

Sak 47/15

Strandkaien 46

- Innvendig totalrehabilitering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 47 /15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/86

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 14.10.2015

Strandkaien 46 – Innvendig totalrehabilitering

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	12/14	02.04.2014	Utsatt
Styret for SRH IKS	20/14	27.05.2014	Enstemmig
Styret for SRH IKS	47/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar innvendig totalrehabilitering av Strandkaien 46 innenfor en ramme på kr 11 millioner.»



Bakgrunn

Kontorbygget til Stavangerregionen Havn IKS i Strandkaien 46 ble oppført i 1840 og fredet i 1923. Bygget er på tre etasjer med en grunnflate på ca 260 m² og et bta på ca 673 m². Første og andre etasje inneholder kontorer og møterom, i kjelleren er det konferanserom, toaletter og kjøkken.

Siste store innvendige totalrehabilitering ble ferdigstilt i ca 1977. Da ble også kjelleren innredet slik den framstår i dag.

Yttervegger ble renoveret i 2007 med tidshistorisk fargevalg.

Hovedtrappen ble totalrehabilitert i 2015 fordi den hadde seget ut fra bygningskroppen.

For øvrig vises til beskrivelser av bygget og behovet for innvendig totalrehabilitering i tidligere saker.

Styret gjorde følgende vedtak i sak 20/14:

«Styret vedtar at det igangsettes et forprosjekt med sikte på en rehabilitering av Strandkaien 46 med bakgrunn i skisseprosjektet og forprosjektbeskrivelse presentert i saken, og med en kostnadsramme på inntil kr 800 000 eks.mva.»

Forprosjektet er nå gjennomført og sluttsum ble til sammen på kr 810 905 fra arkitekt og konsulent.

Priser for innvendig totalrehabilitering

Arkitektfagene tømmer, murer og maler er beskrevet på detaljprosjektnivå, og det er innhentet priser fra tre leverandører med samlet pris for fagene. Vedlagt er plantegninger med påskrift hvilke arbeider som skal utføres.

Tekniske fag er beskrevet på forprosjektnivå med estimert pris fra teknisk konsulent. Følgende arbeider er planlagt utført:

VVS:

Sanitæranlegg	Komplett nytt anlegg, rør i rør fra fordelerskap
Varmeanlegg	Oppgradering av eksisterende anlegg
Brannslukking	Mindre tilpasninger til ny rominndeling og himlinger
Luftbehandling	Nytt ventilasjonsanlegg, u/kjøling, romføler i hvert kontor, ny utforming av piper
Automatisering	Programmert aggregat, frostsikret, motorstyrte stengespjeld (ved brann)
Diverse hjelpearbeider	

Elektro:

Lavspent	Nytt fordelingsskap for 1. og 2. etg, for el. kraft til alminnelig bruk
Lys	Belysningsarmatur med bevegelsesføler i alle rom
Varme	Varmekabler, varmebatteri på ventilasjonsaggregat og panelovner
Tele og aut. Anlegg	Nytt tele/data spredenett og IKT spredenett
Alarm og signal	Ny brannsentral og slukkesentral
Ventilasjon	Romfølere plasseres i hvert kontor
Utendørs elektro	Universell utforming

Rehabiliteringen utføres ved delte entrepriser og det er derfor innhentet priser fra fem konsultentselskaper som tilbyr prosjektering-, prosjekt- og byggeledelse. Oppdraget utføres etter medgått tid, priser er estimerer. Det er forventet byggetid på 10-12 måneder. Valg av konsulent er p.t. ikke gjort, fordi en venter på siste avklaringer. Referanser fra tilsvarende rehabiliteringsprosjekter vil vekke høyt i valg av konsulent.

Priser er listet opp nedenfor (tall eks.mva.):

ARK-fag	Leverandør a)	kr 4 998 612	
	Leverandør b)	kr 5 105 000	
	Leverandør c)	kr 5 700 000	
ARK-fag pris medtatt kr 5 100 000 med påslag 25% usikkerhet			kr 6 375 000
Tekniske fag prisestimat fra rådgivende konsulent			
	VVS (sanitær, brann, luft, annet)	kr 1 313 000	
	Elektro	kr 1 225 000	
Tekniske fag sum kr 2 538 000 med påslag 25% usikkerhet			kr 3 173 000
<u>Estimat prosjektering-, prosjekt- og byggeledelse</u>			<u>kr 800 000</u>
<u>Forventet total byggekostnad inkludert usikkerhet</u>			<u>kr 10 350 000</u>

Vurdering av total kostnad

En totalrehabilitering av denne type lokaler er svært uforutsigbart. I styrets vedtak legges det derfor inn en ramme på kr 11 mill. som en total byggekostnad. Dette utgjør et ekstra tillegg for usikkerhet på kr 650 000, som tilsvarer et påslag på i overkant av 6% på talloppstillingen ovenfor.

Markedsleie for kontorlokaler i Stavanger sentrum ligger på kr 1 600 – 2 200. Det er flere variabler som påvirker oppnådd leie. Øvrige forhold som vurderes sammen med dette er blant annet eierkost og avkastningskrav. Brutto yield (avkastning før eierkost) som benyttes av meglere i dag er i området 5,5 - 6,5%. Ved høy risiko vil en bevege seg høyere opp mot 8,5 - 9%.

Beregninger med en årsleie på kr 1 600 pr m², levetid på investering kr 11 mill på 15 år og et avkastningskrav på 6% gir en positiv nåverdi på kr 8,3 mill.

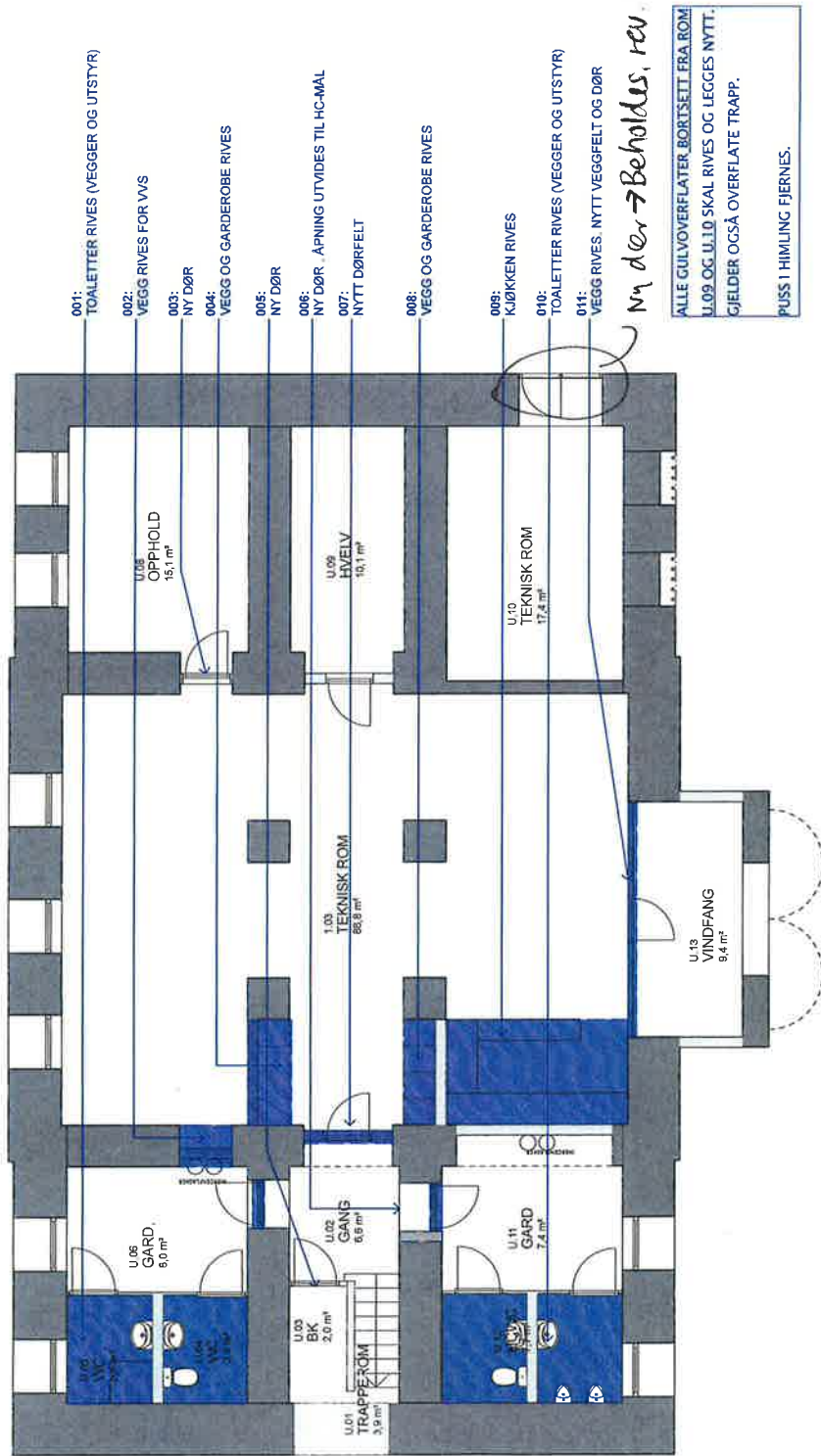
Rehabiliteringskostnaden utgjør ca kr 16 350 pr m² og representerer en årlig leie på ca kr 980 pr m² med avkastningskrav på 6%. SRH vurderer dette til å være innenfor et akseptabelt nivå, blant annet med grunnlag i at det er snart 40 år siden forrige totalrehabilitering og byggets særegenhet som fredet bygg.

Vedlegg i saken: Plantegninger av kjeller, 1. etasje og 2. etasje (to av hver etasje)

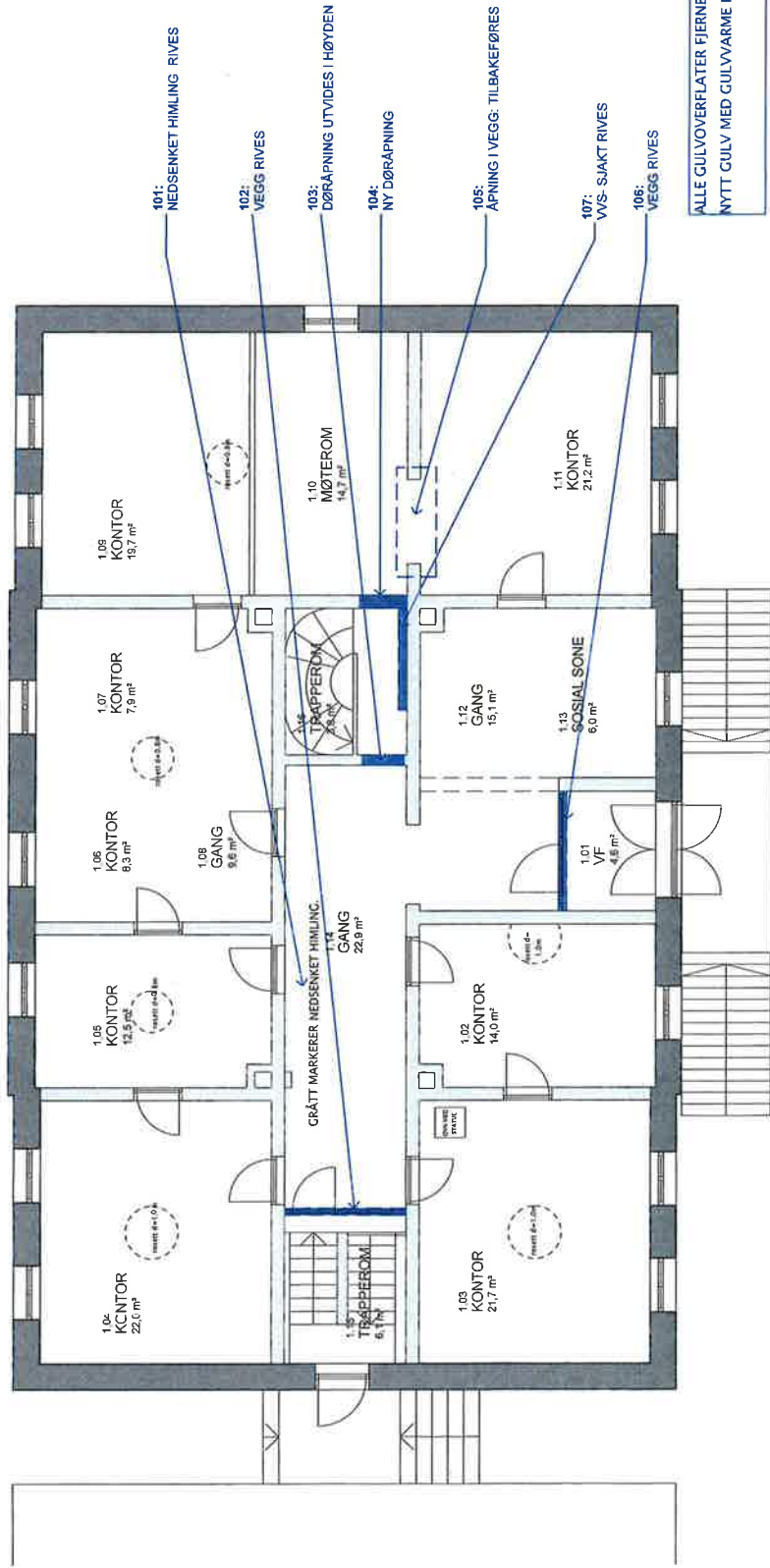
Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

