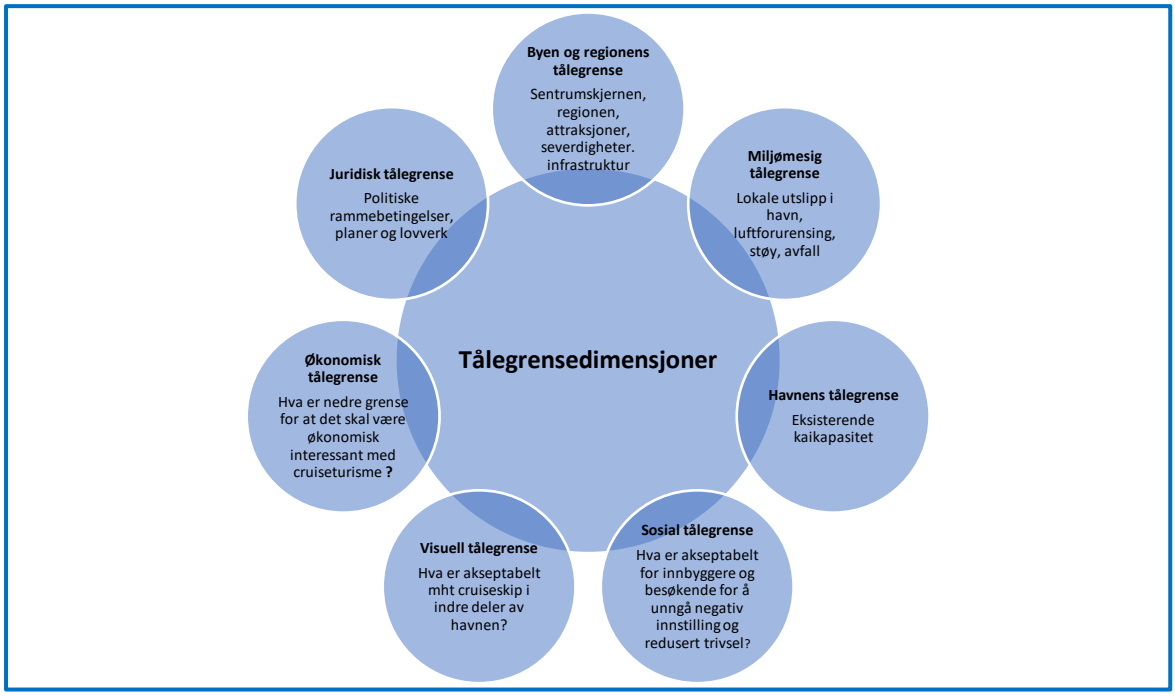


Fig. 2. Dimensjoner ved tålegrensevurderinger

3. REISELIVET I STAVANGER

Reiselivsåret 2019 i Stavangerregionen var det året da regionen virkelig befestet seg som en sterk og attraktiv turistdestinasjon, med den største veksten en har hatt på over 20 år. Antall kommersielle overnattinger i 2019 økte med 26 % fra 2018. (SSB Statistikknett). Flere attraksjoner og severdigheter opplevde tilsvarende økning i besøkstall. Trafikken til Preikestolen økte med 25 000 personer fra 2018 til 2019 og endte på totalt 331 000 som gikk turen. Norled hadde en økning på 22 % på sine Preikestolcruise og Rødne Rederi AS hadde en økning på 6 % på sine Lysefjordcruise. Norsk Oljemuseum satt ny besøksrekord med 147 690 besøkende, en økning på 11,3 % fra 2018.

I en ringvirkningsanalyse utført av Menon Economics for reiselivet i Stavanger i 2018 konkluderte analysen med at reiselivsnæringen i Stavanger stod for en samlet verdiskaping i 2018 på 3,3 milliarder kroner og sysselsatte nærmere 7 000 personer. Tilreisende til Stavanger la i 2018 igjen ca. 3,1 milliarder

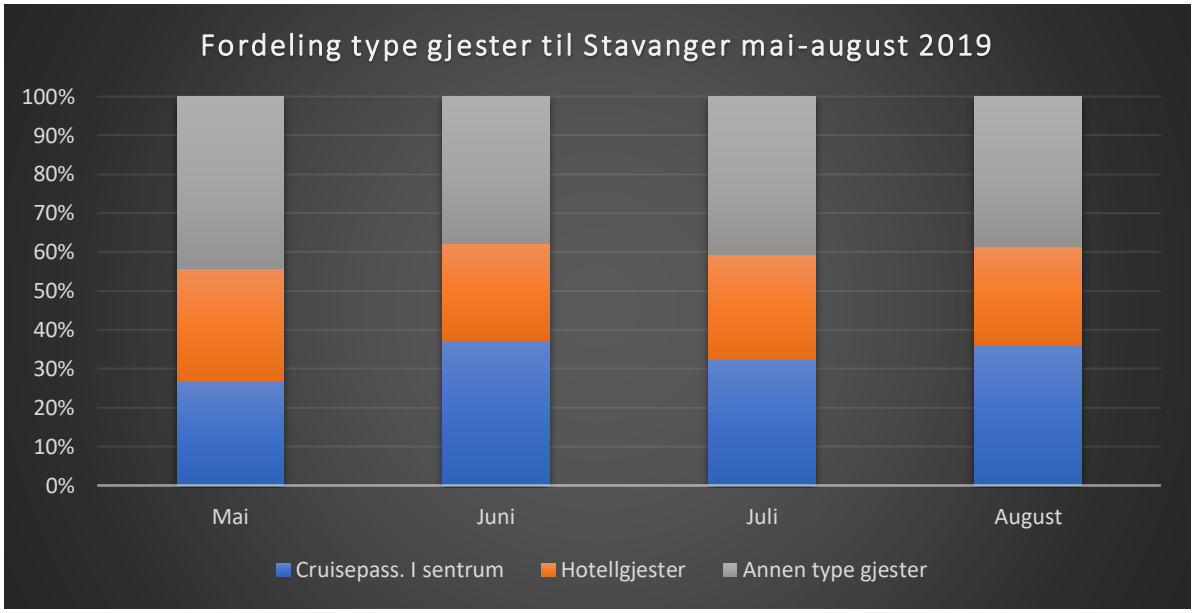
kroner, hvorav 2,8 milliarder tilfalt reiselivsnæringen og 300 millioner kroner tilfalt handelsnæringen og andre tjenesteytende næringer. Dette tilsvarte kr 23 100 i inntekter pr. innbygger.

3.1 FERIE/FRITIDSTRAFIKK TOTALT

Ved vurderinger av tålegrenser for Stavanger må den totale turisttrafikken til Stavanger legges til grunn. Det betyr at vi må vurdere samlet turisme til Stavanger i den aktuelle perioden, dvs. mai-august 2019. Den mest relevante måleenheten er antall overnattinger i Stavangerregionen, både kommersielle og ikke-kommersielle overnattinger. Dette gjør vi ved å analysere overnattingsstatistikk for antall hotellovernattinger i Stavangerregionen i perioden mai-august 2019, og regner antall overnattinger om til antall personer.

Vi har benyttet faktor 1,8 for å regne om antall hotellovernattinger til antall personer. Det betyr at gjennomsnittlig oppholds lengde pr. person boende på hotell er 1,8 døgn. Dette er en faktor som er tilsvarende andre større byer i Norge for hotellopphold. Av tallene trekker vi fra 20 % som regnes som ren yrkestrafikk og som ikke inngår i antall personer som benytter seg av tilbudene i Stavanger sentrum. Vi står da igjen med antall personer som besøker Stavanger i ferie/fritidssammenheng, arrangementer/events og kurs/konferanser.

Videre beregner vi antall tilreisende som benytter annen form for overnatting. Her bruker vi fordelingen som Innovasjon Norge legger til grunn i sine undersøkelser av overnattingsform for tilreisende til Rogaland, sommeren 2021. Fordelingsnøkkel for 2019 er ikke tilgjengelig. (Vedlegg 1). I denne fordelingen inngår annen kommersiell overnattingsform (camping, hytter, feriehus, bobiler, AirBnb) samt ikke-kommersielle overnattingsformer (overnatting hos familie og venner). Her benytter vi faktor 4 for omregning til antall personer, da ferierende på denne type overnattingsformer vanligvis har lengre oppholdstid enn hotellgjester.



Tabell 1 Fordeling type gjester mai-august 2019

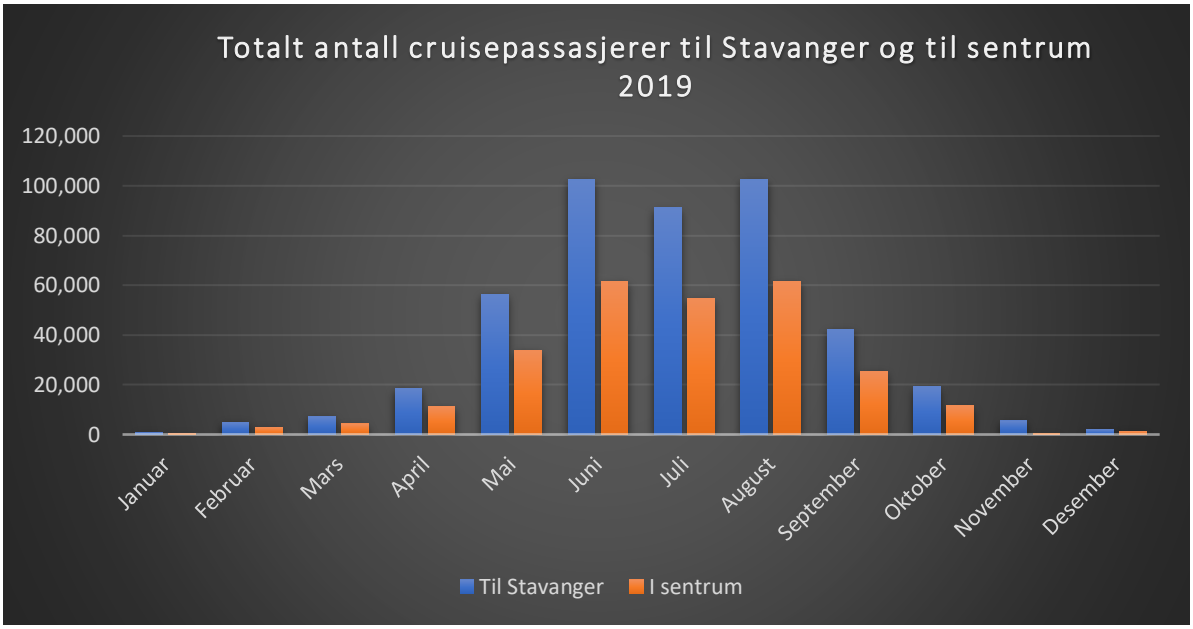
I perioden mai-august representerer cruiseturister til Stavanger sentrum ca. 212 000 av alle turister som besøker byen. Høyeste dagstall for cruisegjester i sentrum var 5 088 pr. dag, mens høyeste totaltall pr. dag for alle typer besøkende til sentrum er beregnet til 8 725 personer. (Vedlegg 2).

3.2. CRUISETRAFIKK TIL STAVANGER I 2019

Vi bruker 2019 som referanseår i tålegrensevurderingene. Dette er det siste året med helårs cruisetrafikk, da 2020 og 2021 ikke er relevant å vurdere pga. liten eller ingen cruisetrafikk som følge av Covid19 pandemien.

Videre baserer vi vurderingene på tall for perioden mai-august som er de fire månedene med mest trafikk, og som utgjør 79 % av cruisetrafikken i hele 2019 målt i antall passasjerer og 73 % målt i antall cruiseanløp i 2019. Det er ikke relevant å vurdere cruisetrafikken de andre månedene i året da cruisetrafikken i denne perioden representerer relativt lave volum.

I 2019 var det 237 cruiseanløp til Stavanger med et samlet maks. antall passasjerer på 495 000. Stavangerregionen Havn sine ankomstlister viser det enkelte cruiseskip sitt maksimale antall passasjerer som skipet er sertifisert for, og er ikke det reelle antall passasjerer som er ombord. Fra rederier, havn og landoperatører får vi bekreftet at et reelt belegg ombord i skipene i gjennomsnitt kan beregnes til 95 % og i noen tilfeller lavere, men vi velger å benytte 95 %. Videre får vi bekreftet fra de samme kildene at ikke alle passasjerer går i land. Prosentandelen som går i land varierer, men på gode dager er den, basert på stikkprøver foretatt i Stavanger, beregnet til å være opp mot 95 %. I en rekke tilfeller er den også lavere. (Stavangerregionen Havn). Den mest vanlige årsaken til at noen passasjerer ikke går i land er dårlig vær. Videre vet vi fra landoperatører at en stor andel av cruisepassasjerene til Stavanger drar på hel- eller halvdagsutflukter til regionen, og oppholder seg i liten eller ingen grad i Stavanger sentrum. Andelen som drar ut fra Stavanger på hel- eller halvdagsturer oppgis til å være i gjennomsnitt 40 % (GuideCompaniet AS). Når vi har beregnet reelle tall for antall cruisepassasjerer til Stavanger i 2019 har vi derfor gjort dette ut fra disse forutsetningene.



Tabell 2 Cruisepassasjerer til Stavanger totalt og til sentrum

Iht anløpslisten fra Stavangerregionen Havn var det ut fra cruiseskipenes maks. kapasitet 495 000 cruisepassasjerer til Stavanger i 2019. Basert på 95 % passasjerbelegg var det totalt 470 300 cruisepassasjerer som besøkte Stavanger (95 % belegg på). Av disse var det 446 800 som gikk i land (95 %), og av disse dro 40 % ut av Stavanger sentrum på utflukter. Det betyr at det reelle tall for antall cruisepassasjerer som benyttet seg av ulike tilbud i Stavanger sentrum i 2019 var 268 080.

I sommersesongen mai-august (123 dager) var det 211 537 cruisepassasjerer til Stavanger sentrum, fordelt på 173 cruiseanløp over 94 dager (76 % av alle dager i perioden). Det var 29 dager (23 %) uten cruiseanløp i denne perioden. I vedlegg 2 vises fordeling av antall passasjerer som oppholdt seg i sentrum pr. dag i månedene mai-august 2019.

Det var 48 dager med 1 anløp, 24 dager med 2 anløp, 18 dager med 3 anløp og 7 dager med 4 anløp. (Vedlegg 4). Til sammen var det 25 dager med mer enn 2 anløp pr. dag. For hele 2019 var det 149 dager med cruiseanløp og 215 dager uten cruiseanløp.

Strandkaien ble benyttet alle dager det var cruiseanløp i Stavanger, dvs. 94 dager i sommersesongen. Totalt hadde Strandkaien 94 anløp i sommersesongen. 246 796 passasjerer ankom Strandkaien. Dette utgjorde 70 % av cruisetrafikken til Stavanger i sommersesongen.

Kl. 08.00 var det mest benyttede ankomsttidspunktet. 43 av 173 anløp var kl. 08.00. Dette utgjør 25 % av alle anløp. 70 % av alle cruiseanløp var i tidsrommet kl. 07.00 – 09.00. (Vedlegg 5). Avreisetidspunkt for cruiseskipene er relativt konsentrert med kl. 17.00 som det mest vanlige avreisetidspunktet. 39 av de 173 cruiseanløpene i sommersesongen hadde avreise kl. 17.00, mens 34 av anløpene hadde avreisetid kl. 19.00. 108 av 173 anløp, dvs. 62,5 % hadde avreisetid mellom kl. 17.00 og kl. 19.00. (Vedlegg 6).

Antall timer i havn fra cruiseskipene varierte mellom 4,5 timer og opp til 13,5 timer. Den mest vanlige liggetid i havn var 9 timer. 38 av 173 anløp lå i havn i 9 timer. 113 av 173 anløp (65 %) hadde mellom 8 og 10 timers liggetid i Stavanger. (Vedlegg 7).

Fordelingen på hvilke ukedager cruiseskip anløp viser en relativt jevn fordeling på dagene mandag til fredag, og med et betydelig lavere antall anløp på lørdager og søndager. 146 av 173 anløp (84 %) var på ukedagene mandag til fredag. (Vedlegg 8).

3.3 NØKKELTALL CRUISETRAFIKK TIL STAVANGER MAI-AUGUST 2019

	Antall cruise-anløp	Dager med cruise-anløp	Dager uten cruise-anløp	Ant. pass. i land	Ant. pass. til sentrum	Ant. pass. til regionen	Maks. anløp pr. dag	Høyeste dagsbesøk pass. i land pr. dag	Høyeste dagsbesøk til sentrum. pr. dag	Cruise i % av total-trafikk
Mai	31	21	10	56 335	33 800	22 535	4	8 480	5 088	27 %
Juni	54	28	2	102 591	61 554	41 037	4	8 215	4 929	37 %
Juli	39	23	8	91 083	54 650	36 433	3	6 674	4 004	32 %
August	50	24	7	102 555	61 533	41 022	4	8 026	4 816	36 %
Perioden	174	96	27	352 564	211 537	141 027				33,5%

Fig. 3 Nøkkeltall cruisetrafikk til Stavanger mai-august 2019

4. BESØK TIL STAVANGER SENTRUM OG REGIONEN

Vi har tidligere vist til at en relativt stor andel av cruisetrafikken til Stavanger distribueres ut til regionen. Ca. 40 % av alle cruiseturister som kommer til Stavanger drar ut av sentrum på hel- eller halvdagstur. Andelen av cruisepassasjerer som drar ut i regionen er bevegelig og vil variere fra de ulike cruiseskipene og vil også variere fra år til år. I Stavangerregionen ønsker man å øke andelen som drar ut i regionen, og det satses i regionen for å etablere flere attraksjoner og gjøre disse mer tilgjengelig for cruiseturister. Denne trafikken fordeler seg hovedsakelig på busser og hurtigbåter.

Et betydelig antall cruisegjester reiser på båttur til Lysefjorden med forskjellige alternativer som hurtigbåter, veteranbåter, passasjerbåter og RIB. Om lag 50 % av alle som drar på utflukter velger tur til Lysefjorden. De ulike selskapene som tilbyr båtturer, har en samlet kapasitet på opptil 4 000 personer pr. dag.

