



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

Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Stavanger, 15. feb. 2023

### **INNKALLING TIL MØTE I STYRET 22.02.23**

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

**onsdag 22. februar 2023 kl. 16.00-19.00**

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom Majoren.

I møtet vil det bli avholdt presentasjoner:

- Sak 03 - Foreløpig regnskap 2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
- Sak 11 – Risavika kai 25 og 26 - Status

Vedlagt følger:

- Sakliste 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](mailto:katrine@stavanger.havn.no) eller tlf. 928 06 296.  
Hilde Frøyland settes på kopi [hilde.froyland@stavanger.havn.no](mailto:hilde.froyland@stavanger.havn.no).

Med vennlig hilsen

Arnt-Heikki Steinbakk  
Styrets leder

Magne Fjell  
Havnedirektør



# STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

## SAKSLISTE FOR MØTE 22.02.2023

### Offentlige saker:

Sak nr.	Sakstittel
01/23	Protokoll fra styremøte 08.12.22 – Forhåndsgodkjent og signert
02/23	Havnedirektørens orientering
03/23	Foreløpig regnskap 2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
04/23	Finansreglement rapportering – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper
05/23	Åpenhetsloven
06/23	Strategiplan 2021-2024 - Statusrapportering for 2022
07/23	Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 – Status
08/23	Ny selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS – Høringsuttalelse
09/23	Skogen i Risavika
10/23	Mekjarvik Nord – Status
11/23	Risavika kai 25 og 26 – Status
12/23	Eventuelt

### Saker unntatt offentlighet:

Sak nr.	Sakstittel
01/23	Protokoll fra styremøte 08.12.22 – Forhåndsgodkjent og signert





**Møtedato: 08.12.22**

**Møtenr.: 6**

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

**Styret  
for  
Stavangerregionen Havn IKS**

## **Protokoll**

Til stede: Arnt-Heikki Steinbakk  
Bjørn Sandal  
Sissel Knutsen Hegdal  
Truls Dragset Dyldland

Renate Gimre  
Nora Nilsen vara for Jess Milter  
Bjørn Kahrs  
Leif Høybakk, Rep

Forfall: Jess Milter

Fra administrasjonen møtte daglig leder i SRHD Odd Bjørn Bekkeheien, økonomisjef Anders Bruvik, arealutvikler Hilde Frøyland, forretningsutvikler Eivind Hornnes og konsernkoordinator Katrine H. Johannessen.

Styremøtet ble avholdt i Strandkaien 46. Møtet startet kl 08.40 og ble ledet av Arnt-Heikki Steinbakk.

Møtet ble innledet med følgende presentasjoner:

- Innbyggerundersøkelse cruise til Stavanger sentrum, sentrumskoordinator Ole Martin Lund, Stavanger kommune
- Medarbeiderundersøkelse SRH 2022, seniorrådgiver personal og ledelse Mette Kristin Reiten, Compendia

Sakene ble behandlet i saksrekkefølge. Følgende saker ble behandlet:

**Sak 41/22      Protokoll styremøte 10.11.22**

Protokoll forhåndsgodkjent og signert.

**Sak 42/22      Havnedirektørens orientering desember 2022**

Vedtak: Saken tas til orientering.





**Sak 43/22      Budsjett 2023 og Økonomiplan 2023-2026 Stavangerregionen Havn IKS og konsern**

Økonomisjef Anders Bruvik presenterte saken.

Vedtak:

1. Budsjettet for 2023 godkjennes.
2. Økonomiplan for 2023-2026 godkjennes.
3. Styret gir fullmakt til havnedirektøren til å inngå låneavtale med Kommunalbanken på inntil 137 MNOK, men ikke høyere enn lånerammen.
4. Deler av investeringsbudsjettet kan ikke innfris dersom det ikke inngås ny selskapsavtale med økt låneramme.
5. Styrets vedtak i pkt. 1-4 fremlegges Representantskapet for endelig godkjenning.

**Sak 44/22      Egenevaluering av styret 2022**

Konsernkoordinator Katrine H. Johannessen presenterte saken.

Vedtak: Styret tar egenevalueringen til orientering.

**Sak 45/22      Medarbeiderundersøkelsen 2022**

Mette Kristin Reiten fra Compendia presenterte resultatene fra årets medarbeiderundersøkelse.

Vedtak: Saken tas til orientering.

**Sak 46/22      Bjergsted – Status og alternativer. Sak unntatt offentlighet §23. Egen protokoll**

**Sak 47/22      Eventuelt**

**47/22.1 Evaluering av styrets studietur i november 2022 til Oslo**

Sissel Knutsen Hegdal fremmet saken. Oppsummert som en nyttig og lærerik tur.

Møtet ble hevet kl 11.30.

Arnt-Heikki Steinbakk  
Björg Sandal  
Truls Dragset Dydland  
Sissel Knutsen Hegdal

Renate Gimre  
Jess Milter (sett)  
Bjørn Kahrs



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

SAK NR.: 02/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17  
Saksbeh.: MF  
Innstill. dato: 14.02.2023

### Havnedirektørens orientering februar 2023

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/23	22.02.2023	

Forslag til vedtak:

*Saken tas til orientering.*





## **HAUGESUNDSKONFERANSEN 2023**

I månedsskifte januar/februar deltok havnedirektøren og forretningsutvikler på Haugesundskonferansen 2023. Haugesundskonferansen er en arena som samler en bredde innen det maritime miljø. Bedrifter, FoU miljøer, studenter, rederier, havner, tjenesteleverandører og offentlige etater møter politiske beslutningstagere. Konferansen har hatt en bevist satsning på å bidra til å sikre Norges posisjon i en utvikling innen maritim transport på vei inn i en digitale og bærekraftig fremtid, mulighetene havet gir og fokus på smartere løsninger i en tid da det maritime miljø er avhengig av rette og strategiske rammer. Kartverksjef Johnny Welle viste til Stavanger som «først i verden med nye digitale sjøkart». Det var flere interessante og lærerike innlegg, og havnedirektøren noterte seg nok en gang viktigheten av digitalisering samt tilgang til tilstrekkelig areal for å kunne drive en fremtidsrettet havneutvikling.

## **HAVNELEDERFORUM 2023**

Medio januar deltok havnedirektøren på Havnelederforum 2023 i regi av Norske Havner sammen med 36 andre medlemshavner. Hovedbudskapet fra Norske Havner var at frem mot 2030 trenger havnene 20 milliarder for å utvikle seg (fremkommer av en medlemsundersøkelse). Så stor er deres betydning for en grønn økonomi. Norske Havner har oppsummert samlingen i en nyhetssak som kan leses [her](#).

## **CRUISE EUROPEAN CONFERENCE 2024**

SRH og Region Stavanger har søkt om å være vertskapsby for den årlige Cruise Europe Conference i 2024. Sist gang konferansen ble arrangert i Stavanger var i 2011. Fjorårets konferanse ble avholdt i Edinburgh hvor ca. 130 betalende delegater deltok. Konferanseavgiften går til den havnen/byen som arrangerer. Som kjent ble det i ny strategi for Region Stavanger (2022-2026) definert cruise som et nytt forretningsområde med sin egen satsing og det ble inngått en samarbeidsavtale med SRH. Satsingen skal bidra til bærekraftig helårsturisme med verdiskaping for hele regionen. Region Stavanger har i den forbindelse opprettet en ny stilling salgs- og markedssjef Cruise. Line Murphy, med mangeårig fartstid fra reiselivsbransjen har tiltrådt stillingen.

Reiselivsdirektør Per Morten Haarr og havnedirektør Magne Fjell vil sammen presentere Stavanger som kandidat til cruise Europe Conference 2024 på årets konferanse i Lisboa i februar.

## **STAVANGERREGIONEN EUROPAKONTOR**

For 26 år siden gikk Stavanger kommune inn for at det skulle etableres et EU-kontor i Brussel. Samarbeidspartnere var Rogaland Fylkeskommune, Sandnes kommune, Forus Industritomteselskap, Rogalandforskning og Lyse.

Formålet med kontoret er først og fremst å ivareta og videreutvikle deltakernes fellesinteresser, og er beskrevet slik

- Formidle EU informasjon til næringslivet, forskning, utdanningsinstitusjoner og til den fylkeskommunale og kommunale forvaltning.
- Være behjelpelig med å legge til rette for eksportfremstøt av varer og tjenester fra regionen.
- Hjelp regionen med å finne samarbeidspartnere i andre europeiske regioner.
- Organisere seminarer i Brussel for næringslivet, organisasjoner og lokale myndigheter.

SRH har vært samarbeidspartner siden 2009 og er per tiden både representert i styret og tilhørende arbeidsgruppe. SRH har tidligere ansett det som viktig å være tett på involveringen innen smartere



byutvikling, mobilitet med tilhørende logistikk og transportløsninger. Driften av Europakontoret finansieres gjennom årlige tilskudd fra samarbeidspartnerne. For SRH er årlig andel ca kr 165 000 eks.mva. Styret vedtok i sak 21/19 fornyet medlemskap/serviceavtale i Stavangerregionen Europakontor fra 2020. Avtalen er en løpende avtale med oppsigelsestid på 2 år regnet fra 1. januar i påfølgende kalenderår.

Siden alle SRHs eierkommuner nå er medlem av Europakontoret og Norske Havner ivaretar havnens rolle i sentrale forhold opp mot EU anser havnedirektøren SRHs medlemskap som av lav betydning. Havnedirektøren vil starte prosessen med å gå ut av samarbeidet som vil ha virkning fra 01.01.2025.

### **BÆREKRAFTIG SJØMATEKSPORT TAR SJØVEIEN – «SJØVEIEN VESTLANDET»**

Havbruksnæringen er Norges tredje største eksportnæring. Det er ventet at næringen vil vokse kraftig i årene som kommer og trenger et bærekraftig, forutsigbart og komplimenterende alternativ til dagens lastebiltransport. Alternativet vil da redusere belastningen på veinettet samt redusere næringens miljømessige fotavtrykk, ulykkesrisiko og bedre generell trafikkflyt. Menon Economics og DNV GL har utredet en rapport på vegne av Kystrederiene som viser en samfunnsøkonomisk gevinst på 1 milliard kroner ved å flytte ca 30 % av dagens fisketransport fra vei til sjø. Dette tilsvarer over 90.000 tonn med oppdrettsfisk som utgjør 4.500 vogntog i året.

Prosjektet som startet opp med Sandnes Havn, Westport og SRH, er nå over i fase 2 der Vestland fylkeskommune med Bergen Havn kobles på sammen med kun SRH.

[Blueplanet](#) som er prosjektleder har koblet sammen oppdrettsaktørene om en potensielt samlet eksport sjøveien ned til kontinentet.

DNV sitt initiativ [Logistikk 2030](#) under Grønt Skipsfartsprogram der blant annet ASKO og BAMA ser på import direkte til Vestlandet, er nå naturlig å koble på dette prosjektet for god varebalanse.

Det er opprettet dialog mellom partene, og enighet om viktigheten om å se på disse prosjektene samlet.

Det er lagt opp en periodisering over tre år der 2023 vil bli viktig for å se om det er realiserbart. SRH har fått bevilget midler fra Stavanger Kommune og Rogaland fylkeskommune har støttet prosjektet med kr. 100.000, - i tillegg. De andre eierkommunene er kontaktet. Bergen Havn har samme dialog med både eierkommune og fylkeskommunen om dette felles prosjektet.

Prosjektet har en total årlig kost på kr 500.000 i tillegg til egeninnsats.

### **VESTLANDSKONFERANSEN**

Medio februar deltok havnedirektøren på Vestlandskonferansen. Vestlandskonferansen setter politikk, næringsliv, globalisering og teknologi i en sammenheng, med mål om å mobilisere til sterkere samarbeid regionalt og nasjonalt. SRH ser viktigheten av å delta på konferansen opp mot eksisterende havnesamarbeid med Bergen og Trondheim Havn, felles prosjekt med Blue Planet og oppfølging av samhandling imf. Arendalsuka.

### **MARINE GRUNNKART I KYSTSONEN**

I februar 2018 vedtok styret i SRH å støtte pilotprosjektet om å få etablert mer detaljerte sjøbunnsdata; Marine grunnkart i kystsonen. Arbeidet ble utført i regi av Kartverket, Norges geologiske undersøkelser (NGU) og Havforskningsinstituttet. Stavanger var ett av tre områder i pilotprosjektet, og SRH imøtekom Stavanger kommune sin forespørsel om å støtte prosjektet med kr 600 000 over en treårs periode.



I en kronikk i [Stavanger Aftenblad](#) konkluderes det med at pilotprosjektet er vellykket, og at man nå har banet vei for videre arbeid med marine grunnkart som et nasjonalt program. Dette uttales bl.a. om områder som er kartlagt: «Med støtte fra stat, fylker og kommuner har vi skaffet til veie solide data om dybdeforhold, geologi, biologi og forurensning i sjøbunnen, slik at politikere og planleggere kan ta beslutninger på et godt kunnskapsgrunnlag». «Et nasjonalt kartleggingsprogram vil bidra til styrking av de blå næringene, og til utvikling av norske kystsamfunn, med verdiskaping og økt sysselsetting.».

## **HAVNELANGS 2023**

Det er igjen tid for Havnelangs som skal arrangeres for fjerde gang lørdag 17. juni. Dette er en familiedag som ikke skal være kommersiell, dvs at alle aktivitetene skal være gratis.

Målet med Havnelangs er å gi regionens innbyggere et innblikk i den varierte og spennende aktiviteten i Stavangerregionens levende havn på en engasjerende måte. Sentrale aktører i og rundt havnen får gjennom Havnelangs anledning til å presentere seg selv og sine aktiviteter for et bredt familiepublikum. Det er nedsatt en intern arbeidsgruppe hvor de fleste fagdisipliner er representert.

## **DEN DAGLIGE DRIFT**

Året har startet godt med jevnt over god aktivitet innen de fleste områder. Unntaket er Fjord Line som i lengre tid har seilt med ett skip og anløp til Risavika 3 ganger i uken. Fjord Line informerte like før jul at de ville ta ut begge skipene for ombygging for å kunne seile på Marine Gasoil (MGO) i perioden 8. februar til 25. mai 2023.

Det medfører i perioden 8. februar til 25. mai vil det ikke være anløp av Fjord Line i Risavika. Fra 25. mai til 16. juni så vil ett skip komme i drift, og etter planen skal begge skip tilbake i normal seilingsplan fra 16.juni.

Da skipene skal seile på MGO vil der være behov for bunkring av MGO, og SRH har fått henvendelse fra Fjord Line i forbindelse med å tilrettelegg for bunkring i Risavika. SRH vurderer løsningene skip til skip, tankbil til skip eller tankløsning på kai.

## **PERSONAL**

Egil Haaverstein er ansatt som driftsingeniør elektrifisering og starter i løpet av våren 2023. Han kommer fra stillingen som prosjektleder i Harestad elektriske. Haaverstein har over 30 års erfaring som elektriker, bas, prosjektleder og prosjekteringsansvarlig.

Vi mener han har den rette kombinasjonen av praktisk erfaring, planlegging, initiativ og systematisk gjennomføringsevne som vi trenger for en effektiv, sikker og miljøvennlig drift på området elektrifisering.

Prosjektutvikler Krister Stabenfeldt har avsluttet sitt arbeidsforhold hos SRH, og stillingen vil ikke bli besatt av ny ressurs på nåværende tidspunkt.

Fredag 13.januar ble årets nyttårsbord avholdt, og konklusjonen var at dette var en gøy og festlig kveld. Kvelden startet med rebusløp i Østre bydel før kvelden ble avsluttet på The Garden.



## HMS

SRHs verneombud, Jan Reidar Vareberg og daglig leder i SRHD har gjennomført det årlige samarbeidsmøte med bedriftshelsetjenesten Volvat Forus (tidligere Forusakutten). Bedriftshelsetjenesten blir med på to vernerunder, hhv. i april og september. Det vil gjennomføres en frivillig helsesjekk av alle ansatte i juni. De anbefalte også at alle nyansatte gjennomgår hørselskontroll ved oppstart. Det vil bli foretatt en risikovurdering ift. ergonomi i mars og man forventer ingen alvorlige funn da mye er tilrettelagt allerede.

Det er lovpålagt at øverste leder skal gjennomføre HMS kurs og samtlige ledere som ikke har kurset oppfordres til å gjennomføre kurset. Neste kurs er planlagt i mars og her vil havnedirektør, teknisk sjef og maritim sjef delta i tillegg til verneombud.

Onsdag 11. januar deltok sikkerhetssjef i et oppfølgende orienteringsmøte for havneanlegg på MARSEC 2 på Gardermoen. Tilbakemeldingen fra møte er at man må forvente at nivåhevingen opprettholdes. Man undersøker nå muligheten for å gjøre en ny sårbarhetsvurdering og risikovurdering.

SRH har engasjert Nordic Crises til dette arbeidet hvor målet er å overbevise Kystverket at SRH kan gå ned på nivå 1, da på grunnlag av at operatørene har økt kontrollaktiviteter for alle varer og lastbærere som skal ut og inn fra plattformene.

## ENOVA – SVAR PÅ SØKNADER OM STØTTE TIL LANDSTRØM

Medio desember 2022 fikk SRH melding fra Enova om at de har innvilget et tilskudd fra Klima- og energifondet på 35 % av godkjente prosjektkostnader, oppad begrenset til 14 890 000 kroner, til delvis finansiering av prosjektet Landstrøm kai 01N og 02N i Mekjarvik. Budsjett for prosjektet er om lag kr 43 150 000,-.

Samtidig fikk SRH melding fra Enova om avslag på søknad om tilskudd til prosjektet Landstrøm cruise i Stavanger. Enova mener at brøken for landstrøm til cruise er for dårlig. SRH hadde bedt om en støtte på ca. 30 %, og underveis i dialogen med Enova sa de at noen av kostnadene som SRH hadde medtatt i søknaden ikke burde ligge til prosjektet (SRH er uenig i dette).

Sammen med konsulenter fra Sweco har man gjennomgått søknaden for Landstrøm til cruise. Sweco har også vært i kontakt med Enova og fått informasjon om hvordan de vurderer og beregner søknadene, det var meget nyttig informasjon.

I SRHs søknad tok man utgangspunkt i et forventet salg basert på de intensjonsavtalene som er inngått med rederi og agenter og som representerer et forventet salg første tre driftsår på 10 971 000 kwh. Videre var det lagt inn en jevn økning pr år frem til 2030 da SRH forventer at alle cruiseskip ville kople seg til landstrøm og med et beregnet kwh-potensial på 13 801 165 kwh.

Det viser seg at Enova ikke tar hensyn til en økning i salg, men kun legger til grunn et jevnt salg basert på intensjonsavtalene inngått med rederi og agenter. 10 971 000 kwh gir en støttebrøk på 5,2 kr/kwh. Prosjekter med støttebrøk på 4,31 kr/kwh fikk støtte i denne runden.

I forbindelse med utarbeidelse av søknaden så lyktes SRH dessverre ikke å få på plass intensjonsavtale med cruise rederiet RCCL. Tross mange mailer og purringer til et stort antall personer i RCCL «systemet» så lyktes det ikke å få på plass en intensjonsavtale, som det nå viser seg at kunne vert utslagsgivende for Enova sin behandling av vår søknad.





Sammen med konsulenter fra Sweco gjennomgås intensjonsavtalen vi sendte RCCL og vurderer om vi skal oppdatere den basert på RCCL sine planlagte anløp i 2023. Parallelt jobbes det tett opp mot ledelsen RCCL for å formidle viktigheten av en signert intensjonsavtale.

Målet er å sende inn en ny oppdatert søknad i forbindelse med utlysningen som Enova vil komme med i vår. I den oppdaterte søknaden legges det opp til en støttebrøk som ligger i underkant av 4,00 kr/kwh. SRH ser ikke at avslaget på søknaden påvirker fremdriften og viktigheten av prosjektet.

## **ENERGITILSKUDDSORDNING 2022**

I desember fikk SRH innvilget energitilskuddsordning fra Enova. Energitilskuddsordningen er fordelt i to trinn, første trinn er strømstøtte på kr 993 382 som reduserer strømkostnaden til SRH, men også kostnaden til flere av våre leietakere, denne er allerede utbetalt. Andre trinn er tilskudd til energiltak som er begrenset oppad til kr 3 094 121,68. Tilskudd til energiltak skal sluttrapporteres til Enova innen 31.12.2024 og vil bli etterbetalt. Dersom gjennomføringsgraden av energiltakene oppgitt i søknaden er lavere enn 50% må SRH tilbakebetale kr 441 503 av strømstøtten som er utbetalt.

## **GJENNOMGANG DYBDE / KAI KARTLEGGING FRA NORKYST**

Maritim sjef og teknisk sjef har vært med Norkyst og gjennomført dybdemålinger langs kaikanter i Stavanger. Norkyst har ny teknologi som de prøver ut i havnedistriktet til SRH. De benytter seg av ROV og får frem veldig gode undervannsbilder. Tjenestene deres kan også brukes til å scanne kaier og sammenligne resultatene fra tid til annen for å følge utviklingen av slitasje. Pt. kan de levere bilder og data, men benytter eksterne i uttalelser ift. rehabilitering. Resultatene ifm. bildekvalitet er best vinterstid. Kartverket har godkjent Norkyst til å utføre sjømåling og levere hydrografiske data til Kartverket. SRH, Oslo Havn og Kristiansand Havn er invitert inn til møte hos Kartverket sammen med Norkyst.

## **CRUISE**

Årets cruisesesong er i gang og første anløp var 3. januar. Det var cruiseskipet «AIDAprima» som sto for «åpningen» av årets sesong. Cruiselisten for 2023 teller pr. i dag 221 anløp som fordeler seg med 197 anløp i Stavanger, 19 anløp til Sandnes og 5 anløp i Mekjarvik.

I Mekjarvik er det også forespørsel om to anløp av cruise skipet «Queen Victoria» 8. juni og 8. august. Øvrig planlagt aktivitet i Mekjarvik må gjennomgås før endelig bekreftelse.

Det årlige møtet med Lostjenesten er gjennomført og i møtet blir hvert eneste planlagte cruiseanløp ble gjennomgått. Denne gjennomgangen av anløpene med tilhørende fortøyningslan er veldig nyttig. Det å få Losene til å kvalitetssikre og gjennomgå planene er en trygghet for den kommende cruise sesongen. I løpet av møte så ble det foretatt flere endringer og da i hovedsak relatert til hvilken kai cruiseskipet skal legge til.

Losoldermann informerte også om cruisesesongen 2022 som hadde gått veldig bra i Stavanger. Det var ikke rapportert om noen hendelser relatert til cruisetrafikken.





## **FESTIVALER OG ARRANGEMENT 2023**

Tour of Norway arrangeres i perioden 26 – 29. mai. Siste etappe av Tour of Norway avsluttes i Stavangerregionen mandag 29. mai (2.pinsedag) med start og målgang på Skagekaaien.

Det er to cruiseanløp denne dagen, «IONA» ved Strandkaaien fra kl.09.00 – 17.00 og «World Explorer» ved Skansekaaien kl.14.00 – 19.00.

Gladmat 2023 arrangeres i uke 26, dvs. 28. juni – 01. juli. Signalene er årets Gladmat blir tilnærmet lik fjoråret og legger i hovedsak beslag på de samme områdene.

Riggstart for årets Gladmat er planlagt til onsdag 22. juni og nedrigg vil foregå fra søndag 2. juli. Vi vil ha anløp av cruiseskipet «Britannia» 2. juli ved Strandkaaien fra kl.09.00 -17.00. Mandag 3.juli har vi «Iona» ved Strandkaaien kl. 09.00 – 17.00 og «AIDAsol» ved Skagenkaaien fra kl. 07.00 – 18.00. Det er viktig at Skagenkaaien da er operativ.

SRH vil avholde flere møter med Gladmat for å koordinere opp- og nedrigg aktiviteter i forhold til cruiseanløpene i perioden.

Utopia arrangeres 25 -26. august og arrangement vil som i fjor foregå oppe i Bjergstedparken. Dette medfører minimal påvirkning på havnens aktivitet.

## **LANDSTRØM UTVIDELSE I RISAVIKA (KAI 23 OG 24)**

Som tidligere informert er prosjektet er tildelt støtte fra Enova på inntil kr. 6 011 145,-. Prosjektets totalkostnad er kr.19 083 000,-. I etterkant har SRH sammen med Sweco jobbet med utarbeidelse av tekniske løsninger og beskrivelser som inngår i komplette anbudsdokumenter (konkurransesgrunnlag)

Totalprosjektet er delt i følgende kontrakter:

- K1 Nettstasjon Lnett
- K2 Nettstasjonsbygg, totalentreprise
- K3 Landstrømsanlegg, totalentreprise
- K4 Kabeltromler, leverandørkontrakt

16. desember ble anbudskonkurransen for entreprise K3 og K4 publisert på Doffin og anbudskonkurranse for K2 ble sendt til tre lokale entreprenører. Anbudsbefaring ble gjennomført 11. januar. Tilbud er mottatt og SRH vil den kommende tiden gjennomgå hvert enkelt tilbud mer detaljert.

## **UTOPIA SCENE**

Utopia tar navnet «Fiskepiren» for den nye scenen. Den tidligere Folken-sjefen, Mariann Bjørnelv, blir daglig leder og bookingsjef på Fiskepiren. Det gleder å se at mange artister applauderer den nye scenen. Det anslås at lokalet kan ha om lag 1200-1300 samtidige besøkende. Ift. kostnader er siste estimat ca. 33,8 millioner. Målet er at lokalene skal være klar for overlevering til Utopia 1.juni.



## **KOMBINASJONSBYGG TIL SAFECLEAN**

Arbeidet pågår for fullt og kontorer, garderober m.m nærmer seg ferdigstillelse. Både inne i hallen og utenfor bygget pågår montasje av produksjonsutstyr. Uteområdet er ferdig asfaltert og rundt hele tomten er der montert permanente flettverksgjerder. satt strøm på bygget og leverandørene er nå i gang med test og sertifisering av utstyr som traverskraner, porter mv.

Ferdigstillelse av prosjektet er planlagt til midten av mars.

## **DIVERSE PROSJEKTER**

### Utbedring kaifront Natvig Minde.

Det pågår utbedring av kaifront på Natvigs Minde. Deler av den gamle blokkmuren og finmasse under dekke var rast ut. Dette stykket av muren er plassert over en av kommunens hovedvannledninger til Hundvåg. Det jobbes nå med å løse muren opp igjen og fylle i med masser bak muren. Grunnet risiko for ledningsbrudd, blir vannledning stengt i begge ender mens arbeidet pågår.

### Renovering tak Nedre Strandgate 89. (Gamle Utenriksterminalen)

Eksisterende tak har en sagtaksform, med et areal på ca. 1800 m<sup>2</sup>. Dette er utført som et kompakt tretak liggende på en stålkonstruksjon. Sinkteking er lagt direkte på undertak uten lufting og dette har medført gjentakende lekkasjer.

SRH har jobbet sammen med arkitekt for å finne løsninger for utbedring av eksisterende tak. Løsningen som er valgt innebærer etablering av ny luftet takteking på eksisterende tak. Eksisterende undertak forutsattes beholdt, men takteking skiftes ut med ny, egnet, diffusjonsåpen teking. Til slutt monteres ny båndteking av lakkert aluminium.

Det er gjennomført anbudskonkurransen hvor det ble inngitt tre tilbud. Etter forhandlinger ble kontrakten tildelt UanZ Bygg som scoret høyest på tildelingskriteriene pris og kvalitet og kompetanse på tilbudt personell. Oppstart av arbeidet blir ultimo februar.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell

Havnedirektør



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

SAK NR.: 03/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: AB  
Innstill. dato: 14.02.2023

### Foreløpig regnskap 2022 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	03/23	22.02.2023	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Alle tall er oppgitt i hele tusen kroner.

## Stavangerregionen Havn konsern

Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse budsjett/virkelig	Prognose	Regnskap 2021
Driftsinntekter	233 978	210 741	23 236	230 960	194 024
Sum driftskostnader	131 774	126 619	5 155	131 372	117 238
Driftsresultat	102 204	84 122	18 082	99 588	76 785
Sum finans	-44 783	-43 260	-1 523	-43 360	-20 547
Resultat før skatt	57 421	40 862	16 559	56 228	56 238

*Mer- og mindreverdier i konsernet er ikke hensyntatt i denne rapporteringen. Reelt sett er avskrivningene høyere og rentekostnadene lavere (ikke kontanter/utbetalinger, men regnskapsmessig), samt at skattekostnadene ikke er med i rapporteringen. Det påvirker også tallene at egenkapitalmetoden for eierposter i tilknyttede selskap ikke benyttes for rapporteringsformål. Disse forholdene hensyntas i konsernregnskapet ved årsregnskapet som behandles i styremøtet i april, hvor også egenkapitalmetoden for eierposten i Westport AS, EPI AS og Risavika Eiendom AS benyttes på tilsvarende måte som i regnskapet for 2021.*

Foreløpig resultat før skatt 2022 er 57 421.

Mot 2021 utgjør det en økning på 1 182.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 16 559.

Driftsresultatet er på 102 204.

Mot 2021 utgjør det en økning på 25 418.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 18 082.

SRH har et godt resultat, også trolig sammenlignet med andre havner. Resultatet er ca 4% sett mot egenkapitalen, og 2% mot totalkapitalen. Disse nøkkeltallene viser at lønnsomheten er lav. SRH er avhengig av positivt resultat for å følge utviklingen i samfunnet, alternativet er at SRH sin verdi blir redusert.

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på 1 941 i 2022, som er en justering av selvkostfondet. I Q4 er en etterberegning gjennomført, og resultatet er at farvannsavgiften må reduseres i forhold til kostnadene knyttet til avgiften. 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 god aktivitet i 2022, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og sammenlignet mot fjoråret. Cruise ble budsjettert med 50% av bestilte anløp og med 50% belegg på passasjernivået for 2022. Resultatet er at alle planlagte cruiseanløp er gjennomført med et belegg på ca. 70%. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter og økte strømpriser. Utleie eiendom har en økning i forhold til fjoråret grunnet høyere indeksregulering og mindre ledighet enn forventet.

Kostnadsnivået er høyere enn budsjett, som er et resultat av økt prisutvikling, høyere aktivitet og nedskrivning av anleggsmidler. Nedskrivningen skyldes usikkerhet i fremtidig inntekter. Det vurderes



om flere prosjekter bør nedskrives, og om det skal avsettes for tap på fordringer. Endelig vurdering tas før framlegging av årsregnskapet. Høyere strømpriser og økt cruiseaktivitet fører til økte varekostnader og negativt budsjettavvik. Lønnskostnader viser et negativt avvik på 2 947 mot budsjett, avviket skyldes aktivitetsnivå, høyere lønnsutvikling og økte pensjonskostnader. SRH har også hatt mer vedlikehold i Q4 som gir et avvik mot budsjett.

Konsernet har rentesikring på 700 000 av gjelden, mens resten følger markedet. Fra Q3 2022 økte rentesikringen med 100 000. Mer informasjon knyttet til finans, se finansrapportering sak 4.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 1](#).

### **Stavangerregionen Havn IKS**

Foreløpig resultat før skatt 2022 er 18 638.

Mot 2021 utgjør det en økning på 19 785.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse 19 363.

Driftsresultatet er på 22 539.

Mot 2021 utgjør det en økning på 22 190.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 20 514.

Regnskapsoppstillingen viser anløpsavgift på 1 941 i 2022. Se kommentar under konsern. Utleie eiendom er utleie til eksterne, mens andre driftsinntekter er interne inntekter fra SRHD.

Driftskostnader 2022 er 36 516, de konserninterne driftskostnadene utgjør 5 346, driftskostnader eksklusiv internfakturering utgjør dermed 31 171. Sammenlignet med 2021 har de eksterne driftskostnadene redusert med 2 966.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 2](#).

### **Stavangerregionen Havnedrift AS**

Foreløpig resultat før skatt 2022 er 2 655.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 6 514.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 4 478.

Driftsresultatet er på 1 794.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 7 174.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 5 250.

Driftsinntekter 2022 er 172 614. Eksterne inntekter er 165 773 og konsernintern inntekt er 6 841. Sammenlignet med 2021 har de eksterne inntektene økt med 40 749. Den store økningen skyldes en høyere aktivitet.

Driftskostnader 2022 er 170 820. Av dette utgjør 98 562 konserninterne driftskostnader. Eksterne driftskostnader utgjør dermed 72 258. Sammenlignet med 2021 har de eksterne driftskostnadene økt med 20 855.

Årsaken til at resultatutviklingen ikke er like bra som konsernet skyldes at høyere inntekter fører til høyere leie til selskaper i konsern, i tillegg kommer økte kostnader grunnet prisutviklingen.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som [bilag 3](#).



### **SRH Eiendom Holding AS**

Foreløpig resultat før skatt 2022 er -9 209.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 35 725.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 1 699, avviket skyldes hovedsakelig økt rentekost.

Driftsresultatet er på -302.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 56.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 8.

Inntekter (konsernbidrag) fra datterselskaper blir vurdert før endelig regnskap.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 4.

### **Stavangerregionen Havn Eiendom AS**

Foreløpig resultat før skatt 2022 er 38 213.

Mot 2021 utgjør det en økning på 13 535.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 4 572.

Driftsresultatet er på 70 256.

Mot 2021 utgjør det en økning på 8 539.

Mot budsjett utgjør det en positiv differanse på 3 665.

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

### **Ekofiskvegen AS**

Foreløpig resultat før skatt 2022 er på 7 123.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 527.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 430, avviket skyldes hovedsakelig konsernintern rentekost.

Driftsresultatet er på 7 917.

Mot 2021 utgjør det en nedgang på 131.

Mot budsjett utgjør det et negativt avvik på 33.