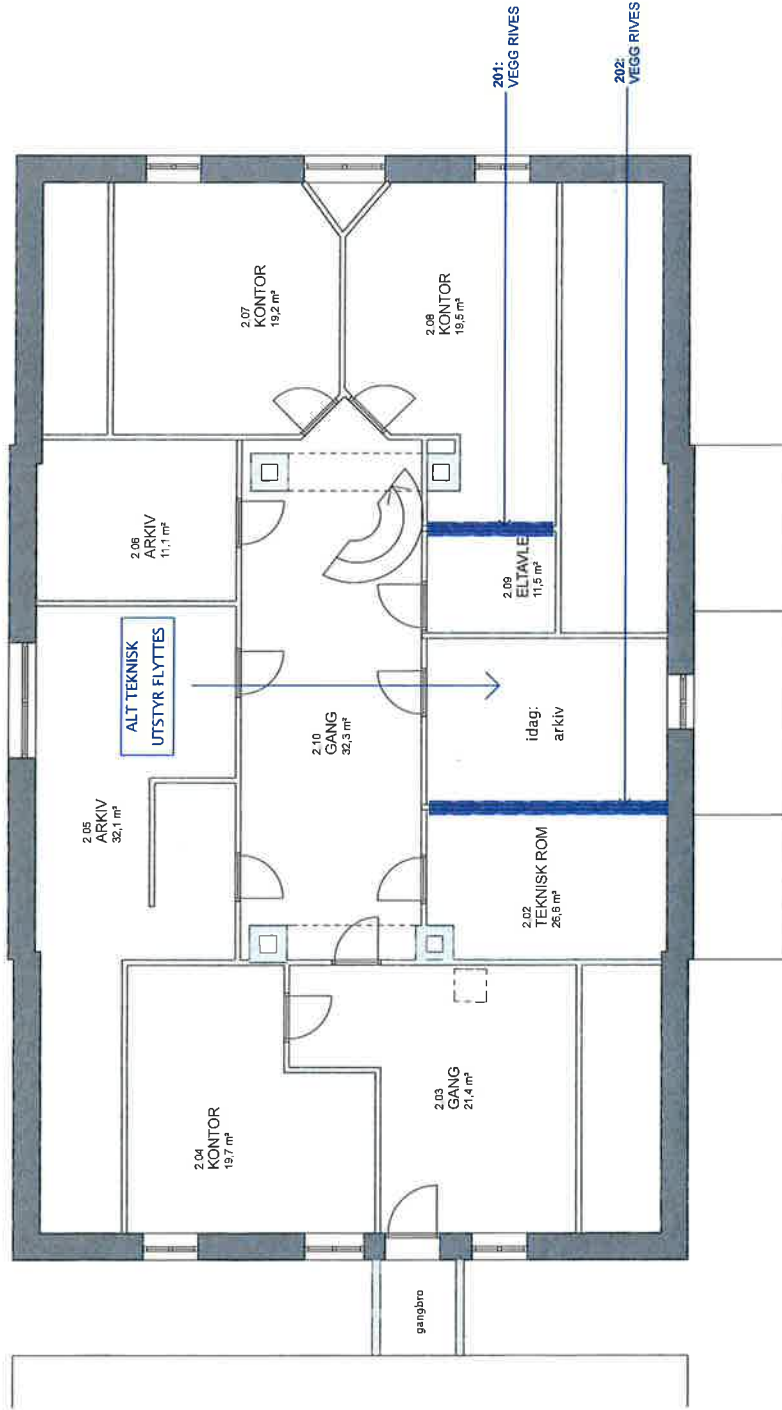
Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder



Tilbudstegninger		Stavanger havn - den gamle Tollboden	
Strandkaen 46		Dagens situasjon, etasjeplan underetasje	
mal	1:100	data	24.06.15
sign	TBM	kontor	LG
K A P		A R K I T E K T U R	
schjelderup & gram		A R K I T E K T U R	



Tilbudstegninger			
Strandkaiaen 46		Stavanger havn - den gamle Tollboden	
Dagens situasjon, etasjeplan hovedetasje			
mal	1:100	dato	24.06.15
sign	TBM	kontnr	LG
legit nr		A EKS 101 0	
rev		0	
K A P		ARKITEKT KONTOR E I	
schjelderup & gram			

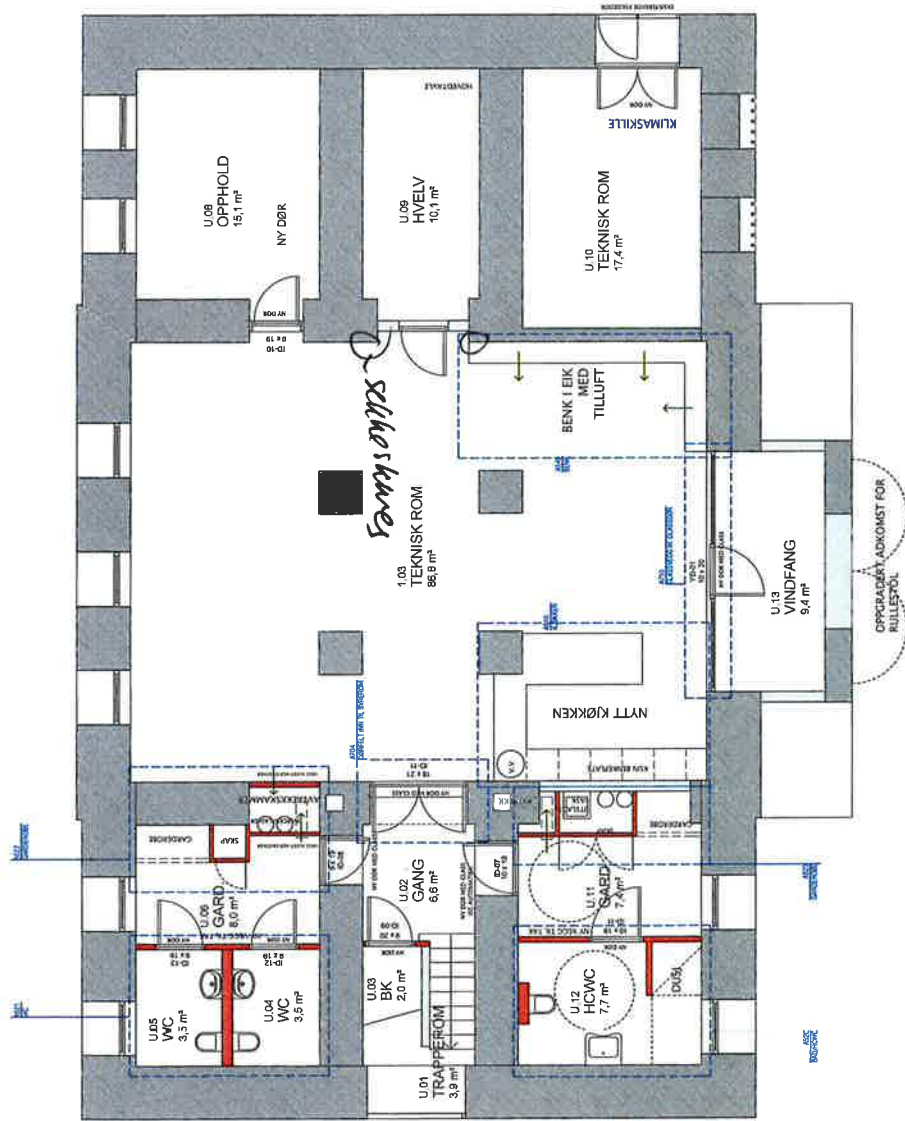


Tilbudstegninger

Strandkaiaen 46 Stavanger havn - den gamle Tollboden

Dagens situasjon, etasjeplan loftsetasje

mal	1:100	dato	24.06.15	tegn nr	rev
sign	TBM	kontr	LG	A EKS 102 0	
KAP			ARKITEKTURKONTOR E		
skjelderup & gram					



OVERFLATER

Nye vegger markert med rødt.

Gulv:

Nytt gulv i alle rom, bortsett fra U.09 og U.10.
F eks børstet oppdalskifer i fallende lengder

Himlinger:

Eksisterende puss i taket fjernes. Teglstien eksponeres.
Sekkeskures

Vegger og søyler:

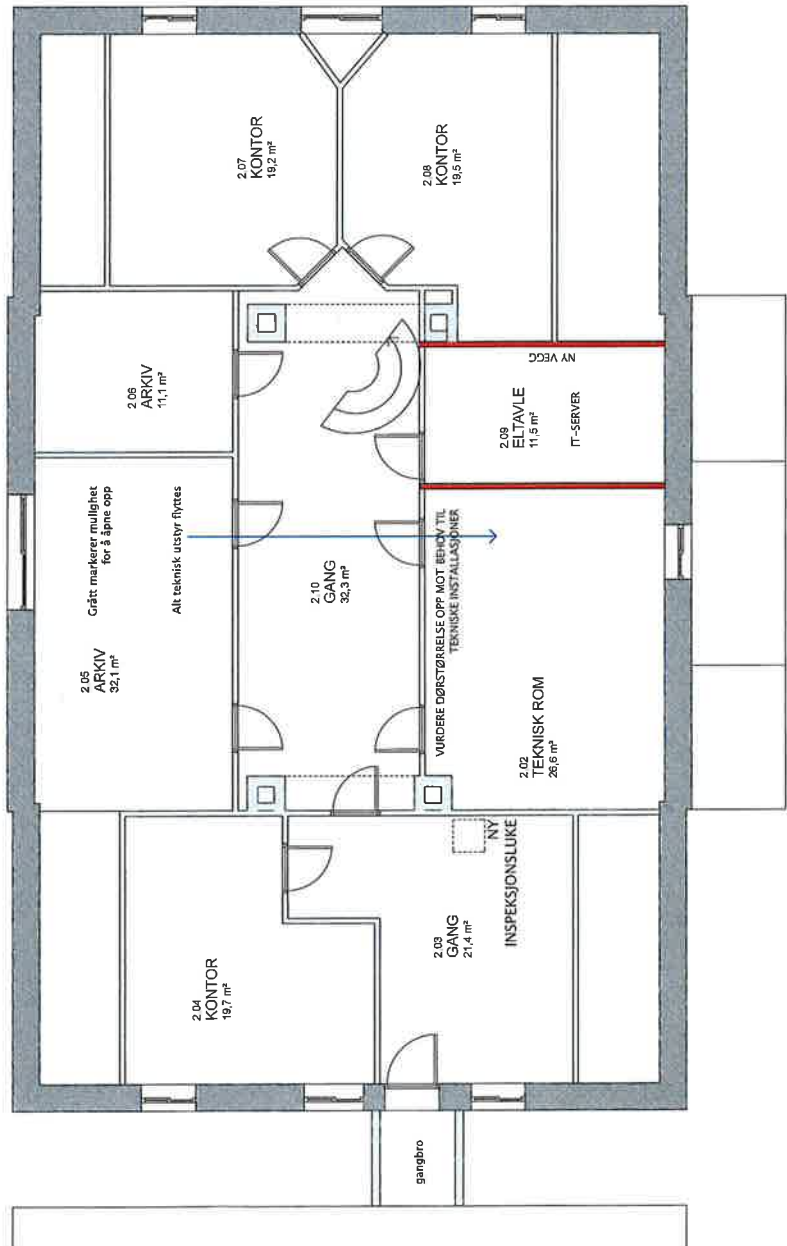
På ytervegger beholdes overflate.
Søyler sekkeskures. Pussete vegger pusses.
Toalettvegg med sanitærinstallasjoner flislegges

Tilbudstegninger

Strandkaiaen 46 Stavanger havn - den gamle Tollboden

Ny etasjeplan underetasje M 1:100

skala	1:100	dato	24.06.15	tegnet av	rev
sign	TBM	kontr	LG	A100	0
KAP					skjelderup & gram



Nye vegger markert med rødt.

Tilbudstegninger		Strandkaiaen 46		Stavanger havn – den gamle Tollboden	
Nye etasjeplan loftetasje M 1:100		Mål 1:100		Rev. nr.	
Signi TBM		dato 24.06.15		rev.	
		konte LG		A102	
KAP		skjelderup & gram		0	

Sak 48/15

Marinarkeologiske undersøkelser

ifm. ny KDP Stavanger sentrum.

Dekking av kostnader



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

SAK NR.: 48 /15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: /

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 14.10.2015

Marinarkeologiske undersøkelser ifm. ny KDP Stavanger sentrum. Dekking av kostnader

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	48 /15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar at Stavangerregionen Havn IKS kan dekke kostnader til marinarkeologiske undersøkelser i forbindelse med ny KDP Stavanger sentrum med en ramme på inntil kr 1 800 000.»



Bakgrunn

Sentrale hovedgrep i ny Kommunedelplan for Stavanger sentrum er å øke aktiviteten i de sjønære områdene. Arealplanen viser flere områder med utfylling i sjø, se sak 02/15 og [Plankart - Stavanger kommune](#).

Kommuneplanavdelingen har hatt flere møter med SRH i etterkant av første høring. Blant annet som et resultat av dette vil det komme noen endringer i andre høring av planen. Noen utfyllingsområder er tatt ut, og noen er utvidet, men i hovedsak vil berørte områder i sjø vist i første høring fortsatt bestå. Justert plankart for utfyllingsområder som fremlegges til andre høring er vedlagt saken.

I forbindelse med første høring av sentrumsplanen kom det innspill fra Stavanger maritime museum MUST for berørte sjøområder:

«Fylkesutvalget anbefaler at det utføres begrensede marinarkeologiske undersøkelser av middelalderse kulturlag i sjøbunnen innenfor utfyllingsområdene før 2. gangs høring, for å få klarlagt konsekvensene og konfliktgrad.»

Middelalderen i Norge strekker seg fra Vikingetiden til ca år 1500. I følge kulturminneloven er kulturminner generelt med opprinnelse inntil år 1537 automatisk fredet (byggverk har utvidet fredningstid). Undersøkelser og eventuelle tiltak for å verne om kulturminner, som følge av for eksempel utbygging, skal i følge loven dekkes av tiltakshaver.

Stavanger kommune Bymiljø og utbygging ved Leidulf Skjørestad og Ove Rødstøl har bedt SRH om å dekke omkostningene til undersøkelsene med bakgrunn i at «det er på ingen måte uvanlig at utbyggere tar kostnadene ved slike undersøkelser i overordnede planprosesser». Utfyllingsområdene er i hovedsak ved strandlinjer som SRH eier.

SRH har stillet spørsmål til kommuneplanavdelingen om nødvendigheten av å utføre kostbare undersøkelser i områder som det kan være svært lang tid før de blir realisert, og før andre utfordringer som vil kunne begrense en utfylling blir nærmere utredet. Det ble stilt spørsmål til om det i andre høring kunne være tilstrekkelig å beskrive prosess og rekkefølgekrav til iverksetting av utfylling i sjø.