Av de mest populære turene med buss er tur til Jernaldergården og Hafrsfjord, tur til Utstein Kloster, tur til Byrkjedalstunet og tur til Preikestolen. Lysefjorden Utvikling opplyser om at de har ca. 400 busser med cruisegjester hver sesong med et samlet antall på ca. 25 000 cruisepassasjerer som går turen til Preikestolen. 60 % av alle busser til Preikestolen er fra cruiseskip, mens 40 % er andre turoperatører med turister. Man har ingen mulighet til å stoppe folk fra å gå til Preikestolen eller regulere dette pga. Allemannsretten. Bedre spredning og distribusjon av trafikken er basert på informasjon og samarbeid med operatørene.

Busser som frakter cruisegjester på utflukter til regionen, drar direkte fra kai til bestemmelsessted. Det er derfor ingen cruiserelatert busstrafikk til indre deler av sentrum i Stavanger.

De cruiseturistene som velger å oppleve Stavanger sentrum går i stor grad for seg selv eller deltar på byvandringer. Disse turene besøker Domkirken, Fargegaten (Øvre Holmegate), Gamle Stavanger, Hermetikk-museet og sentrum med butikker, og i mange tilfeller også Norsk Oljemuseum. Det samme gjelder de individuelle som besøker sentrum. En stor del av disse er også innom en kafe eller restaurant for et måltid eller noe å drikke. Dette er også i stor grad de samme stedene som alle andre turister til Stavanger besøker.

Norsk Oljemuseum hadde i mai-august 2019 totalt 79 000 gjester. Av disse var ca. 17 000 cruisegjester, dvs. 20 % av totaltrafikken i sommersesongen. Museet kan ha inntil 1 000 gjester inne i bygget samtidig og med et besøksopphold på ca. 1 time tilsvarer dette en kapasitet på min. 7 000 personer pr. dag.

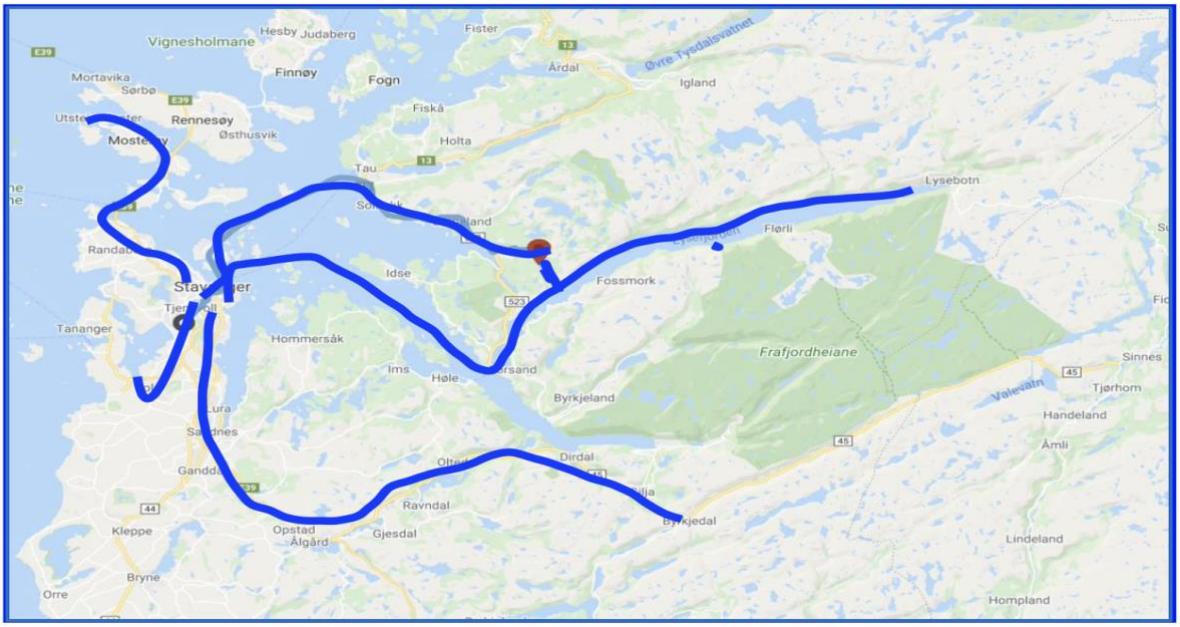


Fig.4 Sentrale steder i Stavangerregionen som besøkes av cruisegjester

4.1 REGISTRERING AV PASSERENDE I GÅGATENETTET I STAVANGER SENTRUM

Det ble gjort tellinger av antall passerende i gågatenettet i Stavanger sentrum i 2019. (Kilde: Stavanger Sentrum AS). Her viser tallene store variasjoner fra dag til dag. Jevnt over viser tellingene størst antall passerende på fredager og lørdager, mens det i juli måned er noe jevnere på alle ukedager.

Vi har bl.a. sett på de 10 dagene i perioden mai-august med flest cruisepassasjerer i Stavanger sentrum, og sammenlignet dette med tall for antall passeringer i gågatenettet de samme dagene.

Av de 10 dagene med mest cruisetrafikk i 2019 er det ingen av disse dagene hvor det er registrert mest trafikk i gågatenettet. De dagene med høyest antall passeringer i gågatenettet i mai var hovedsakelig dager med liten eller ingen cruisetrafikk i Stavanger.

Nedenfor vises et kart som viser tellepunkter i gågatenettet i Stavanger sentrum, merket med «lilla» punkter.

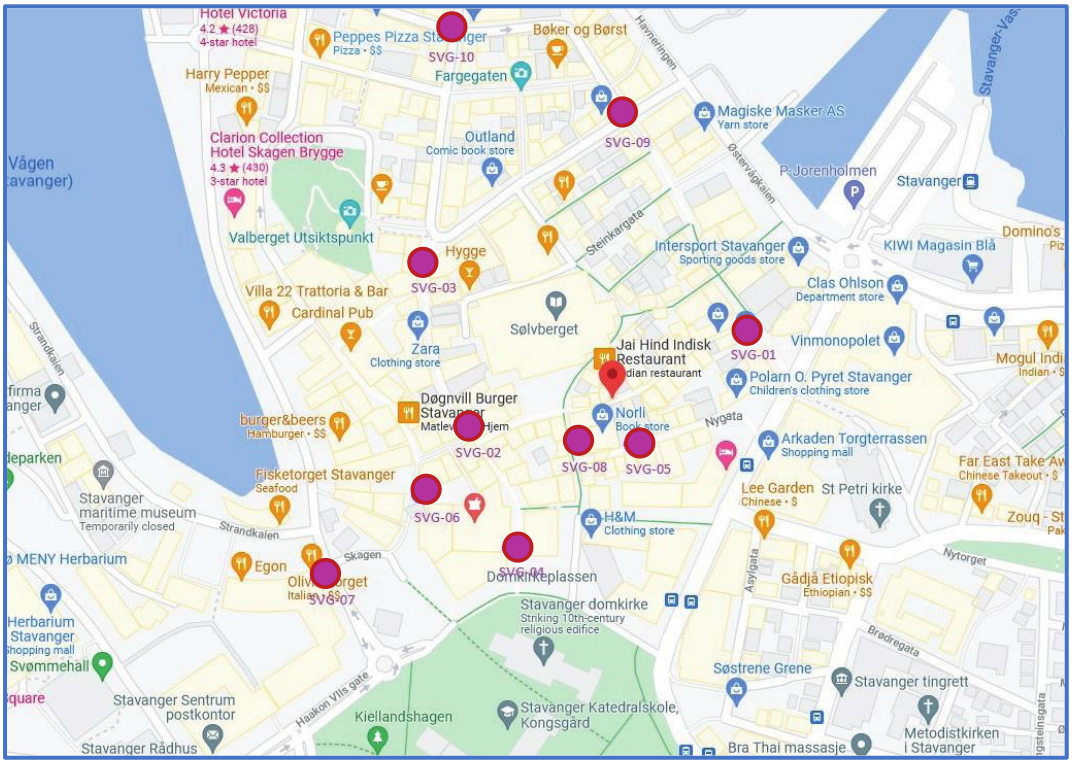


Fig. 5 Kart Stavanger sentrum med «lilla» målepunkter for passeringer i gågatenettet

5. TÅLEGRENSEVURDERINGER

I vårt arbeid med tålegrenseanalysen legger vi til grunn de to metodene som er beskrevet innledningsvis, *Carrying Capacity* og *Visitor Flow Management.* Videre vil vi foreta kvalitative og kvantitative vurderinger ut fra 7 dimensjoner som vist i fig. 2.

5.1 Byen og regionens tålegrense

Her vurderer vi tålegrenser ut fra både publikumsflyt (*Visitor Flow*) og kapasitet (*Carrying capacity).* Det er ikke påvist eller funnet dokumentasjon for at byens nivå av turisme generelt medfører problemer mht opphoping, køer og flaskehalser. Trafikken sprer seg godt utover i sentrumsområdene, og det er ingen spesielle hovedgater som trekker til seg mye trafikk. Stavanger sentrum har en infrastruktur som tåler at et relativt stort antall mennesker oppholder seg i sentrum til samme tid. Publikumsflyten i sentrum synes på bakgrunn av dette å være god.

I Stavanger sentrum har man ved flere anledninger også fått testet og vist at sentrum har stor publikumskapasitet. Gladmat-festivalen har indikert at det har vært opptil 250 000 personer i Stavanger sentrum. ONS samler store mengder publikum i sentrum og Tall Ships Race i juli 2018 samlet på det meste om lag 22 500 personer i festivalområdet til samme tid.

Cruisetrafikken representerer ca. 1/3 av all turisme til bykjernen i Stavanger. Det er dokumentert at flere attraksjoner har god kapasitet. Trafikken fra cruiseskip til indre sentrum er basert på gående turister. Dette medfører ingen busstrafikk eller annen motorisert ferdsel inn i indre sentrum fra cruiseanløp. Cruisetrafikken til Stavanger sentrum er koordinert og styrt, og den er forutsigbar ved at man i god tid

på forhånd vet når den kommer. Selv om ca. 70 % av alle cruiseanløp skjer over en 2 timers periode om morgenen er det ikke noe som tyder på at dette medfører køproblemer. Det samme gjelder for avreisetidspunkt der 62,5 % av alle cruiseskip til Stavanger har avreise over en 2 timers periode på ettermiddagen. En større spredning i ankomst og avreisetidspunkter vil kunne bidra til at antall besøkende inn til Stavanger sentrum og til regionen spres i enda større grad enn i dag. Det samme vil økt liggetid i havn kunne medføre. I dag har 63 % av cruiseskipene mellom 8 og 10 timer liggetid i Stavanger.

Tellinger fra gågatenettet viser at det er ingen korrelasjon mht antall passerende i gågatene og antall cruisepassasjerer i sentrum. I tellingene fra gågatenettet er det spesielt lørdager og søndager som har de høyeste tall for antall passerende. Dette er også de to ukedagene med færrest cruiseanløp til Stavanger. Vi finner ingen tegn på at det er overturisme i Stavanger sentrum i sommersesongen knyttet til cruiseturisme eller andre former for turisme.

Ca. 40% av cruisetrafikken til Stavanger besøker ikke sentrum og belaster dermed heller ikke bykjernen. Denne andelen er mulig å påvirke til å bli større som et resultat av pågående strategisk satsing på reiseliv og attraksjoner i regionen. Det var på det høyeste 5 088 cruisepassasjerer i Stavanger sentrum på en dag i 2019. Cruisetrafikken i 2019 resulterte ikke i dager med kaos, køer eller opphoping. Cruisetrafikken til regionen fordeler seg over flere reisemål, selv om båttur på Lysefjorden er mest benyttet. Det er god kapasitet og en rekke alternative attraksjoner og severdigheter i regionen som medfører god spredning på cruisetrafikken til regionen. Preikestolen er mye besøkt av cruisegjester, men disse utgjør ca. 25 000 av totalt 300 000, dvs. ca. 8 % av samlet antall besøkende.

Fremtidig cruisetrafikk til Stavanger basert på tilsvarende volum som i 2019 vurderes til å være innenfor bykjernens og regionens tålegrense. En økning i cruisetrafikken vil også være innenfor tålegrensen, særlig dersom økningen primært skjer på dager med lite eller ingen cruisetrafikk, og i perioder utenom toppsesongen. I perioden september og frem til april mai er det lite cruisetrafikk (200 dager uten cruiseanløp) og mye ledig kapasitet både i havn, sentrum og i regionen. Bykjernen og regionen absorberer og fordeler både cruisetrafikk og annen turisttrafikk på en god måte i høysesongen, uten at dette fører til nevneverdige køer og fortetting.

5.2 Miljømessig tålegrense

Klimagassutslippene i Stavanger kommune skal, i henhold til Stavanger kommune sin Klima- og miljøplan 2018-2030, reduseres med 80 % fra 2015 til 2030. Sjøfart er den nest største kilden til direkte, lokale klimagassutslipp i Stavanger. Andelen av klimagassutslippene i Stavanger som kom fra sjøfart i 2019 var 32 %. Av dette var 6 % fra cruiseskip, mens passasjerbåter/ferger utgjorde 53 %. Andel utslipp fra cruiseskip er i underkant av 2 % av samlet lokale utslipp.

Modellberegninger som hittil er utført av Norsk Institutt for Luftforskning (NILU), viser at utslipp fra cruiseskipene i Stavanger ikke bidrar i betydelig grad til lokal forurensing. Utslippene er relativt store, men skjer høyt over gatenivå. Utslippene blir dermed spredd utover et større område og tynnet ut. (Kilde: Stavanger kommune, bymiljø og utvikling, årsrapport for luftkvalitet i Stavanger).

Utslipp fra veitrafikk er den største kilden til klimagassutslipp i Stavanger og utgjorde 34 % i 2019.

Kravene i forurensingsforskriften om lokal luftkvalitet har ikke vært overskredet i Stavanger i 2019 eller i 2020. (Kilde: Stavanger kommune, bymiljø og utvikling, årsrapport for luftkvalitet i Stavanger). Noen korttidsverdier har vært over de anbefalte helsebaserte kriteriene som går utover forskriftens krav. Det er i hovedsak svevestøv fra veitrafikk og vedfyring som har gitt utfordringer i enkelte perioder om vinteren, i perioder med lite vind og nedbør. Revidert tiltaksutredning med handlingsplan for tiltak innen luftkvalitet i Stavanger ble utarbeidet i 2020 av NILU. Den ble vedtatt i Stavanger kommunestyre 16.11.20. NILU har i tiltaksutredningen ikke pekt på utslipp fra cruiseskip som en utfordring for lokal luftkvalitet, og det er ikke foreslått noen konkrete tiltak knyttet til cruiseskip i deres reviderte tiltaksutredning.

Fra februar 2018 til februar 2019 ble forurensingen med nitrøse gasser, det vil si utslipp fra skip og trafikk, registrert i Vågen ved hjelp av passive prøvetakere. Det ble satt opp en prøvetaker på hver side av Vågen. Prøvetakerne viste gjennomsnittsverdier under kravene i forskriften og de nasjonale målene.

Våren 2021 ble det etablert en ny målestasjon i Vågen med utstyr som tilfredsstiller kvalitetskravene til EU og kravene fra sentrale myndigheter til denne type målinger. Målestasjonen ble etablert i samarbeid med Stavangerregionen Havn IKS og ble åpnet i juni 2021. Måleresultatene så langt viser at forskriftens krav ikke er overskredet.

Flere og flere cruiseskip blir mer miljøvennlige gjennom bruk av mer miljøvennlige energibærere, egne miljøprogram for avfallshåndtering og ved at flere skip etter hvert kan benytte landstrøm ved opphold i havn. Dersom det blir etablert landstrømanlegg for cruiseskip, vil utslipp av blant annet klimagasser fra cruiseskip bli redusert. Stavangerregionen Havn har planer for å etablere landstrømanlegg som kan betjene store cruiseskip. En rekke nyere cruiseskip er utrustet for å benytte landstrøm, hvilket betyr reduserte utslipp fra cruiseskip når de ligger ved kai. Stadig flere cruiseskip benytter LNG, noe som medfører reduserte utslipp ved inn- og utseiling i Stavanger. Utslipp i havn er også begrenset ved at de fleste cruiseskipene har installert renseanlegg (scrubbere) som filtrerer utslipp fra skip til luft. En etablering av Bjergstedkaien har som målsetning å være en nullutslippshavn.

Cruiseskipene representerer lite støy ved opphold i havn (Kilde: Stavangerregionen Havn IKS). Støyproblematikken er begrenset, og det kan gjøres ytterligere tiltak for å få denne redusert. Avfall håndteres på en god måte fra havnen.

Stavangerregionen Havn IKs benytter en modell for differensiert havneavgift, såkalt Environmental Port Index (EPI) for cruiseskip, basert på ulike miljøkriterier. Ved bruk av EPI vil cruiseskip få beregnet en score for skipets samlede utslipp i havn. Skip med dårlig score får et betydelig tilleggsgebyr på toppen av det ordinære kaivederlaget, mens et skip med god score får et rabattert kaivederlag. EPI har siden innføringen våren 2019 bidratt med 10 % reduksjon i utslipp (kilde: DNV, vedlegg 12)

Ut fra vurderinger av miljømessige konsekvenser som cruisetrafikken representerer for Stavanger, er det ikke påvist at cruisetrafikken overskrider vedtatte tålegrenser for lokale utslipp. For å nå klima- og miljømålene for Stavanger er det imidlertid behov for at utslippene fra sjøfart reduseres, f.eks. gjennom bruk av landstrømanlegg. Det er forventet at et landstrømanlegg for cruiseskip vil fjerne nær alt utslipp under kaiopphold for SOx, NOx og CO2. Det blir noe utslipp i prosessen med til- og avkobling og dersom skipet ikke har elektriske kjeler. Et anslag på samlet utslipp fra 250 cruiseanløp påkoblet landstrøm, med oljefyrte kjeler, gir 4 tonn SOx, 100 tonn NOx og 6 500 tonn CO2. (kilde, DNV, vedlegg 12).

Cruisetrafikk til Stavanger på 2019 nivå kan på bakgrunn av dette vurderes til å være innenfor de vedtatte krav i forskriftene og akseptable tålegrenser for lokale utslipp.

5.3 Havnens tålegrense

Her vurderer vi havnens maksimale tålegrense sett i relasjon til havnekapasitet, dvs. disponibel kaiplass for cruiseskip, eller havnens *«Carrying capacity».* Eksisterende havnestruktur er utgangspunktet for tålegrenseanalysen. (Vedlegg 9). Nybygging av kaier (ny Bjergstedkai og eventuell forlengelse av Skansekaien) legges ikke til grunn som et hovedalternativ til tålegrenseanalysen. Det vises imidlertid til et sekundært alternativ med ny Bjergstedkai for å synliggjøre mulig framtidig tålegrense for havnen dersom ny kai realiseres. I Fig. 5 er eksisterende cruisekaier i Stavanger havn inntegnet sammen med grense for utvidet gjestehavn i Indre Vågen.

