

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 27.- og 28. oktober 2015



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

Agenda på styreseminar 27.-28. oktober:

Sted: Sola Strand hotell

TIRSDAG 27. oktober:

- Kl. 12.00: Lunsj
- Kl. 13.00: Anne Jorunn Møkster fra Simon Møkster Shipping
 - Status fra shippingverdenen – hva gjør vi nå, hvordan ser vi på fremtiden?
 - Miljøfokus – hvordan bli mer miljøvennlige
- Kl. 14.15: Styremøte – egen innkalling sendes
- Kl. 17.00: Eryn Dinyovszky – leder av Yilport, Oslo
 - Hvem eller hva er Yilport
 - Hvorfor Oslo Havn?
 - Effektiv havneterminaldrift
 - Fremtidsutsikter – godslinjer
- Kl. 19.15: Aperitif med påfølgende middag

Overnatting på Sola Strandhotell er planlagt og reservert.

ONSDAG 28. oktober:

- Kl. 08.45: Kurt Ommundsen fra Risavika Terminal AS
 - Effektiv havneterminaldrift
 - Westport
 - Gods fra vei til sjø
 - Fremtidsutsikter
- Kl. 09.45: Stilluf Karlsen, styreleder Oslo Havn
 - hva er en havn nå og i fremtiden?
 - gods fra vei til sjø
 - byutvikling vs havneutvikling
- Kl. 10.45: Styremøte fortsetter
- Kl. 11.45: Avslutning med lunsj



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 27.-28.10.2015

Sak nr.	Sakstittel
41/15	Protokoll fra styremøte 01.09.2015
42/15	Havnedirektørens orientering
43/15	Resultatrapport pr 3. kvartal 2015 – Stavangerregion Havn Eiendom AS
44/15	Resultatrapport pr 3. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS
45/15	Resultatrapport pr 3. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn IKS
46/15	Plan for fremtidige havnearealer – status pr 3. kvartal 2015
47/15	Strandkaiaen 46 – Innvendig totalrehabilitering
48/15	Marinarkeologiske undersøkelser ifm ny KDP Stavanger sentrum. Dekking av kostnader
49/15	Cruisesesongen 2015
50/15	Arbeidsmiljøundersøkelsen 2015
51/15	Styrets egenevaluering 2015
52/15	«Styrets melding til eierne 2015» – Tekstmateriell
53/15	Mekjarvik – erverv av landareal til ny kai. Unntatt off. §23
54/15	Nedre Strandgate 89, gamle utenriksterminalen – vurdering kjøp. Unntatt off. §23
55/15	Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23
56/15	Siriskjær. Begjæring om overskjønn til Gulating Lagmannsrett. Tilsvar og bekreftelse begjæring. Unntatt off. §23
57/15	Eventuelt

Sak 41/15

Protokoll fra styremøte 01.09.15



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Møtedato: 01.09.2015

Møtenr.: 5

Styret for Stavangerregionen Havn IKS

Til stede: Sissel Knutsen Hegdal Arnt-Heikki Steinbakk
Kirsten Lode Bjørn Kahrs
Dagny Sunnanå Hausken Knut Georg Nilsen
Eivind Enoksen

Forfall: Ommund Vareberg (rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland.
Statsaut. revisor Sven Erga møtte i sak 38/15.

Møtet ble avholdt i selskapets møtelokale, Strandgt. 46, Stavanger.

Møtet startet kl 16.00 med at salgs- og markedssjef Eivind Hornnes informerte om Havnelangs som ble arrangert 20.06.15.

Styremøtet startet kl 16.20 og ble ledet av Sissel Knutsen Hegdal.
Sak 38/15 ble behandlet som første sak. Utover dette ble sakslisten fulgt.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 30/15 **Protokoll fra styremøte 17.06.15.**

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 31/15 **Havnedirektørens orientering**

Havnedirektøren la frem saken og orienterte i tillegg om «Sjølogistikk konferansen 2015» som ble avholdt i Stavanger tidligere på dagen, der SRH er medarrangør.

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



- Sak 32/15 **Statusrapportering pr 1. halvår 2015 – strategiplan**
Havnedirektøren la frem saken unntatt offentlighet jfr. offl. §23.
Det ble fremmet ønske om at det redegjøres for arbeidet med «Plan for fremtidige havnearealer i Stavangerregionen» i neste styremøte.
Vedtak: Statusrapportering pr 1. halvår tas til orientering. Den fremlagte Strategiplanen forenkles og gjøres offentlig tilgjengelig.
- Sak 33/15 **Resultatrapport pr 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS**
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 34/15 **Resultatrapport pr 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS**
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 35/15 **Resultatrapport pr 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn IKS**
Vedtak: Resultatrapporten tas til orientering.
- Sak 36/15 **Havnesamarbeid RogAlliansen.
Rapportering fra Fase 1 og beskrivelse av Fase 2**
Vedtak: Styret støtter det videre utredningsarbeidet av RogAlliansen Fase 2 med budsjetttramme på kr 125 000 for SRH IKS etter fradrag for tilskudd.
- Sak 37/15 **Strandkaiaen 46. Ny trapp**
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 38/15 **Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 39/15 **Siriskjær. Stavangerregionen Havn IKS' begjæring om overskjønn til Gulating Lagmannsrett. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 40/15 **Eventuelt
40.1/15: Styreseminar og styremøte 27.-28.10.15**
Vedtak: Styreseminaret og styremøtet avholdes lokalt i Stavangerregionen. Havnedirektøren setter opp sted og agenda og sender invitasjon pr e-mail.



40.2/15: Kommuneplan i Sola – Brev fra SRH til Fylkesmannen av 12.08.15.

Saken ble fremmet av Kirsten Lode, representant fra Sola kommune.

Havnedirektøren orienterte om bakgrunnen for henvendelsen til Fylkesmannen i forbindelse med kommunestyrets behandling av ny kommuneplan den 03.09.15.

Møtet ble hevet kl 18.05.

Sissel Knutsen Hegdal

Bjørn Kahrs

Kirsten Lode

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Knut Georg Nilsen

Eivind Enoksen

Strategisk plan for Stavangerregionen Havn IKS 2015-2017

VISJON

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

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Verdier: Dedikert – Trygg – Smart

Slagord: close to...

HVEM	HVOR	HVA	HVORDAN
Vi skal fremstå med en gjenkjennelig profil for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikknutepunkt Dette innebærer: A: Vi skal være den foretrukne havnen for et mangfold av maritime aktører - Søke havnesamarbeid som åpner for nye muligheter for et utvidet havnetilbud - Skape et offensivt og nytenkende tilbud - Levere særpreget ekstra god service i alle ledd – ja mentalitet - Ha et godt omdømme B: A ha en felles kommunikasjonsprofil på tvers av alle felt av virksomheten - Utvikle en visuell profil (evt sammen med andre) - Særlig fokus på synlighet - Være tilgjengelig i flere kommunikasjonskanaler - Informasjon på engelsk C: A styrke markedsføringen av havnetilbudet overfor eksisterende kunder og nye aktører - Forsterke dialogen med viktige kunder i regionen - Gjennomføre målrettet dialog med potensielle nye aktører - Videreutvikle nettverk med andre havner – nasjonalt og internasjonalt	Vi skal sikre utvikling av nye havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere Dette innebærer: A: A konkretisere utviklingsområdene i arealplanen - Gjennomføre en analyse i fht omfang/behov for fremtidig havneareal - Prioritere i områdene i fht verdi for havnen og eiere - Skape en løpende kommunikativ og åpen profil om planene - God systematisk og langsiktig eiendomsforvaltning B: A vurdere samarbeid med andre for å imøtekomme markedets behov - Fordele oppgaver med andre havner, mer spesialisering - Utvikle nye områder med eiendomsutviklere C: A påvirke myndigheter i fht styrket infrastruktur - Arbeide aktivt mht påvirkning ovenfor sentrale politikere for en styrket infrastruktur - Vurdere tiltak som styrker sjøtransporten	Vi skal ha et ha et bredt spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som skaper konkurransekraft for regionens næringsliv Dette innebærer: A: A være en åpen og inkluderende havn - Skaffe besøk, ikke bare få - Utvikle nye tjenestetilbud i hht krav som markedet stiller - Avklare hvilke tjenestetilbud internasjonale aktører vil ha - Ha tilgjengelige kailengder i nærheten til leverandøriindustrien - Ha fokus på HMS og sikring B: Utvikle en grønn profil mht havnerelaterte tjenester - Ha miljøet i fokus - Ha innovative og grønne havnetjenester til internasjonal standard - Være miljøbevisste ved innkjøp C: Vi skal fokusere på regionen/fylket som én havneenhet - Åpne for en fylkesregional havneallianse - Øke aktivitet, men dele - Handlekraft sammen - Vurdere organisatorisk struktur i konsernet	Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø Dette innebærer: A: A øke inntektene og ha solid økonomi - Flere leietakere / øke antall havneaktører - Skaffe arealer til havneaktører - Øke aktiviteten - Vurdere prosjekter for egeninnføring til bruk i fremtidige havneinvesteringer - Ha en god EK og trygg likviditetsandel - Definere gjeldsgrad for investeringsmuligheter B: A ha et sunt arbeidsmiljø - Ha medarbeidere som er stolte av og lojale mot havnen - Ha motiverte, nysgjerrige og engasjerte medarbeidere C: A ha omstillingsdyktig og fleksible personalressurser - Kontinuerlig vurdere hensiktsmessig bemanningsstruktur - Rekruttere med fokus på fagutdanning - Ha medarbeidere som er godt informerte om arbeidsplassen og aktiviteten - Tilrettelegge for kompetanseheving - Stille krav til hverandre - Holde et høyt faglig nivå i alle ledd



Sak 42/15

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 42/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 15/30

Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 20.10.2015

Havnedirektørens orientering oktober 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	42/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

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



Personal

Det planlegges med en studietur for alle ansatte våren 2016. Dette har ikke skjedd i havnens siste 40 års historie, og det er et mål å få til et besøk i en eller to havner i en slik anledning. Turen vil ha et klart faglig program, samtidig som det vil være en sosial arena for å bygge gode interne relasjoner.

Medarbeiderundersøkelsen er gjennomført og gjennomgang av resultat blir håndtert som egen sak på styremøte. Mette K Reiten fra Compendia er invitert til styremøtet for å gjennomgå rapporten fra undersøkelsen.

Miljø

Miljørabatten som ble innført på anløpsavgiften fra januar 2015 har hatt en betydelig vekst fra januar frem til utgangen av 3. kvartal. Antall fartøy har økt med mer enn 100% fra 113 i 2. kvartal til 232 i 3. kvartal. Rabatten som er gitt har økt fra kr 133 100 i 2. kvartal til kr 197 370 i 3. kvartal. Totalbeløpet pr 3. kvartal (inkludert Fjordline) er således kr 421 300.

I havnens strategiplan er det satt som mål at havnen skal:

Utvikle en grønn profil mht havnerelaterte tjenester

- Ha miljøet i fokus
- Ha innovative og grønne havnetjenester til internasjonal standard
- Være miljøbevisste ved innkjøp

Administrasjonen ser behov for å konkretisere planene for miljøsatningen i havnen, og vil lage en miljøstrategi innen 1. kvartal 2016 slik at det blir tydeligere hva som skal prioriteres og satses på.

Maritimt

Det arbeides med en ny ordensforskrift for havnedistriktet. Et foreløpig forslag til ordensforskrift vil gå på høring internt i havnens arbeidsgruppe 19.oktober. Dersom §10 benyttes i Kystverkets mal må forskriften til høring hos Kystverkets hovedkontor. Når forslaget er klart vil det bli lagt frem for styret til behandling. Forskrift vil tre i kraft senest 1/1-16.

Arbeidet med lokal fartsforskrift tas opp etter at ordensforskrift er behandlet ferdig.

Samarbeid med Risavika Havn

Styret er gjennom 2014 og 2015 blitt orientert om markeds- og kommunikasjonsarbeidet i fht gods som Stavangerregionen Havn har arbeidet tett med Risavika Havn om, samt med reklamebyrået Hey Ho Let's Go. Kostnadseffektiv og miljøvennlig godshåndtering har som kjent fått et nytt navn: Westport. Westport er ment å være en vestlandsk storsatsing på ett logistikknutepunkt, for å kunne flytte en større del av godsstrømmen fra vei til sjø, i tråd med målene i Nasjonal transportplan.





Stavangerregionen Havn IKS og Risavika Havn AS har planer om å bygge opp Westport som det fortrukne godsknutepunktet på Vestlandet. Ambisjonen er å flytte betydelige godsstrømmer fra vei til sjø gjennom å være en viktig bidragsyter i utformingen av smarte, fremtidsrettede logistikk-løsninger tilpasset markedet. Sjøtransport gir samfunnet sikker, kostnadseffektiv og mer miljøvennlig logistikk.