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  
Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
*Saksbehandler*

## Vedlegg

- Bilag 1: Foreløpig regnskap 2022 Stavangerregionen Havn konsern
- Bilag 2: Foreløpig regnskap 2022 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 3: Foreløpig regnskap 2022 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 4: Foreløpig regnskap 2022 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 5: Foreløpig regnskap 2022 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 6: Foreløpig regnskap 2022 Ekofiskvegen AS

# Vedlegg sak 03 - bilag 1

## Stavangerregionen Havn Konsern

Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse budsjett/virkelig	% av budsjett 2022	Prognose	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>											
Farvannsavgift	918	918	918	-813	1 941	3 633	-1 692	53 %	3 633	3 576	-1 635
Kaivederlag	7 405	5 772	5 581	5 457	24 216	24 171	45	100 %	23 759	25 303	-1 087
Kaivederlag cruise	524	7 711	12 143	1 649	22 026	10 228	11 799	215 %	22 878	1 482	20 544
Varevederlag	2 325	2 546	1 727	2 035	8 634	10 070	-1 436	86 %	8 598	11 487	-2 853
Tjenesteleveranse	4 166	3 739	4 703	7 394	20 002	12 926	7 077	155 %	16 312	12 485	7 517
ISPS-vederlag	3 149	5 343	7 280	3 424	19 195	12 792	6 403	150 %	18 533	10 285	8 910
Utleie eiendom	33 751	34 682	34 543	34 446	137 422	136 822	599	100 %	136 822	127 372	10 050
Andre driftsinntekter	63	62	220	197	542	100	442	542 %	424	2 034	-1 493
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>52 300</b>	<b>60 773</b>	<b>67 115</b>	<b>53 789</b>	<b>233 978</b>	<b>210 741</b>	<b>23 236</b>	<b>111 %</b>	<b>230 960</b>	<b>194 024</b>	<b>39 954</b>
<b>Driftskostnader</b>											
Varekost	4 281	5 095	6 675	4 072	20 123	14 802	5 321	136 %	20 300	9 778	10 345
Leiekostnader	530	76	357	195	1 157	1 232	-75	94 %	1 232	1 118	39
Lønnskostnader	7 960	7 345	9 148	8 902	33 354	30 407	2 947	110 %	32 408	30 189	3 165
Avskrivning	11 117	11 317	11 447	11 765	45 645	47 415	-1 770	96 %	45 818	47 208	-1 563
Nedskrivning anleggsmidler				813	813		813			5 566	-4 753
Konsulenttjenester	1 110	831	1 848	689	4 478	7 325	-2 847	61 %	5 148	5 441	-963
Reparasjon og vedlikehold	2 616	3 383	419	2 649	9 067	7 820	1 247	116 %	8 665	5 241	3 826
Reise, opphold mv	109	157	100	490	857	550	307	156 %	732	50	807
Salg, markedsføring, repr.	379	275	221	386	1 261	1 750	-489	72 %	1 750	1 452	-191
Andre driftskostnader	3 647	4 145	3 541	3 686	15 019	15 319	-300	98 %	15 319	11 196	3 823
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>31 748</b>	<b>32 624</b>	<b>33 755</b>	<b>32 834</b>	<b>131 774</b>	<b>126 619</b>	<b>5 155</b>	<b>104 %</b>	<b>131 372</b>	<b>117 238</b>	<b>14 536</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>20 553</b>	<b>28 150</b>	<b>33 360</b>	<b>20 954</b>	<b>102 204</b>	<b>84 122</b>	<b>18 082</b>	<b>121 %</b>	<b>99 588</b>	<b>76 785</b>	<b>25 418</b>
<b>Finans</b>											
Finansinntekter	48	345	110	1 016	1 519	450	1 069	338 %	650	2 069	-550
Finanskostnader	10 225	11 034	10 883	14 160	46 302	43 710	2 592	106 %	44 010	22 616	23 686
<b>Sum finans</b>	<b>-10 177</b>	<b>-10 689</b>	<b>-10 772</b>	<b>-13 144</b>	<b>-44 783</b>	<b>-43 260</b>	<b>-1 523</b>	<b>104 %</b>	<b>-43 360</b>	<b>-20 547</b>	<b>-24 236</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>10 376</b>	<b>17 460</b>	<b>22 587</b>	<b>7 810</b>	<b>57 421</b>	<b>40 862</b>	<b>16 559</b>	<b>141 %</b>	<b>56 228</b>	<b>56 238</b>	<b>1 182</b>

### Note 1 Farvannsavgift

Driftsinntekter inneholder farvannsavgift på 1 941 i 2022, som er en justering av selvkostfondet. I Q4 er en etterberegning gjennomført og resultatet er at farvannsavgiften må reduseres i forhold til kostnadene knyttet til avgiften. 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 god aktivitet i 2022, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og sammenlignet mot fjoråret. Flere og større fartøy har ligget til kai, og cruiseaktiviteten er som planlagt. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter og prisutvikling. Utleie eiendom har en økning i forhold til fjoråret grunnet høyere indeksregulering og mindre ledighet enn forventet.

### Note 3 Driftskostnader

Høyere aktivitet og høy prisutvikling fører til økte kostnader og negativt budsjettavvik. Nedskrivning av anleggsmidler er tatt ut fra forsiktighetsprinsippet på grunn av fremtidige inntekter til investeringen.

### Note 4 Finans

Konsernet har rentesikring på 700 000 av gjelden, mens resten følger markedet. Fra Q3 2022 økte rentesikringen med 100 000.. Mer informasjon knyttet til finans se finansrapportering sak 4.



## Vedlegg sak 03 - bilag 2

## Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS

## Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	% av budsjett 2022	Prognose	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>											
Farvannsavgift	918	918	918	-813	1 941	3 633	-1 692	53 %	3 633	3 576	-1 635
Utleie eiendom	201	201	201	201	803	803	0	100 %	803	803	0
Andre driftsinntekter	10 497	15 350	18 752	11 713	56 311	36 367	19 945	155 %	65 081	35 451	20 861
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>11 615</b>	<b>16 469</b>	<b>19 871</b>	<b>11 101</b>	<b>59 056</b>	<b>40 803</b>	<b>18 253</b>	<b>145 %</b>	<b>69 518</b>	<b>39 830</b>	<b>19 226</b>
<b>Driftskostnader</b>											
Leiekostnader	434	-	262	0	695	854	-159	81 %	854	753	-58
Lønnskostnader	1 301	1 821	1 986	1 294	6 402	6 565	-163	98 %	7 065	6 799	-397
Avskrivning	3 865	3 937	4 111	4 182	16 095	16 513	-417	97 %	16 513	15 048	1 047
Nedskrivning av varige driftmidler				813	813					5 566	-4 753
Konsulenttjenester	470	320	926	267	1 984	3 502	-1 518	57 %	2 644	2 026	-42
Reparasjon og vedlikehold	14	365	-184	93	288	400	-112	72 %	245	367	-79
Reise, opphold mv	37	75	43	196	350	200	150	175 %	300	4	346
Salg, markedsføring repr.	309	158	217	274	958	1 350	-392	71 %	1 350	1 231	-273
Andre driftskostnader	2 023	2 347	2 135	2 427	8 931	8 581	350	104 %	8 581	7 688	1 243
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>8 452</b>	<b>9 023</b>	<b>9 496</b>	<b>9 546</b>	<b>36 516</b>	<b>37 965</b>	<b>-2 261</b>	<b>96 %</b>	<b>37 551</b>	<b>39 481</b>	<b>-2 965</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>3 163</b>	<b>7 446</b>	<b>10 375</b>	<b>1 555</b>	<b>22 539</b>	<b>2 838</b>	<b>20 514</b>	<b>794 %</b>	<b>31 967</b>	<b>349</b>	<b>22 190</b>
<b>Finans</b>											
Finansinntekter	495	751	608	1 499	3 353	1 950	1 403	172 %	2 820	1 860	1 493
Finanskostnader	1 177	1 438	1 709	2 931	7 254	4 700	2 554	154 %	6 918	3 356	3 899
<b>Sum finans</b>	<b>-681</b>	<b>-687</b>	<b>-1 101</b>	<b>-1 433</b>	<b>-3 901</b>	<b>-2 750</b>	<b>-1 151</b>	<b>142 %</b>	<b>-4 098</b>	<b>-1 496</b>	<b>-2 405</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>2 482</b>	<b>6 759</b>	<b>9 275</b>	<b>122</b>	<b>18 638</b>	<b>88</b>	<b>19 363</b>	<b>21120 %</b>	<b>27 869</b>	<b>-1 147</b>	<b>19 785</b>

## Balanse Stavangerregionen Havn IKS

(alle tall i 1000 kr)

<b>Eiendeler</b>	<b>31.03.2022</b>	<b>30.06.2022</b>	<b>30.09.2022</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>
Varige driftsmidler	575 419	596 977	610 076	637 998	549 563
Finansielle anleggsmidler	495 202	495 262	495 262	495 262	495 202
Kundefordringer	11 900	1 480	23 940	16 889	814
Andre fordringer	100 687	94 016	72 025	81 676	95 243
Bankinnskudd	61 370	52 796	39 622	37 002	41 190
<b>Eiendeler</b>	<b>1 244 577</b>	<b>1 240 531</b>	<b>1 240 923</b>	<b>1 268 827</b>	<b>1 182 011</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>					
Innskutt egenkapital	491 364	491 364	491 364	491 364	491 364
Opptjent egenkapital	440 295	440 295	440 295	440 295	440 295
Resultat før skatt	2 482	9 241	18 516	18 638	-
<b>Egenkapital</b>	<b>934 141</b>	<b>940 900</b>	<b>950 175</b>	<b>950 297</b>	<b>931 659</b>
Andre avsetning for forpliktels	7 032	6 114	5 196	5 935	7 950
Langsiktig gjeld	280 161	270 500	269 993	266 036	229 847
Leverandørgjeld	16 658	19 354	9 561	18 219	3 656
Annen kortsiktig gjeld	6 586	3 663	5 998	28 340	8 900
<b>Gjeld</b>	<b>310 436</b>	<b>299 631</b>	<b>290 749</b>	<b>318 530</b>	<b>250 352</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>1 244 577</b>	<b>1 240 531</b>	<b>1 240 923</b>	<b>1 268 827</b>	<b>1 182 011</b>

### Note 1 Driftsinntekter

*Farvannsavgiften:* er på 1 941 i 2022, som er en justering av selvkostfondet. I Q4 er en etterberegning gjennomført og resultatet er at farvannsavgiften må reduseres i forhold til kostnadene knyttet til avgiften. 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, hovedsakelig til SRHD. Økningen mot 2021 og budsjett skyldes økt aktivitet/inntekter i datterselskap. Avviket mot prognosen skyldes feil i prognoseberegningen først rapportert i Q3.

### Note 2 Driftskostnader

Totalt sett er kostnadene litt lavere enn budsjett og prognosen.

### Note 3 Finans

Renten følger markedet, og sammenlignet mot 2021 er markedsrenten høyere. Se finansrapportering sak 4.

### Note 4 Andre fordringer og Bank

Midler som inngår i konsernkontoordning ligger under kortsiktig gjeld.

## Vedlegg sak 03 - bilag 3

### Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS

Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	% av budsjett 2022	Prognose 2022	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>											
Kaivederlag (u/cruise)	7 405	5 772	5 581	5 457	24 216	24 171	45	100 %	23 759	25 303	-1 087
Cruise (kaivederlag)	524	7 711	12 143	1 649	22 026	10 228	11 799	215 %	22 878	1 482	20 544
Varevederlag	2 325	2 546	1 727	2 035	8 634	10 070	-1 436	86 %	8 598	11 487	-2 853
Tjenesteleveranser	4 166	3 739	4 703	7 394	20 002	12 926	7 077	155 %	16 312	12 596	7 407
ISPS-vederlag	3 149	5 343	7 280	3 424	19 195	12 792	6 403	150 %	18 533	10 285	8 910
Utleie eiendom	17 241	18 172	18 033	17 786	71 232	72 224	-993	99 %	72 224	58 787	12 445
Andre driftsinntekter	1 712	2 002	1 541	2 054	7 309	6 700	609	109 %	6 700	11 695	-4 387
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>36 522</b>	<b>45 285</b>	<b>51 009</b>	<b>39 798</b>	<b>172 614</b>	<b>149 110</b>	<b>23 504</b>	<b>116 %</b>	<b>169 004</b>	<b>131 634</b>	<b>40 979</b>
<b>Driftskostnader</b>											
Varekost	4 279	5 059	6 672	4 072	20 083	13 146	6 937	153 %	20 291	9 008	11 075
Leiekostnader	20 418	25 233	28 672	24 701	99 023	80 145	18 878	124 %	94 226	71 617	27 406
Lønnskostnader	6 658	5 498	7 161	7 608	26 926	23 842	3 084	113 %	25 318	23 316	3 610
Avskrivning	660	791	698	1 118	3 266	2 640	626	124 %	2 846	2 691	575
Konsulenttjenester	469	379	752	623	2 223	3 823	-1 600	58 %	2 352	3 209	-986
Reparasjon og vedlikehold	2 351	2 977	559	1 599	7 486	7 420	66	101 %	7 421	4 133	3 353
Reise, opphold mv	73	82	57	295	506	350	156	145 %	432	46	460
Salg, markedsføring repr.	70	117	5	112	303	400	-97	76 %	400	221	82
Andre driftskostnader	2 326	2 962	2 439	3 275	11 002	10 301	701	107 %	10 301	8 424	2 578
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>37 304</b>	<b>43 098</b>	<b>47 015</b>	<b>43 402</b>	<b>170 820</b>	<b>142 067</b>	<b>28 753</b>	<b>120 %</b>	<b>163 587</b>	<b>122 666</b>	<b>48 153</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>-783</b>	<b>2 187</b>	<b>3 993</b>	<b>-3 603</b>	<b>1 794</b>	<b>7 043</b>	<b>-5 250</b>	<b>25 %</b>	<b>5 417</b>	<b>8 968</b>	<b>-7 174</b>
<b>Finans</b>											
Finansinntekter	92	159	288	332	872	100	772	872 %	827	222	650
Finanskostnader	2	4	3	1	10	10	0	101 %	13	20	-10
<b>Sum finans</b>	<b>90</b>	<b>155</b>	<b>285</b>	<b>332</b>	<b>862</b>	<b>90</b>	<b>772</b>	<b>957 %</b>	<b>815</b>	<b>202</b>	<b>660</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>-693</b>	<b>2 342</b>	<b>4 278</b>	<b>-3 272</b>	<b>2 655</b>	<b>7 133</b>	<b>-4 478</b>	<b>37 %</b>	<b>6 231</b>	<b>9 170</b>	<b>-6 514</b>

## Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	30.03.2022	30.06.2022	30.09.2022	31.12.2022	31.12.2021
Varige driftsmidler	40 127	40 732	40 304	40 783	38 856
Finansielle anleggsmidler	1 365	1 418	1 418	1 418	1 365
Kundefordringer	20 973	32 414	34 542	31 269	26 083
Andre fordringer	53 460	41 212	43 567	47 403	37 820
Bankinnskudd	648	918	693	1 267	980
<b>Eiendeler</b>	<b>116 572</b>	<b>116 694</b>	<b>120 524</b>	<b>122 139</b>	<b>105 104</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>					
Innskutt egenkapital	2 726	2 726	2 726	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	49 471	49 471	49 471	49 471	49 471
Resultat før skatt	-693	2 129	5 927	2 655	0
<b>Egenkapital</b>	<b>51 504</b>	<b>54 326</b>	<b>58 124</b>	<b>54 852</b>	<b>52 197</b>
Andre avsetninger for forpliktels	5 016	5 016	5 016	5 592	5 347
Utsatt skatt	331	331	331	331	441
Langsiktig gjeld	124	130	124	124	0
Leverandørgjeld	15 397	6 236	34 776	29 913	15 046
Annen kortsiktig gjeld	44 200	50 655	22 154	31 327	32 074
<b>Sum gjeld</b>	<b>65 068</b>	<b>62 368</b>	<b>62 401</b>	<b>67 287</b>	<b>52 908</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>116 572</b>	<b>116 694</b>	<b>120 524</b>	<b>122 139</b>	<b>105 104</b>

### Note 1 Driftsinntekter

Det har vært god aktivitet i 2022, derfor er inntektene betydelig høyere enn budsjett og 2021. I budsjett for cruiseinntekter ble det beregnet 50% inntekt av bestilte anløp grunnet situasjonen som var ved budsjettering. Tjeneste og ISPS vederlag er høyere enn budsjett, dette henger også sammen med beregning av budsjett for cruiseinntekter. Varevederlag viser en økning i forhold til Q3, og er tilnermet lik prognosen. Utleie eiendom er som forventet. Totale inntekter viser en økning på ca 24 000 i forhold til budsjett, økningen er relatert til situasjonen vedrørende cruise og høyere aktivitet som nevnt over.

### Note 2 Driftskostnader

Høyere prisutvikling fører til økt kostnad og negativt budsjettavvik, og resultatutvikling øker leiekostnaden til selskap i samme konsern.

### Note 3 Konsernkontoordning

Andre fordringer er 46 296 relatert til konsernkontoordningen. SRHD bruker hovedsaklig konsernkontoordningen i forhold til inn og utbetalinger. Bankinnskudd består hovedsaklig av skattetrekkkonto.

## Vedlegg sak 03 - bilag 4

### Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS

#### Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Note	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse Budsjett/Vi rkelig	% av budsjett 2022	Prognose 2022	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>												
Inntekter												
<b>Driftskostnader</b>												
Andre driftskostnader		77	102	45	78	302	311	-8	97 %	311	247	56
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>77</b>	<b>102</b>	<b>45</b>	<b>78</b>	<b>302</b>	<b>311</b>	<b>-8</b>	<b>97 %</b>	<b>311</b>	<b>247</b>	<b>56</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-77</b>	<b>-102</b>	<b>-45</b>	<b>-78</b>	<b>-302</b>	<b>-311</b>	<b>8</b>	<b>97 %</b>	<b>-311</b>	<b>-247</b>	<b>-56</b>
<b>Finans</b>												
Finansinntekter	1	255	191	514	769	1 729	400	1 329	432 %	2 137	32 503	-30 774
Finanskostnader	2	2 056	2 222	2 800	3 559	10 636	7 600	3 036	140 %	9 525	5 740	4 896
<b>Sum finans</b>		<b>-1 800</b>	<b>-2 031</b>	<b>-2 286</b>	<b>-2 789</b>	<b>-8 907</b>	<b>-7 200</b>	<b>-1 707</b>	<b>124 %</b>	<b>-7 387</b>	<b>26 762</b>	<b>-35 669</b>
<b>Resultat før skatt</b>		<b>-1 877</b>	<b>-2 133</b>	<b>-2 332</b>	<b>-2 867</b>	<b>-9 209</b>	<b>-7 511</b>	<b>-1 699</b>	<b>123 %</b>	<b>-7 698</b>	<b>26 515</b>	<b>-35 725</b>

### Balanse SRH Eiendom Holding AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	30.06.2022	30.09.2022	31.12.2022	31.12.2021
Finansielle anleggsmidler	926 775	926 775	926 775	926 775	926 775
Andre fordringer	57 581	26 142	26 328	26 612	57 442
Bankinnskudd	35 208	6 563	15 589	10 449	5 056
<b>Eiendeler</b>	<b>1 019 564</b>	<b>959 480</b>	<b>968 693</b>	<b>963 835</b>	<b>989 273</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>					
Innskutt egenkapital	363 777	363 777	363 777	363 777	363 777
Opptjent egenkapital	194 712	194 712	194 712	194 712	194 712
Resultat før skatt	-1 877	-4 010	-6 342	-9 209	-
<b>Egenkapital</b>	<b>556 612</b>	<b>554 479</b>	<b>552 147</b>	<b>549 280</b>	<b>558 489</b>
Langsiktig gjeld	416 730	393 451	390 298	391 808	419 998
Leverandørgjeld	59	43	-	-	-
Annen kortsiktig gjeld	46 163	11 507	26 247	22 747	10 786
<b>Gjeld</b>	<b>462 952</b>	<b>405 001</b>	<b>416 545</b>	<b>414 556</b>	<b>430 783</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>1 019 564</b>	<b>959 480</b>	<b>968 693</b>	<b>963 835</b>	<b>989 273</b>

#### Note 1 Finansinntekter

Inntekter (konsernbidrag) fra datterselskaper blir vurdert før endelig regnskap. Renteinntektene er hovedsaklig fra datterselskapene. Differansen mot 2021 på -30 774 skyldes konsernbidrag på 31 650 i 2021.

#### Note 2 Finanskostnader og lån

Selskapet har langsiktig lån i Danske Bank på **319,5** MNOK resterende langsiktig gjeld er til morselskapet. For mer informasjon se finansrapportering.

## Vedlegg sak 03 - bilag 5

### Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Foreløpig Regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	% av budsjett 2022	Prognose 2022	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>											
Utleie eiendom	23 943	23 946	23 940	27 045	98 875	98 349	525	101 %	98 349	91 461	7 413
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>23 943</b>	<b>23 946</b>	<b>23 940</b>	<b>27 045</b>	<b>98 875</b>	<b>98 349</b>	<b>525</b>	<b>101 %</b>	<b>98 349</b>	<b>91 461</b>	<b>7 413</b>
<b>Driftskostnader</b>											
Varekost	2	36	3	0	40	1 656	-1 616	2 %	80	781	-741
Avskrivning	6 405	6 402	6 452	6 278	25 537	27 514	-1 978	93 %	25 711	26 672	-1 135
Andre driftskostnader	1 239	504	774	524	3 041	2 588	454	118 %	3 317	2 292	750
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>7 646</b>	<b>6 941</b>	<b>7 229</b>	<b>6 802</b>	<b>28 618</b>	<b>31 758</b>	<b>-3 140</b>	<b>90 %</b>	<b>29 108</b>	<b>29 744</b>	<b>-1 126</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>16 297</b>	<b>17 005</b>	<b>16 711</b>	<b>20 243</b>	<b>70 256</b>	<b>66 591</b>	<b>3 665</b>	<b>106 %</b>	<b>69 241</b>	<b>61 717</b>	<b>8 539</b>
<b>Finans</b>											
Finansinntekter	2	0	0	51	53	50	3	106 %	4	9	44
Finanskostnader	7 656	7 969	7 436	9 036	32 096	33 000	-904	97 %	31 018	37 048	-4 952
<b>Sum finans</b>	<b>-7 654</b>	<b>-7 969</b>	<b>-7 436</b>	<b>-8 985</b>	<b>-32 043</b>	<b>-32 950</b>	<b>907</b>	<b>97 %</b>	<b>-31 014</b>	<b>-37 039</b>	<b>4 996</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>8 643</b>	<b>9 036</b>	<b>9 276</b>	<b>11 258</b>	<b>38 213</b>	<b>33 641</b>	<b>4 572</b>	<b>114 %</b>	<b>38 227</b>	<b>24 678</b>	<b>13 535</b>

### Balanse Stavangerregionen Havn Eiendom AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	30.06.2022	30.09.2022	31.12.2022	31.12.2021
Varige driftsmidler	1 263 426	1 259 254	1 252 802	1 250 611	1 269 367
Kundeordringer	24 435	26 055	24 529	18 445	21 668
Andre fordringer	15 917	4 027	9 224	1 652	15 320
<b>Eiendeler</b>	<b>1 303 777</b>	<b>1 289 336</b>	<b>1 286 555</b>	<b>1 270 708</b>	<b>1 306 355</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>					
Innskutt egenkapital	394 689	394 689	394 689	125 305	394 689
Opptjent egenkapital	354 288	354 288	354 288	623 671	354 288
Resultat før skatt	8 643	17 679	26 955	38 213	
<b>Egenkapital</b>	<b>757 620</b>	<b>766 656</b>	<b>775 932</b>	<b>787 190</b>	<b>748 977</b>
Langsiktig gjeld	490 454	490 921	479 680	459 930	499 339
Leverandørgjeld	670	1 906	369	4 816	367
Avsetning for forpliktelser	4 684	4 684	4 684	4 433	4 684
Annen kortsiktig gjeld	50 349	25 168	25 889	14 339	52 988
<b>Sum gjeld</b>	<b>546 157</b>	<b>522 679</b>	<b>510 623</b>	<b>483 518</b>	<b>557 378</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>1 303 777</b>	<b>1 289 336</b>	<b>1 286 555</b>	<b>1 270 708</b>	<b>1 306 355</b>

## Vedlegg sak 03 - bilag 6

## Resultatregnskap Ekofiskvegen AS

## Foreløpig regnskap 2022

(alle tall i 1000 kr)

	Q1-2022	Q2-2022	Q3-2022	Q4-2022	Foreløpig Regnskap 2022	Budsjett 2022	Differanse Budsjett/Virkelig	% av budsjett 2022	Prognose 2022	Regnskap 2021	Differanse 2022/2021
<b>Driftsinntekter</b>											
Inntekter	2 209	2 209	2 209	2 209	8 836	8 836	0	100 %	8 836	8 929	-93
<b>Driftskostnader</b>											
Avskrivning	187	187	187	187	747	748	-1	100 %	748	747	-1
Konsulenttjenester	28	0	14	15	57	25	32	228 %	52	20	37
Andre driftskostnader	31	29	29	29	116	114	2	102 %	114	114	3
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>245</b>	<b>215</b>	<b>229</b>	<b>230</b>	<b>920</b>	<b>887</b>	<b>33</b>	<b>104 %</b>	<b>914</b>	<b>881</b>	<b>39</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>1 964</b>	<b>1 994</b>	<b>1 980</b>	<b>1 979</b>	<b>7 917</b>	<b>7 949</b>	<b>-33</b>	<b>100 %</b>	<b>7 922</b>	<b>8 048</b>	<b>-131</b>
<b>Finans</b>											
Finansinntekter	7	7	0	3	18	4	14	440 %	19	6	11
Finanskostnader	138	157	235	280	811	400	411	203 %	825	404	407
<b>Sum finans</b>	<b>-131</b>	<b>-150</b>	<b>-235</b>	<b>-277</b>	<b>-793</b>	<b>-396</b>	<b>-397</b>	<b>200 %</b>	<b>-806</b>	<b>-398</b>	<b>-395</b>
<b>Resultat før skatt</b>	<b>1 833</b>	<b>1 844</b>	<b>1 745</b>	<b>1 702</b>	<b>7 123</b>	<b>7 553</b>	<b>-430</b>	<b>94 %</b>	<b>7 116</b>	<b>7 650</b>	<b>-527</b>

## Balanse Ekofiskvegen AS

(alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.2022	31.06.2022	30.09.2022	31.12.2022	31.12.2021
Varige driftsmidler	62 958	62 771	62 584	62 398	63 144
Kundefordringer	-	2 761	4	-	-
Andre fordringer	4 946	56	440	2 849	2 682
<b>Eiendeler</b>	<b>67 904</b>	<b>65 588</b>	<b>63 027</b>	<b>65 247</b>	<b>65 826</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>					
Innskutt egenkapital	540	540	540	540	540
Opptjent egenkapital	27 980	27 980	27 980	27 980	27 980
Resultat før skatt	1 833	3 677	5 422	7 123	-
<b>Egenkapital</b>	<b>30 354</b>	<b>32 197</b>	<b>33 943</b>	<b>35 644</b>	<b>28 521</b>
Langsiktig gjeld	26 949	26 367	25 815	25 815	27 031
Leverandørgjeld	59	-	-	34	15
Annen kortsiktig gjeld	10 543	7 023	3 270	3 753	10 260
<b>Gjeld</b>	<b>37 550</b>	<b>33 390</b>	<b>29 085</b>	<b>29 603</b>	<b>37 305</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>67 904</b>	<b>65 588</b>	<b>63 027</b>	<b>65 247</b>	<b>65 826</b>



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

SAK NR.: 4/23  
MØTEDATO: 22.02.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: AB  
Innstill. dato: 09.02.2023

### Finansreglement rapportering pr 31.12.2022

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	04/23	22.02.2023	

Forslag til vedtak:

«Rapportering finansreglementet pr 31.12.2022 tas til orientering.»







## Bakgrunn

Finansreglementet ble opprettet høsten 2020 og godkjent i sak 44/20. Formålet med reglementet er å gi rammer og retningslinjer for finans og gjeldsforvaltningen i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) med datterselskap.

Finansreglement er lovpålagt for kommuner og fylkeskommuner. For SRH er det ikke et krav for et slik reglement, men havnedirektøren har likevel sett ett behov for et finansreglement for å ha et godt styringsverktøy og en gjensidig forståelse for låneopptak, likviditet, sikring, valutarisiko etc.

## Saken

Finansreglementet skal bidra til en effektiv og forsvarlig økonomiforvaltning i konsernet samt overholdelse av SRHs løpende betalingsforpliktelser. SRH skal gjennom året legge fram rapporter for styret som viser status for konsernets finansforvaltning pr halvår. Rapportene skal beskrive eventuelle avvik mellom faktisk forvaltning og kravene i finansreglementet. Dersom havnedirektøren mener det er grunn til å endre finansreglementet eller gjøre unntak, skal dette inkluderes i rapporteringen.

## Rapporten skal inneholde følgende:

- Status på likviditet
- Opptak av nye lån i perioden
- Inngåelser av rentebytteavtaler (SWAP)
- Refinansiering av eksisterende lån
- Endring i risikoeksponering
- Gjenværende rentebinding og rentebetingelser

SRH har store lån i Stavangerregionen Havn Eiendom AS (SRHE) og SRH Eiendom Holding AS (SRHEH), og rentesikringsavtaler. SRHE har refinansiert lånet i oktober 22 til to lån med løpetid på to og tre år. SRHEH har refinansiert et av to lån i oktober med løpetid på tre år. SRHE har også inngått en rentesikringsavtale 2.mars 22, som er opptalt i rapporteringen for 1. halvår. Disse endringene var planlagte og fører til at en kommer innenfor bør reglene i finansreglementet. Se avsnitt under.

## Rammer i finansreglementet

Finansrapporten som er laget for å rapportere iht. reglementet ligger vedlagt som bilag 1.

Tabellene nedenfor er utdrag fra rapporten og viser gjeldsporteføljens status i forhold til rammer angitt i finansreglementet.

Her er eventuelle rentebytteavtaler inkludert. Effekten av forventede fremtidige refinansieringer av sertifikatlån eller obligasjonslån er ikke inkludert.

Fargekodene viser om tallene er innenfor (grønt), i grenseland (gult) eller utenfor reglementet (rødt).



		Grenseverdier	31.12.2022	30.09.2022	30.06.2022
<b>Stavangerregionen Havn IKS bakover</b>					
Utenlandsk valuta ikke tillatt	Maks. 0,00 (Prosent)		0,00%	0,00%	0,00%
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	0,00 - 50,00 (Prosent)		15,06%	58,80%	58,80%
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	Min 3,00 (År)		3,69 År	2,50 År	2,72 År
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	25,00 - 75,00 (Prosent)		66,95%	66,92%	66,16%
Rentebinding 3 år maks 7 år	3,00 - 7,00 (År)		3,50 År	3,71 År	3,83 År
Rentebytteavtaler maks forfall 10 år			0	0	0

		Grenseverdier	31.12.2022	31.03.2023	30.06.2023
<b>Stavangerregionen Havn IKS fremover</b>					
Utenlandsk valuta ikke tillatt	Maks. 0,00 (Prosent)		0,00%	0,00%	0,00%
Lån med forfall inntil 12 mnd frem i tid.	0,00 - 50,00 (Prosent)		15,06%	15,05%	14,76%
Gj. snittlig kap. binding min 3 år	Min 3,00 (År)		3,69 År	3,49 År	3,42 År
Andel fastrente mellom 25- og 75%. Normalt 50%	25,00 - 75,00 (Prosent)		66,95%	67,68%	67,20%
Rentebinding 3 år maks 7 år	3,00 - 7,00 (År)		3,50 År	3,39 År	3,25 År
Rentebytteavtaler maks forfall 10 år			0	0	0

Årsaken til at en har hatt avvik fra finansreglementet er historiske årsaker knyttet til opplåning og rentesikring i tidligere Risavika Havn AS (nå SRHE). Deler av dette er løst med refinansieringen i 2022 og pr nå ingen avvik fra finansreglementet.

## Oppsummering og konklusjon

Finansstyringen fungerer i samsvar med reglementet og endringene som er gjort er i henhold til finansreglementet.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef  
Saksbehandler

## Vedlegg:

Bilag 1: Rapportering på finansreglement – unntatt offentligheten off. loven § 23



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

SAK NR.: 05/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: AB

Innstill. dato: 08.02.2023

## Åpenhetsloven - aktsomhetsvurdering

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	05/23	22.02.23	

Forslag til vedtak:

«Saken tas til orientering»



## Strategiplanen

Denne saken ivaretar strategiområde HVORDAN med hovedmål: «Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø.»

Saken innfrir delmål A: «Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid» og tiltaket: «Prioritere kvalitetsforbedringer».

Av de sju FNs bærekraftsmål som SRH har valgt ut i *Miljøplan 2020-2023* har denne saken spesielt fokus på mål nr. 12 Ansvarlig forbruk og produksjon.



SRH Skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet

## Bakgrunn

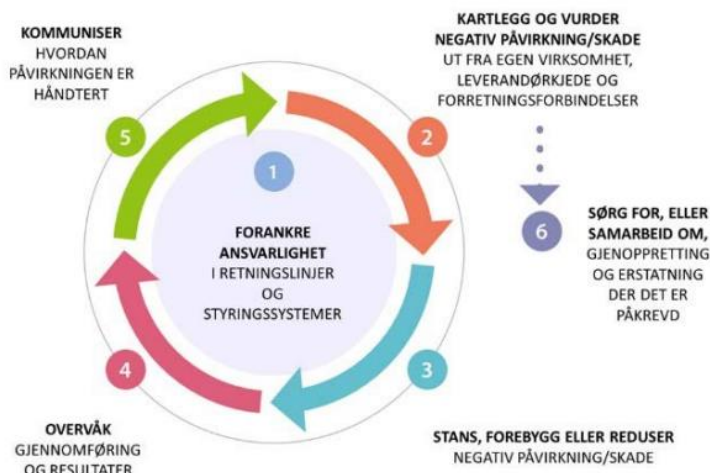
Åpenhetsloven er en ny lov, vedtatt av Stortinget, som trådte i kraft 1. juli 2022<sup>1</sup>.

Åpenhetsloven skal fremme virksomheters respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt sikre allmenheten tilgang på informasjon. Loven pålegger virksomheter en informasjonsplikt, og en plikt til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger som skal redegjøres i en rapport og offentliggjøres innen 30.06.2023

Loven bygger på internasjonale rammeverk og reguleringer, blant annet FNs bærekraftsmål nr.8 om anstendig arbeid og økonomisk vekst og nr.12 om ansvarlig forbruk og produksjon. SRH har som nevnt over nr. 12 som fokus i miljøplanen, nr. 8 har SRH ikke hatt økt fokus på i miljøplanen, dette må evalueres ved neste periode.

## Saken

SRH arbeider med aktsomhetsvurdering av egen virksomhet, leverandørkjeder og andre forretningsforbindelser i tråd med OECD sine retningslinjer.



2

<sup>1</sup> [Åpenhetsloven - Forbrukertilsynet](#)

<sup>2</sup> [OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv \(regjeringen.no\)](#)

SRH har etiske retningslinjer for alle ansatte i konsernet samt medlemmer i styrer og representantskap. Retningslinjene er vedtatt av styret 15.12.2021 og ligger tilgjengelig for alle ansatte i personalhåndboken. I de etiske retningslinjene legges det stor vekt på redelighet, ærlighet og åpenhet og stiller spesifikke krav til samfunnsansvar og likeverd.

I aktsomhetsvurderingen må det videre kartlegges og vurderes negativ påvirkning/skade. SRH har gjennomført denne kartleggingen ved å blant annet se på selskapets leverandørliste, og da startet med å se på geografi, størrelse og bransje. Leverandørlisten viser svært få utenlandske selskaper, noe som administrasjonen vurderer som lav risiko. De største leverandørene til SRH er i forbindelse med investeringer (herunder byggeprosjekter). Ved avtaleinngåelse med leverandør blir det stilt krav til leverandøren og underleverandører i forhold til lønn, arbeidsvilkår og Norsk Standard<sup>3</sup>. Det vil også fremover stilles krav om egenerklæring på åpenhetsloven. Administrasjonen anser derfor at risikokartleggingen av SRH sin leverandørliste totalt sett utgjør en lav risiko for negativ påvirkning/skade. Dersom det er brudd på kravene i avtalen med leverandøren, kan det bl.a. medføre oppsigelse av avtalen.

