

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 25. mai 2016



Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

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

Dato/Date:
Stavanger, 19. mai. 2016

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 25.05.2016

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

onsdag 25. mai 2016 kl 16.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46.

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 Hilde Frøyland på hilde.froyland@stavanger.havn.no eller tlf 41 22 05 27.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 25.05.2016

Sak nr.	Sakstittel
28/16	Protokoll fra styremøte 06.04.16
29/16	Havnedirektørens orientering
30/16	Retningslinjer for havnestyrearbeid
31/16	Resultatrapport pr 1. kvartal 2016 – Stavangerregion Havn Eiendom AS
32/16	Resultatrapport pr 1. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havnedrift AS
33/16	Resultatrapport pr 1. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havn IKS
34/16	Høringsinnspill til «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020»
35/16	Landstrøm for supplyfartøy og cruiseskip
36/16	Miljøprofil og miljøplan
37/16	Handlingsplan SRH vedrørende rapport risikostyring i Risavika
38/16	Møteplan 2016 – eventuell revidering
39/16	Risavika – uavklarte arealforhold. Unntatt off. §23
40/16	Mekjarvik – erverv av grunn til ny kai. Unntatt off. §23
41/16	Siriskjær. Unntatt off. §23
42/16	Eventuelt

Sak 28/16

Protokoll fra styremøte 06.04.16



Møtedato: 06.04.2016

Møtenr.: 2

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

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS**

Protokoll

Til stede: Sissel Knutsen Hegdal Bjørn Kahrs
 Kirsten Lode Knut Georg Nilsen
 Eivind Enoksen Arnt-Heikki Steinbakk
 Ommund Vareberg (rep)

Forfall: Dagny Sunnanå Hausken (vara kunne ikke møte)

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland, samt daglig leder Odd Bjørn Bekkeheien i Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD).

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

Styremøtet startet kl 16.05 og ble ledet av Sissel Knutsen Hegdal.

Statsautorisert revisor Cicel T. Aarrestad fra Rogaland Revisjon møtte til sak 17.

Sak 17 ble behandlet først. Utover dette ble sakslisten fulgt.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 15/16 **Protokoll fra styremøte 24.02.16**
Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 16/16 **Havnedirektørens orientering april 2016**
Vedtak:
16.01) Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering.
16.02) Styret støtter prinsippet om at bidrag til Tall Ships Races 2018 skal være relatert til maritime aktiviteter. Det settes en øvre ramme på kr 2,5 mill for summen av tjenester og leveranser, med forbehold om godkjenning av Samferdselsdepartementet.



- Sak 17/16 **Styrets beretning og årsregnskap 2015 Stavangerregionen Havn IKS og konsern**
Eivind Enoksen forespurte egen habilitet med bakgrunn i at han er styremedlem i Rogaland Revisjon IKS som har utført revisjonen av SRH og med revisjonsdirektør/stats.aut. revisor Cicel T. Aarrestad til stede i saken.
Vedtak:
17.01) Eivind Enoksen ble enstemmig godkjent som habil i saken.
17.02) Styrets beretning og årsregnskap 2015 godkjennes og fremlegges Representantskapet for endelig vedtak.
- Sak 18/16 **Skur 6, Strandkaiaen – Status og forventning rehabiliteringsarbeider**
Daglig leder Odd Bjørn Bekkeheien i SRHD orienterte om at det i løpet av de siste dagene har blitt avdekket skader i taktekkingen på Skur 6. Sannsynligvis er skadene oppstått ved bruk ifm. med arrangementer/festivaler i byen gjennom flere år. Reparasjon av skadene har et foreløpig kostnadsestimat på ca kr 200 000.
Vedtak: Styret tar saken til orientering.
- Sak 19/16 **Mekjarvik – bygging av 400 tonns pullert**
Styret ber havnedirektøren undersøke om det er mer hensiktsmessig å bygge pullert med trekkraft på inntil 500 tonn.
Vedtak: Styret godkjenner bygging av ny 400-500 tonns pullert til en ramme på inntil kr 2,4 mill. for 400 tonns pullert, eller eventuell økt ramme for pullert med høyere tonnasje.
- Sak 20/16 **Kompetanseheving ledere**
Vedtak: Styret ser positivt på fokus på kompetanseheving og lederutvikling av havnedirektør og daglig leder i SRHD, samt på sikt også resten av ledergruppene i konsernet, og vedtar en årlig kostnadsramme på dette arbeidet med kr 50 000 pr selskap.
- Sak 21/16 **Havneområder i Risavika – Risavika Terminal AS. Unntatt off. § 23. Egen protokoll**
- Sak 22/16 **Mekjarvik – Erverv av grunn for ny kai. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 23/16 **Risavika – uavklarte forhold. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 24/16 **Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 25/16 **Gamle utenriksterminalen. Unntatt off. §23. Egen protokoll**
- Sak 26/16 **Siriskjær – Prosesskrifter til Gulating Lagmannsrett. Unntatt off. §23. Egen protokoll**



Sak 27/16

Eventuelt

Arnt-Heikki Steinbakk (AHS) fremmet orienteringssak om Kommunalstyret for miljø og utbygging sin sak den 05.04.16 om salg av kaier. AHS stilte spørsmål til om noen av kaiene er av interesse for SRH.