Havnens tålegrense er en teoretisk dimensjonering av erfaringer hittil, basert på øvre grenser for nivå på belegg, andel som går i land og andel som går til sentrum. Det er flere ulike alternativer for cruiseskipsanløp som gjør at det ikke er relevant med måltall for antall samtidige anløp når det er antall cruisegjester i sentrum som er dimensjonerende for tålegrense, samtidig som bruk av kailinjer ivaretar øvrige tålegrenser. (Kilde: Stavangerregionen Havn IKS)

En stor andel av cruiseskipene som anløper norske havner har en lengde på mer enn 300 meter, og trenden er at en økende andel av cruiseskipene kommer i denne kategorien. Det er kun Strandkaien og Skagenkaien som hittil har kunnet ta imot så lange skip i Stavanger. Strandkaien kan betjene de aller største cruiseskipene som seiler i dag, som man antar ønsker å anløpe Stavanger (Kilde: Stavangerregionen havn IKS).

Lengden på cruiseskip setter betingelser for hvilken kai som kan benyttes, og setter også anløpsbegrensninger til samtidig bruk av andre kaier til cruiseanløp. Med utvidelse av gjestehavnen i indre Vågen i 2021 er maks. lengde på skip ved Skagenkaien redusert til 255 meter. Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2024 (Sentrumsplanen) innskrenker bruken av Skagenkaien for et antall cruiseanløp til et minimum. Vedtak i Stavanger formannskap i september 2020 uttrykker at det ikke skal tillates cruiseanløp til Indre Vågen etter 2023. Indre Vågen består av store deler av Skagenkaien og en andel av Strandkaien. Tålegrensen for havn setter fom 2024 en øvre grense for lengde på cruiseskip på 140 meter for anløp til Skagenkaien.

En tålegrensevurdering basert på antall cruiseskip pr. år eller i samtid vil være lite hensiktsmessig som styringsverktøy ettersom skipene har ulikt antall passasjerer. Regulering av antall skip gir ingen kontroll på hvor mange cruisepassasjerer som kommer til Stavanger. I den grad man skal regulere cruisetrafikken bør dette baseres på antall passasjerer i samtid.

Fig. 6 Eksisterende cruisekaier i Stavanger havn og inntegnet grense for gjestehavn og Indre Vågen

Stavanger havn - Dimensjonerende lengde på de ulike kaiene for cruiseanløp er som følger:

Konserthuskaien	280 meter
Strandkaien	345 meter
Skansekaien	230 meter
Skagenkaien	255 meter tom 2023 og 140 meter fom 2024

Tbl. 3 Dimensjonerende lengder på kaier for cruiseanløp

Strandkaien er den kaien med best infrastruktur og med mest trygge forhold for cruisegjester og avfallshåndtering. Et langt cruiseskip til Strandkaien utelukker et samtidig cruiseanløp til Konserthuskaien. Dersom Strandkaien ikke kan benyttes til cruiseanløp vil om lag 80-90 % av dagens cruisemarked ikke få tilgang til Stavanger havn.

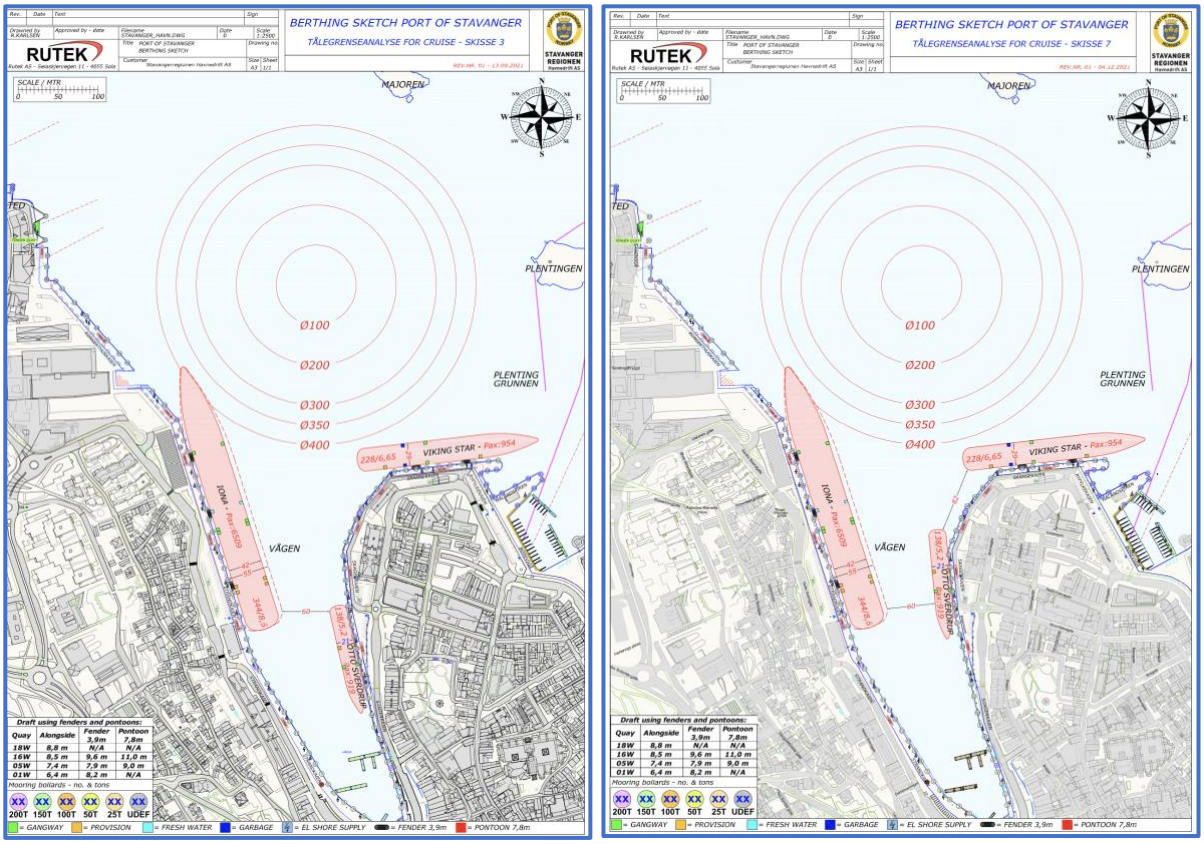


Fig. 7. *Hovedalternativ*

I Fig. 7. *Hovedalternativ* er det vist 3 anløp i samtid. 2 anløp ved hhv Strandkaien og Skansekaien og i tillegg er det vist anløp ved Skagenkaien. Ved Strandkaien er det vist anløp i «Iona» størrelsen, dvs. 337 meter skipslengde og ca. 6 500 passasjerer. Ved Skansekaien er det vist anløp av skip i «Viking Star» størrelse, dvs. 228 meter og ca. 950 passasjerer.

Ved Skagenkaien er det vist anløp i Hurtigruteklassen, dvs. 138 meter og ca. 920 passasjerer. Det er vurdert om anløp av Hurtigrutens «Otto Sverdrup» til Skagenkaien kan flyttes lenger ut mot området Ytre Vågen (kart til høyre). Fra et maritimt ståsted vil det være mulig å legge et skip på ca. 140 meter langs Skagen kailinje 04W. Gangveier, telter, avfallshåndtering o.l. vil blokkere Blå promenade. Kailinje O4W har ikke ISPS-gjerder i dag, så eventuelle utfordringer knyttet til det må løses.

Hovedalternativet vil innebære et maks. antall passasjerer på 8 382 og reelt antall passasjerer på 7 565 til Stavanger. Ved forutsetning om at 40 % drar på utflukter til regionen er det 60 % av passasjerene som forblir i Stavanger sentrum, dvs. 4 539 passasjerer.

Hovedalternativet er en teoretisk dimensjonering av cruiseanløp for å maksimere antall passasjerer i samtid. Det finnes i realiteten mange varianter av mulige anløp i samtid, der skipslengde avgjør hvilke kaier som kan brukes samtidig.

Hovedalternativet vil medføre noe færre cruisepassasjerer til Stavanger i samtid enn det som har vært registrert som maks. antall cruisepassasjerer i sentrum pr. dag i 2019 og tidligere år. Samtidig vil Hovedalternativet medføre at cruiseanløp trekkes lengre ut fra Indre Vågen slik at den visuelle effekten av store skip i Indre Vågen vil bli betydelig redusert.

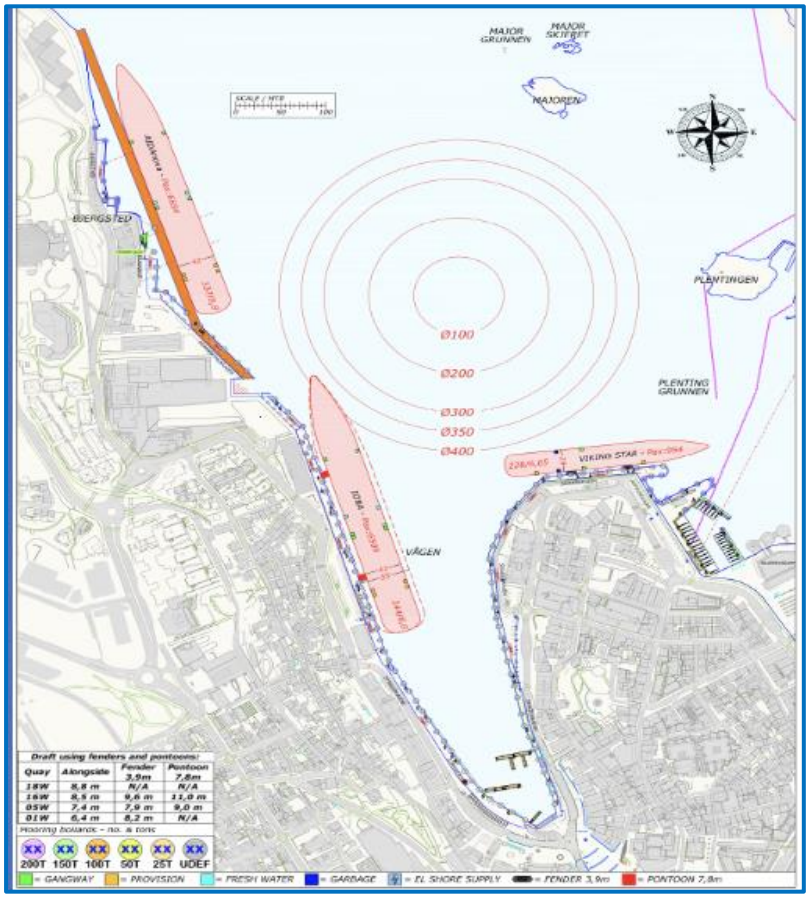


Fig. 8 Sekundæralternativ

Fig. 8 Sekundæralternativ tar utgangspunkt i eksisterende kaier og forutsetning om nybygg av Bjergstedkaien. Her trekkes cruiseanløpene ytterligere ut fra indre havn og med kapasitet på 3 anløp i samtid ved hhv Bjergstedkaien, Strandkaien og Skansekaien. I dette alternativet er ikke Skagenkaien benyttet. Alternativet gir rom for et anløp i AIDANova klassen (6 500 passasjerer), et anløp i IONA klassen (6 500 passasjerer) og et anløp i Viking Star klassen med 920 passasjerer. Til sammen gir dette 14 117 som maks. antall passasjerer og 12 740 som reelt antall passasjerer. Gitt at 60 % av disse oppholder seg i Stavanger sentrum utgjør dette 7 644 passasjerer i samtid i sentrum. Dette alternativet vil medføre et høyere antall cruisepassasjerer til Stavanger og til sentrum sammenlignet med 2019 pga. større skip, men med samme antall cruiseskip i samtid som i Hovedalternativet.

Alt.	Scenarie år	Maks ant. cruisegjester (pax)	Andel cruisegjester som besøker sentrum	Kaier i bruk samtidig til cruiseanløp
Hovedalternativ	Fra 2024	8 382	4 539	Strandkaien (Iona), Skagenkaien (Hurtigruten/Otto Sverdrup), Skansekaien (Viking)
Sekundæralternativ	Fra 2027-2028	14 117	7 644	Bjergstedkaien (AIDAnova), Strandkaien (Iona), Skansekaien (Viking)

Fig. 9 Dimensjonerende nivå for hovedalternativ og sekundæralternativ.

Hovedalternativet med maks. kapasitet på 8 382 passasjerer i samtid er havnens tålegrense pr. i dag for cruisetrafikk. Dette betyr ca. 4 539 passasjerer i samtid til sentrum. Tilsvarende tall for 2019 viser at høyeste passasjertall pr. dag for sentrum var 5 088.

Sekundæralternativet som forutsetter ny kai ved Bjergsted vil medføre en ny maks. kapasitet fra 2027-2028 på 14 117 passasjerer i samtid, som da vil være havnens tålegrense. Sekundæralternativ innebærer maks. 7 644 passasjerer i samtid til sentrum. Dette er 2 500 flere passasjerer i sentrum i samtid enn det som var tallet for 2019 og 3 100 flere passasjerer i sentrum i samtid, sammenlignet med Hovedalternativ (+ 68 %).

Dimensjonerende andel cruisegjester i sentrum er beregnet ut fra forutsetningene om fordeling i sentrum og til regionen som det er redegjort for i kap. 3.2. og som forutsetter at fordelingen mellom andelen som besøker sentrum og andelen som reiser ut i regionen forblir konstant i kommende år.

5.4 Sosial tålegrense

"Sosial bærekraft handler om et inkluderende samfunn, lokal samfunnsutvikling, gode fellesskap og god trivsel og livskvalitet. Vi påvirkes både fysisk og mentalt av de arkitektonisk skapte elementer i bygg og byrom, materialer som benyttes, hvordan aktiviteten og livet i byen oppleves, samt vår følelse av tilhørighet til stedene. Visuell tålegrense har tett tilknytning til sosial tålegrense."

Ved vurdering av en sosial tålegrense for cruiseturisme må vi se dette ut fra innbyggerne i hele Stavanger sine oppfatninger og ut fra tilreisende sine oppfatninger. Hva er et akseptabelt nivå av turisme til Stavanger for å unngå negativ innstilling og redusert trivsel? Det er begrenset faktainformasjon tilgjengelig som kan belyse denne dimensjonen av tålegrensevurderingen, både med utgangspunkt i lokalbefolkningen og de tilreisende sine oppfatninger.

Carrying Capacity» defineres av WTO- World Travel Organization som *«maks. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet»* (*Kilde: WTO – World Travel Organization*).

Det er ikke gjort generelle innbyggerundersøkelser i Stavanger som kartlegger hverken misnøye eller tilfredshet med turisttrafikken til sentrum, eller som bekrefter at innbyggerne opplever overturisme i sentrum.

I en Masteroppgave fra Universitetet i Stavanger (Kilde: Bergem og Knudsen, Masteroppgave UiS, 2020) undersøkte man lokalbefolkningen i Stavanger sine preferanser og holdninger til cruiseturisme. I Masteroppgavens konklusjoner fremkommer det at man ikke fant at lokalbefolkningen hadde preferanser for å redusere eller begrense fremtidig cruiseturisme til byen. Man fant imidlertid at lokalbefolkningen var mer bekymret for og opptatt av tap av arbeidsplasser og forurensing, enn antall cruiseturister og cruiseskip.

Kritikken som har framkommet i media knyttet til cruiseturisme er i stor grad fra enkeltpersoner som reagerer på turistenes oppførsel og ikke på antall turister. Det er særlig innbyggere i Gamle Stavanger som har påpekt ulempene med turisme i deres nærområde. Man vet heller ikke om kritikken skyldes cruiseturister eller andre typer turisters oppførsel. Det er også grunn til å anta at det ikke bare er

cruisegjester som besøker Gamle Stavanger, her er det antakeligvis enda flere landbaserte turister som vandrer rundt i denne delen av sentrum, da disse står for 2/3 av all turisttrafikk til Stavanger.

Det er ikke framkommet en generell misnøye med turisttrafikk til byen knyttet til for mange gjester i samtid. Mye av den negative omtalen av cruiseturisme er knyttet til den visuelle effekten ved anløp av store cruiseskip i Indre Vågen.

I Innovasjon Norge sin Cruiseundersøkelse 2019 svarte 59 % av cruiseturistene at de opplevde ingen eller i liten grad overturisme i Stavanger. 27 % svarte at de opplevde overturisme i en viss grad og 10 % i stor grad. (Vedlegg 10).

I den samme undersøkelsen svarte 74 % av de spurte at de *i stor grad* opplevde Stavanger som rent, ryddig og uten søppel, mens 9 % svarte *«ja, i en viss grad»* på spørsmål om de opplevde Stavanger som rent og ryddig.

I Innovasjon Norge sin Innbygger undersøkelse 2019 svarte innbyggere i Rogaland følgende på spørsmålet *«Hvordan vurderer du antall cruiseturister der du bor?»*. 8,6 % svarte «for få», 30,9 % svarte «akkurat passe» mens 29,9 % svarte «litt for mange» og 24,9 % svarte «alt for mange».

Større enkeltarrangementer har også vist at sentrum har kapasitet til betydelig større antall mennesker i sentrum i samtid, utover de tall som turisttrafikken medfører.

Ved vurderinger av den sosiale tålegrensen baseres dette på WTO sin definisjon på Carrying Capacity og på resultater fra de nevnte undersøkelsene. Ut fra dette er det ikke framkommet resultater eller indikasjoner som tilsier at Stavanger har turisme med et volum som overskrider grensen for det byens infrastruktur tåler og som innbyggere og tilreisende aksepterer.

5.5 Visuell tålegrense

Visuelle omgivelser kan være siktlinjer, kvaliteter på bygg, kvaliteter på omgivelser og opplevelsen av stedet med den aktivitet som pågår. En visuell tålegrense er m.a.o. et helhetsinntrykk av området. Visuelle kvaliteter fra et faglig perspektiv kan ikke baseres på personlige oppfatninger om hva som er stygt og fint. Det handler om noe er godt eller dårlig utformet etter faglige kvalitetsnormer og lovverkets bestemmelser. Sentrumsplanen har definerte siktlinjer, og disse er primært knyttet til at det ikke skal være faste installasjoner/bygg som hindrer sikt og opplevelsen av romlighet i disse aksene. Skipsanløp inngår ikke i begrepet fast installasjon, men påvirker det helhetlige visuelle inntrykket av stedet. Visuell tålegrense for cruiseanløp er tett knyttet til hvordan det tilrettelegges for gode sosiale forhold i byen.