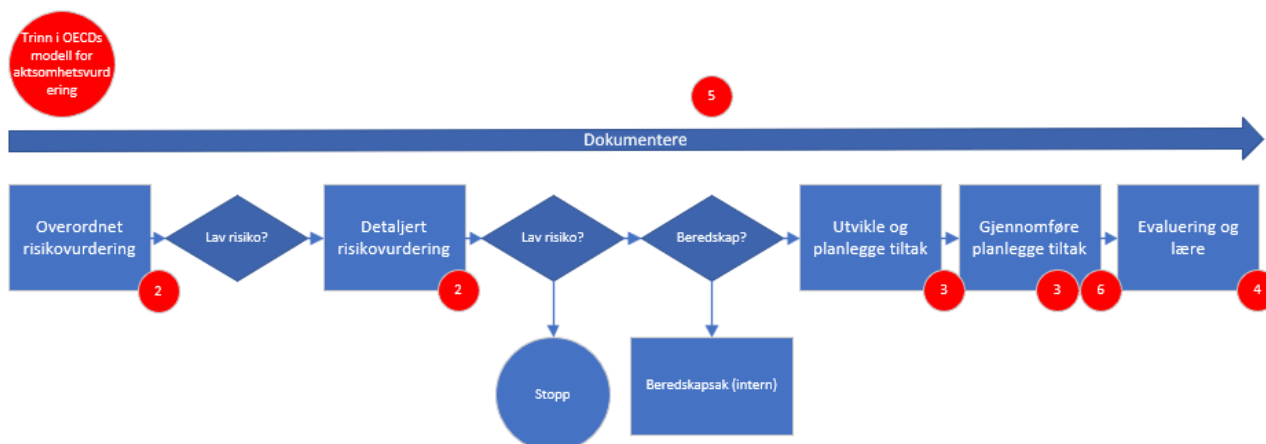
SRH skal i neste steg stanse, forebygge eller begrense negative konsekvenser. Dette arbeidet vil gjennomføres ved å fortsette å ha dialog og sette krav til våre leverandører og samarbeidspartnere. SRH vil i dialog med leverandør vurdere å bidra med relevant kompetanseheving eller ressurser som gjør at de klarer å oppnå SRH sine krav til forhold i leverandørkjeden. Et slikt godt samarbeid med leverandører kan bidra til positiv utvikling for mennesker, samfunn og miljø i leverandørkjeden.

Det må jevnlig utføres vurdering av gjennomføringen og resultatene av bedriftens egne tiltak og måloppnåelse for aktsomhetsvurderingen. En slik vurdering vil avdekke hvordan aktsomhetsvurderingen i bedriften fungerer, og om noe kan utføres bedre og mer effektivt. SRH vil gjøre en slik vurdering 2 ganger årlig.

Hvis negativ påvirkning/skade foreligger, skal SRH kommunisere hvordan påvirkningen er håndtert til berørte interessenter og rettighetshavere. Kommunikasjonen vil skje gjennom regelmessig kontakt og eventuelt besøk. Dersom det er skade på mennesker eller samfunn skal SRH håndtere skaden gjennom å sørge for gjenoppretting.

SRH vil kommunisere aktsomhetsvurderingen offentlig på sin nettside.

SRH har skissert en prosess for aktsomhetsvurdering som er linket til OECD sin modell:



<sup>3</sup> SRH bruker DFØ sine maler for offentlig anskaffelse.



## Konklusjon

Havnedirektøren anbefaler styret å ta aktsomhetsvurderingen og åpenhetsloven til orientering.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Anders Bruvik  
Økonomisjef



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

SAK NR.: 06/23  
MØTEDATO: 22.02.2022

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17  
Saksbeh.: MF m.fl.  
Innstill. dato: 13.02.2023

### Strategiplan 2021-2024 - Statusrapportering for 2022

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	58/20	07.12.2020	Enstemmig
Styret for SRH IKS	05/22	16.02.2022	Enstemmig
Styret for SRH IKS	06/23	22.02.2023	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens statusrapportering om strategiarbeid for 2022 tas til orientering.»





## Bakgrunn

Strategiplan for perioden 2021-2024 ble godkjent i sak 58/20. Planen ble utarbeidet med bred involvering av de ansatte. Havnedirektøren gir styret en årlig orientering av oppfølging av planen, og vil i denne saken fremlegge statusrapport for 2022. Strategiplan 2021-2024 er vedlagt saken som bilag 1.

## Saken – Året 2022

Ny ledergruppe i SRH ble konstituert juni 2022, og møter er avholdt annenhver uke. Ledergruppens ansvarsområde og formål er å få havnens strategi til å virke og behandle saker av, i hovedsak, strategisk art. Ledergruppen består nå av åtte personer og har vist seg å ivareta og representere de ulike avdelingene i organisasjonen på en god måte.

For å synliggjøre tilknytningen til overordnet strategi innledes hovedvekten av alle styresaker nå med en henvisning til delområder i strategiplanen samt utvalgte bærekraftsmål tilhørende Miljøplan.

Strategiplanen til SRH er blitt utarbeidet med bredt engasjement i organisasjonen og ansatte har stort eierskap til planen. Etter ønske fra styret om å forenkle strategiplanen ble strategiplanen revidert av ledergruppen høsten 2022. Endringene fremgår i sak 37/22.

## HVEM

Hovedmål: *Vi skal være den foretrukne havnen.*

Eksempler på arbeid for dette målområdet i 2022 er følgende:

### A – Tilrettelegge for maritim næring

- Havnensamarbeid med Bergen og Trondheim Havn gir målrettet dialog med både vareeiere, redere og prosjektlast. Bilimport har økt, og aktører som Bama med flere har gitt større volumer. I tillegg har to nye rederier, Arctic Line og MRC, etablert ruter opp vestkysten.
- Konkrete etableringer av nye kunder som tilfører mer gods over kai i Risavika.
- Ferdigstilt ringvirkningsanalyse som brukes i relevante fora og informasjonskanaler for å vise havnens betydning
- Flere nye internasjonale og nasjonale kundekontakter innen havvind, nye energibærere og karbonfangst. Et større regionalt samarbeid er under etablering for å knytte tilgjengelig areal sammen for havvind.
- Opprettholder samhandling mellom Egersund Næring og Havn, Sandnes Havn og SRH
- Samarbeidet tett med kommunenes næringsavdelinger ved potensielle nyetableringer i regionen. Konkret forretningscase er satt i gang innen karbonfangst
- Samarbeider med havneområder i privat eie i regionen. Det er opprettet faste møter med større private aktører.
- Startet opp et større samarbeidsprosjekt i Rogaland for fersk laks på kjøll med Blueplanet som prosjektleder





## B – Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

- Digital deltakelse i faggrupper (Grønt Skipsfartsprogram, cruise: Innovasjon Norge – Vestlandske cruisehavner – Cruise Norway, i tillegg til tre av Norske Havner sine faggrupper, m.m.)
- Ulike annonsekampanjer og bruk av sosiale medier for omdømme, havneutvikling og eiendom. I tillegg til en omfattende nasjonal innholdsmarkedsføring kampanje der havnens kunder fremsnakker havneområdene (innholdsmarkedsføring). Det er satt opp fast kjøreplan på dette, inkludert to større nasjonale kampanjer
- Deltatt i flere innspillsfora og direktemøter rundt havvind, etablering av karbonfangst og nye energibærere (havnen som energihub).
- Måltrettet kommunikasjon til media som har bidratt til flere overskrifter i kanaler som E24, Schibsted/Aftenbladet, NRK, Solabladet, Bygdabladet med mer.
- “Plan for havneutvikling” brukes aktivt på konferanser, og ovenfor eiere, politisk og kunder.

## C – Ha et godt omdømme

- Bidrar til bærekraftige løsninger som landstrøm for hurtigbåter og ladeinfrastruktur for kjøretøy på land. Ladeanlegg til hurtigbåt etablert i sentrum i tillegg til ladeinfrastruktur til elektrisk reachstacker i Risavika
- Vårt bidrag inn mot Elnett21
- Tilrettelegger for sikringsmøter og gjennomfører øvelser på havneanleggene
- Tett samarbeid med øvrige myndighetsorganer som toll, politi, beredskapsledelse i eierkommuner med mer
- Bidragsyter og medlem i flere relevante klynger og organisasjoner som Norwegian Offshore Wind Cluster, Nordic Edge, Maritimt Forum, Shortsea Promotion Center, Grønt Skipsfarts Program (DNV) med mer

## HVOR

Hovedmål: *Vi skal sikre utvikling av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen.*

Eksempler på arbeid for dette målområdet i 2022 er følgende:

### A – Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer

- Utbyggingsmuligheter for ny lang kai i Bjergsted ble fulgt opp i 2021 med et prosjekteringsgrunnlag som gjorde det mulig å utarbeide en økonomisk analyse av prosjektet. Dette ble fremlagt til orientering for styret i desember 2021. Havnedirektøren informerte om en svært kostbar investering og endrede forutsetninger knyttet til opprinnelige forventninger til at bygging av kaien skulle generere store merinntekter. Heller ikke delfinansiering fra salg av bakareal ble ansett som tilstrekkelig for å anbefale en investering i lang kai. Opsjonshaver til hotelltomt bak kaien tiltrådte ikke ved opsjonsfristens utløp i april 2022. Det arbeides nå med scenarioer for en alternativ havneutvikling, med forlengelse/nybygg av to kaier på om lag 100 meter hver.
- Detaljreguleringsplan for landstrømanlegg for cruiseskip i fjellhall under Bjergstedparken ble ferdigstilt, og ble vedtatt i januar 2023. Det lyktes ikke å få støtte fra ENOVA i søknaden som ble sendt i 2022, men det vil bli søkt på nytt i 2023. Det legges opp til at anlegget også skal tilby landstrøm til offshore fartøy. Landstrømanlegget skal kunne tilby landstrøm til cruiseskip



til tre kaier, som vil bli lagt som sjøkabel ut til kaien. Etablering av anlegget er ikke avhengig av at det bygges en lang kai i Bjergsted.

- Arbeid med *Handlingsplan for cruiseanløp Stavanger 2022-2030* ble ferdigstilt og sendt på høring til eierkommunene i juni. Frist til å høringsvar ble satt til september 2022. Randaberg og Sola har gitt sine uttalelser, men det gjenstår politisk behandling i Stavanger, ref. sak 07/23. SRH har iverksatt tiltaksplanen.
- Det er avholdt totalentreprisekonkurranse med forhandling for konseptutvikling og tilbud på utbygging av mer kai-kapasitet i Risavika Sørøst; kai 25 og 26 med ro-ro rampe. Det er lagt opp til at det skal være mulig å gjennomføre prosjektet som to utbyggingstrinn. Frist for å levere tilbud var 23. desember, og det kom inn fire tilbud.

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

- SRH har også i 2022 vært aktiv i arbeidet med å påvirke til realisering av Rv./Fv.Transportkorridor Vest, der strekket fra Hagakrossen i Sola til Finnestad i Randaberg er i spill. Arbeidet gjøres i fellesskap med Ressursgruppe Risavika, Næringsforeningen i Stavangerregionen, NHO Transport og Logistikk, Norges Lastebileier-forbund, samt LO Rogaland som ny støttespiller.
- SRH er medlem av Grønn by, og nytt av året var deltakelse i to faggrupper; Mobilitet og Sirkularitet. I disse gruppene er det deltakere fra både myndigheter, offentlige virksomheter og private aktører. Deltakelsen gir god nytteverdi i bredden av virksomheten til SRH. Det ble i september arrangert Grønn Havn Safari av SRH, med temaer relevante for alle faggruppene (sirkularitet, mobilitet, energi og areal). Det var stort og bredt oppmøte av offentlige og private aktører.
- SRH samhandler løpende med bl.a. Stavanger kommune om tilrettelegging for både havne- og byutvikling i Stavanger. Det er kommunisert at SRH ikke kan finansiere byutviklingstiltak, men bidrar med tilrettelegging og tiltak som fremmer maritim virksomhet og ivaretar havnekapasitet for fremtiden.
- SRH har gitt innspill og høringsuttalelser til pågående rullering av kommuneplaner i Sola og Stavanger.

#### C – Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

- SRH har i flere år samarbeidet med Stavanger utvikling KF ("SU") og Stavanger kommune om utarbeidelse av Strategisk planprogram for Østre havn. Planen var på høring høsten 2021, men høringsresultatet er fortsatt ikke lagt frem for politisk behandling. Stavanger kommune begrunner dette i ressursutfordringer og komplekse temaer i planprogrammet som må avklares. SRH og SU holdes jevnlig oppdatert og har også i 2022 gitt innspill til utforming av planprogrammet.
- Arbeidet med alternative scenarier for utvikling i Bjergsted kan resultere i tomteverdi til delfinansiering av forlengelse/nybygg av kaier. Den foreliggende og ubehandlede reguleringsplanen Bjergsted Havnefront vil bli vurdert tatt frem på nytt når det er avklart hvilket scenario som velges å gå videre med.
- Realisering av mulighetsstudier av bakareal på Strandkaien og Skagenkaien kan gi økt tomteverdi. Disse mulighetene vil bli fulgt opp videre under paraplyen CID Vågen og CID Bjergsted. CID (City Impact Districts) er et offentlig/privat byutviklingsprosjekt, som er del av verktøyet til kommunens realisering av Kommunedelplan Stavanger sentrum.



## HVA

Hovedmål: *Vi skal videreutvikle bærekraftige tjenestetilbud som styrker havnens og regionens konkurransekraft.*

Eksempler på arbeid for dette målområdet i 2022 er følgende:

### A - Utvikle muligheter på våre havneområder

- Inngått samarbeidsavtaler med andre havner som skaper verdier for SRH og andre, men ikke minst for maritim næring
- Investert etter markedets behov blant annet i nybygg for SafeClean, Saltimport, og miljøriktige og fremtidsrettede løsninger for kunder
- Deltatt på internasjonale messer
- Gjennom flere igangsatte prosjekter viser ansatte internt engasjement og eierskap til havnen
- Eksempler på sømløse løsninger er implementeringen av GoMarina, samt arbeidet med anskaffelse av FDV system

I avsnittet «Hvor» kan man også finne relevant informasjon for hvordan SRH utvikler muligheter.

### B - Være en forutsigbar og sikker havn

- Investert i flere redningsstasjoner
- I forbindelse med ny bruk i Fiskepirterminalen så jobbes det med å få på plass opplyste redningsstiger
- Avholdt møter sammen med beredskaps- og redningsetater for å sikre publikum og kunder
- Deltatt i trygghetsvandring i regi av Stavanger kommune
- Deltatt i samarbeidsprosjekt med Kartverket for produksjon og fremvisning av detaljert dybdekart (High Density Electronic Navigational Charts – HD ENC) i Stavanger.
- Deltak i samarbeidsprosjekt med Kartverket for produksjon og fremvisning av biometriske data.
- Gjennomføring av HMS-plan og samarbeidsmøter med bedriftshelsetjenesten og Compendia
- Gjennomført førstehjelp og hjertestarter kurs for alle ansatte
- Gjennomført en stor evakueringsøvelse fra cruise skipet «Costa Diadema»
- Gjennomført nivåheving på offshore terminal Risavika (er fortsatt på nivå 2)
- Har gått foran i arbeidet med felles sikringskontrakter for «hele havne Norge»

### C - Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift

- Anskaffet ny helelektrisk arbeidsbåt (EL-vis)
- Deltakelse i Elnett21 sammen med Avinor, Lyse og Forus Næringspark. Utfordret reguleringsmyndigheter for å gjøre miljøriktig havnedrift bærekraftig/lønnsom
- Bygget hurtigladeanlegg med to etasjers trafo bygg og tre ladepunkt på kai. Anlegget er dimensjonert for å kunne utvides til å dekke flere ladepunkt
- Søkt i Enova om støtte til landstrøm for cruise
- Detaljregulering for fjellhall til landstrøm er nå vedtatt.
- Deltakelse i Future Energy Hub
- Deltakelse i Grønt Skipsfartprogram fase 5
- Ryddeaksjon i Risavika sammen med Sola sitt J2006 lag
- Montert lader for elbåt i Vågen gjestehavn
- Etablert hurtiglading for tungekjøretøy hos Westport.
- Igang satt arbeidet med landstrøm i Mekjarvik og utvidelse av anlegget i Risavika (Enova støttet)



## HVORDAN

Hovedmål: *Vi skal fremme effektiv drift, solid økonomi og et godt arbeidsmiljø.*

Eksempler på arbeid for dette målområdet i 2022 er følgende

### A – Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid

- Digitaliseringsstrategi vedtatt av styret i sak 31/21 og i etterkant er det utarbeidet en handlingsplan for intern oppfølging
- Forbedret skybasert ERP-system (regnskapssystem)
- Laget ny landingside for ansatte
- Arbeidet for å jobbe mer sømløst ved bruk av SharePoint
- Etablert forbedret IT-infrastruktur
- Økt bevisstheten til IT- sikkerhet
- Digitalisert papirarkiv
- Tverrfaglige diskusjoner internt og eksternt har bidratt til erfaringsoverføring og forbedringer
- Forbedringsarbeid pågikk for havnedatasystem og drift og vedlikeholdssystem
- Etablert arkivplan
- Tilbakemeldinger fra selskapskontroll er ivaretatt, blant annet revidering av etiske retningslinjer

### B - Skape verdier for eierne

- Samarbeid med Stavanger kommune om håndtering av forlatte fartøyer ved Bru kai for bedre ressursbruk
- Klimaregnskap er forbedret og SRH har startet med klimabudsjettrapportering
- Inngått kontrakt for deponi i kavernene i Risavika

SRH har flere prosjekter i alle eierkommunene som skaper ringvirkninger og verdier. Se gjerne eksempler for dette under de andre hovedmålene.

### C - Være en attraktiv arbeidsplass

- Tilrettelagt for at havnens ansatte, som har anledning til det, kan ha gode arbeidsforhold på hjemmekontor
- Medarbeiderundersøkelse gjennomført og brukt resultat av undersøkelsen til utvikling i organisasjonen
- Båtsertifikat, D5, for fagarbeiderne
- Tilrettelagt for at ansatte har personlig utvikling gjennom bl.a eksterne kurs (hovedsakelig digitalt)
- Studietur til Trondheim Havn
- Startet opp igjen ordningen med ferieleilighet for ansatte
- Teambuilding med besøk hos kunder og trafikkstasjonen på Kvitsøy



## **Havnedirektørens vurdering**

Havnedirektøren mener at de ansatte i organisasjonen har stort eierskap til strategiplanen. Det er blitt jobbet godt med planen og de ulike tiltakene til tross for at også 2022 innledningsvis var preget av pandemien og periode med hjemmekontor. Noen tiltak i planen er av kontinuerlig art, og skal jobbes med over tid. Andre er mer konkrete og har klarere oppgaver og svar.

Stavangerregionen Havn IKS  
Magne Fjell  
Havnedirektør

## Vedlegg

Bilag 1: Strategiplan 2021-2024



# STRATEGIPLAN

Stavangerregionen Havn Konsern

2021-2024

## Visjon

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

## Overordnet mål

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

## Verdier

Dedikert – Trygg – Bærekraftig

**CLOSE**  
**TO** *everything*



Stavangerregionen Havn støtter  
FNs bærekraftsmål

## Forord

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

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

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

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



Merete Eik

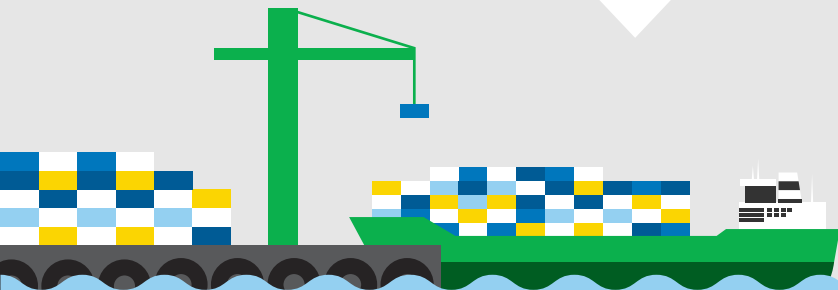
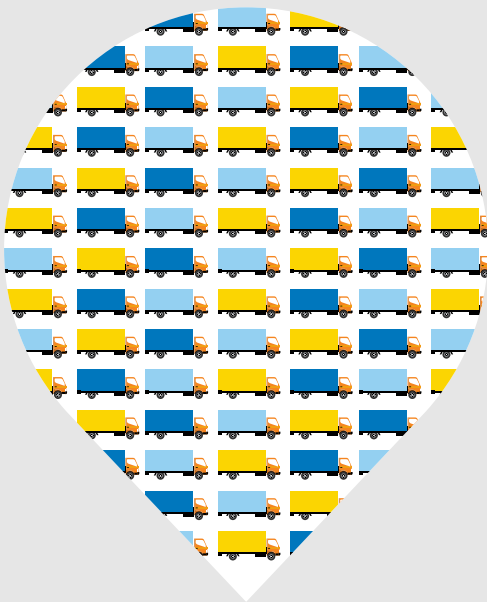
Havnedirektør, Stavangerregionen Havn





# Hvem

«Vi skal være  
den foretrukne  
havnen»





## Delmål og tiltak:



### A Tilrettelegge for maritim næring

- Levere utmerket service i alle ledd
- Mårettet dialog med nye og eksisterende partnere
- Dra nytte av jevnlige kundeundersøkelser



### B Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

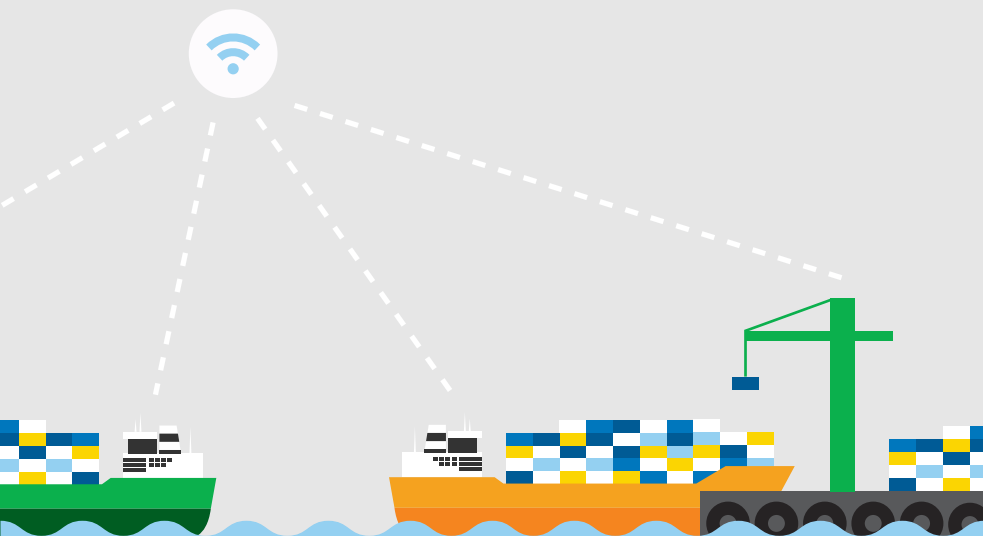
- Styrke markedsføringen av havnens muligheter
- Tilstedeværende på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Realisere strategisk kommunikasjonsplan



### C Ha et godt omdømme

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

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





## Delmål og tiltak:

### A Plan for havneutvikling skal være førende for prioriteringer

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



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

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



### C Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

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





Hva

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





## Delmål og tiltak:

### A Utvikle muligheter på våre havneområder

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



### B Være en forutsigbar og sikker havn

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



### C Arbeide målrettet for miljøriktig havnedrift

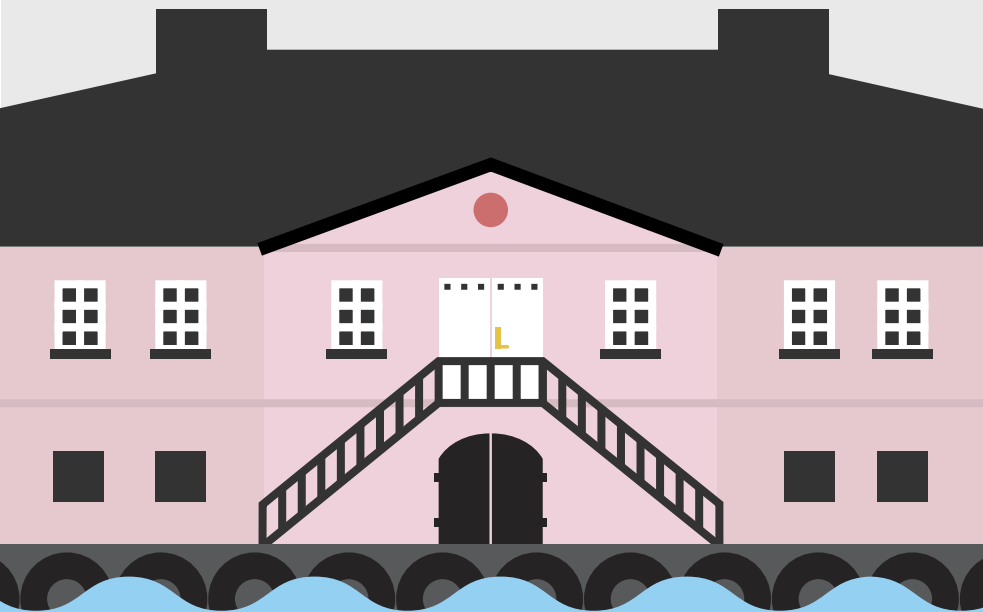
- Realisere Miljøplanen
- Delta aktivt i miljøprosjekt/-nettverk
- Tilrettelegge for fremtidsrettet grønn energi





# Hvordan

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





## Delmål og tiltak:



### A Gjennomgående kvalitet- og forbedringsarbeid

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



### B Skape verdier for eierne

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



### C Være en attraktiv arbeidsplass

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



## Utdrag fra Miljøplan 2020–2023



SRH skal tilby ren energi på land og ved kai



SRH skal vise bærekraftig investeringsvilje



SRH skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land



SRH skal sette miljøkrav til all havnerelatert virksomhet



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



SRH skal bidra til redusert avfall og utslipp til sjø



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



Stavangerregionen Havn støtter  
FNs bærekraftsmål



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

SAK NR.: 07/23  
MØTEDATO: 22.02.2023

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: MF/HF/OBB  
Innstill. dato: 15.02.2023

### Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 – Status

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
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	34/22	10.11.2022	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	23/22	22.06.2022	Flertallsvedtak
Styret for SRH IKS	34/22	10.11.2022	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	07/23	22.02.2023	

Forslag til vedtak:

Styret tar saken til orientering.



## 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

Det ble i sak 23/22 gjort flertallsvedtak om å sende ut forslag til *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030* på høring til eierkommunene, med frist for hørings svar 30.09.22. Sakens vedtak hadde et mindretall på tre stemmer som ønsket å sette øvre grense for dagsbesøk av cruisepassasjerer på 8 000 pax i stedet for planens anbefaling på 9 000 pax. Styret skal fatte endelig vedtak av handlingsplanen etter at alle hørings svar er mottatt.

Det ble sist orientert om status for politisk behandling av hørings svar til *Handlingsplan cruiseanløp* i november 2022 i sak 34/22 Havnedirektørens orientering. Uttalelsene fra Sola kommune og Randaberg kommune var mottatt, og SRH hadde akseptert Stavanger kommune sin forespørsel om fristutsettelse. I saken ble det orientert om at kommunedirektøren i Stavanger la frem resultatet fra innbyggerundersøkelsen om cruise i Stavanger sentrum i Kommunalutvalget 27.09.22, og at det deretter ble planlagt prosess for politisk behandling av hørings svar til handlingsplanen i desember og januar.

Havnedirektøren orienterte videre om at handlingsplanens tiltak iverksettes løpende, uavhengig av vedtak av planen – herunder færre cruiseanløp og redusert skipsstørrelse til Skagenkaaien.

Det fremlegges nå en orienteringssak om status for høring av *Handlingsplan cruiseanløp* av to årsaker:

1. Det er enda ikke mottatt hørings svar fra Stavanger kommune, nær fem måneder etter opprinnelig høringsfrist. Kommunedirektøren har startet den politiske behandlingen, men saken ble sendt tilbake i første utvalg, og etterfølgende utvalg og formannskapet støttet dette.
2. Mottatte hørings svar fra Sola kommune og Randaberg kommune henviser til prosessen for inngåelse av ny selskapsavtale for SRH. Etersom dette er relatert til sak 08/23, fremlegges disse til orientering nå.

Det forventes å gi havnedirektørens merknader til uttalelsene til saken skal behandles av styret.

Oppsummert oppfattes det at Sola kommune i utgangspunktet ikke støtter fremlagt forslag til *Handlingsplan cruiseanløp*, og at denne må vurderes i sammenheng med prosessen for ny selskapsavtale.

Randaberg kommune støtter fremlagt forslag til handlingsplan, med unntak av øvre grense for cruisepassasjerer per dag. Det bes om at øvre ramme settes til 8 000 pax, og ikke 9 000 pax.

Kommunedirektøren i Stavanger støtter fremlagt forslag til handlingsplan, med en begrensning på maks 200 cruiseanløp i perioden mai til september.



## Saken

SRH inviterte i brev av 23.06.22 kommunedirektørene i Stavanger, Sola og Randaberg til å gi uttalelse til styrets forslag til *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030*, med frist 30.09.22.

Det ble informert om at forslaget var basert på eksisterende kaier og rapporten *Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger* (25.01.22). Dette er et faglig grunnlag utarbeidet i et tverrfaglig samarbeid mellom bestiller Region Stavanger, cruiseaktører, Stavanger kommune og SRH. Rapporten er utarbeidet av ekstern konsulent, og finansiert som et pilotprosjekt av Innovasjon Norge.

Det var kjent at Stavanger kommune ville gjennomføre en innbyggerundersøkelse om cruiseturisme, og innforstått at Stavanger i sin høringsuttalelse vil inkludere den i sitt vurderingsgrunnlag.

Stavanger kommune er ikke i mål med sin politiske behandling av høringsuttalelse til handlingsplanen. Høringsvar fra Sola kommune og Randaberg kommune ble mottatt i fjor høst.

Havnedirektøren avventer med å fremlegge beslutningssak for styret om Handlingsplan cruiseanløp til uttalelse fra Stavanger også er mottatt. I lys av den pågående prosessen om ny selskapsavtale for SRH, ref. sak 08/23, anses det som nødvendig å informere om status for den politiske prosessen i Stavanger og de mottatte høringsvarene.

### Stavanger kommune – status

Den politiske behandlingen i Stavanger kommune ble utsatt da kommunedirektørens forslag til høringsvar ble lagt frem for Utvalg for miljø og utbygging (UMU) den 25.01.23, sak 18/2023.

Saksfremlegget er vedlagt som [bilag 1.1](#) og protokollen som [bilag 1.2](#). Link til saken: [elnsyn - Politisk sak](#)

Det ble fremmet et alternativt vedtaksforslag, som ble enstemmig vedtatt:

1. «Saken utsettes.
2. *Når saken fremlegges igjen skal det foreligge en vurdering av påvirkningen av kommunens helsetjenester dersom det oppstår større helsemessige utfordringer som sykdommer på cruiseskip som ligger til havn.»*

Formannskapet 2. februar fattet enstemmig vedtak om å avvente behandling i UMU, med støtte til ordførers alternative forslag til vedtak:

*«Saken utsettes i påvente av behandling i utvalg for miljø og utbygging.»*

Det antas at UMUs spørsmål til kommedirektøren har sin bakgrunn i en hendelse i fjor sommer, der Stavanger legevakt fikk en henvendelse fra et selskap som selger tjenester til blant annet cruise rederier. Selskapet ønsket å bestille noen legetimer, der flere av dem lå til helseforetakenes ansvar. Helsesjefen i Stavanger kommune kontaktet SRH i denne saken. Turister får som andre besøkende og innbyggere tilbud om helsehjelp i akutte situasjoner eller tilfeller som haster. Andre typer helsehjelp kan ikke prioriteres til turister. Det ble for øvrig henvist til i størst mulig grad å benytte privat helsetilbud. SRH avklarte denne hendelsen og håndtering av temaet med relevante cruiseaktører.

Kommunedirektøren utarbeider nå et notat om forespurt informasjon (UMUs vedtaks punkt 2), basert på innspill fra SRH og gjennomgang med kommunelegen.

Handlingsplan cruiseanløp fremlegges på nytt den 22. februar for UMU og 9. mars til formannskapet.

### Sola kommune høringsvar

Sola kommune har gitt sitt høringsvar etter behandling i Sola formannskap 27.09.22, sak 91/2022 Høring – Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030, link til saken: [Dokument 22/24171 - Høring - Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 - Delplan Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 \(sola.kommune.no\)](#).

Saksfremlegget er vedlagt som [bilag 2.1](#) og protokoll som [bilag 2.2](#).