Tor Brynjar Welanders, ny prosjektleder for sentrumsplanen, gav følgende tilbakemelding på vegne av kommuneplanavdelingen:

«Vi drøftet dine spørsmål om behov for undersøkelser i fellesskap i går. Ny utbygging på Holmen inngår som et vesentlig hovedgrep i den nye sentrumsplanen, både som et byutviklingsgrep for å vitalisere sentrumshalvøya og i form av at en vesentlig del av den nye utbyggingskapasiteten ligger her. Stavanger havn vil også gjennom dette grepet og planen samlet få fordeler gjennom økning i samlet kailengde og kvaliteter på kaiarealene. Dette bør gjøre det mulig å forsvare utredningskostnaden.

Vi anser gjennomføringen av de marinarkeologiske undersøkelsene som avgjørende for å avklare gjennomførbarheten av planforslaget. Kystverkets forslag om å knytte opp slike undersøkelser som rekkefølgekrav vil gjøre det umulig å vite om en vesentlig del av planen kan gjennomføres og vil svekke troverdigheten til det samlede planforslaget. En rekkefølgeløsning tar ikke på alvor kommuneplannivåets oppgave om å ta stilling til hvorvidt en foreslått utbygging skal kunne gjennomføres eller ikke. En slik utsettelse kunne vært akseptabel dersom utfallet ikke ville påvirke helheten i planforslaget. Holmenutbyggingen er snarere et vesentlig plangrep og utfallet vil sterkt påvirke planen som helhet.

Så til ditt spørsmål om det er nødvendig å gjennomføre disse undersøkelsene nå, er vårt svar ja. Undersøkelsen trenger imidlertid ikke å gjennomføres før planen går på høring i høst, men må foreligge innen sluttbehandling tidlig neste år.»

SRH har videre spurt kommuneplanavdelingen om det i dette tilfelle vil være mulighet å få statlig støtte til disse undersøkelsene. Med bakgrunn i at sentrumsplanen er et kommunalt initiativ mente de at det ikke var sannsynlig.

Kommuneplanavdelingen har i møte i etterkant av denne korrespondansen uttrykket at en ønsker å prioritere å komme i gang med utvikling av denne delen av sentrumsplanen, siden utfyllingsområdene er en vesentlig og viktig del av sentrumsutviklingen. Kommunen vil ha eierskapet til den påkrevde områdeplanen som skal etterfølge sentrumsplanen, og antyder at en teoretisk vil kunne ha gjort unna det meste av reguleringsarbeidet innen 8 år etter at sentrumsplanen er godkjent.

Arkeologiske undersøkelser

I følge forskrift til kulturminneloven skal Stavanger maritime museum **MUST** forestå arkeologisk arbeid under vann. Kommuneplanavdelingen har derfor innhentet pris fra dem. Arbeidet forventes å kunne utføres i løpet av en 20 dagers periode. Dårlig vær kan forlenge arbeidstiden og derved få en økonomisk konsekvens. En planlegger å utføre undersøkelsene i en høytrykksperiode i januar-februar 2016. Hovedtall i budsjettprisen fra MUST med underleverandører:

Samlede lønnsutgifter	kr 607 068
Samlede driftsutgifter;	
reise/overnatting, leie av utstyr, analysearbeid, uforutsett	kr 739 571
Multiconsult; rådgiving, feltarbeid kjerneboring, tegning/rapportering	<u>kr 370 000</u>
Totalt estimert pris	<u>kr 1 716 639</u>

Havnedirektøren har vurdert saken og situasjonen i forhold til eierskapet til tilflotts- og utfyllingsretten som avgjørende for å innstille til en positiv tilbakemelding på denne forespørselen. Det er SRH som eier strandlinjen og derved utfyllingsretten, og kan således skape merverdi for SRH på sikt. SRH har foreslått at kommuneplanavdelingen påtar seg prosjektlederansvaret for undersøkelsene, og at det inngås egen avtale med SRH om ansvarsforhold og dekking av kostnader. SRH har foreslått at dersom en kommer til at en ikke kan gjennomføre utfyllinger i sjø, skal kommunen dekke halvdelen av kostnadene ved undersøkelsen.

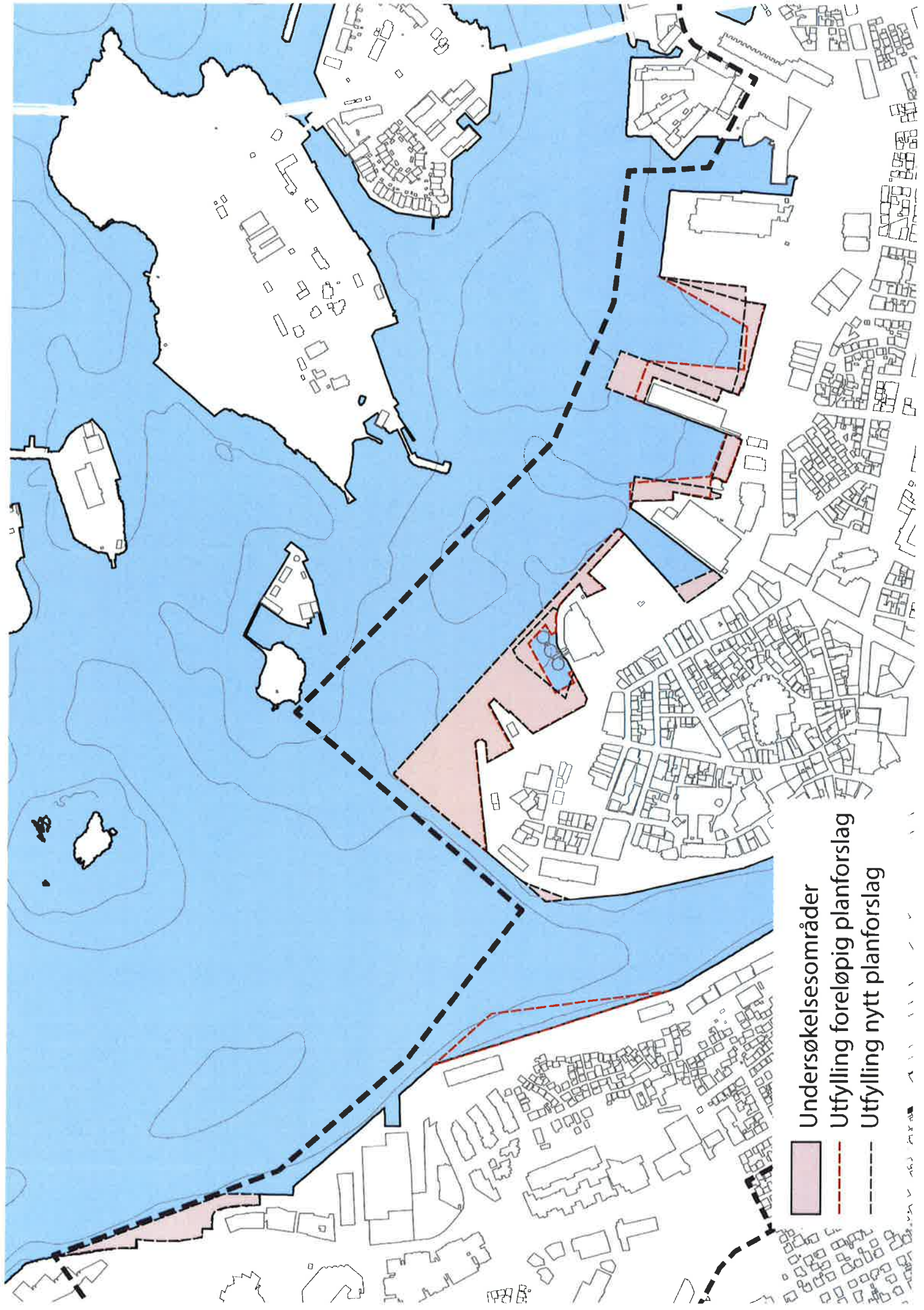
Vedlegg:

Plankart for utfyllingsområder i sjø justert til andre høring av KDP Stavanger sentrum

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



- Undersøelsesområder
- Utfylling foreløpig planforslag
- Utfylling nytt planforslag

Sak 49/15

Cruiseåret 2015



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 49 /15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/154

Saksbeh.: ABA
Innstill. dato: 08.10.2015

Cruisesesongen 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	49/15	27.10.2015	

Forsalg til vedtak:

«Saken tas til orientering.»



Rapport om cruisesesongen 2015

«Godt år, tross nedgang.»

2015 ble et godt år for cruisetrafikken til Stavanger og regionen. En forventet nedgang ble forsterket av fem kansellering på kort varsel, fire på grunn av vær og en på grunn av uventet verkstedopphold. Tross en viss nedgang, ble 2015 det fjerde beste cruiseåret noensinne, og Stavanger befester seg trolig som Norges tredje største cruisehavn etter Bergen og Geiranger. Norge har ca 40 cruisehavner.

I år har 252 000 cruisegjester fra 144 forskjellige land vært på dagsbesøk i Stavanger og regionen. Gjestene var fordelt på 145 cruiseanløp med 55 forskjellige skip fra 25 rederier. Anløpene bragte også 97 000 mannskapsmedlemmer til Stavanger. Neste år ventes cruisetrafikken å øke igjen og utsiktene for 2017 gir også grunn til optimisme.

År	Cruiseskip anløp	Passasjerer antall	Gjester gj.snitt pr anløp
2007	56	67 551	1 206
2008	93	126 000	1 355
2009	99	147 405	1 489
2010	111	176 000	1 586
2011	130	215 000	1 654
2012	165	277 000	1 679
2013	197	345 000	1 751
2014	159	262 000	1 648
2015*	145	252 000	1 738
2016 prognose	160	300 000	1 875

*) Fra 2015 er for første gang «Gann» sine 5 cruise med totalt ca 500 gjester med på statistikken. Dermed føres statistikken likt i alle norske havner.

Det var på forhånd ventet en nedgang for Norge som helhet. Noen norske cruisedestinasjoner har i år merket denne nedgangen godt. Men Stavanger fikk mindre nedgang enn de fleste andre. På tross av tjue færre cruiseanløp, ble det bare en mindre nedgang i antall cruisegjester. Skipene som besøkte Stavanger i år var større, nyere og dermed også noe renere miljømessig enn tidligere år.

Gjestene i år kom fra hele 144 ulike land, som er ti flere enn i fjor. Blant cruisegjestene var det flest britiske (snaut 30%). Antall amerikaner gikk godt opp, mens antall tyskere gikk noe ned.

Nasjon	2014	2015
UK	78 310	74 462
Tyskland	77 127	61 727
USA	15 756	21 697
Spania	17 460	18 172
Frankrike	19 054	18 146
Italia	9 755	10 484
Nederland	5 650	9 628
Belgia	6 882	6 259



De tre hyppigste skipene i år var MSC Orchestra (9 anløp), Horizon (8) og Costa Fortuna (7). De rederiene som sender flest skip til Stavanger er P&O 18 (19), AIDA15 (14) og Holland America Line 12 (13).

Cruiseanløpene var også i år godt fordelt på ulike dager. De aller fleste cruiseskipene kom på ukens fire første dager. En enkel dag var det fem cruiseskip på besøk og to dager var fire skip inne samtidig. Det var også i år relativt få anløp i helgene. Det var også cruiseфриe dager og helger, selv i de tre travleste månedene (juni-august).

I følge den nasjonale turismeundersøkelsen fra Innovasjon Norge, bruker en cruisegjest gjennomsnittlig kr 860 i land i hver havn et cruiseskip besøker. Undersøkelsen skiller ikke mellom store byer og små anløpssteder. Det kan antas at forbruket er større i byene enn på mange av de mindre stedene. Cruisetraffikk gir dermed et betydelig bidrag til regional verdiskaping, til glede for næringsliv, museer og andre attraksjoner.

De senere års cruiseutvikling i Stavanger støtter seg på vedtak i folkevalgte organer og er et samarbeid mellom kommunen og Stavangerregionen Havn IKS.

Utfordringer

Å skaffe Stavanger cruiseanløp er en løpende prosess, hvor tilstedeværelse i relevante fora og pleie og utvidelse av egnede nettverk og kontaktpersoner er viktige aktiviteter. Det skjer stadig endringer både i organisering av rederiene og mht hvem som bekler de ulike posisjonene. Å holde oversikt over dette er en kontinuerlig prosess.

Stavanger har kun én kai som kan ta de lengste cruiseskipene. Det fører til at flere anløpsønsker må avvises, når Strandkaia er opptatt. De lengste skipene er blant de nyeste i bransjen. Dermed er de også blant de reneste med minst negativt miljøavtrykk.

Stavangers cruisevirksomhet synes å ha et godt omdømme på hjemmebane. Innvendinger finnes og ytres, men er så lang håndterbare. Det kan i det nærmeste ventes økt fokus på cruisevirksomhetens påvirkning på det ytre miljø. Ventelig vil utslipp til luft og støy ved landligge bli tema som krever god håndtering fra havnens side. Mht støyklager er det viktig at slike håndteres med forståelse, interesse og god dialog med klagere.

Mht utslipp til luft blir utfordringen å skape forståelse for at gode løsninger er underveis, men ligger noe frem i tid. Landstrøm nevnes som alfa omega, men er pt neppe realistisk.

Interesseorganisasjoner, politikere og media nevner stadig landstrøm, uten hensyntaken til kostnader og realisme. Å legge til rette for landstrøm for store cruiseskip vil kreve betydelige offentlige midler, som ellers kunne bli brukt til mer nyttige utviklingsformål. Svært få av de skipene som seiler i våre farvann kan, eller er planlagt utstyrt for å ta imot landstrøm. Landstrøm har ikke samme fokus i cruisebransjen som for få år siden.

Det gode er at cruisebransjen det siste året selv har tatt initiativer for å redusere miljøavtrykkene av sin virksomhet. De nye cruiseskipene som er under bygging, eller alt er tatt i bruk, vil seile med utstyr som både reduserer utslipp til luft, samtidig som drivstoff spares. Ett av disse skipene viste seg fram i Stavanger i år. Miljøteknologien ombord reduserer utslipp til luft med over 90% og reduserer drivstoffbruk med over 30%.

Det er nå 41 cruiseskip under bygging i verden og mange av disse er ment for våre farvann. Samtidig som nye og "renere" skip tas i bruk, utstyres en betydelig del av den eksisterende flåten med



miljøbesparende teknologi. Om fem år kommer de fire første gassdrevne cruiseskipene i trafikk. Havner som kan tilby etterfylling av LNG vil da ha konkurransefortrinn.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Sak 50/15

Medarbeiderundersøkelsen 2015



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 50 /15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: /

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 12.10.2015

Medarbeiderundersøkelsen 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	50/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Saken tas til orientering.»