Westport skal i større grad synliggjøre disse fordelene, og bidra til å gjøre sjøtransporten til en enda mer attraktiv, og konkurransedyktig fremføringsform for gods.

Tilsyn fra Kystverket

Kystverket har for en tid siden varslet tilsyn av Bekhuskaien og Sola havn base. Formålet med det planlagte tilsynet er i hovedsak å kontrollere om havneanlegget opererer i samsvar med sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan, at kravene i ovennevnte regelverk overholdes, og at sikringstiltakene for øvrig fungerer hensiktsmessig og utøves på en tilfredsstillende måte. Tilsyn på Bekhuskaien ble gjennomført torsdag 01.10.15.

Det er slik at Kystverket utsteder Statement of Compliance (SOC) for 5 år. SOC for Bekhuskaien utgikk 20.05.15. Tilsynet er gjennomført i forhold til etablert planverk. Endelig rapport foreligger ikke enda, men det er indikasjoner på at Kystverket oppfatter planverk og sikringstiltak som vel dimensjonert i forhold til den aktivitet som gjennomføres på Bekhuskaien.

Tilsyn av Sola havn base gjennomføres den 20. oktober.

Fokusområder for tilsynet er:

- Fordeling av ansvar og oppgaver mellom eier og operatør
- Adgangssystem for havneanlegg og adgangsbegrenset område
- Håndtering av gods og skipsforsyninger
- Overvåking av havneanlegg og adgangsbegrenset område
- Håndtering av sikringshendelser og nivåheving (organisatoriske og fysiske sikringstiltak)
- Opplæring
- Øvelser og trening
- Intern revisjon

Cruise utsikter for 2016

Utsiktene for cruisesesongen 2016 er bra. Så langt er det 157 bekreftede anløp med første anløp 27. februar og siste anløp den 16. september.

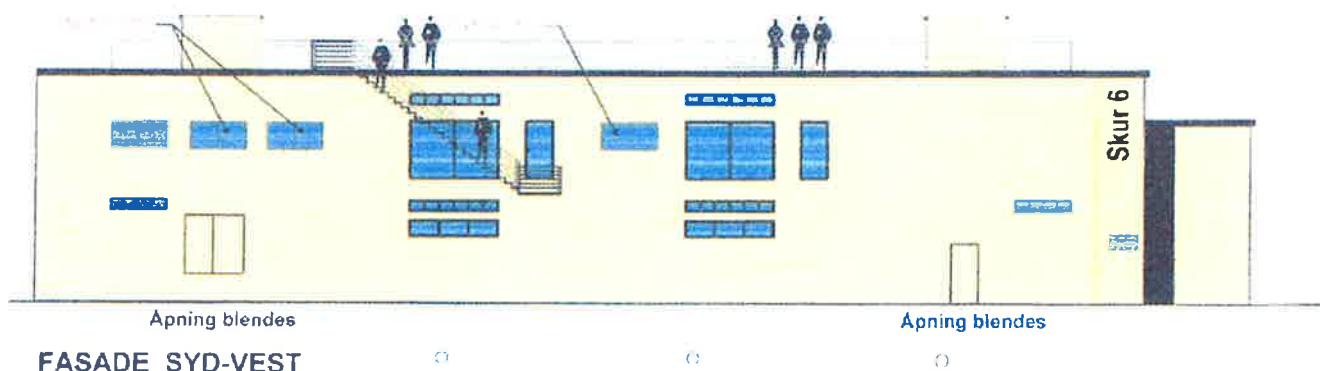
Der er pr i dag planlagt med 7 cruiseanløp på konserthuskaaien, 19 på Skansekaaien, 42 på Skagenkaaien og de resterende på Strandkaaien som er vår hovedkai for cruise.

Etter hvert som sesongen detaljplanlegges, vil det bli justeringer i forhold til hvilke kaier som skal brukes og spesielt med tanke på sandvolleyballen som nå planlegger å flytte sin hovedarena inn i Vågen og da i området ved Fiskeutsalget.



Der er også oppdaget en stor grop etter en bilvekt i 1. etg (bilvekten står der ennå) og dette må også tas med i prosjekteringen / tilbudsgrunnlaget.

Fra Arbeidstilsynet er det gitt vedtak om samtykke til bruksendring/ fasade fra lager til kontor i 2. etasje. Hele etasjen omgjøres til kontor og tilrettelegges i henhold til krav om tilgjengelighet og universell utforming. Stavanger kommune har også gitt aksept og innvilget søknad om bruksendring (Rammetillatelse) Bruksendringen er i tråd med reguleringsplanen. Bildet illustrerer endringene som er planlagt eksteriørmessig.



- **Tilbakeslagssikring av vannforsyning i Mekjarvik**

Etter at Mattilsynet tidligere i år var på tilsyn hos Randaberg kommune og på kaianlegget i Mekjarvik ble det gitt et pålegg om å tilbakeslagssikre vannforsyningen til vannfylleriet på kaiene i Mekjarvik.

Cowi ble engasjert til å prosjektere løsningen med tilbakeslagssikring. Det var viktig å få aksept for å kun tilbakeslagssikre hovedtilførselen til kaiområdet og ikke hvert enkelt vannfylleri. I juni ble det gitt aksept fra Randaberg kommune for den prosjekterte løsning med å tilbakeslagssikre hovedvannledningen.

Anbudspapirer / tilbudsinnbydelse ble laget og sendt til 5 entreprenører. Ved anbudsåpning 19. august så var der bare to firma som hadde levert tilbud. Det var Stangeland Maskin som ble tildelt





oppdraget grunnet kortere byggetid og nedetid på vannforsyningen. Gravearbeidene ble påbegynt tirsdag 29. september og ferdigstilt onsdag 30. september.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør



Sak 43/15

Resultatrapport pr 3. kvartal 2015
Stavangerregionen Havn Eiendom AS



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 43/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/41

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 14.10.2015

Resultatrapport 3. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	43/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Generelt

Resultat før skatt pr 30.09.2015 er **kr 5,0 mill**, kr 0,425 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 88% andel av budsjett 2015.

Inntekter er kr 6,9 mill, som er kr 0,355 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 78% andel av budsjett 2015. Inntektene kommer i sin helhet fra driftsselskapet som leier eiendomsselskapets bygninger på Sola Havn området i Risavika.

Driftskostnader er kr 1,4 mill, som er kr 0,056 høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 72% av budsjett 2015. Netto finansposter utgjør 26% av totale kostnader.

Vedlegg:

Regnskapsoppstilling pr 3. kvartal 2015

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN EIENDOM AS

Stavangerregionen Havn Eiendom AS 3 kvartal 2015

	<u>1.kvartal 2015</u>	<u>2.kvartal 2015</u>	<u>3.kvartal 2015</u>	<u>Hittil 2015</u>	<u>75 %</u>	<u>Budsjett 2015</u>	<u>Total 2014</u>	<u>3. kvartal 2014</u>
Driftsinntekter								
Leieinntekter	2 298 643	2 298 026	2 350 000	6 946 669	78 %	8 954 000	8 736 157	6 591 523
Diverse driftsinntekter								
Sum driftsinntekter	2 298 643	2 298 026	2 350 000	6 946 669	78 %	8 954 000	8 736 157	6 591 523
Driftskostnader								
Regnskap/Revisjon				0		45 000	43 763	43 763
Fremmedtjenester				0		0	-	-
Avskrivinger	446 693	446 693	446 693	1 340 080	78 %	1 712 000	1 669 731	1 229 949
Kostnader lokaler				0	0 %	105 000	102 392	704
Forsikring og andre kostn.	38 017	38 017	17 382	93 415	67 %	140 000	137 096	103 048
Sum driftskostnader	484 710	484 710	464 075	1 433 495	72 %	2 002 000	1 952 982	1 377 464
Driftsresultat	1 813 933	1 813 316	1 885 925	5 513 174	79 %	6 952 000	6 783 175	5 214 059
Finansinntekter	64 996	-888	64 996	129 105	124 %	104 000	170 816	140 200
Høyrente	17 753	10 864	17 753	46 370	27 %	174 000	101 355	70 622
Finansutgifter	352 996	-34 022	352 996	671 970	44 %	1 536 000	1 499 428	833 470
Finansposter	270 246	-43 998	270 246	496 495	39 %	1 258 000	1 227 257	622 649
Ordinært over/underskudd	1 543 686	1 857 314	1 615 678	5 016 679	88 %	5 694 000	5 555 918	4 591 410

BALANSE

Eiendeler		Gjeld & Egenkapital	
Bygninger	75 813 331	Aksjekapital	2 969 000
Kundefordring	0	Overkursfond	7 149 320
Kortsiktig fordring	1 891 518	Resultat hittil 2015	5 016 679
Mellomværende Drift/Eiendom	2 832 849	Annen egenkapital	19 651 219
Betalingsmidler	6 796 168	Sum egenkapital	34 786 218
SUM EIENDELER	87 333 866	Utsatt skatt	5 419 335
		Langsiktig gjeld	0
		Lån fra morselskap/KBN	22 872 342
		Lån fra morselskap	24 193 820
		Leverandørgjeld	-60 044
		Sk.skatt/offentl.midler	0
		Avsatt utbytte	0
		Annen kortsikt.gjeld	122 195
		SUM GJELD & EK	87 333 866

Sak 44/15

Resultatrapport pr 3. kvartal 2015

Stavangerregionen Havnedrift AS



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

SAK NR.: 44/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/40

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 12.10.2015

Resultatrapport pr 3. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	44/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Resultat

Resultat før skatt pr 30.09.2015 er **kr 15,9 mill**, kr 1,472 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 129% andel av budsjett 2015.

Inntekter

Driftsinntekter er kr 87,3 mill, som er kr 5,0 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 81% andel av budsjett 2015. Kai-leie øker med kr 1,9 mill ift. budsjett, som i hovedsak skyldes nye skip til Fjord Line og økt behov for ventekai for supply skip. Vederlag for tjenester, ISPS og leieinntekter øker med til sammen kr 3,45 mill ift. budsjett.

Kostnader

Driftskostnadene er kr 71,6 mill, som er kr 3,7 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og utgjør 75% av budsjett 2015. Leiekostnad til morselskap og eiendomsselskapet øker når inntekten fra fremleie øker, det samme gjør kostnader knyttet til videresalg av tjenester og ISPS. Lønn- og personalomkostninger er kr 1,3 mill. høyere enn pr 3. kvartal i fjor.

Netto finans gir et positivt resultat med kr 0,215 mill, som er en liten økning fra 3. kvartal i fjor.

Utsiktene fremover

Nedgangen i oljenæringen har så langt ikke påvirket selskapets resultat for 2015, og det er for øvrig ikke ny informasjon som tilsier at Budsjett 2015 ikke blir oppnådd. Overskudd før skatt i prognosen for 2015 er justert opp med kr 1,3 mill ift. Budsjett 2015, det meste av økningen skyldes forventning til økt inntekt.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS
3. kvartal 2015

