

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 12. september 2016



Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

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

Dato/Date:
Stavanger, 6. sep. 2016

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 12.09.16

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Mandag 12. september 2016 kl. 16.00-18.00

Møtet avholdes i Strandkaien 44 i kantinen, samme sted som sist møte (inngang i smauet).

Vedlagt følger:

- Saksliste for møtet.
- Innstillingene til sakene. Saker unntatt offentlighet vedlegges som egen fil.

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Nina Høiland på nina@stavanger.havn.no eller tlf. 41 36 77 33.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 12.09.2016

Sak nr.	Sakstittel
51/16	Protokoller fra styremøte 19.08.16
52/16	Havnedirektørens orientering
53/16	Møteplan 2017
54/16	Resultatrapport pr 1. halvår 2016 – Stavangerregion Havn Eiendom AS
55/16	Resultatrapport pr 1. halvår 2016 – Stavangerregionen Havnedrift AS
56/16	Resultatrapport pr 1. halvår 2016 – Stavangerregionen Havn IKS
57/16	Marinarkeologiske undersøkelser KDP Stavanger sentrum – Vågen og Banavigå
58/16	Strategisk arealplan for Stavangerregionen Havn - status
59/16	Kommunedelplan for Stavanger sentrum – innspill 2. høring
60/16	Skattesaken. Unntatt off. §15
61/16	Risavika – uavklarte arealforhold. Unntatt off. §23
62/16	Mekjarvik – erverv av grunn til ny kai. Unntatt off. §23
63/16	Siriskjær. Unntatt off. §23
64/16	Risavika Havn - eierskap. Unntatt off. §23
65/16	Eventuelt

Sak 51/16

Protokoll fra styremøte 19.08.16



Møtedato: 19.08.16 Ekstraordinært styremøte

Møtenr.: 5

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

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede: Christine Sagen Helgø
Arnt-Heikki Steinbakk
Christian Wedler
Dagny Sunnanå Hausken
Tor Jan Reke
Siv-Len Strandskog
Bjørn Kahrs

Forfall: Jarle Bø (Rep)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland.

Advokat Toralf Haver møtte til sak 47 og 48.

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

Møtet startet kl 08.05.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 46/16 **Protokoll fra ekstraordinært styremøte 15.06.16**

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 47/16 **Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23. Egen protokoll**

Sak 48/16 **Mekjarvik – Erverv av grunn for ny kai. Unntatt off. §23. Egen protokoll**

Sak 49/16 **Møteplan 2016 – revidering**

Vedtak: Styremøte satt opp den 31.08.16 flyttes til 12.09.16 kl 16.00-18.00. Agenda vist i *Møteplan og årshjul 2016* tilpasses etter avsatt tid.





Sak 50/16 **Eventuelt**
Ingen saker ble fremmet.

Møtet ble hevet kl 09.45.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Christian Wedler

Bjørn Kahrs

Dagny Sunnanå Hausken

Sak 52/16

Havnedirektørens orientering



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

SAK NR.: 52/16
MØTEDATO: 12.09.2016

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 16/100

Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 06.09.2016

Havnedirektørens orientering september 2016

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	52/16	12.09.2016	

Forslag til vedtak:

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





EIERSTRATEGI

Stavanger kommune har tatt initiativ til å utarbeide en eierstrategi for Stavangerregionen Havn IKS. Alle fire eierkommunene vil være involvert i prosessen. Bjørn Morten Hermansen i Stavanger kommune leder arbeidet, og administrasjonen hadde første møte med han i juni. Der ble det enighet om at administrasjonen i havnen utarbeider et innspillsnotat til dette arbeidet.

DELAKTIGHET I EU-PROSJEKT

SRH ble i august 2015 invitert av Kystverket inn i prosjektet PortCDM (Port Collaborative Decision Making), som en av tre havner i Norge og 13 havner totalt i EU. Kystverket er partner i prosjektet og representerer nasjonale interesser.

Mandag 15. august ble en testversjon lansert og åpningen ble foretatt om bord på cruiseskipet Britannia av samferdselsminister Ketil Solvik Olsen. En slik nettportal vil kunne være sjøfartens flytårn, og gir full oversikt over all aktivitet ift. et havneanløp, kun ved et tastetrykk.

Det ble samme dag holdt et seminar med presentasjoner i Konserthuset med ca. 50 deltakere. Det var både nasjonale og internasjonale bidragsytere og deltakere, blant annet fra Kartverket, UIS, Kystverket, RCCL, Bergen Havn og Karlsund Havn, Swedish Maritime Administration, IBM AS, Norseas og Kongsberg Norcontrol IT.

Stavanger havn har nå et fungerende testmiljø online, som vil gi mulighet til å evaluere systemet ved å gjøre analyser, trekke inn flere aktører og måle effekter.

Prosjektet er berammet til å vare ut 2018 med en total ramme på 43 mill. euro.

OMBYGGING SKUR 6

Ombyggingsarbeidene er ferdig og forrige uke ble der gjennomført overtakelse befaring.

Første leietaker, Guidecompaniet, flyttet inn i sine nye lokaler fredag 13.juli og de er så langt svært fornøyde. Lokalene er blitt veldig bra med en flott forvandling fra slitte lagerlokaler til moderne kontorfasiliteter.

Region Stavanger med turistinformasjonen skal være innflyttet til månedskiftet august/september.

I forbindelse med renovering av Strandkaien 46, så vil staben i dette bygget ha midlertidige kontorer i Skur 6 frem til nr 46 er ferdig restaurert i april 2017. Etter renovering av Strandkaien 46, så vil ledige lokaler i Skur 6 bli utleid. Det er stor interesse for dette bygget, og det er ønskelig å få på plass leietakere som har relevans for havneaktiviteten.

Endelig økonomisk status på renoveringen blir presentert i neste styremøte.

RENOVERING STRANDKAIEN 46

Det er lenge jobbet med planer for en innvendig renovering av havnekontoret i Strandkaien 46.





KAP ble i 2014 engasjert som arkitekter og det hele startet med et skisseprosjekt. Da det er et fredet bygg, har det vært nødvendig med en gjennomgang med vernemyndigheter for å få gjort nødvendige avklaringer og få tillatelser på plass. I 2015 ble der gjennomført et forprosjekt for å avdekke omfang og ikke minst kostnad med den planlagte renoveringen. I sak 47/15 ble det fattet følgende vedtak: Styret vedtar innvendig totalrehabilitering av Strandkaien 46 innenfor en ramme på inntil kr 11,7 mill.

Tidligere i år ble oppdraget for prosjektledelse for renoveringsprosjektet lagt ut på anbud. Fem leverandører ble forespurt og fire tilbud ble levert. Nyland Byggeadministrasjon AS leverte det beste tilbudet og ble valgt.

Siden starten på juni er det blitt jobbet med å lage konkurransegrunnlag/anbudsdokumenter for en totalentreprise. Anbudspapirene ble mandag 8. august sendt til fire forskjellige leverandører/byggefirma. Forventet byggestart er i månedsskiftet september/oktober og byggetid er beregnet til seks måneder.

ØVELSE EKOFISK 16

Det utføres jevnlig driller og øvelser i henhold til havnens planverk. Kravet er at hvert havneanlegg skal gjennomføre 4 driller årlig, hvorav en øvelse skal dekke hele sikringsplanen. I tillegg skal det gjennomføres en fullskalaøvelse i løpet av planverkets godkjenningsperiode som er på 5 år.

Conoco Phillips har tatt initiativ til og planlagt en fullskalaøvelse som vil dekke havneanlegg i Risavika samt hele Risavika Havn sikringsområde. Dato for øvelsen er 8. september.

Alle ISPS Havneanlegg som er lokalisert i Risavika deltar i øvelsen. Øvelsen er lagt opp slik at også havnesikringsledelsen vil få oppgaver som skal løses i løpet av den tiden øvelsen gjennomføres. I tillegg til havn og havneanlegg deltar nødetatene.

Kostnader for gjennomføring av øvelsen deles mellom ConocoPhillips (50%) og resterende havneanlegg (5 stk). Norseas er det eneste havneanlegget som har valgt ikke å delta.

Som en oppstart til øvelse Ekofisk 16, ble det den 17. august gjennomført en table-top (teoretisk øvelse) hvor SRH var representert. Målet for table-top'en var:

- Forberedelse til fullskalaøvelsen
- Avstemme forventninger
- Avklare grensesnitt
- Grunnlag for justeringer av planverk
- Erfaringsutveksling

NORDIC EDGE – SAMARBEIDSAVTALE MELLOM SRH, WESTPORT OG NORDIC EDGE AS

Nordic Edge Expo 2016 blir avholdt i Stavanger Forum sine lokaler 6. og 7. oktober. Konferansen og messen har allerede oppnådd status for å være en av Europas viktigste arenaer for smartere teknologiske byer, samfunn, bedrift og private hjem. Her er sjøtransport og havn et viktig element. SRH deltar med sin rolle å tilrettelegge for effektiv sjøtransport med ny teknologi og fremtidens havneanlegg, fremme gods fra vei til sjø og styrke miljøgevinsten sjøtransport gir. Westport deltar





med sitt SMART konsept Smart harbour, Smart gate osv. Med dette perspektiv er det vurdert som riktig å være en del av og bli identifisert med Nordic Edge.

Ut fra et felles ønske om å bidra til næringsutvikling og vekst i Stavanger-regionen innenfor temaet smarte byer og samfunn, er det inngått en samarbeidsavtale hvor Westport og SRH blir bidragsyter til Nordic Edge Expo. Avtalen tredder i kraft 20. juni 2016 og gjelder frem til 1. januar 2017. Nordic Edge ble startet opp i 2015. Avtalen gir mulighet til en 20 kvm stand.

SJØLOGISTIKKONFERANSEN

Sjølogistikkonferansen 2016 går av stabelen tirsdag 6. september. Dette er 6. året at Sjølogistikkonferansen arrangeres. Konferansen har befestet sin rolle i regionen, og har tema opp mot aktuelle løsninger og utfordringer i og rundt sjørelatert logistikk. Arrangementet er en halvdagskonferanse som blir avviklet i Stavanger med start kl. 11:30 – og avslutning kl. 16:00.

Arrangørene av Sjølogistikk konferansen er et godt samarbeid mellom Risavika Havn, Stavangerregionen Havn IKS, Sandnes Havn, Logistikkforeningen avd. Rogaland, NHO Transport og Logistikk Rogaland og Maritim Forum for Stavangerregionen.

SAIPEM BESØK

Ledergruppen i Randaberg Kommune ønsket å besøke løftefartøyet Saipem 7000. Havnedirektøren arrangerte og deltok på besøket tirsdag 30. august. Gruppen ble godt tatt imot, og fikk omfattende omvisninger og presentasjoner om fartøyet og dets aktiviteter.

ONS

I forbindelse med ONS, arrangerte Stavangerregionen Havn sammen med Risavika havn/Westport en «Pit stop» i kjelleren i Strandkaian 46 tirsdag 30. september fra kl. 14-18. Kunder, samarbeidspartnere og sentrale personer innen rederi og offshore bransjen var invitert. Arrangementet ble meget vellykket med mer enn 110 besøkende.

FRA STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT (SRHD):

- **Den daglige drift**

Det nærmer seg slutten på en god og hektisk cruise sesong. I skrivende stund er 130 anløp avviklet av totalt 163 anløp som er innmeldt for årets sesong.

Takket være god planlegging fra havnens maritime avdeling og godt samarbeid med involverte aktører så har gjennomføringen hittil gått veldig bra og uten alvorlige uhell.

I Mekjarvik har Saipem 7000 ligget ved kai i ca. en måned og denne skaper god aktivitet for involverte leverandører. Saipem 7000 vil bli liggende i Mekjarvik frem til ca. 10. september.



Mandag 8.august ble det informert fra Asco om at Det Norske Oljeselskap (DN) har fremforhandlet en utvidelse av dagens logistikk kontrakt med Asco til også å omfatte basedrift og forsyning av Alvheim, pluss tilhørende boring rundt Alvheim feltet.

Det betyr at Asco nå er en total leverandør til DN, og DN vil flytte sin aktivitet fra Dusavik over til Offshore Terminal Risavika i løpet av september. Med denne kontrakts utvidelse så mener Asco at aktiviteten i 2017 vil bli på nivå med i år.

For kaianlegget i Mekjarvik er det startet et prosjekt med å vurdere å bytte ut lyskildene/armaturene for kai belysningen. Dagens armaturer forbruker ca. 32 kWh og ved å gå over til LED så vil forbruket reduseres til ca. 14 kWh. LED lysene kan også styres slik at en kan ha full belysning når det foregår operasjoner og redusere lyset når det ikke er aktivitet. En vil da kunne oppnå en ytterligere besparelse. I tillegg til å oppnå besparelse i kWh-forbruket, vil det også være en besparelse når det gjelder bytte av lyskilder. Dagens pærer har en levetid på ca. 10 000 timer mens LED har en levetid på 100 000 timer. Det er relativt store kostnader forbundet med bytte av lyspærer i lysmastene som er 25 meter høye.

LED leverandøren Phillips er i gang med å foreta lysberegning og de vil beregne kostnad og besparelse med å gå over til LED belysning. En gjennomgang av beregninger og oppsett fra Phillips er planlagt til uke 35/36. Det er planlagt å søke Enova om støtte til prosjektet.

- **Cruise sesongen 2016 og utsikter for 2017**

Til årets sesong ble det investert i fire quick-up telt som benyttes ved adgangspunktene på hver av cruise-kaiene. Teltene gir Securitas vakterne beskyttelse mot sol og regn, de er gule og behørig dekorert med havnens logo og tar seg godt ut.

Utsiktene for neste års cruise sesong er veldig bra. Det er så langt 176 innmeldte anløp med første anløp 4. mars og siste anløp på lille julaften. Der er en økning i antall vintercruise og det vil være fire anløp i oktober og ett anløp i desember neste år. Til neste år er det fire skip som ønsker å komme til Stavanger på nasjonaldagen.

- **Festivaler og arrangement.**

Så langt er de to store festivalene, World Tour sandvolleyball og Gladmat vel gjennomført.

Med plasseringen av hovedarena på torget så påvirket sandvolleyballarrangementet havnens daglige drift veldig lite. Riggområdet ble godt avsperrert og det var vakthold under hele opp- og nedriggsperioden. Vaktene styrte trafikken og henviste fotgjengere til ledige fortau og gangpassasjer. Selv om ikke alle syns at plassering av hovedarena på torget var en god løsning, er havnens inntrykk at den nye plasseringen påvirket aktiviteten rundt Vågen mye mindre enn foregående års plasseringer ved Skur 6 og konserthuset.

Gladmat startet sin opprigg onsdag 13.juli og som i fjor så foregikk opprigg meget kontrollert og uten nevneverdige konflikter med havnens aktivitet. Administrasjonen hadde på forhånd gjennomført flere møter med Gladmat der blant annet riggplaner ble gjennomgått.





ONS festivalen startet sin opprigg tirsdag 23.august og som tidligere år så er ONS-festivalen et samarbeid mellom ONS og SRHD. Mandag 15.august ble fortøyningsplaner sammen med et siste info skriv sendt ut til alle deltagende fartøy. Det var 43 påmeldte fartøy, alt fra veteranbåter og gamle seilskuter til moderne cabincruisere som ville fylle opp kaiene i Vågen. Festivalen foregikk fra mandag 29. – onsdag 31. august og ble avsluttet med et gigantisk fyrverkeri onsdag kveld. Festivalområdet her i Vågen er en veldig attraktiv møteplass for ONS utstillere og deres forretningsforbindelser.

Rett etter at ONS-festivalen er rigget ned, så starter sykkelrittet Tour des Fjords med sin opprigg fra fredag 2.september. Det blir start i Stavanger sentrum lørdag 3. september med målgang i Sandnes. Finale målgang er i Stavanger sentrum (Skagen kaien) søndag 4.september. Det er ingen cruiseanløp verken lørdag eller søndag denne helgen.

- **Nytt havnedatasystem, Port IT**

Første leveranse i prosjektet ble godkjent av SRHD 27.juli. Planen er en full overgang fra PortWin til Port IT fra 1. januar 2017. Avtalen med nåværende systemleverandør (Seamless) er sagt opp i henhold til kontrakt. I september starter arbeid med neste fase hvor fokus er på integrasjoner til tredjeparts systemer, mobilitetsløsninger og opplæring av eget personell. Målene med nytt system er å effektivisere egen drift, automatisere innhenting av statistikk og last, høy grad av gjenbruk av data og mobilitetsløsninger. Det er i tillegg bygget et helt nytt system for adgangskontroll i henhold til vårt ISPS-regime.

- **Renovering av trebrygger i Tananger**

I forbindelse med byggesøknad til Sola kommune, ble saken også oversendt Fylkesmannens miljøvernavdeling. På grunn av pelearbeidene, måtte det også sendes søknad og beskrivelse av tiltaket til Fylkesmannen. Dette medførte at oppstart ble noe forsinket i forhold til planlagt.

Onsdag 22.juni kom tillatelse fra Fylkesmannen og godkjent byggesøknad fra Sola kommune.

Byggearbeidene ble påbegynt torsdag 23.juni og allerede om kvelden fredag 24.juni så var alle de nye pelene på plass. Arbeidene med forankring av bjelker til nye peler ble påbegynt mandag 27.juni og det ble videre arbeidet med å legge nytt tre dekke og montere nytt kai skjørt. Torsdag 7.juli kl.14.00 var der formell overtakelse av den renoverte trebryggen.

Resultatet ble veldig bra og Langkaien båtforening og naboer i Tananger er veldig fornøyd med renoveringen/oppgraderingen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



Sak 53/16
Møteplan 2017



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

SAK NR.: 53/16
MØTEDATO: 12.09.16

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/109
Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 02.09.16

Møteplan og årshjul 2017

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	53/16	12.09.16	

Det bes om at styremedlemmene i forkant av møtet setter seg inn i om avsatte datoer passer, og har tilgang til egen møtekalender i styremøtet.

Det fremsettes ikke forslag til vedtak.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg:

Bilag 1: Møteplan og årshjul 2017





Foreløpig møteplan og årshjul 2017

for styret i Stavangerregionen Havn IKS

møtestart kl. 16.00 i Strandkaiaen 44, Stavanger – om ikke annet avtales særskilt

Onsdag og torsdag 11-12 januar	Onsdag 22. februar	Mandag 3. april	Onsdag 31. mai	Onsdag 30. august	Onsdag og torsdag 4.-5. oktober	Tirsdag 13. desember
✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Rapportering Strategi 2016 ✓ Status Strategisk arealplan ✓ Styreseminar Tidspunkt avtales særskilt	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Foreløpig regnskap 2016 ✓ Status handlingsplaner inkl. arealplaner	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap 2016 ✓ Styrets beretning 2016 ✓ Eget møte med revisor	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Rapportering regnskap pr 1. kvartal	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Rapportering regnskap pr 3. kvartal ✓ Status handlingsplaner inkl arealplaner	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Rapportering regnskap pr 3. kvartal ✓ Styreevaluering ✓ Resultat medarbeiderundersøkelse ✓ Styreseminar ✓ Lønnsvurdering av havnedirektør Tidspunkt avtales særskilt	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Resultatestimater for 2017 ✓ Budsjett 2018 ✓ Møteplan og årshjul 2018



Sak 54/16

**Resultatrapport pr. 1 halvår 2016 –
Stavangerregionen Havn Eiendom AS**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 54/16
MØTEDATO: 12.09.16

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/64

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 31.08.16

Resultatrapport 1. halvår 2016 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	54/16	12.09.16	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 1. halvår 2016 er kr 2,845 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,546 mill. (-16,1%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,317 mill. (-10%)

Driftsresultatet er på kr 3,416 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,211 mill. (-5,8%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,002 mill.