Bakgrunn

I følge arbeidsmiljøloven skal virksomheter regelmessig kartlegge arbeidsmiljøet, og SRH har målsatt å gjennomføre en medarbeiderundersøkelse annet hvert år.

God produktivitet, god arbeidshelse, arbeidsglede og andre forhold på arbeidsplassen er komplekse sammenhenger som er viktige ingredienser til selskapets verdiskaping. Blant annet med bakgrunn i dette ønsket SRH og SR Havnedrift å gjøre et mer grundig arbeid i gjennomføring av medarbeiderundersøkelsen i 2015, og at de ansatte skulle bli mer involvert både i forkant og i etterkant enn ved tidligere undersøkelser.

Compendia tilbyr rådgiving og gjennomføring av medarbeiderundersøkelser, og med gode erfaringer de siste årene med rådgiving og bruk av deres elektroniske håndbøker innenfor Personal og HMS/Kvalitet var det naturlig å be dem om å bistå SRH i dette arbeidet.

Compendia benytter en standardisert nordisk undersøkelsesmetodikk som heter QPS Nordic og er sertifisert til å veilede og analysere materialet ved bruken av verktøyet.

Det elektroniske spørreskjemaet har standardiserte spørsmål innenfor ulike tema, og tilbyr også en del der selskapet kan lage sine egne spørsmål som en ønsker å undersøke nærmere. Resultatet fra den standardiserte delen sammenlignes med resultatene fra alle andre selskaper i Norden som har utført undersøkelsen.

Undersøkelsen viser en status her og nå; en «temperatur» på hvordan medarbeiderne opplever egen arbeidssituasjon. Resultatene skal brukes aktivt i etterkant til å videreutvikle et godt arbeidsmiljø.

Medarbeiderundersøkelsen

Medarbeiderundersøkelsen for SRH er utarbeidet med veiledning fra Compendia og i samarbeid med ledelsen og de tillitsvalgte i konsernet. I forkant av gjennomføringen gav Mette Reitan fra Compendia en grundig presentasjon i allmøte for de ansatte om hva formålet med undersøkelsen var og hva det er ønskelig å bruke resultatene til. Hun oppfordret deltakelse fra samtlige slik at SRH fikk et best mulig utgangspunkt for det videre arbeidet. Etter at undersøkelsen var gjennomført presenterte Mette Reitan en sammenfattet rapport i allmøte, og var glad for å kunne formidle at det var 100% svarprosent.

Compendia hadde før fremleggelsen av resultatet i allmøte en gjennomgang med øverste ledelse i konsernet; havnedirektøren og daglig leder i SR Havnedrift. Det er planlagt videre gjennomgang og veiledning i bruken av resultatene med ledere og ansatte i deres respektive avdelinger i konsernet. Materialet vil videre bli fulgt opp i både medarbeidersamtaler og løpende forbedringsarbeid. Ledere med personalansvar får anledning til å benytte seg av ekstern kompetanse etter eget behov.

Mette Reitan er til stede under saksfremlegget og presenterer medarbeidersundersøkelsen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Sak 51/15

Styrets egevaluering 2015



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 51/15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/154

Saksbeh.: Hilde Frøyland
Innstill. dato: 28.09.2015

Styrets egnevaluering 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	51/15	27.10.2015	

Resultatene fra egnevalueringen fremlegges for styret.



Bakgrunn

Det er utbredt tradisjon for at profesjonelle styrer gjennomfører årlige egenevalueringer. Stavanger kommune sin eierstrategi stiller krav til å foreta en egenevaluering av styret med hensyn til både kompetanse og utført arbeid. Eierstrategien uttrykker at «egenevalueringen bør inkludere en vurdering av styrets sammensetning og måten styret fungerer på både individuelt og som gruppe i forhold til de mål som er satt for arbeidet».

Styret har også i år foretatt en egenevaluering hvor styrets medlemmer har besvart spørsmål som skal danne grunnlaget for diskusjon i styremøtet.

Undersøkelsen

Rogaland Revisjon har utført undersøkelsen ved bruk av samme type elektroniske spørreskjema som ble brukt i 2014.

Spørsmålene er delt inn i emner som blant annet vurderer:

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

Besvarelser

Det er mottatt i alt 5 besvarelser av 8 utsendte evalueringer. Det er sendt ut to purringer. Svarprosenten var i 2015 på 63% mot 78% i 2014.

Svarene skulle gis på en skala fra 1 til 6, hvor 6 representerer den beste vurderingen. Det forekommer ingen svar som er under verdien 4,2. Laveste verdi i 2014 var 4,0. Gjennomsnittsvurderingen av alle spørsmålene er **på 5,13** mot 4,95 i 2014.

Vedlegg:

Resultat fra egenevalueringen av styret i Stavangerregionen Havn IKS for 2015 og 2014 (3 sider).

Stavangerregionen Havn IKS

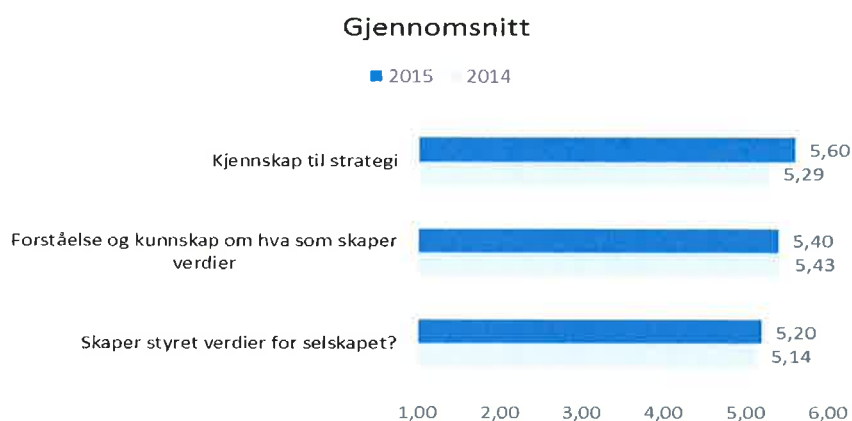
Merete Eik

Havnedirektør

Resultater fra spørreundersøkelse i styret i Stavangerregionen Havn IKS 2015 og 2014

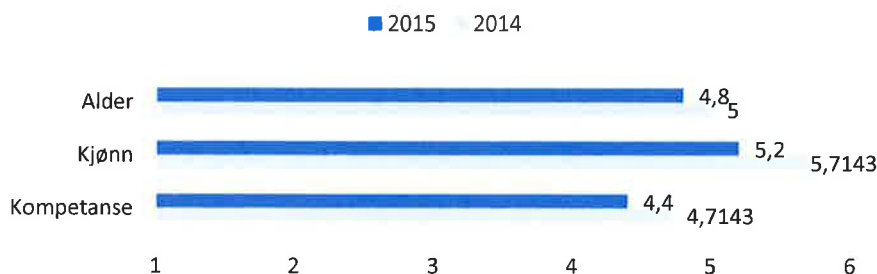
	2014	2015
Undersøkelse sendt til	9	8
Antall respondenter	7	5

Spørsmål 1-3



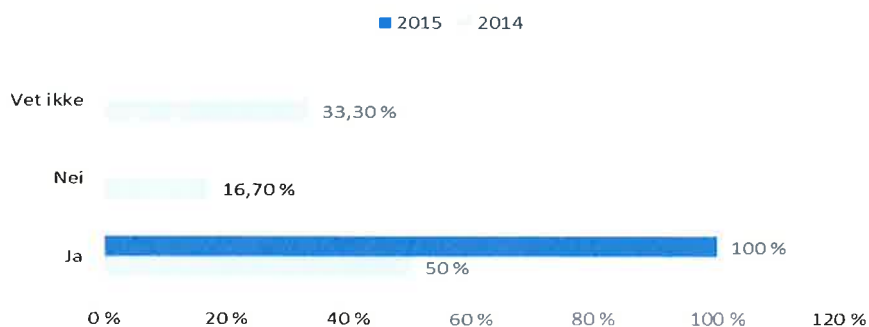
Spørsmål 4

Mener du styret er riktig sammensatt for selskapet ift.



Spørsmål 5

Mener du styremedlemmers habilitet er blitt vurdert i tilstrekkelig grad?



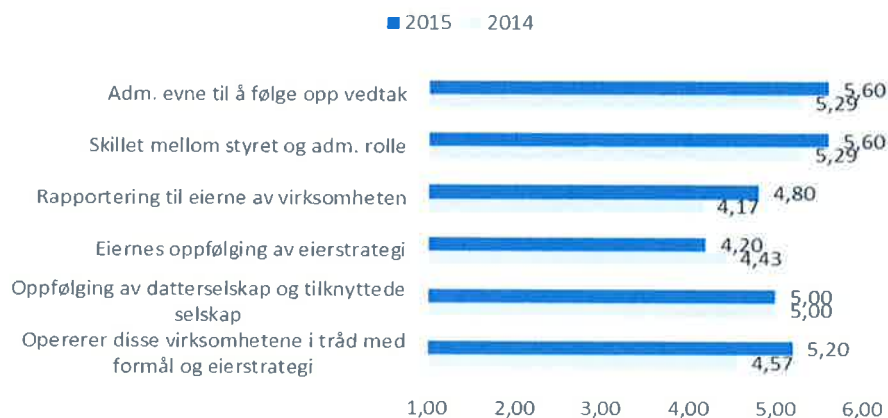
Spørsmål 6-7

Gjennomsnitt



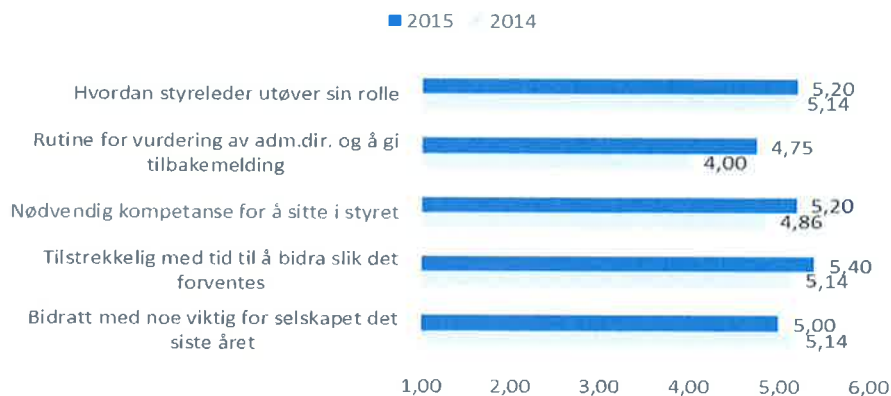
Spørsmål 8-13

Gjennomsnitt



Spørsmål 14-18

Gjennomsnitt



Spørsmål 19. Er det spesielle utfordringer for styret du vil trekke frem? Har du andre kommentarer?

2015:

- Vanskelig å få totaloversikt i forhold til satsing i Riasavika havn.
- Hadde andre IKS'er vært like godt administrert av både administrasjon og styre så hadde "IKS-verden" vært mye enklere. Dette på tross av at mange vanskelige saker har vært på sakskartet.

2014:

- For mye av styrets arbeid er knyttet til den største eieren Stavanger kommune. Det er for mye fokus på cruisetrafikken og festivaler i Vågen. Selskapet har lite fokus på å få mer gods over fra vei til sjø. Havneavgiftene er 30 % høyere enn konkurrentene. Dette forsterker regionens rykte som den dyre byen. Økonomien i selskapet er god - noe som i hovedsak skyldes god betalingsevne i oljesektoren, men annet gods overføres stadig til veitransport. Hvilke verdier som skal skapes er lite definert. Samfunnsansvar og nasjonale mål er lite diskutert i styret.
- Viktig å se havnene i sammenheng, utvidet samarbeid. Det arbeider daglig leder bra med.

Sak 52/15

«Styrets melding til eierne 2015»

- Tekstmateriell



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 52 /15
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: /

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 12.10.2015

Styrets melding til eierne 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	52/15	27.10.2015	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner Styrets melding til eierne 2015.»





Bakgrunn

Styret i Stavangerregionen Havn IKS gir gjennom dokumentet «Styrets melding til eierne 2015» de fire eierkommunene en melding om selskapets aktivitet og ståsted pr 2015 og utsiktene for årene fremover. Dette er andre utgave av «Styrets melding til eierne», som kommer en gang i hver kommunestyreperiode. Meldingen kommer i tillegg til de vanlige årsrapporter som selskapet avlegger i henhold til lovverket.

Vedlagt er tekstmateriellet til «Styrets melding til eierne 2015»

Rapporten skal settes opp av Aldente reklamebyrå som stående pdf-fil med diagrammer og bilder i tillegg til tekstmateriellet.

Rapporten skal være ferdig til eiermøtet den 4. november 2015.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Innhold

- 1. Forord**
- 2. Stavangerregionen Havn IKS – mål og strategier**
 - 2.1 Selskapets formål
 - 2.2 Havnesamarbeid i regionen
 - 2.3 Strategiplan 2015-2017
- 3. Kort om historien og utvikling av selskapet**
 - 3.1 Historisk utvikling
 - 3.2 Dagens selskapsorganisering
- 4. Trender og markedsutvikling**
- 5. Omtale av funksjonsområder**
 - 5.1 Myndighetsoppgaver / forvaltningsoppgaver
 - 5.2 Havnedrift
 - 5.3 Eiendomsutvikling
- 6. Omtale av selskaper hvor Stavangerregionen IKS har eierinteresser**
 - 6.1 Risavika Havn AS
 - 6.2 Risavika Eiendom AS
- 7. Selskapets økonomi**
- 8. Selskapets styrende organer**
 - 8.1 Representantskapet
 - 8.2 Styret i morselskapet
 - 8.3 Styret i driftsselskapet
 - 8.4 Styret i eiendomsselskapet
 - 8.5 Konsernledelsen

1. Forord

Styret i Stavangerregionen Havn IKS gir gjennom dette dokumentet de fire eierkommunene en melding om selskapets aktivitet og ståsted pr 2015 og utsiktene for årene fremover. Dette er andre utgave av «Styrets melding til eierne», som kommer en gang i hver kommunestyreperiode. Meldingen kommer i tillegg til de vanlige årsrapporter som selskapet avlegger i henhold til lovverket.