Indre Vågen har i alle år vært mye benyttet som kaiområde for cruiseskip og andre større skip. Tidligere ble kaiene i Vågen benyttet til tyngre havnevirksomhet. For om lag 15 år siden ble tung godstrafikk og utenriks fergetrafikk flyttet ut av sentrumshavnen. I dag brukes kaiene til fritidstrafikk, offshore fartøy døgnet rundt og cruiseskip på dagtid noen av dagene.

Både Skagenkaien og indre deler av Strandkaien er lokalisert tett inn mot Torget og mot trehusbebyggelsen på begge sider av Vågen. Samtidig har skipene over tid blitt stadig større, både i høyde og lengde. Dette har ført til at cruiseskipene har blitt meget dominerende i bybildet, spesielt ved

at det er store skutesider som ligger tett inn mot bebyggelsen og på den måten skjermer for utsikt til Vågen, og ved at skipene med sine høyder skaper skygge på områder på begge sider av Vågen.

Anløp til Skagenkaien vil i foreslått Hovedalternativ være færre enn i 2019. I tillegg vil det her være mindre skip (maks 140 meter), noe som også gir en betydelig mindre visuell effekt i indre Vågen.

Den visuelle effekten av de store cruiseskipene i indre Vågen oppfattes av en del innbyggere som negativt, mens andre er positive til innslaget av cruiseskip i indre Vågen. Den del av lokalbefolkningen som synes dette er negativt har mest sannsynlig også blitt påvirket i sitt syn på cruiseturisme generelt i negativ retning.

Cruisetrafikken oppfattes av mange som mer synlig enn annen turisttrafikk, bl.a. ved at man kan se cruiseskipene ligge til kai som en del av bybildet, og ved at cruisepassasjerene også til dels kommer samlet og konsentrert inn til sentrum.

Man har nådd og antakeligvis også overtrådt en visuell tålegrense blant deler av lokalbefolkningen, mens andre ikke reagerer negativt på cruiseskipene i indre Vågen. Dette vil imidlertid bli forbedret ved endret bruk av kai for cruiseskip gjennom Stavangerregionen Havn IKS sitt forslag til fremtidig bruk av kaikapasitet for cruiseskip.

5.6 Økonomisk tålegrense

Innovasjon Norge sin cruiseundersøkelse fra 2019 viser at en cruisepassasjer i gjennomsnitt bruker kr. 510 i hver havn. Dette er et snitt for forbruk i alle norske havner, og det er sannsynlig at forbruket i Stavanger ligger noe høyere enn gjennomsnittstallet basert på at Stavanger er en stor havn/reisemål med mange muligheter for å bruke penger. Det er også store variasjoner i ulike analyser av cruisegjesters forbruk i norske havner. I en studie fra TØI-Transportøkonomisk Institutt (P. Dybedal, 2019) har man gått gjennom 10 ulike studier som er gjort for å se på den økonomiske effekten av cruiseturisme til Norge. I studien fra TØI estimeres det at kr. 600-800 er et fornuftig anslag på omsetning pr. cruisegjest i hver havn de besøker. Dersom vi legger til grunn kr. 700.- i omsetning pr. cruisegjest i Stavanger, representerte cruisetrafikken til Stavanger og regionen en lokal omsetning i byen på ca. 313 millioner kroner i 2019. I tillegg medførte cruisetrafikken for Stavangerregionen Havn inntekter på 27,3 mill.kr i form av havneavgifter, vederlag og andre avgifter og tjenester.

Pandemien i 2020 og 2021 har tydelig vist hvor viktig cruisetrafikken er for en rekke lokale leverandører i reiselivsnæringen (Vestlandsforsking 2021). Bortfallet av bl.a. cruiseturisme har vært dramatisk for mange reiselivsbedrifter. Vestlandsforsking har i prosjektet ECOVET (Effekter fra Covid 19 på cruiseturisme til Vestlandet) beregnet bortfallet av cruiserelaterte inntekter for 13 cruisehavner på Vestlandet til 1,4 milliarder kroner i 2021.

Økonomisk ser vi derfor på en nedre tålegrense som ikke bør overskrides, da det økonomiske grunnlaget for å ha cruiseturisme vil svekkes dramatisk ved stor nedgang i cruisetrafikken, jfr. tall fra ECOVET prosjektet. Dette tilsier derfor at man bør holde cruisetrafikken på et visst nivå, for å kunne styrke de mange leverandørbedriftene sitt grunnlag for å drive helårlig og ha cruiseturisme som et viktig inntektsgrunnlag. En stor andel av dette er også eksportinntekter. Cruiseturismen legger grunnlag for en rekke arbeidsplasser og er også et viktig bidrag til regional verdiskaping. Mange av de lokale

leverandørene til cruiseturismen er også leverandører til annen type turisme. Et svekket næringsgrunnlag for lokale leverandører som følge av redusert cruiseturisme vil også kunne resultere i et redusert tilbud til annen type turisme dersom lokale leverandører må legge ned eller redusere sin virksomhet. Cruiseturismens nivå handler også om helårs arbeidsplasser, størrelse på flåte til lokale transportører og mulighet til å fornye flåte, kompetanse, kvalitet og omfang av tilbud av attraksjoner, butikker o.l. samt investeringer i havneinfrastruktur og landstrømanlegg m.m.

Et redusert nivå av cruiseturisme til Stavanger og regionen vil kunne representere en negativ utvikling for reiselivsnæringen og for de mange leverandørene som har cruiseturisme som et viktig marked. Deler av reiselivsnæringen vil bli mer sårbar og grunnlaget for helårsdrift vil svekkes.

Et lavere nivå av cruiseturisme vil også kunne svekke grunnlaget for nye investeringer i bl.a. landstrømanlegg for cruiseskip og ny kai ved Bjergsted.

En øvre, økonomisk tålegrense er lite relevant å vurdere. En nedre tålegrense er imidlertid mer relevant da bortfall av inntekter fra redusert cruiseturisme vil kunne medføre at færre lokale leverandører finner det økonomisk bærekraftig å drive innenfor turisme. Hensikten med cruiseturisme til Stavanger er bl.a. at dette skal bidra til høy, regional verdiskaping. Rent økonomisk er det derfor ingen øvre tålegrenser som skulle tilsi begrensninger i cruisetrafikken til Stavanger. Det er imidlertid vanskelig å si noe nøyaktig om hvor en nedre tålegrense går.

5.7 Juridisk tålegrense

Havnens virksomhet styres bl.a. av *Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven)* som omtaler hvordan havnen skal forholde seg til mottaksplikt som er regulert i § 27. (Vedlegg 11).

I forbindelse med behandling av *«Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030»* i september 2020 gjorde formannskapet i Stavanger kommune bl.a. følgende vedtak:

«Antall anløp skal reduseres gjennom strategiperioden (allerede inngåtte avtaler skal hensyntas) sammenliknet med toppårene 2018-2019, og de minst miljøbelastende skipene skal prioriteres. Dette arbeidet skal prioriteres».

Både havne- og farvannsloven og formannskapsvedtaket anses begge å gi føringer for hva som er den juridiske tålegrensen for Stavanger, men i ulik retning. Lovverket tilsier at man skal ta imot cruisetrafikk iht havnens kapasitet, mens det kommunale vedtaket innebærer at man skal redusere cruisetrafikken gjennom redusert antall anløp. Dette kan oppfattes som motstridende føringer.

Hvorvidt man kan fastsette en øvre begrensning på antall cruiseanløp må vurderes opp mot forståelsen av mottaksplikten bestemmelse i havne- og farvannslovens §27 og hva lovgiver har ment. Dette er også et spørsmål som skal utredes i forbindelse med en offentlig utredning (NOU) som bl.a. skal gjennomgå rammevilkårene og kommunenes økonomiske og juridiske handlingsrom som i dag ligger til grunn for reisemålsutvikling lokalt.

Det er i utgangspunktet en plikt til å motta fartøy «i lovlig ærend» som ønsker å anløpe havnen, når det er ledig kapasitet. Havner som er åpne for alminnelig trafikk har mottaksplikt, dette gjelder både offentlige og private havner. Betydningen av «alminnelig trafikk» er at det foreligger et havnetilbud, og ikke avgrenset til bruk for havneeier eller annen begrenset bruk.

«Det er ikke tilstrekkelig å begrunne avvisning av skip for eksempel med at antallet passasjerer som anløper havn, vil føre til for stor belastning for kommunen generelt. Havne- og farvannsloven er ikke ment å være et virkemiddel for å regulere antallet turister som kan reise til byer og tettsteder i landet.» **Kilde:** *www.kystverket.no/regelverk/havne--og-farvannsloven/mottaksplikt-for-havner-og-havneterminaler/*

«Miljøbegrepet i den nye mottakspliktbestemmelsen gjelder adgangen til å avvise fartøy av hensyn til å unngå miljøskade i havnen selv, for eksempel ved oljesøl og lignende. Dette innebærer at havnene ikke kan sette generelle krav om for eksempel bruk av landstrøm for å kunne anløpe havn. Havnene vil imidlertid kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom å benytte miljødifferensiering av vederlag og farvannsavgift som virkemiddel. Det presiseres at også annet regelverk kan regulere fartøyers rett til å anløpe havn.» **Kilde:** Ny havne- og farvannslov - utsendelse av iverksettingsrundskriv (regjeringen.no)

Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 (Sentrumsplanen) gir føringer med juridisk virkning til disponering av havneinfrastruktur. Etter planvedtak gir formannskapsvedtaket i tillegg nye anmodninger og fysiske endringer med utvidet småbåthavn i Indre Vågen, som får effekt for bruken av Skagenkaien til cruiseanløp. Planbestemmelsene i Sentrumsplanen gir krav innenfor konkrete temaer. I fht. fremtidig cruiseanløp til Skagenkaien er det både et rekkefølgekrav til en utbygging av Bjergstedkaien og en tematisk bestemmelse:

§ 1.8 Rekkefølgekrav om Bjergsted: «*Før ny kai tas i bruk skal det foreligge avtale mellom kommunen og Stavangerregionen Havn IKS som regulerer bruk av ISPS-området på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til cruiseanløp til et minimum*.»

§ 2 Tematiske bestemmelser og retningslinjer, § 2.8.2 Kombinert samferdselsformål: «*Det skal inngås avtale mellom Stavangerregionen Interkommunale havn og Stavanger kommune som reduserer bruken av ISPS-området til anløp av cruiseskip på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til et minimum*.»

Avtalen mellom Stavangerregionen Havn og Stavanger kommune om bruk av Skagenkaien til cruiseanløp skal inngå som en integrert del av Handlingsplan for cruiseanløp og en tilhørende avtale, som vedlegg til planen.

Delmål om Tilgjengelighet i Sentrumsplanen sier følgende: «*Være foretrukket reisemål for besøkende til byen og andre destinasjoner*.» og «*Ha en havn som på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov. Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov*.»

Videre omtaler Sentrumsplanen på side 12: «*Sentrumshavnen er et av tannhjulene i «motoren» som skal sikre verdiskaping i byen og regionen. På samme tid bidrar havneaktiviteten til sentrums identitet og attraktivitet*.»

De juridiske tålegrensevurderingene knytter seg spesielt til havne- og farvannsloven der §27 om mottaksplikten er sentral. Videre knytter vurderingene seg opp mot formannskapet i Stavanger kommune sitt vedtak fra september 2020 om at antall cruiseanløp skal reduseres sammenlignet med toppårene 2018-2019.

I utgangspunktet må Stavangerregionen Havn si ja til forespørsler fra cruiserederier som ønsker anløp til Stavanger, innenfor de rammer som havnens kapasitet tilsier, jfr. havne- og farvannsloven, §27 om

mottaksplikten. Samtidig skal man oppfylle kravet om redusert antall anløp sammenlignet med 2018-2019 og legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov.

Både lovverket og det kommunale vedtaket omtaler antall skipsanløp og ikke antall passasjerer. Basert på vurderinger av øvrige tålegrenser bør antall cruisepassasjerer i samtid være styrende for omfanget av fremtidig cruisetrafikk til Stavanger havn. Ved å vektlegge antall passasjerer i samtid og ikke antall anløp, vil en kunne styre trafikken iht *carrying capacity, og visitor flow*, dvs. antall mennesker som kan besøke en destinasjon til samme tid uten å forårsake ødeleggelser av fysisk, økonomisk, sosiokulturell, miljømessig, og uakseptabel reduksjon i kvaliteten for besøkendes tilfredshet.

6. KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Vi har gjort tålegrensevurderinger ut fra 7 ulike dimensjoner. Vurderingene er basert på kvalitativ og kvantitativ informasjon og skal danne grunnlag for å kunne gi anbefalinger til hva som er riktig nivå av fremtidig cruisetrafikk til byen. Fokus for tålegrenseanalysen er antall passasjerer og antall cruisegjester i sentrum i samtid. De ulike dimensjonene som er vurdert har forskjellig grad av indikatorer og faktainformasjon som grunnlag for analysen. Noen dimensjoner bør også vektes tyngre enn andre, selv om alle 7 dimensjoner er viktige i en samlet vurdering.

Havnens tålegrense og byen og regionens tålegrense er sentrale dimensjoner som må vektes tungt da de i stor grad er førende og har innvirkning på de andre dimensjonene. Havnens tålegrense for cruiseanløp er relativt fast, mens fordelingen av andel cruisegjester som besøker sentrum er mulig å påvirke med tiltak.

Vurderingene er foretatt med bakgrunn i kjente størrelser for byens infrastruktur, trafikktall og kapasitet og med mål om å kunne anbefale dimensjonering av cruisetrafikken til Stavanger på en måte som bygger opp om en bærekraftig utvikling både økonomisk, sosialt og miljømessig.

Tålegrenseanalysen skal være et kunnskapsgrunnlag for byens politikere i arbeidet med å fatte politiske beslutninger som støtter opp om Stavanger som et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskaping, lav miljøpåvirkning og god ivaretakelse av lokalsamfunn. Tålegrenseanalysen skal også være et faglig grunnlag til utforming av «*Handlingsplan cruiseanløp Stavanger*».

6.1 KONKLUSJONER

- Stavanger sentrum har en infrastruktur som tåler at et relativt stort antall mennesker oppholder seg i sentrum til samme tid. Byen absorberer i dag det antall turister som besøker sentrum uten at dette fører til køer og opphoping. Det er ikke grunnlag for å konkludere med at det er overturisme i Stavanger, eller at man har overskredet en grense for hva sentrum tåler av turister i samtid.

- Stavanger har havnekapasitet, infrastruktur, et bysentrum og severdigheter og attraksjoner med tilstrekkelig kapasitet til å ta imot cruisetrafikk på 2019 nivå. Det er ingen funn i analysen som tilsier at cruisetrafikken i 2019 ikke er innenfor alle de 7 dimensjonene i tålegrensevurderingene vi har gjennomført.

- Hovedalternativ for kaidisponering for cruiseanløp, dvs. eksisterende kaier, som er foreslått av Stavangerregionen Havn vil medføre ca. 4 540 cruisepassasjerer i sentrum i samtid, som er ca. 600 færre enn maks. tall for besøkende i samtid i sentrum i 2019.

- Attraksjoner i sentrum og i regionen samt buss- og båtselskapene har kapasitet til å håndtere og distribuere cruisetrafikken på 2019 nivå både i Stavanger sentrum og til besøksteder i regionen.

- Bygging av ny kai ved Bjergsted vil i tillegg til eksisterende kaier øke havnens maksimale kapasitet betydelig sammenlignet med foreslått Hovedalternativ. Maks. kapasitet med ny kai vil være ca. 14 100 cruisepassasjerer pr. dag (ref. foreslått Sekundæralternativ.) Dette tilsvarer 2 500 flere passasjerer i sentrum i samtid enn høyeste dagstall som var registrert i 2019 og 3 100 flere passasjerer i sentrum i samtid sammenlignet med Hovedalternativ.

- Ut fra vurderinger av miljømessige konsekvenser som cruisetrafikken representerer for Stavanger i 2019, er det ikke påvist at cruisetrafikken overskrider vedtatte tålegrenser for lokale utslipp. Modellberegninger utført av NILU viser at utslipp fra cruiseskipene i Stavanger ikke bidrar i betydelig grad til lokal forurensing.

- Cruisetrafikken til Stavanger utgjør en betydelig omsetning i byen og regionen og den gir grunnlag for en rekke arbeidsplasser og representerer i stor grad eksportinntekter. En rekke bedrifter i Stavanger sentrum og i regionen har cruisetrafikk som en viktig inntektskilde.

- *«Lov om havner og farvann»* og vedtaket i Stavanger kommune gir ulike føringer for hvordan Stavanger skal forholde seg mht. antall cruiseanløp. Mottaksplikten kan være en utfordring i denne sammenheng.

6.2 ANBEFALINGER

Det er foretatt analyser og vurderinger iht modell for tålegrensevurderinger. De enkelte dimensjonene er vurdert hver for seg, basert på tilgjengelig informasjon, samtaler med representanter for ulike deler av næringen og samlet i arbeidsgruppen som har jobbet med prosjektet. Basert på vurderingene og det som er framkommet i analysearbeidet gis følgende anbefalinger.

- Dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør beregnes ut fra antall cruisepassasjerer til Stavanger i samtid, og ikke antall cruiseskip, da cruiseskipene varierer mye i størrelse og passasjerkapasitet.

- Antall cruisepassasjerer i samtid, hovedsakelig basert på havnens tålegrense, (dvs. maks. kapasitet) og byens tålegrense, dvs. hva sentrum tåler av besøkende i samtid, bør være styrende for omfanget av fremtidig cruisetrafikk til Stavanger.

- Stavangerregionen Havn IKS sitt foreslåtte Hovedalternativ for kaidisponering med dagens kaistruktur innebærer ca. 4 540 cruisepassasjerer i samtid i sentrum. Hovedalternativet vil

medføre færre cruisepassasjerer til Stavanger i samtid enn det som har vært registrert som høyeste dagstall for antall cruisepassasjerer i sentrum pr. dag i 2019 og tidligere år. Basert på tålegrensevurderingene vi har gjort vil Stavanger tåle cruisetrafikk på minimum samme nivå som i 2019 uten at dette vurderes som å gå ut over byens tålegrenser. Det betyr at Stavanger kan ta imot minimum 600 flere cruisepassasjerer til sentrum i samtid enn det som Hovedalternativet innebærer.