Inntekter

Inntekter er kr 4,365 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,232 mill.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,035 mill.

Inntektene kommer i sin helhet fra driftsselskapet som leier eiendomsselskapets bygninger på Offshore Terminal – Risavika (tidl. Sola Havn Base).

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 0,949 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,021 mill.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,037 mill.

Det er få kostnader som påløper i dette selskapet.

Avskrivninger er den største posten, i tillegg kommer kostnader til forsikring og revisjon.

Finans

Netto finansposter utgjør en kostnad på kr 0,571 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en økning på kr 0,334 mill.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,319 mill.

Økningen skyldes feil bokført pr 1. halvår i 2015 med følgefeil for budsjett 2016.

Det er en konsernintern renteavtale med beregning av 3% i rentekostnad.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Vedlegg:

Bilag 1: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2016



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN EIENDOM AS

Stavangerregionen Havn Eiendom AS 1. Halvår 2016

	<u>1.kvartal 2016</u>	<u>2.kvartal 2016</u>	<u>Hittil 2016</u>	<u>50 %</u>	<u>Differanse</u> <u>2016/Budsjett</u>	<u>Budsjett pr 1</u> <u>halvår 2016</u>	<u>Budsjett 2016</u>	<u>PROGNOSE</u>	<u>Forskjell</u> <u>Budsjett/</u> <u>Prognose</u>	<u>1. halvår</u> <u>differanse</u> <u>2015 / 2016</u>	<u>1. Halvår 2015</u>	<u>Resultat 2015</u>
Driftsinntekter												
Leieinntekter	2 225 749	2 139 025	4 364 774	50 %	-35 226	4 400 000	8 800 000	8 800 000	0	-231 895	4 596 669	8 965 442
Diverse driftsinntekter									0			
Sum driftsinntekter	2 225 749	2 139 025	4 364 774	50 %	-35 226	4 400 000	8 800 000	8 800 000	0	-231 895	4 596 669	8 965 442
Driftskostnader												
Regnskap/Revisjon		31 000	31 000	124 %		12 500	25 000	31 000	6 000			
Fremmedtjenester			0	0 %	-5 000	5 000	10 000		-10 000			
Avskrivninger	439 797	403 573	843 370	47 %	-49 868	893 238	1 786 476	1 786 476	0	-50 017	893 387	1 786 773
Kostnader lokaler									0			
Forsikring og andre kostn.	37 266	37 266	74 532	50 %	-468	75 000	150 000	150 000	0	-1 501	76 034	75 160
Sum driftskostnader	477 063	471 839	948 902	48 %	-36 835	985 738	1 971 476	1 967 476	-4 000	-20 518	969 420	1 993 365
Driftsresultat	1 748 686	1 667 186	3 415 872	50 %	1 610	3 414 262	6 828 524	6 832 524	4 000	-211 377	3 627 249	6 972 077
Finansinntekter	27 759	50 411	78 170	115 %	44 170	34 000	68 000	156 340	88 340	50 312	27 858	204 124
Høyrente	5 944	9 470	15 414	67 %	3 914	11 500	23 000	30 828	7 828	-38 946	54 359	
Finansutgifter	340 714	323 754	664 468	112 %	367 127	297 341	594 681	1 328 936	734 255	345 494	318 974	1 412 048
Finansinntekter	307 011	263 873	570 884	113 %	319 044	251 841	503 681	1 141 769	638 088	334 128	236 756	-204 124
Finanskostnader												
Ordinært over/underskudd	1 441 674	1 403 313	2 844 987	45 %	-317 434	3 162 421	6 324 843	5 690 755	-634 088	-545 505	3 390 493	7 176 201

Sak 54 Bilag 1

Sak 55/16

Resultatrapport pr. 1 halvår 2016

Stavangerregionen Havnedrift AS



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

SAK NR.: 55/16
MØTEDATO: 12.09.16

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/65

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 31.08.16

Resultatrapport 1. halvår 2016 – Stavangerregionen Havnedrift AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	55/16	12.09.16	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 1. halvår 2016 er kr 6,741 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 2,482 mill. (-27%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 2,055 mill. (-24%)

Inntekter

Inntekter er kr 51,067 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 4,642 mill. (-8,3%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 4,205 mill. (-7,6%)

Reduksjon i skipsinntekter utgjør det meste av nedgangen.

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 44,294 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 2,409 mill. (-5,2%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 2,097 mill. (-4,5%)

Reduksjon i kostnader henger delvis sammen med reduksjon i inntekter, herav kostnader for videresalg og omsetningsbasert leiekostnader til mor- og søsterselskap.

Finans

Netto finansposter utgjør en kostnad på kr 0,032 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en kostnadsøkning på kr 0,249 mill.

Mot budsjett utgjør det en kostnadsøkning på kr 0,053 mill.

Økningen mot 1. halvår i 2015 skyldes feil bokføring i perioderegnskapet i 2015.

Det er en konsernintern renteavtale med beregning av 3% i rentekostnad.

Prognose 2016

Prognose for 2016 er justert for inntektsavviket hittil i år, med forventning om at budsjettert inntekt for andre halvår oppnås. Justering av kostnader med størst effekt er reduksjon av leie til morselskap tilsvarende redusert aktivitet (omsetningsbasert leie), planlagt ansettelse av teknisk sjef er tatt ut med kr 500 mill. og vedlikehold er redusert med kr 1,364 mill.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Vedlegg:

Bilag: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2016



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS
1. Halvår 2016

	1. kvartal	2. kvartal	Hittil 2016	50 %	Budsjett hittil	Differanse Budsett/virkelig	Budsjett 2016	PROGNOSE	Forskjell Budsjett/Prognose	1. Halvår 2015	50 %	1. halvår differanse 2015/2016	Total 2015
Driftsinntekter													
Kaliber	4 879 681	7 500 668	12 380 348	41 %	15 906 448	-3 526 099	30 466 116	26 500 000	-3 966 116	16 064 062	52 %	-3 683 713	31 116 791
Vareavgifter	1 808 829	1 945 855	3 754 684	45 %	4 249 500	-494 816	8 267 000	7 440 300	-826 700	4 201 986	52 %	-447 302	8 057 519
Vedersalg tjenester	3 750 736	4 813 033	8 563 769	51 %	9 100 482	-536 713	16 725 200	16 725 200	0	10 117 309	51 %	-1 553 540	19 825 967
Lønneinntekter	12 619 961	12 958 051	25 578 012	50 %	25 448 420	129 592	51 095 198	51 095 198	0	24 896 144	49 %	741 869	50 469 036
Adm varer/tjenester videre.	166 632	299 892	466 523	46 %	545 900	-79 377	1 020 000	1 020 000	0	438 584	44 %	27 939	989 415
Diverse driftsinntekter	101 772	222 060	323 832	76 %	21 070	42 300	328 832	328 832	286 532	51 300	74 %	272 532	69 782
Sum driftsinntekter	23 327 610	27 739 558	51 067 168	47 %	55 271 819	-4 204 651	107 615 814	103 109 530	-4 506 284	55 709 384	50 %	-4 642 216	110 528 511
Driftskostnader													
Driftskostn. Viderealg	1 093 358	779 380	1 872 739	40 %	2 319 996	-447 257	4 664 249	4 664 249	0	2 588 768	57 %	-716 029	4 564 776
Viderealg IPS	13 430	584 379	597 808	40 %	630 545	-32 736	1 501 297	1 501 297	0	582 023	42 %	15 786	1 377 064
Adm varer/tjenester viderealg	441 299	492 077	933 376	52 %	896 400	-36 976	1 800 000	1 800 000	0	976 887	50 %	-43 511	1 954 335
Lønn til ansatte	3 249 189	2 418 445	5 667 634	41 %	5 686 461	-18 827	13 855 117	13 355 117	-500 000	5 817 217	46 %	-149 582	12 755 617
fordel i arb.g./forhold	7 855	7 855	15 795	53 %	14 940	855	30 000	30 000	0	12 927	47 %	2 868	27 580
Arb.g. avg.	464 212	141 665	141 665	109 %	130 000	11 665	130 000	71 665	-58 335	77 500	100 %	64 165	77 500
Pensjonskostnader	300 800	335 038	635 838	36 %	792 183	-39 012	1 962 682	1 962 682	0	844 108	42 %	-12 913	2 030 998
Andre personalkostnader	201 832	252 877	454 709	54 %	709 373	-73 535	1 773 433	1 773 433	0	685 886	21 %	-50 048	1 555 036
Avskrivninger	838 050	868 510	1 706 560	56 %	1 554 458	-5 711	842 000	842 000	0	322 109	249 %	132 600	613 023
Avskrivninger IPS	184 326	184 326	368 652	45 %	368 652	0	3 043 442	3 496 479	372 136	1 526 854	13 %	179 906	3 079 220
Kostnader og leie lokaler, anlegg	151 466	231 826	383 291	41 %	756 436	-373 144	925 001	740 001	-185 000	409 128	12 %	-40 476	818 190
Leie Sola Havn	2 559 972	2 666 846	5 226 818	50 %	5 215 385	11 433	10 430 769	10 453 635	22 866	5 146 697	3295 %	288 073	156 208
Leie til IKS og Eiendom	6 213 737	7 402 581	13 616 318	47 %	14 528 135	-911 816	29 056 269	27 232 637	1 823 632	15 298 865	149 %	80 121	10 291 141
Leiekost Utenriksterminalen	2 574 813	2 715 718	5 290 531	50 %	5 252 620	38 911	10 505 239	10 583 062	77 823	5 149 827	17 %	-1 682 247	30 029 476
Strøm	211 911	168 965	380 875	69 %	302 057	78 818	550 000	550 000	0	306 757	41 %	74 118	748 636
Vakthold IPS senter	12 235	12 235	46 915	63 %	67 500	-20 585	75 000	90 000	15 000	7 172	5 %	39 743	133 822
IPS kostnader til IKS	181 675	337 132	518 808	42 %	619 739	-100 931	1 234 080	1 048 968	-185 112	568 572	50 %	-69 765	1 172 020
Leasing kostnader	27 288	11 165	38 453	85 %	31 500	6 953	45 000	60 000	15 000	20 167	38 %	18 286	52 818
Verktøy, inventar, driftsm.	70 796	78 621	149 418	100 %	83 940	65 478	150 000	250 000	100 000	200 781	62 %	-51 373	321 297
IT verkøy	329 641	329 641	579 269	39 %	434 400	144 869	1 470 000	1 249 500	-220 500	457 534	44 %	121 735	1 038 924
Reparasjon, vedlikeh, oppgrad.	902 479	1 018 651	1 921 130	21 %	2 533 682	-612 552	9 364 000	8 000 000	-1 364 000	2 940 567	50 %	-1 019 437	5 878 990
Repr/vedl IPS innretninger	192 143	102 560	294 703	37 %	398 400	-103 698	800 000	600 000	-200 000	571 943	58 %	-277 241	987 394
Fremmed tjenester	361 858	157 014	518 872	54 %	593 174	-74 302	963 064	963 064	0	562 999	54 %	-44 127	1 049 249
Andre IPS kostnader	317 473	263 660	581 133	91 %	480 000	101 133	640 000	640 000	0	310 706	35 %	270 427	876 182
Kontorkostnader, rekvista etc	66 589	103 974	170 563	35 %	245 554	-74 991	493 000	400 000	-93 000	286 591	46 %	-96 028	580 969
Tele og porto	74 228	78 709	152 938	46 %	153 030	-92	335 000	335 000	0	169 794	55 %	-16 857	309 632
Kjøretill/Datakomm/Bredbånd	152 665	214 460	367 125	56 %	309 226	57 899	650 000	650 000	0	272 028	44 %	95 097	620 695
Kostnader egne transportmidler	108 135	76 666	184 801	61 %	133 040	31 761	169 531	305 000	0	109 528	30 %	98 347	359 141
Reiser, opphold mv.	65 019	142 857	207 875	72 %	144 074	63 801	287 000	287 000	0	67 167	46 %	44 656	144 832
Markedsføring og repr	26 929	84 894	111 823	21 %	162 850	-51 027	525 000	424 500	-100 400	3 560	64 %	95 467	140 881
Annonser	4 500	47 395	51 895	59 %	100 400	-48 505	312 600	312 600	0	90 178	30 %	19 368	103 355
Kontingenter og gaver	41 093	144 551	185 645	33 %	161 905	23 740	150 000	150 000	0	23 618	16 %	14 285	143 239
Forsikring	26 853	23 006	49 859	76 %	75 300	-25 441	50 000	50 000	0	9 006 376	49 %	-2 409 075	94 689 943
Andre kostnader	13 895	24 009	37 904	73 %	25 080	12 824	300 000	300 000	0	70 020	66 %	-32 324	105 813
Sum driftskostnader	21 424 260	22 869 673	44 293 933	44 %	46 390 854	-2 096 921	99 736 467	95 709 693	-4 026 754	46 703 008	49 %	-2 409 075	94 689 943
Driftsresultat	1 903 350	4 869 885	6 773 235	86 %	8 880 966	-2 107 731	7 879 347	7 399 837	-479 530	9 006 376	57 %	-2 233 141	15 838 567
Finansinntekter	20 724	37 696	16 972	13 %	124 500	14 296	300 000	200 000	20 000	274 242	35 %	-173 142	396 195
Høyrentekonto	46 223	54 877	101 100	69 %	103 750	67 511	250 000	340 000	90 000	128 190	58 %	-2 481 678	15 974 783
Finanskostnader	86 393	84 867	171 261	0 %	20 750	53 215	50 000	60 000	-110 000	216 072	58 %	-2 481 678	15 974 783
Finansveskudd	19 446	13 018	32 465	85 %	8 901 716	-2 160 945	7 929 347	7 339 837	-589 510	9 222 449	58 %	-2 481 678	15 974 783
Finansunderskudd	1 883 903	4 856 867	6 740 770										
Resultat før skatt													

Sak 56/16

Resultatrapport pr 1. Halvår 2016 – Stavangerregionen Havn IKS



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 56/16
MØTEDATO: 12.09.16

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/66

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 31.08.16

Resultatrapport 1. halvår 2016 – Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	56/16	12.09.16	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 1. halvår 2016 er kr 10,639 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,987 mill. (-8,5%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 6,934 mill. (187%)

Driftsresultatet er på kr 5,493 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 3,449 mill. (-38,6%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 1,827 mill. (49,8%)

Inntekter

Inntekter er kr 22,492 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en nedgang på kr 2,077 mill. (-8,5%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,737 mill. (3,4%)

Det er inntektsført kr 1,020 mill. for kompensasjon for Siriskjær, som er en avtalt fakturering som løper med kr 170 000 pr måned fram til rettskraftig dom. Beløpet er ikke tatt inn i budsjett.

Anløpsavgiften er på kr 6,005 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en reduksjon på kr 0,129 mill. og ytterligere kr 0,760 mill. i ESI-rabatt.

Mot budsjett utgjør det en samlet nedgang på kr 0,418 mill.

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 16,999 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en økning på kr 1,371 mill. (8,8%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 1,089 mill. (6%)

Lavere kostnader enn budsjett er i hovedsak avskrivninger, fremmede tjenester knyttet til økonomisk/juridisk bistand og påløpt, men ikke bokførte omkostninger for arkeologiske undersøkelser i havnebassenget i Stavanger.

Finans

Netto finansposter utgjør en inntekt på kr 5,146 mill.

Mot 1. halvår 2015 utgjør det en inntektsøkning på kr 2,462 mill.

Mot budsjett utgjør det en inntektsøkning på kr 5,107 mill.

Inntektsført utbytte fra Risavika Havn AS på kr 4,910 mill. var ikke budsjettert. Det var i tillegg noe feilbudsjettering på finanspostene.





Konsern

Samlet for konsernet pr 1. halvår 2016

Selskap	Inntekter	Driftskostn.	Netto finans	Resultat før skatt
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	4 364 774	-948 902	-570 884	2 844 988
Stavangerregionen Havnedrift AS	51 067 168	-44 293 933	-32 465	6 740 770
Stavangerregionen Havn IKS	22 492 022	-16 998 941	5 146 069	10 639 150
Sum konsern uten konsolidering og tilknyttet selskap	77 923 964	-62 241 776	4 542 720	20 224 908

Prognose 2016

Prognose for 2016 er justert for inntektsavviket hittil i år og forventning til andre halvår. For øvrig er den største justering gjort på finansposter, som kommentert under Finans.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Vedlegg:
Bilag 1: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2016