Siden forrige Eiermelding i 2010 har styret ansatt ny havnedirektør, Merete Eik, som startet i oktober 2013. Hun kom fra stillingen som direktør for Rogaland Teater. To av områdene som har hatt høy prioritet hos ny havnedirektør har vært å løfte fram strategi og profilering av selskapet, og å involvere de ansatte i dette arbeidet.

Strategiplan 2015-2017 ble vedtatt av styret 30.09.2014 og legges fram i denne meldingen. Den brukes aktivt i selskapet, og er regelmessig tema i allmøter for ansatte. Et av de fire hovedmålene i strategiplanen er «å fremstå med en gjenkjennelig profil for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikknutepunkt». Med en stor andel internasjonale kunder ble det etablert et slagord konsept som ivaretar dette, samtidig som det er beskrivende for omfanget av hva selskapet tilbyr markedet. I tillegg ønsket en seg et slagord som hadde noe ekstra ved seg slik at det blir lagt merke til. Slagordet «close to...» gir et mangfold av muligheter som en rød tråd i profileringen, for eksempel close to business, close to people, close to festivals.

Strategiplanen fokuserer på at Stavangerregionen Havn IKS skal tilby attraktive og konkurransedyktige havner, og bidra med å skape konkurransekraft for det regionale næringslivet. Selskapet ønsker samtidig å bygge gode relasjoner til innbyggerne og gjester i Stavanger havn, og arrangerte for første gang Havnelangs den 20. juni 2015. Havnelangs var et lørdagsarrangement hvor over 40 havneaktører viste fram bredden av det som skjer i en havn. Det ble et svært vellykket arrangement, som en har satt mål av seg å arrangere annet hvert år.

Kystforvaltningen og havne- og sjøtransporten ble ved sist Stortingsvalg en del av Samferdselsdepartementet. Det gir gode forutsetninger for å samordne utvikling av infrastrukturen til sjøs og effektive havner med vei og jernbane, som er avgjørende for å hente ut kapasiteten og miljøgevinsten av å flytte mest mulig transport fra vei til sjø. Havnevirkomheten i regionen vil i årene som kommer få bedre rammevilkår etter hvert som de store vei- og tunnelprosjektene i E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim bygges ut.

Stavangerregionen Havn IKS har primært ansvaret for havneaktiviteter i kommunene Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy, men er også bevisst sitt regionale og nasjonale medansvar for transport til sjøs. Selskapet har derfor tatt initiativ til å utrede et mulig regionalt samarbeid mellom seks havner, der formålet er å øke godsstrømmer til regionen og se på potensiale for effektivisering sammen.

Styret i Stavangerregionen Havn IKS utfører sitt arbeid i tro på at det er i samsvar med kommunenes eierstrategier, og med mål om å opprettholde og videreutvikle et effektivt og attraktivt havnedistrikt som bidrar til å styrke konkurranseevnen til det regionale næringslivet.

God og langsiktig arealplanlegging er i så måte avgjørende. Arbeidet med ny kommunedelplan for Stavanger sentrum viser hittil en plan med sentrumsutvikling og havneutvikling i godt samspill. Stavangerregionen Havn IKS utfordres av arealutvikling i alle eierkommunene i årene som kommer, og styret har tro på at selskapet og eierkommunene vil samhandle godt om dette.

Sissel Knutsen Hegdal
Styreleder

2. Stavangerregionen Havn IKS - mål og strategier

2.1 Selskapets formål

Stavangerregionen Havn IKS skal være en aktiv aktør i utbygging av havneanlegg i regionen og være en pådriver for kontinuerlig utvikling av havner og maritim infrastruktur i regionen.

Selskapets eiere legger til grunn et langsiktig perspektiv for de investeringer som selskapet deltar i og i utviklingen av konsernet.

Stavangerregionen Havn IKS har følgende formål som er fastlagt i selskapsavtalen:

- Planlegge, utvikle, samordne og tilrettelegge driften av selskapets havneanlegg
- Samordne de kommunale havneressurser i eierkommunene slik at de utgjør et konkurransedyktig havnetilbud
- Utøve den myndighet og ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven
- Selskapet kan inngå samarbeidsavtaler med kommuner, andre selskaper og virksomheter
- Selskapet kan delta på eiersiden i andre selskaper, når dette ligger innenfor selskapets formål og de rammer kommuneloven og eventuelt lovverk angir for kommunens deltakelse i andre virksomheter.

2.2 Havnesamarbeid i regionen

Regionen har to sentrale intermodale terminaler; båt-bil i Risavika havn og jernbane-bil ved godsterminalen i Ganddal. Disse har stor kapasitet til å betjene økte volumer i regionen, men vil også kunne ta betydelig større volumer av den økende nasjonale og internasjonale transporten av containere og gods til og fra Sør-Vestlandet. Det vil være avgjørende for å lykkes med å utvikle Risavika havn at en tar en større andel av de nasjonale varestrømmene, og da i særlig grad varer til og fra Vestlandet. De største mulighetene for økt havneaktivitet finnes innen containertrafikk.

Med bakgrunn i dette tok Stavangerregionen Havn IKS initiativ til å utrede et regionalt samarbeid mellom seks havner på Sør-Vestlandet. Utredningsarbeidet har navnet RogAlliansen og de øvrige havnene er Risavika Havn, Sandnes Havn, Karmsund Havnevesen, Haugaland Næringspark /Gismarvik og Egersund Næring og Havn. Første del av utredningsarbeidet er gjennomført, og det legges til grunn at formålet det skal samarbeides om er å flytte gods fra vei til sjø. Andre del av utredningsarbeidet er helt i startfasen, og skal utrede mer konkret hvordan havnene kan samarbeide. Prosjektet fremstår som både innovativt og banebrytende. Samferdselsdepartementet har bevilget kr 750 000 til den andre fasen av utredningsarbeidet, som er det største beløpet som hittil er gitt av midler avsatt til havnesamarbeid i statsbudsjettet for 2015 – som er sterkt knyttet til regjeringens nye havnestrategi.

Parallelt med utredningsarbeidet om havnesamarbeid har Stavangerregionen Havn IKS og Risavika Havn AS, med deres datterselskap Risavika Terminal AS, sammen utarbeidet en ny profil med formål å øke godsstrømmer til Risavika havn. Som et av verktøyene i arbeidet med å **flytte gods fra vei til sjø** har en tro på at en synlig profilering vil gi et løft i det internasjonale markedet. Med lansering av kommunikasjonskonseptet «Westport» sammen med presentasjon av nye digitale løsninger for en mer

effektiv drift av havneterminalen i Risavika har en tro på at det kan være ett skritt videre for å få bli lagt merke til i markedet som den første store godshavnen skip fra Europa møter på Vestlandet. Lanseringen av Risavika havn som **Westport** i oktober 2015 formidler at havnen er et sentralt intermodalt logistikknutepunkt for både for innenlands- og utenlands varetransport med Smart-teknologi for adgangs- og varekontroll, effektiv håndtering og stabling av containere (kommer i 2017), grønne løsninger ved salg av LNG til maritim næring og at landstrøm vil bli tilgjengelig for skip på sikt.

Westport kan etter hvert bli brukt som en paraply-profilering for det regionale havnesamarbeidet som utredes for RogAlliansen.

2.3 Strategiplan 2015-2017

Strategiplan 2015-2017 for konsernet med ny profilering, ny visjon og nytt slagord er utarbeidet som et godt teamarbeid der samtlige ansatte har bidratt. Aldri før har en hatt så bred og god involvering fra ansatte i utarbeidelsen av selskapets strategi. Strategiplanen er heller ikke lagt bort etter at den ble vedtatt av styret; det arbeides jevnlig i allmøter med tiltakene. Oppfølging av tiltakene gjøres i faste ukesmøter med de ansvarlige for hvert virksomhetsområde i konsernet. Status på oppfølging av handlingsplan rapporteres halvårlig til styret.

Visjon:	Stavangerregionen havn skal være Nord-Europas mest profesjonelle, hyggelige og attraktive havn
Overordnet mål:	Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester
Verdier:	Dedikert – Trygg – Smart
Slagord:	close to...

Mål og Handlingsplan

HVEM	HVOR
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: Å 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: Å 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: Å 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: Å vurdere samarbeid med andre for å imøtekomme markedets behov - Fordele oppgaver med andre havner, mer spesialisering - Utvikle nye områder med eiendomsutviklere C: Å påvirke myndigheter i fht styrket infrastruktur - Arbeide aktivt mht påvirkning ovenfor sentrale politikere for en styrket infrastruktur - Vurdere tiltak som styrker sjøtransporten
HVA	HVORDAN
Vi skal ha et ha et bredt spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som skaper konkurransekraft for regionens næringsliv. Dette innebærer: A: Å 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 leverandørindustrien - 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: Å øke inntektene og ha solid økonomi - Flere leietakere / øke antall havneaktører - Skaffe arealer til havneaktører - Øke aktiviteten - Vurdere prosjekter for egeninntjening til bruk i fremtidige havneinvesteringer - Ha en god EK og trygg likviditetsandel - Definere gjeldsgrad for investeringsmuligheter B: Å ha et sunt arbeidsmiljø - Ha medarbeidere som er stolte av og lojale mot havnen - Ha motiverte, nysgjerrige og engasjerte medarbeidere C: Å ha omstillingsdyktig og fleksible personalressurser - Kontinuerlig å 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

3. Kort om historien og utvikling av selskapet

3.1 Historisk utvikling

Stavanger havns historie strekker seg helt tilbake til midten av 1600-tallet. I 1670 ble den første havnefogd ansatt i Stavanger. Havnene var den gang betegnet som «kronens eie» og det som ble innkassert av avgifter ble via byfogden formidlet til statskassen. Frem til 1735 var havnefogdens befatning stort sett av politimessig art.

I 1735 kom det en «kongelig forordning» som i hovedsak gikk ut på at de større havnene skulle etablere et havneoppsyn med en havnefogd som leder for å holde orden i havnen og innkreve de lovbestemte avgifter. Den lokale råderetten over havnene ble mer fremtredende i 1837 da det ble nedsatt en «havnecommission» bestående av politisk valgte representanter. Det lokale selvstyret over havnene ble innført i 1933 med hjemmel i en havnelov der havnene også ble egne rettssubjekter. Ifølge denne loven ble havnevesenet en egen etat i kommunen med et sterkt selvstyre. Havnefogden ble i lovens forstand betraktet som statstjenestemann, men underlagt havnestyrets myndighetsområde.

Havnenes tilknytning til staten ble etter hvert av mange lokalpolitikere ansett som en udemokratisk styringsform. Den nye havneloven av 08.06.1984 ga således kommunene råderetten over havnene. Dog ble en del særrettigheter hjemlet havnevesenet som etat, blant annet at havnens inntekter fortsatt skulle bokføres i egen havnekaske og kun benyttes til havneformål. Stavanger kommune besluttet at havnen skulle organiseres som en egen bedrift med hjemmel i kommunelovens § 28.

En ny fase i den regionale havneutviklingen startet i 1992 da selskapet Stavanger Interkommunale Havnevesen ble etablert med kommunene Stavanger, Randaberg og Rennesøy som eiere.

Fra 01.01.2000 kom også Sola kommune med i det interkommunale havneselskapet som fikk navnet Stavanger Interkommunale Havn IKS.

Fra 01.01.2007 ble det foretatt en omorganisering av selskapet ved at forvaltning og drift ble skilt i to selskaper. Da fikk morselskapet navnet Stavangerregionen Havn IKS.

Historisk informasjon om det freda kontorbygget til Stavangerregionen Havn IKS - den gamle tollboden i Strandkaiaen 46 - kan leses på www.byhistoriskforening.org/byhistorisk_skilting/10_tollboden

3.2 Dagens selskapsorganisering

Stavangerregionen Havn IKS er morselskap i konsernet og har som viktigste oppgave å ivareta eierrollen i datterselskaper og deltakende selskaper. Selskapet ivaretar også de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene for konsernet i Stavanger havnedistrikt samt arealutvikling, strategisk- og markedsrettet arbeid og sikringsarbeid. Morselskapet har 4 ansatte.

Stavangerregionen Havn IKS får foretatt sine regnskapsfunksjoner og deler av de administrative oppgavene av det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS. Selskapet ivaretar drift og

vedlikehold i havner og terminaler som er i konsernets eie. Selskapet leier kaier, arealer og bygninger av morselskapet og fremleier disse til havnens brukere. Selskapet tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, utarbeider grunnlagsmateriale for statistikk og fakturerer havnens kunder for bruken av havnens kaier, bygninger og utstyr. Driftsselskapet har også oppgaven med å utøve de sikkerhets- og beredskapsmessige funksjoner. Selskapet har for tiden 18 ansatte.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS er et heleid datterselskap av Stavangerregionen Havn IKS. Eiendomsselskapet ble opprettet i forbindelse med omorganiseringen av havnekonsernet. Selskapet eier konsernets bygninger i området som tidligere ble omtalt som Sola havn i Risavika. Selskapet har ingen ansatte. Drift og utleie av bygningene samt regnskapsfunksjonen utføres av søsterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS basert på interne, forretningsmessige avtaler.

4. Trender og markedsutsikter

Tidene preges av et mer positivt stabilt USA – høyt, men stabilisert arbeidsledighetsnivå i Europa, og et usikkert Asia hvorav man venter på retningsgivning. Geografiske avstander betyr mindre og globale endringer fanger oss raskere. Det viktige er hvordan vi responderer på endringene.

Lokalt har vi opplevd en jevn oppgang de siste ca 14 årene. Finanskrisen i 2008 ga oss en liten merkbar dipp, og vi fikk ikke den forventede syv års syklusen med oppgang etterfulgt av brems. Dette kan ha bidratt til at nedgangen i oljebransjen denne gangen har gjort regionen mindre konkurransedyktig. For lang oppgangstid har bidratt til eskalerte kostnader, i hovedsak lønn, og en stiller dårlig rustet til et annet inntektsbilde. Vi er nå inne i en mer langvarig konjunkturedgang med halverte oljepriser.

Nedgangen satte inn for alvor i regionen i 2014, og for 2017-2018 er det kommunisert forventninger om en mer stabil periode med høyere oljepriser. Men lav oljepris er den nye normalen ifølge Konjunkturbarometeret til SR-Bank. Det betyr at næringen ruster seg for fremtiden i disse dager, kloke hoder skifter bransjer, og mye tyder på at uroen i markedet medfører etablering av en sterkere gründerkultur.