	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	Hitittil 2015	75 %	Prognose2015	Budsjett 2015	3. kvartal 2014	75 %	Total 2014
Driftsinntekter										
Kalleier	6 548 571	9 515 491	10 280 165	26 344 226	83 %	31 650 000	31 650 000	24 406 157	80 %	30 534 057
Varavgifter	2 156 584	2 045 402	1 954 574	6 156 560	75 %	8 160 000	8 160 000	6 242 817	78 %	8 052 548
Vedertag tjenester	1 714 322	2 133 382	2 216 325	6 064 028	84 %	7 200 000	7 200 000	5 315 185	81 %	6 574 034
ISPS Vedertag	2 877 020	3 392 586	3 694 921	9 964 527	100 %	11 500 000	10 000 000	8 749 873	83 %	10 593 875
Leisinntekter	12 360 748	12 475 396	13 262 941	38 099 085	77 %	49 200 000	49 500 000	36 535 937	75 %	48 788 992
Adm varer/tjenester videres.	241 237	197 348	189 785	628 370	63 %	1 000 000	1 000 000	976 781	68 %	1 428 938
Diverse driftsinntekter	11 904	39 396	7 250	58 550	195 %	55 000	30 000	31 560	71 %	44 550
Sum driftsinntekter	25 910 384	29 799 000	31 605 962	87 315 346	81 %	108 765 000	107 540 000	82 258 310	78 %	106 016 994
Driftskostnader										
Driftskostn. Videresalg	1 318 203	1 270 565	1 478 503	4 067 271	100 %	4 674 900	4 074 900	3 599 316	82 %	4 387 246
Videresalg ISPS	22 376	559 647	643 027	1 225 050	92 %	1 326 000	1 326 000	1 259 838	98 %	1 279 421
Adm varer/tjenester videresalg	476 854	500 033	363 766	1 340 654	67 %	2 000 000	2 000 000	1 745 815	77 %	2 266 496
Lønn til ansatte	3 299 400	2 517 817	3 634 209	9 451 426	72 %	13 188 069	13 188 069	8 562 148	72 %	11 872 899
fordeli i arb.g.forhold	8 295	4 632	6 190	19 117	64 %	30 000	30 000	25 124	56 %	44 531
Annen oppg pl godtgjølrelse	2 500	75 000	38 750	116 250	89 %	130 000	130 000	112 500	76 %	148 500
Arb.g.avg. pensjonskostnader	854 250	675 744	1 030 234	2 560 228	69 %	3 698 962	3 698 962	2 277 596	65 %	3 496 871
Andre personalkostnader	147 926	174 183	101 682	423 791	77 %	550 000	550 000	245 488	68 %	358 842
Avskrivninger	765 004	761 651	762 485	2 289 140	76 %	3 042 897	3 015 000	2 252 359	74 %	3 036 774
Avskrivninger ISPS	204 564	204 564	204 564	613 692	94 %	815 255	650 000	464 092	74 %	628 789
Kostnader og leie lokaler, anlegg	34 927	60 291	247 076	342 294	68 %	500 000	500 000	461 003	89 %	515 458
Leie Sola Havn	2 588 554	2 558 144	7 732 978	7 732 978	71 %	10 856 743	10 856 743	7 579 617	75 %	10 119 600
Leie til IKS og Eiendom	6 907 115	8 391 450	8 533 610	23 832 175	79 %	30 111 200	30 111 200	22 186 158	76 %	29 087 093
Leiekost Utenriksterminalen	2 574 813	2 574 813	2 574 813	7 724 440	75 %	10 357 691	10 357 691	7 578 800	75 %	10 105 066
Strøm	241 101	65 656	169 901	476 658	95 %	650 000	500 000	358 169	49 %	737 462
Vakthold ISPS senter	7 172	-	35 360	42 532	24 %	100 000	175 000	155 163	84 %	185 155
ISPS kostnade til IKS	233 236	355 337	399 281	987 853	82 %	1 200 000	1 200 000	836 810	81 %	1 029 599
Leasing kostnader	20 167	-	17 377	37 544	63 %	60 000	60 000	43 050	71 %	60 586
Verktøy, inventar, driftsm.	87 987	112 803	58 888	259 678	29 %	300 000	900 000	981 858	347 %	282 978
IT verktøy	282 387	175 146	258 187	715 721		800 000			0 %	975 319
Reparasjon, vedlikeh, oppgrad.	1 049 277	1 891 290	866 796	3 807 363	59 %	5 500 000	6 500 000	4 022 286	62 %	6 463 666
Repr/vedl ISPS innretninger	83 782	488 161	249 469	821 413	103 %	1 000 000	800 000	389 128	53 %	740 720
Fremmed tjenester	314 598	248 401	94 719	657 718	97 %	895 000	675 000	553 455	64 %	859 995
Andre ISPS kostnader	158 738	151 968	114 076	424 782	142 %	800 000	300 000	380 988	85 %	448 047
Kontorkostnader, rekvisita etc	107 263	159 328	110 111	376 702	58 %	650 000	650 000	314 587	74 %	427 015
Teles og porto	94 282	75 512	60 073	229 867	78 %	295 000	295 000	263 969	77 %	344 818
Kjøretill/Dataskomm/Bredbånd	42 806	229 222	18 934	290 962	40 %	500 000	730 000	479 306	55 %	874 035
Kostnader egne transportmidler	90 851	78 680	73 144	242 675	59 %	410 000	410 000	337 866	39 %	874 035
Reiser, opphold mv.	59 044	50 484	69 743	179 271	90 %	200 000	200 000	61 338	7 %	874 035
Markedsføring og repr	44 472	22 695	12 020	79 187	16 %	200 000	500 000	145 877	17 %	874 035
Annonser	-	3 560	-	3 560	2 %	20 000	200 000			
Kontingenter og gaver	12 600	77 578	27 460	117 637	50 %	235 000	235 000	110 875	81 %	137 434
Forsikring	9 928	20 563	41 198	71 688	48 %	150 000	150 000	109 909	75 %	146 545
Andre kostnader	14 079	9 539	12 322	35 941	90 %	40 000	40 000	33 073	73 %	45 338
Sum driftskostnader	22 158 552	24 544 456	24 894 248	71 597 256	75 %	95 286 717	95 008 565	67 927 563	72 %	93 728 404
Driftsresultat	3 751 832	5 254 544	6 711 714	15 718 090	125 %	13 478 283	12 531 435	14 330 748	117 %	12 288 590
Finansinntekter	20 625	49 395	15 471	85 491	46 %	82 500	187 500	205 169	73 %	282 498
Høyrentekonto	117 637	156 605	61 395	335 637	65 %	470 547	520 000	101 254	33 %	304 931
Finanskostnader	88 211	29 979	88 211	206 401	59 %	352 844	350 369	177 211	41 %	434 827
Finansresultat	50 051	176 021	-11 345	214 727	60 %	200 203	357 131			
Overskudd før skatt	3 801 883	5 430 565	6 700 368	15 932 817	129 %	13 678 486	12 368 566	14 459 959	116 %	12 441 192

Sak 45/15

Resultatrapport pr 3. kvartal 2015

Stavangerregionen Havn IKS



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 45/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/39

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 14.10.2015

Resultatrapport pr 3. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	45/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 30.09.2015 er **kr 15,6 mill**, kr 2,1 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 119% andel av budsjett 2015. I resultatet er det medtatt kr 3,3 mill i ikke budsjettet utbytte fra Risavika Havn AS.

Inntekter

Driftsinntekter er kr 38,1 mill, som er kr 1,4 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og 82% andel av budsjett 2015. Inntektene består i hovedsak av anløpsavgift og utleie av kaier, havnearealer og bygninger til driftsselskapet. Anløpsavgiften utgjør kr 11,1 mill i pr 3. kvartal, som er kr 0,6 mill lavere enn pr 2. kvartal i fjor, og 81% andel av budsjett. Det er bokført inntekt for «tap av inntekt på Siriskjær» med kr 1,35 mill pr 3. kvartal 2015, som er en avtalt forskuttet fakturering som løper med kr 170 000 pr måned fram til rettskraftig dom.

Kostnader

Driftskostnadene er kr 25,0 mill, som er kr 2,2 mill høyere enn pr 3. kvartal i fjor, og utgjør 76% av budsjett 2015. Noe av kostnadsøkningen skyldes annen periodisering i fjor, f.eks. eiendomsavgift. Det er også økning i kostnader knyttet opp mot effektivering av ny strategi; for eksempel ny profilering, Havnelangs, RogAlliansen, stillingsannonser og konsulenthonorar. Det er noe økning i lønnskostnader, blant annet på grunn av nyansettelser og parallell avgang.

Det er i 3. kvartal bokført kr 1,054 mill. i festeavgift for en andel av grunnen under terminalbygget på Fiskepiren, som en ble gjort oppmerksom på av Vegvesenet var ubetalt for perioden 2008-2015.

Netto finans gir et positivt resultat med kr 2,5 mill (herav kr 3,274 mill fra utbytte RH). Samme periode i fjor gav netto finans en resultatreduksjon med 0,323 mill, dvs resultatforbedring fra netto finans pr 3. kvartal 2015 på kr 2,8 mill.

Konsern

Samlet for konsernet pr 3. kvartal 2015

Selskap	Inntekter	Driftskostn.	Netto finans	Resultat før skatt
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	6 946 669	-1 433 495	-496 495	5 016 679
Stavangerregionen Havnedrift AS	87 315 346	-71 597 256	214 727	15 932 817
Stavangerregionen Havn IKS	38 124 409	-25 030 973	2 546 807	15 640 243
Sum konsern uten konsolidering	132 386 424	-98 061 724	2 265 039	36 589 739

Utsiktene fremover

Det er foreløpig ikke tegn på at nedgangen i oljenæringen vil påvirke selskapets inntekter i 2015, og det er for øvrig ikke ny informasjon som tilsier at Budsjett 2015 ikke blir oppnådd.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonssjef



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

	1. kvartal 2015	2. kvartal 2015	3. kvartal	3. kvartal 2015 Hittil i år	75 %	Prognose 2015	Budsjett 2015	3. kvartal 2014	75 %	Resultat 2014
Driftsinntekter										
Anløpsavgift	3 159 545	3 734 980	4 225 457	11 119 982	81 %	13 700 000	13 700 000	11 734 994	79 %	14 909 832
ESI Rabatt			-197 371	-197 371						
Kaivederlag	1 953 767	3 122 814	2 837 425	7 914 006	88 %	9 000 000	9 000 000	7 727 095	81 %	9 529 492
Vareavgifter	272 572	178 929	358 412	809 913	62 %	1 300 000	1 300 000	962 758	85 %	1 136 103
ISPS vederlag	233 235	355 337	399 281	987 853	90 %	1 100 000	1 100 000	836 810	81 %	1 029 598
Inntekt Utenriksterminalen	2 526 266	2 623 360	2 574 814	7 724 439	77 %	10 000 000	10 000 000	7 455 567	75 %	9 981 834
Inntekt Tuben	200 821	200 821	200 821	602 463	75 %	803 284	803 284	602 463	75 %	803 284
Kontorleie fra Drift	168 525	168 525	168 525	505 575	75 %	674 100	674 100	505 575	75 %	674 100
Leieinntekter	2 213 609	2 436 344	2 477 596	7 127 549	72 %	9 896 716	9 896 716	6 737 052	73 %	9 276 216
Diverse driftsinntekter		1 020 000	510 000	1 530 000	765 %	2 040 000	2 000 000	184 000	38 %	487 000
Sum driftsinntekter	10 728 340	13 841 110	13 554 960	38 124 409	82 %	48 514 100	46 674 100	36 746 314	77 %	47 827 458
Driftskostnader										
Lønn til ansatte	849 142	492 930	946 640	2 288 712	74 %	3 100 860	3 100 860	2 149 322	73 %	2 950 764
Godtgj styre, råd	27 000	120 000	73 500	220 500	70 %	317 000	317 000	137 650	53 %	257 650
Arb.g.avg, pensjonskostnader	218 991	145 444	402 560	766 995	33 %	2 322 065	2 322 065	1 873 569	81 %	2 324 078
Andre personalkostnader	3 244	43 377	16 148	62 769	42 %	150 000	150 000	28 032	68 %	41 459
Avskrivninger	2 038 521	2 041 561	2 052 111	6 132 192	78 %	8 154 083	7 891 120	6 077 759	74 %	8 170 307
Kostnader lokaler	161 505	0	1 217 220	1 378 725	306 %	1 646 021	450 000	397 845	94 %	422 666
Leiekostn Utenriksterminalen	3 433 084	3 433 084	3 433 085	10 299 253	76 %	13 565 438	13 565 438	10 105 067	75 %	13 473 422
Verktøy, inventar, driftsm.	0	55 904	54 972	110 876	158 %	120 000	70 000	51 106	72 %	70 514
EDB utstyr	2 217	64 765	4 555	71 537		90 000				
Reparasjon,vedlikeh,oppgrad.	3 334	27 987	4 130	35 452	35 %	100 000	100 000	109 943	36 %	307 275
Fremmed tjenester	331 429	661 596	334 392	1 327 418	75 %	1 900 000	1 780 000	1 059 859	50 %	2 109 892
Kontorrekvisita, trykksaker	68 067	33 519	23 158	124 744	73 %	170 000	170 000	114 615	59 %	195 089
Tele og post	1 416	9 622	1 647	12 685	85 %	20 000	15 000	6 806	75 %	9 040
Kostnader egne transportmidl.	60 856	-6 468	3 608	57 997	97 %	100 000	60 000	94 246	75 %	125 260
Reiser, opphold mv.	42 462	98 295	39 406	180 163	90 %	250 000	200 000	82 524	50 %	165 363
Salg,markedsføring og repr	141 262	618 700	673 035	1 432 996	68 %	2 100 000	2 100 000	118 212	36 %	330 509
Kontingenter	59 200	78 483	34 500	172 183	75 %	230 000	230 000	149 640	81 %	184 640
Forsikring og garanti kostn.	100 725	99 315	88 815	288 854	88 %	330 000	330 000	228 693	74 %	309 750
Andre kostnader	75	66 849	0	66 924	45 %	150 000	150 000	73 861	95 %	77 606
Sum driftskostnader	7 542 528	8 084 963	9 403 482	25 030 973	76 %	34 815 467	33 001 483	22 858 749	73 %	31 525 284
Driftsresultat	3 185 812	5 756 147	4 151 477	13 093 436	96 %	13 698 633	13 672 617	13 887 565	85 %	16 302 175
Finansinntekter	515 620	-4 560	213 693	724 753	32 %	1 200 000	2 262 957	1 126 918	71 %	1 585 177
Høyrentekonto	50 119	45 270	54 968	150 357		200 476		216 703	66 %	326 598
Aksjeutbytte		3 273 643	0	3 273 643		3 273 643				
Finanskostnader	619 551	576 228	131 156	1 326 935	48 %	1 450 000	2 787 980	1 666 610	57 %	2 946 616
Finansposter	-53 812	2 738 124	-137 505	2 546 807	485 %	3 224 119	525 023	322 989		-1 034 840
Ordinært over/underskudd	3 132 000	8 494 271	4 013 972	15 640 243	119 %	16 922 752	13 147 594	13 564 575	89 %	15 267 334

Sak 46/15

**Rapportering om arealutvikling
pr 3. kvartal 2015**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 46/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/98

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 01.09.2015

Rapportering om arealutvikling pr 3. kvartal 2015

<u>Saken behandles i følgende utvalg:</u>	<u>Sak nr.:</u>	<u>Møtedato:</u>	<u>Voteringsresultat:</u>
Styret for SRH IKS	46/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Saken tas til orientering.»