Protokoll:

Formannskapetets enstemmige (10 representanter) vedtak etter kommunedirektørens forslag:

*«Sola kommune viser til tidligere brev av 04.12.2020 og 28.01.2021. Det er flere forhold som Sola kommune mener må avklares før kommunen kan gi sin tilslutning til handlingsplanen:*

*Tiltakene i handlingsplanen bygger på et ensidige vedtak fra en eierkommune som ikke kan hjemles i offentlig myndighetsutøvelse og som samtidig vesentlig reduserer verdien/nytten av tingsinnskuddet i det felles selskapet. Pålegget omfatter også realisering av ny kai på Bjergsted, noe som ikke er lønnsomt for selskapet og som selskapet i utgangspunktet ikke kan pålegges å iverksette av en kommune. At aktiviteten på resten av anleggene i indre Vågen må «reduseres til et minimum» før Bjergsted kan bygges ut, som følge av rekkefølgetiltak i sentrumsplanen, gjør at byggingen av Bjergsted i tillegg vil kunne ha betydelige konsekvenser for driftsgrunnlaget på selskapets eksisterende kaianlegg i indre Vågen. Denne problematikken ligger i kjernen i de drøftelser som nå foregår mellom eierkommunene om eierskapsbrøk, låneopptak og selskapsavtale, særlig i lys av de vedtak som danner grunnlaget for denne handlingsplanen.*

*Sola kommune har innvendinger til lovligheten av styresammensetningen, noe som kan komme på spissen når Havnestyret nå skal behandle denne saken. Disse problemstillingene burde ha vært løst i den politiske prosess som pågår før Havnestyre tar saken til behandling.*

*Det beskrives faktiske forhold i saken som indikerer store økonomiske og markedsmessige konsekvenser for selskapet, men de økonomiske konsekvensene er ikke belyst nærmere i handlingsplanen. De økonomiske konsekvensene for det interkommunale selskapet av tiltakene som ligger i handlingsplanen, må klarlegges særlig:*

*de økonomiske og markedsmessige konsekvensene av kapasiteten til havna reduseres på de største skipene. En utviklingstrend med økende skipslengder kan tilsi at tiltak som reduserer kapasiteten i dette segmentet, kan få vesentlig større virkning på selskapets økonomi og markedsposisjon enn reduksjonen det gir i teoretisk makskapasitet isolert sett skulle tilsi.*

*Investering i Bjergstedkaien er pr i dag ikke lønnsom isolert sett og det er da ikke forsvarlig å legge til kapasitet fra nybygget i en handlingsplan. Med det rekkefølgekrav som utløses av nybygg på Bjergstedkaien i henhold til sentrumsplanen, så vil realisering av Bjergstedkaien i tillegg gi betydelig inntektsbortfall av ukjent størrelse på alle de eksisterende kaianleggene i indre vågen, som det i handlingsplanen ikke er sannsynliggjort at lar seg kompensere med annen inntektsbringende aktivitet.*

*Blir økonomisk avkastning av allerede vedtatt investeringer i miljøfremmende infrastruktur for skipene forringet når kapasitet tas ned på Strandkaien og Skagenkaien?*

*Også de miljømessige konsekvensene av å fjerne deler av kapasiteten i segmentet for de største skipene må klarlegges, gitt at segmentet er økende og gjennomgående har nyere skip, noe som gjerne gir lavere miljøbelastning enn eldre skip. Det også de største skipene som i størst grad satser på alternative drivstoffkilder som LNG. Kan det også være kontraproduktivt at kapasiteten begrenses for de største skipene i forhold til en overordnet målsetting om lavest mulig miljøbelastninger i havnen på andre måter enn det rent visuelle.*

*Tillater havne- og farvannsloven pr nå tillater at anløp begrenses selv om kaiene har tilstrekkelig kapasitet til å motta det aktuelle skipet.*



*Sola kommune ønsker at selskapet går grundigere inn i ovennevnte punkter som gjelder tiltakene i handlingsplanen. Det er sentralt å få belyst om grepene som foreslås, også er god miljøpolitikk og økonomisk bærekraftige for selskapet.*

### **Behandling**

*Renate Gimre stilte spørsmål om sin habilitet etter fvl. § § 6 første ledd bokav e) nr. 1, og ble enstemmig erklært inhabil.»*

### Randaberg kommune

Randaberg kommune har gitt sitt hørings svar etter behandling i formannskapet 06.10.22 og i kommunestyret 20.10.22, sak 40/22 Handlingsplan Cruiseanløp Stavanger - Høring eierkommuner, link til saken: [Politiske møter - Møter - Kommunestyret \(20.10.2022\) \(360online.com\)](https://360online.com/Politiske-møter-Møter-Kommunestyret-20.10.2022).

Saksfremlegget er vedlagt som bilag 3.1 og protokollen som bilag 3.2.

Protokoll:

1. «*Randaberg kommune mener Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 er et godt utgangspunkt for diskusjon om rammene for cruisetrafikk i regionen.*
2. *Randaberg kommune støtter at dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør begrenses ut fra antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip.*
3. *Randaberg kommune mener at deler av handlingsplanen legger økonomiske føringer for SRH som må utredes og avgjøres i en annen sammenheng enn denne handlingsplanen. Jamfør pågående prosess rundt selskapsavtale og felles eierstrategi.*
4. *Bergen har vedtatt tak på 8000 PAX per dag. Med denne bakgrunn meiner Randaberg kommune at begrensning til 9000 PAX per dag er for høy.»*

### Oppfølging av Cruisestrategi for Stavangerregionen og Handlingsplan cruiseanløp

SRH følger opp tiltaksplanen i *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030*, selv om det foreløpig ikke foreligger et styrevedtak her. Handlingsplan cruiseanløp er et verktøy for å følge opp *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030*, som ble utarbeidet i samarbeid mellom offentlige og private aktører, samt innbyggerrepresentasjon. Cruisestrategien ble vedtatt av Stavanger formannskap i september 2020, og bidrar til å sette retning for videre cruisesatsing i regionen. Tiltaksplanen i cruisestrategien er grunnlag for tiltak som følger av SRHs handlingsplan for cruiseanløp.

Iverksettelse av tiltak i Handlingsplan cruiseanløp involverer flere aktører, der Region Stavanger nå har tatt en større rolle med sin nye strategiske satsing på cruise og samarbeidsavtalen som er inngått med SRH, ref. sak 15/22.

Region Stavanger profesjonaliserer markedsarbeid for cruiseturisme i hele regionen og tar initiativ til økt aktivitet i nettverk og samhandling. Ny medarbeider som cruise manager fra februar 2023 har ansvar for dette. Region Stavanger vil også delta på cruisekonferanser og annet som er relevant.

SRH skal fortsatt delta på cruisekonferanser, ha samhandlingsmøter med aktører relatert til gjennomføring av cruiseanløp og øvrige havneoppgaver.

Det gjøres en felles innsats for helårs cruiseturisme.

Region Stavanger arrangerte lokalt bransjetreff for cruise i februar og november i 2022; der SRH hadde presentasjoner. I februar ble rapporten Tålegrenseanalyse for cruiseturisme til Stavanger presentert, og i november ble bl.a. kommunens innbyggerundersøkelse for cruiseturisme og forslag til handlingsplan cruiseanløp presentert.



Det er allerede synlige endringer fra situasjonen for cruiseanløp i Stavanger sentrum i 2018-2019. Utvidelse av gjestehavnen i Indre Vågen sommeren 2021 har resultert i at kortere skip anløper Skagenkaien. Fra 2024 vil lengden på cruiseskip som anløper her reduseres ytterligere, samtidig som det blir få sporadiske anløp. Det er ikke lenger cruiseanløp til indre del av Strandkaien, og man forsøker å benytte ytre kaier først, når skipslengde og andre forhold gjør det mulig.

Samarbeidsavtalen med Sandnes Havn om cruiseanløp bidrar til noe avlastning av kaiene i Stavanger sentrum. Somaneset i Sandnes åpner for maks ett cruiseanløp i uken med største skipslengde 255 meter. Cruisemarkedet foretrekker Stavanger som destinasjon, og noen foretrekker Mekjarvik i Randaberg foran Sandnes. I noen tilfeller er anløp avlyst fordi det ikke er tildelt kai i Stavanger. Mekjarvik markedsføres ikke for cruiseanløp, og tildeles kun ved konkrete forespørsler. Cruiseanløp er utfordrende for industrivirksomheten i området, og kaien er lite egnet for cruiseanløp.

Status for cruiseanløp er følgende:

År	Antall anløp	Stavanger	Sandnes	Mekjarvik
2019	237	237	0	0
2020	6	6	0	0
2021	36	36	0	0
2022	227	202	14	11
Status per 13.02.23:				
2023	221	197	19	5
2024	243	236	4	3
2025	149	148	1	0
2026	36	36	0	0

## Konklusjon

Havnedirektøren anså det som nødvendig å gi styret en oppdatering på status for høringssvar til Handlingsplan cruiseanløp, som ble sendt SRHs eierkommuner i juni 2022. Når høringssvar fra Stavanger mottas, fremlegges det en vurdering av innkomne uttalelser med anbefaling til vedtak av handlingsplanen.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Hilde Frøyland  
Arealutvikler  
*Saksbehandler*

Odd Bjørn Bekkeheien  
Daglig leder SRHD





## Vedlegg

- Bilag 1.1: Stavanger kommune, Høringssvar HP cruiseanløp, Utvalg for miljø og utbygging 25.01.23 Saksfremlegg
- Bilag 1.2: Stavanger kommune, Utvalg for miljø og utbygging 25.01.23 Protokoll
- Bilag 2.1: Sola kommune, Høringssvar HP cruiseanløp, Formannskapet 27.09.22 Saksfremlegg
- Bilag 2.2: Sola kommune, Høringssvar HP cruiseanløp, Formannskapet 27.09.22 Protokoll
- Bilag 3.1: Randaberg kommune, Høringssvar HP cruiseanløp, Kommunestyret 20.10.22 Saksfremlegg
- Bilag 3.2: Randaberg kommune, Høringssvar HP cruiseanløp, Kommunestyret 20.10.22 Protokoll



# Saksframlegg

Dato: 10.10.2022  
Saksnummer: 22/22032-3

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Votering:
Stavanger formannskap	22/23	02.02.2023	På sakslisten
Stavanger formannskap -AU	22/23	31.01.2023	På sakslisten
Utvalg for miljø og utbygging	18/23	25.01.2023	På sakslisten
Utvalg for by- og samfunnsutvikling	2/23	09.02.2023	På sakslisten

## Stavangerregionen havn IKS forslag til Handlingsplan cruiseanløp i Stavanger 2022-2030, Stavanger kommunes høringsuttalelse

### Forslag til vedtak:

Stavanger kommune ber om at Handlingsplan for cruise sitt tiltak for økt helårs cruiseturisme justeres med følgende:

- En begrensning på antall anløp til 200 i månedene mai – september, med maksimalt 3 skip samtidig.
- At antall daglige anløp i perioden oktober-april begrenses til 3 cruiseskip samtidig.
- Antall cruiseturister per dag begrenses til 9000 hele året, i kombinasjon med tiltakene over.

Stavanger kommune ber om at representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS sluttbehandler Handlingsplan for cruise.

### Sammendrag

Styret i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) vedtok 22.06.22 å sende forslag til Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030, vedlegg 1, på høring til eierkommunene. Styret vil fatte endelig vedtak om Handlingsplan etter høringen.

Kommunedirektøren gir i denne saken en vurdering av tiltakene i SRHs forslag til handlingsplan opp mot:

- Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense
- Innbyggernes tålegrense
- Miljømessig tålegrense
- Visuell tålegrense

Det faglige underlaget for vurderingene er

- Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger. Vedlegg 2 (Amland Resielivsutvikling/Region Stavanger - 25.01.22)
- Innbyggerundersøkelse – cruisetraffikk. Vedlegg 3

(Markedsinfo - Sommeren 2022)  
Vurdering av visuell tålegrense. Vedlegg 4  
(Avdeling for byutvikling 02.11.22)

## Stavangerregionen havn IKS' forslag til Handlingsplan cruiseanløp i Stavanger 2022-2030, Stavanger kommunes høringsuttalelse

### Bakgrunn for saken

Styret i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) vedtok 22.06.22 å sende forslag til Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 på høring til eierkommunene. Styret vil fatte endelig vedtak om Handlingsplan etter høringen.

Handlingsplan cruiseanløp Stavanger er utarbeidet etter anmodning fra Stavanger formannskap, kfr vedtakspunkt 3 i sak 142/20 (10.09.20) om Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030:

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

Cruisestrategien gir rammer for SRH sitt for oppfølging av klima- og miljømål og legger til rette for regional verdiskapning.

Denne saken anbefaler Stavanger kommunes hørings svar til Handlingsplanen. Høringsuttalelsen gis i egenskap av rollen kommunen har som samfunnsutvikler og planmyndighet. Stavanger kommunes eierinteresser i SRH ivaretas gjennom representasjon i styrende organer.

### Fakta

#### *Utviklingen i cruisetrafikken*

Stavanger kommune og SRH har over flere år hatt ett samarbeid med mål om å etablere Stavanger som cruisedestinasjon. Samarbeidet har gitt resultater. Cruisetrafikken har vokst:

2004: 46 anløp/34 000 passasjerer

2019: 243 anløp/495 000 passasjerer

Årlig antall anløp steg fra i gjennomsnitt

74 i årene 2004 - 2010

til

175 i årene 2011 - 2019.

Toppåret har vært 2019 med 237 anløp.

Prosentandelen cruiseturister som går i land er opp mot 95 %, men væravhengig. For de ilandstigende er det oppgitt at rundt 40% drar på hel- eller halvdagsturer i regionen, typisk til Preikestolen, Lysefjorden eller Byrkjedalstunet.

#### *Prosessen fram til Handlingsplan for cruise*

11.03.19 vedtok Stavanger bystyre Sentrumsplanen (plan 129K) med bestemmelser om at Strandkaaien (fra skur 6 og nordover), Skansekaaien og Skagenkaaien kan tilrettelegges for skipsanløp med krav til ISPS-sikring («terrorgjerd»), og dermed til cruiseskip. Planens rekkefølgebestemmelse om å redusere cruiseanløp til Skagenkaaien til et minimum dersom det ble bygget ny kai i Bjergsted med ISPS-sikring, var et uttrykk for et mål om å redusere antall cruiseanløp i Vågen.

16.12.19 vedtok kommunestyret i sak 61/19, HØP -2020-23, å be kommunedirektøren legge fram en cruisestrategi. Kommunestyret ba om en strategi som

- reduserer antall cruiseanløp

- reduserer antall cruiseturister
- flytter cruiseskipene ut av Vågen.

Kommunestyret ønsket endringer fra sommeren 2020.

10.09.20 sluttet kommunen seg til Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030 (FSK-sak 142/20). Cruisestrategiens hovedmål er at Stavanger fremover skal være et bærekraftig cruisereisemål med høy regional verdiskapning. Videre er det mål at cruisetrafikken skal skje med lav miljøpåvirkning og god ivaretagelse av lokalsamfunnet. Formannskapet ba om følgende oppfølging av strategien:

- Å redusere bruken av kaiene i Vågen til cruiseanløp
- Å redusere antall cruiseanløp til Stavanger sentrum sammenlignet med årene 2018/19
- Prioritere anløp av de minst miljøbelastende cruiseskipene

Videre ba kommunen SRH om å vurdere en handlingsplan for cruiseanløp som kunne sendes eierkommunene til høring før vedtak.

Som oppfølging av formannskapsvedtaket anbefalte kommunedirektøren en Tålegrenseanalyse som faglig grunnlag for Handlingsplanen.

Som oppfølging av vedtak i FSK-sak 142/20 iverksatte SRH flere tiltak, deriblant en årlig grense på maks 200 cruiseanløp. Dette basert anløpene i 2018 og 2019. Dette fikk umiddelbar virkning ved at det ikke ble bekreftet nye anløpsbestillinger for årene 2021 og 2022. Her spilte og koronapandemien inn.

09.02.21 fikk Kommunalutvalget en orientering om Handlingsplan for cruise, herunder status for Tålegrenseanalysen. Region Stavanger har vært prosjektleder for Tålegrenseanalysen. Innovasjon Norge har behov for å få utarbeidet metodikk for å undersøke turistdestinasjoner i Norge sine tålegrenser for turisme. Innovasjon Norge valgte derfor å gjøre Tålegrenseanalysen til en pilot. Region Stavanger engasjerte Amdal reiselivsutvikling til å utarbeide analysen. Kommunen har deltatt med faglige innspill i i en referansegruppe for arbeidet.

Våren 2021 besluttet styret i SRH IKS å utvide småbåthavnen i Indre Vågen til mer enn doblet kapasitet. Det medførte en nedjustert skipslengde for cruiseanløp til Skagenkaien og bortfall av skipsanløp til indre del av Strandkaien.

18.01.22 fikk Kommunalutvalget orientering om status i arbeidet med Handlingsplan for cruise, herunder arbeidet med tålegrenseanalysen.

25.01.22 oversendte Region Stavanger rapporten *Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme* til kommunen.

24.02.22 sendte SRH brev til kommunen med orientering om at SRH ville bekrefte anløpsforespørsler i skuldresesongene (vår/høst) i 2022 og 2023 uten antallsbegrensning. Videre orienterte SRH om at de i Handlingsplanen for cruise ville følge anbefalingen fra Tålegrenseanalysen om å bruke antall passasjerer pr dag, og ikke antall cruiseskip for regulering av cruisetrafikken.

22.03.22 ble Kommunalutvalget orientert om at kommunedirektøren, på bakgrunn av oversendt Tålegrenseanalyse og Handlingsplan cruise, ville supplere det faglige grunnlag for å vurdere *befolkningens tålegrense* og *visuell tålegrense*

En innbyggerundersøkelse om erfaringer med, kunnskap om og holdninger til cruisetrafikken i et representativt utvalg av byens innbyggere ble gjennomført sommeren 2022. Resultatene ble presentert for Kommunalutvalget 27.09.22.

Videre har Avdeling for byutvikling gjort en vurdering av visuell tålegrense, som legges fram med denne sak, kfr vedlegg 4.

15.06.22 vedtok kommunestyret *Handlingsplan for klima og miljø 2022-26*. I den er det vedtatt å arbeide for etablering av landstrømanlegg for cruiseskip i Bjergsted. Videre at kommunen skal arbeide med nasjonale myndigheter for utslippsfri innseiling til Stavanger og Ryfylkefjordene.

23.06.22 sendte SRH IKS forslag til *Handlingsplan for cruise* på høring til eierkommunene. Sola og Randabergs uttalelser følger som vedlegg 5.

### *Tålegrenseanalysen*

I Tålegrenseanalysen er 2019 brukt som referanseår for vurdering av tålegrensene. 2019 er valgt fordi det var siste året med helårs cruisetrafikk, før Covid19-pandemien reduserte cruisetrafikken til et svært lavt nivå i 2020 og 2021.

Referanseåret 2019 hadde

48 dager med 1 anløp

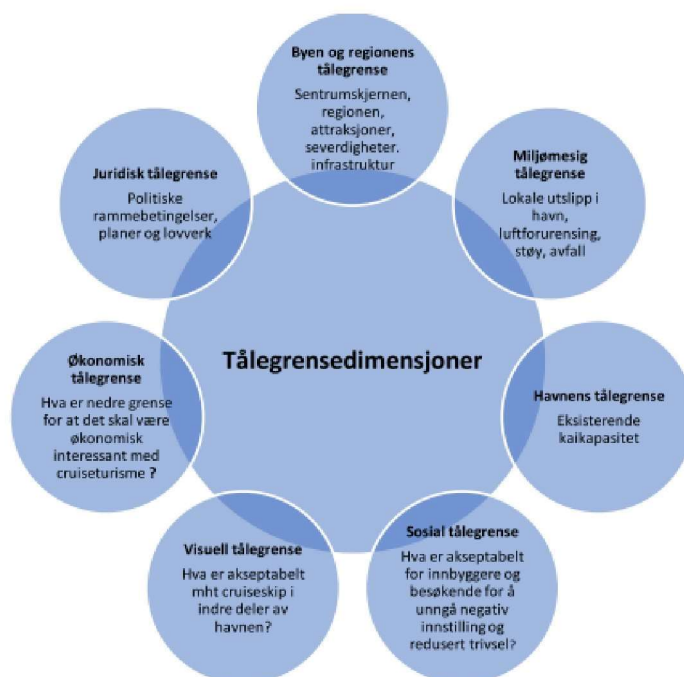
24 dager med 2 anløp

18 dager med 3 anløp

7 dager med 4 anløp

For hele 2019 var det 149 dager med cruiseanløp og 215 dager uten cruiseanløp. I sommersesongen mai-august (123 dager) var det 173 cruiseanløp over 94 dager (76 % av alle dager i perioden). Det var 29 dager (23 %) uten cruiseanløp i denne perioden.

Stavangers tålegrense for cruisetrafikk er i tålegrenseanalysen vurdert ut fra 7 dimensjoner, kfr figur 1:



Figur 1 Tålegrenseanalysen 7 dimensjoner for vurdering av tålegrense.

Tålegrenseanalysen oppsummerer med at cruisetrafikken i 2019 er innenfor alle de 7 dimensjonene. Tålegrenseanalysen anbefaler at nivået på cruisetrafikk reguleres ut fra

antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip. Dette fordi cruiseskipene varierer i størrelse og passasjerkapasitet.

Tålegrenseanalysen at 2019-nivået på cruisetrafikk er innenfor alle de 7 tålegrensedimensjonene.

På denne bakgrunn er Handlingsplanens anbefaling å regulere anløp av cruiseskip ut fra antall passasjerer. Det anbefales en grense på maksimalt 9000 cruisepassasjerer totalt per dag. Med «normalstørrelsen» på cruisebåter vil foreslått passasjertak vanligvis gi rom for 2-3 cruiseanløp per dag. I tilfeller der det anløper mindre skip, 3-4 samtidig. Det kan her bemerkes at nye cruiseskip blir stadig større. Grensen er anbefalt for alle dager hele året.

Tålegrenseanalysen vurderer at sentrum tåler økning i cruisetrafikken på dager uten anløp eller utenom toppsesongen. Det hevdes videre at jevnere fordeling av cruisetrafikken over året, vil kunne øke helårlig verdiskaping og sikre grunnlaget for helårs arbeidsplasser i Stavanger og regionen. Dette er bakgrunnen for handlingsplanens tiltak om å tilstrebe helårs cruiseanløp.

Dette samsvarer med *Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030* som har som mål å *stabilisere antall cruisegjester til anbefalt tålegrense, og med en enda jevnere spredning over året.*

#### *Fra tålegrenseanalyse til handlingsplan*

SRH har lagt tålegrenseanalysen og cruisestrategien til grunn for sine anbefalte tiltak i Handlingsplan for cruise. De er:

Tiltak 1	Tilstrebe helårs cruiseanløp.
Tiltak 2	Begrense cruiseturisme til et maksimalt antall passasjerer (pax) per dag. Øvre grense 9000 pax for eksisterende kaier, gjeldende fra 2024.
Tiltak 3	Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerhet er ivaretatt.
Tiltak 4	Indre Skagenkaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
Tiltak 5	Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp.

Det er disse tiltakene som er hovedtema for høringen av Handlingsplanen. Kommunedirektøren vil presisere at intensjonen med tiltak 1 forstås som at det er rom for økt antall anløp sammenlignet med 2019, dersom disse skjer utenom hovedsesongen fra mai til august.

## Vurdering

### *De 7 tålegrensene*

Kommunalutvalget ble 22.03.22 orientert om at kommunedirektøren vurderte det faglige underlaget for *innbyggernes* og *visuell tålegrense* som utilstrekkelig.

For å supplere dette gjennomførte kommunedirektøren sommeren 2022 en innbyggerundersøkelse om erfaringer med, kunnskaper om og holdninger til cruisetrafikken. Kommunalutvalget ble 27.09.22 orientert om resultatene fra undersøkelsen. Innbyggerundersøkelsen utgjør sammen med de politiske føringer for cruisetrafikken, grunnlaget for kommunedirektørens vurdering av *innbyggernes tålegrense*.



Videre er det faglige grunnlaget for vurdering av visuell tålegrense supplert, med en vurdering fra Avdeling for byutvikling(vedlegg 4). Denne vurderingen utgjør sammen med Innbyggerundersøkelsen det faglige grunnlaget for kommunedirektørens vurdering av *visuell tålegrense*.

Videre vurderer kommunedirektøren at de *økonomiske* og *juridiske tålegrensene* ikke er egnet som tålegrenser. Dette utdypes i det følgende.

#### *Økonomisk tålegrense*

En *økonomisk tålegrense* kunne vært brukt dersom det lå til grunn et politisk formulert krav eller forventning til hvor mye cruisetrafikken skal bidra med i økonomisk verdiskaping. I cruisestrategien som kommunen har sluttet seg til, er det et overordnet mål at cruisetrafikken skal bidra til *høy lokal verdiskaping*. Videre er cruisestrategiens delmål å:

- Øke cruisegjestenes gjennomsnittlige oppholdstid i land.
- Øke andelen av rederier og cruisepassasjerer som bidrar til lokal verdiskaping
- Øke andelen av cruisepassasjerer som kjøper utflukter.

I cruisestrategien er det altså ikke definert en økonomisk tålegrense, da i form av et mål om hvor mye økonomisk verdiskaping cruisetrafikken skal gi. Derimot gir cruisestrategien grunnlag for at økonomisk verdiskaping, kan vektlegges i vurdering av fremtidig nivå på cruisetrafikken.

#### *Juridisk tålegrense - mottaksplikten*

En *juridisk tålegrense* urdes som uegnet som egen tålegrense. Skulle det være føringer i lover eller forskrifter, eksempelvis mottaksplikten, som fratar havnestyret anledning til å regulere cruisetrafikken, ville det ikke gitt mening å utarbeide en Handlingsplan.

Kommunedirektørens klare vurdering er at SRH har anledning til å tilpasse omfang av cruisetrafikken til havnens kapasitet og virksomhet. Dette med bakgrunn i Stortingsproposisjon 86L og *Iverksettingsrundskriv for havne og farvannsloven* fra Samferdselsdepartementet.

I iverksettingsrundskrivet presiseres at Havne- og farvannsloven ikke er ment å være et virkemiddel for å regulere antallet turister som kan reise til byer og tettsteder i landet. Regjeringen presiserer likevel i rundskrivet og Stortingsproposisjon 86L, at mottaksplikten ikke er til hinder for at havnens fysiske infrastruktur kan gi begrensninger. Videre at havnen må kunne regulere åpningstider og har anledning til å prioritere bruken av havneinfrastrukturen. Regjeringen legger til grunn at havnene har vid adgang til å tilpasse sitt tilbud til ønsket virksomhet.

*Departementet legger til grunn at private og kommunale havner som er åpne for allmenn trafikk vil være omfattet av mottaksplikten. Dette innebærer ikke at havner som er åpne for allmenn trafikk er forpliktet til å ta imot ethvert skip til enhver tid. Som under gjeldende lov vil havnens fysiske infrastruktur sette begrensninger og havnene må kunne regulere åpningstider. Videre må havnen kunne gi prioritet til fartøyer som går i fast rute. Ulike havner må også kunne innrette sin virksomhet eller deler av sin havneinfrastruktur mot å betjene ulike segmenter av sjøtransporten eller næringer, og prioritere bruk av havneinfrastruktur deretter. Havnene vil dermed ha en vid adgang til å tilpasse sitt havnetilbud til ønsket virksomhet.<sup>i</sup>*

*Fra 7 til 4 tålegrenser i kommunedirektørens vurdering*

---

<sup>i</sup> [Prop. 86 L \(2018–2019\) \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no)

Handlingsplanens anbefalte tiltak vurderes av kommunedirektøren dermed ut fra 4 tålegrenser:

1. *Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense* - Problemer med opphoping av turister som gir køer og flaskehalsen i sentrum og på viktige attraksjoner

I *Tålegrenseanalysen* er denne benevnt *Byens og regionens tålegrense*. Det som faktisk er belyst, er hvor mange turister sentrum og viktige attraksjoner for cruiseturistene i regionen tåler i samtidighet. Av den grunn velges derfor å endre betegnelsen til *Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense*. Denne betegnelsen samsvarer etter kommunedirektørens vurdering mer tydelig med innholdet.

2. *Innbyggernes tålegrense* - at omfang og konsekvenser av cruisetrafikken ikke er i konflikt med føringer i politiske vedtak og innbyggernes holdninger kartlagt i innbyggerundersøkelsen.

I *Tålegrenseanalysen* er innbyggernes tålegrense benevnt *sosial tålegrense*. Den omhandler både innbyggeres og turistenes oppfatninger av akseptabelt nivå av turisme for å unngå negativ innstilling og redusert trivsel. I denne saken er det gjort en avgrensning til innbyggerne.

3. *Miljømessig tålegrense* - at utslipp fra cruisetrafikken lokalt er innenfor vedtatte krav og forskrifter. Kommunedirektøren legger til grunn at støy også er en form for «utslipp» som inngår i tillegg til utslipp av eks NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Videre legger kommunedirektøren til grunn kommunestyrets anmodning til SRH om å prioritere anløp av de minst miljøbelastende skipene.

4. *Visuell tålegrense* - cruiseskipenes innvirkning på opplevelsen av byens skala og karakter.  
Dette forstått som at størrelsen på skipene, et bestemt antall skip/cruiseturister i samtidighet og/eller totalt for året, som kan resultere i en negativ (visuell) opplevelse.

Dette betyr at juridisk, økonomisk og havns tålegrenser ikke legges til grunn, til forskjell fra *Tålegrenseanalysen*.

Påfølgende kapitler gir kommunedirektørens vurdering av tiltakene i SRHs handlingsplan opp mot de fire tålegrensene. Vurderingenes faglige underlag er:

- *Tålegrenseanalyse – Fremtidig cruiseturisme til Stavanger. Vedlegg 2* (Amland Resielivsutvikling/Region Stavanger - 25.01.22)
- *Innbyggerundersøkelse – cruisetrafikk. Vedlegg 3* (Markedsinfo - Sommeren 2022)
- *Vurdering av visuell tålegrense. Vedlegg 4* (Avdeling for byutvikling 02.11.22)



## Økt helårs cruisetrafikk og tålegrensene

Spørsmålet som vurderes er om handlingsplanens tiltak for økt helårs cruiseanløp vil overskride tålegrensene?

Kommunedirektørens vurderinger av spørsmålet er oppsummert i tabell 1 under.

TÅLEGRENSE	SKALA FOR VURDERING AV TILTAKETS* PÅVIRKNING PÅ TÅLEGRENSE	VURDERING
	* Økt helårs cruisetrafikk	
<i>Sentrum og regionale turistattraksjoners tålegrense</i>	Tålegrense	+
<i>Innbyggernes tålegrense</i>	overskrides ikke = + påvirkes ikke = 0	-
<i>Miljømessig tålegrense</i>	kan overskrides = -	0
<i>Visuell tålegrense</i>		-

Tabell 1 Vurdering av Handlingsplanens tiltak Økt helårs cruisetrafikk mot de fire tålegrensene.

Vurderingene i tabell 1 er utdypet og forklart for hver enkelt tålegrense under.

Kommunedirektøren vil vise til at det for vurdering av dette tiltaket også bør tas med at helårs cruiseturisme kan gi et bedre grunnlag for helårs arbeidsplasser i turistnæringen. Videre at økt helårs cruisetrafikk og vil bidra til mer liv i sentrumsgatene høst, vinter og tidlig vår. Dette vurderer kommunedirektøren som positivt, uten at dette er lagt inn i vurderingen av tiltaket og de fire tålegrensene.

### *Sentrum og regionale turistattraksjoners tålegrense*

Det vurderes om helårs cruisetrafikk gjøre at opphoping av turister, køer og flaskehals for turister/innbyggere i overskrider tålegrensen til sentrum på regionale turistattraksjoner?

Kommunedirektøren vil her som utgangspunkt vise til vurderingene i *Tålegrenseanalysen*:

*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 (Tålegrenseanalysen kap. 5.1).*

I tålegrenseanalysen vises blant annet til tall fra gågatenettet i Stavanger sentrum og tall for antall cruiseturister som går til Preikestolen. Blant annet vises til at av det totale antall tilreisende til Stavanger i juli måned vil i overkant av 30% være cruisepassasjerer, nærmere 30% hotellgjester og rundt 40% andre typer gjester (kfr tabell 1 i Tålegrenseanalysen).

Kommunedirektøren vurderer at økt helårs cruisetrafikk ikke vil overskride tålegrensen til sentrum og de regionale turistattraksjonene.

#### *Innbyggernes tålegrense*

Det vurderes her om økt helårs cruisetrafikk vil gjøre at innbyggernes tålegrense blir overskredet?

Hva gjelder de politiske vedtak viser til kommunestyrets vedtak i sak 142/20. Dette gir ingen føringer for sesongmessige begrensninger på cruisetrafikken. Vedtaket setter (implisitt) et tak på 200 cruiseanløp som kan fordeles over hele året. Kommunedirektøren vurderer derfor ikke motstrid mellom handlingsplanens mål om helårlig cruisetrafikk og kommunestyrets vedtak. Motstrid oppstår dersom satsing på helårlige anløp medfører over 200 anløp i året.

Hva gjelder innbyggernes holdninger, uttrykt i innbyggerundersøkelsen, med relevans for spørsmålet om helårs cruiseturisme, er kommunedirektørens vurdering at de som utgangspunkt er positive.

- 81% av spurte er enige i utsagnet om at cruiseturister er positivt for byen og regionen. 9% er uenige.
- 65% er enige i at det er trivelig med besøkende cruiseturister i byen. 18% er uenige.
- 59% er uenig i at cruiseturistene tar helt over sentrumsgatene og byens attraksjoner når de kommer til byen, byen drukner i cruiseturister. 22% er enige i påstanden.
- 14 % oppgir at de benytter sentrum mindre enn vanlig når det er cruiseskip ankret opp i Vågen.

På den annen side antas på bakgrunn av svarene, at holdningene til økt helårs cruiseturisme ville vært mer negative om dette skjedde uregulert.

- 53% er enige i vedtaket om et tak på 200 cruiseskip i året, 25% er uenige.
- 31% syntes det var for mange skip i 2022, 45% mente det var et passe antall.

#### *Miljømessig tålegrense*

Kommunedirektøren legger til grunn *tålegrenseanalysens* vurdering av utslipp til luft:

*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 SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> og CO<sub>2</sub>. 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 oljefyrtede kjeler, gir 4 tonn SO<sub>x</sub>, 100 tonn NO<sub>x</sub> og 6 500 tonn CO<sub>2</sub>.*

Når det gjelder støy, er ikke dette vurdert som del av miljømessig tålegrense i Tålegrenseanalysen. Kommunedirektøren vil vise til at 62% av de spurte i Gamle Stavanger er enige i utsagnet om at *Cruiseskipene bråker for mye*. Av alle de spurte er 29% enige i denne påstanden. Videre mener 28% av de spurte i Gamle Stavanger at støy er det mest negative med cruisetrafikken. Tilsvarende for hele kommunen er 7%.

Støykilden fra cruisebåtene er både generatorer som er i drift mens båtene ligger til kai, og støy fra aktiviteter på dekk om bord, type treningsaktiviteter med bruk av musikk eller høyttalerannonseringer av informasjon til cruisepassasjerene.

SRH har gjort en støyberegning som viser støyinnivå i områdene nær kaiene ved cruiseanløp. Denne har beregnet at støy fra to cruiseskip til kai gjør at 21 boenheter får et utendørs støyinnivå i gul sone, dvs mellom 55dB og 60 dB. Det er ingen boenheter der utendørs støy er beregnet til rød eller orange sone, dvs over 60 dB. I sum kan innbyggerundersøkelsen og SRHs støykartlegging leses som at miljømessig tålegrense er overskredet når det gjelder støyforurensning.

Kommunedirektøren vil påpeke at boliger i nærheten av kaiene i sentrum må påregne støy fra skipsaktiviteten, uavhengig av om det er cruiseskip eller andre skip som anløper.

Tiltak om helårlig cruisetrafikk (i motsetning til kun sommeranløp) kan forsterke en opplevd ulempe blant mange beboere. Slik sett kan helårs cruiseanløp med økt omfang forsterke ulempen og potensielt medføre at miljømessig tålegrense overskrides ytterligere. Kommunedirektøren vil her vise til etablering av landstrømanlegg på Strandkaien/Bjergsted som vil redusere/fjerne støy fra cruiseskipene mens de ligger til kai. Videre vises til at SRH ber cruiserederiene redusere støy fra aktiviteter om bord, som høyttaleranlegg ol, mens skipene ligger til kai, til et minimum. Det er ikke dokumentasjon på hvor effektivt dette følges opp i praksis.