Offshore bransjen er en betydelig aktør for Stavangerregionen Havn. Nordsjøbassenget er det eneste som har et fungerende spot marked, som igjen gir gode inntekter til havnen. Her er det viktig å være på tilbudssiden og møte de krav som stilles, og gjerne bidra med det lille ekstra for å gjøre Stavangerregionen Havn mest attraktiv. Bergen og Aberdeen konkurrerer i det samme markedet.

Det er for tiden en overkapasitet på fartøy som PSV (forsyningsskip) og AHTS (ankerhåndteringsskip). Riggmarkedet har betydelig nedgang, i tillegg til jevnt mindre aktivitet. Uroen i Brasil sender ytterligere norskeide skip opp til Nordsjøbassenget. Flere kontrakter på skip som er signert tidligere og bygges fortløpende, eller ferdigstilles i disse dager. Det antas at ca 100 skip legges i opplag ut 2015, og Stavangerregionen Havn jobber med å møte markedet ved å tilby opplagsplasser. Dette gir lavere fortjeneste i forhold til midlertidig kaiplass, men gir langsiktighet og er det markedet etterspør. I tillegg får en utnyttet kapasiteten i mindre sentrale havneområder.

Spot markedet vil være tilstede, men med flere fartøy i opplagsbøyer og mindre aktivitet en tid fremover, kan medføre lavere havneaktivitet. Det er også forventet en generell nedgang i forbruk, som igjen vil merkes på varehandel og tilhørende import og transport ved havneanleggene.

Fartøy i internasjonal transport er store, avanserte og kapitalkrevende. Dette har medvirket til en sterkere konsolidering blant transportørene og antall aktører er redusert kraftig. Krav til terrorsikring (ISPS) og miljø gir ytterligere bidrag til denne utviklingen.

For havnene innebærer dette at en må kunne tilby effektiv infrastruktur og korte liggetider for at rederiene vil anløpe. Havnene må også kontinuerlig møte nye krav og forventninger som følge av endringer i varestrømmer og godsgrunnlag. Tilstrekkelige kailengder, arealer og krankapasitet, med tilhørende moderne utstyr for godshåndtering er en forutsetning.

Intelligente logistikksystemer som utvikles av de store vareeierne legger i økende grad føringer for nye logistikk konsepter.

Gode intermodale løsninger som gir muligheter for å kombinere sjøtransport med bane, bil eller fly er en forutsetning for å utvikle seg som et internasjonalt logistikknutepunkt. Regionen har moderne godsterminaler for sjø (Risavika – Westport), jernbane (Gandal) og fly (Sola Flyplass). God veikapasitet mellom de ulike terminalene i regionen er viktig for å utnytte terminalene best mulig.

Transportkorridor Vest, Ryfast og Rogfast er alle vedtatt og til dels igangsatt - veiprosjekter som vil styrke konkurransekraften. Disse samlet vil lette vareflyt betydelig både på tidsbruk og tilgjengelighet lokalt og til regionen.

Gods- og Westportsatsningen til Stavangerregionen Havn og Risavika Havn er i denne forbindelse fremtidsrettet:

- Europas største havn på salg av LNG til skipsfart og maritim næring.
- **Smart Space**; en løsning for mer effektiv håndtering og stabling av containere, femdobler en kapasiteten til 150.000 TEU – ferdigstilt 2017.
- **Smart Environment**; Westport er tungt inne i prosjekter der målet er å utvikle nye grønne løsninger for energi til skipsfarten.
- **Smart Harbor**; en felles programvare som gir alle involverte parter full oversikt over godsstrømmen. Det gjør det lettere for alle involverte å planlegge bedre.
- **Smart Gate**; en automatisert, digital løsning for tilstandskontroll av gods og lastebærere som halverer kundens ventetid.

Det meste er på plass i dag for å håndtere enda større volum, inkludert gode kran muligheter og landareal. Dette er alle elementer som vil gjøre Westport attraktiv både nasjonalt og internasjonalt.

Det skjer **store strukturelle endringer** hos rederiene og de store transport- og logistikkselskapene. Det blir stadig færre aktører, og disse må ha volumvekst for å oppnå skalafordeler og effektiv utnyttelse av

sine transportsystemer. De aktørene som er igjen blir stadig større og får økt makt over styringen av varestrømmene. Det er derfor av stor strategisk betydning at en makter å inngå avtaler med flere av de store internasjonale rederiene. Dette kan gjerne skje i et samspill med flere av de store vareeierne.

Her er det i tillegg viktig å etablere og tilrettelegge for et større og bredere attraktivt logistikkmiljø. Gjerne i kombinasjon med en egen utdanningsgren. Dette for å ta opp kampen med de store etableringene på Østlandet som bidrar til å tvinge varestrømmen inn mot øst, før det tar veibanen vestover.

Miljøfokuset og grønne løsninger er en klar trend i de fleste bransjer og vareeierne etterspør i økende grad miljøvennlige løsninger hos transportørselskapene. Sjøtransport har i utgangspunktet klare miljømessige fortrinn og bør kunne forsterke sin andel av den totale godstransporten. Samtidig stilles det også innen sjøtransporten krav om å bruke fartøy med redusert utslipp av klimagasser, for eksempel fartøyer med gass (LNG) som drivstoff. I tillegg vil utviklingen gå i retning av grønne løsninger også med hensyn til havnefasiliteter og all aktivitet som drives i havnene.

Stavangerregionen Havn IKS skal i løpet av vinteren gå ut på anbudsforespørsel for etablering av landstrøm ved Strandkaia i Stavanger sentrum. En vurderer ulike tekniske løsninger, og har blant annet sett på landstrømanlegget som Bergen & Omland havn tok i bruk i Bergen sentrum våren 2015.

Risavika Havn AS og Westport har en rekke fortrinn ettersom fremtidsrettede grønne løsninger i stor grad er på plass, se blant annet beskrivelsen av godssatsingen ovenfor.

Mekjarvik havneområde tilbyr nå mulighet til å fylle LNG. Stavangerregionen Havn IKS har også innført rabatter for miljøvennlige skip.

Stavangerregionen Havn IKS har i tillegg som mål å opprette en miljøstrategi med tilhørende miljøregnskap, gjerne i samarbeid med eierkommuner. Dette for å ruste seg og være klar for ny miljøbesparende teknologi, og være fremoverlent og attraktiv.

5. Omtale av selskapets funksjonsområder

Selskapet har tre funksjonsområder: Myndighets- og forvaltningsmessige funksjoner for havnedistriktet, havnedrift og eiendomsutvikling- og forvaltning.

Stavangerregionen Havn IKS (morselskapet) ivaretar de myndighets- og forvaltningsmessige oppgavene knyttet til havnen, samt oppgaver av overordnet strategisk karakter knyttet til havneutviklingen. Selskapet står også som eier av konsernets kaier og de fleste eiendommer som leies ut til det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS. Datterselskapet står for de drifts- og vedlikeholdsrelaterte oppgavene i havnen. Det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havn Eiendom AS eier bygningene i «gamle» Sola havn i Risavika.

5.1 Myndighets- og forvaltningsoppgaver

Gjeldende havne- og farvannslov trådte i kraft 1. januar 2010. Loven beskriver blant annet havnens rolle som myndighetsorgan med presisering av skille mellom forvaltning og drift, avklaring av forvaltningsansvar for farledene, valg av organisasjonsform i havnene, regler for fastsetting av anløpsavgift etter selvkostprinsippet med videre.

De større havnene i Stavangerregionen har på plass godt fungerende planer og operativ beredskap for oljevern, havnesikkerhet og terrorberedskap. Havnene har tilpasset seg rammer og regelverk i den internasjonale loven «The International Ship and Port Facility Code», forkortet til ISPS. Dette er det internasjonale systemet mot terrorsikring av havner, og gjelder for alle terminaler der skip i utenrikstrafikk anløper en norsk havn. Konsekvensene ved manglende oppfyllelse av ISPS-kravene er at skip nektes å anløpe havnen. Kystverket og IMO (FN's internasjonale skipsfartsorganisasjon) kontrollerer regelmessig at terminalene er tilfredsstillende sikret. ESA (EFTA's overvåkingsorgan) kontrollerer Kystverkets implementering av ISPS regelverket.

Tiltak i sjø i Stavanger havnedistrikt skal vedtas av Stavangerregionen Havn IKS. Tiltak på land forvaltes av kommunen.

5.2 Havnedrift

Havnedriften utføres av Stavangerregionen Havnedrift AS. Selskapet planlegger, utvikler, samordner og tilrettelegger driften av de ulike havneanleggene.

Havnedriften har kundesegmenter som spenner seg over cruisetrafikk, offshorerelatert virksomhet og annen godshåndtering, utenriksferjer, innenriks ferjetrafikk, hurtigbåter, diverse andre fartøyer, småbåthavner og opplagsplasser. Kundene er rederier, agenter, speditører og vareeiere – i all hovedsak store og profesjonelle aktører innen logistikk og transportvirksomhet.

- **Offshore relatert gods**

Offshoremarkedet er av stor betydning for Stavangerregionen Havn IKS. Denne virksomheten genererer betydelig sysselsetting, verdiskaping og transportvolum i regionen. Havnene i Stavangerregionen er godt etablerte som logistikk knutepunkter for offshore virksomheten. Drifts- og vedlikeholdsaktiviteter overfor offshoreinstallasjoner i Nordsjøen vil sannsynligvis være stabilt i lang tid fortsatt.

Johan Sverdrup feltet, som skal etableres 140 km vest for Stavanger, er estimert å ha en maksimal produksjon som tilsvarer 25% av oljeproduksjonen på norsk sokkel når alle de fire fasene er utbygd i ca 2025. Bygging av første fase starter i 2018 med produksjonsstart i 2019. Som et av de største funnene på norsk sokkel noensinne, vil feltet kunne bidra med stabil offshore aktivitet i vår region i lang tid.

Offshoremarkedet erfarer nå et globalt «supply sjokk», som en sammenligner med perioden på slutten av 1980-tallet da oljeprisen også falt sterkt på kort tid. Økonomien i Stavangerregionen Havn IKS er foreløpig ikke påvirket av lavere aktivitet.

- **Godstransport for øvrig**

Det har over lang tid vært jevnt økende volum av godstransport til og fra Stavangerregionen. Dette skyldes generell befolkningsvekst i regionen i kombinasjon med velstandsutviklingens effekt på forbruksmønsteret.

Mye av godset som kommer til regionen transporteres på bil fra de store varelagrene i Osloregionen. Det er begrenset med returlast slik at det kjøres mange tomme lasteenheter på veiene mellom vest og øst, som blant annet er uheldig for miljøet. En omlegging i varestrømmene med økt direkte import av varer fra utlandet til havner på Vestlandet vil gi bedre retningsbalanse i vareflyten mellom øst og vest. Økt direkte import kan i neste omgang legge grunnlaget for transittvolumer for transportert videre oppover langs kysten. Det tar tid og er krevende å få til endringer i varestrømmer. Stavangerregionen Havn sin tidligere godsaktivitet ved Bjergsted driftes og videreutvikles i Risavika havn via medeierskapet i Risavika Havn AS med datterselskapet Risavika Terminal AS.

- **Cruise**

Stavanger har de senere årene hatt god vekst i antall anløp av cruiseskip og er på få år blitt Norges tredje største cruisehavn. I 2015 kom det 140 cruiseskip til Stavanger indre havn, med omlag 250 000 passasjerer og 95 000 mannskapsmedlemmer. Stavanger har markert seg som en attraktiv by i cruisemarkedet og scorer godt på tilfredshetsmålinger. I 2016 ventes det ca 160 anløp med en samlet gjestekapasitet på opp mot 320 000. Det er stor pågang av bestillinger også for 2017.

Det er opparbeidet god markedskompetanse på cruisesiden, og havnen er aktivt til stede i ulike internasjonale fora for både å skaffe anløp og gjester til Stavanger. Slik deltakelse har også som formål å følge med i utviklingstrekkene i en del av reiselivet som har stor vekst og preges av nyskapning og optimisme.

Cruiseanløpene gir et godt bidrag til havnens økonomi, men har også fått stor betydning for deler av det lokale næringslivet; transportselskap, turistbaserte virksomheter, handelsnæringen og lignende, samt mange attraksjoner i byen og i regionen, som for eksempel museer og severdigheter. De majestetiske cruiseskipene synes også å være en attraksjon i seg selv for byens brukere og besøkende.

Med bakgrunn i nasjonale reiselivsanalyser fra Innovasjon Norge er det nå grunn til å anslå at årlig verdiskapning i byen og regionen fra cruise gjester og cruisemannskap er i nærheten av en kvart milliard kroner. I tillegg kommer vederlag og avgifter som skip og rederier må betale til havnen og til Kystverket.

- **Utenriks ferjer**

Det har det siste tiåret skjedd store strukturelle endringer når det gjelder ferjetrafikken til utlandet. Dette er delvis på grunn av endringer i folks reisemønstre, men også fordi godstrafikken som benyttet ferjene har funnet nye løsninger. For Stavangerregionen har det resultert i nedleggelse av ferjeruten til England. En gruppe i England jobber imidlertid for å re-etablere ruten, og reiselivsorganisasjoner i Bergen og Stavanger i tillegg til Stavangerregionen Havn IKS har gitt støtteerklæringer til dette arbeidet i form av brev med beskrivelse av betydningen av at denne rutetrafikken gjenopptas.

Fra utenriksterminalen i Risavika går Fjord Line i rutetrafikk til Hirtshals, med anløp også i Bergen. Ruten trafikkeres av to nye LNG-drevne skip med nattseilinger og anløp til Risavika tidlig morgen og avgang til Hirtshals om kvelden. Passasjertrafikken har økt fra 15 000 enheter i 2012 til 40 000 enheter i 2015. Det har vært en formidabel utvikling for gods fra 2012 - fra tiden strekningen ble driftet av «gamle Bergensfjord» - til 2014, med en økning i antall enheter på 150%. Fra 2014 til 2015 ser det ut til å bli en ytterligere vekst på 30%.

- **Annen havnetrafikk**

Det er en betydelig aktivitet knyttet til ferjetrafikken til og fra Ryfylke og by-øyene. Årlige anløp med hurtigbåter er på ca 7 000, mens det er ca 20 000 anløp med ferjer. På sikt vil nye tunneller i Rogfast og Ryfast resultere i nedleggelse av ferjesamband.