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

1. Halvår 2016

	1. kvartal 2016	2. kvartal 2016	Hittil i år	50 %	Budsjett hittil	Differanse virkelig/budsjett	Budsjett 2016	Prognose 2016	Budsjett/ Prognose 2016	50 %	1. Halvår 2015	1. halvår differanse 2015/2016	Resultat 2015
Driftsinntekter													
Anløpsavgift	2 650 985	4 114 151	6 765 136	52 %	6 498 475	266 661	12 902 096	12 302 096	-600 000	46 %	6 894 525	-129 389	14 601 007
ESI Rabatt	-265 310	-494 705	-760 015	507 %	-74 970	-685 045	-150 000	-150 000	-	133 %	6 894 525	-760 015	-569 851
Sum anløpsavgift	2 385 675	3 619 446	6 005 122	47 %	6 423 505	-418 383	12 752 096	12 152 096	-600 000	43 %	6 894 525	-889 403	14 031 156
Kaivederlag	1 324 361	2 324 437	3 648 798	38 %	4 356 940	-708 142	9 703 237	7 762 590	-1 940 647	39 %	5 076 581	-1 427 783	9 385 389
Vareavgifter	198 766	302 843	501 609	52 %	358 477	143 133	968 856	968 856	-	41 %	451 501	50 108	1 225 099
ISPS vederlag	181 675	337 132	518 807	42 %	617 040	-98 233	1 234 080	1 048 968	-185 112	44 %	588 572	-69 765	1 172 019
Inntekt Utenriksterminalen	2 574 813	2 716 718	5 291 531	50 %	5 252 586	38 945	10 505 177	10 583 062	77 885	51 %	5 149 628	141 905	10 299 253
Inntekt Tuben	200 821	200 821	401 642	50 %	401 642	2	803 280	803 280	-4	50 %	401 642	0	803 284
Kontorleie fra Drift	168 525	168 525	337 050	50 %	337 050	0	674 100	674 100	-	50 %	337 050	0	674 100
Leieinntekter	2 286 791	2 480 672	4 767 463	53 %	4 007 359	760 104	9 001 229	9 001 229	-	50 %	4 649 953	117 510	9 453 296
Diverse driftsinntekter	510 000	510 000	1 020 000	0 %	1 020 000	1 020 000	1 171 275	1 171 275	-	50 %	1 020 000	0	2 040 000
Sum driftsinntekter	9 831 428	12 660 594	22 492 022	49 %	21 754 597	737 425	45 642 059	44 165 456	-1 476 603	46 %	24 569 450	-2 077 428	49 083 596
Driftskostnader													
Lønn til ansatte	1 058 939	604 155	1 663 094	42 %	1 606 021	57 073	3 920 000	3 920 000	-	51 %	1 342 072	321 022	3 282 946
Godtgj. styre, råd	45 000	216 130	261 130	79 %	330 000	-68 870	330 000	261 130	-68 870	178 %	147 000	114 130	147 000
Arb.g.avg. pensjonskostnader	157 106	116 625	273 730	45 %	188 734	84 996	612 000	612 000	-	38 %	217 578	56 152	713 419
pensjonskostnader	10 780	82 323	93 103	8 %	122 000	-28 897	1 220 000	1 220 000	-	6 %	146 857	-53 754	1 508 497
Andre personalkostnader	11 758	35 517	47 275	45 %	50 500	-3 225	105 000	105 000	-	41 %	46 620	655	116 575
Avskrivninger	2 064 626	2 064 718	4 129 344	43 %	4 776 910	-647 566	9 550 000	9 550 000	-	51 %	4 080 081	49 263	8 164 493
Kostnader lokaler	170 536	132 866	303 401	117 %	208 220	95 181	258 220	582 220	324 000	19 %	161 505	141 896	1 606 839
Leiekost Utenriksterminalen	3 433 085	3 622 290	7 055 375	50 %	7 003 452	51 923	14 006 903	14 110 749	103 846	51 %	6 866 168	189 207	13 732 337
Verktøy, inventar, driftsm.	0	2 697	2 697	5 %	30 000	-27 303	55 000	55 000	-	2 %	55 904	-53 207	135 206
EDB utstyr	0	0	0	0 %	12 000	-12 000	22 000	22 000	-	0 %	66 982	-66 982	71 537
Reparasjon,vedlikeh,oppgrad.	750	500	1 250	3 %	40 000	-38 750	40 000	10 000	-30 000	1 %	7 926	-6 676	136 129
Forvaltning og sikkerhet	689 217	472 204	1 161 420	65 %	1 460 000	-298 580	1 800 000	1 800 000	-	2496 %	23 395	1 138 025	46 540
Fremmed tjenester	320 519	509 183	829 703	40 %	1 045 000	-215 297	2 090 000	2 090 000	-	47 %	993 025	-163 322	1 752 087
Kontorrekvisita, trykksaker	27 681	21 955	49 636	41 %	62 503	-12 867	121 500	85 000	-36 500	36 %	101 586	-51 950	138 155
Tele og post	3 594	13 376	16 970	74 %	11 504	5 466	23 000	23 000	-	88 %	11 038	5 932	19 311
Kostnader egne transportmidl.	13 525	1 537	15 061	33 %	22 502	-7 441	45 000	30 000	-15 000	27 %	54 389	-39 327	55 463
Reiser, opphold mv.	64 479	80 099	144 578	61 %	118 500	26 078	237 000	237 000	-	66 %	140 757	3 821	218 929
Salg,markedsføring og repr	283 250	243 040	526 290	43 %	615 240	-88 950	1 215 000	1 215 000	-	27 %	759 961	-233 671	1 923 512
Kontingenter	135 691	44 198	179 889	84 %	132 533	47 356	215 000	215 000	-	65 %	137 683	42 206	278 430
Forsikring og garanti kostn.	75 816	75 816	151 632	43 %	177 571	-25 939	355 000	355 000	-	39 %	200 040	-48 408	386 992
Andre kostnader	3 499	89 864	93 363	62 %	75 030	18 333	150 000	150 000	-	45 %	66 924	26 439	206 140
Sum driftskostnader	8 569 849	8 429 092	16 998 941	47 %	18 088 220	-1 089 279	36 370 623	36 648 099	277 476	49 %	15 627 491	1 371 450	34 640 336
Driftsresultat	1 261 579	4 231 503	5 493 082	59 %	3 666 377	1 826 704	9 271 436	7 517 357	-1 754 079	38 %	8 941 959	-3 448 877	14 443 060
Finansinntekter	432 945	434 439	867 384	58 %	744 693	409 717	1 489 981	2 308 819	818 838	48 %	511 060	356 324	1 791 497
Høyrenkonto	151 098	135 927	287 025							60 %	95 388	191 637	474 522
Aksjeutbytte	4 910 462	4 910 462	4 910 462	0 %		4 910 462	4 910 462	4 910 462		150 %	3 273 643	1 636 819	3 273 643
Finanskostnader	462 618	456 184	918 802	65 %	705 992	212 810	1 412 549	1 837 604	425 055	39 %	1 195 779	-276 977	2 330 059
Finansoverskudd	121 425	5 024 644	5 146 069	6646 %	38 701	5 107 369	77 432	5 381 677	5 304 245	160 %	2 684 313	2 461 757	3 209 604
Finansunderskudd													
Ordinært over/underskudd	1 383 004	9 256 147	10 639 151	114 %	3 705 078	6 934 073	9 348 868	12 899 033	3 550 165	60 %	11 626 272	-987 121	17 652 663

Sak 57/16

**Marinarkeologisk undersøkelser KDP
Stavanger Sentrum – Vågen og Banavigå**



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

SAK NR.: 57 /16
MØTEDATO: 12.09.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15 /119
Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 26.08.2016

Marinarkeologiske undersøkelser KDP Stavanger sentrum – Vågen og Banavigå

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	48 /15	27.10.2015	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	57/16	12.09.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret gir fullmakt til havnedirektøren å bestille marinarkeologiske undersøkelser i indre Vågen og Banavigå med en ramme på inntil kr 1 200 000 eks.mva. Bestillingen betinger at det inngås avtale med Stavanger kommune om deling av kostnadene 50/50 dersom utbygging ved Holmen helt eller delvis ikke kan realiseres.»



Bakgrunn

Et vesentlig hovedgrep i ny Kommunedelplan for Stavanger sentrum er å utvide sentrum med utfylling i sjø ved Holmen. I forbindelse med første høring av sentrumsplanen kom det følgende innspill fra Stavanger Maritime Museum MUST (SMM) for berørte sjøområder:

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

Det er lovregulert at omkostninger til undersøkelser og eventuelle tiltak for å verne om kulturminner som følge av utbygging skal dekkes av tiltakshaver. Krav til arkeologiske undersøkelser kan fremsettes på reguleringsplannivå. Siden planforslaget på Holmen er en så viktig del av sentrumsplanen, ønsket Stavanger kommune å følge anbefalingen fra Fylkesutvalget. S

Stavanger kommune forespurte SRH om å dekke kostnadene til de marinarkeologiske undersøkelsene, med bakgrunn i at SRH er grunneier av strandlinjen og vil dra fordel av nye kailinjer. Det ble vist til at det ikke er uvanlig at en utbygger dekker slike kostnader også i en tidlig planfase. SRH inngikk en avtale med kommunen om å dekke kostnadene mot at kommunen tilbakebetaler halvdelen dersom utbyggingen ikke blir realisert. Kommunen var oppdragsgiver overfor SMM.

De marinarkeologiske undersøkelsene startet i januar 2016. Funn ble vist og foreløpig rapport avgitt for SRH og kommunen den 25.05.16. Endelig rapport av funn ble oversendt med brev av 13.07.16. Oversendelsesbrevet og rapporten fra SMM vedlegges som bilag 1 og 2. Øvrige vedlegg til brevet legges ikke ved saken og oversendes på forespørsel.

De marinarkeologiske undersøkelsene var estimert av SMM til kr 1,7 mill. eks.mva., og i sak 48/15 gav styret i SRH en ramme på kr 1,8 mill. eks.mva. Prosjektet ble noe rimeligere og faktureres SRH med kr 1,480 mill. eks. mva.

SRH oppfatter det slik at SMM vil gi følgende innspill til sentrumsplanen:

I Børevigå ble det funnet et kulturminne av nasjonal verneverdi, et skipsfunn som er fredet etter kmls §14. Kulturminnet representerer vår eneste kjente arkeologiske kilde relatert til havneaktivitet i Stavanger. Vi forutsetter at kulturminnet ivaretas i det videre planarbeidet. Denne typen kulturminne har en lav tålegrense og vil lett kunne skjemmes og ødelegges av tiltak i nærområdet som f.eks endring i kailinjer og strømforhold. Videre kan Stavanger maritime museum med bakgrunn i det kjennskap vi har fått til havnebassenget peke ut indre vågen og Banavigå øst for Bekhuskaien som to andre områder med stort potensiale for funn av sjøavsatte kulturlag med skipsfunn. Vi anbefaler Stavanger kommune å allerede på sentrumsplan-nivå bestille marinarkeologisk undersøkelse her for å avklare konfliktnivå med kulturminner.

Saken

Funnet i Børevigå berører utfyllingsområdet i Holmen. SMM anbefaler at det gjøres ytterligere undersøkelser i Stavanger havn snarest. Dersom det gjøres funn i de foreslåtte områdene; indre Vågen og Banavigå (gjestehavnen ved Verven), vil funnet i Børevigå kunne få en mindre vernemessig betydning. Dersom det ikke gjøres ytterligere funn vil Børevigå få et sterkere vernebehov.



Havneutvikling ved Holmen er svært viktig for konkurransekraften og attraktiviteten for Stavanger havn. Økt kapasitet i havnen har også positive ringvirkninger for byen og regionen. SRH har derfor interesse av at planprosessen ikke forsinkes.

Havnedirektøren avventer eventuell forespørsel fra Stavanger kommune om behov for ytterligere marinarkeologiske undersøkelser etter innspillsfristen til sentrumsplanen den 30.09.16.

Havnedirektøren foreslår at SRH skal være villig til å inngå tilsvarende avtale med kommunen som ved undersøkelsene ved Holmen.

SMM har gitt tilbud på undersøkelser i Vågen og Banavigå på kr 1 182 898 eks.mva.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Hilde Frøyland

Økonomi- og adm.sjef

Vedlegg:

- | | |
|---------|---|
| Bilag 1 | Brev av 13.07.16 fra Stavanger Maritime Museum MUST til Stavanger kommune, Stavangerregionen Havn, Rogaland fylkeskommune og Riksantikvaren |
| Bilag 2 | Marinarkeologiske undersøkelser av utfyllingsområder i ny sentrumsplan Stavanger Havn 2016 |

Stavanger kommune og Stavanger havn,
Rogaland fylkeskommune og Riksantikvaren

Museum Stavanger
Muségata 16, 4010 Stavanger
T 51 84 27 00
post@museumstavanger.no
museumstavanger.no
Org. no. 995 642 034

Vår ref.: 14.7158
Deres ref.:

Stavanger, 13.7.2016

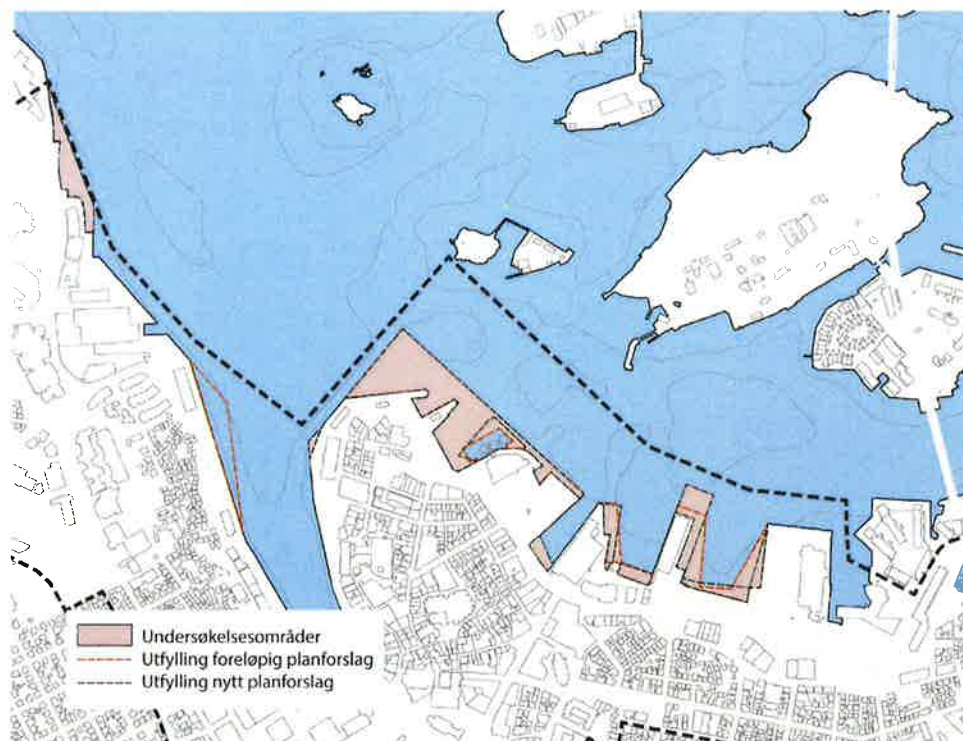
Stavanger kommune – Stavanger havn – marinarkeologiske undersøkelser av utfyllingsområder i ny sentrumsplan. Oversendelse av rapport med oppsummering av nye freda kulturminner

De marinarkeologiske undersøkelsene ble gjennomført i løpet av januar-mars 2016. Rapport fra undersøkelsen ligger vedlagt, det gjør også rapport fra naturvitenskaplige undersøkelser. Regnskap med slutfaktura sendes separat.

Det ble i løpet av undersøkelsen gjort flere spredte løsfunn i planområdet og i et avgrenset område i Børevigå ble det funnet et sjøavsatt kulturlag med skipsfunn som er automatisk freda etter kmls §14 om skipsfunn.

Vår vurdering av nye kulturminner og innspill til det videre planarbeidet:
I Børevigå ble det funnet et kulturminne av nasjonal verneverdi, et skipsfunn som er fredet etter kmls §14. Kulturminnet representerer vår eneste kjente arkeologiske kilde relatert til havneaktivitet i Stavanger. Vi forutsetter at kulturminnet ivaretas i det videre planarbeidet. Denne typen kulturminne har en lav tålegrense og vil lett kunne skjemmes og ødelegges av tiltak i nærområdet som f.eks endring i kailinjer og strømforhold. Videre kan Stavanger maritime museum med bakgrunn i det kjennskap vi har fått til havnebassenget peke ut indre vågen og Banavigå øst for Bekhuskaien som to andre områder med stort potensiale for funn av sjøavsatte kulturlag med skipsfunn. Vi anbefaler Stavanger kommune å allerede på sentrumsplan-nivå bestille marinarkeologisk undersøkelse her for å avklare konfliktnivå med kulturminner.





Figur 1: Undersøkelsesområde markert med grått fyll og sort omriss. Merk at områder i vest ved Bjergsted ble trukket.

Sammendrag av funn

Kulturlag i Børevigå id 219585 – Freda skipsfunn

Kulturlag fra skipsaktivitet. Tykkelsen på laget er mellom 10cm og 45cm, og funntyper i laget er blant annet lærsko, keramikk, tau, never, og sagflis. Dateringer strekker seg fra 1600-tallet til tidlig 1900-tall. Mellom 60 og 90 funn ble observert, hvorav ca. 60 ble tatt inn og katalogisert ved Stavanger Maritime Museum. Kulturlaget ble påvist ved slamsuging av åtte sjakter i området, hvorav fem viste spor av kulturlaget. Kulturlagets utbredelse er 40m x 45m, og er avgrenset i vest av berg og grov steinbunn, og berg og negative gravningsenheter i nord og vest. I øst og sør fortsetter trolig kulturlaget inn under fylling. Bevaringsgrad her er uavklart. Det ble gjort spredte løsfunn på sjøbunnen over laget. Kjerneprøver viser krydder, molter, blåbær i kulturlaget. Mye av frøene er fordøyd og stammer trolig fra latriner som er kastet fra skip eller materiale fra land som er rodd ut og dumpet

Maritimt løsfunn ved plentinggrunnen id 219587 – Fjernet skipsfunn.

Løsfunn av keramikk på sjøbunnen sør for Plentinggrunnen. Det ble gjort systematiske undersøkelser på sørsiden av Plentinggrunnen i planområde, og gravd sjakter ved og sør for løsfunnene.

Ballast utenfor Slakthuskaia id 219589 – freda skipsfunn utenfor utfyllingsområde Nederlandsk teglstein relatert til ballast fra skip. Løsfunn på sjøbunnen.

Maritime løsfunn ved Jorenholmen vest id 219593 – Fjernet skipsfunn

Løsfunn gjort i en sjakt gravd med slamsuger av en skive til blokk fra rigg. Datert typologisk til å troligvis stamme fra 1800-tallet.

Maritime løsfunn utenfor Jorenholmen id 219591 - Fjernet skipsfunn
Løsfunn på sjøbunnen av en krittpipe, relatert til skipsaktivitet.

Maritime løsfunn utenfor Fiskepiren id 219594 - Fjernet skipsfunn
Løsfunn på sjøbunnen av krittpipe samt nederlandsk teglstein relatert til ballast.
Funnene er relaterte til skipsaktivitet.



Figur 2: Kartutsnitt fra askeladden med kulturminnene i området. Nye kulturminner markert med pil.

Om potensialet for ytterligere funn i sentrumsplanen

Bunnforholdene i det undersøkte området preges av mye omroting og utspyling som følge av thrustere og propeller fra større skip. Dermed er det hovedsaklig beskytta grunne områder, og dypere farvann at vi kan forvente å bevarte kulturlag – i områder med mer aktivitet vil lag og funn bli spylt ut over et større område og lettere organisk materialer vil forsvinne eller nedbrytes. I Stavanger havn er det nå særlig to områder som peker seg ut med høyt potensiale for funn av sjøavsatte kulturlag – indre Vågen og Banavigå øst for Bekhuskaaien. Eventuelle kulturminner her vil være svært sårbare både for skipsaktivitet, moringer og endringer i strømforhold. SMM vil derfor anbefale Stavanger kommune om å så tidlig som mulig i planprosessen å bestille undersøkelser for å få avklart konfliktnivå i disse områdene for å kunne forvalte ev kulturminner på en god måte i et langsiktig perspektiv.

I områder som allerede er utfylt er det også potensiale for at det finnes bevarte sjøavsatte kulturlag og skipsfunn. Dette gjelder spesielt i indre vågen og i området langs nedre Holmegate gradvis har blitt utfylt og tørrlagt som følge av landstigningen. I forbindelse med reguleringsplaner og søknader om tiltak i utfylte sjøområder i sentrum må søknader om tiltak og planer bli oversendt SMM slik at vi får anledning til å skrive uttalelser og ev. kreve undersøkelser.

Kommentar om etterarbeid

Allerede før vi startet var vi klar over at tiden til etterarbeid var underdimensjonert for en by-undersøkelse. Innlegging og tilgjengeliggjøring av funn via digitaltmuseum.no vil derfor ta tid ettersom gjenstående etterarbeid må tas i ledige stunder.