Handlingsplanens tiltak om økt helårlig cruisetrafikk vil etter kommunedirektørens vurdering, gitt forutsetningene om landstrøm, ikke medføre at miljømessig tålegrense overskrides.

#### *Visuell tålegrense*

Spørsmålet her er om økt helårlig cruisetrafikk gjør at cruiseskipenes virkning på opplevelse av byens skala og karakter overskrider visuell tålegrense?

Avdeling for byutvikling har gitt en vurdering av cruiseskipenes påvirkning på byens skala og steds karakter, kfr vedlegg 4:

*Skipenes størrelse har også en sterk innvirkning på opplevelsen av byens skala og byens karakter. Størrelsen og nærheten til bebyggelsen skaper en illusjon som gjør at mange opplever byens bebyggelse som en slags miniatyrbebyggelse. I tillegg begrenser skipene opplevelsen av byens topografi og visuelle sammenhenger mellom høydedragene i byen og byens kontakt og visuelle sammenheng med fjordbassenget og med Ryfylke.*

I notatet er sistnevnte vurdering illustrert med fotomontasje, kfr figur 2.





Figur 2 Fotomontasjen nedenfor viser konsekvensene for utsikten fra midtre deler av gamle Stavanger

Videre i notatet påpekes dette om de visuelle konsekvenser av cruiseanløp:

*De moderne cruiseskipenes størrelser bidrar til å definere opplevelsen av byen, særlig i sommersesongen. Flere av cruiseskipene som jevnlig besøker Stavanger er blant de ti største i verden. Iona, som har besøkt Stavanger ukentlig i sommer er 337m lang og veier 185000 tonn. Enda større cruiseskip er på tegneblokken hos de største aktørene, skip som er i størrelsesorden 360 meters lengde og vekt på rundt 250000 tonn. Vi må ta høyde for at også disse største skipene vil ha ønsker om å besøke Stavanger.*

Av svarene fra innbyggerundersøkelsen som kan knyttes til spørsmålet om visuell tålegrense, sammenfaller følgende med vurderingene i vedlegg 4:

57% er enige i at cruiseskipene dominerer bybildet i alt for stor grad, skyggelegger Skagenkaien og sperrer utsikten fra Vågen.

71 % oppfatter det som et bra tiltak at cruiseskipene nå ankrer opp lengre ute i Vågen

14% synes det bare bør være ett cruiseskip av gangen. 30% to skip og 15% tre skip. 190% har svart vet ikke på spørsmålet.

Sett i sammenheng med oppfatningen av cruiseskipenes dominans i bybildet, kan dette tolkes som at innbyggerne opplever at den visuelle tålegrensen overskrides når det er mer enn 2 eller 3 båter samtidig.

På den annen side svarer

11% at skipenes dominans i bybildet er det mest negative med cruisetrafikken.

Forurensning oppfattes som det mest negative (43%).

79% bruker sentrum som vanlig når det er cruiseskip i Vågen.

Kommunedirektøren vurderer at den visuelle tålegrense overskrides ved anløp av de største cruiseskipene, eller ved anløp av mer enn 2-3 skip samtidig. Tiltaket med økt helårlig cruiseanløp kan forsterke dette, særlig dersom det i sesongen oktober-april blir flere anløp av de største cruiseskipene eller mange skip i samtidighet. Det vurderes at en økning i anløp over hele året, kan gjøre at cruiseskipene oppfattes mer som en «permanent» del av sentrum. Det kan forsterke innbyggernes oppfatning av de visuelle ulempene.

Samtidig er det grunn til å se vurderingen av dette i sammenheng med tiltaket om å fjerne cruiseanløp til Indre Vågen og kun unntaksvis anløp til Skagenkaien. Som påpekt i vurderingen av dette tiltaket, vil det redusere de visuelle ulempene.

Maksimalt 9000 cruiseturister daglig og tålegrensene  
Spørsmålet som vurderes her er om regulering av cruisetrafikken med maksimalt 9000 cruisepassasjerer per dag vil overskride tålegrensene?

Vurderingen av spørsmålet er oppsummert i tabell 2 under.

TÅLEGRENSE	SKALA FOR VURDERING AV TILTAKETS* PÅVIRKNING PÅ TÅLEGRENSE	VURDERING
	Begrense cruiseturisme til maksimalt 9000 passasjerer (pax) per dag.	
<i>Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense</i>	Tålegrense overskrides ikke = + påvirkes ikke = 0 kan overskrides = -	+
<i>Innbyggernes tålegrense</i>		-
<i>Miljømessig tålegrense</i>		0
<i>Visuell tålegrense</i>		-

Tabell 2 Vurdering av Handlingsplanens tiltak Maksimalt 9000 cruiseturister per dag mot de fire tålegrensene.

Vurderingene i tabell 2 er utdypet og forklart for hver enkelt tålegrense under her.

Det kan her bemerkes at Tålegrenseanalysen har ikke vurdert om cruiseturister har en tålegrense for samtidig besøkende andre turister uten at de får redusert sin opplevelsesverdi for sitt besøk i Stavanger.

#### *Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense*

Tålegrenseanalysen anbefaler at en økning i cruisetrafikken primært skjer i de sesongene der det er lav trafikk i utgangspunktet. Tiltaket forutsetter samme maksimale daglige nivå gjennom hele året. I sum kan dermed *tiltakene for helårs cruise og regulering med maks antall passasjerer pr dag* resultere i en økning både i høy- og lavsesongene. Slik som tålegrensen for sentrum og regionale turistattraksjoner er definert vil tiltaket ikke overskride denne. I følge tålegrenseanalysen vil det ikke oppstå problemer med opphoping, køer og flaskehals.

#### *Innbyggernes tålegrense*

Med bakgrunn i de politiske vedtak og innbyggerundersøkelsen vurderer kommunedirektøren at innbyggernes tålegrense kan overskrides med tiltaket for regulering av maksimalt antall cruiseturister per dag. Dette fordi det ikke kombineres med en sesongmessig begrensning, og det da åpner for et høyere antall dager med maksimalt antall besøkende og i vintersesongen. Det kan være teoretisk fordi cruisemarkedet jo er begrenset, samtidig er Stavanger en attraktiv cruisedestinasjon.

Som vist til i vurderingen av tiltaket *Helårs cruise*, er innbyggernes tilbakemelding at et flertall synes det er et passe antall cruiseturister i sitt nabolag. Her svares det omtrent likt blant alle de spurte, og for de spurte i Eiganes/Våland og Gamle Stavanger.

På spørsmålet om enighet i påstanden om at *Cruiseturistene tar helt over sentrumsgatene og byens attraksjoner når de kommer til byen, byen drukner i cruiseturister*, peker svarene fra Gamle Stavanger i en annen retning. 42% av de spurte her er enige i denne påstanden.

Videre er spørsmålet som er stilt om regulering av antall cruiseskip i året og per dag, også relevant for vurdering av innbyggernes tålegrense for antall cruiseturister per dag. I utgangspunktet er svarene her knyttet til selve cruiseskipene, men kommunedirektøren vurderer at det er en rimelig tolkning at svarene her og uttrykker holdninger til regulering av cruiseaktiviteten totalt, herunder antall cruiseturister. Det vurderes derfor som relevant for vurdering av innbyggernes tålegrense for antall cruiseturister per dag.

På denne bakgrunn vurderer kommunedirektøren innbyggernes holdning er at en åpning for daglig antall cruiseturister på 9000 hver dag gjennom hele året *kan* overskride innbyggernes tålegrense. Det er *kan*, fordi det er mindre sannsynlig med daglig nivå opp mot 9000 cruiseturister i perioden oktober-april.

#### *Miljømessig tålegrense*

For denne tålegrensen legger kommunedirektøren til grunn samme vurdering som for tiltaket *Helårs cruise*.

#### *Visuell tålegrense*

Tiltaket virkning for denne tålegrensen vurderes relevant dersom det åpner for flere enn 3 båter i samtidighet. I Tålegrenseanalysen er det lagt til grunn at maksgrensen for antall passasjerer kan nås ved 3 eller 2 skip i samtidighet, avhengig av skipsstørrelsen. For eksempel har cruiseskipet Iona som jevnlig anløper byen en passasjerkapasitet på 6500, og vil dermed nær alene fylle maksgrensen for antall passasjerer på en dag.

Kommunedirektøren vil her vise til vurderingen av visuell tålegrense for tiltaket *Økt helårs cruisetrafikk*. Videre vises til at tiltaket er forutsatt å gjelde «flatt» alle dager i året. Kommunedirektøren vurderer at denne utforming av tiltaket, kan gjøre at den visuelle tålegrensen overskrides dersom det blir merkbart økt antall anløp i sesongen oktober-april.



Fjerne cruiseanløp til Indre Vågen og kun unntaksvis anløp til Skagenkaien og tålegrensene

Spørsmålet som vurderes er om handlingsplanens tiltak for fjerning av cruiseanløpene til Indre Vågen, og kun unntaksvis anløpe Skagenkaien, vil påvirke tålegrensene?

Vurderingen av spørsmålet er oppsummert i tabell 3 under.

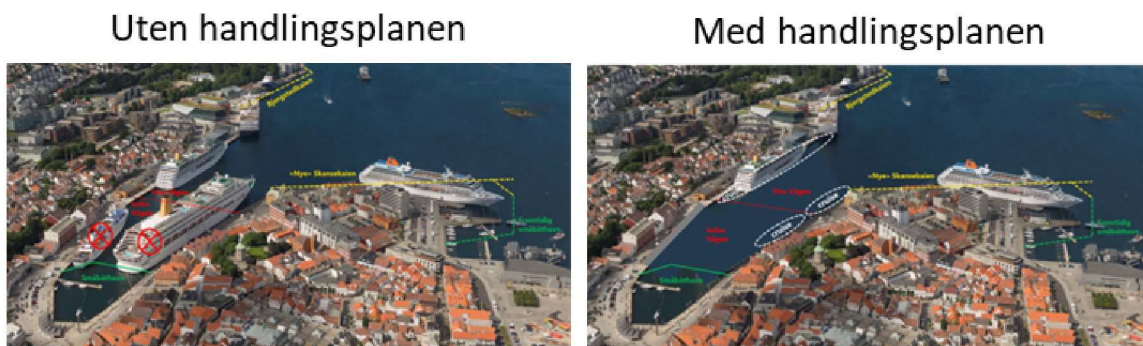
TÅLEGRENSE	SKALA FOR TILTAKETS* PÅVIRKNING PÅ TÅLEGRENSE	VURDERING
<i>Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense</i>	*Å fjerne cruiseanløp i Indre Vågen og unntaksvis bruke Skagenkaien  Tålegrense overskrides ikke = + påvirkes ikke = 0 kan overskrides = -	Ikke vurdert.
<i>Innbyggernes tålegrense</i>		+
<i>Miljømessig tålegrense</i>		+
<i>Visuell tålegrense</i>		+

Tabell 3 Vurdering av Handlingsplanens tiltak om å fjerne cruiseanløp i Indre Vågen og unntaksvis anløpe Skagenkaien mot de fire tålegrensene.

Handlingsplanens tiltak som her vurderes samlet er:

- Tiltak 3 Det skal prioriteres cruiseanløp etter prinsippet om at ytre kailinjer skal benyttes først, forutsatt at sikkerhet er ivaretatt.
- Tiltak 4 Indre Skagenkaien kan benyttes til anløp av mindre cruiseskip med lengde på inntil om lag 230 meter, med virkning fra 2024.
- Tiltak 5 Indre Strandkaien skal ikke ha cruiseanløp

Bilde til høyre i figur 2 viser hvordan Handlingsplanens tre tiltak vil endre bruken av kaiene til cruiseanløp.



Figur 3 Kaiavsnitt som i dag er bruk til cruiseanløp i bilde til venstre, og kaiavsnitt som kan brukes til cruiseanløp med Handlingsplanens tiltak.



### *Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense*

Slik denne tålegrensen er definert er det ikke relevant å vurdere disse tiltakene opp mot denne tålegrensen.

### *Innbyggernes tålegrense*

Hva gjelder politiske vedtak, er det vedtatt begrensninger for, reduksjon av cruiseanløp i Vågen. Tiltakene er etter kommunedirektørens vurdering i tråd med de politiske vedtak.

Hva gjelder innbyggernes holdning til hvor skipene skal anløpe er den noe sammensatt:

71 % oppfatter det som et positivt tiltak at cruiseskipene nå ankrer opp lengre ute i Vågen.

42% Cruiseskipene sprenger havnekapasiteten og stenger for vanlige folk som vil besøke Vågen i sine småbåter

57% Cruiseskipene dominerer bybildet i altfor stor grad, de skyggelegger

Skagenkaien og sperrer utsikten fra Vågen

Svarene som nyanserer svarene holdningene på spørsmålene over, er disse:

26 % synes at cruiseskipene skal ligge i Ytre Vågen, etterfulgt av Indre Vågen(20%) og Bjergstedkaien (14%). 21% vet ikke og 18% svarer andre steder.

Kommunedirektøren vurderer samlet at tiltakene vil medvirke til at innbyggernes tålegrense ikke overskrides.

### *Miljømessig tålegrense*

Av vurderingen av miljømessig tålegrense for tiltaket helårs cruisetrafikk fremgår det at det tiltaket ikke vil overskride tålegrensen. Samme vurdering legges til grunn for dette tiltaket. Det kan legges til at tiltaket kan redusere hvor mye bebyggelse som utsettes for støy over anbefalte nivå. Slik sett kan det medvirke til at tålegrensen ikke overskrides.

### *Visuell tålegrense*

Det vises her til vurdering av visuell tålegrense for tiltaket helårs cruise. Denne kan utdypes med vurdering av lokalklimatiske forhold, fra vedlegg 4, som henger sammen med visuell tålegrense:

*De største skipene som legger til kai i Stavanger er opp mot 340 meter lange og mer enn 50 meter høye. Størrelsen medfører i en del tilfeller til lokalklimatiske konsekvenser i områdene rundt Vågen. Blant annet er det risiko for at de lange og høye skipsveggene bidrar til å samle opp og styre vinden på uheldige måter, inn mot torget og kaiområdene. Skipene fører også til skyggelegging av deler av Vågen, særlig gjelder dette områdene langs Skagen. Skipene ligger gjerne utover ettermiddagen og bidrar derved til å hindre naturlig soloppvarming av gater og fasadeliv og skaper skyggeforhold som har direkte på innvirkning på folkelivet i området og serveringssteder som blir berørt.*

Videre kan her vises til svarene i Innbyggerundersøkelsen gjengitt over under *Innbyggernes tålegrense*.

Kommunedirektøren vurderer på denne bakgrunn, at tiltakene vil medvirke til at visuell tålegrense ikke overskrides.

## Oppsummering og konklusjon

Oppsummering av vurderingene av handlingsplanens tiltak og tålegrensene:

	Økt helårs cruisetraffikk	Begrense cruiseturisme til maksimalt 8000 passasjerer (pax) per dag.	Fjerne cruiseanløp til Indre Vågen og kun unntaksvis anløp til Skagenkaaien
<i>Sentrums og regionale turistattraksjoners tålegrense</i>	+	+	Ikke vurdert
<i>Innbyggernes tålegrense</i>	-	-	+
<i>Miljømessig tålegrense</i>	0	0	+
<i>Visuell tålegrense</i>	-	-	+
<i>Forenklet (uvektet) sumvurdering av tiltakets påvirkning på tålegrense</i>	0	0 / -	+

Som følge av tålegrensevurderingene, anbefales tiltakene i Handlingsplanen justert slik:

Tiltaket for økt helårs cruiseturisme justeres med utformes med en premiss som begrenser antall anløp til 200 i månedene mai – september, med maksimalt 3 skip samtidig. Dette for ikke å overskride innbyggernes og den visuelle tålegrensen. Videre anbefales det, med samme begrunnelse at antall daglige anløp i perioden oktober-april begrenses til 3 cruiseskip.

Tiltaket om begrensnings av daglig antall cruiseturister til 9000 gjøres gjeldende hele året, i kombinasjon med tiltakene for antallsbegrensning for sommersesong og pr dag for vintersesongen.

For årene 2023 og 2024 har SRH avtalt 216 og 231 anløp. Av disse er 182 og 186 i perioden mai-september.

Kommunedirektøren vil videre bemerke at SRH i forslag til Handlingsplan ikke har anbefalt bygging av ny kai i Bjergsted for å håndtere anbefalt nivå på cruisetraffikk. Som det fremgår av tålegrensevurderingene og anbefalt justering av Handlingsplanens tiltak, er det heller ikke kommunedirektørens vurdering at cruisetraffikken utløser behov for bygging av kai tilpasset cruiseanløp i Bjergsted.

Det vises her til SRHs pågående arbeid med vurdering av en redusert kaiutbygging i Bjergsted. I samarbeid med Stavanger utvikling KF ses dette i sammenheng med utvikling av arealene på landsiden, herunder fremtidig bruk av de kommunale bygg. Vurderingen av utviklingen av denne delen av Bjergstedområdet ses og i en helhetlig sammenheng med hva som kan skje langs Strandkaaien. Det er etablert et eget CID-distrikt der SRH, SU, Konserthuset og STAS sammen med kommunen vurderer fremtidige muligheter, sett i lys

av redusert kailøsning og at det ikke lenger er aktuelt med hotell i Sandvigå ihht tidligere inngått avtale.

Som følge av Handlingsplanens betydning og virke anbefales at representantskapet i SRH IKS gjør endelig vedtak om utforming av denne.

Per Kristian Vareide  
kommunedirektør

Leidulf Skjørestad  
direktør

Ole Martin Lund  
sentrumskoordinator

Vedlegg:

Vedlegg 1 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030

Vedlegg 2 TÅLEGRENSEANALYSE CRUISETURISME TIL STAVANGER

Vedlegg 3 Innbyggerundersøkelse cruise for Stavanger juni 2022

Vedlegg 4 Visuellvurdering

Vedlegg 5 Randabergkommune\_ Handlingsplan cruiseanløp Stavanger

Vedlegg 6 Sola kommune Høringsinnspill - Handlingsplan Cruiseanløp Stavanger 2022-2030

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

# Saksprotokoll

## Politisk sekretariat

Postadr.: Pb. 8001, 4068 Stavanger  
Besøksadr.: Øvre Kleivegate 15  
Telefon: 51507131. Faks: 51507044  
E-post: postmottak.radmannen@stavanger.kommune.no  
www.stavanger.kommune.no  
Org.nr. NO 964 965 226

SAKSBEHANDLER	ARKIVSAK	ARKIVNR.	DATO
Ole Martin Lund	22/22032		dato

---

**Utvalg:** Utvalg for miljø og utbygging  
**Møtedato:** 25.01.2023  
**Sak:** 18/23

---

Stavangerregionen havn IKS forslag til Handlingsplan cruiseanløp i Stavanger 2022-2030, Stavanger kommunes høringsuttalelse

**Resultat:** Behandlet  
**Arkivsak:** 22/22032

**Utvalg for miljø og utbygging har behandlet saken i møte 25.01.2023 sak 18/23**

### Møtebehandling

Rune Askeland fremmet følgende alternative forslag på vegne av Ap, FP, MDG og Sp:

«

1.Saken utsettes.

2. Når saken fremlegges igjen skal det foreligge en vurdering av påvirkningen av kommunens helsetjenester dersom det oppstår større helsemessige utfordringer som sykdommer på cruiseskip som ligger til havn.»

### Votering

Ap, FP, MDG og Sp's alternative forslag ble enstemmig vedtatt

### Utvalg for miljø og utbygging sitt enstemmige vedtak:

1.Saken utsettes.

2. Når saken fremlegges igjen skal det foreligge en vurdering av påvirkningen av kommunens helsetjenester dersom det oppstår større helsemessige utfordringer som sykdommer på cruiseskip som ligger til havn.

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksnr.	Styre, råd, utvalg	Møtedato
	Formannskap	

## Høring - Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 - Delplan Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030

### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Sola kommune viser til tidligere brev av 04.12.2020 og 28.01.2021. Det er flere forhold som Sola kommune mener må avklares før kommunen kan gi sin tilslutning til handlingsplanen:

- Tiltakene i handlingsplanen bygger på et ensidige vedtak fra en eierkommune som ikke kan hjemles i offentlig myndighetsutøvelse og som samtidig vesentlig reduserer verdien/nytten av tingsinnskuddet i det felles selskapet. Pålegget omfatter også realisering av ny kai på Bjergsted, noe som ikke er lønnsomt for selskapet og som selskapet i utgangspunktet ikke kan pålegges å iverksette av en kommune. At aktiviteten på resten av anleggene i indre Vågen må «reduseres til et minimum» før Bjergsted kan bygges ut, som følge av rekkefølgetiltak i sentrumsplanen, gjør at byggingen av Bjergsted i tillegg vil kunne ha betydelige konsekvenser for driftsgrunnlaget på selskapets eksisterende kaianlegg i indre Vågen. Denne problematikken ligger i kjernen i de drøftelser som nå foregår mellom eierkommunene om eierskapsbrøk, låneopptak og selskapsavtale, særlig i lys av de vedtak som danner grunnlaget for denne handlingsplanen.
- Sola kommune har innvendinger til lovligheten av styresammensetningen, noe som kan komme på spissen når Havnestyret nå skal behandle denne saken. Disse problemstillingene burde ha vært løst i den politiske prosess som pågår før Havnestyre tar saken til behandling.
- Det beskrives faktiske forhold i saken som *indikerer* store økonomiske og markedsmessige konsekvenser for selskapet, men de økonomiske konsekvensene er ikke belyst nærmere i handlingsplanen. De økonomiske konsekvensene for det interkommunale selskapet av tiltakene som ligger i handlingsplanen, må klarlegges særlig:
  - de økonomiske og markedsmessige konsekvensene av kapasiteten til havna reduseres på de største skipene. En utviklingstrend med økende skipslengder kan tilsi at tiltak som reduserer kapasiteten i dette segmentet, kan få vesentlig større virkning på selskapets økonomi og markedsposisjon enn reduksjonen det gir i teoretisk makskapasitet isolert sett skulle tilsi.



- Investering i Bjergstedkaien er pr i dag ikke lønnsom isolert sett og det er da ikke forsvarlig å legge til kapasitet fra nybygget i en handlingsplan. Med det rekkefølgekrav som utløses av nybygg på Bjergstedkaien i henhold til sentrumsplanen, så vil realisering av Bjergstedkaien *i tillegg* gi betydelig inntektsbortfall av ukjent størrelse på alle de eksisterende kaianleggene i indre vågen, som det i handlingsplanen ikke er sannsynliggjort at lar seg kompensere med annen innteksbringende aktivitet.
  - Blir økonomisk avkastning av allerede vedtatt investeringer i miljøfremmende infrastruktur for skipene forringet når kapasitet tas ned på Strandkaien og Skagenkaien?
- Også de miljømessige konsekvensene av å fjerne deler av kapasiteten i segmentet for de største skipene må klarlegges, gitt at segmentet er økende og gjennomgående har nyere skip, noe som gjerne gir lavere miljøbelastning enn eldre skip. Det også de største skipene som i størst grad satser på alternative drivstoffkilder som LNG. Kan det også være kontraproduktivt at kapasiteten begrenses for de største skipene i forhold til en overordnet målsetting om lavest mulig miljøbelastninger i havnen på andre måter enn det rent visuelle.
  - Tillater havne- og farvannsloven pr nå tillater at anløp begrenses selv om kaiene har tilstrekkelig kapasitet til å motta det aktuelle skipet.

Sola kommune ønsker at selskapet går grundigere inn i ovennevnte punkter som gjelder tiltakene i handlingsplanen. Det er sentralt å få belyst om grepene som foreslås, også er god miljøpolitikk og økonomisk bærekraftige for selskapet.

### **Vedlegg:**

Brev av 23.06.22 fra Stavangerregionen Havn til eierkommuner\_Høring  
 Handlingsplan cruiseanløp  
 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger - Høring eierkommuner  
 Bilag 1\_Sak 23 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 med vedlegg  
 Bilag 2\_Notat av 08.02.22 fra SRH til Kommunalutvalget\_Svar på spørsmål  
 18.01.22  
 Bilag 3\_Vedlegg notat 08.02.22. fra SRH\_Utslippsreduksjon ved cruiseanløp\_DNV  
 17.12.21

### **SAKSUTREDNING:**

#### **Saken skal behandles i følgende utvalg:**

Formannskapet

#### **Vedtaket ekspederes til:**

Stavangerregionen havn IKS

#### **Kopi til:**

Stavanger kommune  
 Randaberg kommune



## **Saken gjelder:**

Stavangerregionen havn IKS (SRH) har administrativt og i samarbeid med Stavanger kommune utarbeidet en handlingsplan for cruiseanløp i Stavanger. Foranledning for handlingsplanen vedtak i Stavanger formannskap sak 142/20 den 10.09.2020, i forbindelse med at selskapet skulle utarbeide en overordnet cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030. I henhold til forslaget skal denne handlingsplanen inngå som en delplan til cruisestrategien.

Havnestyret i SRH har før sommerferien sendt forslaget til handlingsplan på høring til eierkommunene og frist for høringssvar er satt til 30.09.2022.

## **Bakgrunn for saken**

Stavangerregionen havn IKS utarbeidet høsten 2019 cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030.

Formannskapet i Stavanger fattet i forbindelse med saken om cruisestrategien følgende vedtak i sak 142/20 den 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 omrokninger 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.*

Sola kommune tilskrev Stavangerregionen havn i brev 04.12.2020 og 28.01.2021, hvor følgende problemstillinger ble reist overfor selskapet:

- Holder selskapet tilstrekkelig avstand til majoritetseier Stavanger kommune i saker som er bestemmende for selskapets økonomi og inntjening?*
- Blir selskapets eiendeler ivaretatt på en forretningsmessig måte?*
- Hva gjøres konkret i selskapet for å ivareta dets økonomiske interesser som følge av politiske beslutninger i Stavanger kommune som har direkte konsekvenser for selskapets økonomiske forhold?*
- For Sola kommune er det særdeles viktig at det klargjøres hva som er selskapets strategi for å motvirke inntektsbortfall og løse reinvesteringsbehov som følge av de nevnte politiske beslutninger i Stavanger kommune.»*



Problemstillingen reises med bakgrunn i at vedtakene retter seg mot en igangværende og lovlig etablert virksomhet på anlegg, hvor disposisjonsretten er overdratt til det interkommunale selskapet, som et tingsinnskudd i selskapet. Stavanger kommune sin kompetanse som *offentlig myndighet* for eksempel etter plan- og bygningsloven er i behold. Det fremkommer ikke på hvilket rettslig grunnlag formannskapet i Stavanger retter dette pålegg mot det interkommunale selskapet, jf. vedtakets pkt. 1 og 2, men det synes ikke å være noe hjemmel for at en kommune *som offentlig myndighet* skal kunne fatte slike pålegg mot selskapets etablerte virksomhet. Saksbehandling for eierskapsorganene synes heller ikke fulgt. Dette er egnet til å skape uklare ansvarsforhold for vedtak med vesentlig potensiale for skadevirkninger for selskapets verdier og inntekter, noe Sola kommune som mindretallsaksjonær i selskapet har reagert på.

Det er blitt opprettet en arbeidsgruppe på administrativt nivå, bestående av administrasjonen i Stavanger kommune og administrasjonen i SRH, som har utarbeidet et forslag til handlingsplan. Havnestyret har vedtatt at denne skal sendes på høring i eierkommunene før styret behandler forslaget.

Vi viser til vedlagt handlingsplan og kommenterer ikke den ytterligere.

## Vurdering

Handlingsplanen viser at SRH selskapet har tatt en aktiv rolle og mange av grepene i handlingsplanen, for eksempel knyttet til helårsanløp, reduksjon i støy og forurensning, graderte satser etter miljøkriterier (epi-indeks) og bruk av kapasitet på de ytre kaianlegg først, fremstår som fornuftige og egnet til å minske belastningen på miljø og omgivelser. Disse er det enkelt å gi sin tilslutning til, og kommunedirektøren har ingen merknader til disse.

Forslaget til handlingsplan er en oppfølging av vedtaket Stavanger kommunestyre gjorde. De innvendingene som Sola kommune tidligere har kommet med knyttet til selskapsinteresser vs særinteresser hos en enkelt eier er ikke adressert i denne handlingsplanen, og disse problemstillingene er således fortsatt relevante som innvendinger mot handlingsplanen.

Kommunedirektøren foreslår at det gis følgende tilbakemelding til Stavangerregionen havn i høringen:

Sola kommune viser til tidligere brev av 04.12.2020 og 28.01.2021. Det er flere forhold som Sola kommune mener må avklares før kommunen kan gi sin tilslutning til handlingsplanen:

- Tiltakene i handlingsplanen bygger på et ensidige vedtak fra en eierkommune som ikke kan hjemles i offentlig myndighetsutøvelse og som samtidig vesentlig reduserer verdien/nytten av tingsinnskuddet i det felles selskapet. Pålegget omfatter også realisering av ny kai på Bjergsted, noe som ikke er lønnsomt for selskapet og som selskapet i utgangspunktet ikke kan pålegges å iverksette av en kommune. At aktiviteten på resten av anleggene i indre Vågen må «reduseres til et minimum» før Bjergsted kan bygges ut, som følge av rekkefølgetiltak i sentrumsplanen, gjør at byggingen av Bjergsted i tillegg vil kunne ha betydelige konsekvenser for

driftsgrunnlaget på selskapets eksisterende kaianlegg i indre Vågen. Denne problematikken ligger i kjernen i de drøftelser som nå foregår mellom eierkommunene om eierskapsbrøk, låneopptak og selskapsavtale, særlig i lys av de vedtak som danner grunnlaget for denne handlingsplanen.


- Sola kommune har innvendinger til lovligheten av styresammensetningen, noe som kan komme på spissen når Havnestyret nå skal behandle denne saken. Disse problemstillingene burde ha vært løst i den politiske prosess som pågår før Havnestyret tar saken til behandling.
- Det beskrives faktiske forhold i saken som *indikerer* store økonomiske og markedsmessige konsekvenser for selskapet, men de økonomiske konsekvensene er ikke belyst nærmere i handlingsplanen. De økonomiske konsekvensene for det interkommunale selskapet av tiltakene som ligger i handlingsplanen, må klarlegges særlig:
  - de økonomiske og markedsmessige konsekvensene av kapasiteten til havna reduseres på de største skipene. En utviklingstrend med økende skipslengder kan tilsi at tiltak som reduserer kapasiteten i dette segmentet, kan få vesentlig større virkning på selskapets økonomi og markedsposisjon enn reduksjonen det gir i teoretisk makskapasitet isolert sett skulle tilsi.
  - Investering i Bjergstedkaaien er pr i dag ikke lønnsom isolert sett og det er da ikke forsvarlig å legge til kapasitet fra nybygget i en handlingsplan. Med det rekkefølgekrav som utløses av nybygg på Bjergstedkaaien i henhold til sentrumsplanen, så vil realisering av Bjergstedkaaien *i tillegg* gi betydelig inntektsbortfall av ukjent størrelse på alle de eksisterende kaianleggene i indre vågen, som det i handlingsplanen ikke er sannsynliggjort at lar seg kompensere med annen inntektsbringende aktivitet.
  - Bli økonomisk avkastning av allerede vedtatt investeringer i miljøfremmende infrastruktur for skipene forringet når kapasitet tas ned på Strandkaaien og Skagenkaaien?
- Også de miljømessige konsekvensene av å fjerne deler av kapasiteten i segmentet for de største skipene må klarlegges, gitt at segmentet er økende og gjennomgående har nyere skip, noe som gjerne gir lavere miljøbelastning enn eldre skip. Det også de største skipene som i størst grad satser på alternative drivstoffkilder som LNG. Kan det også være kontraproduktivt at kapasiteten begrenses for de største skipene i forhold til en overordnet målsetting om lavest mulig miljøbelastninger i havnen på andre måter enn det rent visuelle.

Sola kommune ønsker at selskapet går grundigere inn i ovennevnte punkter som gjelder tiltakene i handlingsplanen. Det er sentralt å få belyst om grepene som foreslås, også er god miljøpolitikk og økonomisk bærekraftige for selskapet.

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

**MØTEPROTOKOLL**

Formannskap

	<b>Sola kommune</b>	Møtested:	Møtedato:	Fra kl: 12:00
		Sola rådhus	27.09.2022	Til kl: 18:00

**Medlemmer**

Hamza Ali  
 Siv-Len Strandskog  
 Ove Evertsen  
 Renate Gimre  
 Tom Henning Slethei  
 Janne Stangeland Rege  
 Nora A. Nilsen  
 Rune Sørsdal  
 Arnfinn Clementsen  
 Leif Arild Lie  
 Bettina Lindgren

**Parti**

AP  
 AP  
 FP  
 FrP  
 FrP  
 H  
 H  
 H  
 KrF  
 SP  
 SV

Inhabile	Sak	Følgende varamedl. møtte	Merknad
Siv-Len Strandskog	89/2022	Kari Tengedal Wold, AP	etter fvl. § 6, annet ledd

**Møtenotater:**

Sak 89 ble behandlet først i møtet.

## Saksliste

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel	
82/2022	22/2735	Godkjenning av innkalling og møteprotokoll fra forrige møte	
83/2022	22/2316	Beredskapsplan overordnet nivå - administrativ, ver 2.0	
84/2022	22/2780	Høringsinnspill til representantforslag i Stortinget om å etablere medisinstudium ved Universitetet i Stavanger	
85/2022	17/112	Befolkningsframskriving for perioden 2022-2040	
86/2022	22/2748	Energibesparende tiltak i kommunale bygg	
87/2022	22/2723	Endring av innsamlingsordning for mat- og hageavfall	
88/2022	22/2398	Midlertidig endring av innsamlingsordning for restavfall som følge av brann på IVARs ettersorteringsanlegg	
89/2022	21/2850	Investeringar til organisasjonseigde idrettslag 2022	
90/2022	22/2609	Avtale IVAR IKS - Erverv av rettighet til trase ny hovedvannledning	
91/2022	22/788	Høring - Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 - Delplan Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030	
92/2022	22/2735	Eventuelt	
93/2022	20/2611	Oppfølging - Formannskapssak 28/2022 - prinsipper for ny driftsmodell Vår Arena Forus (tidligere Forus Sportssenter)	Unntatt offentlighet
94/2022	22/1383	Utvidelse av Storevarden skole - Politisk godkjenning	
95/2022	22/2915	Kjøp av eiendom	Unntatt offentlighet

Sola turn imøtekommes en tilleggsbevilgning på 1,5 mill, slik at rammen blir totalt 9,5 mill.

Utbetalingane blir innarbeida i utbetalingsplanen for 2023. Utbetalningar for 2024 til 2029 vert vurdert på nytt i 2023.

**Behandling:**

Siv-Len Strandskog stilte spørsmål om sin habilit etter fvl. § 6, annet ledd, og ble enstemmig erklært inhabil. Kari Tengesdal Wold tiltrådte.