En øvre tålegrense for antall cruisepassasjerer i samtid i Stavanger sentrum vil derfor være minimum 5 100 cruisepassasjerer, uten at dette vil medføre økning i negative konsekvenser for byen. Dette var høyeste dagstall i 2019,

Det er vanskelig å sette et eksakt tall for hvor høyt en øvre grense for antall cruisepassasjerer i sentrum i samtid bør være, men ut fra tålegrensevurderingene som er gjort, er det er rom for et noe høyere maks. tall pr. dag enn i 2019, uten at noen av de tålegrensene som er vurdert vil overskrides.

- 79% av cruisetrafikken til Stavanger skjer i perioden mai-august, målt i antall passasjerer. Cruisetrafikken er i stor grad konsentrert til en relativt kort periode på 4 måneder. Samtidig er 29 av dagene i denne perioden uten cruiseanløp. Videre er det på årsbasis 215 dager uten cruiseanløp til Stavanger.

  Stavanger sentrum tåler en økning i cruisetrafikken, spesielt på dager med lite eller ingen cruisetrafikk, og i perioder utenom toppsesongen. Da kan man få til en økning totalt sett uten å øke belastningen i sentrum og på attraksjoner og severdigheter i sentrum og i regionen. I perioden september til mai er det lite cruisetrafikk, og mye ledig kapasitet både i havn, sentrum og i regionen. En jevnere fordeling av cruisetrafikken på årsbasis vil også kunne bidra til sesongforlengelse, økt helårlig verdiskaping og sikre grunnlaget for helårs arbeidsplasser både i Stavanger og i regionen.

  Det anbefales at en prioriterer arbeidet med bedre distribusjon av cruisetrafikken i tid, slik at cruisetrafikken blir mindre konsentrert og bedre distribuert i tidsperioder med liten eller ingen cruisetrafikk.

- Cruisetrafikk til Stavanger utenom sommersesongen bør prioriteres som innsatsområde da dette representerer et stort potensial for sesongforlengelse.

- Det bør lages en tiltaksplan for å spre cruisetrafikken best mulig i tid, øke skipenes liggetid og arbeide for en større bredde i ankomsttidspunkter av avreisetidspunkter for cruiseskipene.

- Stavangerregionen Havn IKS sitt foreslåtte Sekundæralternativ som forutsetter ny kai ved Bjergsted i tillegg til eksisterende kaier, vil medføre en økt maks. kapasitet fra 2027-2028 på 14 117 passasjerer til Stavanger i samtid og maks. 7 644 passasjerer i samtid til sentrum. Det anbefales at det gjøres en ny vurdering av hva som bør være øvre grense for antall cruisepassasjerer i sentrum i samtid dersom det vedtas å bygge ny kai.

- Strandkaien, Konserthuskaien og Skansekaien bør benyttes for cruiseanløp. I noen grad kan Skagenkaien benyttes basert på avtale mellom Stavanger kommune og Stavangerregionen havn IKS. Antall anløp av mindre cruiseskip til Skagenkaien bør holdes på et minimum.

- I prosessen for å sertifisere Stavanger som Bærekraftig Reisemål bør en sikre at alle kriterier og indikatorer knyttet til cruisedestinasjoner følges opp med konkrete tiltak. Gjennom en slik prosess vil man sikre at Stavanger tilfredsstiller nasjonale bærekraftmål knyttet til cruiseturisme.

7. EVALUERING OG TILTAKSPLAN

Tålegrensevurderingene i denne rapporten er basert på 7 ulike dimensjoner som er vurdert. Her er det innhentet tilgjengelig faktainformasjon samt uttalelser og synspunkter fra næringsaktører som er involvert i cruiseturismen i Stavangerregionen, ulike etater i Stavanger kommune, Region Stavanger, Innovasjon Norge og Stavangerregionen Havn IKS. Analysene er basert på kvantitativ og kvalitativ informasjon som sammen har dannet grunnlaget for vurderinger, konklusjoner og anbefalinger. Arbeidet har vært et pilotprosjekt i regi av Innovasjon Norge og det er derfor ingen tilsvarende analyser i Norge hvor en har kunnet hentet erfaring og innspill fra. Arbeidet er basert på ulike modeller som er beskrevet i internasjonale analyser og rapporter, og forsøkt satt inn i en kontekst som er relevant for norske forhold. Det er ikke gjort strømningsanalyser som viser et faktisk antall personer totalt sett på de ulike stedene i Stavanger til samme tid da slik informasjon ikke foreligger.

Lokalbefolkningens synspunkter på cruiseturisme framkommer gjennom Innovasjon Norge sin innbygger undersøkelse og en masteroppgave fra UiS om temaet. Disse gir noen indikasjoner. Det foreligger imidlertid ingen omfattende innbygger undersøkelse for Stavanger som belyser synspunkter og holdninger på et brede grunnlag. En slik undersøkelse bør gjørs for å få et mer komplett bilde av lokalbefolkningens synspunkter mht cruiseturisme og turisme generelt til Stavanger.

Det har de siste årene vært gjort en rekke tiltak for å styre cruisetrafikken til Stavanger på en best mulig måte mht fordeling av trafikk i samtid. Utvidelsen av småbåthavnen i indre Vågen vil også medføre at anløp av cruiseskip til Stavanger vil forflyttes noe lenge ut i havneområdene og på den måten bli mindre dominerende i de indre havneområder.

Cruisestrategien for Stavanger 2020-2030 beskriver en rekke tiltak som enten er gjennomført eller skal gjennomføres i tiden fremover. I arbeidet med tålegrenseanalysen er det også laget et utkast til tiltaksplan. Denne vil sammen med tålegrenseanalysen være en del av grunnlaget for handlingsplanen som Stavangerregionen Havn IKS nå skal utarbeide.

Cruiseturismens påvirkning og betydning har i lang tid vært preget av synsing og utsagn basert på hvor man står i denne diskusjonen. Det vil kunne være til stor nytte dersom man kan få til en god kommunikasjon av faktainformasjon knyttet til cruiseturisme til Stavanger, der man legger kartlagte data i tålegrenseanalysen til grunn.

Det bør også vurderes å få utarbeidet en analyse som kartlegger den økonomiske effekten av cruiseturisme til Stavangerregionen. Denne analysen bygger på økonomiske størrelser fra undersøkelser

som er gjort på nasjonal basis og som gir gode indikasjoner, men som ikke er basert på spesifikke tall for regionen.

For å styrke samarbeidet mellom alle som er involvert i cruiseturisme bør man også vurdere å etablere et regionalt cruisenettverk der alle lokale leverandører kan samles for kunnskapsdeling, erfaringsutveksling og for å sikre god informasjonsflyt mellom aktørene. Videre vil et slikt nettverk kunne bidra til bedre samarbeid mellom aktører som igjen kan bidra til å øke den regionale verdiskapingen knyttet til cruiseturisme. Et cruisenettverk kan også være et felles talerør ut mot rederier og operatører og være en god kommunikasjonskanal inn mot offentlige etater.

Vedlegg.

Vedlegg 1 Fordeling type overnatting i Rogaland, sommeren 2021

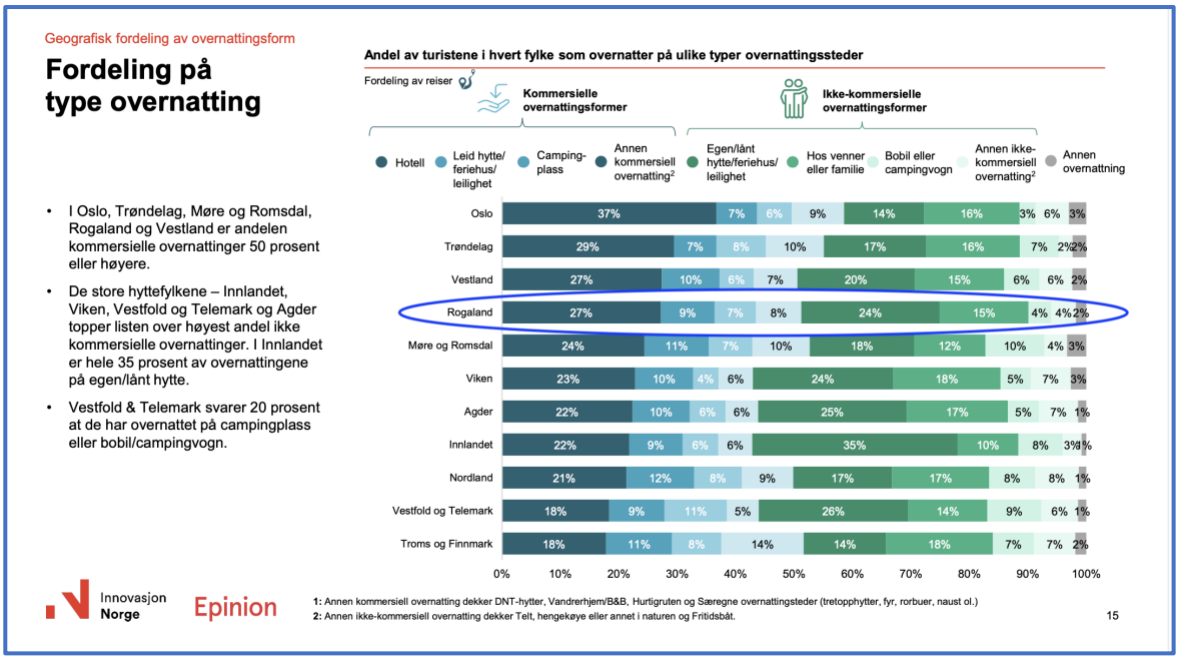
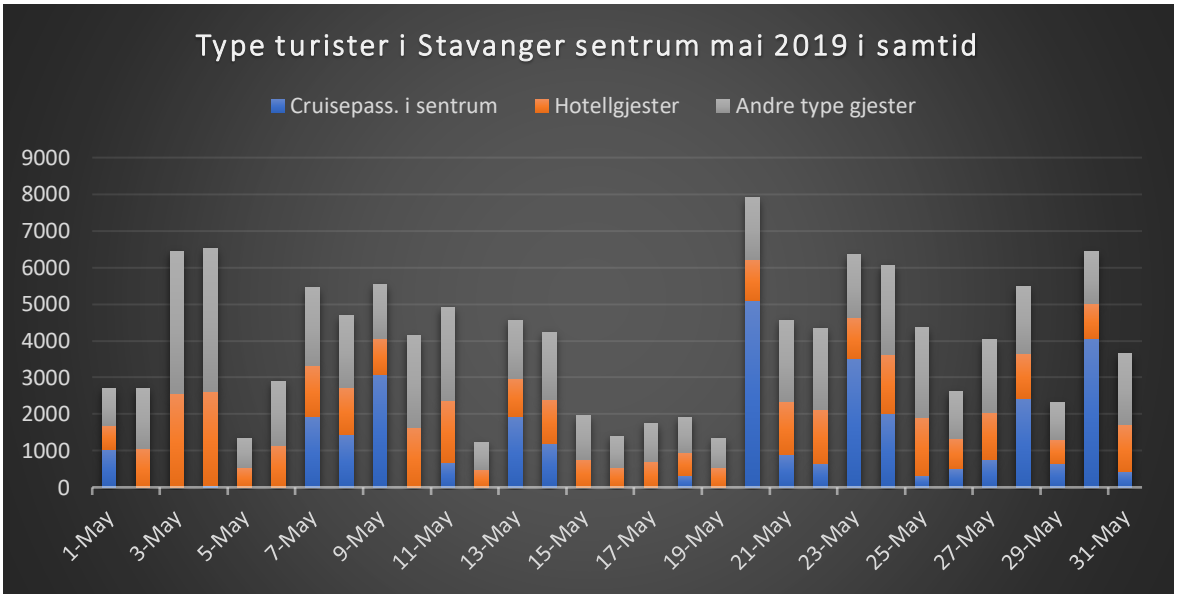


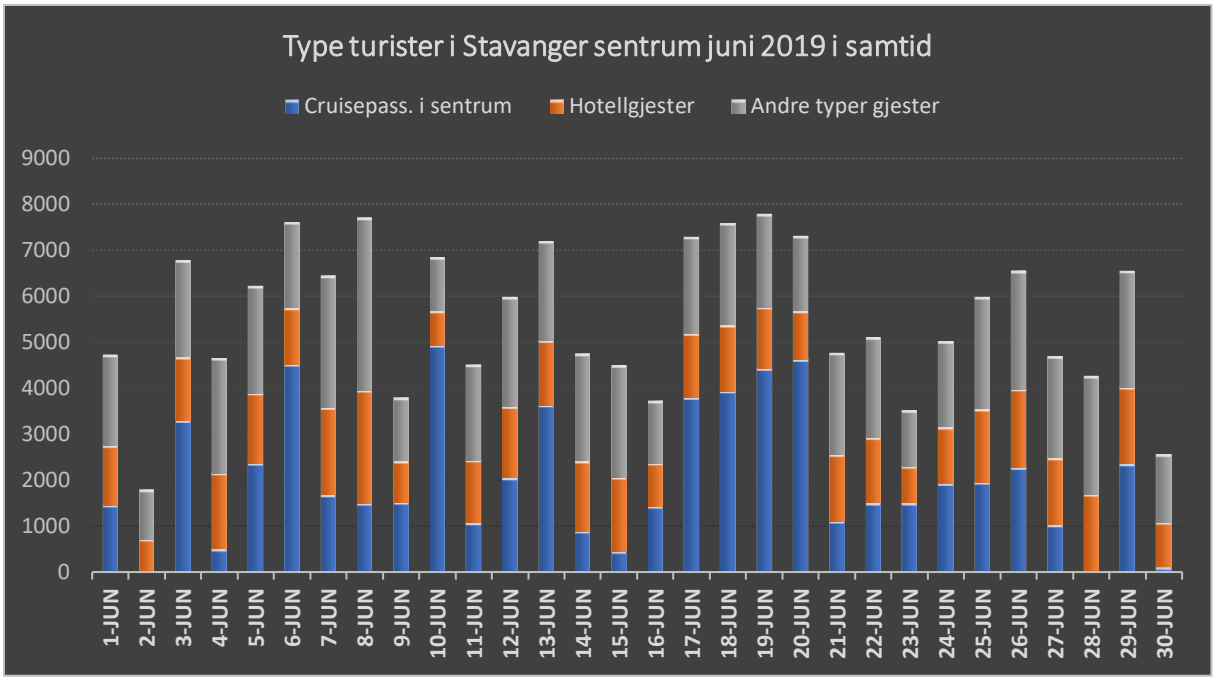
Fig.2 Fordeling type overnatting, sommersesongen 2021

Vedlegg 2:

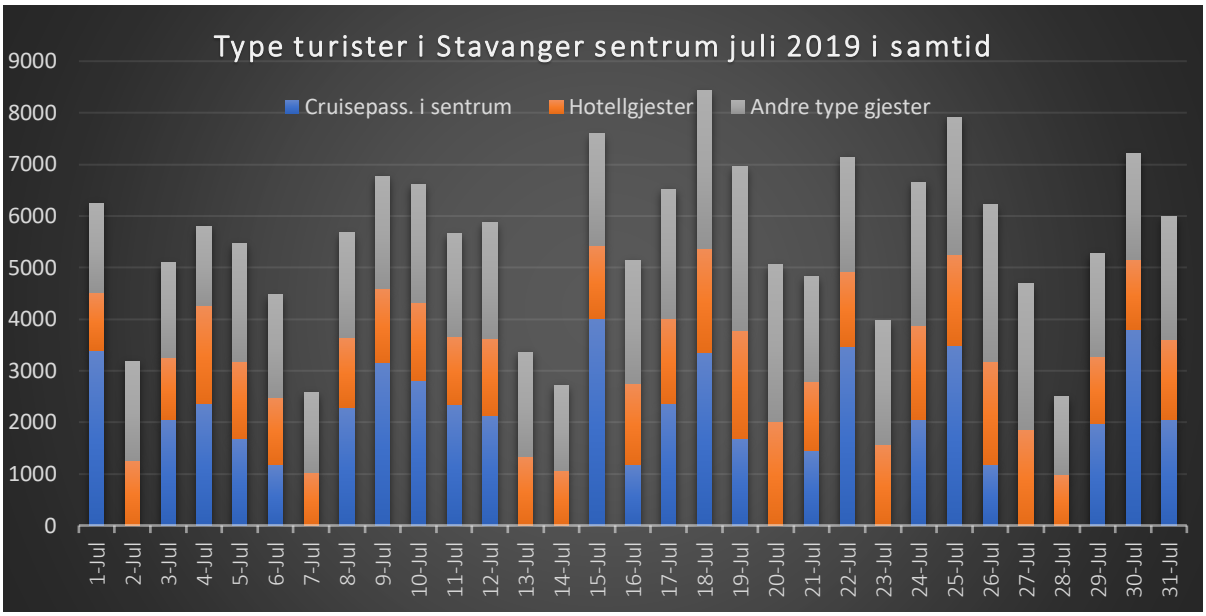
SAMLET TURISME I STAVANGER SENTRUM I SOMMERSESONGEN 2019



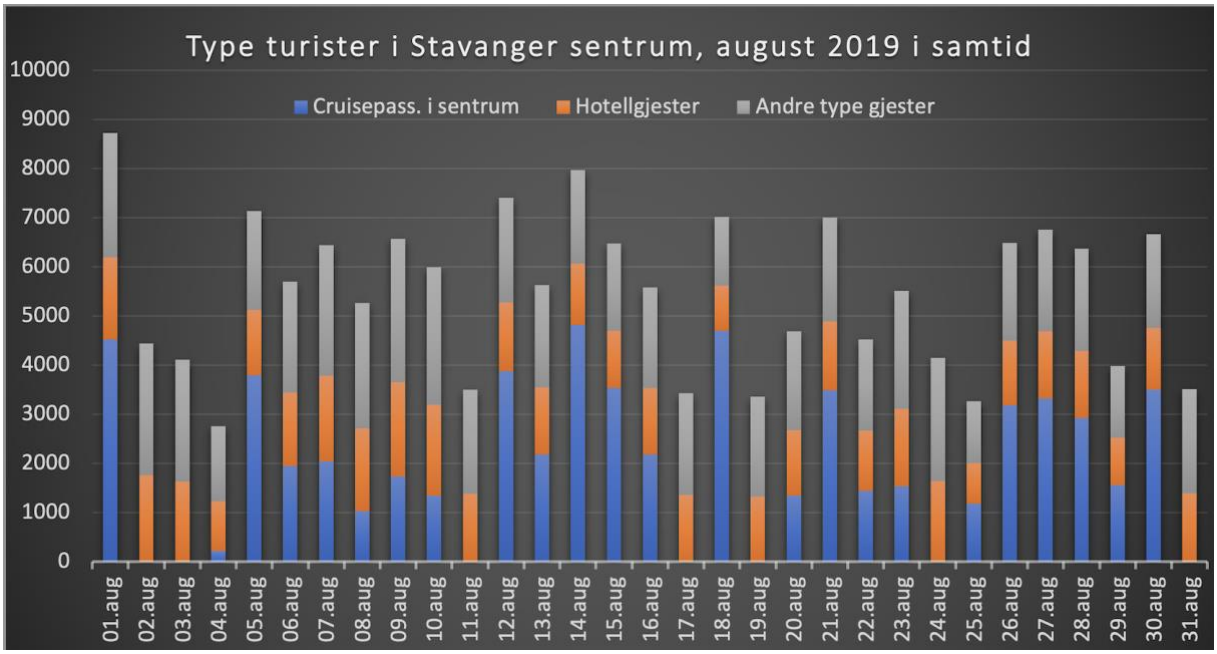
Totalt var det 123 770 tilreisende personer i Stavanger sentrum i løpet av mai, der 33 000 var cruiseturister, dvs. ca. 27% av alle tilreisende, og med høyeste dagstall for cruisegjester på 5 088. Antall landbaserte gjester fra alle andre typer overnatting var 90 760 i mai. Høyeste totalt antall besøkende pr. dag i Stavanger sentrum i mai var 8 000.