Med vennlig hilsen

Arild Skjæveland Vivås
Marinarkeolog

Bitten Bakke
avdelingsdirektør

Stavanger maritime museum
Museum Stavanger AS

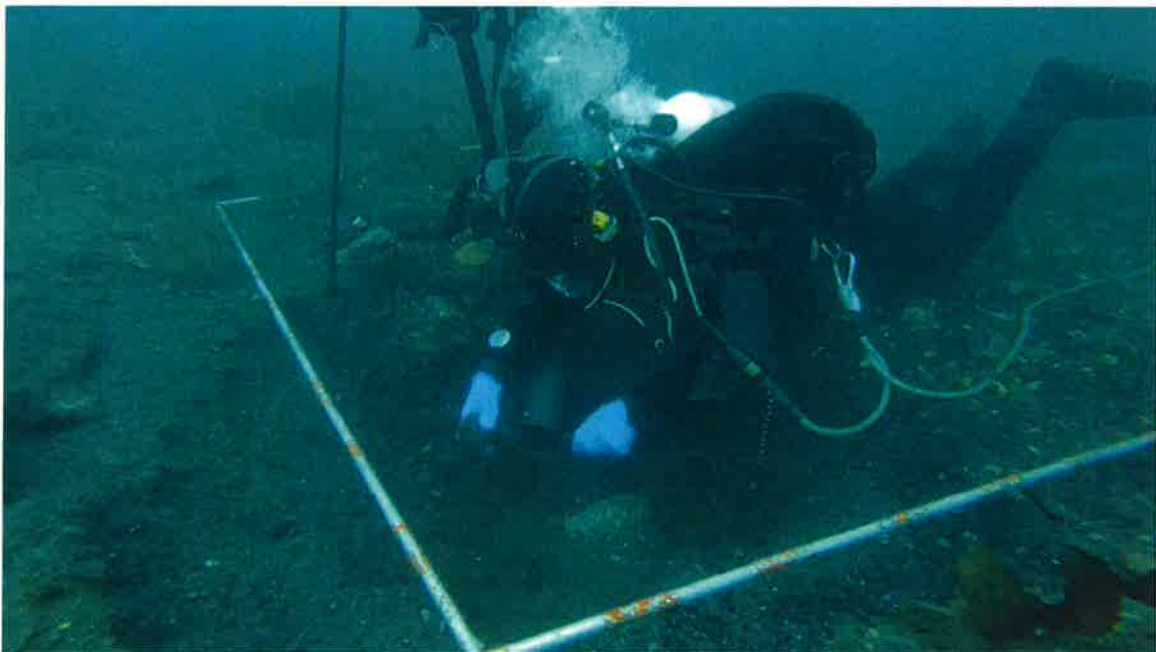
Mobil: 997 09 754
Epost: arild.vivaas@museumstavanger.no

Kopi:
MUST arkiv

Vedlegg:
Rapport fra undersøkelsene
Rapport fra naturvitenskaplige undersøkelser AM, UiS
Dateringsresultater AM, UiS.

Stavanger januar – mars 2016
Stavanger maritime museum
André Skyaasen

Marinarkeologiske undersøkelser av utfyllingsområder i ny sentrumsplan Stavanger Havn 2016



Figur 1 En dykker graver i en sjakt i Børevigå med slamsuger. Foto: SMM

Introduksjon

Marinarkeologiske undersøkelser ble gjort i Stavanger Havn vinteren 2016 i forbindelse med avklaring av kulturminnehensynet i områder foreslått til utfylling i kommunedelplan fra Stavanger Kommune. Visuell inspeksjon av bunnen i hele området ble gjort med dykkere. Enkelte områder ble valgt ut til sjaktegraving for å finne overlagra kulturminer. Et av områdene, Børevigå, var et område med mange skipsfunn i kulturlag. Typologiske dateringer viser at gjenstander i dette laget har blitt deponert fra første halvdel av 1700-tallet og utover til tidlig 1900-tall og stammer fra skip, og er fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §14. Kulturlaget er registrert som fredet skipsfunn med

Askeladden id: 219585. Det ble også registrert noen enkeltliggende funn utenfor området med kulturlag.

Innhold

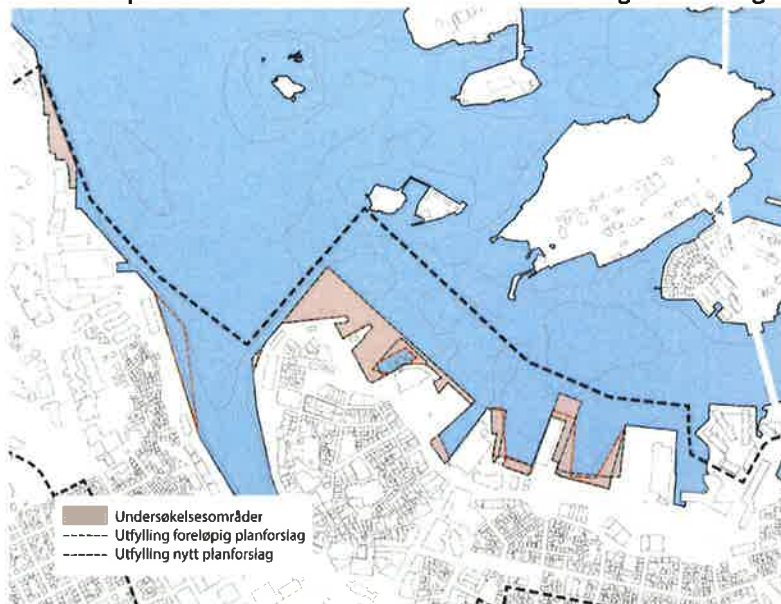
Introduksjon	1
1. Innledning.....	3
1.1 Målsetting og oppsummering	3
2. Funn og resultater	4
2.1 Funn og datering	6
3 Metode og historisk bakgrunn	11
3.1 Historisk bakgrunn.....	11
3.2 Deltagere	11
3.3 Metode.....	11
4. Beskrivelser av bunnforhold og potensiale	13
5.0 Sjaktegraving	15
5.1 Beskrivelse av sjakter, stratigrafi, og funn fra sjaktegravingen.....	15
5.2 Analyse og tolkning av sjaktegravingen	22
6. Oppsummering og potensiale for videre arbeid	24
7. Konklusjon	25
Referanser	26
Vedlegg 1. Korrespondanse.....	27

1. Innledning

1.1 Målsetting og oppsummering

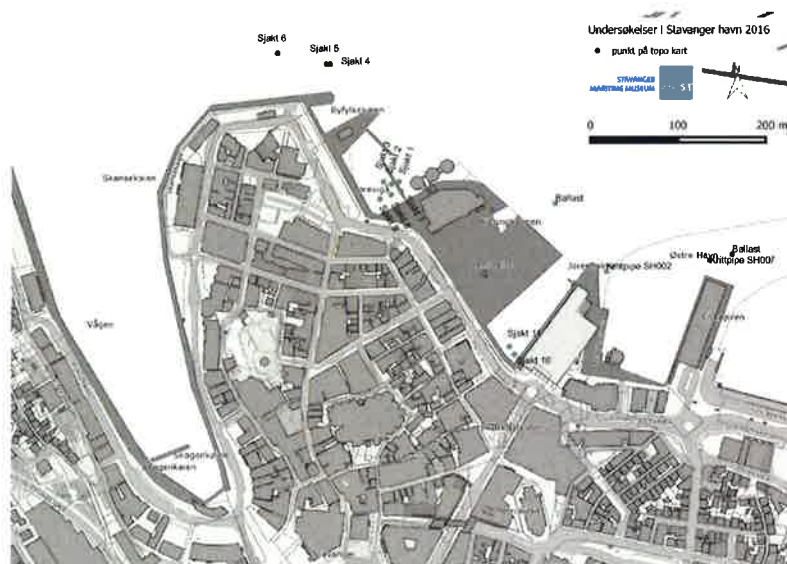
På oppdrag fra Stavanger Kommune i forbindelse med kommunedelplan for sentrum i Stavanger utførte Stavanger Maritime Museum marinarkeologiske undersøkelser i Stavanger havn i tidsrommet mellom 25. januar og 11. mars 2016. Delplanen omhandler blant annet utvidelse og omforming av dagens kaifronter utover i sjøen. Utbygging i dette området kom på Riksantikvarens rådgivning i konflikt med middelalderske kulturlag¹ og det var derfor foreslått for en marinarkeologisk undersøkelse. Den marinarkeologiske undersøkelsen ble foreslått foretatt før videre høringer i saken². Utbygging i planområdet som berører sjøen kan komme i konflikt med automatisk fredete funn og/eller

skipsfunn som er fredet etter Kulturminneloven §14.



Figur 2 Dette kartet viser områder som dekkes av kommunedelplanen som dekkes av de marinarkeologiske undersøkelsene. Området helt nordvest i planen er unnlatt. Kart: Stavanger Kommune.

Prosjektets målsetninger var å avklare hvor og om det var kulturminner i områdene forslått til utfylling. Denne rapporten beskriver feltarbeidet, og beskriver og tolker bunnforhold, funnpotensiale, observerte kulturlag, funn og metode, og oppsummerer og konkluderer om feltarbeidet.



Figur 3 Kart over planområdet med sjakter gravd i den marinarkeologiske undersøkelsen, samt løsfunn fra planområdet. Kart: Arild Skjæveland Vivås, SMM.

¹ Riksantikvaren korrespondanse 2015

² Riksantikvaren korrespondanse 2015

Maritime løsfunn utenfor Joreholmen id 219592 – Fjernet skipsfunn

Løsfunn på sjøbunnen av en krittpipe, relatert til skipsaktivitet.

Maritime løsfunn ved Joreholmen vest id 219593 - Fjernet skipsfunn

Løsfunn gjort i en sjakt gravd med slamsuger av en skive til blokk fra rigg. Datert typologisk til å troligvis stamme fra 1800-tallet.

Maritime løsfunn utenfor Fiskepiren id 219594 - Fjernet skipsfunn

Løsfunn på sjøbunnen av krittpipe samt nederlandsk teglstein relatert til ballast. Funnene er relaterte til skipsaktivitet.

2.1 Funn og datering

Funnene er katalogisert i databasen PRIMUS under prosjektnummer ST.S- 07548 og vil på sikt bli tilgjengelig på digitaltmuseum.no

Mange funn ble gjort i sjaktegravingene. Mange av dem er vanskelige å datere nøyaktig, mens enkelte kan dateres med større sikkerhet. I et større perspektiv tolkes funnmaterialet til å ha vært deponert over en lengre tidsperiode som strekker seg fra sent 1700-tall og utover 1800-tallet. Funnene er trolig deponert fra mange forskjellige skip over tid, enten som søppel eller ved uforsiktighet eller uhell.

Krittpiper

Fragmenter av krittpipe ble funnet på seks forskjellige steder. Av disse seks individuelle funnene var to stilker og fire hoder. Krittpiper kan noen ganger dateres og føres tilbake til hvilken krittpipemaker som har laget den ved å tolke et innstemplett merke som kunne være individuelt for krittpipemakeren. Et av krittpipehodene viser spor av et slikt merke men det er tilsynelatende for slitt til å tolke med det blotte øye. Et av hodene har en dekorasjon som er formen av et løvblad på undersiden, ellers er krittpipene uten merker. En av krittpipene (ST-S.07548-029) har en stilk som går i vinkel fra hodet, hvilket skiller seg fra de andre funnene. Hodet på denne er større enn på de andre, hvilket er en annen måte denne skiller seg ut på. Denne ble funnet i sjakt 8.



Figur 5 ST-S.07548-029, krittpipehodet funnet i sjakt 8, som har en vinklet stilk.

En måte å datere krittpiper på er ved å måle diameteren på det indre røykførende røret i stilk, og passe målet til en tabell utformet av Lewis Binford som daterer krittpipene basert på observasjoner i utviklingen av krittpiper.

Krittpipestilk datering:

Diameter	Datering
3,75-3,30mm	1580-1620
3,30-2,85mm	1620-1660
2,85-2,30mm	1660-1700
2,30-1,95mm	1700-1740
1,95-1,50mm	1740-1780

Lewis Binford teori, gjengitt i Åkerhagen, A. 2004. *Krittpipor* (upubl.)

Ved å bruke denne tabellen finner vi følgende dateringer på krittpipefunnene fra Stavanger Havn:

Krittpipe (ID)	Diameter	Datering	Funnsted
ST-S.07548-001	2,3mm	1700-1740	Overflate Børevigå
ST-S.07548-002	2,9-3mm	1620-1660	Overflate Jorenholmen
ST-S.07548-006	2,5mm	1660-1700	Sjakt 1
ST-S.07548-007	2mm	1700-1740	Overflate Fiskepiren
ST-S.07548-013	2mm	1700-1740	Sjakt 2
ST-S.07548-029	1.9mm	1740-1780	Sjakt 8

En av krittpipestilkene (SH007) hadde en original ende som var dekt i en glasering. Fragmentet er 9cm langt, og glaseringen dekker 2,5cm av begynnelsen på munnstykket. Denne pipestilken var et løsfunn funnet under svømmedykking utenfor Fiskepiren.

Disse dateringene gir et spenn i funnmaterialet fra 1620-tallet til 1780-tallet. Krittpipefunnene har blitt gjort flere steder, på overflate og lenger nede i kulturlaget i sjaktene. Løsfunnene kan man ikke konkludere så mye fra, men det som har blitt gjort nede i lagene i sjaktene, spesifikt SH017 fra 30cm dybde i sjakt 2, er en indikator på at funnlaget kan stamme fra første halvdel av 1700-tallet.

Dette krittpipefragmentet er den første gjenstanden fra nede i kulturlaget som har blitt datert, og er slitt sett hittil den eneste datering med referanse til fagmateriale. Andre indikatorer som kan være fra 1700-tallet og peker til samme tidsperiode, uten referanse til kilder, er lærsko med treplugger som holder flere lag av lær sammen, blåst glass, og nederlandsk teglstein fra ballast.

Flasker

Ti fragmenter av flasker som anses som eldre enn 100 år ble tatt inn under utgravningen. Av disse står spesielt ett fragment frem, hvilket er bunnen av en firkantflaske som beskrives og dateres typologisk som vanlig last fra 17-og 1800-talls skip. Denne flasken har skrift på seg som ikke er mulig å tyde uten videre kjennskap til utfyllende informasjon. Teksten er: & Co /ny linje/ RS /ny linje/ AM (Figur 6).



Figur 6 Firkantflaske med skrift: & Co /ny linje/ RS /ny linje/ AM. Dateres typologisk til 17- eller 1800-tall.

Utover denne flaskebunnen er det flere fragmenter, for eksempel de fem fragmentene presentert i figur 8. I tillegg ble det gjort funn av en intakt liten



Figur 8 Fem flaskefragmenter.



Figur 7 Liten firkantet flaske, ikke datert.

firkantet glassflaske (figur 7).

Blokkskive

To blokkskiver ble funnet, en i en sjakt i Børevigå og en som et løsfunn utenfor Jorenholmen (figur 10 og 9). Disse dateres typologisk til å ha vært produsert og brukt på 1800-tallet eller senere.



Figur 10 Blokkskive fra Børevigå.



Figur 9 Blokkskive, løsfunn fra utenfor Jorenholmen.

Garnsøkke

En garnsøkke ble funnet løst ved Jorenholmen. Denne har blitt datert typologisk til å stamme fra 18-1900-tall. Se figur 11.



Figur 11 Fragment av garnsøkke, løsfunn fra Jorenholmen.

2.2 Naturvitenskapelige prøver

Etter at dykkingen hadde kartlagt bunnen og gitt en informert oversikt over bunnforhold og områder av interesse ble det gjennomført geologiske boreprøver av sjøbunnen. Prøvetakingen ble utført av innleide geologer og geologistudenter. Disse boreprøvene fikk forskjellig dybde avhengig av bunnforholdene. Elleve boreprøver ble tatt, og disse ble overlevert til Arkeologisk Museum i Stavanger for analyse som skulle gjennomføres av botanikere.

Den naturvitenskapelige analysen sier det følgende om prøvene:

«I forkant av planlagt utbygging av Stavanger havn utførte Stavanger maritime museum en arkeologisk inventering av sjøbunn samt kjerneboringer på oppdrag av Stavanger kommune. Pollen- og makrofossilprøver ble tatt ut fra sedimentkjernene og analysert ved Arkeologisk museum, UiS. Makrofossilprøvene inneholdt mye spiselige planter, framfor alt bær, men også krydderurter og medisinerplanter. Det ble også funnet blant annet stoff, glass og porselen. De fleste pollentyper som ble funnet indikerer åker, eng- og beitemark. Det ble også identifisert pollen av fjærekoll som er vanlig på saltholdig mark ved havet samt molte som normalt vokser på våtmarker.»³

Analysen av prøvene viste blant annet at det i Børevigå ble funnet spor av en del materiale som ser ut til å være latrinemateriale, hvilket inkluderer blant annet fordøyde frø fra bær og frukt:

«Prøvene inneholder frø av fremst spiselige planter, hvorav flest frø av opiumsvalmue, bringebær, blåbær og fiken. Frø av fiken og blåbær ble funnet i samtlige analyserte prøver fra kjerner 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, og 9. Opiumsvalmue var i syv kjerner og bringebær i seks. Innslag av mose kan ha vært



Figur 12 Kart over kjerneboringsprøver. Grønne prikker betyr gjennomførte kjernetakinger. Røde prikker betyr mislykkede.

³ Ahlqvist 2016 s. iii

dopapir og sammensetningen av arter indikerer at det kan være latrinemateriale. Det kan for eksempel ha blitt dumpet fra båter utenfor stranden.»⁴

En mengde forskjellige materialer ble funnet i prøvene:

«Prøvene inneholdt skjell, snegler, muslinger, fiskebein, insekter, ubrente bein, steinkull, treflis, metallfragmenter, slagg, glass, porselen, tau, stoff (sannsynligvis av ull, hamp eller annen plantefiber og noe syntetisk materiale) og forskjellige plantedeler. Steinkull forekommer i alle kjerner [...]. Det var sparsomt med forkullede makrofossiler i prøvene. Bortsett fra enkelte fragmenter av trekull ble det kun funnet et korn av bygg (prøve 12, kjerne 4) og to korn av rug (prøve 17, kjerne 6). Prøvene inneholdt et rikelig uforkullet plantemateriale og sammenlagt 1761 frø av gress-, beite, og våtmarksplanter, ugress, dyrkede og spiselige planter samt krydder- og medisinalplanter ble registrert.»⁵

De naturvitenskapelige prøvene viste spor etter menneskelig aktivitet, som kan ha sammenheng med skipsaktivitet i området.

C14 datering av kontekstene faller innenfor et vidt spenn mellom 1650-vår tid. Dette skyldtes at det på grunn av forurensing av atmosfæren ikke er mulig å C14 datere materiale yngre enn ca. 1650.



Figur 13 Dykkeoperasjonen fra flytebrygge utenfor Oljemuseet i Børevigå. Foto: SMM.

⁴ Ahlqvist 2016 s. 15

⁵ Ahlqvist 2016 s. 14

3 Metode og historisk bakgrunn

3.1 Historisk bakgrunn

Det finnes mye historie skrevet om Stavanger Havns utvikling, og utviklingen av havnen er spesielt godt kjent siden begynnelsen av utvikling av dampskipskaier i tidsperioden rundt 1875⁶. Det er gjort utfyllinger fra den opprinnelige strandsonen, og sjøhus som tidligere lå ved sjøen ligger nå langt inne på land. Kaipirene som i dag heter Jorenholmen, Kjerringholmen og Fiskepiren var i tidligere tider holmer som lå løsrevet fra fastlandet⁷. Dette betyr at den opprinnelige strandsonen, eldre bryggeområder, områdene utenfor sjøhus, og deler av de eldre havneområdene som inkluderer ankringsplasser og laste- og lossesoner i dag ligger under utfyllinger. Sjøen utenfor havneområdene har vært brukt til oppankring og lasting og lossing, i tillegg til innseiling, gjennom århundrene.

3.2 Deltagere

Arbeidet ble utført av marinarkeologer fra Stavanger Maritime Museum (SMM) og Bergens Sjøfartsmuseum (BSJ). Deltagende var Arild Skjæveland Vivås og André Skyaasen fra SMM, og Eirik Søyland og Tord Kristian Karlsen fra BSJ.

3.3 Metode

3.3.1 Innledning

I perioden ble 15 dykkedager utført. To typer dykkearbeid ble utført, og metodene blir beskrevet nedenfor. Først ble planområdet gitt visuell inspeksjon med svømmedykking av en dykker om gangen. Etter gjennomgang av områder der bunnen gjorde det mulig å grave sjakter med slamsuger, ble sjakter gravd. I etterkant av dykkearbeidet ble en ukes arbeid gjennomført av innleide geologer fra UiB som tok boreprøver av sjøbunnen.