**Felles tilleggsforslag fra Ap, Fp, FrP, Sp foreslått av Renate Gimre:**

Sola turn imøtekommes en tilleggsbevilgning på 1,5 mill, slik at rammen blir totalt 9,5 mill.

**90/2022: Avtale IVAR IKS - Erverv av rettighet til trase ny hovedvannledning****Formannskap 27.09.2022:****90/2022 Vedtak:****Formannskapets enstemmige vedtak etter kommunedirektørens forslag:**

Avtale med IVAR IKS om trase for ny hovedvannledning godkjennes.

**91/2022: Høring - Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 - Delplan Cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030****Formannskap 27.09.2022:****91/2022 Vedtak:****Formannskapets enstemmige (10 representanter) vedtak etter kommunedirektørens forslag:**

Sola kommune viser til tidligere brev av 04.12.2020 og 28.01.2021. Det er flere forhold som Sola kommune mener må avklares før kommunen kan gi sin tilslutning til handlingsplanen:

- Tiltakene i handlingsplanen bygger på et ensidige vedtak fra en eierkommune som ikke kan hjemles i offentlig myndighetsutøvelse og som samtidig vesentlig reduserer verdien/nyttien av tingsinnskuddet i det felles selskapet. Pålegget omfatter også realisering av ny kai på Bjergsted, noe som ikke er lønnsomt for selskapet og som selskapet i utgangspunktet ikke kan pålegges å iverksette av en kommune. At aktiviteten på resten av anleggene i indre Vågen må «reduseres til et minimum» før Bjergsted kan bygges ut, som følge av rekkefølgetiltak i sentrumsplanen, gjør at byggingen av Bjergsted i tillegg vil kunne ha betydelige konsekvenser for driftsgrunnlaget på selskapets eksisterende kaianlegg i indre Vågen. Denne problematikken ligger i kjernen i de drøftelser som nå foregår mellom eierkommunene om eierskapsbrøk, låneopptak og selskapsavtale, særlig i lys av de vedtak som danner grunnlaget for denne handlingsplanen.
- Sola kommune har innvendinger til lovligheten av styresammensetningen, noe som kan komme på spissen når Havnestyret nå skal behandle denne saken. Disse problemstillingene burde ha vært løst i den politiske prosess som pågår før Havnestyre tar saken til behandling.

- Det beskrives faktiske forhold i saken som *indikerer* store økonomiske og markedsmessige konsekvenser for selskapet, men de økonomiske konsekvensene er ikke belyst nærmere i handlingsplanen. De økonomiske konsekvensene for det interkommunale selskapet av tiltakene som ligger i handlingsplanen, må klarlegges særlig:
  - de økonomiske og markedsmessige konsekvensene av kapasiteten til havna reduseres på de største skipene. En utviklingstrend med økende skipslengder kan tilsi at tiltak som reduserer kapasiteten i dette segmentet, kan få vesentlig større virkning på selskapets økonomi og markedsposisjon enn reduksjonen det gir i teoretisk makskapasitet isolert sett skulle tilsi.
  - Investering i Bjergstedkaien er pr i dag ikke lønnsom isolert sett og det er da ikke forsvarlig å legge til kapasitet fra nybygget i en handlingsplan. Med det rekkefølgekrav som utløses av nybygg på Bjergstedkaien i henhold til sentrumsplanen, så vil realisering av Bjergstedkaien *i tillegg* gi betydelig inntektsbortfall av ukjent størrelse på alle de eksisterende kaianleggene i indre vågen, som det i handlingsplanen ikke er sannsynliggjort at lar seg kompensere med annen inntektsbringende aktivitet.
  - Blir økonomisk avkastning av allerede vedtatt investeringer i miljøfremmende infrastruktur for skipene forringet når kapasitet tas ned på Strandkaien og Skagenkaien?
- Også de miljømessige konsekvensene av å fjerne deler av kapasiteten i segmentet for de største skipene må klarlegges, gitt at segmentet er økende og gjennomgående har nyere skip, noe som gjerne gir lavere miljøbelastning enn eldre skip. Det også de største skipene som i størst grad satser på alternative drivstoffkilder som LNG. Kan det også være kontraproduktivt at kapasiteten begrenses for de største skipene i forhold til en overordnet målsetting om lavest mulig miljøbelastninger i havnen på andre måter enn det rent visuelle.
- Tillater havne- og farvannsloven pr nå tillater at anløp begrenses selv om kaiene har tilstrekkelig kapasitet til å motta det aktuelle skipet.

Sola kommune ønsker at selskapet går grundigere inn i ovennevnte punkter som gjelder tiltakene i handlingsplanen. Det er sentralt å få belyst om grepene som foreslås, også er god miljøpolitikk og økonomisk bærekraftige for selskapet.

#### **Behandling:**

Renate Gimre stilte spørsmål om sin habilitet etter fvl. § 6 første ledd bokav e) nr. 1, og ble enstemmig erklært inhabil.

#### **92/2022: Eventuelt**

##### **Spørsmål**

##### **Janne Stangeland Rege**

Kan formannskapet få en orientering om framdrift for Kultursenteret i Tananger.

Svar v/kommunalsjef samfunnsutvikling:

Det er ikke nye skisser. Vi jobber med å løse innsigelser, parkeringsløsninger, bussvei og kvikkleire i grunnen. Vi legger opp til 2.-gangsbehandling i UPM 7. desember og sluttbehandling i



---

Arkivsak-dok. 20/02462-7  
Saksbehandler Per Blikra  
Ansvarlig kommunalsjef: Anne Berit Berge Ims

Saksgang	Møtedato	
Formannskapet	06.10.2022	36/22
Kommunestyret	20.10.2022	37/22

---

## Saksframlegg

### Handlingsplan Cruiseanløp Stavanger - Høring eierkommuner

#### Kommunedirektørens innstilling:

1. Randaberg kommune mener *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030* er et godt utgangspunkt for diskusjon om rammene for cruisetrafikk i regionen.
2. Randaberg kommune støtter at dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør begrenses ut fra antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip.
3. Randaberg kommune mener at deler av handlingsplanen legger økonomiske føringer for SRH som må utredes og avgjøres i en annen sammenheng enn denne handlingsplanen. Jamfør pågående prosess rundt selskapsavtale og felles eierstrategi.

#### Bakgrunn for saken:

Stavangerregionen havn IKS (SRH) har administrativt og i samarbeid med Stavanger kommune utarbeidet en handlingsplan for cruiseanløp i Stavanger. Foranledning for handlingsplanen er vedtak i Stavanger formannskap sak 142/20 den 10.09.2020, i forbindelse med at selskapet skulle utarbeide en overordnet cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030. I henhold til forslaget skal denne handlingsplanen inngå som en delplan til cruisestrategien.

Havnestyret i SRH har før sommerferien sendt forslaget til handlingsplan på høring til eierkommunene og frist for høringsvar er satt til 30.09.2022.



Denne saken er knyttet til FN's bærekraftsmål:



[Bærekraftige byer og samfunn](#)

Denne saken er knyttet til følgende planer:

### Saksopplysninger:

Stavangerregionen havn IKS utarbeidet høsten 2019 cruisestrategi for Stavangerregionen 2020-2030.

Formannskapet i Stavanger fattet i forbindelse med saken om cruisestrategien følgende vedtak i sak 142/20 den 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.*

Det er blitt opprettet en arbeidsgruppe på administrativt nivå, bestående av administrasjonen i Stavanger kommune og administrasjonen i SRH, som har utarbeidet et forslag til handlingsplan. Havnestyret har vedtatt at denne skal sendes på høring i eierkommunene før styret behandler forslaget.

Handlingsplanen inneholder følgende elementer:

-gjennomgang av sentralt rammeverk

-gjennomgang av eksisterende kapasitet på havneinfrastruktur for cruiseskip og gjestehavn i Stavanger sentrum

-tålegrenseanalyse, med forslag til tiltak



Hovedtyngden er tålegrenseanalysen som er blitt til gjennom et samarbeid mellom Greater Stavanger, Stavangerregionen havn og Næringsforeningen.

Handlingsplanen har følgende 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.

Havnedirektøren skriver i sitt oversendelsesbrev at det er ønskelig at debatten om cruisetrafikk skal endres til å handle om antall passasjerer og toleranse for cruiseturisme, ikke antall cruiseanløp.

I tålegrenseanalysen er det tatt utgangspunkt i 4 scenarier for teoretisk maksimal kapasitet for mottak av cruiseskip.

Scenario 1 – Teoretisk makskapasitet uten særlig pålagte begrensninger (som situasjonen pr 2019, før utvidelse av gjestehavn)

Scenario 2 – Teoretisk makskapasitet med redusert skipslengde på Skagenkaien som følge av utvidet gjestehavn i 2020. Øvrig cruiseanløp i indre Vågen beholdes. («Hovedalternativ»)

Scenario 3 – Teoretisk makskapasitet med ingen anløp med cruiseskip i indre vågen.

Scenario 4 – Teoretisk makskapasitet ved nybygg kai Bjergsted og bare kapasitet på Strandkaien beholdes, øvrig cruiseanløp i indre havn utgår («Sekundæralternativ»)

	Scenario	Maks kapasitet - pax pr dag	Estimert antall cruiseturister på land pr dag ved max kapasitet	SRH årsinntekter cruise, mill. kr	Årlig omsetning kjøp på land, mill. kr	Endring i teoretisk makskapasitet i pax i forhold til 2019 (Scenarie 1)
1	Uendret situasjon fra toppåret 2019, før utvidelse gjestehavn i 2020	10 150	9 200	27	300	0 %

2	Dagens situasjon med redusert lengde Skagenkaien som følge av utvidet gjestehavn i 2020	8 400	7 600	?	?	-17 %
3	Ingen cruiseanløp i Indre vågen	4 424	4 000	?	?	-57 %
4	Nybygg Bjergstedkaien og beholder cruiseanløp på Strandkaien, resten av anleggene i indre Vågen utgår	14 100	12 725	?	?	38 %

I forhold til momentene i FNs bærekraftsmål konkluderer bærekraftanalysen med en god måloppnåelse på de mest objektive og kvantifiserbare målsettingene, som luftforurensning, støy, belastning infrastruktur osv. Det som begrunner tiltakene knyttet til cruiseanløp er særlig betraktninger rundt den såkalte visuelle tålegrensen. Det fremgår av bærekraftanalysen at det er få holdepunkter for hva som ligger i FNs bærekraftsmål om visuell tålegrense anvendt på cruisenæringen. De politiske vedtakene Stavanger kommune har fattet, og tiltakene som foreslås av selskapet i handlingsplanen, synes begrunnet i det rent visuelle, det forhold at store cruiseskip virker dominerende i bybildet når bebyggelsen langs indre Vågen for det meste er lav og tett.

I tålegrenseanalysen er scenario 2 omtalt som «hovedalternativ», mens scenario 4 er omtalt som «sekundæralternativ». Det er uklart hva som konkret ligger i rekkefølgekravet i sentrumsplanen når det står at cruisetrafikken i indre vågen forutsettes å skulle «reduseres til et minimum», men scenario 3 beskriver hvor stor andel av den teoretiske max kapasiteten for cruisetrafikk som samlet sett knytter seg til anleggene i indre Vågen.

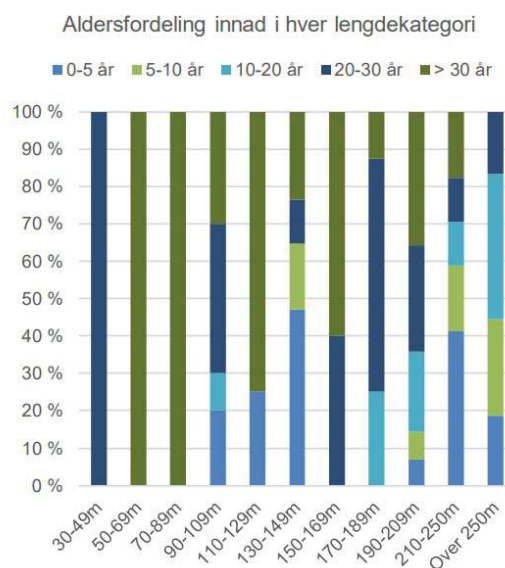
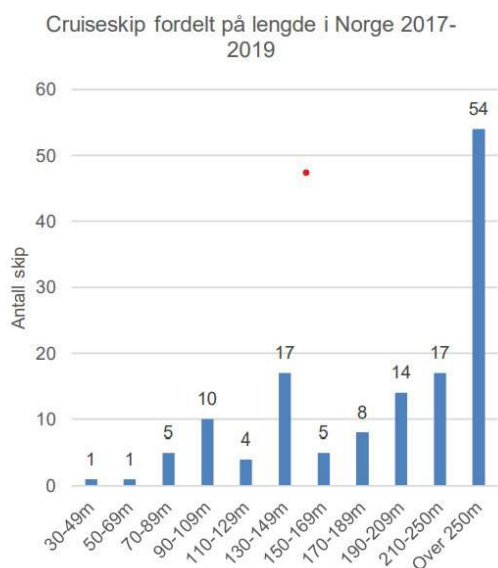
Handlingsplanen retter seg særlig mot de største cruiseskipene, fordi disse oppfattes som visuelt problematiske i bybildet. Det er i utgangspunktet kun to eksisterende kaianlegg i Stavanger som er i stand til å tilby anløp i til skip med en lengde på ca. 280 m og over: Skagenkaien og Strandkaien. Skagenkaien kan ikke lenger brukes til de største skipene etter at Gjesteåthavnen ble vedtatt utvidet i 2020. Det fremgår av tålegrenseanalysen (s.18) at dersom heller ikke Strandkaien kan benyttes til cruiseanløp vil om lag 80-90% av dagens cruisemarked ikke få tilgang til Stavanger havn ved de eksisterende kaianlegg, det vil si dersom man ikke bygger ny kai i Bjergsted.

I 2019 utgjorde skip med lengden 280 meter og over, hele 67 % av passasjertrafikken og 42 % av anløpene. 100 % av bestillingene for 2025 har skipslengde på over 280 meter. Trenden er at skip i dette segmentet utgjør en stadig større andel av markedet, noe som indikerer at virkningene av begrensninger på dette segmentet vil bli enda større på lengre sikt. Det fremgår av tålegrenseanalysen (s18) at dersom Strandkaien ikke kan benyttes til cruiseanlegg vil om lag 80-90 % av dagens cruisemarked ikke få tilgang til Stavanger havn.

Utviklingen med stadig større skip fremkommer i DNV sin gjennomgang av cruisemarkedet i Norge. Jamfør DNV-rapporten (2021): *Trender og utvikling i cruisetrafikken i norske farvann mot 2040*. Rapporten peker også på at trenden med at det bygges flere store cruiseskip gjør at skip i dette segmentet gjennomgående er nyere og at det også er skip i dette segmentet om i størst grad satser på alternative drivstoffkilder som LNG.

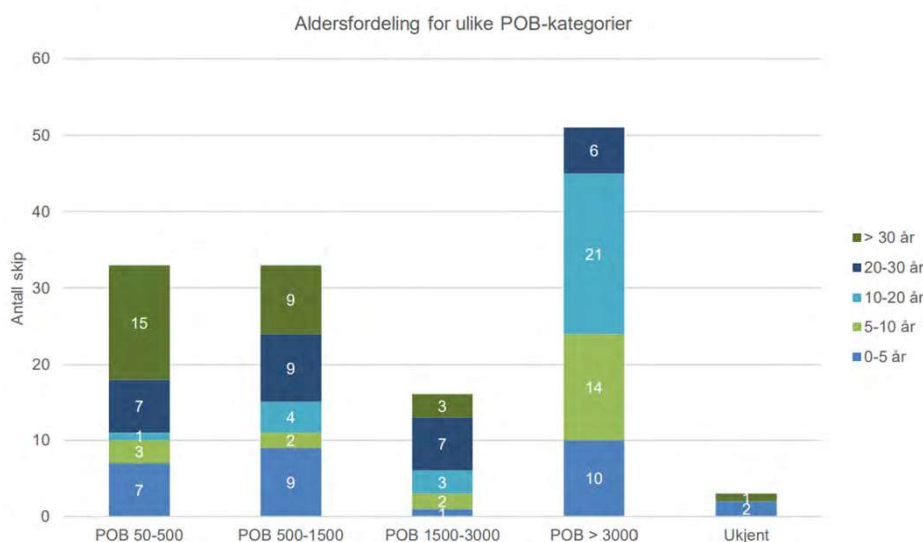


Lengdefordelingen for cruiseskipene som har hatt én eller flere seilaser i Norge i perioden 2017 til 2019 er fremstilt i Figur 3-15, og aldersfordelingen innad i hver lengdekategori er presentert i Figur 3-16.



Figur 3-15 Oversikt over antall cruiseskip som har vært i Norge i 2017 til 2019 fordelt på lengdegrupper.

Figur 3-16 Aldersfordeling i hver lengdegruppe (100% innad i hver gruppe) for cruiseskip i Norge i perioden 2017 til 2019.



Figur 3-14 Aldersfordeling for de ulike POB-kategoriene for cruiseskip som har seilt i norske farvann i perioden 2017 til 2019.

\* POB (Passasjerer om bord) inkluderer alle som er på aktuelt skip, også mannskapet. PAX er maksimum antall passasjerer som er tillatt å være om bord på skipet).

### **Kommunedirektørens vurdering:**

Kommunedirektøren mener Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 er et godt utgangspunkt for diskusjon om rammene for cruisetrafikk i regionen. Kommunedirektøren ser at havnedirektøren i SRH's styresak 23/22, der handlingsplanen blir behandlet, konkluderer med at formannskapet i Stavanger ikke kan pålegge SRH å lage denne handlingsplanen. Men at havnedirektøren oppfatter vedtaket som en oppfordring, og har fulgt denne. Dette samsvarer med kommunedirektørens syn på vedtaket i Stavanger kommune. Kommunedirektøren mener at dersom Stavanger kommune ønsker å regulere cruise-trafikken eller andre deler av SRH's aktivitet, så må dette gjøres gjennom Plan- og bygningsloven med de konsekvenser dette gir for regulerende myndighet når/hvis reguleringen påfører en aktør økonomiske tap. Det kan ikke gjøres gjennom vedtak i formannskapet i Stavanger og eventuelt påfølgende flertallsvedtak i styret og/eller representantskapet i SRH.

Handlingsplanen inneholder en grundig tålegrenseanalyse, og gjennomgang av hva denne betyr for cruisetrafikken til Stavanger. Kommunedirektøren støtter at SRH kan innfri en reduksjon i cruisetrafikken i forhold til 2019 for eksisterende kaier på ved hjelp av de fem målene som er vist i saksframstillingen. Hovedgrepet i handlingsplanen er at cruise-trafikken skal reguleres i forhold til passasjerkapasitet daglig i stedet for antall anløp. Kommunedirektøren støtter dette, og støtter også grepene med å tilstrebe helårsanløp og å prioritere ytre kailinje først.

Kommunedirektøren mener det er positivt av handlingsplanen skisserer hvordan en kan redusere støy og forurensing, blant annet gjennom landstrømanlegg i Bjergsted, og stimulere til mer bærekraftige cruise-skip gjennom graderte betalingssatser etter miljøkriterier.

Kommunedirektøren ser at flere problemstillinger kunne vært drøftet grundigere i planen. Dette gjelder spesielt de økonomiske konsekvensene av de ulike alternativene/scenariene som er vist skjematisk i saksframstillingen. Spesielt nytt til reduksjonen av store skip som også har miljømessige konsekvenser. Det kan også være problematisk at SRH må erstatte kaier i indre Vågen med nye kaianlegg (i Bjergsted) som ikke gir inntjening nok til å forsvare investeringene.

Det er en pågående prosess knyttet til selskapsavtale og eierstrategi for SRH. Denne prosessen berører også cruise-trafikken og bruken av kaiene i Stavanger. Det vil derfor være fornuftig om denne prosessen kommer i havn før endelig handlingsplan for cruiseanløp i Stavanger blir vedtatt.

### **Grunnlagsdokumenter og vedlegg:**

Brev av 23.06.22 fra Stavangerregionen Havn til eierkommuner\_Høring Handlingsplan cruiseanløp.pdf  
Bilag 1\_Sak 23 Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030 med vedlegg.pdf. Inkluderer både styresak, handlingsplan og tålegrenseanalyse med vedlegg



STAVANGERREGIONEN HAVN IKS  
Strandkaian 46  
4005 STAVANGER

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	20/02462-12	Per Blikra	24.10.2022

## Høringsvar - Handlingsplan cruiseanløp Stavanger

### Kommunestyret har behandlet saken i møte 20.10.2022 sak 40/22

Følgende vedtak ble fattet:

1. Randaberg kommune mener *Handlingsplan cruiseanløp Stavanger 2022-2030* er et godt utgangspunkt for diskusjon om rammene for cruisetrafikk i regionen.
2. Randaberg kommune støtter at dimensjonering av cruisetrafikk til Stavanger bør begrenses ut fra antall cruisepassasjerer i samtid, og ikke antall cruiseskip.
3. Randaberg kommune mener at deler av handlingsplanen legger økonomiske føringer for SRH som må utredes og avgjøres i en annen sammenheng enn denne handlingsplanen. Jamfør pågående prosess rundt selskapsavtale og felles eierstrategi.
4. Bergen har vedtatt tak på 8000 PAX per dag. Med denne bakgrunn meiner Randaberg kommune at begrensning til 9000 PAX per dag er for høy.

Med hilsen

Per Blikra

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*



**Randaberg  
kommune**

Kopi til:  
STAVANGER KOMMUNE  
SANDNES KOMMUNE



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

SAK NR.: 08/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17  
Saksbeh.: MF/HF  
Innstill. dato: 15.02.2023

## Ny selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS – Høringsuttalelse

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	08/23	22.02.23	

Forslag til vedtak:

SRH er en av de største regionale havner i Norge. Selskapets visjon er å være blant Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havner. Sett i lys av store prosjekter innen fornybar energi ser havnen et stort behov for realisering av selskapets plan for langsiktig havneutvikling. Dette krever et solid selskap for å vinne fram i konkurransen om nye etableringer og økt havneaktivitet.

Styret gir fremlagt sak som høringsuttalelse til forslag til ny selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS.







## Innledning

Styret er kjent med pågående prosess hos SRHs eiere om ny selskapsavtale. I sak 43/22 om budsjett- og økonomiplan for inneværende periode var det et eget vedtakspunkt om at deler av investeringsbudsjettet ikke kan iverksettes før det foreligger ny selskapsavtale med økt låneramme.

Kommunesammenslåingen av Stavanger, Rennesøy og Finnøy i 2020 har utløst et behov for at selskapsavtalen mellom eierne av SRH oppdateres. Det gjelder som minimum å få på plass korrekt benevnelse av eierne og en oppdatering av de bestemmelser som viser til Rennesøy kommune.

Fra 2020 er eierandelene i SRH følgende: Stavanger kommune 81,88 %, Sola kommune 16,75 % og Randaberg kommune 1,37 %.

Sammenslåingen har medført at Stavanger kommune har overtatt Rennesøy kommune sin styreplass og medlem i Representantskapet, og har dermed flertall både i styret og Representantskapet.

Det har vært uenighet mellom eierne om en slik praktisering og forståelse av selskapsavtalen kan sies å være i samsvar med avtalens intensjon. Det er herunder blitt trukket frem at eksisterende selskapsavtale ble utarbeidet med tanke på å gi mindretallseierne en overrepresentasjon i SRH sine styrende organ, herunder flertall i styret.

Et forslag til ny selskapsavtale ble fremlagt for politisk behandling i eierkommunene vinteren 2019/2020. I dette forslaget lå det inne at Stavanger kommune overtok samtlige rettigheter og plikter fra de to sammenslåtte kommunene. Videre var det innarbeidet et forslag om å øke lånerammen til selskapet fra MNOK 300 til MNOK 1 200.

Kommunestyrene i Randaberg og Stavanger godkjente våren 2020 forslaget, mens formannskapet i Sola sendte det tilbake og ba ordføreren gå i dialog med øvrige eierkommuner for å vurdere styre-representasjonen på nytt. En administrativ arbeidsgruppe jobbet etter dette videre med saken.

Eiernes administrative arbeidsgruppe har hatt flere møter med administrasjonen i SRH, første gang i mars 2022. SRH leverte en del forespurt informasjon om selskapet til arbeidsgruppen i august, og presenterte et utvalg av dette til ordførere og kommunedirektører ifm. deres forhandlinger i oktober.

I prosessen hittil har det fra Sola sin side vært viktig å løfte frem omfanget av aktivitet SRH har i Sola kommune, etter at Risavika Havn AS ble et heleid datterselskap til SRH (selskapsnavnet er endret til Stavangerregionen Havn Eiendom AS).

SRH ble i november forespurt om å innhente en ekstern vurdering av virkelig verdi av egenkapitalen i SRH konsern. Veridian Analyse ble engasjert i desember, og det er forventet leveranse av rapporter andre uke i mars 2023. Eierne dekker konsulenthonorar etter eierbrøk.

Forhandlingene har ikke resultert i en omforent selskapsavtale. Til tross for uenighet om innhold, ble man enige om å legge frem både forslag til ny selskapsavtale og en tilhørende tilleggsavtale for politisk behandling i eierkommunene i første møterunde i 2023, slik at kommunestyrene kan ta stilling til saken.

Det foreligger også et forslag om tilleggsavtale knyttet til Sola og Randaberg kommune sin rett til å øke sine eierandeler gjennom tingsinnskudd, samt Stavanger kommune sin rett til å skille ut eiendommer i Østre Havn i en egen havnekaske.

Formannskapene i Stavanger og Randaberg fattet vedtak i saken den 2. februar, og formannskapet i Sola fattet vedtak i saken den 14. februar.





Før forslaget om endring av selskapsavtalen legges frem for endelig behandling i kommunestyrene, fremgår det av de nevnte vedtak at eierne ønsker at styret i SRH gis anledning til å uttale seg om forslaget. Dette er også en rett styret har i henhold til selskapsavtalens § 15. Styrets hørings svar skal ikke fremlegges for godkjenning i selskapets Representantskap.

Selskapsavtalen endres gjennom likelydende vedtak i kommunestyrene (deltakerne).

I denne saken fremlegger derfor havnedirektøren et forslag til slik uttalelse.

## Saken

### Vedtak hos eierne

Saksgangen og dokumentene knyttet til denne i de respektive kommunene kan innhentes her:

**Stavanger kommune:** Kommunalutvalget 31.01.23, Formannskapet AU 31.01.23, Formannskapet 02.02.23, Kommunestyret 20.02.23. Link til saken: [elInnsyn - Politisk sak](#)

**Randaberg kommune:** Formannskapet 02.02.23. Ikke på saksliste til Kommunestyret 02.02.23. Link til saken: [Politiske møter - Møter - Formannskapet \(02.02.2023\) ekstraord. møte \(360online.com\)](#)

**Sola kommune:** Formannskapet 14.02.23, Kommunestyret 23.02.23 (saksliste ikke fremlagt). Link til saken: [Dokument 23/890 - Forhandlinger - ny selskapsavtale Stavangerregionen havn IKS \(sola.kommune.no\)](#)

Eksisterende selskapsavtale følger vedlagt som bilag 1.

Forslaget som eierne ønsker styret i SRH sin uttalelse om følger som bilag 2. Bilaget inneholder også en sammenstilling med det forslag som ble foreslått i 2020.

Som bilag 3 vedlegges forslag til tilleggsavtale relatert til muligheten for å øke/reducere eierandel, navngitt som *Særavtale forhandlinger om selskapsavtale SRH*.

Saksfremlegget til formannskapene den 2. februar i Stavanger og Randaberg fremstår som omtrent likelydende. Saksfremlegget til formannskapet den 14. februar i Sola har enkelte omtaler som er likelydende de øvrige deltakerne, men dette saksfremlegget har en mye mer utfyllende omtale av maktbalanse i styrende organer; tidligere, nå og i det foreliggende utkastet til selskapsavtale. Videre har Sola en mer utfyllende omtale av forhandlingsprosessen og hvordan Sola har opplevd forhandlingsmiljøet.

**Formannskapene i Stavanger og Randaberg** har fattet nesten likelydende vedtak, men slik at Randaberg kommune i tillegg har foreslått å gi SRH anledning til å øke lånerammen ytterligere enn det som ligger i forslaget. Det er også foreslått en justering av § 4.

Både Stavanger og Randaberg er positive til forslaget.



**Formannskapet i Stavanger** sitt flertallsvedtak 2. februar lyder slik:

1. Kommunestyret slutter seg til prinsippene i ny selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS, inkludert tilleggsavtalen og metoden for å endre eierbrøk.
2. Kommunestyret ber om at selskapsavtalen, inkludert eierbrøker, legges fram til endelig behandling etter at styret i Stavangerregionen Havn IKS har gitt sin uttalelse.
3. Kommunestyret ber kommunedirektøren utarbeide en felles eierstrategi for Stavangerregionen Havn IKS i løpet av 2023, sammen med de andre deltakerkommunene.
4. Kommunestyret ber kommunedirektøren iverksette en prosess med mål om oppløsning av Stavangerregionen Havn IKS, dersom forslaget til ny selskapsavtale avvises av en eller flere av deltakerkommunene.

**Formannskapet i Randaberg** sitt enstemmige vedtak 2. februar lyder slik:

1. Randaberg kommune slutter seg til prinsippene i forslag til ny selskapsavtale for Stavangerregionen havn IKS, inkludert tilleggsavtalen og metoden for å endre eierbrøk.
2. Randaberg kommune ber om at selskapsavtalen, inkludert eierbrøker, legges fram til endelig behandling etter at styret i SRH har gitt sin uttalelse.
3. Randaberg kommune ber kommunedirektøren utarbeide en felles eierstrategi for Stavangerregionen Havn IKS i løpet av 2023 sammen med de andre eierkommunene.
4. Randaberg kommune ber kommunedirektøren iverksette en prosess med mål om oppløsning av Stavangerregionen Havn IKS, dersom forslaget til ny selskapsavtale avvises av en eller flere av deltakerkommunene.

§ 7 endres til:

#### OPPTAK AV LÅN

Selskapet kan ta opp lån innenfor en samlet ramme på 1 200 millioner kroner, enmilliardtohundremillionnorskekroner, inkludert kassekreditt og garantier. Innenfor denne rammen vedtar representantskapet årlige låneopptak.

Forslag til endring i §4, tredje avsnitt, siste setning. Setningen endres til "I tillegg må minst to av eierne gi sin tilslutning til avgjørelser som;"

**Formannskapet i Sola** behandlet saken 14. februar. Kommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt, med et tilleggspunkt om at ordfører tar initiativ til å gjenoppta forhandling med Stavanger og Randaberg, der også representantene Siv-Len Strandskog (Ap) og Janne Stangeland Rege (H) deltar sammen med ordfører.



Protokoll fra formannskapsmøtet er ikke lagt ut enda, men kommunedirektørens innstilling var slik:

1. Stavangerregionen havn IKS (SRH) er et viktig virkemiddel for å gi regionen et mest mulig konkurransedyktig havnetilbud. Sola kommune er vertskommune for den største og viktigste havneaktiviteten i SRH. Sola kommune har tatt og vil fortsatt være innstilt på å ta det ansvaret dette innebærer, på vegne av fellesskapet, til tross for de utfordringer det gir kommunen når det gjelder blant annet beredskapsplanlegging, tilrettelegging og støy.
2. Samarbeidet om styringen av SRH skal skje med basis i tre likeverdige kommuner som sammen legger til rette for den videre utviklingen og der kommunene ivaretar regionalt ansvar, oppgaver og kommunenes felles interesser slik tilfelle har vært etter gjeldende selskapsavtale.
3. Forslag til ny selskapsavtale vil ikke kunne behandles uten at eierandelene er avklart, fordi det uten slik avklaring ikke er klart hva den foreslåtte endringen reelt sett innebærer. Uttalelse fra styret i SRH i saken må også foreligge før en avgjørelse kan tas, jf. gjeldende selskapsavtales §15.
4. Sola kommune er innstilt på å følge opp de videre forhandlingene på en konstruktiv måte og medvirke til en politisk løsning hvor punktene i vedtaket over ivaretas.

Her foreslås det at et endelig vedtak knyttet til endring av selskapsavtalen utsettes inntil det foreligger avklaring knyttet til eierandelene. Selv om Sola kommune med dette inntar en noe avvikende posisjon, er eierne enige i at de ønsker styret i SRH sin uttalelse knyttet til foreliggende forslag.

## **Styrets uttalelse**

### **Kommentarer til forslaget til endringer av selskapsavtalen**

For SRH er det viktig at selskapsavtalen oppfylder lovpålagte krav og fungerer som et egnet styringsverktøy slik at selskapet kan oppfylle sine oppgaver og det som til enhver tid er virksomhetens formål.

Det er i den sammenheng viktig at selskapsavtalen fremstår som robust og egnet til å virke i et langsiktig perspektiv og ser hen til selskapets fremtidige utvikling, og ikke bare tilrettelegger for dagens situasjon.

At det er behov for endring av eksisterende selskapsavtale synes det å være bred enighet om og noe SRH slutter seg til. Det skyldes for det første den situasjon som oppstod ved kommunesammenlåingen av Stavanger og Rennesøy. I tillegg er det behov for at selskapsavtalen oppdateres basert på det som i dag er selskapets behov, og for å ta høyde for den samfunns- og rettsutvikling som har funnet sted etter at selskapsavtalen ble satt opp.

I forslaget som foreligger er det gjort en del redaksjonelle endringer, hvor paragrafer er slått sammen eller fjernet, fordi selskapsavtalen regulerer det som uansett følger av Lov om interkommunale selskaper av 26.01.99 nr 6 (**IKS loven**). Styret har ikke særlige kommentarer til disse endringene. At selskapsavtalen blir lettere å lese og mer tilgjengelig er åpenbart et gode. Samtidig kan det ha en pedagogisk effekt å innta enkelte bestemmelser i avtalen, selv om det samme følger av loven. For brukerne kan det være lettere å finne svar i avtalen enn å måtte slå opp i IKS loven. Det blir likevel ført og fremst et spørsmål om teknikk.



Det er følgelig de paragrafer som inneholder realitetsendringer som SRH mener det har noen verdi å knytte kommentarer til.

Kommentarene tas i rekkefølge:

### **Ny § 1 Selskapet**

Eksisterende avtale § 1 og § 2 er her slått sammen og justert litt mht. ordlyd. Dette fordrer ingen kommentar ut over at selskapets navn synes å være angitt feil, idet «h» i «Havn» er skrevet med liten bokstav.

### **Ny § 2 Formål**

Det er en fordel at det utdypes noe mht. hva som er selskapets formål, herunder at miljøperspektivet løftes frem. Det som formuleres korresponderer videre godt med hvordan SRH allerede driver i dag.

Det er likevel noen forhold i teksten som fremstår som litt uklare og som derfor fordrer en merknad.