Totalt var det 166 130 tilreisende personer i Stavanger sentrum i løpet av juni, der 61 800 var cruiseturister, dvs. ca. 37% av alle tilreisende. I juni var det 61 800 cruisegjester i Stavanger sentrum og høyeste dagstall var 4 621. Antall landbaserte gjester fra alle andre typer overnatting var 104 330. Høyeste totalt antall besøkende pr. dag i Stavanger sentrum i juni var 7 800.

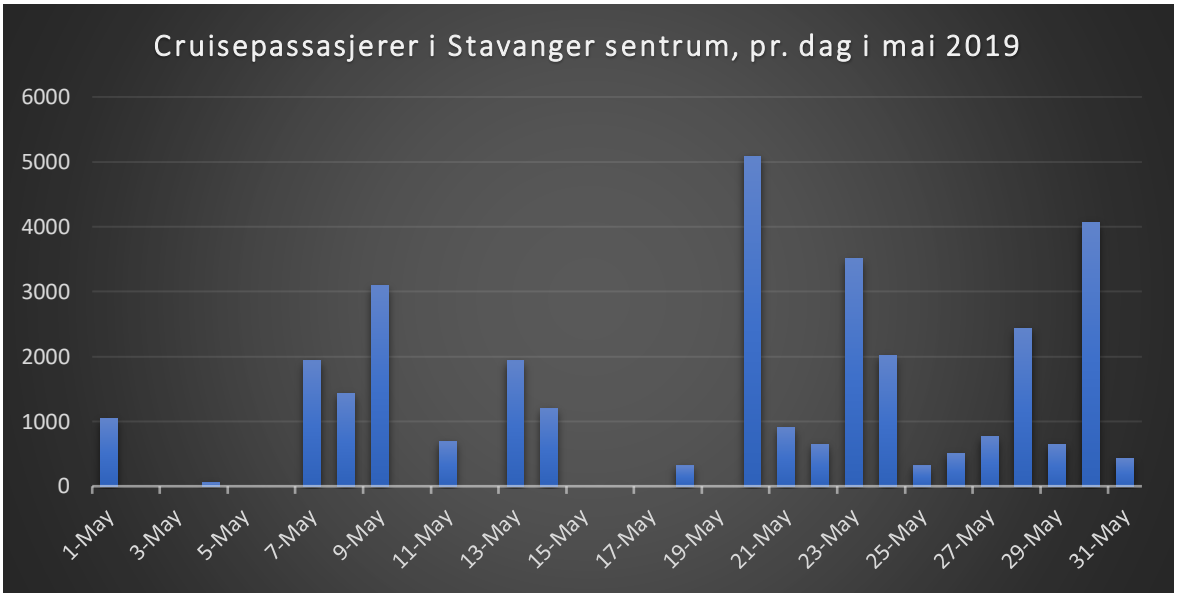


Totalt var det 171 600 tilreisende personer i Stavanger sentrum i løpet av juli, der 55 500 var cruiseturister, dvs. ca. 32 % av alle tilreisende. I juli var det 55 500 cruisegjester i Stavanger sentrum og høyeste dagstall var 4 004. Antall landbaserte gjester fra alle andre typer overnatting var 116 100. Høyeste totalt antall besøkende pr. dag i Stavanger sentrum i juli var 8 434.

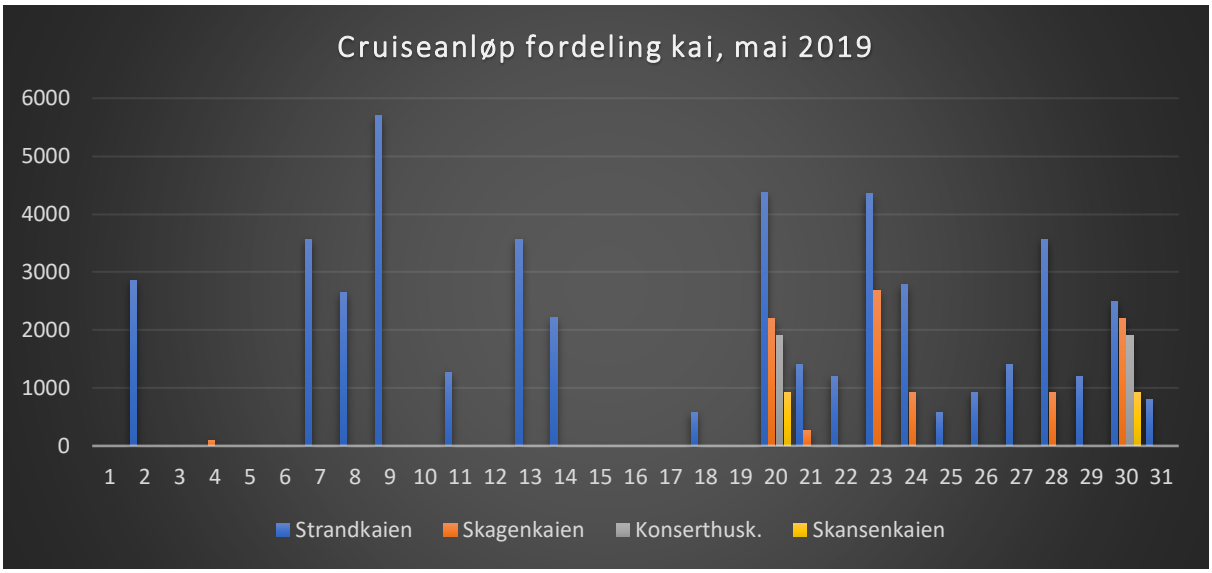


Totalt var det 170 500 tilreisende personer i Stavanger sentrum i løpet av august, der 61 500 var cruiseturister, dvs. ca. 36 % av alle tilreisende. I august var det 61 500 cruisegjester i Stavanger sentrum og høyeste dagstall var 4 700. Antall landbaserte gjester fra alle andre typer overnatting var 109 00. Høyeste totalt antall besøkende pr. dag i Stavanger sentrum i august var 8 725.

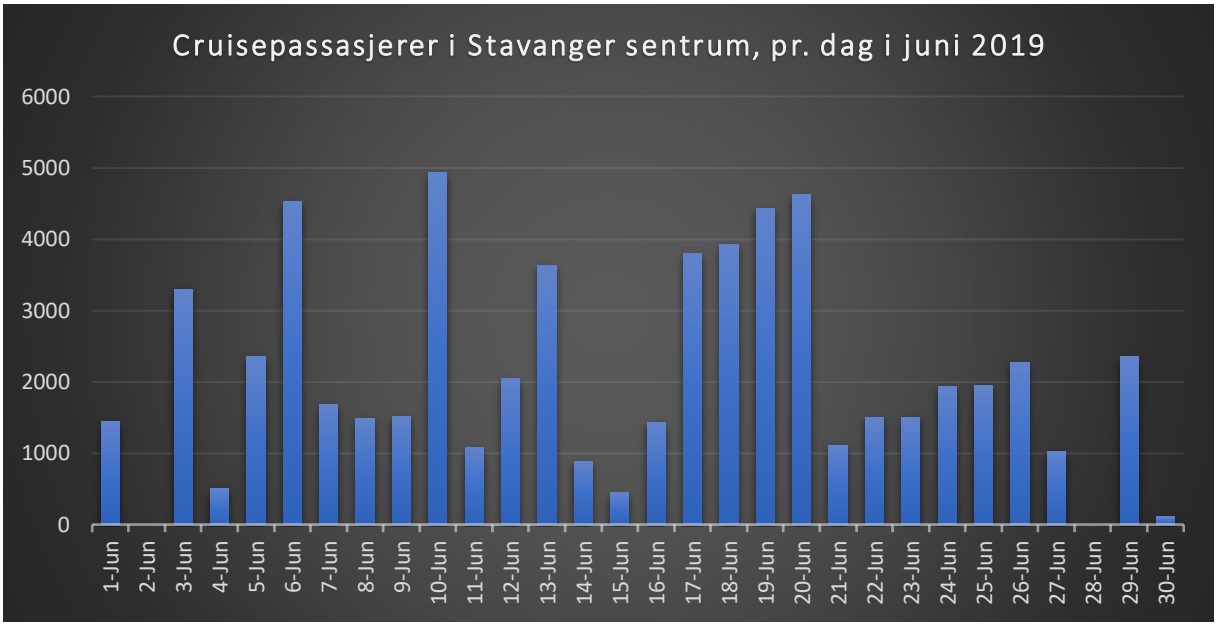
VEDLEGG 3. FORDELING CRUISETRAFIKK MAI-AUGUST 2019



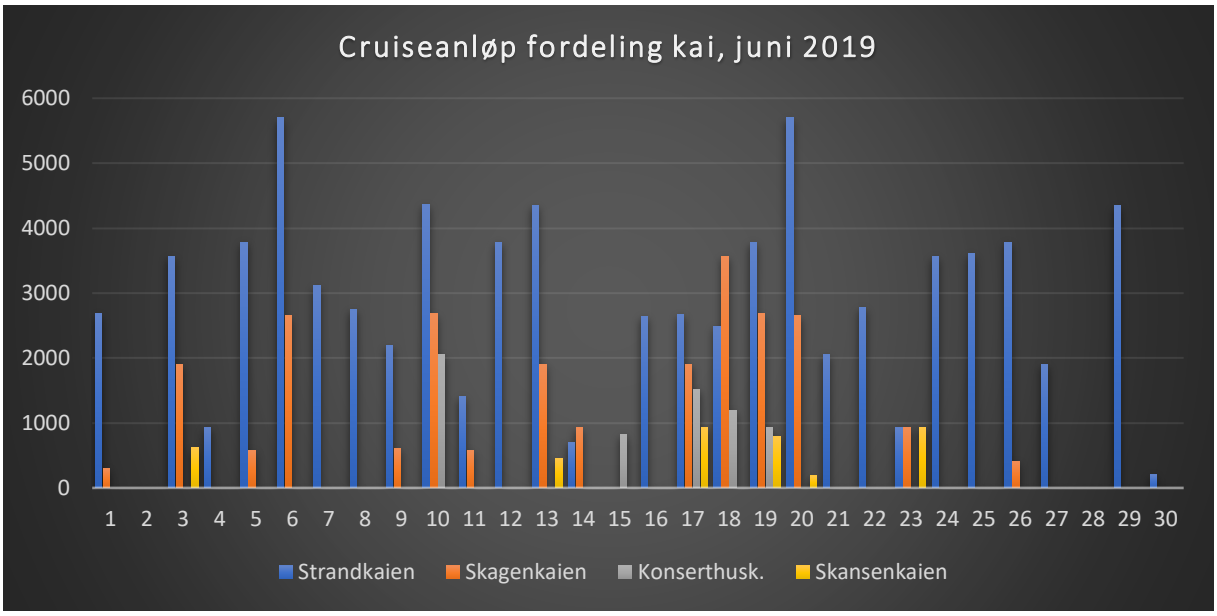
I mai var det til sammen 56 335 cruisepassasjerer til Stavanger. Av disse var det 33 800 som oppholdt seg i sentrum. Høyeste passasjertall pr. dag var 5 088 passasjerer i Stavanger sentrum, fordelt på 4 skip, Laveste tall pr. dag var 314 passasjerer. Det var 21 dager med anløp og 10 dager uten anløp i mai. Det var 2 dager med 4 anløp, ingen dager med 3 anløp og 4 dager med 2 cruiseanløp. I 14 av de 21 dagene med cruiseanløp var det kun 1 anløp pr. dag.



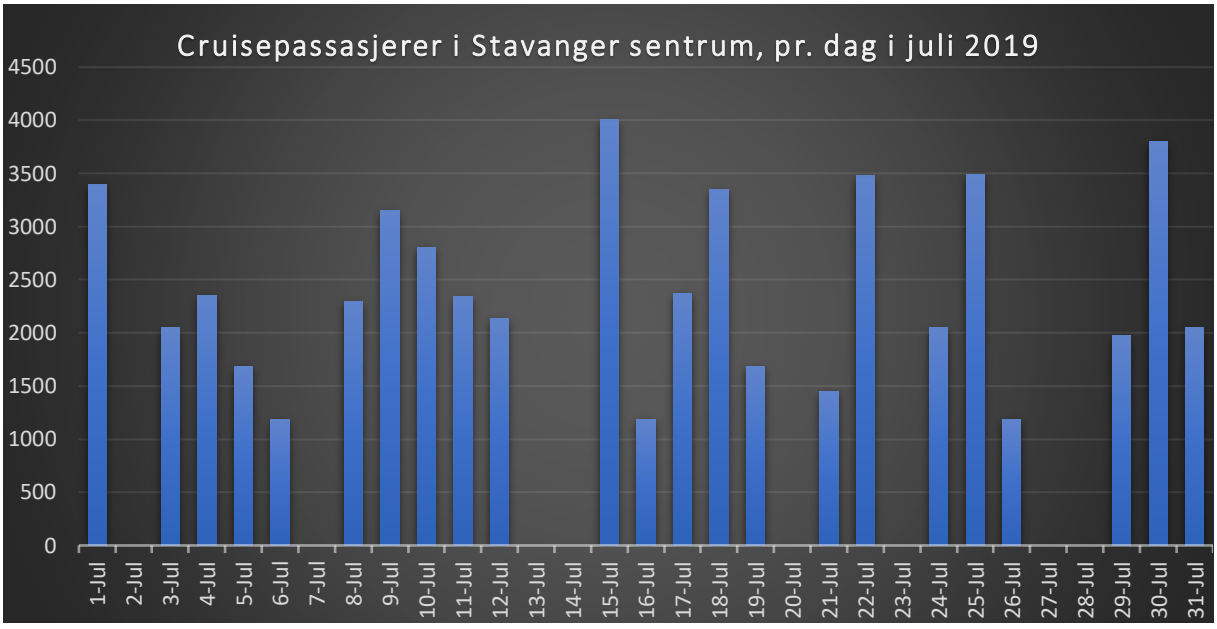
Tabellen viser bruk av kaiområder for cruiseanløp i mai 2019. Det var til sammen 31 cruiseanløp i mai og 20 av disse anløpene benyttet Strandkaien. Det var 7 anløp til Skagenkaien og 2 anløp til hhv Konserthuskaien og Skansekaien. På de 2 dagene i mai med 4 anløp var alle 4 aktuelle kaier i bruk. Av 21 anløpsdager i mai var Strandkaien benyttet 20 dager.



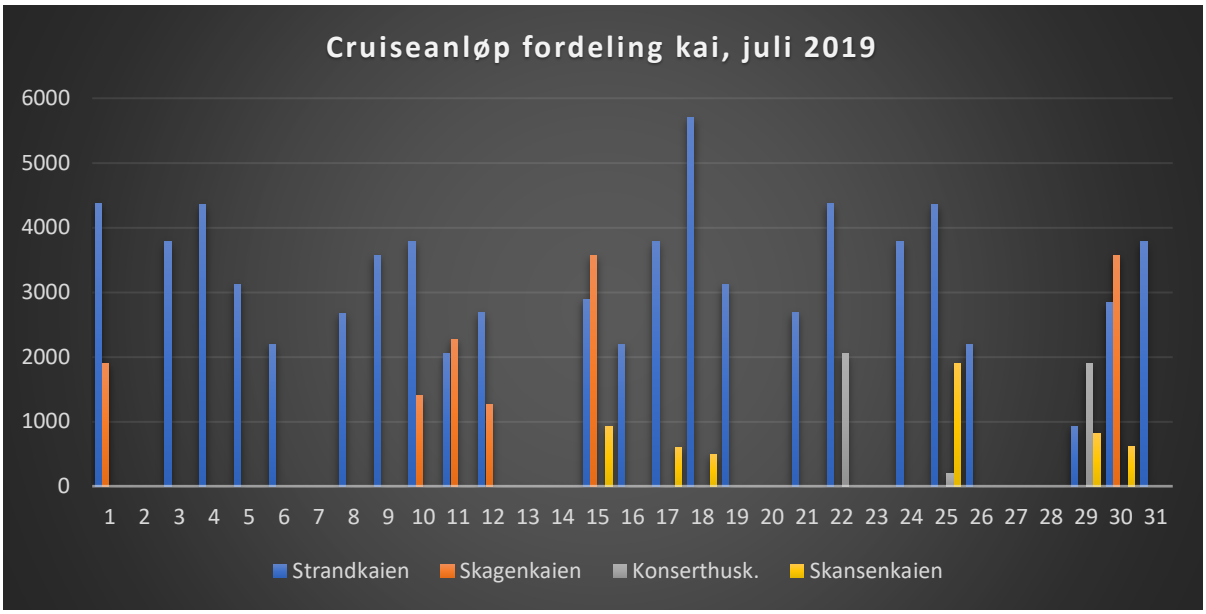
I juni var det til sammen 102 591 cruisepassasjerer til Stavanger. Av disse var det 61 554 passasjerer som oppholdt seg i sentrum. Høyeste passasjertall pr. dag i Stavanger sentrum var 4 929 fordelt på 3 anløp og laveste dagstall var 110 passasjerer. Det var 28 dager med anløp og 2 dager uten anløp i juni. Det var 2 dager med 4 anløp, 6 dager med 3 anløp og 7 dager med 2 cruiseanløp. I 13 av de 28 dagene med cruiseanløp i juni var det kun 1 anløp pr. dag.