Bakgrunn

I sak 32/15 *Statusrapportering pr 1. halvår 2015 – strategiplan* ble det fremmet ønske om at det i førstkomende styremøte redegjøres for arbeidet med arealutvikling som er beskrevet i «Plan for fremtidige havnearealer i Stavangerregionen» vedtatt av styret den 15.02.12.

Havne- og farvannsloven setter krav til at utpekte havner skal «utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativ transportknutepunkt». SRH var en av de utpekte havnene inntil Samferdelsdepartementet i sin Nasjonale havnestrategi av 21.01.15 avvirket dette begrepet. Stamnetthavner er nå begrepet som benyttes på viktige nasjonale havner, og departementet legger til grunn at de havnene som selv viser initiativ til utvikling og effektivisering vil bli prioritert i ulike sammenhenger, som for eksempel direkte tilskudd fra Statsbudsjettet og tiltak i Nasjonal Transportplan (NTP).

En av hovedoppgavene i Strategiplan 2015-2017 er å «Konkretisere utviklingsområdene i arealplanen» og i den forbindelse er følgende tiltak spesifisert:

- 1) Gjennomføre en analyse i fht omfang/behov for fremtidig havneareal
- 2) Prioritere i områdene i fht verdi for havnen og eiere
- 3) Skape en løpende kommunikativ og åpen profil om planene
- 4) God systematisk og langsiktig eiendomsforvaltning

Rapporten om plan for framtidige havnearealer representerer analysearbeidet som er utført av SRH knyttet til punkt 1 ovenfor. En økonomisk analyse og en redegjørelse av prioriterte områder vil følges opp i det kommende året.

Rapportering fra dette arbeidet vil framover følge den halvårlige statusrapporteringen fra strategiplan. Nedenfor gis det en kortfattet status på arbeidet med arealutvikling.

Sammendrag

SRH jobber daglig med forvaltning og utvikling av havnearealer. Det jobbes langsiktig ved å gi innspill til planarbeid i kommunene og private reguleringsaker slik at det legges best mulig til rette for dagens havneaktivitet og muligheter på lang sikt. Kystverket bidrar med god rådgiving og støtte til SRH i dette arbeidet.

Infrastruktur sjø og vei

Gode farledsforhold inn til havnene og gode snuforhold er en forutsetning for effektiv og sikker drift av havnene og for størrelsen på skip som kan ta seg inn til havnen.

SRH forsøker aktivt å påvirke Kystverket og Fylkeskommunen til å prioritere farledstiltak i Stavanger havnedistrikt i NTP. Til den neste NTP 2018-2027 har Kystverket meldt inn til Rogaland fylkeskommune flere farledstiltak i innseilingskorridoren til Stavanger havn og opprettholdelse av fjerning av en grunne i Risavika havn, som allerede er inne som langsiktig tiltak i NTP.

SRH har bekreftet Kystverket sine innspill både overfor dem og Rogaland fylkeskommune. I tillegg har SRH meldt inn begge steder et ønske om at NTP skal prioritere fjerning av Plentinggrunnen av hensyn til kommende sentrumsutvikling. SRH har anmodet om tidlig prioritet på denne grunnen og i alt tre grunner ved Majorholmen og Tjuvholmen.

En effektiv havn er også avhengig av et godt veinett inn til havneområdene, enten det er tilgang på offentlig transport for persontransport eller riktig kapasitet på veinettet. SRH deltar i ulike fora og møteplasser der utvikling av infrastruktur på sjø og vei diskuteres og der grunnlaget legges for videre påvirkning av beslutninger på departements- og fylkesnivå. SRH har tro på at vei- og tunnelprosjektene i E39 Kyststamvegen Kristiansand-Trondheim, Transportkorridor Vest og Ryfast vil gi et løft for Risavika havn som et intermodalt logistikknutepunkt på Vestlandet.

Havneområdene

Stavanger kommune

De fleste av havneanleggene som eies av SRH ligger i Stavanger kommune. Kaier og havnearealer strekker seg fra Sandvigå/Bjergsted i nord til Bekhuskaia i øst. I tillegg er det en mindre kai, Hetlandskaien, i Hillevåg. Konsernet eier også flere bygninger på sentrumsarealene, som leies ut eller disponeres selv, samt parkeringsområder og gjestehavner som driftes av Q-Park. Det er ca 1 500 meter kailinje i sentrum.

Den nye Kommunedelplanen for Stavanger sentrum blir avgjørende for framtidig havneutvikling i sentrumsområdene. Kommunen har vært åpen og løsningsorientert overfor SRH i utarbeidelse av planen, og planforslaget som legges ut til andre høring rundt årsskiftet ser lovende ut for kombinert sentrums- og havneutvikling. SRH har hatt mange møter med kommuneplanavdelingen både før og etter første høring, der også Kystverket og Lostjenesten har deltatt noe. Kommuneplanavdelingen har antydnet et mål om at sentrumsplanen skal bli godkjent innen sommeren 2016.

Havneområdet Sandvigå/Bjergsted, nord for Konserthuskaia, er utfordret av planer om å bygge nytt hotell. SRH eier strandlinjen og de bakenforliggende havnearealene. Den gjeldende reguleringsplanen for området; plan nr 2205 Hotell i Sandvigå, vil bli avkortet til kun å gjelde selve hotelltomten og kaifronten foran hotellet. Eiendomsutvikler skal utlyse arkitektkonkurranse som skal danne grunnlag for ny detaljreguleringsplan. Kommunen er kontraktspart overfor eiendomsutvikler og skal ivareta SRH som grunneier og behov innenfor fortsatt havnevirksomhet i området. SRH har vært aktiv i å formidle til kommunen hvilken havnevirksomhet og hvilke muligheter en ser for seg i området når hotellet er bygget, og har meldt fra om at SRH skal involveres i detaljreguleringen og prosjekteringen på en slik måte at dette ivaretas.

Sola kommune

I Sola kommune eier konsernet en del av kai 23, bygninger i «gamle» Sola havn, utenriksterminalen og havneområder i Risavika øst og Tananger indre havn. Risavika Havn AS eier for øvrig størstedelen av kaiene og havneområdene i Risavika, der Stavangerregionen Havn IKS er største eier med et direkte og indirekte eierskap på 49,2%. SRH leier av Risavika Havn AS et uteareal på ca 127 249 m² og 620 meter kailinje.

Havnearealene i Risavika øst har et utviklingspotensiale med utfylling i sjø. Området har ikke en kaifront og brukes som lagringsområde. Dette var en del av 5 områder som ble spilt inn til rullering av kommuneplanen, som ble vedtatt i september 2015. Risavika øst ble ikke tatt inn i ny kommuneplan, men planen åpner for at området kan vurderes på nytt i en områdeplan. Parallelt med kommuneplanbehandlingen har det pågått reguleringsarbeid på naboeiendommen; plan 0530



Tankpark Shell. Kystverket gav innsigelse til planen med grunnlag i at den ikke måtte hindre havneutvikling, og SRH gav innspill til høringsutkastet med samme begrunnelse. Reguleringsplanen er ikke vedtatt enda.

SRH har et godt samarbeid med Risavika Havn AS, og datterselskapet deres Risavika Terminal AS, i arbeidet med å øke godsaktiviteten i Risavika havn. Sammen har en utviklet en ny profilering av havnen for å tiltrekke seg oppmerksomhet både i det internasjonale og nasjonale markedet. «Westport» ble lansert i oktober 2015, og er beskrevet i sak 42/15 og 52/15.

Randaberg kommune

I Randaberg kommune eier SRH havneområdet Mekjarvik, som er til sammen ca 66 daa med tilliggende dypvannskai. I forlengelsen av dagens kai har kommunen regulert inn en offentlig kai ved strandlinjen til Cameron. SRH har som målsetning å starte bygging av en ny 185 meter kai her i 2016. Denne kaien er ment å erstatte Siriskjær kai i Stavanger sentrum.

Like øst for denne kaien har kommunen også lagt inn offentlige havneområder i områdeplanen, som ble vedtatt i juni 2015, for utfylling i sjø i forbindelse med utbyggingen av Rogfast. Det er lagt inn havneveiforbindelse fra Camerons eiendom til det nye havneområdet.

Rennesøy kommune

SRH eier ingen havnearealer i Rennesøy kommune, men har nylig inngått en leieavtale med kommunen om tilrettelegging og utleie av inntil tre opplagsplasser ved den gamle ferjekaien på Hanasand. Avtalen er lagt fram for politisk godkjenning i Rennesøy kommune.

Vedlegg:

«Plan for fremtidige havnearealer i Stavanerregionen»

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Hilde Frøyland

Økonomi- og administrasjonssjef

PLAN FOR FREMTIDIGE HAVNEAREALER I STAVANGER-REGIONEN

GODKJENT AV STYRET I STAVANGERREGIONEN HAVN IKS
15. FEBRUAR 2012



STAVANGERREGIONEN HAVN IKS



Innhold

1. Innledning

2. Regionens framtidige behov for strategiske arealer med havn og sjøtilgang

2.1 Behov for sjønære arealer og havner knyttet til utviklingen av regionens næringsklynger

- Offshore olje / gass
- Industri
- Oppdrett
- Varehandel - Bygg / anlegg

2.2 Arealbehov som følge av fremvekst av nye næringer

2.3 Arealbehov knyttet til Stavangerregionen Havn IKS som utpekt havn og et regionalt / nasjonalt logistikk knutepunkt

2.4 Behov som følge av omdisponering av sjønære arealer til andre formål

3. Viktigheten av en effektiv havn

4. Havnens rolle for å tilrettelegge og utvikle sjønære arealer og infrastruktur

4.1 Analysere og peke på arealbehovene

4.2 Samarbeide med kommunene og regionen for å realisere regionale målsetninger som nasjonalt logistikk knutepunkt

4.3 Bidra som eier – med kompetanse og kapital

4.4 Eksponeere og markedsføre de regionale havnearealene i Stavanger-regionen

5. Nærmere om de ulike sjønære næringsområdene med havnefasiliteter

5.1 Sjønære arealer i Stavanger kommune

5.2 Sjønære arealer i Sola kommune

5.3 Sjønære arealer i Randaberg kommune

5.4 Sjønære arealer i Rennesøy kommune

6. Oppsummering og prioritering av tiltak

1. Innledning

Strategisk havneplan for Stavangerregionen 2010 – 2020 har som et av sine mål at ”Stavangerregionen skal sikre utvikling av nye havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere”. Det pekes videre på at modning og utvikling av sjønære næringsarealer må ha et langsiktig perspektiv, og at det offentlige må ta en aktiv rolle for å sikre at fremtidige arealbehov blir dekket.

I den nye havne- og farvannsloven er det krav om at de utpekte havnene skal ”utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt transportknutepunkt”. Stavangerregionen Havn IKS er en av de utpekte havnene. Det er foreløpig uklart hvilke krav som stilles mht å utarbeide en slik plan. Stavangerregionen Havn IKS legger vekt på å utarbeide en plan som sikrer regionen en langsiktig tilgang til havnearealer i områder av strategisk betydning. Arealbehovene må sikre behovene for både direkte havnearealer og bakenforliggende arealer for virksomheter som må ligge i nærheten av en havn. Fremtidige arealmuligheter i tilknytning til Risavika havn vil være av størst betydning i den sammenheng.