- I eksisterende avtale står det at SRH skal utføre de oppgaver som er «*tillagt kommunene*» etter havne- og farvannsloven. Dette foreslås nå endret til at SRH skal utføre de oppgaver som kommunene «*delegerer*» til selskapet i medhold av samme lov.

Den nye ordlyden kan her peke i retning av at kommunen i større grad selv skal bestemme hvilke oppgaver den ønsker at SRH skal utføre og hvilke kommunen eventuelt beholder selv. SRH legger til grunn at det ikke er dette som er ment og at det ikke ligger noen tilsiktet realitetsendring her. I motsatt fall bør det presiseres. Skal SRH lykkes med sine oppgaver og sitt formål er det viktig at SRH sitt ansvarsområde ikke begrenses.

- I ny § 2 er setningen om at driften av havneanleggene kan utføres av egne selskap(er) fjernet. Det legges til grunn at dette kun er av redaksjonell karakter og at forslaget ikke innebærer noen realitetsendring. Som kjent skjer driften per i dag gjennom et eget selskap. Forslagets siste avsnitt som oppgir muligheten for å opprette egne datterselskap, peker i retning av at denne antagelsen er korrekt.
- Det er videre foreslått at «*Selskapet skal bare engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet*». Lest snevert, vil en slik setning kunne begrense den virksomhet SRH driver i dag og ønsker å drive i fremtiden. I dag engasjerer SRH seg i større næringsområder også i bakkant av kaiområdet. Dette både for å løse havneoppgaver i videre perspektiv og finansiere det som er SRH sin kjernevirksomhet. Dette er dermed med å sikre det som er SRH sitt hovedformål.

SRH antar også her at det ikke er ment å foreta noen realitetsendring og ville foretrekke at dette ble klargjort hvis det motsatte var tilfellet.

### **Ny § 3 Deltakerandel og innskuddsplikt**

SRH har ingen kommentar til den nye bestemmelsen som kun inneholder en oppdatering av det som per i dag er eierkommuner og eierandeler.

Styret er kjent med at det pågår en diskusjon om eierandeler og endring av disse. Det er i den forbindelse utarbeidet et forslag til tilleggsavtale jf bilag 3. Styret ser det imidlertid ikke som sin oppgave å kommentere disse forholdene, herunder forslaget om tilleggsavtale, da dette først og fremst er en eiersak.



#### **Ny § 4 – Representantskapet**

Det er foreslått endringer i Representantskapets sammensetning og stemmeregler.

Representantskapet er selskapets øverste organ og hvor eierne fatter sine beslutninger gjennom sine medlemmer.

For det første foreslås antall medlemmer redusert fra fem til tre. Det fremstår som naturlig da antall eiere er redusert. Det fremstår heller ikke som nødvendig at største eier, Stavanger kommune, er representert med flere medlemmer.

Videre er det foreslått at hvert medlems stemme vektet i henhold til eierandel i selskapet. Med dagens fordeling av eierandel, innebærer det at Stavanger kommune vil ha flertall i alle saker som kommer opp til behandling i Representantskapet.

Det er også eksisterende ordning, riktignok slik at flertallet har vært knappere (3 mot 2 stemmer).

Stavanger kommune har på denne måten helt siden selskapets opprettelse hatt mulighet til å få gjennomslag for sitt syn i ethvert vedtak som legges frem for Representantskapet. Det gir ikke nødvendigvis den beste eierstyringen, i alle fall når det er snakk om et selskap tuftet på samarbeid og et ønske om regional utvikling.

Det oppleves derfor som en positiv nyvinning i forslaget at det løftes frem enkelte særskilt viktige avgjørelser som i tillegg til alminnelig flertall krever tilslutning fra minst to eiere. Etter styrets syn gir det større sikkerhet for at denne type sentrale beslutninger for selskapet har tilstrekkelig oppslutning fra eierne. Det letter gjennomføringsevnen også for selskapet.

Opplistingen av type beslutninger som krever tilslutning av minst to eiere fremstår som fornuftig og dekkende for hvilke typer avgjørelser hvor det bør foreligge stor grad av samstemmighet. I andre strekpunkt er det angitt en terskel knyttet til egenkapital eller omsetning, for at en avgjørelse som skal anses som vesentlige og dermed utløse krav om tilslutning fra minst to eiere. Her mener SRH det kunne være hensiktsmessig å presisere at for avgjørelser som det er naturlig å se i sammenheng, skal verdiene legges sammen når en vurderer om tersklene er overskredet.

I Sola kommune sitt saksframlegg er det uttrykt skepsis til at Stavanger kommune ved forslaget øker sin stemmeandel i Representantskapet.

SRH klarer ikke å se at det har noen reell betydning for Stavanger kommunes innflytelse. Forskjellen mellom å ha alminnelig flertall og kvalifisert flertall fremstår som liten, ikke minst sett i lys av at endring av selskapsavtalen fordrer enstemmighet fra eierne. Det følger allerede av dagens selskapsavtale og er foreslått videreført i forslaget til ny selskapsavtale. Hertil kommer at det ligger i forslaget at avgjørelser som etter lov eller forskrift krever kvalifisert flertall, fordrer tilslutning fra minst to av eierne.

For SRH fremstår derfor forslaget som en forbedring av dagens selskapsavtale.

At stemmen vektet etter eierandel fremstår også som en fordel, da dette innebærer at en ikke behøver å endre selskapsavtalen dersom eierandelene endres.

#### **Ny § 5 - Valgkomite**

SRH ser på det som en fordel at det opprettes en valgkomite som gjennom sitt arbeid kan være med å sikre at selskapets styrende organ besettes med medlemmer som har nødvendig erfaring og får en sammensetning som samlet sett gir selskapets ledelse nødvendig kompetanse og diversitet.





## **Ny § 6 – Styret og daglig leder**

Forslaget er en sammenslåing av § 8 og § 9 i dagens selskapsavtale. I tillegg til mer redigeringsmessige grep foreslås det at styret skal bestå av 7 medlemmer, hvor tre medlemmer velges av Stavanger kommune, to medlemmer av Sola kommune, ett medlem av Randaberg kommune, samt ett eksternt medlem som velges av eierne i fellesskap.

Per i dag har Stavanger fire medlemmer, Sola har to medlemmer og Randaberg ett medlem.

For SRH fremstår forslaget som fornuftig.

Ingen av eierne vil med dette forslaget ha rent flertall i styret. Etter SRH sin oppfatning er dette med på å sikre at styrets vedtak baserer seg på selskapsinteressen og det som er selskapets formål, og ikke en enkelt eiers særinteresse. Styret oppfatter det videre som positivt at det kommer inn et eksternt styremedlem valgt av fellesskapet, som ikke har føringer den ene eller andre veien. Dette er også med å sikre at styret har nødvendig kompetanse. Med syv medlemmer vil styret også alltid være vedtaksført.

I forslaget er det også beskrevet hvilke saker styret har myndighet til å beslutte. For å ha en effektiv ledelse av selskapet fremstår det som riktig at det ikke legges ekstra begrensninger på styrets kompetanse ut over det som følger av lov.

For å sikre at de viktige beslutninger som er omtalt i § 4 får nødvendig tilslutning blant eierne, kunne det nok likevel vært en ide å enten presisere at de avgjørelsene som er omhandlet i § 4 også krever tilslutning fra styremedlemmene til minst to av eierne, dersom disse avgjørelsene tas opp til behandling i styret, *eller* at disse avgjørelsene må legges frem for Representantskapet.

## **Ny § 7 – Opptak av lån**

I hht. IKS loven skal selskapsavtalen inneholde et tak for selskapets samlede låneopptak. Her er det foreslått å øke selskapets mulighet til å ta opp lån fra MNOK 300 til MNOK 500.

SRH forstår det slik at økningen først og fremst er et utslag av KPI regulering.

Administrasjonen i SRH har imidlertid fastholdt at dagens tak på MNOK 300 er vesentlig for lavt for å kunne dekke selskapets finansieringsbehov dersom en skal løse de oppgaver en er satt til å forvalte. Administrasjonen har vurdert behovet til å kunne ligge på om lag MNOK 1 200. Det vises bl.a. til Budsjett 2023 og Økonomiplan 2023-2026.

En økt låneramme på MNOK 1 200 har også Randaberg kommune foreslått i sitt vedtak.

Det er viktig her å ha klart for seg at det er forskjell mellom selskapets mulighet til å øke lånerammen inntil et visst nivå og faktisk foreta slik belåning. Det siste vil naturligvis måtte bero på en samlet vurdering av økonomien i den enkelte investering m.v. og ligge innenfor vedtatt budsjett.

SRH vil derfor også anbefale at denne lånerammen økes inntil det nivå som administrasjonen anbefaler.

## **Ny § 8 – Utbytte.**

Det foreslås her å innta en ny bestemmelse som gir eierne mulighet til å ta ut utbytte fra SRH dersom Havne- og farvannsloven åpner for det.

SRH har ikke noen innsigelser mot en slik bestemmelse, men presiserer at dette naturligvis kun vil være mulig dersom selskapet har avsatt nok midler til å foreta de investeringer som er nødvendig for å løse de oppgaver som følger av selskapsavtalens § 2.



Det anbefales at «Utbytte» endres til «Utdeling».

Det tas som en forutsetning at eierne er godt kjent med de skattemessige konsekvenser av utdeling fra selskapet, og det går derfor ikke nærmere inn på dette i denne uttalelsen.

### **Ny § 9 – Forkjøpsrett**

Dette er en ren videreføring av tidligere § 13 og ikke noe styret har kommentar til.

### **Ny § 10 -Tvister**

Her foreslås det en annen tvisteløsningsmekanisme enn den som er fastsatt per i dag. Det foreslås her å gå fra en voldgiftsnemnd oppnevnt av statsforvalteren til mekling via mekler godkjent av den Norske Advokatforening.

SRH har ikke kommentarer til forslaget.

### **Ny § 11 – Offentlighetsloven**

SRH har ikke noen innvendinger mot å legge til rette for åpenhet og være transparent, dersom ikke forretningsmessige eller andre lovhjemlede grunner tilsier varsomhet.

### **Ny § 12 – Endringer i selskapsavtalen**

Her foreslås dagens ordning om å ikke kunne foreta endringer i selskapsavtalen uten enstemmighet fra deltakerne og etter at styret har uttalt seg. Løsningen fremstår som fornuftig.

## **Oppsummering og konklusjon**

SRH bidrar med betydelig tilrettelegging for mange typer maritim aktivitet, som gir positive ringvirkninger for øvrig regionalt næringsliv. Havnen er et verktøy som løser både nærings- og samfunnsoppdrag for eierkommunene, men bidrar også til innfrielse av delmålet *Konkurranseskraft i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke*.

En viktig del av regionens funksjon som vertskap for virksomheten på norsk sokkel er å kunne tilby konkurransedyktige næringsarealer med tilgang til kai. Utbygging av slike arealer med nye kailinjer er svært kostbare og krever derfor ofte et meget langsiktig eierperspektiv. Stavanger, Randaberg og Sola kommuner har blant annet derfor valgt at vesentlige deler av denne type arealer skal utvikles og eies i offentlig regi igjennom SRH, og selskapet er derfor i dag en viktig aktør for tilrettelegging av denne type næringsarealer. Etterspørselen er økende som følge av omstillingen regionen er inne i, det såkalte grønne skifte. Det er et sterkt behov for å styrke det regionale utviklingsarbeidet med tilbud til nye næringer. Det er viktig å være oppmerksom på at det kan være et tidsvindu før markedet går andre steder om man ikke tilrettelegger for dette tidsnok.

SRH driver med havneutvikling i et regionalt perspektiv og bidrar med samhandlingsprosjekter på tvers av havner og aktører. Dette styrker eksisterende næringsklynger og tilrettelegger for nye næringer (f.eks. havvind, havbruk og sjømatproduksjon) og sirkulær økonomi. Det er gode forutsetninger for flere typer gods og prosjektgods.

Det er samtidig viktig å ha fokus på utbygging av kai-kapasitet for regionen, med en potensiell videre nedskalering i Stavanger sentrum som følge av byutvikling. Havneutviklingen skal også ivareta funksjonen som beredskapshavn og rollen som nødhavn, og det er viktig å ha tilstrekkelig kai-kapasitet i regionen også til dette.



Havneutvikling er svært kapitalkrevende og det bygges kai i en 50 til 100 års tidshorisont.

Uenigheten mellom selskapets eiere gjør det utfordrende for SRH å realisere sitt samfunnsoppdrag. Det er SRH sitt syn at forslaget til Selskapsavtale innebærer et steg i riktig retning for å kunne tilrettelegge for en bedre eierstyring. Særlig forslaget knyttet til kravet om større samstemmighet rundt viktige avgjørelser for selskapet og introduksjonen av et uavhengig styremedlem tror SRH vil virke positivt.

Havnedirektøren anbefaler styret å gi sin tilslutning til sakens forslag til uttalelse.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Hilde Frøyland  
Arealutvikler

#### Vedlegg

- Bilag 1: Selskapsavtale SRH fra 01.01.2010
- Bilag 2: Forslag til endringer i selskapsavtale SRH
- Bilag 3: Særavtale forhandlinger om selskapsavtale SRH



## SELSKAPSAVTALE

FOR

## STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

FRA 01.01.2010

**§ 1 Navn**

Stavangerregionen Havn IKS er et interkommunalt selskap som er opprettet med hjemmel i lov 29.01.1999 nr 6 om interkommunale selskaper og lov 17.04.2009 nr 16 om havner og farvann.

Stavangerregionen Havn IKS er i medhold av lov om interkommunale selskaper og lov om havner og farvann § 10 delegert myndighet som etter havne- og farvannsloven er tillagt kommunene.

**§ 2 Hovedkontor**

Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger kommune.

**§ 3 Formål**

Selskapets formål er å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven. Driften av havneanleggene kan utføres av egne selskap(er).

Selskapet kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter.

Selskapet kan delta på eiersiden i andre selskaper, når dette ligger innenfor selskapets formål

**§ 4 Innskuddsplikt og eierandel**

Eierandel fordeler seg slik mellom eierne:

	<u>Eierandel</u>
Stavanger kommune	80,69 %
Sola kommune	16,75 %
Randaberg kommune	1,37 %
Rennesøy kommune	1,19 %
<b>Sum</b>	<b>100,00 %</b>

Nye kommuner kan opptas som deltakere i selskapet. Dette krever samtykke fra by- og kommunestyrene i alle eierkommunene.

**§ 5 Ansvarsfordeling**

De enkelte deltakere hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser i henhold til sin eierandel.

**§ 6 Representantskapet**

Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 5 medlemmer med personlige varamedlemmer. Representantskapets medlemmer skal ha ulik stemmerett og fordelingen av representanter og stemmevekt er som følger:

- Stavanger kommune - 2 medlemmer – 4 stemmer hver
- Sola kommune - 1 medlem – 3 stemmer
- Randaberg kommune 1 medlem – 2 stemmer
- Rennesøy kommune – 1 medlem – 2 stemmer

Representantskapet kan delegerer myndighet til styret i alle saker hvor ikke annet følger av lov, forskrift eller vedtekter.

Representantskapets medlemmer velges for 4 år og følger kommunevalgsperioden, dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt.

Representantskapet konstituerer seg selv og velger selv sin leder og nestleder. Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdel av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene. Vedtakene gjøres med vanlig flertall av de stemmer som er avgitt. Ved stemmelikhet er møtelederens stemme avgjørende.

## § 7 Representantskapets møter

Representantskapet trer sammen når lederen bestemmer det, og/eller når styret, revisor, minst en av eierne eller minst 1 av representantskapets medlemmer krever det. Innkalling til møte skal skje med minst fire ukers varsel og skal inneholde sakliste. Representantskapets leder kan innkalle representantskapet med kortere frist i tilfeller hvor dette er påtrengende nødvendig.

Styrets leder og daglig leder har plikt til, og de øvrige styremedlemmer har rett til, å møte i representantskapet og til å uttale seg. Representantskapet skal gjøre vedtak i de saker som selskapsavtalen bestemmer eller som styret legger frem for det.

Representantskapet skal:

- Velge styrets medlemmer med varamedlemmer
- Velge styrets leder og nestleder
- Vedta budsjett og godkjenne regnskap
- Velge revisor
- Fastsette godtgjørelse til representantskapets og styrets leder, og til begge organers faste medlemmer.

## § 8 Styret

Styret og varamedlemmer velges av representantskapet for 4 år dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt. Ved suppleringsvalg kan kortere tjenestetid fastsettes. Styret skal bestå av 7 medlemmer, med personlige varamedlemmer, som representerer deltakerne som følger:

- Stavanger kommune 3
- Sola kommune 2
- Randaberg kommune 1
- Rennesøy kommune 1

Kystverket har rett til å møte som observatør med talerett.

Daglig leder eller representantskapets medlemmer kan ikke være medlemmer av styret.

Styret ansetter daglig leder. Styret forestår forvaltningen av selskapet og skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen, selskapets årsbudsjett og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av representantskapet. Styret skal sørge for at bokføringen og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll.

### **§ 9 Styrets møter**

Styremøtene ledes av styrets leder. Styret fatter vedtak med alminnelig flertall. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet teller møteleders stemme dobbelt. Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede, inkludert møtende vararepresentanter. Styrets leder sørger for at det blir ført protokoll fra styremøtene.

### **§ 10 Daglig leder**

Daglig leder administrerer selskapet og har ansvaret for at enhver arbeidsoppgave utføres i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser og i henhold til vedtak som er fattet av styret.

Daglig leder er styrets sekretær og saksbehandler. Vedkommende har tale- og forslagsrett i styrets møter, dersom ikke styret i enkeltsaker vedtar at vedkommende ikke skal kunne møte.

Daglig leder skal til enhver tid holde styret orientert om alle forhold av betydning for selskapet og om økonomi og personalforhold. Vedkommende skal rapportere til styret på en slik måte og så ofte som situasjonen tilsier det og styret for øvrig måtte bestemme.

### **§ 11 Offentlighetsloven**

Det interkommunale samarbeid skal følge slike rutiner og saksbehandlingsregler som følger av forvaltningsloven og offentlighetsloven.

### **§ 12 Låneopptak og garantistillelse**

Representantskapet vedtar rammer for selskapets låneopptak. Høyeste ramme for selskapets samlede låneopptak er kr. 300 mill. Låneopptak skal godkjennes av departementet v/fylkesmannen, jf. kommuneloven § 50 nr. 1.

Selskapet kan ikke stille garanti eller pantsette sine eiendeler til sikkerhet for andres økonomiske forpliktelser.

Dersom det kreves garantistillelse fra de deltakende kommunene, må dette vedtas av de respektive kommunestyrene. Den enkelte kommune garanterer for sin andel av lånet som tilsvarer eierandelen, dog forutsettes det at garantistillelsen er i overensstemmelse med bestemmelsene i kommuneloven § 51 nr. 2.

### **§ 13 Forkjøpsrett**

Dersom noen av selskapets eiendommer eller anlegg omdisponeres til annet enn havneformål, eiendommen/anlegget ikke brukes, eller tenkes brukt av selskapet til havneformål, eller selskapet ønsker å selge eiendommen eller anlegg, har den kommunen hvor eiendommen eller anlegget er hjemmehørende forkjøpsrett eller rett til å overta eiendommen/anlegget. Verdien skal i så fall fastsettes ved avtale eller ved skjønn etter vederlagslovens bestemmelser.

### **§ 14 Regnskap og revisjon**

Regnskapet skal føres etter regnskapsloven og fastsettes av representantskapet. Revisor velges av representantskapet.

### **§ 15 Endring av selskapsavtalen**

Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller en/flere av deltakerne. Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til endring av selskapsavtalen, før disse fremmes for behandling hos deltakerne.

Selskapsavtalen kan endres ved at deltakerne gjør et likelydende vedtak om dette.

### **§ 16 Uttreden og oppløsning**

En eier kan med 1 års skriftlig varsel si opp sitt deltakerforhold i selskapet og kreve seg utløst av dette.

En eiers beslutning om å tre ut av selskapet, kan av selskapet eller en av de øvrige eiere bringes inn for departementet, som ut fra en samlet vurdering kan fastsette at den uttredende fortsetter som selskapsdeltaker inntil videre eller for en nærmere angitt tid. For øvrig gjelder lov om interkommunale selskaper § 30.

Selskapet kan oppløses dersom deltakerne er enige om det. Det enkelte by- og kommunestyre må selv treffe vedtak i saken. Oppløsning av selskapet må godkjennes av departementet, som kan gi nærmere bestemmelser om avviklingen.

Dersom departementet samtykker i oppløsning, skal representantskapet oppnevne et avviklingsstyre, som skal gjennomføre avviklingen innen den frist representantskapet fastsetter. Selskapets styre trer ut av funksjon når avviklingsstyre er valgt. Om oppløsning og avvikling gjelder lov om interkommunale selskaper (§§32-37)

### **§ 17 Voldgift**

Eventuell tvist om forståelsen av selskapsavtalen og om fordeling av utgifter eller tvist i forbindelse med det økonomiske oppgjøret etter uttreden eller oppløsning, avgjøres endelig av en voldgiftsnemnd på tre medlemmer som oppnevnes av fylkesmannen, om ikke annen ordning følger av lov eller forskrift.

\*\*\*\*\*

## Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

<b>Stavangerregionen Havn IKS</b>	
<b>Selskapsavtale godkjent av kommunestyret i Stavanger i sak 20/20</b>	<b>Forslag til selskapsavtale etter forhandlinger høsten 2022</b>
<p><b>§ 1 Navn</b> Stavangerregionen Havn IKS er et interkommunalt selskap som er opprettet med hjemmel i lov 29.01.1999 nr 6 om interkommunale selskaper og lov <a href="#">21.06.2019 17.04.2009</a> nr <a href="#">70 16</a> om havner og farvann.</p> <p>Stavangerregionen Havn IKS er i medhold av lov om interkommunale selskaper og lov om havner og farvann <a href="#">§ 4-10</a> delegert myndighet som etter havne- og farvannsloven er tillagt kommunene.</p>	<p><b>§ 1 SELSKAPET</b> Selskapet er opprettet med hjemmel i lov om interkommunale selskaper og lov om havner og farvann.</p> <p>Selskapets navn er Stavangerregionen havn IKS. Selskapet eies av Stavanger kommune, Randaberg kommune og Sola kommune.</p> <p>Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger kommune.</p>
<p><b>§ 2 Hovedkontor</b> Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger kommune.</p>	
<p><b>§ 3 Formål</b> Selskapets formål er å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven. Driften av havneanleggene kan utføres av egne selskap(er).</p> <p>Selskapet kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter.</p> <p>Selskapet kan delta på eiersiden i andre selskaper, når dette ligger innenfor selskapets formål</p>	<p><b>§2 FORMÅL</b> Selskapet er deltakernes redskap for å sikre regionen en konkurransedyktig, framtidrettet og miljøriktig infrastruktur for sjøtransport. Selskapet skal utøve myndighetsoppgaver og ivareta <del>de</del> forvaltningsoppgaver, <u>som kommunene delegerer til selskapet i medhold av havne- og farvannsloven. som gjennom delegeringsvedtak fra kommunestyrene er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven.</u></p> <p><u>Verv i selskapets styrende organer fordeles utfra en balanse mellom flertallseier og mindretallseierne.</u> Deltakerne skal søke konsensus i utøvelsen av eierstyringen.</p> <p>Selskapet skal ha et regionalt perspektiv og drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Selskapets avkastningskrav skal ikke være lavere enn avkastningskrav som ellers gjelder for sammenlignbare havnevirksomheter og -investeringer.</p> <p>Selskapet skal bare engasjere seg i aktiviteter som er relatert til havnevirksomhet. Selskapet er en viktig samfunnsaktør og skal innenfor sitt</p>

**Kommentert [KK1]:** Språklig endring.

**Kommentert [KK2]:** Forslag til ny setning for å underbygge "likebehandlings"-perspektivet.

Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

	<p>ansvarsområde ta initiativ og bidra inn i prosesser i relevante lokale og regionale planer. Med havnevirkosomhet menes drift av havn, som er åpen for alminnelig trafikk og salg av tjenester knyttet til driften. Selskapet skal fremme verdiskapning gjennom attraktive og effektive havner. Havneinfrastrukturen skal ha en god kobling mot andre transportformer.</p> <p>Selskapet skal til enhver tid tilstrebe å være blant de ledende aktører nasjonalt når det gjelder implementering av miljøvennlig teknologi og tekniske løsninger, som tilrettelegger for at skipstrafikken til havnene og virksomheten i havnene skjer på en måte som minsker ressurs- og energibruk, samt utslipp. Selskapets tiltak og målsettinger i miljøvernarbeidet skal bygge på parametere, klassifiseringssystemer og bransjenormer som er objektive, effektive og etterprøvbare.</p> <p>Selskapet kan delta på eiersiden i og samarbeide med andre virksomheter når dette ligger innenfor selskapets formål, herunder opprette egne datterselskaper.</p>
<p><b>§ 4 Innskuddsplikt og eierandel</b></p> <p>Eierandel fordeler seg slik mellom eierne:</p> <p><b>Eierandel</b></p> <p>Stavanger kommune <u>81,88 %</u> <del>80,69 %</del></p> <p>Sola kommune 16,75 %</p> <p>Randaberg kommune 1,37 %</p> <p><del>Rennesøy kommune 1,19 %</del></p> <p><b>Sum 100,00 %</b></p> <p>Nye kommuner kan opptas som deltakere i selskapet. Dette krever samtykke fra by- og kommunestyrene i alle eierkommunene.</p>	<p><b>§ 3 Deltakerandel</b></p> <p>Deltaker- og ansvarsandelen i selskapet er fordelt på kommunene slik:</p> <p><u>Stavanger kommune - 81,88 %</u></p> <p><u>Sola kommune - 16,75 %</u></p> <p><u>Randaberg kommune - 1,37 %</u></p> <p>Selskapet kan overta nye kaier/havneområder fra eierkommunene. Dette kan gjøres gjennom ordinært <del>salgkjøp</del>, eller ved at aktuell deltaker øker sin eierandel med tingingnskudd.</p> <p><u>Deltakerne plikter ikke å skyte inn ytterligere innskudd i selskapet.</u></p>
<p><b>§ 5 Ansvarsfordeling</b></p> <p>De enkelte deltakere hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser i henhold til sin eierandel.</p>	
<p><b>§ 6 Representantskapet</b></p> <p>Representantskapet er selskapets øverste organ og består av 5 medlemmer med personlige</p>	<p><b>§ 4 REPRESENTANTSKAPET</b></p> <p>Representantskapet er selskapets øverste organ og skal bestå av 3 medlemmer oppnevnt fra</p>

**Kommentert [KK3]:** IKS-loven § 4 sier at vi skal angi innskuddsplikt - presiserer at det ikke foreligger ny innskuddsplikt nå.

**Kommentert [KK4]:** Følger av IKS-loven § 3 - er derfor tatt ut i ny avtale

## Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

<p>varamedlemmer. Representantskapets medlemmer skal ha ulik stemmerett og fordelingen av representanter og stemmevekt er som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Stavanger kommune <del>– 3</del> 2 medlemmer – 2,4 stemmer hver</li><li>○ Sola kommune - 1 medlem – 3 stemmer</li><li>○ Randaberg kommune 1 medlem – 2 stemmer</li><li>○ <del>Rennesøy kommune – 1 medlem – 2 stemmer</del></li></ul> <p>Representantskapet kan delegere myndighet til styret i alle saker hvor ikke annet følger av lov, forskrift eller vedtekter.</p> <p>Representantskapets medlemmer velges for 4 år og følger kommunevalgsperioden, dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt.</p> <p>Representantskapet konstituerer seg selv og velger selv sin leder og nestleder. Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdel av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene. Vedtakene gjøres med vanlig flertall av de stemmer som er avgitt. Ved stemmelikhet er møtelederens stemme avgjørende.</p>	<p>hver av eierne. Hvert medlems stemme vektes i henhold til eierandel i selskapet.</p> <p>Representantskapets medlemmer velges for 4 år og følger kommunevalgsperioden, dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt.</p> <p>Representantskapet kan delegere myndighet til styret i alle saker hvor ikke annet følger av lov, forskrift eller selskapsavtalen.</p> <p>Representantskapet treffer vedtak med alminnelig flertall. I tillegg må minst to av deltakerne gi sin tilslutning til avgjørelser som;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- gjelder anskaffelse, avhending eller avvikling av havnestrategiske eiendommer.</li><li>- kan ha vesentlige virkninger for konsernets nåværende og fremtidige inntekter og kapital, for eksempel; avvikling av virksomhetsområder, salg av vesentlige eiendeler, oppretting/etablering av nye forretningsområder. Som vesentlig virkning regnes 7,5 % av konsernets regnskapsførte egenkapital eller 15 % av konsernets omsetning</li><li>- fastsetter eller avviker fra generelle avkastningskrav i selskapet (jf. § 2)</li><li>- gjelder transaksjoner/avtaler med nærstående. Aksjelovens definisjon av nærstående skal legges til grunn (analogisk anvendelse)</li><li>- etter lov eller forskrift er underlagt krav om enstemmighet eller kvalifisert flertall.</li><li>- gjelder utdeling av utbytte</li></ul> <p>Innkalling til ordinære representantskapsmøter skal skje med minst 4 ukers varsel og skal inneholde sakliste. Innkalling med sakliste sendes deltakerne med tilsvarende frist.</p> <p>Representantskapet skal:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- velge styrets medlemmer med varamedlemmer</li><li>- velge styrets leder og nestleder</li><li>- vedta budsjett og godkjenne regnskap</li><li>- velge revisor</li></ul>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fastsette godtgjørelse til representantskapets og styrets leder og godtgjørelse til de øvrige styremedlemmene.</li> </ul> <p><b>§ 5 Valgkomite</b>                  Representantskapet skal oppnevne en valgkomite for valg av styret. Valgkomiteen velges for fire år av gangen og n. Valgkomiteen skal bestå av minst ett medlem fra hver av deltakerne. Valgkomiteen velges det første året i en ny kommunal valgperiode. Leder eller nestleder i representantskapet skal være leder av valgkomiteen.                  Valgkomiteen skal innstille medlemmer til representantskapets valg av styre. Deltakerne skal fremme forslag om minimum 2 kandidater per medlem og varamedlem til styret.</p> <p>Valgkomiteen skal i sitt arbeid legge til rette for mangfold og påse at styret samlet sett besitter følgende kompetanseområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kjennskap til havne- og eiendomsdrift</li> <li>- økonomisk og juridisk kompetanse</li> <li>- kjennskap til offentlig forvaltning</li> <li>- kompetanse innen energi og grønn omstilling.</li> </ul>
<p><b>§ 7 Representantskapets møter</b>                  Representantskapet trer sammen når lederen bestemmer det, og/eller når styret, revisor, minst en av eierne eller minst 1 av representantskapets medlemmer krever det. Innkalling til møte skal skje med minst fire ukers varsel og skal inneholde saksliste. Representantskapets leder kan innkalle representantskapet med kortere frist i tilfeller hvor dette er påtrengende nødvendig.</p> <p>Styrets leder og daglig leder har plikt til, og de øvrige styremedlemmer har rett til, å møte i representantskapet og til å uttale seg. Representantskapet skal gjøre vedtak i de saker som selskapsavtalen bestemmer eller som styret legger frem for det.</p> <p>Representantskapet skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Velge styrets medlemmer med varamedlemmer</li> <li>▪ Velge styrets leder og nestleder</li> </ul>	

**Kommentert [KK5]:** Vi foreslår at valgkomiteen tydeliggjøres i egen paragraf.



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vedta budsjett og godkjenne regnskap</li> <li>▪ Velge revisor</li> <li>▪ Fastsette godtgjørelse til representantskapets og styrets leder, og til begge organers faste medlemmer.</li> </ul>	
<p><b>§ 8 Styret</b></p> <p>Styret og varamedlemmer velges av representantskapet for 4 år dog slik at fratredelse/tiltredelse skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt. Ved suppleringsvalg kan kortere tjenestetid fastsettes. Styret skal bestå av 7 medlemmer, med personlige varamedlemmer, som representerer deltakerne som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stavanger kommune <u>4</u><del>3</del></li> <li>▪ Sola kommune 2</li> <li>▪ Randaberg kommune 1</li> <li>▪ <del>Rennesøy kommune 1</del></li> </ul> <p><del>Kystverket har rett til å møte som observatør med talerett.</del></p> <p>Daglig leder eller representantskapets medlemmer kan ikke være medlemmer av styret.</p> <p>Styret ansetter daglig leder. Styret forestår forvaltningen av selskapet og skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen, selskapets årsbudsjett og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av representantskapet. Styret skal sørge for at bokføringen og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll.</p>	<p><b>§ 65 STYRET OG DAGLIG LEDER</b></p> <p>Selskapets styre består av 7 medlemmer. Av disse har deltakerne rett til å oppnevne følgende styremedlemmer:</p> <p>Stavanger kommune – <u>3</u> styremedlemmer Sola kommune – <u>2</u> styremedlemmer Randaberg kommune – 1 styremedlem</p> <p>I tillegg oppnevnes 1 eksternt styremedlem, samt 1 eksternt varamedlem. Samtlige deltakere skal være enig om oppnevning av det eksterne medlemmet og dennes varamedlem.</p> <p>Videre oppnevnes 3 numeriske varamedlemmer fra Stavanger, 2 fra Sola og 2 fra Randaberg.</p> <p>Styrets medlemmer og varamedlemmer velges av representantskapet for 4 år. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet teller møteleders stemme dobbelt.</p> <p>Styret har det fulle ansvaret for forvaltningen av selskapet og er, innenfor rammen av lov om interkommunale selskaper, gitt myndighet til å treffe beslutning i alle saker med unntak av beslutninger som etter lov, forskrift eller denne selskapsavtale er underlagt krav om eier- eller representantskapsbehandling. Styret skal sørge for at bokføringen og formuesforvaltningen er gjenstand for betryggende kontroll.</p> <p>Selskapet ledes av en havnedirektør, som forestår den daglige ledelsen av selskapet og følger de retningslinjer og pålegg som styret gir.</p> <p>Havnedirektøren har tale- og forslagsrett i styrets møter, dersom ikke styret i enkeltsaker vedtar at vedkommende ikke skal møte.</p> <p>Havnedirektøren skal holde styret orientert om økonomi- og personalforhold og andre forhold av betydning for selskapet.</p>

Kommentert [KK6]: Jf. § 4 + Følger av IKS-loven §§ 8 og 9.

Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

<p><b>§ 9 Styrets møter</b> Styremøtene ledes av styrets leder. Styret fatter vedtak med alminnelig flertall. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet teller møteleders stemme dobbelt. Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede, inkludert møtende vararepresentanter. Styrets leder sørger for at det blir ført protokoll fra styremøtene.</p>	
<p><b>§ 10 Daglig leder</b> Daglig leder administrerer selskapet og har ansvaret for at enhver arbeidsoppgave utføres i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser og i henhold til vedtak som er fattet av styret.  Daglig leder er styrets sekretær og saksbehandler. Vedkommende har tale- og forslagsrett i styrets møter, dersom ikke styret i enkeltsaker vedtar at vedkommende ikke skal kunne møte.  Daglig leder skal til enhver tid holde styret orientert om alle forhold av betydning for selskapet og om økonomi og personalforhold. Vedkommende skal rapportere til styret på en slik måte og så ofte som situasjonen tilsier det og styret for øvrig måtte bestemme.</p>	
<p><b>§ 11 Offentlighetsloven</b> Det interkommunale samarbeid skal følge slike rutiner og saksbehandlingsregler som følger av forvaltningsloven og offentlighetsloven.</p>	
<p><b>§ 12 Låneopptak og garantistillelse</b> Representantskapet vedtar rammer for selskapets låneopptak, jf. <a href="#">Lov om interkommunale selskaper § 22.</a> Høyeste ramme for selskapets samlede låneopptak er kr. <u>1 200 300</u> mill. <a href="#">Låneopptak skal godkjennes av departementet v/fylkesmannen, jf. kommuneloven § 50 nr. 1.</a>  Selskapet kan ikke stille garanti eller pantsette sine eiendeler til sikkerhet for andres økonomiske forpliktelser.</p>	<p><b>§ 76 OPPTAK AV LÅN</b> Selskapet kan ta opp lån innenfor en samlet ramme på 500 millioner kroner, femhundremillioner kroner, inkludert kassekreditt og garantier. Innenfor denne rammen vedtar representantskapet årlige låneopptak.</p>

**Kommentert [KK7]:** Hensyntatt i forslag til ny § 6 + IKS-loven § 12

**Kommentert [KK8]:** Hensyntatt i ny § 6

**Kommentert [KK9]:** Se forslag til ny § 11.

**Kommentert [KK10]:** KPI-justering av opprinnelig låneramme på kr 300 mill. fra år 2000.

Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

<p>Dersom det kreves garantistillelse fra de deltakende kommunene, må dette vedtas av de respektive kommunestyrene. Den enkelte kommune garanterer for sin andel av lånet som tilsvarer eierandelen, dog forutsettes det at garantistillelsen er i overensstemmelse med bestemmelsene i kommuneloven <a href="#">kapittel 14, § 51 nr. 2</a>.</p>	
	<p><b>§ 78 UTBYTTE</b>  Havne- og farvannsloven åpner på visse vilkår for å betale utbytte fra havnevirksomhet til deltakerne.  Representantskapet gjør eventuelle vedtak om utbytte etter forslag fra styret i henhold til reglene i § 4 i selskapsavtalen.</p>
<p><b>§ 13 Forkjøpsrett</b>  Dersom noen av selskapets eiendommer eller anlegg omdisponeres til annet enn havneformål, eiendommen/anlegget ikke brukes, eller tenkes brukt av selskapet til havneformål, eller selskapet ønsker å selge eiendommen eller anlegg, har den kommunen hvor eiendommen eller anlegget er hjemmehørende forkjøpsrett eller rett til å overta eiendommen/anlegget. Verdien skal i så fall fastsettes ved avtale eller ved skjønn etter vederlagslovens bestemmelser.</p>	<p><b>§ 98 FORKJØPSRETT</b>  Dersom noen av selskapets eiendommer eller anlegg omdisponeres til annet enn havneformål, eiendommen/anlegget ikke brukes eller tenkes brukt av selskapet til havneformål, eller selskapet ønsker å selge eiendommen eller anlegg, har den kommunen hvor eiendommen eller anlegget er hjemmehørende, forkjøpsrett eller rett til å overta eiendommen/anlegget. Verdien skal i så fall fastsettes ved avtale eller ved skjønn etter vederlagslovens bestemmelser.</p>
<p><b>§ 14 Regnskap og revisjon</b>  Regnskapet skal føres etter regnskapsloven og fastsettes av representantskapet. Revisor velges av representantskapet.</p>	
<p><b>§ 15 Endring av selskapsavtalen</b>  Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller en/flere av deltakerne. Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til endring av selskapsavtalen, før disse fremmes for behandling hos deltakerne.   Selskapsavtalen kan endres ved at deltakerne gjør et likelydende vedtak om dette.</p>	
<p><b>§ 16 Uttreden og oppløsning</b>  En eier kan med 1 års skriftlig varsel si opp sitt deltakerforhold i selskapet og kreve seg utløst av dette.</p>	

Kommentert [KK11]: Følger av IKS-loven § 27

Kommentert [KK12]: Inntatt i endret versjon i ny § 12

Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

<p>En eiers beslutning om å tre ut av selskapet, kan av selskapet eller en av de øvrige eiere bringes inn for departementet, som ut fra en samlet vurdering kan fastsette at den uttredende fortsetter som selskapsdeltaker inntil videre eller for en nærmere angitt tid. For øvrig gjelder lov om interkommunale selskaper § 30.</p> <p>Selskapet kan oppløses dersom deltakerne er enige om det. Det enkelte by- og kommunestyre må selv treffe vedtak i saken. Oppløsning av selskapet må godkjennes av departementet, som kan gi nærmere bestemmelser om avviklingen.</p> <p>Dersom departementet samtykker i oppløsning, skal representantskapet oppnevne et avviklingsstyre, som skal gjennomføre avviklingen innen den frist representantskapet fastsetter. Selskapets styre trer ut av funksjon når avviklingsstyre er valgt. Om oppløsning og avvikling gjelder lov om interkommunale selskaper (§§32-37)</p>	
<p><b>§ 17 Voldgift</b> Eventuell tvist om forståelsen av selskapsavtalen og om fordeling av utgifter eller tvist i forbindelse med det økonomiske oppgjøret etter uttreden eller oppløsning, avgjøres endelig av en voldgiftsnemnd på tre medlemmer som oppnevnes av fylkesmannen, om ikke annen ordning følger av lov eller forskrift.</p>	<p><b>§ 109 TVISTER</b> Dersom det oppstår tvist mellom deltakerne om fortolkningen eller gjennomføringen av denne avtalen, skal konflikten søkes løst gjennom forhandlinger.</p> <p>Dersom forhandlinger ikke fører fram innen rimelig tid, skal tvisten søkes løst ved mekling. Mekler godkjent av Den Norske Advokatforening, eller annen godkjent mekler, skal i så fall benyttes.</p>
	<p><b>§ 11 Offentlighetsloven</b> <u>Det interkommunale samarbeid skal følge slike rutiner og saksbehandlingsregler som følger av forvaltningsloven og offentlighetsloven.</u></p> <p><u>Selskapet skal legge til rette for åpenhet om sin virksomhet og vurdere meroffentlighet i alle saker.</u></p>
	<p><b>§ 12 ENDRINGER I SELSKAPSAVTALEN</b></p> <p><u>Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller en/flere av deltakerne. Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til</u></p>

**Kommentert [KK13]:** Følger av IKS-loven §§ 30-37

**Formatert:** Gjennomstreking

**Kommentert [KK14]:** Vi foreslår en endring som viser til praktisering av meroffentlighet.

Det er for øvrig uklart om offentlelova gjelder for selskapet, jf. unntaket i § 2 første ledd andre punktum.

"gjeld ikkje rettssubjekt som hovudsakleg driv næring i direkte konkurranse med og på same vilkår som private."

**Formatert:** Gjennomstreking

**Formatert:** Gjennomstreking

Forslag til endringer i selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

	<p><u>endring av selskapsavtalen, før disse fremmes for behandling hos deltakerne.</u></p> <p><u>Alle endringer i selskapsavtalen krever tilslutning fra samtlige deltakere. kan endres ved at deltakerne gjør et likelydende vedtak om dette.</u></p>
--	--

## Særavtale – forhandlinger om selskapsavtale Stavangerregionen Havn IKS

Sola, Randaberg og Stavanger kommune er enig om følgende:

1. Sola kommune har rett til å øke sin eierandel i SRH IKS gjennom tinginnskudd av eiendom xx.x..x
2. Randaberg kommune har samme rett til å øke sin eierandel i SRH gjennom å skyte inn eiendommer i Mekjarvik
3. Stavanger kommune gis rett til å kunne skille ut eiendommer i Østre Havn til en egen havnekasse for Stavanger kommune. Verdsettelsen av eiendommene tar utgangspunkt i vedtatt sentrumsplan. Dersom Skattedirektoratet kommer frem til at dette vil utløse skattemessige konsekvenser for selskapet, skal Stavanger kommune ha en rett til å kjøpe eiendommene.
4. Sola og Randaberg sin rett til å øke sine eierandeler gjelder et samlet eierskap i selskapet på inntil 49,9% av selskapet.

Alle transaksjoner skal gjennomføres etter anerkjente verdsettelsesmetoder. For hver av eiendommene skal det innhentes tre takster. Endring i eierbrøk forutsetter en samtidig verdsettelse av selskapets verdier. For å legge til rette for en størst mulig endring av eierbrøken skal Stavanger kommune skille ut eiendommene i Østre Havn først og senest innen første halvår 2023.



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

SAK NR.: 09/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: MF/HF

Innstill. dato: 15.02.2023

## Skogen i Risavika

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	09/23	22.02.23	

Forslag til vedtak:

1. Styret godkjenner at datterselskapet til SRH; Stavangerregionen Havn Eiendom AS, frafaller rettigheten til F3 Skogen, betinget av at Sola kommune tilfører den samme eiendommen som tingsinnskudd i SRH. Styret i SRH har mandat til å beslutte dette på vegne av datterselskapet som del av eierstyringsinstruks for SRHs konsernselskaper, vedtatt av styret i SRH (sak 59/18) og Representantskapet (sak 17/18).
2. Styret gir havnedirektøren fullmakt til å signere på Erklæring for frafall av rettighet til F3 Skogen.





## Innledning og bakgrunn

Denne saken handler om at SRH på visse vilkår vil frafalle opsjonen vedrørende eiendommen «**Skogen**» i Risavika, gnr 10 bnr 12 i Sola kommune og navngitt F3 i kommuneplan.

Opsjonen tilhører Stavangerregionen Havn Eiendom AS («**SRHE**»). Selskapet eies 100 % av Stavangerregionen Havn IKS («**SRH**») via SRH Eiendom Holding AS.

Saken fremlegges som en beslutningssak for styret i SRH, uten først å ha blitt behandlet av datterselskapene. Bakgrunnen for dette er følgende:

Selskapsstruktur og eierstyring av konsernet ble behandlet i styret i SRH i sak 59/18 og i Representantskapet sak 17/18 ifm. oppkjøp av 100 % eierskap i Risavika Havn AS. Selskapet fikk etter oppkjøpet navnet Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

Det ble vedtatt at styret i SRH (også kalt konsernstyret) har følgende mandat på vegne av bl.a. SRHE:

*«Saker utenfor styrenes kompetanse, det vil si saker av uvanlig art eller av stor betydning skal forelegges konsernstyret for avgjørelse der.»*

Saken anses å være av noe uvanlig art og legges derfor frem for styret i SRH.

At saken om frafall kommer opp til behandling, skyldes de forhandlinger som for tiden pågår mellom SRHs eierkommuner om ny selskapsavtale, ref. sak 08/23. Som ledd i disse forhandlingene, sees det også på muligheten for å få justert den enkelte eierkommunes eierandel ved tilleggsavtale.

Diskusjonene har blant annet ledet til et tilbud til Sola fra Stavanger og Randaberg, om at SRHE sin opsjon knyttet til Skogen, kan frafalles betinget av at Sola kommune i stedet tilfører eiendommen som tingsinnskudd i SRH.

Skogen var en del av eiendommen til Shell-raffineriet, som Risavika Eiendom AS («**RE**») kjøpte når anlegget ble avviklet for litt over 20 år siden.

I hht. utbyggingsavtale mellom Sola kommune og RE (datert 07.12.2004) skulle Skogen overdras vederlagsfritt som friareal til Sola kommune. Hjemmelen til eiendommen ble overført fra RE til Sola kommune i 2017. I en avtale inngått samtidig mellom kommunen og RE, fremgår det at RE har en rett til å kunne få tilbakeført F3 Skogen på følgende vilkår:

*«Det er enighet mellom avtalepartene om at RE vederlagsfritt har krav på å få tilbakeført «F3» fra SK, dersom «F3» blir omregulert fra friareal til næringsareal.»*

Retten opphører etter 30 år, med virkning fra 07.12.2004.

Rettigheten er ved senere transport, slik avtalen åpner opp for, overført til Risavika Havn AS og senere innfusjonert i SRHE.

## Saken

Sola kommune har fremmet ønske om å øke sin eierandel i SRH ifm. forhandlingsprosessen om ny selskapsavtale. Eierandelene er nå: Stavanger kommune 81,88 %, Sola kommune 16,75 % og Randaberg kommune 1,37 %.

Selv om det ikke foreligger en omforent avtale har eierkommunene blitt enige om å legge frem utkast til ny selskapsavtale og tilleggsavtale for politisk behandling.





Slik omtaler eierkommunene forholdet til at SRH i sine saksfremlegg:

### Stavanger kommune og Randaberg kommune

Saksfremlegg hhv. side 9 og side 8, under overskriften Sola kommune omtales følgende om F3 Skogen: «Dersom Sola kommune omregulerer eiendommen til næring innen en gitt frist har SRH en vederlagsfri opsjon på eiendommen. De øvrige eierne i SRH godtok at selskapet kunne frasi seg opsjonen, dersom Sola kommune velger å skyte inn eiendommen som et tingsinnskudd i selskapet, og med dette øker sin eierandel tilsvarende verdien på eiendommen.»

### Sola kommune

Saksfremleggets side 8, siste avsnitt, under overskriften Forhandlingene: «Randaberg kom i møtet med forslag om at en eiendom som selskapet ønsker å omdisponere til havneformål skulle gå inn i selskapet. Stavanger og Randaberg foreslo at en tidsbegrenset rettighet SRH hadde på eiendommen i så fall skulle ses bort fra ved verdsettelsen dersom Sola omdisponerte og la denne inn i selskapet. Sola satte pris på den velvilje som med dette ble utvist og vektla dette positivt i forhandlingene selv om det var usikkert om det var påregnelig at eiendommen vil bli omdisponert ved kommuneplanrulleringen i tråd med selskapets innspill.»

Skogen ligger midt i et aktivt næringsområde, og grenser til godshavnen. Det har potensial til å bli et svært strategisk havneareal, og SRH ønsker at Sola kommune vil legge til rette for en havneutvikling her. Tilgang til et slikt areal bidrar til å forsvare høye investeringskostnader i videre havneutbygging i Risavika. SRH planlegger utbygging av to nye kailinjer i nærheten av Skogen, illustrert på bildet nedenfor som kai 25 og 26. Det er et markedsbehov for mer kai, men samtidig er det behov for mer bakareal for å oppnå en havneaktivitet som kan støtte opp om investeringen. Man må i tilfelle legge opp til to byggetrinn, i påvente av en avklaring av formålsendring av F3 Skogen.

SRH og tidligere Risavika Havn AS har i mange år gitt innspill til Sola kommune med ønske om å omdisponere F3 Skogen til havne- og næringsområde.

Kommunedirektøren i Sola la frem sin innstilling til høringsuttalelser til Kommuneplan arealdelen 2023-2040 til Kommuneplanutvalget, [sak 05/2023](#) møte 14. februar – samme dag som formannskapet behandler saken om ny selskapsavtale for SRH. Kommunedirektøren anbefaler ikke formålsendring av F3 Skogen.

Behandlingen i Kommuneplanutvalget resulterte i et flertallsvedtak om at en omdisponering av F3 Skogen legges ut på høring, og at det stilles krav til utarbeidelse av en ROS-analyse.

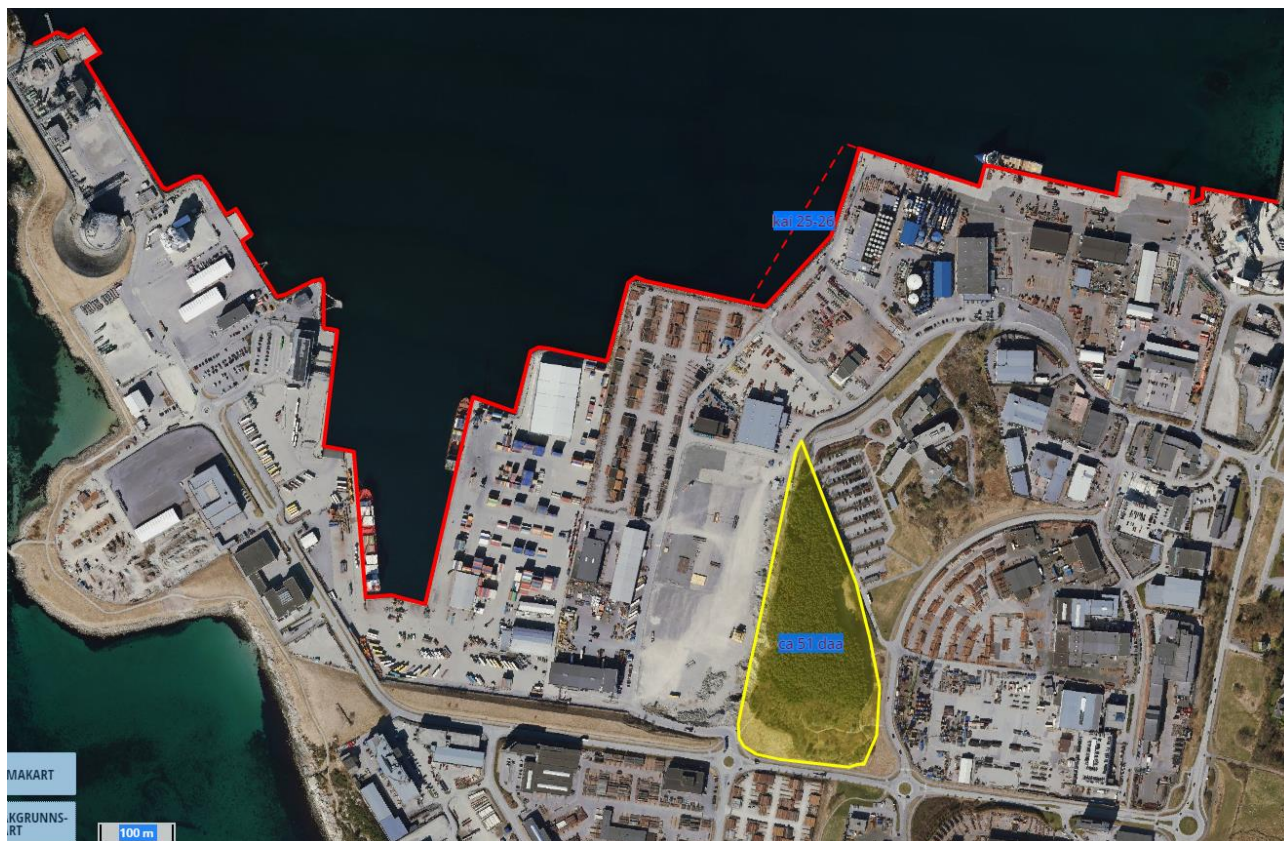
Dersom Sola kommune vedtar formålsendring i sluttbehandling av Kommuneplan 2023-2040, er det klart at SRHE sin opsjon til å overta Skogen vederlagsfritt har stor verdi for selskapet.

Forslaget innebærer imidlertid ikke at SRH (eller SRHE) gir fra seg Skogen, men aksepterer at opsjonen frafalles dersom, og fra det tidspunkt, Skogen i stedet legges inn som tingsinnskudd i selskapet. For SRH og SRHE blir den faktiske situasjonen da den samme, bortsett fra at eiendommen vil være en del av SRH sin bundne kapital.

Dersom en slik løsning i tillegg kan være med å løse en utfordring på eiersiden, fremstår dette som gunstig både for SRH og eierne.

[www.norgebilder.no](http://www.norgebilder.no) Gult areal er «Skogen», ca 51 dekar.

2022



1999





## Konklusjon

Det anses som uproblematisk å frasi seg opsjonen knyttet til Skogen, betinget av og fra det tidspunkt eiendommen tilføres SRH som tingsinnskudd. Så lenge dette også er med å løse en diskusjon på eiersiden fremstår dette som positivt for SRH.

Havnedirektøren anbefaler styret å godkjenne et betinget frafall av rettighet til F3 Skogen. Dersom Sola kommune ønsker en egen erklæring fra SRH gis havnedirektøren fullmakt til å signere slik erklæring, jf. bilag 1.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Hilde Frøyland  
Arealutvikler  
*Saksbehandler*

Odd Bjørn Bekkeheien  
Daglig leder og styreleder SRHE  
Daglig leder SRHD

## Vedlegg

Bilag 1: Erklæring

## ERKLÆRING

I henhold til avtale mellom Sola kommune og Risavika Eiendom AS datert 26.07.17 (Avtalen) har Risavika Eiendom AS i hht. avtalens punkt III rett til å få overført F3 Skogen, gnr 10 bnr 12 i Sola kommune (Eiendommen), vederlagsfritt fra Sola kommune dersom eiendommen blir omregulert fra friareal til næringsareal.

Risavika Eiendom AS har i ettertid transportert denne rettigheten til Risavika Havn AS som deretter er innfusjonert i Stavangerregionen Havn Eiendom AS. Sistnevnte selskap er et 100 % eid selskap av Stavangerregionen Havn IKS.

Rettigheten har en varighet frem til 07.12.2034.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Stavangerregionen Havn IKS erklærer med dette at rettigheten omtalt i Avtalen frafalles under forutsetning av, og fra det tidspunkt, Sola kommune skyter Eiendommen inn som tingsinnskudd i Stavangerregionen Havn IKS.

Havnedirektøren er gitt fullmakt til å signere på erklæringen på vegne av Stavangerregionen Havn IKS i hht. vedtak i sak 09/23.

Stavanger, 22. februar 2023

---

Havnedirektør  
Stavangerregionen Havn IKS





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

SAK NR.: 10/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: MF/HF

Innstill. dato: 15.02.2023

## Mekjarvik Nord – Status

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	21/22	22.06.22	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	10/23	22.02.23	

Forslag til vedtak:

Styret tar saken til orientering.



## 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

Havnedirektøren fikk i sak 21/22 fullmakt fra styret til å gå i dialog med Randaberg kommune om en samarbeidsavtale for havneutvikling i Mekjarvik Nord.

Dette var basert på møte med kommunedirektøren og ordfører i Randaberg den 3. juni. De informerte om at kommunen ønsket å erverve grunn fra fylkeskommunen med det areal som er nødvendig for å utvikle kommuneplanens område BN2 og den andel av terminalområdet som kan frigjøres etter avvikling av fergesambandet Mekjarvik-Kvitsøy ved åpning av E39 Rogfast. Det er innforstått at det må settes av dimensjonerende areal til å kunne drifte anløp av beredskapsferge.

Kommunen informerte om at de allerede hadde forespurt fylkeskommunen om å erverve areal i Mekjarvik Nord, men at de var innstilt på at det er SRH som representerer havneutvikleren på vegne av kommunen og at man ville inngå en samarbeidsavtale. Det er også to øvrige grunneiere av strandlinje inntil BN2.

SRH hadde i april hatt møte med Rogaland fylkeskommune for å drøfte behovet for å erverve areal for å kunne starte en havneutvikling på BN2 i tråd med SRHs *Plan for havneutvikling*. Havnen ble ikke orientert om interesse fra Randaberg kommune. Det ble avtalt at fylkeskommunen skulle følge opp forespørselen fra SRH, ved etter hvert å ta kontakt igjen.

## Saken

### Oppfølging av møter vår og sommer 2022

Fylkeskommunen kom tilbake til SRH først i oktober med oppfølging av møtet i april. SRH oppfattet det slik at fylkeskommunen var positiv til SRHs ønske om å realisere den havneutvikling som kommuneplanen gav mulighet for. Fylkeskommunen orienterte samtidig om interessen som var meldt fra Randaberg kommune om erverv av areal.

Fylkeskommunen hadde også tatt kontakt med prosjektledelse i E39 Rogfast, og SRH oppfattet at begge parter så muligheten for å kunne iverksette et byggetrinn 1 av en utfylling før avvikling av fergesambandet Mekjarvik-Kvitsøy. Samme oppfatning fikk SRH i et møte med prosjektlederen av E39 Rogfast våren 2022.



Det ble avholdt et felles møte den 26. januar i år mellom SRH, Randaberg kommune og Rogaland fylkeskommune på Fylkeshuset. Formålet med møtet var at SRH gav en mer utfyllende orientering om markedsmuligheter og egnetheten Mekjarvik Nord har for havneutvikling. Det var viktig for SRH å samles for å avklare felles mål om havneutvikling og legge grunnlaget for å komme i gang med en detaljreguleringsplan. Randaberg kommune sin interesse for erverv av området hadde ikke resultert i noen avtale med fylkeskommunen.

SRH oppfattet at det utvilsomt var enighet om følgende:

1. at Mekjarvik Nord må prioriteres for videre havneutvikling,
2. at arbeidet med dette bør iverksettes snarest,
3. og at SRH bør stå for havneutviklingen og være havnedriveren.

Fylkesadministrasjonen stilte spørsmål til hvorfor areal skulle avhendes til Randaberg kommune, i lys av disse momentene, og ikke direkte til SRH.

SRH støttet ønsket fra Randaberg kommune om å være kjøper av arealet, og det ble informert om enighet om å inngå en samarbeidsavtale mellom havn og kommune for iverksettelse av reguleringsplan og havneutvikling. Det overordnede målet for havneutviklingen og samfunnsoppdraget bør ha fokus på at det skal være en offentlig tilgjengelig havn her, og at SRH utøver Randaberg kommune sin havnemyndighet. Hvilken type avtale som inngås for utvikling og eie/leie er således et forhold mellom havn og kommune, og setter ingen hindringer for driften av området som offentlig havn.

Det ble avtalt at SRH og Randaberg kommune nå inngår en prinsippavtale på et nivå som er tilstrekkelig for fylkeskommunen til å kunne iverksette en prosess med politisk behandling av forespørselen om avhending til Randaberg kommune.

Avtalen skal bekrefte planen om utvikling av en offentlig havn og få fastsatt noen prinsipper som ivaretar ansvarsområder, fremdrift og oppgjør/avregning av utlegg i reguleringsarbeidet.

Det planlegges ikke videre utviklingsarbeid før eierforholdet til grunn er avklart.

Det var felles enighet om at det burde legges opp til en politisk prosess der man kunne fremlegge sak for Fylkestinget innen sommerferien.

SRH ønsket å møte Randaberg kommune i februar, for å komme i gang med utforming av en avtale. Det er gitt tilbakemelding fra kommunen om at de vil avvente til de har mer avklaringer etter en politisk behandling.

#### Forholdet til pågående arbeid med ny selskapsavtale for SRH

Eierkommunene til SRH sine saksfremlegg for politisk behandling av foreliggende utkast til ny selskapsavtale, ref. sak 08/23, omtaler havneutvikling i Mekjarvik.

I Stavanger og Randaberg sine saksfremlegg til formannskapene 2. februar står det likelydende:

*«I Mekjarvik foreligger det store planer for utvidet havneaktivitet. Byggingen av Rogfast-tunellen både frigjør kaikapasitet fra Kvitsøy-sambandet og Mekjarviks funksjon som reservehavn for Mortavika-Arsvågen-sambandet. Samtidig er det inngått avtale om at betydelige overskuddsmasser fra tunellbyggingen skal brukes til å bygge både dypvannskaier og logistikkareal i Mekjarvik Sør. Tilleggsavtalen gir Randaberg anledning til å skyte inn hele*

*eller deler av disse eiendommene i SRH for å øke sin eierandel. Retten gjelder for et samlet eierskap i SRH for Sola og Randaberg kommuner på inntil 49,9 %. Avtalen er ikke til hinder for at SRH kan kjøpe deler av eiendommene fra Randaberg kommune, dersom en på transaksjonstidspunktet ser dette som en ønsket løsning.»*

De første setningene her står likelydende i Sola kommune sitt saksfremlegg (side 6).

Sola anerkjenner videre at det er riktig at SRH tar ansvar for havneutvikling i Mekjarvik, utdrag fra saksfremleggets side 14, tredje avsnitt:

*«At Randaberg får rett til å kjøpe seg opp i eierandeler når Mekjarvik skal bygges ut er en vesentlig fordel for Randaberg. Randaberg har bare drøyt 1% i selskapet i dag og sitter med betydelige havneeiendommer som de eier utenfor selskapet. Randaberg har neppe mulighet til å løfte Mekjarvika utbyggingen alene og er avhengig av Stavanger/SRH for å få dette til.»*

Det står videre i saksfremlegg til Stavanger (side 10) og Randaberg (side 12):

*«Når det gjelder de aktuelle tingsinnskuddene fra Sola og Randaberg, vil det være mulig for Sola kommune å relativt raskt tilrettelegge for dette og dermed oppnå en endret eierbrøk i selskapet. For eiendommene i Mekjarvik vil det ta noe tid å utvikle disse. Det vil derfor ikke være naturlig for Randaberg kommune å foreta seg noe med hensyn til opsjonen på det nåværende tidspunkt. Når disse er utviklet vil det like fullt være Randaberg kommunes rett å skyte inn eiendommene i SRH i tråd med de prosessuelle bestemmelsene i tilleggsavtalen.»*

## Kommuneplan BN2





Orange moloareal og blått terminalområde eies av Rogaland fylkeskommune. SRH anser arealet merket med blå skravur som aktuelt å utvikle til en fremtidig offentlig havn. Store deler av dette grenser til SRHs eiendom. Det er sannsynlig at fylkesvegen skal opprettholdes helt ned til fergestøt for beredskapskai, og det må også avsettes dimensjonerende kapasitet til biloppstillingsplasser og utkjøring fra ferge.



## Oppsummering og konklusjon

Videre havneutvikling i Mekjarvik Nord har i lang tid vært del av SRH sin plan for havneutvikling, og SRH tok initiativ til å få lagt inn BN2 i kommuneplanen. Det er avgjørende at Randaberg kommune er positiv og medvirker til fremdrift i utviklingsprosjektet.

SRH erfarer at dialogen Randaberg kommune har hatt med Rogaland fylkeskommune om erverv av arealer stoppet opp i høst. SRH ønsket å bidra til fremdrift her.

SRH oppfatter at det er behov i markedet i dag til å ta i bruk alt areal og kai-kapasitet BN2 kan tilby.

Nå er det først og fremst nødvendig å inngå en avtale mellom SRH og Randaberg kommune som ivaretar behovet Rogaland fylkeskommune har for å forankre hvorfor areal skal selges til kommunen og ikke til SRH. Det må samtidig avklares noen forhold rundt ansvarsområder i det videre utviklingsarbeidet.

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Hilde Frøyland  
Arealutvikler  
Saksbehandler



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

SAK NR.: 11/23  
MØTEDATO: 22.02.23

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 2023/17

Saksbeh.: HF

Innstill. dato: 15.02.2023

## Risavika kai 25 og 26 - Status

<b>Saken behandles i følgende utvalg:</b>	<b>Sak nr.:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Voteringsresultat:</b>
Styret for SRH IKS	22/22	22.06.22	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	34/22	10.11.22	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	11/23	22.02.23	

Forslag til vedtak:

Styret tar saken til orientering.





## Bakgrunn

Styret vedtok i sak 22/22 at det kunne iverksettes konkurranse for konseptutvikling for utbygging av kai i Risavika Sørøst; kai 25 og 26 med ro-ro rampe.

I sak 34/22 ble det orientert om at fem totalentreprenører var prekvalifisert, og at fire av disse ville gi tilbud. Tilbudsfristen ble utvidet underveis, og satt endelig til 23.12.22. Fire tilbud ble innlevert.

SRH har i januar hatt en prosess for gjennomgang av tilbud, innhentet informasjon og alle fire tilbydere har presentert tilbudene.

## Saken

Som følge av de politiske vedtak om ny selskapsavtale for SRH i de tre eierkommunene nå i februar, må konkurransen for Risavika kai 25 og 26 avlyses. Det er den 15. februar sendt ut følgende melding til tilbyderne.

*«Konkurransen for totalentreprise Risavika kai 25 og 26 med ro-ro rampe avlyses med virkning fra i dag pga. manglende finansiering av en utbygging.*

*Konkurransen ble utlyst for prekvalifisering 01.07.22 og de prekvalifiserte totalentreprenører ble den 13.10.22 invitert til å gi tilbud. Konkurransgrunnlaget har forbehold om finansiering og vedtak av investeringsbeslutning i styrende organer i Stavangerregionen Havn IKS («SRH»).*

*Som følge av kommunesammenslåing av Stavanger, Rennesøy og Finnøy har SRH behov for ny selskapsavtale. Eierkommunene til SRH (Stavanger, Randaberg og Sola) har foreløpig ikke lykket å omforenes om en ny selskapsavtale, og kan ikke med politiske vedtak i de respektive kommuner i februar gi en forutsigbarhet til når dette eventuelt vil være på plass.*

*Formannskapene i Stavanger og Randaberg har i vedtak 2. februar støttet foreliggende utkast til ny selskapsavtale. De har samtidig vedtatt at dersom ikke Sola støtter forslaget, så har kommunedirektørene mandat til å iverksette prosess for oppløsning av SRH.*

*Formannskapet i Sola behandlet saken 14. februar, og støtter ikke foreliggende forslag til ny selskapsavtale. Det åpnes for videre forhandling, omtalt i innlegg under saksbehandlingen om at det må brukes god tid på dette. Vedtakene i Stavanger og Randaberg utelukker videre forhandlinger med Sola.*

*SRHs Budsjett 2023 og Økonomiplan 2023-2026 har tatt høyde for en mulig investering i kai 25 og 26, men det er vedtatt med forutsetning av økt låneramme ifm. med inngåelse av ny selskapsavtale mellom de tre eierkommunene.*

*Konkurransen for Risavika kai 25 og 26 må dermed avlyses fordi det ikke er låneramme for finansiering, eller forutsigbarhet til når en ny selskapsavtale foreligger eller hvem som vil være deltakende selskaper.»*



## Konklusjon

Havnedirektøren anser at vilkår for avlysning er til stede, beskrevet slik i konkurransegrunnlaget:

*«Oppdragsgiver kan avlyse konkurransen dersom det foreligger saklig grunn, for eksempel ved bortfall av finansiering eller manglende myndighetsgodkjenning av tiltaket. Det tas i tillegg et forbehold om investeringsbeslutning i styrende organer hos Oppdragsgiver.*

*Oppdragsgiver skal kunne avbryte konkurransen basert på en vurdering av mulige utfordringer/risiko av teknisk/økonomisk eller andre grunner som presenteres i tilbud eller som oppdragsgiver blir gjort oppmerksom på. Ved deltakelse i konkurransen anses dette for å være en saklig grunn.»*

Stavangerregionen Havn IKS

Magne Fjell  
Havnedirektør

Hilde Frøyland  
Arealutvikler  
Saksbehandler

Dag Matre  
Maritim sjef

Odd Bjørn Bekkeheien  
Daglig leder SRHD