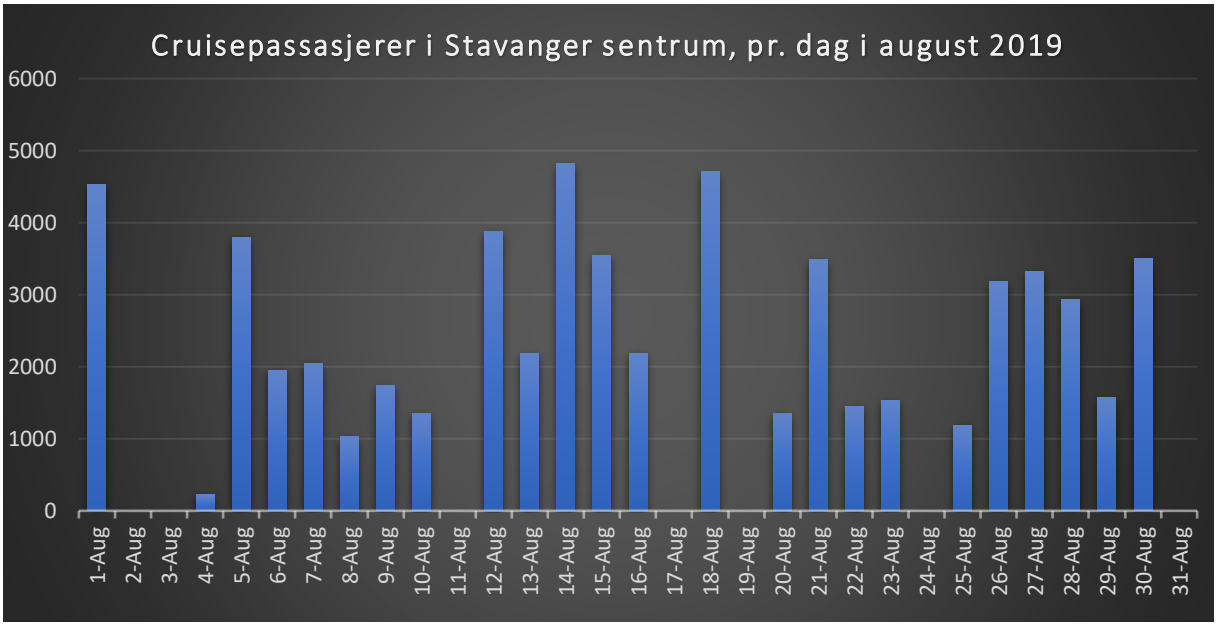
Det var 54 cruiseanløp i juni. 28 av disse anløpene benyttet Strandkaien, 15 anløp var ved Skagenkaien, 6 anløp ved Skansekaien og 5 anløp ved Konserthuskaien. Strandkaien ble benyttet alle dager med cruiseanløp i juni. De dagene det var kun 1 cruiseskip til Stavanger ble Strandkaien alltid benyttet. På de 2 dagene i juni med 4 cruiseanløp ble alle de fire kaiene benyttet.



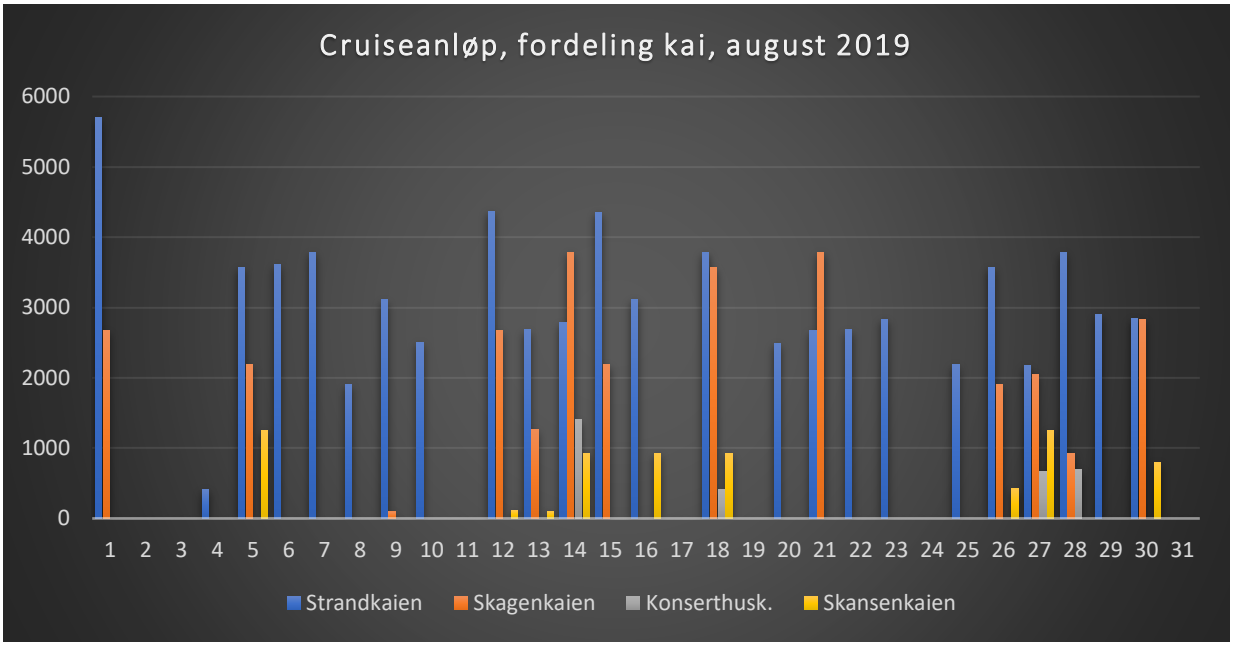
I juli var det til sammen 91 083 cruisepassasjerer til Stavanger, noe mindre enn i juni. Av disse var det 54 650 passasjerer som oppholdt seg i sentrum. Høyeste passasjertall pr. dag var 4 004 i Stavanger sentrum, fordelt på 3 anløp. Det var 23 dager med anløp og 8 dager uten anløp i juli. Det var ingen dager med 4 anløp, 4 dager med 3 anløp og 8 dager med 2 cruiseanløp. I 11 av de 23 dagene med cruiseanløp var det kun 1 anløp pr dag.



Strandkaien ble benyttet alle 23 dager med cruiseanløp i juli. Alle de 11 dagene med 1 cruiseanløp ble Strandkaien benyttet. Totalt var det 39 anløp til Stavanger i juli (54 anløp i juni). Av disse var 23 av anløpene til Strandkaien, 7 anløp til Skagenkaien, 6 anløp til Skansekaien og 3 anløp til Konserthuskaien. Det var ingen dager med 4 anløp i juli.

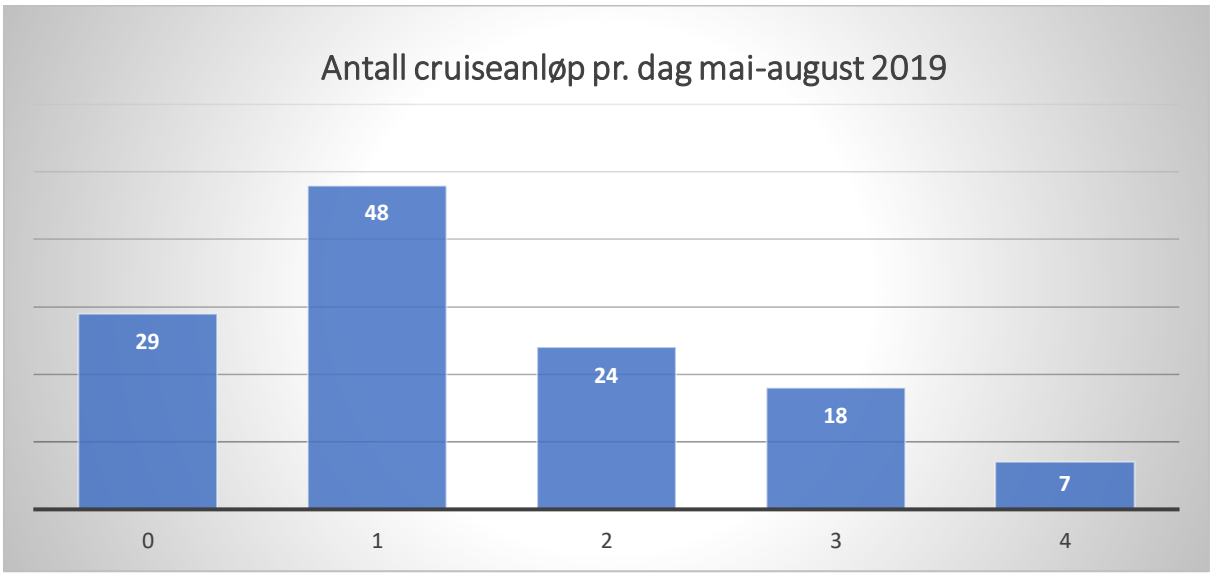


I august var det til sammen 102 555 cruisepassasjerer til Stavanger, omtrent samme tall som for juni. Av disse var det 61 533 passasjerer som oppholdt seg i sentrum. Høyeste passasjertall pr. dag var 4 816 til Stavanger sentrum, fordelt på 4 anløp. Det var 24 dager med anløp og 7 dager uten anløp i august. Det var 3 dager med 4 anløp, 6 dager med 3 anløp og 5 dager med 2 cruiseanløp. I 10 av de 24 dagene med cruiseanløp var det kun 1 anløp pr dag.

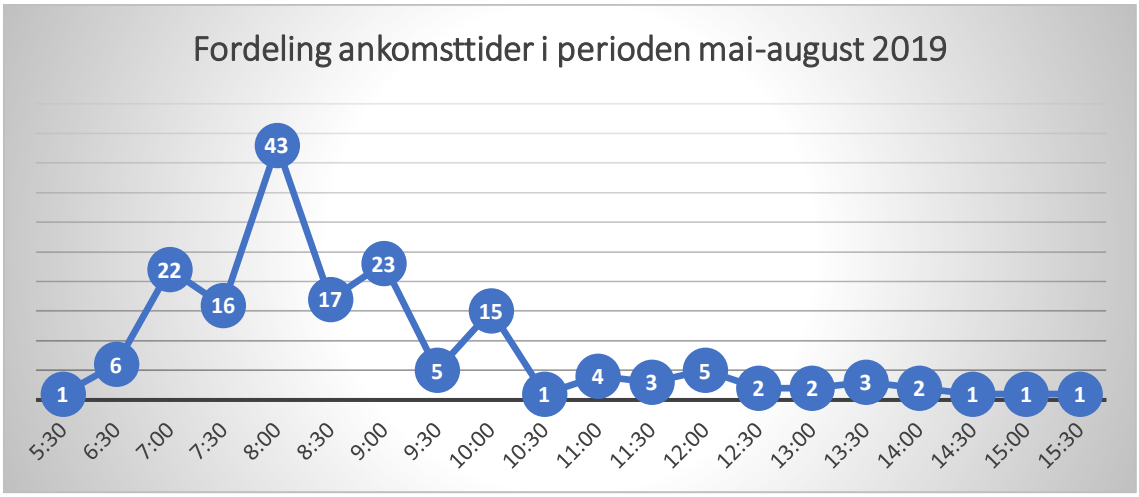


Totalt var det 50 cruiseanløp til Stavanger i august. Av disse var 24 anløp til Strandkaien, 13 anløp til Skagenkaien, 9 anløp til Skansekaien og 4 anløp til Konserthuskaien. Det var 3 dager med 4 anløp i august og det var 10 dager med 1 cruiseanløp. Strandkaien ble benyttet alle de 24 dagene med cruiseanløp i august.

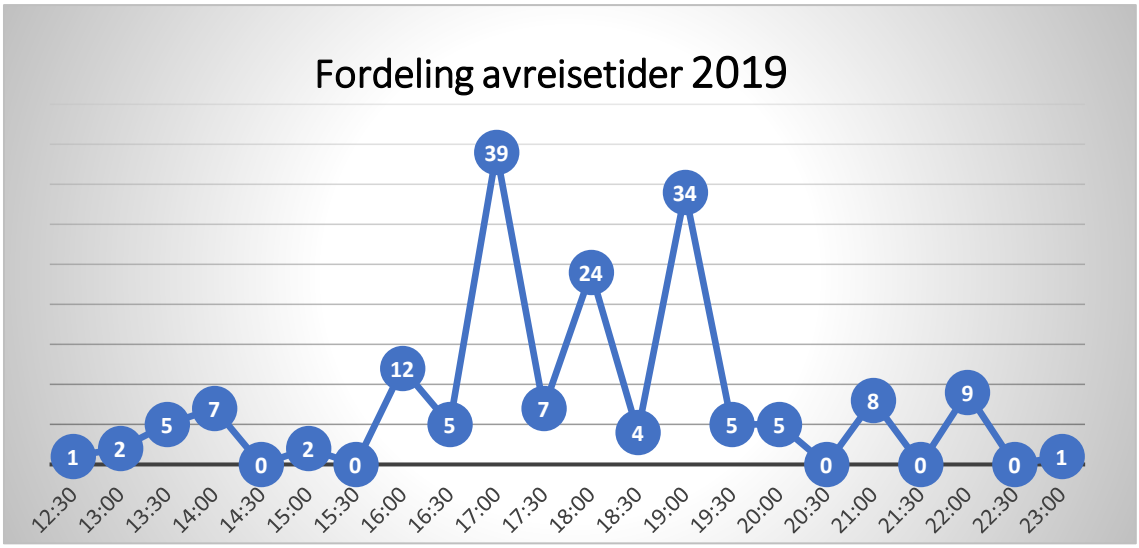
Vedlegg 4



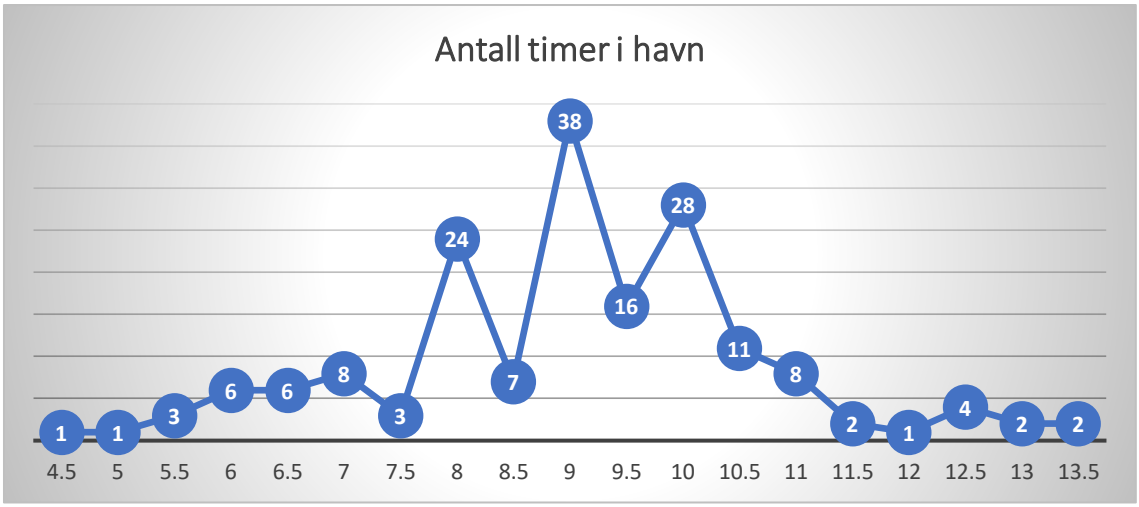
Vedlegg 5



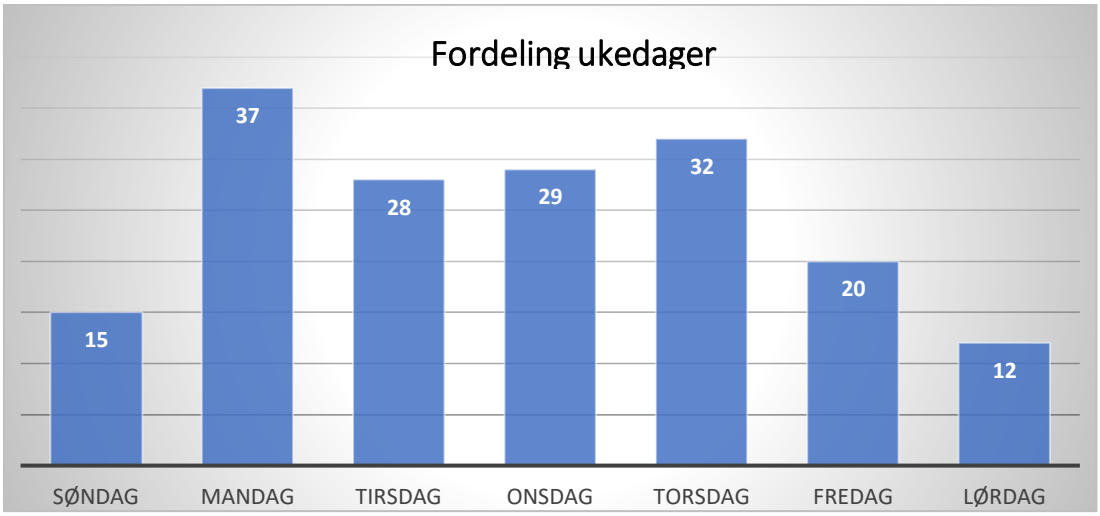
Vedlegg 6



Vedlegg 7



Vedlegg 8


Fordeling ukedager
37
28
29
32
20
15
12
SØNDAG
MANDAG
TIRSDAG
ONSDAG
TORSDAG
FREDAG
LØRDAG

Vedlegg 9

NOTAT

Dimensjonerende havneinfrastruktur for cruiseanløp Stavanger havn

Formål: Grunnlag til tålegrense havn i Tålegrenseanalyse Stavanger sentrum
Utarbeidet av: Stavangerregionen Havn IKS («SRH»)
Dato: 21.12.2021

1. Bakgrunn og premisser

Tålegrenseanalysen skal være grunnlag for å lage *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger havn*, som et tiltaksdokument til *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*. Det er en målsetning at handlingsplanen skal ha en tidshorisont til 2030, men den må allikevel ta hensyn til eksisterende forhold som det går an å tilrettelegge tiltak for.