Arbeidet ble organisert og utført i samarbeid med berørte aktører i området. På forhånd tok SMM kontakt med alle berørte aktører i havnen over epost, oppfulgt av et informasjonsmøte. På informasjonsmøtet ble strategi for utførelse av samarbeid diskutert. Dette gjaldt Stavanger Havnevesen, Kystverkets trafikksentral på Kvitsøy, og forskjellige ferge- og hurtigbåtoperatører, nødtjenester samt andre som benytter seg av kaiene som er involvert i kommunedelplanens område. God kommunikasjon var essensielt i dette samarbeidet siden de marinarkeologiske undersøkelsene skulle foregå steder der ferger og hurtigbåter legger til og fra flere ganger om dagen, iblant oftere enn hver time, og ved kaier som er i aktiv bruk av mange forskjellige aktører. For å unngå forsinkelser for operatørene, og for å unngå faresituasjoner i arbeidet for marinarkeologene, ble rutiner for daglig varsling og andre kommunikasjonsrutiner utarbeidet og fulgt nøye. Marinarkeologene var alltid tilgjengelige på telefon og på VHF kanal 16. I tillegg ble havnevesenet og trafikksentralen varslet om dagens dykkeaktiviteter hver dag før arbeidet tiltok og etter arbeidets slutt. Det samme gjaldt for andre aktører de gangene de marinarkeologiske undersøkelsene berørte disse.

⁶ Grude 1985 s. 22

⁷ Ersland og Solli 2012 s. 112

Dykkearbeidet i seg selv ble utført ved å følge Arbeidsmiljølovens krav for dykking i arbeidssituasjoner. Dykkingen ble utført fra en småbåt som dykkerfartøy med dykker, dykkerleder og beredskapsdykker om bord, eller fra en brygge med samme arbeidssammensetning. I tillegg til Arbeidsmiljølovens krav ble arbeidet de fleste dager utført med en ekstra varslingsbåt som også hadde dykkerflagg og hjalp med å gjøre arbeidsstedet tydelig synlig og varsle eventuell trafikk. De gangene det ble dykket fra brygge inne i en småbåthavn var den fjerde personen involvert i alle andre deler av dykkeoperasjonen sammen med dykkerleder. Dette var mange ganger essensielt for gangen i arbeidet, hvis for eksempel noe måtte hentes fra en annen kai eller forberedes mens en dykker var i vannet, og hjalp slik sett på arbeidets effektivitet.

Arbeidet ble utført med start kl. 08.00, med mål om at arbeidsdagen skulle være ferdig kl. 15.30. På grunn av mengden utstyr, behov for vedlikehold og istandsetting, påvirkning av vær, og andre faktorer strakte arbeidsdagen seg flere ganger utover normal arbeidstid. Slikt arbeid inkluderte fylling av luft på dykkerflasker, fylling av bensin, bearbeiding av notater om feltarbeidet, og annet.

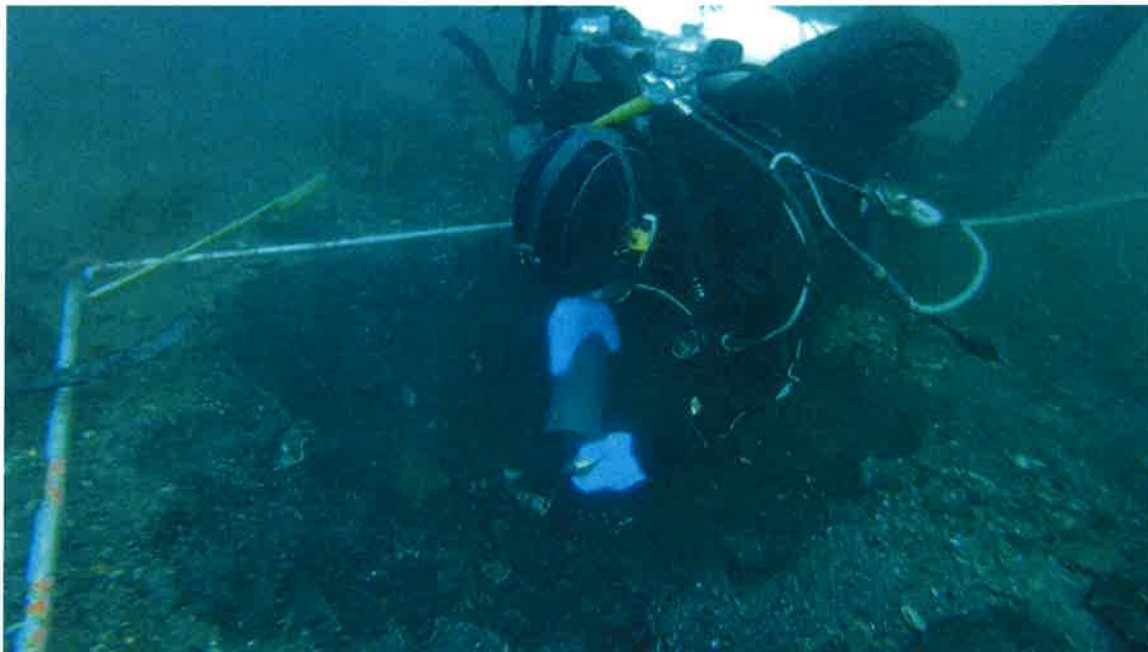
3.3.2 Visuell inspeksjon

Visuell inspeksjon av området begynte før dykkeoperasjonene ble satt i gang. Ved gjennomgang av eldre kart og med kjennskap til Stavanger havns utvikling ble landskapet analysert. Landskapet har endret seg i veldig stor grad på grunn av utbygging av kaier utover landskapets naturlige strandsone, spesielt fra slutten av 1800-tallet. Holmer har blitt tildekt av utfyllinger og sjøhus ligger nå langt inne på fastlandet. Vik og kaifronter følger dog de fleste steder vagt strandsonens naturlige utforming. Slik er det blant annet mulig å undersøke bunnen der skip tidligere kan ha ligget i le, selv om strandsonen i området er fullstendig tildekt og eventuelle funn relatert til kai- og strandaktivitet vil være mindre hyppige. For dykkeren gjaldt det å se bunnen slik den er i dag og også med tanke på bruken av havneområdet både i nåtid og fortid. Det var viktig for undersøkelsens formål å finne løse sedimenter det var mulig å grave prøvestikk eller sjakter i. Disse områdene måtte også vurderes i sammenheng med den lokale situasjonen. Enkelte steder har propellbevegelser fra båter og ferjer omroret masser, og moderne skrot kan finnes under større stein eller nede i løse bunnmasser. Områder der det var mulig å grave, og spesielt hvis det ble gjort funn av gjenstander som kunne tilhøre automatisk fredete funn som skipsvrak eller eldre havneaktivitet, ble utvalgt og prioritert.

3.3.3 Sjaktegraving

Lokasjonene for sjakter ble utvalgt etter visuell inspeksjon av hele planområdet. Etter diskusjon i arbeidsgruppen ble områder utvalgt først og fremst basert på funnsteder sammen med potensiale for mulighetene for graving i området, hvilket betød at bunnen så ut til å ha løse sedimenter dypere enn minst 30-50cm. Tre områder var spesielt aktuelle for graving og er beskrevet i rapporten. Et av disse områdene hadde funn i overflaten, mens to ikke hadde det. Flere sjakter ble gravet på alle lokasjonene. Der det var funn i overflaten ble det også gjort videre funn av kulturhistorisk interesse i sjakten. Der ble flere sjakter gravd for å forsøke å avgrense funnområdet. Sjaktene blir beskrevet og tolket i rapporten.

Sjaktegravingen ble utført ved at dykkerne la ned en ramme på et utvalgt passende sted for graving. Slamsuger ble deretter senket til dykkeren. Slamsugeren var drevet av en pumpe på overflaten som enten sto på en passende brygge eller i en separat båt fra båten med dykkerleder og beredskapsdykker. Gravearbeidet ble deretter utført med graveskje og målestokk sammen med slamsugeren.



Figur 14 En dykker ved en sjakt med ramme, tomrestokk, slamsuger og graveskje. Foto: SMM.

3.3.4 Funnhåndtering

Funn ble notert i dykkerloggen eller dagens notater da de ble funnet, og ble tatt inn i båten eller på bryggen der arbeidet var basert etter hvert dykk. Funnene ble diskutert av arkeologene. De ble så lagt i gjenlukkbare plastposer og markert med hvor de var blitt funnet, dato, og initialene til den som utfylte informasjonen. Disse ble samlet i plastcontainere som ble fylt med vann og funnene lå slik i vann fra de ble tatt inn fra dykkearbeidsplassen hver dag. Funnene ble ikke håndtert videre før i forbindelse med rapportskriving.

4. Beskrivelser av bunnforhold og potensiale

Kailinje 2V, 1V, 1Ø

Området kailinje 2V, 1V, 1Ø er også kjent som Skansekaiaen. Sjøbunnen utenfor kaiområdet er en blanding av berg, områder med stein av forskjellige størrelser, og bunn med sedimenter som er en løsere blanding av sand eller silt, som regel iblandet en del småstein, grus, og skjell. Innerst ved kaifronten er massene utspylt mens lengre ute er det finere sediment. Noen av disse områdene egnet seg for graving, og tre sjakter ble senere gravd i området. I dette området befinner seg en stolpemarkør som markerer en del av grunna Plentinggrunnen. Denne markøren står på berg som er betydelig grunnere enn området rundt. I området ble det funnet mye moderne søppel fra både samtiden og de siste ca. 70 år. Noen treplanker med metallbolter ble funnet på sjøbunnen. Disse ble undersøkt men ansett som del av moderne avfall. Blant annet moderne avfall ble det funnet porselen med Nazi-symboler fra okkupasjonstiden under Andre Verdenskrig, hvorav en hadde på malt datering 1938.

Overgangen kailinje 1Ø og 2Ø-3Ø, og kailinje 2Ø-3Ø

Ved kanten som utgjør der Skansekaaien vender, utgjør kaikanten en pir fordi en vik går inn på østsiden av kaifronten (se kart over planområdet). På ytterspissen av piren ble et utløpsrør observert. Inne i viken var sjøbunnen hovedsakelig større stein, og området virket utvasket av propellskyll. Ingen funn ble gjort og området ble avskrevet som potensiale for funn og videre undersøkelse.

Kaifronten ble fulgt ut til spissen av neste pir, der kailinje 2Ø-3Ø vender over mot viken der småbåthavnen Børevigå ligger. Sjøbunnen var relativt konsekvent med varierende størrelse stein, utvasket av propellaktivitet, og ansett som å ha lite potensiale.

Børevigå, kailinje 4Ø, 5Ø

Børevigå er småbåthavnen på østsiden av kai 2Ø-3Ø og på vest-sørvestsiden av Norsk Oljemuseum. Bunnen varierer mellom steinete og grunne løse sandsedimenter. Det ligger store mengder moderne søppel på sjøbunnens overflate, deriblant store mengder bildekk. I dette området ble det gjort flere funn i overflaten. Blant annet nederlandsk teglstein fra gammel ballast, og øst i dette området ble det gjort et funn av en krittpepestilk. På bakgrunn av dette funnet og at det fantes områder der man via bruk av jordborr forsto at kunne graves i, ble dette området valgt ut til sjaktegraving senere. Dette området hadde flest funn og hvor kulturlag ble oppdaget og avdekket i sjakter.

Videre i området ble det svømmedykket forbi Oljemuseet i områdets nordøstre ende. Her ble det også gjort funn av et krittpepefragment. Bunnen var preget av store mengder moderne søppel, og en blanding av stein og grunnere sedimenter med en dybde på 10-30cm.

Oljemuseet, kailinje 7Ø-8Ø

Området utenfor kailinje 7Ø-8Ø ble svømt over av dykkere to ganger, for å dekke området både nærmere langs kaaien og området et stykke ut fra kaaien i planområdet. Ved første inspeksjon et stykke ut fra kaaien ble det gjort funn av et fragment av teglstein som kan stamme fra eldre ballast. Det ble ikke gjort noen funn, og bunnen var varierende mellom stein og sedimenter. Hovedsakelig virket bunnen i området forstyrret og til dels vasket bort av propellaktivitet.

Kailinje 10Ø

Kailinje 10Ø ligger innerst i en vik i kaifronten, der fiskere til daglig ligger med båtene sine og selger fisk. De legger til og fra hver dag, og det er mye trafikk i området. Området er grunt, og bunnen har fått lide av denne aktiviteten, hvilket betyr at bunnen er utvasket i stor grad. Det ble allikevel gravd sjakter i dette området, som beskrives under. I en av disse sjaktene ble det blant annet funnet et fragment av en skilleblokk i tre fra rigg.

Kailinje 12Ø-13Ø og 14Ø

En hurtigbåt går fra kaien i nordvest av dette området. Området ble undersøkt, og et fragment av nederlandsk teglstein ble funnet. Funnet, samt at det ble bedømt som mulig å grave i dette området, gjør området av interesse. Det ble allikevel ikke bestemt at dette området skulle graves i. Denne vurdering ble gjort fordi andre områder ble bedømt som viktigere innenfor prosjektets tidsramme.

Området er ellers hovedsakelig utvasket av propellaktivitet og består mest av stein i varierende størrelse, samt noe løsere sedimenter.

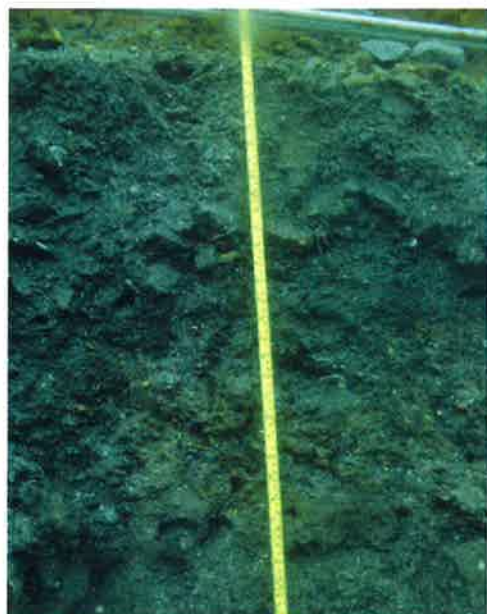
Kailinje 15Ø-18Ø, 19Ø, 20Ø

I dette området går ferjer og hurtigbåter regelmessig, og dette har påvirket bunnen i stor grad. Det er knapt noe igjen på bunnen utenom stein og berg. Det er lite søppel i området, og veldig lite løse sedimenter. 20-30m nordvest for Fiskepiren ble en krittpestilk funnet, dette er dog egentlig utenfor planområdet. Området regnes etter undersøkelsen som utvasket, og som lavt potensiale for funn.

5.0 Sjaktegraving

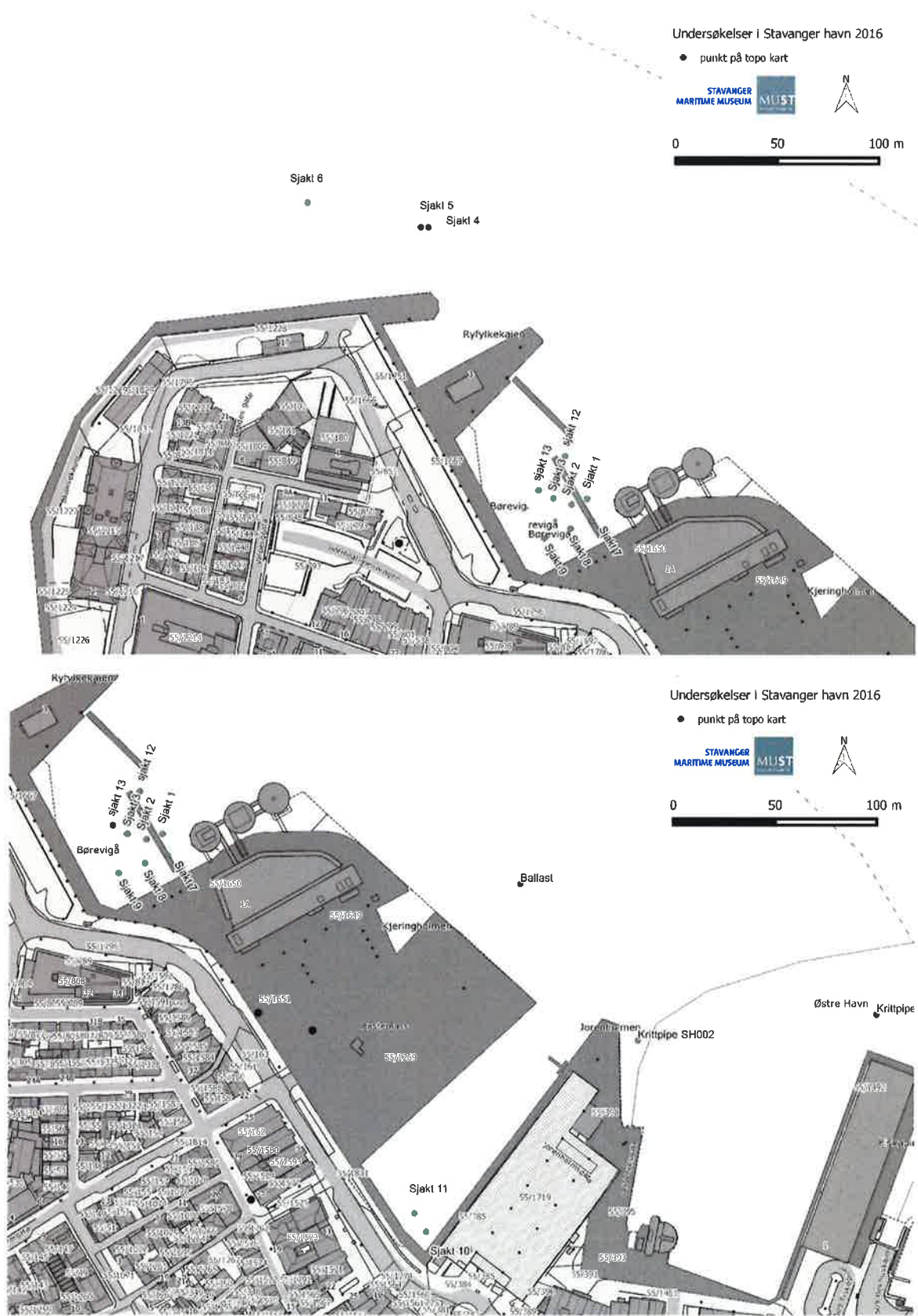
5.1 Beskrivelse av sjakter, stratigrafi, og funn fra sjaktegravingen

Denne delen beskriver alle sjakter som ble gravd i prosjektet. Informasjonen presenteres først i tabellform før en analyse nedenfor. Sjaktegravingen kan deles inn i tre deler – Børevigå, Skansekaaien, og kailinje 10Ø. Sjakt 1-3, 7, 8 og 9 ble gravd i Børevigå i forbindelse med at det ble gjort funn av et fragment av krittpipe i overflaten. Sjakt 4, 5, og 6 ble gravd utenfor kailinje 1V og 1Ø på Skansekaaien for å utrede potensialet for funn i området der det ble sett som mulig at båter har ligget for anker utenfor havneområdet og strandsonen. Sjakt 10 og 11 ble gravd ved kailinje 10Ø på grunn av mulighetene for graving i området og for å utrede potensialet for funn i større grad. Følgende er beskrivelse av stratigrafien i tabellform slik den ble observert av dykkerne som gravde sjakten. En analyse av stratigrafien følger i neste seksjon. Figur 5 er et kart som viser sjaktene som ble gravd på et kart over dagens havneområde, og inkluderer også løsfunn fra andre steder i planområdet.