Like viktig som tilstrekkelige arealer for å tilfredsstille fremtidige arealbehov, er det å ha effektiv logistikkhåndtering. Med effektivitet mener vi her kapasitet på infrastruktur (vei, bane, fly), samt tilstrekkelige arealer for godshåndtering som er nødvendig for at godstransport i havnen – samt til og fra havnene skal skje med minst mulige forsinkelser.

Denne planen har til hensikt å gi en oversikt over hva som finnes av havner og sjønære næringsarealer i regionen, med en særlig angivelse av potensialer for videreutvikling i tilknytning til havner med en viktig regional betydning. Oversikten tar med både offentlig eide arealer og arealer som er i privat eie. På grunnlag av analyser av fremtidig utvikling i regionens næringsliv, blir det trukket opp noen prioriteringer mht tiltak som bør iverksettes for å utvikle regionens havnearealer.

Ved vurdering av de fremtidige arealbehovene er det en utfordring å ha tilstrekkelig innsikt i hvilke langsiktige behov utviklingen i de ulike næringene vil kreve. I denne sammenheng har en lagt til grunn en utvikling i de ulike bransjene som er basert på tilgjengelige fremskrivninger og prognoser. Det er ikke gjennomført en spesifikk kartlegging og analyse av fremtidige arealbehov innen de ulike næringene i regionen.

2. Regionens framtidige behov for strategiske arealer med havn og sjøtilgang

2.1 Behov for sjønære arealer og havner knyttet til utviklingen av regionens næringsklynger

En stor del av næringsvirksomheten i Stavangerregionen har historisk vært lokalisert nær til sjøen, med gode havner og maritim virksomhet. Dette var også en viktig forutsetning for etableringen og utbyggingen av Stavangerregionen som oljehovedstad. Med en stor og økende aktivitet innen offshore olje og gass, vil det være behov for nye havnearealer som kan betjene et voksende drifts og vedlikeholdsmarked, i kombinasjon med nye og store utbygginger i Nordsjøen. I tillegg ser en at utviklingen de senere årene går i retning av at effektiv logistikk og transport blir av stadig større betydning ettersom handel-, industriproduksjon- og næringsvirksomhet blir stadig mer internasjonalsert. Logistikk knutepunktene som skal betjene norsk næringsliv, er i ferd med å bli konsentrert om noen få utpekte havner langs kysten. Dette er havner som etter hvert vil kunne få et økende influensområde – dvs. at havnene vil betjene næringslivet innen et stadig større omland.

Som grunnlag for å utvikle fremtidige arealbehov for næringer med havnetilknytning, har en lagt vekt på at følgende av næringer vil videreutvikle seg i Stavanger-regionen:

a) Offshore olje/gass. Den petro-maritime virksomheten som betjener petroleumsaktiviteten på norsk sokkel, er grunnlaget for det sterke maritime logistikkmiljøet i regionen. Det store nye funnet i Nordsjøen vil både øke aktivitetsomfanget og styrke Stavangerregionens rolle som senter for norsk petroleumsaktivitet. I mange år fremover vil transport i forbindelse med offshorenæringen være den viktigste bærebjelken i regionens havneaktiviteter. Selv med økende utbyggingsaktiviteter av offshoreinstallasjoner lengre nordover langs kysten, vil hovedkontorene og de viktige kompetansemiljøene og hovedlagrene finnes i Stavanger. Fra hovedanleggene i Stavanger transporteres det store volum av offshore utstyr på veiene langs kysten til andre baser for utskipning til aktivitet lenger nord på norsk sokkel. Dette er kostbart utstyr som på grunn av tidsfaktoren benytter bil som transportmiddel. Foreløpig er det ikke et stort nok volum for daglige ruter langs kysten for denne typen transport, men med økende aktivitet lengre nord vil dette kunne endre seg.

For offshorenæringen er stor grad av fleksibilitet en viktig konkurransefaktor. Næringsaktørene peker på viktigheten av at havnene kan tilby et bredt spekter av tjenester med et mangfold og konkurranse mellom ulike tjenesteleverandører. Operatørselskapene etterspør også i sterkere grad kostnadseffektivitet og mer miljøvennlige løsninger. Dette stiller krav til at regionen kan tilby havnerelaterte arealer som kan håndtere godset effektivt, samt ha tilgjengelige arealer for eventuelle utvidelser av aktiviteten.

b) Industri. Rogaland er et betydelig industrifylke. Vi ser imidlertid at det er fallende volum knyttet til eksport av tradisjonelle industriprodukter. Industrivirksomheter som leverer til olje og gassaktiviteter, er på den annen side i ferd med å styrke seg i internasjonale markeder. Det eksporteres økende volum av utstyr og produkter som benyttes til produksjon av offshore olje og gass på andre lands sokler, og en stor del av denne aktiviteten går ut i fra Stavanger-regionen. Denne aktiviteten vil med stor sannsynlighet øke sterkt i årene fremover.

c) Oppdrettsvirksomhet. Det eksporteres store mengder fersk laks fra regionen. En stor del av eksporten skjer i dag via bil og ferge fra andre havner. Det må arbeides for en fremtidig omlegging av denne varestrømmen, slik at en større andel av laksen som produseres på Vestlandet kan transporteres ut via Risavika Havn. Effektive transportårer til og fra Risavika, i kombinasjon med en effektiv havn og økte seilingsfrekvenser, vil være nøkkelfaktorer i den sammenheng. Økte volum på fisk vil kunne utløse andre muligheter mht økte godsvolumer til og fra regionen.

d) Varehandel / bygg og anlegg. De største mulighetene for økte godsvolumer og økt næringsaktivitet knyttet til havnene, finnes trolig innen varehandel / en gros virksomhet samt varer til bygge- og anleggsnæringene. Varestrømmer til og fra regionen innen disse næringene går i stor grad via bil fra de store sentrallagrene på Østlandet. Dersom en makter å få til en omlegging i varestrømmene med økt direkte import av varer fra utlandet til en sentral havn med strategisk beliggenhet på Sør-Vestlandet slik Risavika er posisjonert, vil dette gi bedre retningsbalanse i vareflyten mellom øst og vest, samtidig som det vil generere en betydelig økt logistikkaktivitet. Økt direkteimport kan i neste omgang legge grunnlaget for transittvolumer for transportert videre oppover langs kysten.

Dette fordrer at regionen kan håndtere en slik aktivitet, ved å tilrettelegge / planlegge for å kunne ta en slik posisjon, ved å sette av tilleggsarealer, samt bygge ut kapasitet på veier og infrastruktur som samlet sett skaper en effektiv og fremtidsrettet havn.

2.2 Arealbehov som følge av framvekst av nye næringer

Tilgang på næringsarealer med en god havn og nærhet til sjø har vært og vil fortsatt være en viktig strategisk ressurs for Stavangerregionen når en skal tiltrekke seg ny næringsaktivitet. Det er stor konkurranse mellom regioner nasjonalt og internasjonalt mht å få attraktive næringsetableringer. Tilgang på sjøarealer med riktig beskaffenhet vil i økende grad være en avgjørende faktor. Det vil være særlig attraktivt å tilby sjønære arealer med stor kapasitet, effektiv logistikk og god infrastruktur til og fra arealene. I tillegg er det en stor fordel å ha nærhet til befolkningskonsentrasjoner og et lavt konfliktnivå i forhold til andre arealbruks interesser.

Det er vanskelig å gi en eksakt beskrivelse av hvilke nye virksomheter og næringsklynger som de neste ti-årene vil utvikle seg med særlige krav om tilgang på sjønære arealer som en forutsetning for vekst. En mulig ny næringsaktivitet som vil kreve tilgang til større sjønære arealer er produksjonsanlegg for fornybar energi – og da i første rekke fra offshore vindmøller. Fremtidig satsing innen denne sektoren vil kreve tilgang til større sjønære arealer ved sammenstilling av store moduler og produksjon av understell. Inntil for få år siden var muligheter mht produksjon av fornybar energi offshore ukjente. Dette viser at fremvekst av nye bransjer skjer relativt hurtig og det er av strategisk betydning for regionen å ha tilgang på denne typen arealer dersom en skal være en del av et industrielt miljø som tilbyr gode rammebetingelser for nye fremtidsrettede virksomheter. Det er også viktig å ha beredskap i forhold til endrede arealbehov og nye virksomheter innen de eksisterende næringsklynger.

2.3 Arealbehov knyttet til Stavangerregionen Havn IKS som utpekt havn og et regionalt / nasjonalt logistikk knutepunkt

Stavangerregionen har utviklet seg positivt i forhold til å bli et logistikkknutepunkt for nasjonale varestrømmer knyttet til import og distribusjon av varer til forbrukere. Dette er en viktig del av begrunnelsen for at Stavangerregionen Havn IKS har status som utpekt havn. Gjennom Risavika Havn er det betydelig utviklingspotensiale for å ta større andeler av de nasjonale varestrømmene, og da i særlig grad varer til og fra Vestlandet. De største mulighetene for økt havneaktivitet finnes innen containertrafikk knyttet til den nye havna.

Havnene i Stavangerregionen har en gunstig beliggenhet både i forhold til kontinentet, England og for transitt videre langs kysten nordover. Det er gode viderekoblinger til vei, jernbane og flyplass. Når Rogfast kommer på plass, ligger det godt til rette for at en større del av godset til og fra Vestlandet kan gå over Risavika.

Det er etablert en rekke seilingsruter fra Stavanger-regionen til resten av Europa, et rutenett som trolig vil bli videreutviklet etter hvert som en får et økende godsvolum. I tillegg har regionen gode ruter langs kysten, særlig knyttet til varestrømmer innen oljerelatert basevirksomhet. Det arbeides for å styrke seilingsrutene både til kontinentet og nordover langs kysten med hyppigere frekvenser og raskere seilingstid.

Skal regionen videreutvikles som et nasjonalt logistikk-senter, er det viktig å ha arealer som tiltrekker aktører med behov for å være lokalisert i nærheten av havnen. Alle de store hovedaktørene innen samlastmarkedet har betydelig aktivitet i Stavangerregionen, i tillegg til at det er et stort spekter av andre transport og logistikkvirksomheter. Dette mangfoldet vil kunne utvikles videre dersom en over tid tilrettelegger med arealer, samtidig som en sørger for effektive transportmuligheter til og fra havnene. Mye ligger således til rette for at transport og logistikkaktiviteter kan bli en stor og viktig næringssektor i Stavangerregionen.

2.4 Behov som følge av omdisponering av sjønære arealer til andre formål

Stavangerregionen har knapphet på arealer og en ser til stadighet at næringsarealer med sjøtilgang blir omregulert fra arealkrevende næringer til andre formål (ofte bolig). Det oppstår derfor et behov for å flytte virksomheter med behov for havn og sjøtilgang. I følge ny regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren, kan erstatningsbehovene for kaiarealer og sjønære arealer ligge mellom 10 – 25 % av eksisterende arealer.

En rekke virksomheter må derfor i de nærmeste årene relokaliseres. Eksempelvis finnes det flere virksomheter i Jåttåvågen (Nord), Forus stranda, og langs Gandsfjorden for øvrig som på sikt må finne ny lokalisering som følge av endring i arealbruk. Stavangerregionen Havn IKS vil i samarbeid med eierkommunene legge stor vekt på å kunne tilby alternative arealer innen regionen for virksomheter som må relokaliseres.



Konserthuset i Stavanger.

3. Viktigheten av en effektiv havn

Det er et mål at havnene i Stavangerregionen til enhver tid skal tilby de fremste og mest moderne og funksjonelle løsninger for vareeiere og transportører. Det vil si god og effektiv infrastruktur, tilstrekkelig lengde og dybde på kaianleggene og moderne håndteringsutstyr. I tillegg kommer et mangfold av tjenestetilbydere med effektive logistikksystemer og bredt spekter av tjenester.

Et framtidsrettet tilbud innebærer også god kommunikasjon til og fra havnen. I sterk nasjonal og internasjonal konkurranse vil regionens evne til å tilby et effektivt transport- og logistikknutepunkt med intermodale løsninger, være av stor betydning for næringslivet i regionen. For havnene vil det være avgjørende å tilby effektive godshåndteringer for skip. Skipene utvikles i retning av å bli stadig større, mer komplekse og tilsvarende dyre i innkjøp og drift. Samtidig går større godsstrømmer i retning av økt containertransport og skipene tilpasses dette. Effektive havner som gir containerskipene kortest mulig liggetid i havn er en viktig faktor for rederienes prioriteringer. Dette gjelder for eksempel tilstrekkelige kailengder, god og moderne krankapasitet og annet utstyr for godshåndtering, gode arealer for håndtering av gods og andre servicefasiliteter.