Trafikkveksten har vært særlig sterk for transport av turister – særlig innover i Ryfylke og Lysefjorden. Det synes å være et videre utviklingspotensiale innen dette segmentet, og det forventes videre vekst som følge av økende cruisetrafikk.

Åmøyfjorden er aktuelt mobiliseringssted for kranskip og større fartøy. Det er god trafikk av offshorerelaterte fartøy som ligger til kai i Stavanger ved dårlig vær eller i påvente av nye oppdrag.

5.3 Eiendomsutvikling

- **Stavanger**

De fleste av havneanleggene som eies av konsernet 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 som for tiden driftes av Q-Park. Det er ca 1 500 meter kailinje i sentrum.

Den nye kommunedelplanen for Stavanger sentrum, som sannsynligvis legges ut på andre høring innen årsskiftet 2015/2016, innbefatter omstrukturering av eiendommer og arealer som havnen er i besittelse av. Eiendomsutvikling vil således bli en viktigere og mer omfattende del av aktiviteten ved havnen enn tidligere.

- **Sola**

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%. Konsernet Stavangerregionen Havn leier av Risavika Havn AS et uteareal på ca 127 249 m² og 620 meter kailinje.

- **Randaberg**

I Randaberg kommune eier konsernet 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. Konsernet har som målsetning å starte bygging av en ny 185 meter kai her i 2016.

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**

Konsernet eier ingen havnearealer i Rennesøy kommune, men har nylig inngått en leieavtale med kommunen om tilrettelegging og utleie av opplagsplasser ved Hanasand.

6. Omtale av selskaper hvor Stavangerregionen Havn har eierinteresser

I tillegg til selskapene i konsernet har Stavangerregionen Havn IKS eierinteresser i Risavika Havn AS og Risavika Eiendom AS. Nedenfor er kort omtale av selskapene.

- **Risavika Havn AS**

Risavika Havn AS ble etablert i 2004 og eies av Stavangerregionen Havn IKS (45%), NorSea Group AS (34%) og Risavika Eiendom AS (21%). Inkludert Stavangerregionen Havn AS sin eierandel i Risavika Eiendom AS utgjør eierandelen til sammen 49,2%, som utgjør den største eieren i selskapet. Risavika Havn AS eier et landareal på ca 619 000 m² og 1 922 meter kailinje.

Risavika har lange tradisjoner som et viktig havneområde. Havneaktivitet her kan spores tilbake til vikingtiden. I moderne tid har Risavika spilt en viktig rolle som forsyningsbase til industri både offshore og onshore.

Risavika Havn AS har i dag en moderne og fremtidsrettet havn med et helhetlig og attraktivt havnetilbud rettet mot regionale, nasjonale og internasjonale aktører. Havnen arbeider kontinuerlig for å styrke sin posisjon som et intermodalt logistikknutepunkt. Det er i særlig grad tilrettelagt for håndtering av containerbasert gods. Det har de siste årene også vært god vekst i person- og godstrafikk med Danmarksruten til Fjord Line; Hirtshals-Risavika-Bergen. Bruk av hydrogen i havnens kjøretøy, bruk av landstrøm og LNG-fylling til skip gir gode miljøfortrinn.

Risavika Havn AS sine kaier er ISPS-godkjent og definert som EU-havn. Havnens strategiske beliggenhet ved «The Northern Maritime Corridor» gjør at man når kontinentale havner innen 24 timer.

Som en av landets ledende intermodale havner er den viktig for næringsutvikling og verdiskaping i Stavangerregionen og landet for øvrig. Nærheten til Stavanger Lufthavn Sola og godsterminalen på Ganddal i Sandnes gir havnen et konkurransefortrinn. Risavika havn er en sentral del av en omfattende og fremtidsrettet næringsklynge, som blant annet består av ledende internasjonale virksomheter innen

energi og teknologi. Risavika Havn AS ønsker å gi både næringslivet og det offentlige et konkurransefortrinn gjennom effektive og kostnadsbesparende logistikk-løsninger.

Videreutvikling av Risavika havn må ses i sammenheng med øvrig logistikk- og transport aktivitet i regionen. Effektive logistikk-løsninger forutsetter at det er gode tilførselsveier mellom de ulike logistikkarealene. Den pågående utviklingen av E39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim vil etter hvert gi sterkere forbindelser mellom regionene på Vestlandet og sammen med godt utviklede havner vil landsdelen bli mindre transportavhengig av Østlandsområdet. Transportkorridor Vest er en av del-traseene og er under bygging. Det er en viktig hovedveiforbindelse i vestre del av Nord-Jæren fra Sømmevågen ved Sola flyplass i sør, som går langs Risavika havn, og videre til E39 ved Dusavik i nord. Riksveg 509 fra Sømmevågen til Sundekrossen, like etter Hafrsfjord bru, utvides til fire feltsvei der to felt skal være forbeholdt tungtrafikk og kollektiv trafikk. Utbyggingen av Rogfast og Ryfast er ytterligere to av samferdselsprosjektene i Rogaland som vil forbedre rammevilkårene for Risavika som en frekventert intermodal havn.

- **Risavika Eiendom AS**

I 2002 ble selskapet Risavika Eiendom AS etablert. Selskapet kjøpte den om lag 1 000 daa store tomten i Risavika som tidligere huset Shell Raffineri. Bakgrunnen for oppkjøpet var et ønske om å utvikle området til havne- og ulike næringsmessige formål. Stavangerregionen Havn IKS kjøpt seg i juni 2002 inn i selskapet Risavika Eiendom AS med 20%. De øvrige eierne i Risavika Eiendom AS er Norse Group AS 42%, Cator AS 18%, Stangeland Gruppen AS 10% og Bergtor AS og Helland AS med 5% hver.

Da Risavika Havn AS ble opprettet i 2004 kjøpte selskapet de arealene som lå nærmest sjøen.

7. Selskapets økonomi

Konsernets inntekter kan i hovedsak inndeles i fire; anløpsavgift, skipsinntekter, leieinntekter og inntekter av utførte tjenester.

Havne- og farvannsloven regulerer hvilken type vederlag konsernet kan ta for anløp og bruk av kaier. Fartøy over 15 meter som anløper havnens sjøområder må betale anløpsavgift. Slik avgift beregnes pr anløp – uansett om de går til offentlig eller privat kai, og fanges opp elektronisk. Unntatt er orlogsfartøy, Kystverkets fartøy og fartøy som anløper pga skade. Anløpsavgiften skal beregnes etter selvkostprinsippet, og skal dekke kostnader som er knyttet til bileden og havnebassenget. Vederlag for kaileie og annen leie bestemmes av selskapet og følger markedsmessige forhold.

8. Selskapets styrende organer

8.1 Representantskapet

Representantskapet er i henhold til selskapsavtalen § 6 selskapets øverste organ. Medlemmene til representantskapet oppnevnes av eierkommunene.

Det er 5 medlemmer i representantskapet. Stavanger kommune har 2 medlemmer, de øvrige kommunene Sola, Randaberg og Rennesøy 1 medlem hver. Medlemmene er vektet forskjellig når det gjelder antall stemmer. Det er til sammen 15 stemmer i representantskapet, herav har Stavangers representanter til sammen 8 stemmer.

Representantskapet fastsetter Resultatregnskap og Balanse, og tar stilling til anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd innen rammene for drift av havneaktivitet. Videre velger representantskapet styreleder og øvrige medlemmer til styret. Representantskapet velger også revisor. Styrets leder møter i representantskapet.

Representantskapet for Stavangerregionen Havn IKS for perioden 2012 – 2016:

Kommune	Medlemmer	Varamedlemmer
Stavanger	Karl W. Sandvig	Nordal Torstensen
Stavanger	Anne Torill Stensberg Lura	Odd Erik Hansgaard
Sola	Jan Sigve Tjelta	Arild Sandbæk
Randaberg	Tone Tvedt Nybø	Kristine Enger
Rennesøy	Ommund Vareberg (leder)	Tor Bernhard Harestad

8.2 Styret i morselskapet

Styret i morselskapet Stavangerregionen Havn IKS består av 7 medlemmer som alle velges av Representantskapet. Stavanger kommune har 3 medlemmer, Sola kommune to medlemmer og kommunene Randaberg og Rennesøy 1 medlem hver. Det velges personlige varamenn. Lederen i representantskapet har også anledning til å møte i styret som observatør.

Styret er ansvarlig for forvaltningen av selskapet og skal sørge for en forsvarlig organisering av virksomheten, herunder føre tilsyn med den daglige ledelsen av selskapets virksomhet. Styret skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtale og etiske retningslinjer.

Styret skal gi nødvendige retningslinjer for virksomheten og selskapets ledelse. Styret skal fastsette strategi, økonomiske planer og årsregnskap for selskapet. Videre skal styret holde seg orientert om selskapets økonomiske stilling, og plikter å påse at dets virksomhet, regnskap og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende kontroll.

Styret har fastsatt instruks som gir retningslinjer for styrets arbeid og saksbehandling.

Styrets leder sørger for at styret holder møter så ofte som det er nødvendig. Vanligvis har styret i Stavangerregionen Havn IKS omkring 6 møter i året.

Styrets leder er generalforsamling for Stavangerregionen Havn IKS' heleide datterselskaper.

Styret for Stavangerregionen Havn IKS 2012 – 2016:

Kommune	Medlemmer	Varamedlemmer
Stavanger	Sissel Knutsen Hegdal (leder)	Egil Olsen
Stavanger	Arnt Heikki Steinbakk	Hilde Karlsen
Stavanger	Eivind Enkosen	Kristin Bade Veire
Sola	Kristen Lode (nestleder)	Janne Stangeland Rege
Sola	Knut Georg Nilsen	Per Øhman
Randaberg	Bjørn Kahrs	Jarle Bø
Rennesøy	Dagny Sunnanå Hausken	Jostein Eiane

8.3 Styret i driftsselskapet

Styret i Stavangerregionen Havnedrift AS består av 4 medlemmer:

Merete Eik (leder)
Marit Lunde
Atle W. Holgersen
Raymond Haugland (ansattes representant)

8.4 Styret i eiendomsselskapet

Styret i Stavangerregionen Havn Eiendom AS består av 1 medlem, havnedirektør Merete Eik.

8.5 Konsernledelse

Konsernets ledelse består av havnedirektør Merete Eik og daglig leder Odd Bjørn Bekkeheien i Stavangerregionen Havnedrift AS.

Havnedirektøren forestår den daglige ledelsen av konsernet og skal følge de pålegg og retningslinjer som styret gir. Havnedirektøren skal sørge for at selskapets finansielle rapporteringer er i samsvar med lov og forskrifter. Havnedirektøren skal videre sørge for at virksomheten drives i samsvar med selskapets forretningsprinsipper, verdigrunnlag og etiske retningslinjer.

Havnedirektøren er styreleder i selskapets datterselskaper som er 100 % eid av Stavangerregionen Havn IKS. Havnedirektøren har ansvaret for oppfølgingen av morselskapets eierinteresser i selskapene.

Ledelsen i konsernet tar generelt sikte på å utvikle en målrettet organisasjon. For å kunne tilpasse seg markedet og samfunnet er selskapet til enhver tid opptatt av å ha en tidsmessig organisasjon. Samtidig er selskapet opptatt av at utvikling og endring skjer under trygge og mest mulig forutsigbare rammer.

Melding på facebook 31. august 2015:

«Elsker hvordan dere er tydelige og tilstede, gule og flotte! En gjestfri havn har Stavanger alltid vært, men nå viser det tydeligere igjen, både for tilseilende og fastboende.»

VEDLEGG

Vedlegg 1. Selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS

Vedlegg 2. Styreinstruks for Stavangerregionen Havn IKS

Vedlegg 3. Vedtekter for Stavangerregionen Havnedrift AS

Vedlegg 4. Aksjonærinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

Vedlegg 5. Styreinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

Vedlegg 6. Vedtekter for Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Vedlegg 1

Selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS

§ 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.

§ 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 %
Sum	100,00 %

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 delegere 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 fratrede/tiltrede 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 halvdelen 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 fratreddelse/tiltreddelse 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 deltagende 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.

Vedlegg 2

Styreinstruks for styret i Stavangerregionen Havn IKS

1. Styreinstruksen

Styrearbeidet i Stavangerregionen Havn IKS skal følge denne styreinstruksen. Styret kan i enkeltsaker vedta å fravike instruksen.

2. Møteplan, innkalling, med mer

Havnedirektøren skal sammen med styrets leder sette opp forslag til møteplan for kommende styremøter for det kommende halvår. Det skal avholdes minimum tre møter pr halvår.

Styremedlemmene innkalles skriftlig og med tilstrekkelig varsel, avhengig av styresakenes omfang og karakter. Innkallingen skal inneholde en dagsorden som angir hvilke saker som skal behandles samt havnedirektørens saksutredning.

Styremedlemmer som er forhindret fra å delta på styremøtene, skal så snart som mulig varsle havneadministrasjonen som innkaller eventuelle vararepresentanter. Dersom havnedirektøren er forhindret fra å møte skal styrets leder varsels så snart som mulig.

3. Saksforberedelse og dokumentasjon

Havnedirektøren er ansvarlig for forsvarlig forberedelse og dokumentasjon av saker styret skal behandle. Saksdokumentene skal være styremedlemmene i hende i tilstrekkelig tid før styremøtene, med mindre særlige forhold foreligger. Saksdokumentene skal inneholde et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag samt administrasjonens forslag til vedtak.

4. Behandling i møte

Havnedirektøren eller den han peker ut skal stå for presentasjon av den enkelte styresak dersom styret ønsker det.

Selskapsavtalen § 9 har følgende bestemmelse om beslutninger mv:

"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."

5. Styrebehandling uten møte

Saker som betryggende kan behandles uten møte, kan behandles i telefonkonferanse eller på den måten styrets leder bestemmer i samråd med havnedirektøren.

Saker av vesentlig betydning for selskapet kan ikke behandles utenfor møte, med mindre saklig grunn foreligger. Det tenkes her på saker i følgende kategorier: betydelige investeringer, inngåelse av andre avtaler av stor betydning for selskapet og oppsigelse av havnedirektøren mv.