Figur 15 Stratigrafien i en sjakt med kulturlaget. Kulturlaget er synlig som et lysere, rødlig området noe under midten av sjakteveggen.

En komplett oversikt over funn fra alle de forskjellige sjaktene finnes i funnkatalogen, hvor det står markert i hvilken sjakt hvert enkelt funn ble gjort.



Sjakt 1

Sjakt 1 ble gravd under en flytebrygge i Børevigå.

Sjaktens overflateareal: 60x90cm. Sjaktens bunnareal: ca. 40x90cm.

I øverste 5cm	Krittpipe Sand, silt, mindre småstein, skjell Kullstøv Fortsatt spor av moderne masser på 5cm dybde
5-14cm	Sand, kullbiter, gråsorte masser
10-15cm	Øverste lag slutter på 15cm. Lysere sand ispedd skjell, småstein
15-20cm	Skjellsand. Mindre stein.
20-75cm	Lysere skjellsand uten funn. Jordbørr viser minst 20-30cm med løse masser under

Sjakt 2

Sjakt 2 ble gravd noen meter sørvest for Sjakt 1.

Overflate – 15cm	Skjellsand, steinkull, stein Keramikk som går ned i massene, uviss alder Homogene masser, kullstøv og skjellsand Et grønt keramikkskår
15-25cm	Grov, mørkegrå sand, iblandet kulturlag i nedre del av laget
25-35cm	Mulig teglstein Mulig organisk lag – treflis, lær, biter av tau (trolig hamp), hæl av sko Fragmentert rød teglstein Mer kull Bein
30cm	Krittpipehode
35-45cm	Ballaststein Ryggvirvel av fisk Flasketut med kork
45-50cm	Lys skjellsand

Sjakt 3

Sjakt 3 ble gravd sørvest for sjakt 2.

Overflate – 30cm	Blanding av kullsand, kull, steinkull, mørk sand
30cm	Moderne hvit keramikk
35cm	Sagflis, keramikk, hæl av sko, andre funn. Mulig kulturlag
35-85cm	Homogen lysere sand uten funn.



Figur 17 En dykker i sjakt 3 med et kar i keramikk som samles inn. Foto: SMM.

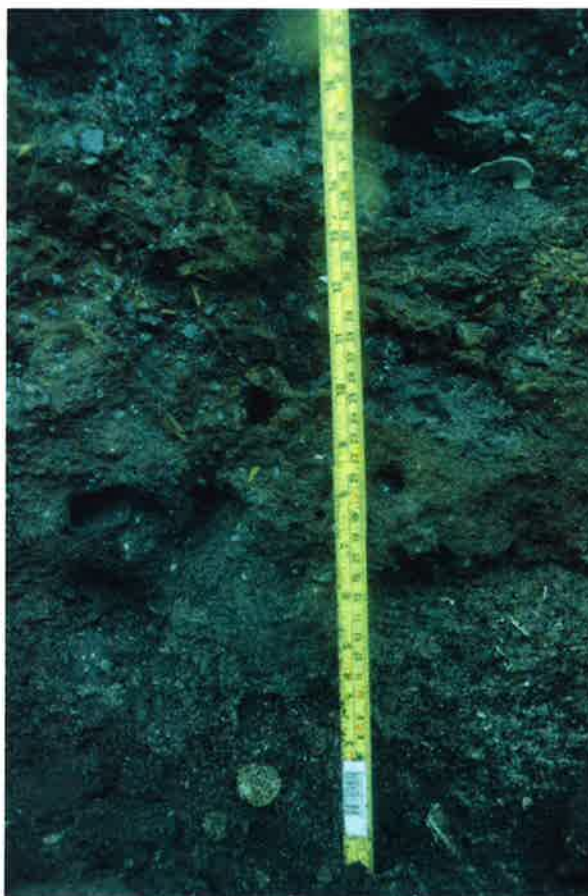
Sjakt 4

Sjakt 4 ble gravd utenfor kailinje 1Ø, omtrent halvveis mellom Skansekaien (kai 18) og stolpemarkøren for Plentinggrunnen.

I en sjakt på 1x1 meter ble ingen funn gjort, og bunnen var relativt konsekvent steril ned til ca. 1m dybde.

Sjakt 5 og 6

Utenfor kailinje 1Ø ble to sjakter til gravd med lignende resultater. Bunnen var hovedsakelig kun løse sedimenter av sand, småstein og skjell med noen større stein.

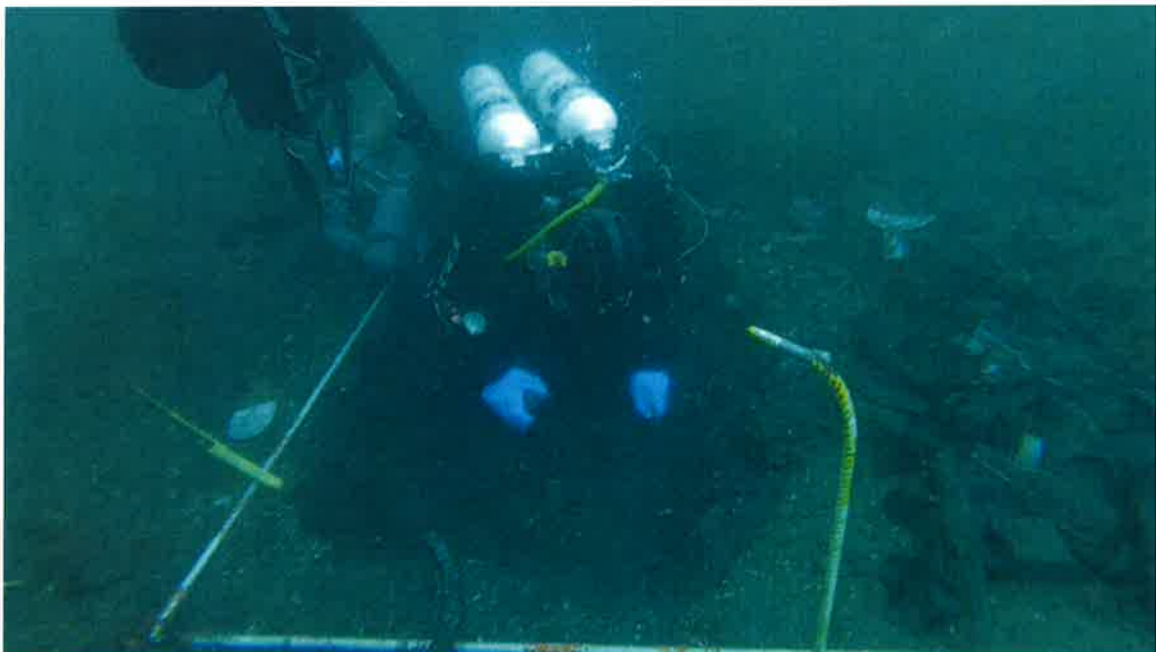


Sjakt 7

Sjakt 7 ble gravd i Børevigå, i nærheten av sjakt 1-3, for å forsøke å avgrense et mulig større funnområde sentrert rundt sjakt 1-3. Sjakt 7 ble gravd sørøst for sjakt 1.

Figur 18 Stratigrafi i en sjakt som viser kulturlaget. Mellom 20cm og 35cm på bildet kan man se kulturlaget som et rødlig, lysere materiale.

Overflate – 10cm	Omveltede masser i toppen Kommer fort ned på kullag
10cm	Homogen skjellsand med steinkull uten funn
15cm	Homogen skjellsand uten funn, stein, skjell, sand
Ca. 40cm	Homogen sandmasser uten funn
Ca. 75cm	Kull, skjellsand, uten funn



Figur 19 En dykker i en sjakt i Børevigå. Mengden moderne søppel til høyre i bildet var vanlig. Foto: SMM.

Sjakt 8

Sjakt 8 ble gravd noen meter sørvest for sjakt 7.

Overflate – 10cm	Kull, skjellsand Mulig organisk lag
10-20cm	Lær, flis, never, reip, krittpipe, bein, glass, skive fra blokk
10-55cm	Kulturlag
55-60cm	Gytje
60+cm	Skjellsand

Sjakt 9

Sjakt 9 ble gravd ca. 10-15m sørvest for sjakt 8. Målene på sjakten er ca. 60x30cm.

0-20cm	Mye kullsand
20-40cm	Rødbrunn organisk lag, finere sedimenter, moderne funn
40-80cm	Grålig skjellsand

I tillegg ble det funnet ubearbeidete neverfragmenter i sjakten.

Sjakt 10

Sjakt 10 ble gravd ved kailinje 10Ø utenfor fiskebåter som lå ved kaien.

0-40cm	Omrotede lag iblandet løsere sedimenter, forurensede masser, sand og moderne avfall Fragment av blokkskive
40-80cm	Mørke løse sedimenter iblandet moderne avfall

Sjakt 11

Sjakt 11 ble gravd ca. 10m sørvest for sjakt 10.

Hele sjakten på ca. 30x30cm var mørke løse sedimenter iblandet moderne avfall.

Sjakt 12

Sjakt 12 ble gravd i Børevigå, og var et forsøk på å avdekke en vestlig avgrensning av kulturlaget.

0-10cm	Uviss mørk bunnmasse
5cm	Skosåle med treplugg
10cm	Flaske, lær, reip, steinkull, geneverflaske, sko
10-40cm	Mørk masse med funn
40cm	Striesekk, moderne porselen
40-50cm	Skjellsand, steindekke

Sjakt 13

Sjakt 13 ble gravd i Børevigå for å finne en sørvestlig avgrensning av kulturlag.

0-50cm	Blandede masser, kull
30cm	Grønn flaske med brukket hals, norgesglass, moderne nøkler under en stein,
35cm	Lysebrunt lag med never og kvist, en bearbeidet trebit, organisk
40/50-70cm	Kulturlag/gytje
70cm+	Homogen skjellsand

5.2 Analyse og tolkning av sjaktegravingen

Svømmedykkingen viste seg å være en god indikator for oppdagelse av funn. Overflatefunn av krittpipe- og teglsteinsfragment i Børevigå ledet til sjaktegraving som avdekket et større funnområde. Funnområdet regnes som avgrenset i øst og sør men må fortsatt avgrenses i nord og sørvest. Siden området utenfor Skansekaiaen (kailinje 2V, 1V, 1Ø) var av interesse og det var gode muligheter for å grave der ble det området også valgt ut. Utover en mangel på funn ga dette området ikke noen resultater for denne marinarkeologiske undersøkelsen. Det siste området som ble gravd var i det sørøstlige hjørnet av sjøområdet utenfor kailinje 10Ø. Et funn ble gjort som var av spesiell interesse, nemlig blokkskivefragmentet i tre. Dette var dog uten noen videre kontekst, og med moderne funn under, og er derfor kun et løsfunn i området.

Den mest fruktbarende sjaktegravingen i perspektiv av arkeologiske funn ble gjort i Børevigå. De seks sjaktene som ble gravd der ga flere funn og identifiserte et kulturlag i området, som muligens kan dateres til 1700-tallet. Sju av åtte sjakter hadde funn, og minst fire av de åtte sjaktene viste spor av dette kulturlaget – sjaktene 2, 3, 8, og 13, muligvis også 9. Laget med kultur hadde ingen konsekvent øvre dybde i området – i de tre sjaktene begynner laget på henholdsvis 25, 35, 10 og 35cm dybde under den nåværende sjøbunnens overflate.

Kulturlaget er et sammenhengende lag i alle sjaktene der det er funnførende lag. Det varierer i typer lag over dette funnførende laget, men under funnførende lag er det konsekvent type sjøbunn – lysere sand ispedd skjell og mindre stein. Dette kan tyde på at laget med funn ligger på eldre sandbunn, og ligger mellom denne sandbunnen og mer moderne lag ovenfor som hovedsakelig er skjellsand ispedd større eller mindre mengder kullsand, steinkull og moderne avfall.

Typene funn var i flere tilfeller like – treflis fra hugging eller saging dukket opp i de tre sjaktene 2, 3, og 8, lær, krittpipefragmenter og biter av rep dukket opp i sjakt 2 og 8, hæl av lærsko med treplugger ble funnet i både sjakt 2 og 3. Hele området hadde mye kullstøv i sedimentene, med steinkull og trekull i massene. Dette kan komme fra et steinkullverk som har ligget på andre siden av sundet i lang tid, med aktivitet helt frem til 1970-tallet, eller muligens dumping av kull fra dampskip på stedet. Kullstøvet, eller spor av det, kunne observeres helt fra overflaten til langt ned i lagene under. I sjakt 7

ble det rapportert at kull ble funnet på 75cm dybde i sjøbunnen uten kulturlag over, men det er uvisst om dette er omveltete masser eller om kullet er deponert i en annen sammenheng.

Kulturlaget kan oppsummeres som at det ligger hovedsakelig øst i Børevigå. I det nordvestlige hjørnet av undersøkelsesområdet i Børevigå er funnene mer omrotede og tolkes til å være noe senere i datering, fra slutten av 1800-tallet til første tredjedel av 1900-tallet.

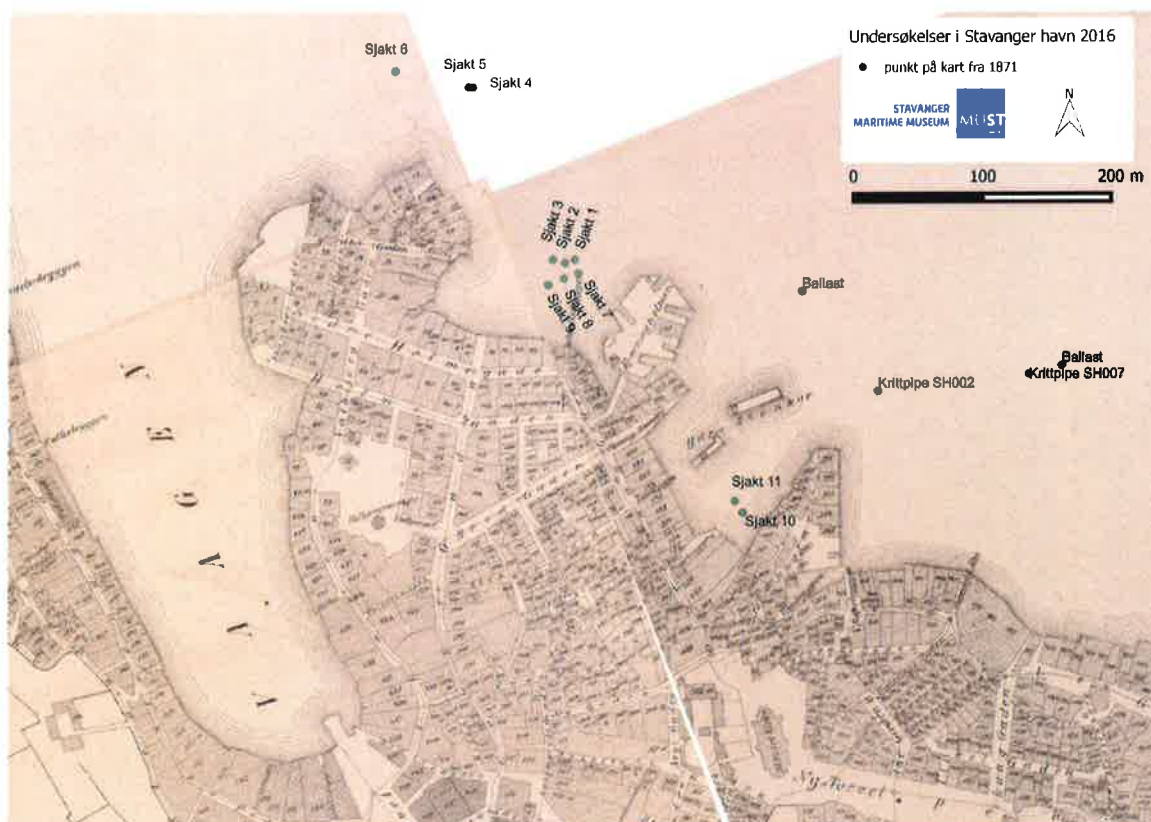
Sjakt 2 ble beskrevet som å ha skjellsand, steinkull og kullstøv mellom overflaten og 15cm dybde. Dette ser ut til å være slik sjøbunnen er i området, med regelmessig omveltning av det øverste bunnlaget av sjøen og menneskelig aktivitet. Dette ble etterfulgt av grov mørkegrå sand som gikk over i kulturlaget som begynte på ca. 25cm dybde. I kulturlaget ble det gjort mange funn, blant annet en lærstrimmel, nederlandsk teglstein, bein, en søkke av stein, et krittpipehode, rød murstein og andre (se funndatabase), og laget strakte seg ned til 45cm dybde.

Sjakt 3 viste ganske like typer masser over kulturlaget ned til 35cm, med kullsand og mørk sand, og på 30cm dybde ble det gjort funn av hvit keramikk som er tolket som moderne. 5cm lenger ned begynner laget der det ble gjort funn av sagflis, hæl av en lærsko og et mulig kulturlag med andre funn. Et av disse funnene er dog et tykt skår av glass på opptil 1,2cm tykkelse fra en flaske, et glass eller en annen type beholder, som ikke har bobler eller ujevnheter derfor troligvis må tolkes som moderne. De andre funnene fra sjakten inkluderer en bearbeidet trebit som er ganske oppspist av krepsedyr på overflaten, et fragment av nederlandsk teglstein relatert til ballast, og den nevnte lærskohælen. Derfor er det vanskelig å datere dette laget til en spesiell tidsperiode. Laget slutter på dybden ca. 35cm.

Sjakt 8 hadde samme type bunn ovenfor kulturlaget som de to andre nevnte sjaktene, en blanding av skjellsand og kull. I denne sjakten kom man på 10cm dybde ned på kulturlag med funn. Funnene her var blant annet lærfragmenter, flis, reip, en blokkskive. I sjakt 8 vedvarte dette laget til en dybde på ca. 55cm.

I sjakt 9 ble det også tatt inn mange funn. Blant funnene var neverbark, glassfragmenter som er vurdert til å være moderne, keramikk, rød murstein og andre gjenstander som for eksempel steiner som kan ha vært i kontakt med tjære og trebiter som kan ha vært bearbeidet. Funnene her ser ut til å grense mot eller å være moderne. Funnene ble gjort i stor grad i et lag mellom 20 og 40cm dybde der massene var et rødbrunt organisk lag med finere sedimenter, under et kullsandlag øverst mellom 0 og 20cm, og over et lag med konsekvent grålig skjellsand fra 40-80cm. Denne sjakten anses som å kunne være utenfor kulturlaget man ser spor av i de tre sjaktene beskrevet ovenfor siden funnene ser ut til hovedsakelig å være moderne.

Sjakt 13 ble gravd sørvest for de andre funnførende sjaktene. Det ble gjort mange funn hvorav så godt som alle er ansett som moderne. Det ble observert never, kvist og en bearbeid trebit i et lysere lag på ca. 35cm dybde i sjakten. Dette anses som å være det samme kulturlaget som i sjakt 2, 3 og 8.



Figur 20 Kart fra 1871, med GPS-punkter der sjakter ble gravd, samt innmålte løsfunn andre steder. Kart: Arild Skjæveland Vivås, SMM.