Eksisterende havneinfrastruktur må være utgangspunkt for tålegrenseanalysen. Analysen skal bidra med synliggjøring av bevegelsesmønster for cruiseturister basert på erfaringer hittil.

Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 («KDP-S») gir føringer med juridisk virkning til disponering av eksisterende havneinfrastruktur, nybygg av Bjergstedkaien og forlengelse av Skansekaien. Begge nybygg betinger landvinning med byutvikling på bakareal til kai. Etter planvedtak er det i tillegg nye politiske anmodninger til bruk av Skagenkaien og Strandkaien i Indre Vågen. Småbåthavnen i Indre Vågen ble utvidet i 2021, og dette innskrenker lengden på skipsanløp til Skagenkaien.

Nybygging av Bjergstedkaien og Skansekaien kan ikke legges til grunn som et hovedalternativ til tålegrenseanalysen.

SRH oppfatter at det er et politisk flertall for at Stavanger havn fortsatt skal være en cruisedestinasjon. Det er kartlagt hvilke muligheter det er for cruiseanløp i regionen utenfor sentrumshavnen, som er omtalt i SRHs *Plan for havneutvikling*.

En stor andel av cruiseskipene har en lengde på mer enn 300 meter, og trenden er at en økende andel av cruisemarkedet kommer i denne kategorien. Det er kun Strandkaien og Skagenkaien som hittil har kunnet ta imot så lange cruiseskip i Stavanger. Etter utvidelsen av gjestehavnen i Indre Vågen er maks lengde skip til Skagenkaien redusert til 255 meter.

KDP-S innskrenker bruken av Skagenkaien for et antall cruiseanløp til et minimum. Vedtak i Stavanger formannskap i september 2020 uttrykker at det ikke skal tillates cruiseanløp til Indre Vågen etter 2023. Indre Vågen består av store deler av Skagenkaien og en andel av Strandkaien. Strandkaien er hovedkai for cruiseanløp, og har best infrastruktur og mest trygge forhold til f.eks. cruisegjester og avfallshåndtering.

Havneinfrastruktur for cruiseanløp har mange vilkår. Lengden på skipet setter betingelser for hvilken kai som kan benyttes og anløpsbegrensninger til samtidig bruk av andre kaier.

Stavangerregionen Havn IKS Strandkaien 46, 4005 Stavanger, Norge (+47) 51 50 12 00 post@stavanger.havn.no stavanger.havn.no

Dersom Strandkaien ikke kan benyttes til cruiseanløp vil om lag 80-90 % av dagens cruisemarked ikke få tilgang til Stavanger havn og regionen.

Et langt skip til Strandkaien utelukker cruiseanløp til Konserthuskaien. Det bestilles cruiseanløp for de lengste cruiseskipene først, som regel 3 år før anløp. De mellomstore cruiseskipene, som Aida, bestiller gjerne 1-2 år før anløp. Hurtigrutens mindre cruiseskip er eksempel på en type anløp som det politiske flertallet synes å ønske at man har kapasitet til uansett. For å ivareta et cruisemarked på et visst nivå, og samtidig kunne tilby kai til f.eks. Hurtigruten, må det være tillatt med anløp av inntil 140 meters cruiseskip til ytre del av Skagenkaien, når det ikke kan løses på annen måte. Det er svært få cruiseskip med lengde under 140 meter som anløper Stavanger, utenom Hurtigrutens flåte.

Dimensjonerende skip for 2023 og 2024+ er Iona (337 m, 6.509 pax), Viking Star-klasse (228 m, 954 pax), AIDAsol-klasse (253 m, 2.686 pax) og Hurtigruten/Otto Sverdrup (138 m, 919 pax).

Dimensjonerende lengde cruiseanløp, uten hensyn til samtidighet i anløp: Konserthuskaien 280 meter, Strandkaien 345 meter, Skansekaien 230 meter og Skagenkaien 255 meter i 2022-2023 og 140 meter fra 2024.

2. Endringer og tilpasninger siste årene

Det er allerede gjort tiltak for cruiseanløp av hensyn til andre interesser i byen. Eksempler på dette er:

- Det unngås cruiseanløp på merkedager og festivaldager, der dette gir utfordringer.
- Prissystemet for kaivederlag er tilpasset slik at skipene som forurenser mest må betale mer.
- Flere cruiseskip som anløper Stavanger er utslippsfrie med naturgass (LNG). For anløpsbestillinger i 2021 er 40 skip LNG-drevne, med en passasjerkapasitet på 5 200-6 500.
- Stavanger skal være en helårs cruisehavn, og det arbeides løpende med å påvirke til dette.

3. Muligheter for cruiseanløp

- 2019 er kartleggingsgrunnlag i tålegrenseanalysen.
- 2020-2023 gjennomføres midlertidige tiltak.
- 2024+ representer forslag til fremtidig dimensjonerende bruk, avhengig av lengde på anløpende skip.

De dimensjonerende scenarier for hovedalternativ og sekundæralternativ er utarbeidet med grunnlag i maksimering av antall cruisepassasjerer. Cruiseanløp av størrelsen «Iona» på Strandkaien utelukker samtidig cruiseanløp ved Konserthuskaien. Faktisk tålegrense for havn er derfor ikke knyttet utelukkende til maks antall passasjerer, men også til mulighet for samtidig anløpende skip i forhold til størrelsen. Med utgangspunkt i de eksisterende cruisekaiene; Konserthuskaien, Strandkaien, Skagenkaien og Skansekaien kan havnens tålegrense som hovedalternativ også være 4 samtidige cruiseanløp.

4. Cruisegjester som besøkende i Stavanger sentrum

Det oppfattes at tålegrenseanalysen for Stavanger skal analysere konsekvenser av dimensjonerende mengde turister som er til stede samtidig i Stavanger sentrum. Anslag på antall cruisegjester som i målsatt tidsrom befinner seg i sentrum inkluderes i dimensjonerende mengde turister, med de alternativer for cruiseanløp som er oppgitt som dimensjonerende anløp.

Dimensjonering av cruisegjesters andel som besøkende i Stavanger sentrum beregnes slik:

- Belegg 95 % av pax.
- Herav 95 % passasjerer som går ut av skipet.
- Herav 60 % cruisegjester som besøker Stavanger sentrum.

Dimensjonerende nivåer for hovedalternativ nr 1 og sekundæralternativ nr 2 i tabell nedenfor. Dette er teoretisk beregnet dimensjoner for å maksimere antall passasjerer i samtid. Et skipsanløp ved Strandkaien av mindre størrelse gir mulighet for et fjerde cruiseskip til Konserthuskaien, men gir samlet færre passasjerer.

Alt.	Scenarie år	Maks passasjerer (pax)	Andel cruisegjester som besøker sentrum	Kaier i bruk samtidig til cruiseanløp
1.	Fra 2024	8.382	4.539	Strandkaien (Iona), Skagenkaien (Hurtigruten/Otto Sverdrup), Skansekaien (Viking)
2.	Fra 2027-2028	14.117	7.644	Bjergstedkaien (AIDAnova), Strandkaien (Iona), Skansekaien (Viking)

5. Vurdering av plassering av skipsanløp ved Skagenkaien

Det er vurdert om anløp av Hurtigrutens «Otto Sverdrup» til Skagenkaien kan flyttes lenger ut mot området Ytre Vågen.

Fra et maritimt ståsted vil det være mulig å legge et skip på ca. 140 meter langs Skagen kailinje 04W. Gangveier, telter, avfallshåndtering o.l. vil blokkere Blå promenade. Kailinje O4W har ikke ISPS-gjerder i dag, så eventuelle utfordringer knyttet til det må løses.

Kailinjen OW4 er ca 78 meter. Det smaleste feltet mellom kaifront og Tollboden er om lag 11 meter. Det antas at det er mulig å finne praktiske løsninger for tilstrekkelig bredde for både ISPS-sonen og ivaretakelse av passasje for Blå promenade.

Vedlegg

Bilag 1: Illustrasjon eksisterende cruisekaier Stavanger havn

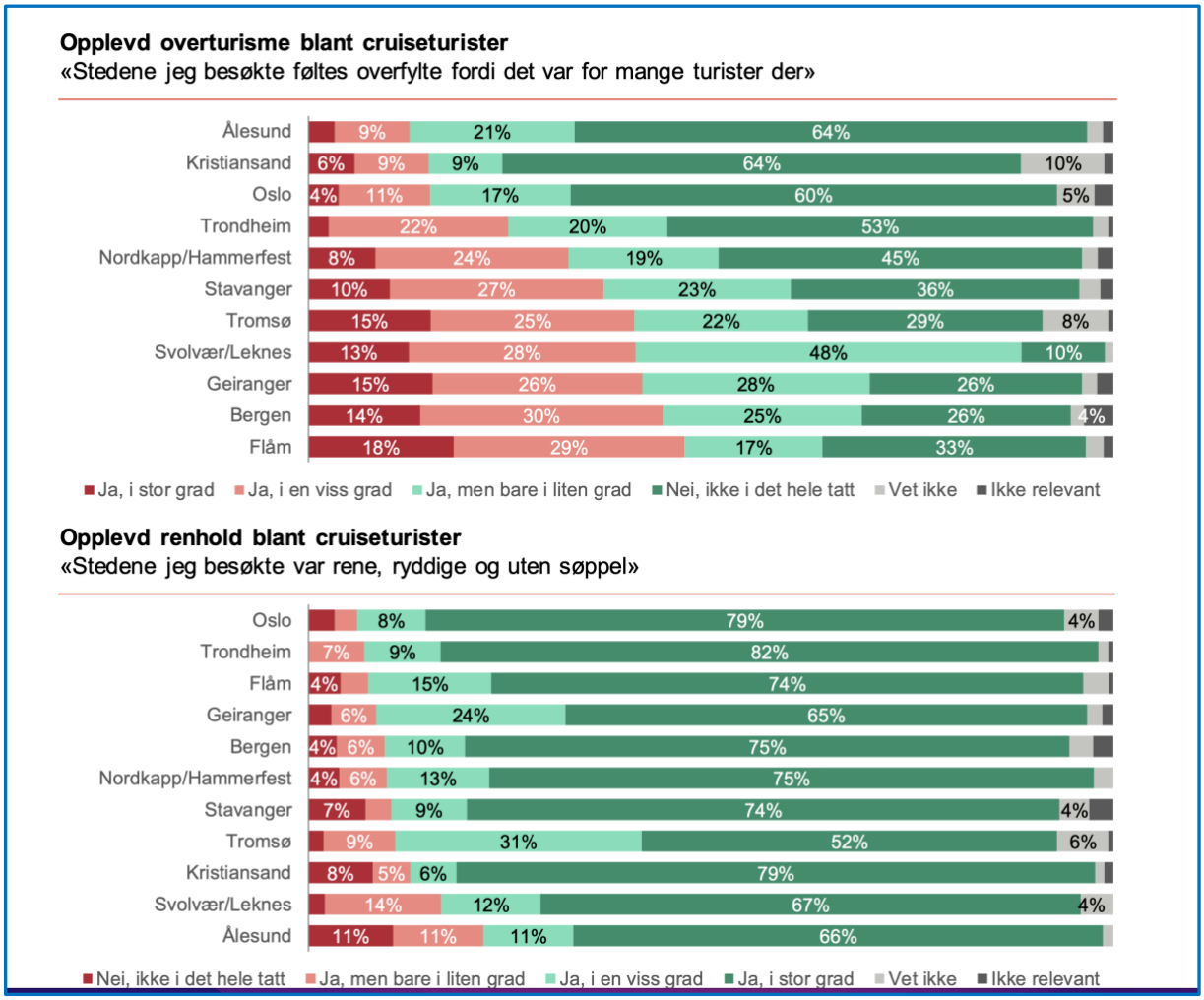
Bilag 2: Kommunedelplan Stavanger sentrum – utsnitt

Bilag 3: Hovedalternativ eksisterende kaier (skisse 3)

Bilag 4: Hovedalternativ eksisterende kaier (skisse 7)

Bilag 5: Sekundært alternativ med nybygg Bjergstedkaien (skisse 6)

Vedlegg 10. Utdrag fra Cruiseundersøkelsen 2019, Innovasjon Norge



Vedlegg 11 Utdrag fra Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven), §27.

§ 27.Mottaksplikt

Eiere og operatører av havner og havneterminaler har plikt til å motta fartøy. Plikten gjelder så langt kapasiteten i havnen tilsier det, og så lenge fartøyet ikke er til urimelig fortrengsel for eierens egen bruk av havnen eller andre som er sikret rett til å bruke havnen. Plikten gjelder ikke dersom mottak av fartøyet kan innebære en risiko for miljøet eller for sikkerheten. Plikten til å motta fartøy etter første ledd gjelder ikke for private havner som ikke tilbyr anløp og tjenester til andre enn eierne av havnen. Departementet kan fatte enkeltvedtak og gi forskrift med nærmere regler om mottak av fartøy i havn etter første ledd.

Vedlegg 12

Bruk av LNG, landstrøm og økonomiske insentivsystemer for utslippsreduksjon ved kailigge

Dette dokument gir et overblikk over potensielle reduksjoner i utslipp til luft ved bruk av liquified natural gas (LNG), landstrøm og økonomiske insentivsystemer for utslippsreduksjon. Vurderingen ser kun på effekt på cruiseskip under kaiopphold. Vurderingen gir estimert reduksjon i tre utslippskomponenter: svoveloksider (SOx), nitrogenoksider (NOx), og CO2-ekvivalenter (CO2e). Data er hentet fra DNV's Environmental Port Index (EPI), som har samlet rapporterte data fra 950 cruiseanløp siden våren 2019.

LNG

Bruk av LNG som drivstoff i motorer og kjeler vil gi følgende utslippsreduksjon sammenlignet med de vanligste drivstofftypene som brukes i dag:

- 100% reduksjon i SOx-utslipp
- ca. 90% reduksjon i NOx-utslipp
- 10 – 12% reduksjon i CO2e-utslipp

I en havn med ca. 250 årlige cruiseanløp i alle størrelseskategorier, der samtlige skip bruker LNG, vil det være følgende estimerte utslippsbesparelser i løpet av et år:

- ca. 5 tonn SOx
- ca. 90 tonn NOx
- ca. 700 tonn CO2

LANDSTRØM

Tilkobling til strøm fra land vil kunne redusere så godt som all utslipp av både SOx, NOx og CO2 under kaioppholdet, så lenge det bygges anlegg med tilstrekkelig kapasitet. Det vil likevel bli noe utslipp under nedkjøring og oppstart av motorer før og etter tilkobling til landstrøm. I tillegg vil det bli utslipp fra skipets kjeler dersom disse ikke er elektriske (elektriske kjeler er ikke en utbredt teknologi i cruiseskip per 2021). Utslipp fra kjeler gir lik mengde SOx og CO2-utslipp per enhet drivstoff som for motorer, men vesentlig mindre NOx-utslipp (3-4 kg NOx per tonn drivstoff i kjeler versus 45-100kg per tonn drivstoff i motorer). Drivstofforbruk i kjeler utgjør 15 – 20% av totalt drivstofforbruk under et kaiopphold.

I en havn med ca. 250 årlige cruiseanløp i alle størrelseskategorier, der samtlige skip bruker landstrøm og oljefyrte kjeler, vil det være følgende estimerte utslippsbesparelser i løpet av et år (estimater tar ikke hensyn til utslipp under nedkjøring og oppstart av motorer før og etter tilkobling til landstrøm):

- ca. 4 tonn SOx
- ca. 100 tonn NOx
- ca. 6500 tonn CO2

ØKONOMISKE INSENTIVSYSTEMER

Bruk av insentivsystemer for å gi økning eller reduksjon i havneavgifter basert på skipets miljøavtrykk ved kailigge kan bidra til reduksjon i utslipp. En miljøindeks som Environmental Port Index (EPI) har siden implementering våren 2019 sett en økning i gjennomsnittscore på rundt 10 poeng, som tilsvarer rundt 10 % reduksjon i utslipp.

I en havn med ca. 250 cruiseanløp i alle størrelseskategorier, der samtlige skip gjennomfører operasjonelle tiltak for å kutte sine utslipp i henhold til et insentivsystem, vil det være følgende estimerte utslippsbesparelser i løpet av et år:

- ca. 0.5 tonn SOx
- ca. 10 tonn NOx
- ca. 700 tonn CO2

Dokumentet er utarbeidet av:

Allen, Peter David

Digitally signed by Allen, Peter David
Date: 2021.12.17 15:15:04 +01'00'

Peter Allen

Maritime Advisory Bergen

DNV

Kilder:

- European Regional Development Fund 2020. Case studies, Carrying capacity methodology for tourism,
- Felleserklæring fra 13 norske byer/havner om 14 tiltak for en mer miljøvennlig cruisenæring
- Iceland Tourism Board, Ministry of Industries and Innovation, Tourism Impact Assessment for Iceland
- Innovasjon Norge – Cruiseundersøkelsen 2019
- Innovasjon Norge, Innbyggerundersøkelsen 2019
- Innovasjon Norge – Nasjonal Reiselivsstrategi 2021
- Lov om havner og farvann (Havne- og farvannsloven)
- Region Stavanger, Reiselivsstatistikk 2019
- Region Stavanger, Reiselivsstrategi for Stavangerregionen
- SSB Statistikknett – Overnattingsstatistikk – kommersielle overnattinger i Stavanger 2019
- Stavangerregion Havn IKS, Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030
- Stavangerregionen Havn IKS, Ankomstlister 2019
- Stavanger kommune, Kommunedelplan Stavanger sentrum 2019-2034 («KDP-S»)
- Stavanger sentrum, passeringer i gågatenettet 2019
- Stavanger kommune, bymiljø og utvikling
- Stavangerregionen Havn IKS. Notat - Dimensjonerende havnestruktur for cruisetrafikk, des. 2021
- TØI Report No. 1702/2019. Cruiseturisters forbruk i Norge – en sammenlikning av resultater og metoder i ti undersøkelser (P. Dybedal, 2019)
- Universitetet i Stavanger, Masteroppgave 2020 (Bergem og Knudsen)
- Vestlandsforsking, ECOVET - Effekter fra Covid 19 på cruiseturisme til Vestlandet, 2021.
- WTO- World Travel Organization