Av like stor betydning er effektive transportsystemer til og fra havnene og eventuell omlasting til andre transportbærere. Det er svært avgjørende for næringslivets konkurransekraft og betyr mye for regionens evne til å tiltrekke seg ny næringsaktivitet at en har lagt til rette for effektiv transport til og fra et logistikk knutepunkt. En helhetlig satsing på infrastruktur for effektiv transport innebærer utbygging av god kapasitet på veier, banekapasitet og tilstrekkelig arealer for godshåndtering i selve logistikknutepunktene – enten det er havner eller godsterminaler for flyfrakt eller jernbane. I tillegg er det viktig med god maritim tilgang fra hovedfarleden inn til havnene. Her ligger havnene i Stavangerregionen godt til, med korte avtander fra hovedfarleden langs kysten og inn til havnene. Stavangerregionen er samlet sett godt posisjonert som effektivt logistikk knutepunkt i forhold til flere av de nevnte faktorer. Det mangler imidlertid en del mht utbygging av tilstrekkelig kapasitet for frakting av gods på vei til og fra terminalene.

Stavangerregionen Havn IKS vil i samarbeid med kommunene legge stor vekt på å arbeide for å videreutvikle den interne infrastrukturen i regionen, for å sikre at dette ikke blir en flaskehals for utvikling av havneaktiviteten. Dette er en særlig utfordring i forhold til den vekst som ventes i Risavika Havn.

4. Havnens rolle for å tilrettelegge og utvikle sjønære arealer og infrastruktur

Strategisk havneplan for Stavangerregionen har som ett av sine mål ”å bidra aktivt til å sikre utvikling av nye havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere”. Stavangerregionen Havn IKS er regionens fremste virkemiddel for å nå dette målet. Havnen vil sammen med andre regionale utviklingsaktører, ta på seg følgende oppgaver i denne sammenheng:

4.1 Analysere og peke på arealbehovene

Samlet sett fremstår regionen med et bredt tilbud av havnearealer, med en blanding av private og offentlig aktører når det gjelder eierskap og drift av havnetilbudene.

Det er imidlertid en betydelig mangel på nye sjørelaterte arealer som kan tilrettelegges for nye aktivitetsområder som kommer til regionen – for eksempel håndtering av vindmøller. Det foreligger heller ikke planer som ivaretar fremtidige behov for arealtilgang for eventuelle utvidelser av eksisterende havnearealer. Utvikling og tilrettelegging av nye arealer med tilhørende infrastruktur er store og krevende prosesser som tar lang tid og vil ha langsiktig horisont.

Tiltak:

Stavangerregionen Havn IKS vil i samarbeid med andre regionale utviklingsaktører, legge vekt på å gjennomføre regelmessige kartlegginger av hvilke behov de ulike næringer har mht fremtidige arealer med sjøtilgang.

4.2 Samarbeide med kommunene og regionen for å realisere regionale målsetninger som nasjonalt logistikk knutepunkt

Utvikling av nye sjønære arealer er langsiktige prosjekter som er krevende i forhold til regulering og tilknytning til annen infrastruktur. Uten at det offentlige tar et aktivt initiativ både som pådriver og eier, vil en neppe kunne legge til grunn at fremtidig arealbehov blir dekket.

Havnearealene må ses i sammenheng med øvrige logistikk- og transportarealer av en viss størrelse i regionen. Effektive logistikk-løsninger forutsetter at det er gode tilførselsveier mellom de ulike arealene. I dag er ikke tilførselsveiene godt nok utbygget og det er viktig at dette prioriteres i fremtiden. Havnen vil arbeide aktivt for å påvirke tilrettelegging av mer effektive transportårer til og fra havnene, og gir bl.a. innspill til NTP, kommuneplaner og den regionale arealplanen for langsiktig byutvikling på Jæren, med særlig tanke på arealbehov og effektivitet sett ut i fra havnefunksjoner og regionens rolle som nasjonalt logistikk knutepunkt.

Det finnes pr dags dato relativt få ledige næringsarealer i tilknytning til sjø. Samtidig er det en del nye arealer til modning og utvikling. En rekke sjønære arealer med havnefasiliteter langs Gandsfjorden er i ferd med å bli omdisponert til boligformål. En ser også at de eksisterende sjønære arealene er av ulik karakter og tiltrekker seg ulike aktører. Det kan stilles spørsmål ved om det er god nok styring mht lokaliseringsvalg for en del av virksomhetene som har etablert seg på de sjønære arealene de siste 10 årene. Offentlig eierskap innebærer større langsiktighet og villighet til å sitte på arealer over lang tid, i påvente av å få etableringer som passer best mulig inn for en langsiktig utvikling.

Tiltak:

Stavangerregionen Havn IKS vil være en aktiv pådriver, inklusiv tilrettelegging av arealer for å realisere regionens mål om å utvikle et nasjonalt logistikknutepunkt. Dette gjøres i nær samhandling med andre utviklingsaktører i regionen.

4.3 Bidra som eier – med kompetanse og kapital

Kommunene har tradisjonelt hatt en sentral rolle som langsiktig eier av havnerelaterte arealer og infrastruktur. Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy har gjennom Stavanger-regionen Havn IKS etablert et interkommunalt selskap som kan videreføre rollen som langsiktig eier av havnearealer og tilgrensende infrastruktur, samt tilrettelegge for videre utbygging og utvikling av havnetilbudet i regionen.

Den store utbyggingen ved Risavika havn er gjennomført i nært samspill mellom offentlige og private eiere, hvor Stavangerregionen Havn IKS er den største eieren, men de private aktørene til sammen har aksjemajoriteten i selskapet. Erfaringene fra dette samspillet mellom private og offentlige aktører vil være en viktig referanse for videre utvikling av fremtidige havnearealer og infrastruktur i regionen.

Havnene i regionen er en del av et fremtidsrettet og helhetlig logistikk- og transportknutepunkt. Gode intermodale løsninger skal gjøre det effektivt og miljøvennlig å frakte gods og passasjerer til og fra internasjonale destinasjoner.

Stavangerregionen Havn IKS er regionens viktigste redskap for å realisere denne visjonen, gjennom sin kompetanse og som strategisk eier og aktiv pådriver i utvikling av havnene.

Tiltak:

Stavangerregionen Havn IKS vil delta aktivt mht å utvikle sjønære arealer i tilknytning til havneområder som er definert som strategiske arealer i en regional sammenheng. Dette gjelder Risavika Havn, Mekjarvik havn, Hanasand og Stavanger indre havn. Dette innebærer også at en kan ta en ny eller utvidet eierposisjon i de aktuelle havnene dersom dette er formålstjenlig. I hvilken grad en vil delta som eiendomsinvestor vil avhenge av kommersielle rammebetingelser og hvilke potensialer som finnes i de ulike områdene.

4.4 Eksponere og markedsføre de regionale havnearealene i Stavangerregionen

Næringsaktører som vil ekspandere eller lokalisere seg til Stavanger-regionen, og som har behov for næringsarealer med sjøtilgang, må på en enkel måte få oversikt over hvilke muligheter som finnes. I regi av GreaterStavanger er det utarbeidet en arealguide som gir oppdatert oversikt over næringsarealer i Stavangerregionen som har ledige lokaler eller tomtearealer. Det ligger betydelig muligheter gjennom Arealguiden.no mht aktiv markedsføring og eksponering av arealer og tjenestetilbud i regi av havnene.

Tiltak:

Stavangerregionen Havn IKS vil i tillegg til egne hjemmesider legge vekt på å benytte Arealguiden.no, for å informere om tilgjengelige havnearealer, samt markedsfører og eksponerer tilgrensende næringsarealer i regionen.

5. Nærmere om de ulike sjønære næringsområdene med havnefasiliteter

Innenfor de fire eierkommunene for Stavangerregionen Havn IKS er det fire næringsområder (Risavika, Mekjarvik, Hanasand og Stavanger indre havn) med sjø- og havnetilgang som peker seg ut som strategisk viktige havnearealer. Områdenes størrelse med et bredt omfang av logistikk og havnerelaterte aktiviteter, den beliggenhet som disse har i regionen, samt at det finnes potensialer for videre utviklingsmuligheter, gjør at de får en status som regionale havnearealer.

De nevnte arealene vil Stavangerregionen Havn IKS prioritere mht investeringer, utvikle effektive løsninger og god infrastruktur til og fra områdene samt igangsetting av andre utviklingstiltak.

I regionen finnes det andre næringsareal med sjøtilgang som kompletterer havnetilbudet. Dette er områder som hovedsakelig er i privat eie, uten store utviklingsmuligheter og med en mindre strategisk beliggenhet. Det anbefales ikke at Stavangerregionen Havn IKS prioriterer deltakelse mht fremtidig utvikling av disse arealene.





Området fra Bekhuskaia til Oljemuseet.

5.1 Sjønære næringsarealer i Stavanger kommune

Nedenfor gis det en kort status og utviklingsmuligheter mht sjønære arealer med havn i Stavanger kommune.

a) Sentrum / indre havn

Beskrivelse

Havnearealene knyttet til sentrum av Stavanger / Indre havn er på om lag 13.000 kvm kaiareal med tilhørende 1500 m kailinje med en dybde på 7-13 m. Havnearealene benyttes i store deler av Vågen som promenade og gangfelt. Havnerelatert aktivitet er i hovedsak knyttet til cruisefartøyer, hurtigbåter til og fra Ryfylke og Bergen/Haugesund, samt ventekaier for supplyfartøy. Det er i tillegg en gjestehavn med 35 båtplasser.

Effektivitet

Indre havn har begrensede muligheter for å utvikle sin tilgjengelighet mht transport til og fra havnen. Med økende volum av cruisepassasjerer, bør en vurdere tiltak for mer hensiktsmessige oppstillingsplasser for busser, samt en mer effektiv transport av passasjerer til og fra ulike aktiviteter.

Det bør i tillegg vurderes om det kan settes i verk tiltak for at cruiseskipene har god flyt og logistikk for passasjerer som skal over til busser og båter for videre transport. Det vil i tillegg bli vurdert tiltak for at cruiseskipene skal kunne spare drivstoff og ha lave utslipp til luft - eks gjennom å tilby landstrøm.

En vil videre foreta en gjennomgang av hvilke typer tjenester skipene ønsker å få levert ved kai i Stavanger, og hva som skal til for at cruiseskipene opplever at Stavanger indre havn videre utvikler seg som en effektiv og attraktiv cruisehavn.

Arealbehov og utviklingsmuligheter

Det er svært begrensede utviklingsmuligheter mht næringsrelatert havneaktiviteter i sentrum, utenom dagens aktiviteter. Det kan finnes noen muligheter mht utvidede kai-arealer for cruisefartøy.

En antar at sjønære arealer i sentrum i økende grad vil bli transformert til byfornyelse og annen arealbruk som ikke er havnerelatert. Stavangerregionen Havn IKS vil igangsette et arbeid for å avklare hvordan havnen kan være en aktiv partner for å ivareta havnens eier-interesser og verdiskapingsmuligheter knyttet til transformasjon av eiendommer og arealer som tradisjonelt har vært havnerelaterte, men som i fremtiden vil bli benyttet til andre formål.



b) Buøy

Beskrivelse

Havnearealene på Buøy er i privat eie av selskapet Buøy Invest AS. Stavanger kommune har en eierpost på 10 %. De største arealene leies ut til Bergen Group Rosenbergs verftsaktiviteter med bygging av offshore moduler, skipsreparasjoner, mv, i tillegg leies det ut arealer til annen offshore og skipsrelatert virksomhet.

De sjønære næringsarealene er integrert i det større industriområdet. Arealene er på om lag 400.000 m². Industriområdet er bebygget med kontorer, lager, fabrikkasjonsanlegg, tørrdokker, mv. Samlet kailengde på ca 600 m – dybde 8 - 12 m. Det finnes kraner og løfteutstyr for tunge løft – opp til 500 tonn, samt 2 tørrdokker for reparasjoner av skip. Det er muligheter for tilkobling av elektrisk landstrøm.

Effektivitet

Arealene ved Buøy har god maritim tilgang og er godt egnet til den type aktivitet som er lokalisert til disse arealene. En fremtidig utbygging av Eiganestunnelen vil gi betydelig bedring i tilkomsten til arealene.