Figur 8 viser et kart fra 1871 over Stavanger havn, før dagens utfyllinger ble bygget. Med GPS-punkter geo-referert til dette kartet ser man sjaktene og løsfunnsteder fra de marinarkeologiske undersøkelsene i 2016 i forhold til den naturlige strandsonen i 1871. Der ser man at sjaktene som ble gravd i Børevigå ligger i en naturlig havn i en beskyttet bukt, nemlig sjakt 1-3, 7-9 og 12 og 13. Sjakt 10 og 11 ligger også i en naturlig bukt der det har vært sjøhus ned til vannet. Der ble det gjort et løsfunn av en blokkskive.

6. Oppsummering og potensiale for videre arbeid

Det er mye potensiale for videre arbeid fra funnene fra prosjektet i Stavanger Havn. Funnområdet i Børevigå kan avklares med enda større nøyaktighet og det er her videre arbeid er relevant, både i området og med funnene som allerede er gjort. Siden kulturlaget i funnområdet viser fragmenter av ballast, og et krittpipefunn som kan dateres til 1700-tallet, må potensialet for videre funn anses som høyt. Funnene stammer fra skip, og er freda.

Området i Børevigå er avgrenset ved hjelp av sjakting og bunnforhold mot vest og nord. Mot øst og sør forsvinner laget inn i utfylte områder, det er sannsynlig at laget fortsetter inn i utfyllingene men status for ev. lag under utfylte lag er uvisst.

På grunn av at lagene er yngre enn 1600-tallet er det ikke mulig å bruke c14 datering for mer nøyaktig datering. Funnene som ble tatt inn fra Børevigå bør få en nærmere studie så de kan dateres mer nøyte. Hittil er eneste eksakte datering fra kulturlaget en krittpipe datert til første halvdel av 1700-tallet, ytterligere daterte funn er ut fra grov typologi. Disse bør undersøkes med kildemateriale og andre arkeologiske funn for å lage database over funnene og for å finne en så

eksakt datering på gjenstandene som mulig. Dette vil gi datering av når gjenstandene trolig har blitt deponert. Innenfor de begrensede rammene for etterarbeidet i prosjektet var det ikke mulig å gjennomføre ytterligere typologiske analyser.

Andre gode kilder for datering vil være dendrodatering av ev trestykker med flere årringer.

7. Konklusjon

Den marinarkeologiske undersøkelsen av Stavanger Havn har gitt innsikt i funnpotensialet i havneområdet som omfattes av kommunedelplanen. Løsfunn av typer arkeologiske gjenstander som forventes i et maritimt miljø eller et havneområde har blitt gjort i flere deler av planområdet. Børevigå pekte seg tidlig ut som et område med potensiale for funn, og sjaktegravingen viste at dette var riktig. Funn av kulturlag med arkeologiske funn fra skip- eller havneaktivitet gjør at området er fredet etter kulturminnelovens §14 om skipsfunn. I dette kulturlaget ble et funn av en krittpipe datert til første halvdel av 1700-tallet, og lå i samme stratigrafiske lag som blant annet fragmenter av nederlandsk teglstein som troligvis stammer fra ballast fra skip. Kun de områdene som er foreslått utfylt i kommuneplanen er undersøkt, videre marinarkeologiske undersøkelser vil kunne gi mer informasjon om bruken av området i tidligere tider.

Referanser

Ahlqvist, Jenny, Daniel Fredh, Saeideh Shekari, Sara Westling. *Naturvitenskapelige analyser av sedimentkjerner fra Stavanger havn, Stavanger kommune, Rogaland*. Stavanger. Universitetet i Stavanger Arkeologisk Museum. Journalnr: 16/01390. Digital versjon. 23.05.2016.

Riksantikvaren. Mydland, Leidulf. "Kommunedelplan for Stavanger Sentrum. Riksantikvarens Innspill Til Fylkeskommunens Uttalelse Til Foreløpig Planforslag." Brev til Rogaland Fylkeskommune. 30.01.2015.

Grude, Egil Harald. *Fra brygger til storhavn*. Stavanger Havn. Universitetsforlaget AS. 1985.

Ersland, Geir Atle. Solli, Arne. *Stavanger bys historie*. Bind 1. Bispeby og borgarby – frå opphavet til 1815. Wigestrands. 2012.

Åkerhagen, A. 2004. *Krittpipor (upubl.)*

Vedlegg 1. Korrespondanse

18.02.2016

Korrespondanse med Trond Andersen fra Stavangerregionen Havnedrift AS. Opprinnelig melding under svar. Vedlegg fra korrespondansen er under korrespondansen.

Hei.

I kartutklippet dere bruker som viser nummerering, refererer nr i sjøkart videre til kailinjer. Se utklipp gjort av Havnevakt fra sjøkart [vedlagt]:

I rapporten må denne henvisningen legges ved.

For å unngå forvirring videre, bør dykkerplanen i tillegg suppleres med hvilken linje som det dykkes ved.

F.eks. Nr29=linje 15Ø-18Ø.

Ring meg dersom dere trenger mer informasjon.

Vennlig hilsen

Trond Andersen

Den 17. feb. 2016 kl. 16.47 skrev André Skyaasen <andre.skyaasen@museumstavanger.no>:

Hei,

Siden jeg har snakket forbi havnevakten hver gang jeg referer til kaiplassene i forbindelse med dette prosjektet, ved å kalle dem kai 18, kai 19, etc, lurer jeg på om jeg kunne få vite hva de riktige navnene på de forskjellige kaiene er? Dette blir viktig for å få riktig informasjon inn i rapporten for prosjektet. Hvis dere har et kart som viser de navnene dere bruker på de forskjellige kaiene hadde det vært fint, eller om noen hos dere kunne fortalt meg hva navnene dere bruker på de forskjellige kaiene er.

Det er snakk om det vi kaller Kai 15-23, kai 25, og kai 27-31. Hvis denne informasjonen finnes tilgjengelig hadde det vært fint om jeg kunne få den.

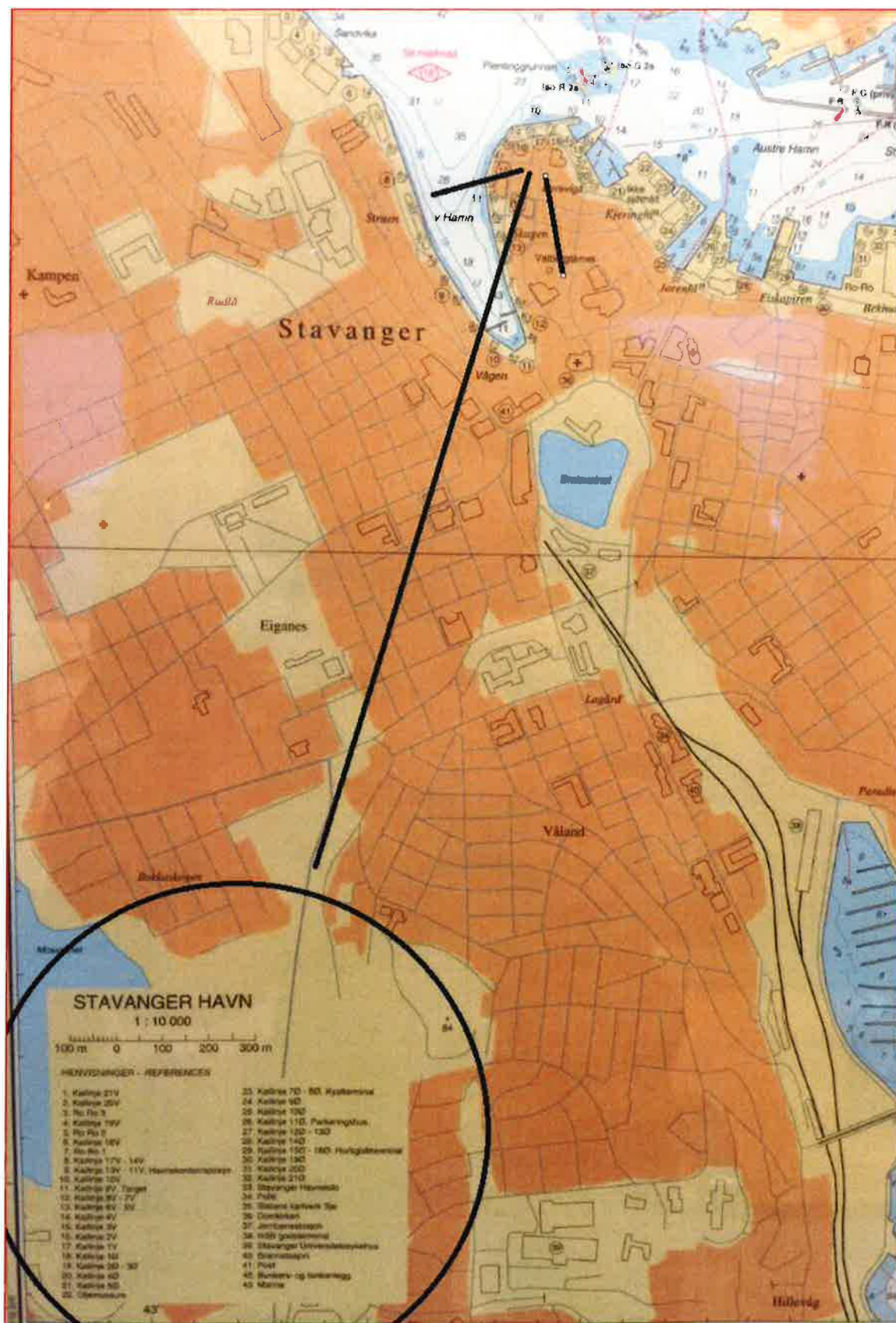
Vennlig hilsen

André Skyaasen

Marinarkeolog

Stavanger Maritime Museum

Mob.: 40728562



Sak 58/16

**Strategisk arealplan for Stavangerregionen
Havn – status**



Strategisk arealplan for Stavangerregionen Havn – status

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	46/15	27.10.2015	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	07/16	24.02.2016	Orientering + vedtak
Styret for SRH IKS	58/16	12.09.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»

Bakgrunn

I sak 32/15 ble det fremmet ønske fra styret om redegjørelse for arbeidet med arealutvikling, og dette ble gitt i sak 46/15.

Gjeldende plan for havneutvikling ble vedtatt av styret den 15.02.12;
«Plan for fremtidige havnearealer i Stavangerregionen»

I sak 07/16 ble det orientert om status for arbeid med arealforvaltning og utvikling i hver av eierkommunene. Det ble gjort følgende vedtak:

- 07.1) Rapportering om status for arbeidet med arealutvikling tas til orientering.
- 07.2) Havnedirektøren gis fullmakt til å få revidert strategisk arealplan for havneområder hvor Stavanger sentrum får første prioritet.

Status

Administrasjonen i SRH er godt i gang med kartleggingsarbeidet og definering av innhold for en revidert strategisk arealplan for havnedistriktet. Det er satt ned en intern gruppe i havnen som har hatt flere arbeidsmøter i løpet av våren. Det er foretatt befaringer og sonderinger i markedet. Dette interne fundamentet er viktig for å dele kunnskap og informasjon om havnenes fremtidige behov – sett fra et internt ståsted. I den forbindelse er det blant annet avholdt møter med Rogaland fylkeskommune og Greater Stavanger. SRH har også vært representert på ulike plansamlinger i regi av Fylkesmannen, fylkeskommunen og Næringsforeningen.

Ved behov vil arbeidet med strategisk arealplan bli utført i tett dialog med planfaglig kompetanse i eierkommunene.

En ekstern tverrfaglig ressursgruppe vil bli invitert til å komme med innspill underveis, og kandidater til denne har allerede meldt sin interesse.

Administrasjonen i SRH vurderer det slik at det er kundene som sitter med best kunnskap om framtidens arealbehov og dimensjonering. SRH har derfor innledet et samarbeid med en ekstern aktør for å gjennomføre en markedsundersøkelse med fokus på eksisterende og potensielt nye kunder. Det vil bli benyttet en velprøvd dialogbasert modell med halvdagssamlinger.

Markedsundersøkelsen gjennomføres i oktober/november 2016.

Det planlegges å involvere ekstern ressursgruppe i desember 2016.

Administrasjonen i SRH har som mål at revidert strategisk arealplan legges fram for vedtak i styremøtet den 31.05.2017.

Det er ikke enda tatt stilling til hvor lang tidshorisont som skal vurderes i strategisk arealplan, men det er trolig naturlig å ha en horisont på minimum 10 år. Foreløpig arbeid følger handlingsplan for Strategiplan 2015-2017. Handlingsprogram for revidert strategisk arealplan skal følge samme tidsperiode som Strategiplan, som rulleres neste gang i løpet av 2017 for årene 2018-2020.

Kort om status for arealrelatert arbeid i eierkommunene

Stavanger kommune

Sentrumsplanen:

Foreløpig utkast til innspill til sentrumsplanens andre høring legges fram i sak 59/16.

Sak 57/16 om forslag til ytterligere marinarkeologiske undersøkelser i indre Vågen og Banavigå berører sentrumsplanen.

Sandvigå/Bjergsted:

SRH har det siste året vært i dialog med kommunen om mulighet for å videreutvikle ISPS-kaia i Sandvigå, Bjergsted samtidig med hotellutbygging. Havneområdet er grøntformål i kommuneplanen.

Planutvalget for ny sentrumsplan meldte fra til SRH at forslag til forlenget kai nord for hotellet ikke kunne tas inn i sentrumsplanens andre høring på grunn av uavklarte forhold vedrørende hensynet til hotellutbygging, trafikale konsekvenser på land, og hensynet til kobling mellom Bjergstedparken og sjøen..

Gjeldende plan 2205 Hotell i Sandvigå ble imidlertid vist med innskrenket plangrense i sentrumsplanens andre høring.

Sandvigå i Bjergsted er et sentralt havneområde, og Kystverket har også gitt innspill til gjeldende reguleringsplan for hotellet at hensynet til havn skal stå sentralt i utvikling av hotelltomten.

SRH har engasjert Dimensjon Rådgiving/Ramp til å utarbeide et mulighetsstudie for en havneutvikling som er tilpasset nytt hotell, grøntformålet og koblingen mellom Bjergstedparken og sjøen.

Mulighetsstudiet ble presentert for kommunen den 29.08.16. I denne anledning kom det noen oppfølgingsspørsmål som vil bli besvart.

SRH gir innspill til en forlenget kai i Sandvigå i høringsuttalelsen til sentrumsplanen, som behandles i sak 59/16. Det foreslås en kailengde på ca 195 meter, som er omtrent en dobling i lengde i forhold til dagens kai. Dette vil medføre behov for å kjøpe strandlinje i nord fra DNV. SRH vil omgående ha innledende samtaler med DNV og presentere planene, og sonde muligheten for et eventuelt frivillig erverv.

Det vil bli gitt en kort presentasjon av mulighetsstudiet i styremøtet.

Sola kommune

Risavika øst:

Reguleringsplan 0530 Tankpark Shell, som grenser til SRH sine arealer i Risavika øst, er foreløpig ikke vedtatt. Kystverket gav innsigelse til planen, og denne er nå trukket med forbehold om at det gis adgang til havnevirkksomhet i indre hensynssone, og rekkefølgebestemmelse til nytt anlegg at tankanleggets kaipir skal flyttes lenger ut i havnebassenget ved en eventuell framtidig utfylling i sjø foran SRH sine landarealer.

Risavika Havn AS fremla i brev av 02.05.16 krav om å realisere opsjon på kjøp av Risavika øst til markedspris, i henhold til avtalen fra 2004 ved SRH sin inntreden i Risavika Havn AS.



SRH sin videre behandling av opsjonsutøvelsen må avvendes til sak 61/16 er avklart.

Randaberg kommune

Status vedrørende kjøp av landarealer for ny kai i Mekjarvik rapporteres om i sak 62/16.

Rennesøy kommune

Rennesøy kommune har invitert SRH til møte og befaring for å diskutere eventuelt kjøp av kommunens havnearealer på Hanasand. Det er avtalt nytt møte primo oktober.

Det er planlagt at havneutvikling i Rennesøy utredes i strategisk arealplan.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonssjef

Sak 59/16

**Kommunedelplan for Stavanger Sentrum –
innspill 2. høring**



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

SAK NR.: 59 /16
MØTEDATO: 12.09.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14 /192
Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 02.09.2016

Kommunedelplan for Stavanger sentrum - innspill 2. høring

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	02/15	02.02.2015	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	59/16	12.09.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret slutter seg til havnedirektørens utkast til høringsinnspill til 2. høring av Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Styreleder gis fullmakt til å godkjenne endelig høringsuttalelse innenfor rammen av fremlagt utkast.»





Saken

Utkast til høringsinnspill til 2. høring av Kommunedelplan for Stavanger sentrum følger vedlagt. Det er fortsatt noen uker til høringsfristen den 30. september. Administrasjonen i SRH vil fortsette arbeidet med høringsinnspillet fram mot denne fristen.

Administrasjonen i SRH ønsker å gjøre noen flere avklaringer etter at utkastet er lagt fram for styret.

SRH har blant annet forstått det slik at sentrumsplanen ikke legger opp til økt persontransport for hurtigbåter og charterbåter. Det er ønskelig at utkastet til høringsinnspill kvalitetssikres ytterligere med brukere av sentrumshavnen.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Hilde Frøyland

Økonomi- og adm.sjef

Vedlegg:

Bilag 1 Brev av 30.09.16 fra Stavangerregionen Havn IKS til Stavanger kommune



Stavanger kommune
Kommuneplanavdelingen

CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

Sendes pr epost

UTKAST UNDER UTARBEIDELSE

Deres ref.:
Tor B. Welander

Vår ref.:
14/192 HF

Dato:
Stavanger 30.09.2016

KOMMUNEDELPLAN STAVANGER SENTRUM – INNSPILL TIL ANDRE HØRING

Det vises til Stavangerregionen Havn IKS (SRH) sitt innspill av 05.03.15 til første høring av Kommunedelplan Stavanger sentrum (sentrumsplanen), brev fra SRH av 03.07.15 og møter i saken.

Oppsummering

Andre høring av sentrumsplanen viser en positiv utvikling på noen områder, men også noen uheldige forslag til disponeringer sett fra et havneperspektiv.

SRH er svært fornøyd med at det legges til rette for en forlengelse av Skansekaiaen og en lang ny kai ved Holmen. Dette bidrar med økt fleksibilitet og et forbedret havnetilbud, som er spesielt avgjørende for å øke kapasiteten for de større cruiseskipene. Det er ønskelig fra politisk hold å fortsette arbeidet med å videreutvikle cruisetrafikken til Stavanger og å legge til rette for snuhavn. Etter SRH sin vurdering har sentrum og regionen kapasitet til å ta imot mange flere cruiseturister enn de nær 300 000 som ankommer byen i år.

De nye cruiseskipene som bygges er miljømessig renere, de har en økende snittlengde og har derfor også kapasitet til flere gjester pr skip. Cruisetrafikken frakter store mengder turister direkte til sentrum, som er mer miljøeffektivt enn om samme mengde mennesker skulle kommet med fly og på vei.

Sentrumsplanen viser for øvrig en nedskalering og avvikling av andre havnetilbud. SRH ser utfordringer for den funksjonelle havnen og for framtidig utvikling. Sentrumsplanen prioriterer grøntområder og bebyggelse nær kai som reduserer havnearealer og som har konfliktpotensiale.