6. Saker som skal styrebehandles - styrets myndighet

Styret beslutter disposisjoner som etter selskapets forhold er av vesentlig art eller av stor betydning, samt fører tilsyn med at selskapet ledes i overensstemmelse med selskapsavtalen og lovgivningen for øvrig. Styret skal:

- Ansette havnedirektør
- Forestå forvaltningen av selskapet
- Påse at selskapet drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen og budsjett
- Føre tilsyn med selskapets organisasjon, herunder regnskapsfunksjon, internkontroll og budsjettering
- Foreta oppfølging av budsjetter og lignende rapporteringer, vesentlige funksjoner, finansieringsforhold, investeringer og særlige risikoer
- Gjennomgå selskapets perioderegnskaper i løpet av hvert regnskapsår og vurdere avvik fra budsjett, samt behov for budsjettkorleksjoner/korrektive tiltak.
- Fastlegge retningslinjer for arbeidsdeling, bemyndigelser og instruksjoner mellom styret og administrasjonen
- Vedta og underskrive selskapets årsregnskap

Vedlegg 3

Vedtekter for Stavangerregionen Havnedrift AS

§ 1. Selskapsnavn

Selskapets navn er Stavangerregionen Havnedrift AS.

§ 2. Forretningskontor

Selskapets forretningskontor er i Sola kommune.

§ 3. Formål

Selskapets formål er å drive havne- og havnerelatert virksomhet. Selskapets virksomhet skal drives på forretningsmessig basis og til konkurrerende priser.

Selskapet skal tilrettelegge sin virksomhet og tjenester for alle aktuelle havnerelaterte transportbehov til og fra regionen utøve en servicerettet og effektiv havnedrift. Selskapet kan samarbeide med andre virksomheter når dette tjener selskapets formål.

§ 4. Aksjekapital

Selskapets aksjekapital er kr. 15 millioner fordelt på 1500 aksjer à kr. 10.000.

§ 6. Styret

Styret består av 3-7 medlemmer, etter generalforsamlingens nærmere bestemmelse, samt 1 varamedlem. De ansatte gis rett til å velge en styrerepresentant samt varamedlem, i tillegg til dette.

§ 7. Ledelse

Selskapet skal ha en administrerende direktør. Selskapets firma tegnes av administrerende direktør sammen med styrets leder, eventuelt sammen med et av styrets medlemmer.

§ 8. Aksjonærer

Selskapet eies 100 % av Stavanger Interkommunale Havn IKS.

§ 9. Ordinær generalforsamling

På den ordinære generalforsamlingen skal følgende spørsmål behandles og avgjøres:

- a) fastsetting av resultatregnskap og balanse, herunder anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd.

- b) valg av styre
- c) andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

§ 10. Forholdet til aksjeloven

For øvrig henvises til den til enhver tid gjeldende aksjelovgivning.

Vedlegg 4

Aksjonærinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

Denne aksjonærinstruks gjelder for Stavangerregionen Havnedrift AS (heretter omtalt som Selskapet).

Ved motstrid mellom denne aksjonærinstruks og selskapets vedtekter går denne instruks foran, med mindre annet følger av bestemmelser i aksjeloven.

1. Formål

Stavanger Interkommunale Havn IKS overfører den operative havnedriften til det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS fra 1. januar 2007.

Denne aksjonærinstruks regulerer myndighetsforholdet mellom styret i SIH og generalforsamling og styre i Selskapet. I tillegg til denne instruks inngås det separate avtaler mellom SIH og Selskapet om leie av eiendommer og anlegg som eies av SIH.

2. Begrensninger i Selskapets frie disposisjonsrett

Selskapets generalforsamling og styre har de fullmakter som følger av aksjelovens bestemmelser, med følgende begrensning:

Før det gjøres endelig vedtak i generalforsamling eller styre i Selskapet, skal styret i SIH orienteres og gis mulighet til å ta stilling til beslutninger som inneholder følgende elementer:

- Inngåelse av avtaler som ikke er basert på forretningsmessige prinsipper
- Inngåelse av avtaler med kunder som har en varighet utover 20 år eller en samlet økonomisk verdi på over 50 mill kr
- Salg og kjøp av anleggsaktiva til en verdi over 20 MNOK
- Beslutning om å stille garanti
- Tilførsel av ny aksjekapital
- Salg og kjøp av eierandeler i selskaper
- Opprettelse av datterselskaper

Innenfor rammene av vedtatte budsjetter og planer, har Selskapet fullmakt til å ivareta drift, vedlikehold og investeringer i eget selskap. Dersom en investering, som etter bestemmelsene ovenfor krever godkjenning fra styret i SIH, antas å bli mer enn 10 % dyrere enn den rammen som er bevilget, skal det umiddelbart meldes tilbake til styret i SIH.

3. Rapporteringsplikter for selskapet

Selskapet plikter å oversende, til SIH, kvartalsregnskap, samt styregodkjent budsjett og årsregnskap.

4. Generalforsamling i Selskapet

Styreleder i SIH er generalforsamling i Selskapet, med mindre styret i SIH bestemmer noe annet.

5. Oppgaver og plikter som delegeres til Selskapet

SIH har rettigheter og plikter med hjemmel i Lov om havner og farvann (LOV-1984-06-08-51). Rettigheter og plikter etter denne lov (og tilhørende forskrifter) delegeres ikke til Selskapet med unntak av følgende:

- Selskapet fastsetter selv og krever inn leie og vederlag. Selskapet plikter å informere SIH om fastsatte priser for havnetjenester. Anløpsavgift (§ 23 pkt a i lov om havner og farvann) fastsettes av SIH. SIH og Selskapet kan inngå avtale om at Selskapet foretar fakturering av anløpsavgiften på vegne av SIH.
- SIH kan i utøvelsen av sitt forvaltningsansvar inngå avtale om at Selskapet skal utføre tjenester på vegne av SIH.
- Selskapet har uhindret adgang til fartøy, anlegg og innretninger (jfr. forskrift av 13. desember 1988 nr 1011 § 3) som befinner seg på områder som Selskapet leier.
- Selskapet skal motta ankomst- og avgangsmeldinger (jfr. forskrift av 13. desember 1988 nr 1011 § 1 og 2).

Vedlegg 5

Styreinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

1. Styrets saker/oppgaver.

Det påligger den av generalforsamlingen valgte styreleder å sørge for at alle aktuelle saker som hører inn under styret blir behandlet til hensiktsmessig tid. Styremedlem og administrerende direktør kan kreve at styret behandler bestemte saker.

Styret skal forestå forvaltningen av selskapet. For Stavangerregionen Havnedrift AS betyr dette:

- Styret skal påse at selskapets virksomhet til enhver tid er forsvarlig organisert ved fastleggelse av hovedprinsippene i så måte og derunder sørge for at administrasjonen har tilstrekkelige midler og tilstrekkelig kvalifisert personale.
- Styret skal se til at de målsettinger som er vedtatt av generalforsamlingen blir satt ut i livet. Styret skal være kontrollerende så vel som proaktiv i sin rolle. Styret skal holde seg orientert om selskapets økonomiske stilling og plikter å påse at selskapets virksomhet, regnskap og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende kontroll.
- Styret skal årlig innen den 15. november få seg forelagt et budsjett drifts-, investerings- og finansieringsbudsjett.
- Innen den 31. mars hvert år skal styret fremlegge forrige års regnskap og årsberetning for generalforsamlingens behandling.
- Styret innkaller generalforsamlingen til dens møter. Styreformannen og administrerende direktør plikter å møte i generalforsamlingen – hvor de har uttalerett.
- Styret plikter å innrette sin virksomhet i samsvar med den aksjonærsinstruks som er utarbeidet av selskapets eier, SIH, og som også er vedtatt av styret for SIH.

2. Innkalling og møtebehandling.

Administrerende direktør forbereder i samråd med styreleder de saker som skal forelegges for styret.

Styrelederen innkaller alltid til styremøte. Styremedlem og administrerende direktør kan dog anmode ham om å innkalle til styremøte. Styrets medlemmer plikter å ta del på styremøter.

Administrerende direktør har rett og plikt til å delta på styremøtene, med mindre styret bestemmer annerledes i den enkelte sak. Det skal avholdes minimum 4 styremøter hvert år.

Det skal gis skriftlig innkallelse til styremøtene, gjennom post og ved elektronisk post, med minst en ukes varsel fra innkallingsbrevets dato hvis ikke styrelederen finner at det av presserende grunner må gis kortere varsel. Til innkallingen skal følge en dagsorden for styremøtet, og det skal følge med dokumentasjon som gir et tilfredsstillende behandlingsgrunnlag for den enkelte sak på dagsorden.

Dersom styrelederen finner at det forsvarlig kan gjennomføres at saker behandles uten å holde møte, kan det skje ved at saken(e) forelegges styremedlemmene skriftlig eller behandles på annen betryggende måte. Dersom et styremedlem eller administrerende direktør krever møtebehandling, skal likevel behandlingen skje i møte.

Styrelederen, eller styrets nestleder (i styreleders fravær), er møteleder i styremøter. Norsk er arbeidsspråket i møter. Det gjelder også for innkallinger og dokumentasjon som utarbeides og for styreprotokollene.

Styret kan treffe beslutning når mer enn halvdelen av styremedlemmene er til stede i møtet eller deltar i styrebehandlingen utenfor møte. Ingen beslutning kan treffes hvis ikke alle styremedlemmer så vidt mulig er gitt anledning til å delta i behandlingen av saken. En beslutning krever at flertallet av de styremedlemmer som deltar i behandlingen av en sak har stemt for. Ved stemmelikhet gjelder det styrelederen har stemt for. De som har stemt for et forslag som innebærer en endring i den etablerte tilstanden i selskapet, må likevel alltid utgjøre mer enn en tredel av samtlige styremedlemmer.

Det skal føres styreprotokoll. Administrerende direktør, eller den denne igjen utpeker, er protokollfører. Protokollen skal minst angi tid, sted, deltakere, behandlingsmåte og styrets beslutninger. Det skal alltid fremgå av protokollen om styret har vært vedtaksført og at alle styremedlemmene er gitt innkalling iht. denne instruks og loven.

Dersom styrets beslutning ikke er enstemmig, skal det angis i protokollen hvem som har stemt for og imot. Styremedlem og administrerende direktør som ikke er enig i en beslutning kan kreve sin oppfatning innført i protokollen. Protokollen skal underskrives av alle styremedlemmene som har deltatt i møtet.

Styrets flertall avgjør i hvert enkelt tilfelle hvilke rådgivere, observatører eller andre som det vil gi adgang til å overvære sine møter eller deler av møter og hvorvidt slike personer skal gis talerett. Slike personer har selvsagt ingen stemmerett.

3. Administrerende direktør, hans oppgaver og plikter overfor styret.

Administrerende direktør tilsettes og sies opp/avskjediges av styret.

Administrerende direktør står for den daglige ledelse av Selskapets virksomhet. Vedkommende skal derunder følge de retningslinjer og pålegg som styret har gitt.

Den daglige ledelse omfatter ikke saker som etter Selskapets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning. Slike saker skal styret og/eller generalforsamlingen avgjøre. Dette medfører bl.a. at erverv, salg eller pantsettelse av fast eiendom ligger utenfor administrerende direktørs fullmaktsområde. Heller ikke annen pantsettelse av Selskapets eiendeler kan foretas av administrerende direktør. Ved fullmakt fra styret kan dog administrerende direktør utføre også forannevnte oppgaver. Det kan likeledes finne sted hvor andre selskapsorganers avgjørelse i presserende tilfeller ikke kan avventes.

Administrerende direktør plikter å møte i styret, hvor han har uttalerett. Han plikter også å møte på generalforsamlinger og skal bl.a. der søke å ha tilgjengelig opplysninger som kan gi svar på eventuelle spørsmål fra aksjonær vedrørende årsregnskap, saker til avgjørelse og Selskapets økonomiske stilling, jfr. aksjeloven § 5-15.

Hver tredje måned (senest 20. april, 20. juli, 20. oktober og 20. januar) skal administrerende direktør gi styret en skriftlig redegjørelse med underretning om Selskapets virksomhet, stilling og resultatutvikling. Redegjørelsen skal vedlegges tilstrekkelig regnskapsmessig dokumentasjon o.a. til å gi styret en tilfredsstillende orientering i så måte. Administrerende direktør skal ved avgivelse av hver slik redegjørelse vurdere om egenkapitalen tilfredsstiller lovens krav, aksjeloven §§ 3-4 og 3-5.

Administrerende direktør skal sammen med styrelederen forberede styresakene og administrerende direktør plikter selv til enhver tid å vurdere om det er saker han skal kreve inn på styrets dagsorden ved et planlagt møte, eller om det vil kreves tillyst ekstraordinært møte for å behandle en presserende sak/situasjon.

4. Varighet.

Denne styreinstruks trer i kraft fra og med dato for styrets vedtakelse.

Endringer i denne instruks trer først i kraft etter at den er godkjent både av styret i selskapet samt av styret i Stavanger Interkommunale Havn AS.

Vedlegg 6

Vedtekter for Stavangerregionen Havn Eiendom AS

§ 1 Selskapets foretaksnavn

Selskapets foretaksnavn er Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

§ 2 Selskapets virksomhet

Selskapets virksomhet er selv, gjennom hel- eller deleide selskaper eller ved samarbeide med andre virksomheter, å eie og drifte eiendommer.

§ 3 Forretningskontor

Selskapets forretningskontor er i Sola kommune.

§ 4 Selskapets aksjekapital

Selskapets aksjekapital er NOK 2.969.000 fordelt på 2.969 aksjer hver pålydende NOK 1.000.

§ 5 Selskapets ledelse

Selskapets styre skal bestå av en til tre styremedlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning.

Styrets leder velges av generalforsamlingen.

Selskapets firma tegnes av styrets leder.

Styret kan meddele prokura.

§ 6 Generalforsamlingen

Den ordinære generalforsamling skal behandle:

1. Fastsettelse av årsregnskapet og årsberetningen herunder utdeling av utbytte.
2. Valg av styre med fastsettelse av deres honorar.
3. Andre saker som er angitt i innkallingen.

§ 7 Forholdet til aksjeloven

For øvrig henvises til den til enhver tid gjeldende aksjelovgivning.

Ved havet

Den vesle byen

Satt på bryggekannten og så på havet

Endelig noen som har tid til å stoppe opp litt

Tenkte jeg.

Jeg visste ikke

At den telte sine skip

Og overveide konjunktorene.

Fint her ved havet, sa jeg dumt.

Ja, sa byen, men fraktmarkedet er ustabilt.

Av Kolbein Falkeid

Sak 57/15

Eventuelt