Utviklingsmuligheter

Buøy Invest har gjort avtaler om plassering av store mengder tunnelmasser fra Ryfast og Eiganes-tunnelen. Nytt areal for både undervannsfylling og den delen som skal utgjøre kai er ca 140 dekar. Det er regulert inn ny kailinje på 500 meter. Denne kan realiseres som en del av planene om å utvide arealene gjennom fyllmasser fra Ryfast. Økte arealer og kailinje styrker Buøy som ressurs for sjørettet næring, og vil gi et visst potensiale for etableringer av nye virksomheter med behov for kai og sjøtilgang til området.

Det er ingen avtaler mellom Stavangerregionen Havn IKS og Buøy Invest mht utvikling og bruk av havneområdet og de sjønære arealene på Buøy, og en vil ikke anbefale at havnen skal inngå avtale mht utvikling av dette området

c) Kalhammeren (GMC)

Beskrivelse

Havnearealene på Kalhammeren er i privat eie med GMC Eiendom som største grunneier. Arealene er på om lag 45 dekar med samlet kailengde på 160 meter fordelt på to dypvannskaier. GMC planlegger å flytte mye av virksomheten på Kalhammeren til Rosenberg på Buøy. I tillegg har GMC en betydelig aktivitet i Mekjarvik.

I høringsutkastet til kommuneplan er det foreslått at arealene langs Dusavikveien omdisponeres til blandet formål næring/bolig (18 dekar), samt turvei langs toppen av skrenten. Kaiområdene opprettholdes til næring (43 dekar) – og forbeholdes sjørettet næringsvirksomhet.

Effektivitet

Kalhammeren har en sentral maritim beliggenhet. Når det gjelder tilkomst via vei til næringsarealene, er denne dårlig utbygget. Det er ingen planer om vesentlige utbedringer i infrastrukturen til og fra industriområdet. Det er i tillegg begrensede arealer mht godshåndtering – ut over de volumer som håndteres i dag.

Utviklingsmuligheter

Når det gjelder de fremtidige utviklingsmulighetene, er området ett av de få gjenværende sjønære industriområdene i Stavanger kommune, og ses derfor som viktig alternativ for mindre industrivirksomheter som må flytte fra andre lokaliteter i kommunen. Det er usikkert hvor stort potensiale som finnes her.

Det er ingen avtaler mellom Stavangerregionen Havn IKS og GMC Eiendom om videreutvikling av Kalhammeren, og det vurderes som lite aktuelt fra Stavangerregionen Havn IKS å delta mht utvikling av disse arealene.



Flyfoto av Dusavika. Foto: Birken & Co.

d) Dusavik

Beskrivelse

Eksisterende kai i Dusavik er 500 meter lang og har 7-13 meter dybde. Tilgrensende næringsarealer er på 7000 dekar og eies privat av NorSea AS. Området er fullt utviklet og benyttes til offshore relatert virksomhet. Kaien er tett integrert i tilliggende industriområde. Det ligger godt til rette for at transport til/fra industrivirksomhetene kan skje til sjøs.

I tillegg finnes det et ferdig utbygd næringsareal litt lenger unna og i bakkant av området som eies av NorSea. Her tilrettelegges det for nye næringsarealer. Det nye området som foreslås utviklet i kommuneplanen, er en utvidelse av området i bakkant. Transportforbindelsen mellom kaien og området må planlegges slik at tilkomsten blir enklest mulig og ikke medfører ulemper for tilliggende boligområde

Effektivitet

Dusavik er et sentralt baseområde med strategisk beliggenhet i nær avstand til E-39 som gir god tilkomst til området. Når ferjefri forbindelse over Boknafjorden blir realisert, vil området styrkes som et strategisk viktig område. Dersom det nye næringsområde skal bli attraktivt som sjønært areal, må en sikre at det blir en effektiv transportåre til og fra kaiområdet.

Utviklingsmuligheter

Dusavik er et næringsområde av nasjonalt format for næringsutvikling innen offshore aktiviteter / energi. Utvidelse av området med ca 200 dekar styrker denne posisjonen. Sjøtilgangen til området gir spesielle muligheter, men det kan bli en utfordring å dekke kaibehovet til mange nye bedrifter uten lengre kai. Det må i tillegg gjøres avtaler med eksisterende grunneier / eier av kaiområdet.

Bruken av området vil imidlertid bli begrenset til industribedrifter / lager – eventuelt med kontorer som er nødvendig for driften. I utstrekning er nytt og gammelt Dusavik-område til sammen nesten like stort som Forus Vest.



Risavika Havn med Utentriksterminalen.

e) Tiltak for videreutvikling av sjønære arealer i Stavanger kommune

- I tilknytning til arbeidet med sentrumsplanen vil Stavangerregionen Havn IKS arbeide for bedre tilrettelegging for cruisenæringen:
- Sikkerhet i tråd med ISPS forskrifter
- Bedre flyt / logistikk for cruisepassasjerer som skal over til busser / båter for videre transport
- Tilgang til trafikk arealer som gir manøvreringsmuligheter og oppstilling for busser
- Planer mht kailinjer / arealer for å ta en videre vekst og utvikling av cruiseskip
- Gjennomføre en analyse mht hvilke nye sjø-arealer det vil være behov for som følge av at eksisterende virksomheter må omlokaliseres.

5.2 Sjønære arealer i Sola kommune

a) Risavika

Beskrivelse

Med sin strategiske beliggenhet, store arealer og gode havneforhold er Risavika Havn et av de viktigste næringsarealene for hele Vestlandet. Havnen regnes som en av landets fremste intermodale havner og spiller en nøkkelrolle for verdiskaping og næringsutvikling både i Stavanger-regionen og resten av Norge.

Havnen består av om lag 6.000 dekar næringsareal – inklusiv alle arealer som er knyttet til Risavika området (NorSea, Shell, ConocoPhillips, Risavika Havn, mv). Samlet er det en beregnet kaifront på bortimot 2.000 m i området tilknytning til alle arealene.

Effektivitet

Realiseringen av de store visjonene for Risavika Havn som internasjonal havn, er helt avhengig av hvilke effektive transportkorridorer som bygges til og fra dette området. Det er utarbeidet planer for utbygging av veisystemet gjennom planen 'Transportkorridor Vest'. Det er imidlertid bekymringsfullt at planarbeidet tar tid. For utviklingen av Risavika Havn er det avgjørende å finne raske og gode helhetlige løsninger - inklusiv finansiering for hele strekningen fra Solasplitten via Risavika, Tananger bro, til E-39. Kommunenes engasjement mht fremdrift i planarbeid, finansiering og gjennomføring av Transportkorridor Vest (terminaltangentene) er av den største viktighet for å sikre god fremdrift i dette viktige arbeidet.

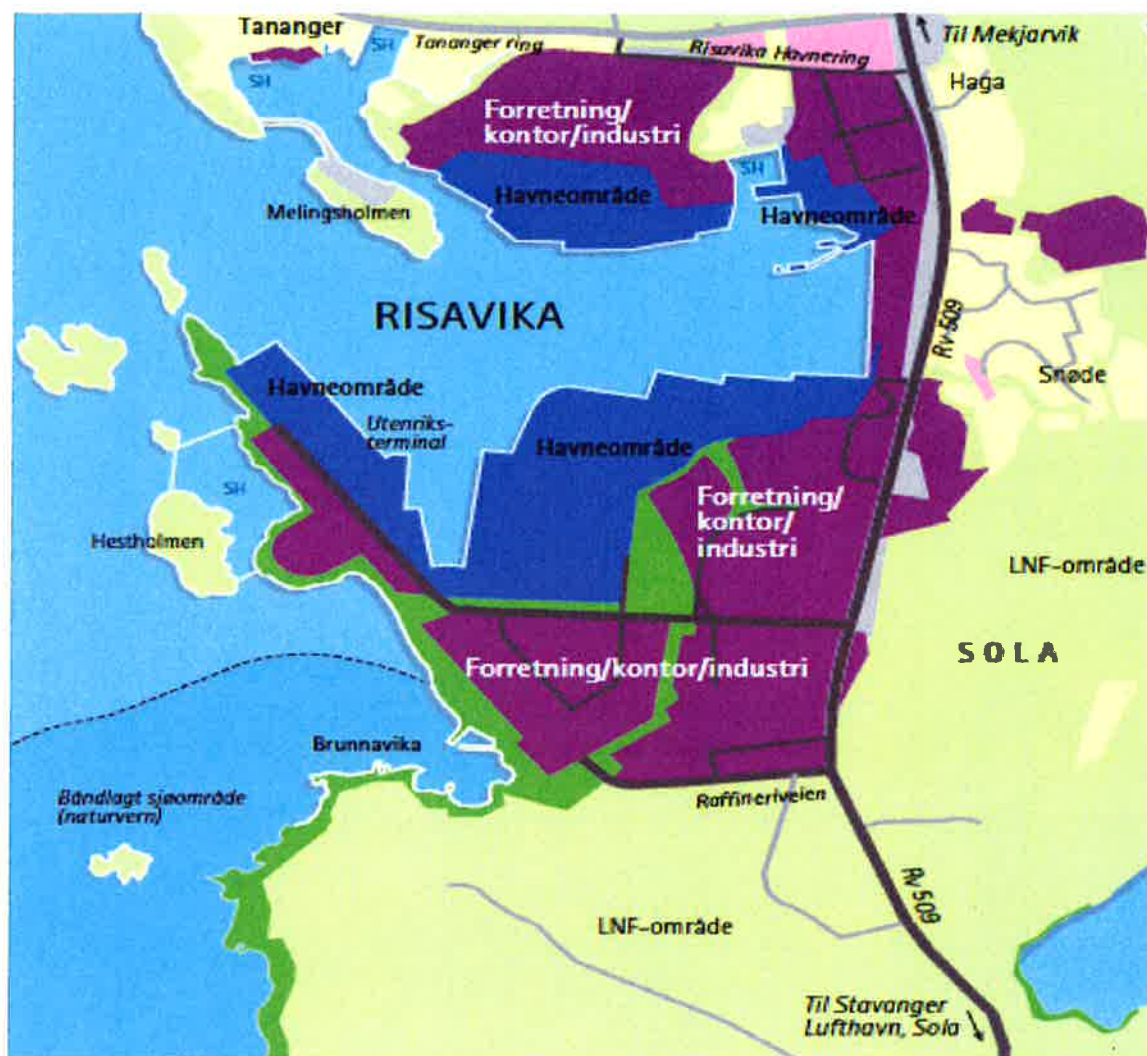
Sola kommune har en viktig rolle som myndighetsorgan for videreutvikling av Risavika. I kommuneplanen blir det ikke anbefalt tilrettelegging for effektiv intern transportkapasitet til og fra ulike deler av området. Dette svekker rammebetingelser for effektiv havnedrift.

Skal en nå ambisjonene om at Risavika utvikles som et nasjonalt logistikk-knutepunkt og utpekt havn, så er det avgjørende at veisystemene til og fra blir utbygget.

Utviklingsmuligheter

Det er et betydelig utviklingspotensiale innenfor dagens næringsarealer i Risavika mht å få til økt havnerelatert aktivitet. Samtidig ser en at alle ledige tomtearealer er solgt, noe som viser at det er sterk etterspørsel etter lokaliteter med denne typen beliggenhet. Utbyggingen viser at det er grunnlag for å få en høyere utnyttelse av arealene, samt at det kan stilles spørsmål om noen av arealene som er solgt er tildelt virksomheter som i mindre grad er avhengig av sjønær lokalisering.





Risavika.