SRH har forstått det slik at sentrumsplanen er lagt fram med premiss om at persontransport på sjø ikke skal øke. Rutetrafikken har ikke gode alternative anløpssteder. SRH kan ikke se at planbeskrivelsen gir tilstrekkelig med kailinjer for å kunne avvikle dagens rutetabeller til hurtigbåtene og Vassøyfergen. Det er heller ikke vist hvordan fergestø og biladkomst til Vassøyfergen skal løses, eller hvor hurtigbåtene skal ligge når de ikke er i rute. Prioriteringene i sentrumsplanen går på bekostning av havnen som et framtidig knutepunkt for sjøtransporten, og som verdiskapende aktør.

I en urban by med knappe arealer på bakken kan grønne tak være et alternativ for å løse behovet for byrom og grønne friområder. Byrom/grøntområder i høyden nær sjø vil gi flotte utsiktspunkter. Dersom man ikke vil komme så høyt opp at man ser over fartøyer som ligger til kai, vil det kunne være en attraksjon i seg selv å se skip fra en ny vinkel høyt oppe.



Arealdisponeringene i sentrumsplanen kan i praksis hindre SRH i å tilby konkurransedyktige havnetjenester til noen typer fartøy. Det er flere konkurrerende havner på Sør- og Vestlandet og på andre siden av Nordsjøen. Spotmarkedet i Nordsjøen trenger kaier for fartøy som venter på oppdrag, og det er sannsynlig at vekst i havbruksnæringen vil medføre et tilsvarende behov ved sentrumshavnen.

Strategibeskrivelsen av sentrumsplanen framhever den historiske havnen, ikke den framtidige havnen. Dette viser igjen i arealdisponeringen ved at en relativt stor andel kaimeter er satt av til historiske fartøy.

SRH finner ikke at planen svarer på kapasitetsvurderinger. Det gis derfor en mer utfyllende beskrivelse av det nedenfor enn det som er gjort i tidligere innspill.

SRH anmoder sentrumsplanen om å justere vektlegging av kriterier, og at en sammen finner løsninger der sentrumshavnen kan bestå som en framtidsrettet havn sett fra sjøtransportens og den maritime næringens perspektiv.

Formålet til SRH

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

«Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester.»

Dette er visjon og overordnet mål for SRH, og det følger opp havne- og farvannsloven, som regulerer havnefunksjonen. SRH skal være en profesjonell partner for aktørene i maritim sektor, og en profesjonell tilrettelegger av infrastruktur i overgangen sjø/land.

Forutsigbarhet er viktig for de fleste virksomheter, og SRH ønsker å bidra i så måte. Det erkjennes at noe virksomhet i sentrumshavnen må flyttes til andre steder i forhold til overordnede arealføringer. Stavanger havn har allerede flyttet ut godshavnen og utenriks fergetrafikk. Det er primært disse havneaktivitetene som fortsatt er en utfordring i andre byer.

I forbindelse med kulturåret i 2008 – Europeisk kulturhovedstad Stavanger 2008 – ble «Open port» lansert som en visjon. Det bør forplikte for den offentlige havnen også i årene etter 2008.

Den offentlige havnen kan ikke velge lokasjoner helt fritt. Sjønære arealer som er egnet for kai med god infrastruktur på land, er en svært knapp faktor. En del kaier i havnedistriktet er også i privat eie. Det anmodes derfor om at det for arealer nær sjø med kai, eller med utviklingsmuligheter, må disponeres slik at kaien fortsatt kan ha en hensiktsmessig bruk.

Sentrumshavnen betydning for regionen

Havneaktiviteten gir ringvirkninger ut over verdiskapning til SRH. Havnen er en del av kulturen og byens identitet, og bidrar til attraktiviteten til Stavanger. Havneaktiviteten setter en flott ramme rundt festivaler og arrangementer i sentrum. SRH tror at mange deler denne oppfatningen av havnens betydning for byen og regionen.

En undersøkelse utført av Econ nylig, som omtales i Stavanger Aftenblad den 24.08.16, bekrefter at det er behov for større volum med kontorarbeidsplasser i sentrum. Dette vil forhåpentligvis bety mer persontransport på sjø. SRH antar at det vil bli befolkningsvekst i områder som vil ha en kortere og mer forutsigbar reise til sentrum på sjø, enn på vei. Dersom for eksempel i Dale og Hommersåk-området i Sandnes får en stor befolkningsvekst, kan det bli aktuelt å ha gode rutetilbud dit.

Kaier til rutetrafikk kan i svært liten grad benyttes til andre fartøy.

Cruisetrafikken er den mest synlige havneaktiviteten i sentrum, og den bringer utvilsomt mange mennesker til byen. Denne turistgruppen er den største enkeltleverandøren til muséer og lignede i byen. I 2016 vil det bli 165 cruiseanløp med bortimot 300 000 cruisegjester. Prognoser for de nærmeste årene er økende, og i 2017 forventes det ca 180 anløp med et anslag på ca 340 000 gjester. Også i 2018 er det sannsynlig at det blir noen flere anløp enn året før. Antall cruisegjester øker mer enn antall anløp for hvert år, fordi størrelsen på skipene er økende.

I følge en nasjonal undersøkelse Innovasjon Norge gjorde i 2014 bruker en cruisegjest i snitt kr 860 på land pr besøk. Det er grunn til å tro at forbruket i Stavanger er høyere enn landsgjennomsnittet og kan gis et «storbytillegg».

SRH vil tro at verdiskapningen for byen og regionen ikke bare kan beregnes ut fra cruisegjestens dagsforbruk, men også potensielt framtidig besøk som stimuleres av en positiv opplevelse her. Skipene genererer også inntekter til leverandører av forsyninger og tjenester. For aktørene i reiselivssektoren, transportører, muséer og lignende bidrar cruisegjestene med et volum som bidrar til at en kan opprettholde god regularitet også til besøkende fra land.

Det er opp til reiselivs- og næringsaktører i regionen å tilrettelegge for verdiskapning. Snuhavn for cruise vil generere hotellovernattinger med videre, og det er sannsynlig at turister som skal på cruise setter av noe tid i byen/regionen.

Øvrige fartøyer som anløper sentrumshavnen genererer inntekter ved at de trenger forsyninger og tjenester, eller på annen måte bidrar til aktivitet for andre aktører.

Det totale offentlige havnetilbudet i havnedistriktet Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy bidrar med å komplettere maritim sektor og sentrumshavnen er en viktig del av dette.

SRH har tro på at regjeringens nye havstrategi, som er under utarbeidelse, vil medføre økt aktivitet i havnedistriktet. SRH har til hensikt å bidra i utviklingen av nye havneområder.

Det er ikke et enkelt regnestykke å finne hvor stor verdiskapning som genereres fra Stavanger havn til byen og regionen. Noen havner har fått utført en ringvirkningsanalyse på hva havnevirkksomheten genererer av verdiskapning til omkringliggende næringsaktører. Denne type rapporter er laget med forutsetninger og forbehold, og bør leses deretter. SRH vurderer å få utført en ringvirkningsanalyse for havnedistriktet i 2017.

Det er imidlertid ingen tvil om den betydningen sentrumshavnen har hatt for byens opprinnelse, utvikling, vekst og verdiskapning. Dette er også synlig langt utover byens grenser. SRH har tro på at det også i årene som kommer vil være viktig å la sentrumshavnen leve og utvikle seg med blå sektor, ikke bare være et middel i byutvikling der havneformål fortrenses.

Brukerne av sentrumshavnen

I Stavanger sentrum er det offshore supplyfartøy og cruiseskip som utgjør den største andel anløp.

Offshore supply- og servicefartøy bruker sentrumshavnen som ventekai, og det utføres ikke tankvasking eller annen spesielt sjenerende aktivitet. Fartøyer som opererer i Nordsjøen har behov for å ligge på vent til neste oppdrag. Fartøyer i ventemodus kan ikke ta opp plass i base- og godshavnene i havnedistriktet. Dersom ikke Stavanger kan tilby venteplass, vil disse fartøyene typisk velge Bergen eller Aberdeen. Da mister byen ikke bare havneinntekten, men også annen verdiskapning som fartøyene genererer.

På lengre sikt vil en kunne legge til rette for å tilby ventekai for offshore fartøy andre steder i havnedistriktet, men noe kapasitet bør tilbys i sentrum.

Cruiseskip har hovedsesong fra mai til september. Cruiseanløp beslaglegger kailinjene i en mye lenger tidsperiode enn liggetiden på 8-10 timer.

Det er flere **hurtigbåter i rutetrafikk og ferge** i rute til byøyene, Vassøy, Tau og Lysebotn. I tidshorizonten til sentrumsplanen må det være plass til fergene til Vassøy og Lysebotn. Det er også en del **turbåter** på oppdrag. Det er svært sannsynlig at økt cruisetrafikk vil medføre en økning i hurtigbåter og turbåter/charterbåter.

Rutetrafikken benytter også en del kailinjer som ventekai når de ikke er i rute.

Den offentlige havnen må ha tilstrekkelig kapasitet til å møte økt persontrafikk på sjø.

Mange typer fartøy anløper den offentlig havnen i sentrum. Eksempler på dette er forsvarets marine tjeneste (både nasjonal og internasjonal), Kystverkets båter, fiskebåter, lasteskip, historiske fartøyer, yachter, fritidsbåter og mange flere.

Linjetrafikk for gods og utenriks fergetrafikk går til Risavika.

Det er nødvendig å ha noe ledig kapasitet i tillegg til den regulære trafikken. Dette er spesielt viktig ved dårlig vær når det er behov for en lun havn.

For øvrig må det presiseres at sentrumsplanen må ha tilstrekkelig kapasitet til å tilby en mest mulig sømløs og sikker reise videre på land for persontransporten på sjø. Dette gjelder både behovet som generes fra cruisegjester og brukere av hurtigbåtene.

Beskrivelse av bruken av kaiene

Bruken av sentrums kaiene og forslag til framtidig bruk beskrives for hver kai eller område nedenfor.

Bekhuskaien og Margarinlinjen

Bekhuskaien brukes i dag mest til ventekai for inntil tre offshore fartøy og har faste ISPS gjerder. SRH ønsker at de to ISPS-kailinjene ikke avvikles, men ser at det er utfordrende i forhold til byutvikling. SRH anmoder om rekkefølgekrav til at *før disse to kailinjene disponeres til annet formål, må det være etablert tilsvarende tilbud et annet sted i havnedistriktet.*

Bekhuskaien vest og Margarinlinjen er i sentrumsplanen navngitt som veteranbåthavn. Dette kan være en bruk på sikt, men *rutetrafikk må i et lengre perspektiv ha fortrinnsrett til disse kailinjene.*

Det er mulig at Bekhuskaien vest og nord kan disponeres i sambruk med hurtigbåter og veteranbåter.

I sentrumsplanen er Fiskepiren nord navngitt med rutebåt og Vassøyfergen. Det er ikke tilstrekkelig plass her til å avvikle denne rutetrafikken, og SRH ser heller ikke at planen beskriver hvordan fergestøt og logistikk for biler skal løses for Vassøyfergen.

SRH foreslår at Vassøyfergen kan benytte fergestøtet ved Margarinlinjen, og at det i forbindelse med opparbeidelse av området til grøntformål tas hensyn til nødvendig kapasitet til biler til denne fergen. *Dette betinger at det ikke kan fylles ut i sjø som vist på planen.* Fergestøtet blir benyttet til rutetrafikk til Lysebotn, men det vil trolig være mulig å samordne rutetabellene. Det vil sannsynligvis ikke være et problem å ha samdrift her med mulig framtidig anløp av Hurtigruten til Fiskepiren øst.

Fiskepiren

Hurtigbåtene disponerer i dag plasser ved Skagenkaien, Jorenholm vest, mellom Jorenholm og Fiskepiren, og Fiskepiren vest og nord.

SRH er enig med sentrumsplanen at Fiskepiren skal være transportknutepunktet for persontrafikk. *Hurtigbåttrafikken må ha fortrinnsrett ved Fiskepiren vest og nord, samt Fiskepiren øst* når Tau-fergen avvikles og før eventuelt Hurtigruten får anløpssted her.

Terminalfunksjonen må bevares i framtidig bebyggelse av kaiplaten.

Hurtigbåter og turbåter må også fortsatt kunne anløpe Skagenkaien. Turbåter på oppdrag for cruisegjester bør anløpe kai nær cruiseskipet. Det er avgjørende for å selge inn Stavanger som cruisedestinasjon at det er godt tilrettelagt for transport av cruisegjestene videre på sjø/land til attraksjonene som skal besøkes.

Jorenholmen

Sentrumsplanen viser ikke plassering av redningstjenesten, slepebåter eller båt til bruk i havnetjenesten. Disse fartøyene er i dag plassert ved Steinkarkaien, ved Hålandspiren og politiet er i gjestehavnen i Verven (Banavigå).

SRH foreslår at det ved Jorenholmen øst og nord settes av kapasitet til nødetatene og redningstjenesten. Ambulanse må få adkomst til Jorenholmen nord. Forslaget er vist i til slutt i innspillsbrevet.

Jorenholmen vest / Østervågakaien / Steinkarkaien

Sentrumsplanen foreslår at området ved de tre kailinjene mellom Geoparken og Jorenholmen transformeres til bystrand. SRH foreslår at området benyttes til gjestehavn.

Kritiske havnearealer kan ikke disponeres til bystrand når en del nødvendige havnefunksjoner samtidig ikke er løst i planen.

Det foreslås at det enten på Jorenholmen eller ved Geoparken settes opp et nytt servicebygg for gjestehavnen.

Holmen / Skansekaaien

Et konkurransefortrinn for Stavangerregionen i cruisemarkedet er at skipene kan gå helt inn i sentrum. Uten å kunne tilby anløp til sentrumshavnen vil produktet sannsynligvis bli mindre attraktivt. Det er heller ingen gode alternative steder i havnedistriktet å etablere ny cruisehavn. Det er derfor avgjørende for å kunne øke kapasiteten til cruise at det kan bygges en ny lang kailinje ved Holmen.

Rekken med bebyggelse nærmest ISPS-kaien ved Holmen og Skansekaaien må ikke være boliger. Det er for stort potensiale for konflikter knyttet til det.

Sentrumsplanen foreslår et folkebad på Jorenholmen. SRH vil tro at dette er en type bygg som vil fungere som nærmeste nabo til ISPS-kaien på Holmen, og foreslår at det vurderes plassert ut mot sjøen ved denne kaien i området ved Geoparken. SRH tror det vil tilføre området noe positivt og komplettere formålet med området. Et slikt bygg vil gjøre parken noe lunere, samtidig som en har umiddelbar tilgang til sjø ved gjestehavnen. For å kompensere for mindre forbruk av grøntområde på havnearealer kan det være en interessant mulighet om bygget kan tilby et offentlig byrom/grønt tak med tilgang fra bakkenivå. Slike disponeringer ser man en eiendomsutvikler i ferd med å realisere i Ankerkvartalet, og en ser det på Operahuset i Oslo.

I forbindelse med utfyllingsarbeid ved Holmen vil Skansekaaien bli utilgjengelig. Det er mulig denne kaaien vil være utilgjengelig i 3-4 cruisesesonger. Som beskrevet ovenfor anser SRH det som avgjørende for markedsandelen i cruisemarkedet at det *før oppstart av utbygging ved Holmen er etablert ny kai i Sandvigå, Bjergsted. Det anmodes at slikt rekkefølgekrav settes til utvikling av Holmen/Skansekaaien.*

Mulighetsstudie forlenget kai i Sandvigå, Bjergsted

SRH har sett på muligheten for å videreutvikle ISPS-kaaien i Sandvigå, Bjergsted samtidig som nytt hotell bygges. SRH har hatt dialog med kommunen om dette, og presenterte et mulighetsstudie for kommunen og hotellutbygger den 29.08.16.

Sandvigå i Bjergsted er et sentralt havneområde med god dybde og godt farvann. Det er derfor særdeles viktig at potensialet for dette havneområdet blir tatt hensyn til i den videre arealdisponeringen.

SRH viser med mulighetsstudiet at grøntformålet i området vil få et løft med en utvidet flate ved sjøen i forbindelse med bygging av en ny og forlenget kai mot nord. Det vil i tillegg kunne etableres en offentlig adkomst mellom Bjergstedparken og kainivået. Flaten på kainivå vil kunne utvikles til et nytt byrom. Adkomsten til Bjergstedparken tilbyr et nytt utsiktspunkt i høyden ut mot sjøen fra ett eller to nivå fra parken. Adkomsten kan utformes som en Preikestol-lignende konstruksjon, eller mer som en skulptur. Når det ligger cruiseskip til kai vil en se omtrent midt på skipet, og man vil kunne se over de fleste supplyfartøy. SRH vil tro at det for de fleste vil være en ny vinkel å se fartøyer fra, og at det kan være en attraksjon i seg selv.

Utdypende detaljer og avklaringer gis i egen kommunikasjon med kommunen.

Korttids parkeringsplasser

SRH registrerer bekymringen handelsnæringen har til at det i sentrumsplanen fjernes en del korttids parkeringsplasser. Det anmodes om at flest mulig av parkeringsplassene SRH eier langs kaiene beholdes som korttids parkeringsplasser for å avdempe tapet i handlegatene. Det er spesielt plassene i indre Vågen ved Strandkaaien og plassene ved Skagenkaaien i området ved Tollboden som bør bevares.

Strategisk arealplan for havnedistriktet

SRH arbeider for tiden med en strategisk arealplan for framtidig havneutvikling i havnedistriktet Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy. Denne har som mål å synliggjøre potensialer og utbyggingsrekkefølge.

Oppsummering for anmodning av rekkefølgekrav og prioritet

Bekhuskaien: Før ISPS kaiene disponeres til annet formål, må det være etablert tilsvarende tilbud et annet sted i havnedistriktet.

Holmen/ Skansekaien: Før oppstart av utbygging ved Holmen skal det være etablert ny ISPS kai i Sandvigå/Bjergsted.

Bekhuskaien/ Margarinlinjen: Rutetrafikk må i et lengre perspektiv ha fortrinnsrett til her.

Fiskepiren: Hurtigbåttrafikken må ha fortrinnsrett ved Fiskepiren vest og nord, samt Fiskepiren øst når Tau-fergen avvikles og før eventuelt Hurtigruten får anløpssted her.

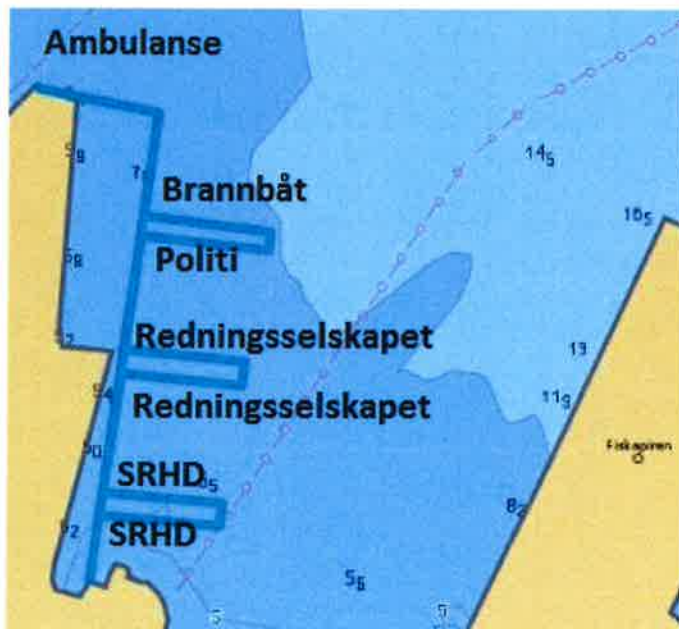
Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonssjef

Illustrasjon

Nødetater og redningstjeneste ved Jorenholmen nord og øst



Sak 65/16

Eventuelt