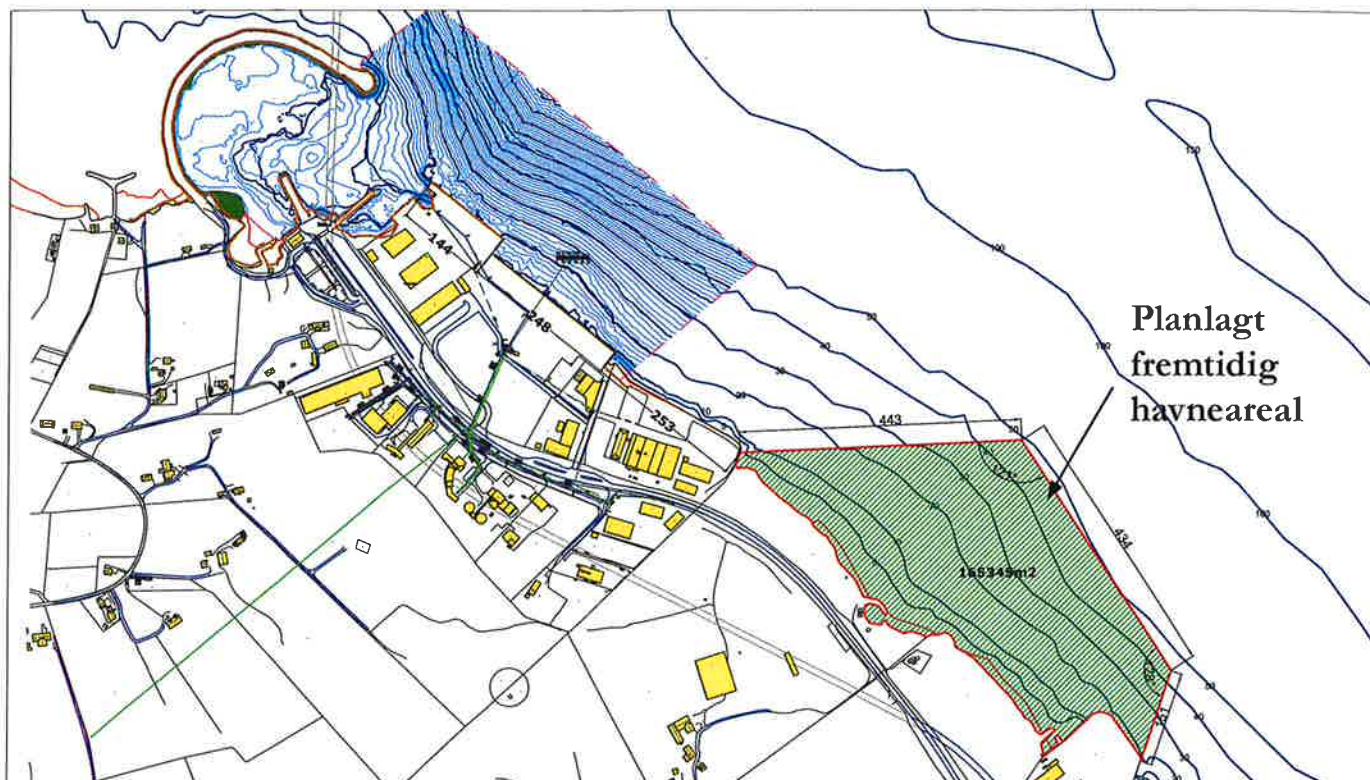
Arealsituasjonen i Risavika tilsier at det bør settes i gang prosesser som gir muligheter til å få tilgang på nye arealer i tilknytning til havneområdet på sikt. Dette gjelder i særlig grad arealer som gir muligheter for ekspansjon av havnen i hht planer om å videreutvikle havnen som et internasjonalt logistikk knutepunkt. Det er i første rekke arealer sør for eksisterende industriområde som er aktuelle. Disse er for tiden arealer som er definert som LNF-område.

Stavangerregionen Havn IKS ønsker å ha en aktiv rolle mht å erverve nye arealer for utvidelse av Risavika Havn. Det er gitt innspill i tilknytning til høringsuttalelser for kommuneplanen – og en vil følge opp med tanke på å utarbeide planer som i fremtiden gir tilgang på aktuelle tilgrensende arealer for videreutvikling av havnen på lengre sikt.

b) Tiltak for videreutvikling av sjønære arealer i Sola kommune

- I samarbeid med Risavika Havn arbeide aktivt for å sikre at planene for transportkorridor Vest blir gjennomført så snart som mulig, og derved sikre økt effektivitet mht transport til og fra Risavika.
- De langsiktige arealutviklingsmuligheter i tilknytning til dagens næringsarealer, er arealer mot sør. Dette er arealer som i dag er LNF område, men som en på sikt må arbeide for blir frigjort til næringsarealer for utvidelse av Risavika Havn. Stavangerregionen Havn IKS vil arbeide for at arealer sør for eksisterende næringsarealer blir frigjort til havne-relaterte formål ved neste revisjon av kommuneplan for Sola kommune.





5.3 Sjønære arealer i Randaberg kommune

a) Mekjarvik

Beskrivelse

Det er flere eierinteresser som står bak næringsarealene i Mekjarvik Havn. Stavangerregionen Havn IKS har hånd om de største arealene. Samlet sett består eksisterende næringsarealene av om lag 95 dekar med tilhørende 400 m kailengde med en dybde på 15 – 20 m. Aktiviteten er i stor grad knyttet til offshore virksomhet (tunge løft), reparasjoner av fartøyer, samt en betydelig industrivirksomhet knyttet til virksomheter som er lokalisert til Mekjarvik.

Effektivitet

Mekjarvik har en strategisk beliggenhet med god maritim tilkomst og nærhet til E-39. Når den nye ferjefrie forbindelsen over Boknafjorden kommer på plass, vil områdets strategiske beliggenhet styrkes.

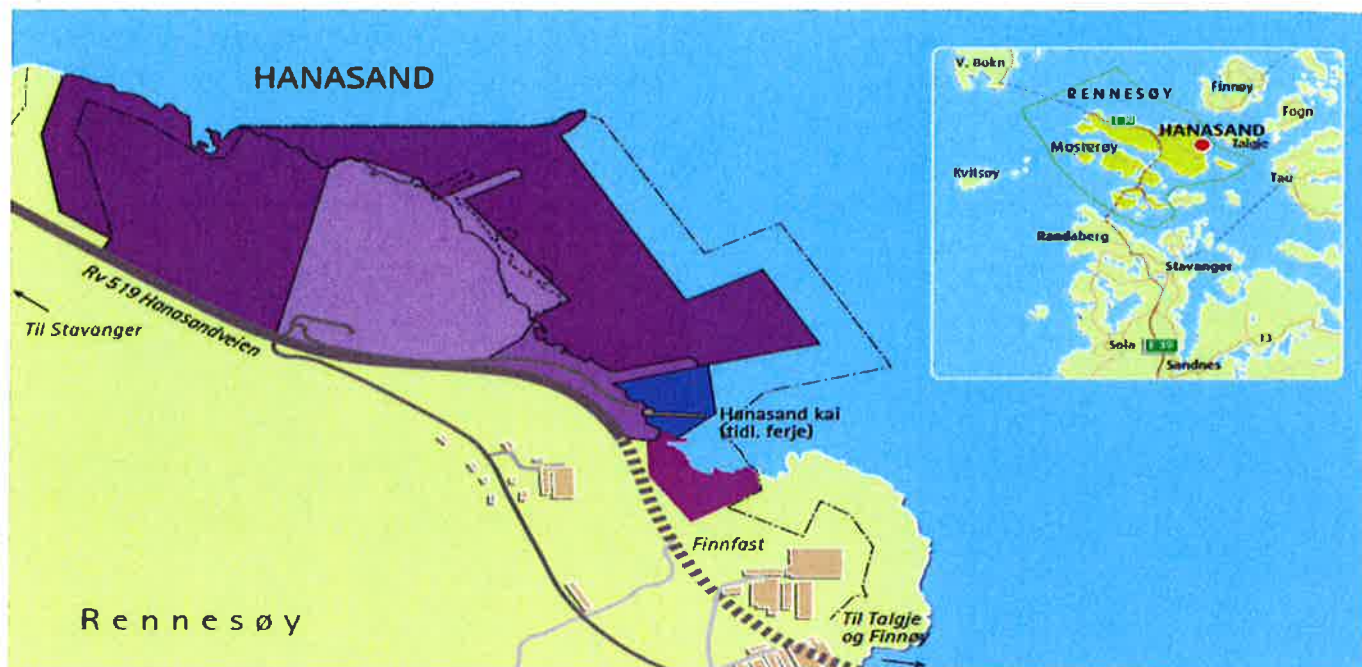
Utviklingsmuligheter

Mekjarvik er fullt utnyttet i dag. Det er planer om utvidelse av arealene. Randaberg kommune arbeider med en områdeplan som - inklusivt utfyllt med masser fra Rogfast - vil utgjøre ca. 180 dekar. Arealutvidelsen er mot sør og vil gi om lag 900 meter sjølinje.

Randaberg kommune signaliserer at det kan være aktuelt for kommunen å være en partner for å utvikle arealene for å sikre at det offentlige deltar aktivt i utviklingen av arealer som er definert til å være av regional strategisk karakter. Stavangerregionen Havn IKS vil ut i fra forretningsmessige kriterier ha samtaler med de private interessene mht å vurdere om det kan være hensiktsmessig å gå inn på eiersiden for å utvikle arealene. Eventuelle avtaler vil bli gjort i samhandling med kommunens interesser i denne saken.

b) Tiltak for videreutvikling av sjønære arealer i Randaberg kommune

- Stavangerregionen Havn IKS vil arbeide aktivt for en videreutvikling av Mekjarvik Havn
- Det vurderes å inngå et strategisk samarbeid med Randaberg kommune mht eierskap i nye arealer som gir en vesentlig utvidelse av Mekjarvik Havn



5.4 Sjønære arealer i Rennesøy kommune

a) Hanasand

Beskrivelse

Det er under tilrettelegging et større næringsareal med sjøtilgang på Hanasand. Området er regulert som havneareal og areal for industri og lager. Det planlegges en kailinje på om lag 900 m – en dypvannskai med 15 m dybde. De tilgrensende næringsarealer vil i første omgang bli på om lag 120 dekar. Det legges til rette for å kunne utvide arealene med ytterligere 225 dekar. Arealene er pr dags dato hovedsaklig i privat eie.

Effektivitet

Hanasand har i dag en god beliggenhet med nærhet til E-39, og relativ korte avstander til både Haugesund og Stavanger. Når den nye tunnelen under Boknafjorden blir realisert, vil tilkomsten nordover til andre deler av Vestlandet bli forverret. Det er god maritim tilkomst til arealene. I og med at dette er et helt nytt havneareal, er det foreløpig begrensede tilbud mht viktige havnefunksjoner.

Utviklingsmuligheter

Hanasand kan utgjøre et viktig supplerende havneareal for regionen. Her vil en kunne tilby større arealer for arealkrevende virksomheter.

Kommunen vurderer muligheter for å delta aktivt i utviklingen av arealene – også ved å gå inn på eiersiden. Det er fra kommunens side ønskelig at Stavangerregionen Havn IKS deltar aktivt med henblikk på å utvikle Hanasand som et fremtidsrettet, regionalstrategisk næringsområde med gode havnefasiliteter og muligheter for store tilgrensende arealer for arealkrevende virksomhet med sjøtilgang. Stavangerregionen Havn IKS vil vurdere nærmere om det kan være aktuelt å gå inn på eiersiden.

b) Tiltak for videreutvikling av sjønære arealer i Rennesøy kommune

Stavangerregionen Havn IKS vil avklare mulighetene for aktiv deltakelse i videreutvikling av Hanasand, eventuelt i form av et samarbeid med Rennesøy kommune mht eierskap og utbygging av havnen.



Flyfoto av Hanasand.

6. Oppsummering mht prioritering av tiltak

Stavangerregionen Havn IKS skal ta en aktiv rolle som tilrettelegger og utvikler av eksisterende og nye havnearealer av regional betydning for Stavanger-regionen. Dette vil skje delvis gjennom deltakelse i kommuneplanprosesser, delvis gjennom arbeid som aktiv eier av arealer / havneselskap som disponerer sjønære arealer og gjennom enkeltprosjekter som setter fokus på spesifikke utviklingsbehov. Utviklingsprosjekter vil som oftest bli gjennomført i et samspill med eierkommunene eller andre relevante regionale utviklingsaktører.

Det legges vekt på følgende tiltak for å utvikle havnearealene i regionen, i prioritert rekkefølge:

- a) Utarbeide planer som sikrer tileggsarealer på lang sikt til Risavika, samt bidra som pådriver for at tilførselsveier blir utbygd for å få en effektiv tilgang til og fra havnearealer i Risavika
- b) Delta i en videreutvikling av Mekjarvik havn, gjerne i form av et strategisk samarbeid med Randaberg kommune mht eierskap i nye arealer
- c) I tilknytning til arbeidet med sentrumsplanen for Stavanger, vil Stavangerregionen Havn IKS arbeide for å sikre arealer og tilrettelegging for cruisenæringen med sikte på:
 - Sikker og effektiv på og avstigning fra skipene
 - Tilgang til trafikk arealer som gir manøvreringsmuligheter og oppstilling for busser
 - Planer mht nye kailinjer og arealer for å ta en videre vekst og utvikling av cruiseskip til Stavanger indre havn
- d) Avklare muligheter for deltakelse i videreutvikling av Hanasand, gjerne i form av et samarbeid med Rennesøy kommune mht eierskap og utbygging av nye havnearealer på Hanasand
- e) Gjennomføre en analyse mht hvilke nye sjøarealer det vil være behov for i Stavanger-regionen som følge av at eksisterende virksomheter med sjøtilgang må omlokaliseres, samt behov som følge av vekst innen ulike næringer hvor krav til sjøtilgang er en viktig lokaliseringsfaktor