Daglig leder Odd Bjørn Bekkeheien i SRHD orienterte om at havnen har vurdert disse kaiene tidligere for eventuell overtakelse. Ingen ble funnet relevante for havnen sitt kai behov.

Vedtak: Styret tar saken til orientering.

Møtet ble hevet kl 17.05.

Sissel Knutsen Hegdal

Bjørn Kahrs

Kirsten Lode

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Knut Georg Nilsen

Eivind Enoksen

Sak 29/16

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 29/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 16/63

Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 18.05.2016

Havnedirektørens orientering april 2016

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	29/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

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





Området byr på 35 mål med lagringskapasitet, både inne og ute, i tillegg til brakkerigg. Det er innlagt vann og strøm på området og største delen er inngjerdet. Kaien er på ca 80 meter og er bygget i 2010. Forsand kommune har sagt seg positive til opplag av både rigg og fartøy i området, og området ligger et godt stykke fra farled.

Dette blir et privat/offentlig samarbeid som vil være et godt alternativ til eksisterende kunder når de byr på prosjektanbud og areal kan bli en knapphet. En av havnens største kunder bruker for eksempel Farsund til denne type aktivitet, og med denne avtalen er det en mulighet å beholde aktiviteten i regionen.

Utleier har akseptert SRHs forslag til kontrakt i forrige uke og det er satt et opp signeringsmøte 23. mai. Området vil bli markedsført som en del av havnens portefølje. Det er allerede en potensiell ny kunde som skal på befaring der i mai.

OFFSHORE TECHNOLOGY CONFERENCE – OTC HOUSTON

OTC er en globalt forankret offshore og teknologi konferanse som også er til stede i Asia og Brazil. OTC stiftet i 1969 og er et årlig innslag i Houston.

Messen består av både en konferanse- og en utstillingsdel. I overkant av 68 000 fra 120 land besøkte messen i år. Forventet antall var 90 000. Til sammenlikning så hadde ONS i 2014 rundt 91 800 besøkende fra rett over 100 land.

På OTC samles viktige beslutningstakere, og ikke minst nye muligheter både i samarbeidsform og etableringer. Ordførere og kommuner, andre havner og næringsklynger fra Norge er også viktige deltakere.

I løpet av uken ble havnen representert av daglig leder SRHD Odd Bjørn Bekkeheien og salgs- og markedssjef Eivind Hornnes, som knyttet mange verdifulle kontakter, både internasjonalt og fra den norske delegasjonen.

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.

PortCDM er ett av fire delprosjekt i Sea Traffic Management (STM), men definitivt det mest omfattende og mest premissgivende for de andre delprosjektene.

Prosjektet STM dreier seg om sanntidstracking og informasjon om alle deler og forhold/hendelser i kjeden med å transportere fra A til B sjøveien. STM skal gi en helhetlig tilnærming til deling av tjenestenivå i tilknytning til havn - havn seilas. Det skal gjøres effektivt, sikkert og miljømessig basert på sanntids informasjonsdeling. STM har en ramme på 43 mill. euro.





PortCDM handler om forhold i havnen som påvirker når kaien er ledig, om lasten er klar, eventuelt om fartøy er forsinket. Informasjon om dette kan igjen gi besparelse i drivstoffbruk, tid og det gir gode muligheter for optimalisering for alle tjenesteleverandører. SRH sin rolle er å være en bidragsyter og kvalitetssikrer i å validere dette.

Ved å dele informasjon i et meldingssystem i sanntid til aktører hvor avhengighet av informasjon er avgjørende, oppnås bedre effektivitet, sikrere anløp og en miljømessig effekt.

SRH gjennomfører månedlige møter (Living Labs) med aktører i havnen. På møtene deltar det aktører som representerer agent, fortøyning, security, taubåt, Kystverket, los, VTS, SRHD og Viktoria (prosjektleder m.fl.). Etter planen skal prosjektet i august vise hvordan prosessen til et cruiseanløp fortoner seg i Stavanger. Dette kommer til å bli visuelt via en web løsning.

FRA STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT (SRHD):

- **Den daglige drift**

Den endringen som havnen merket i oktober/november i fjor med mindre pågang av supply-skip som har behov for «vente kai» har forsterket seg de første månedene i år. Nedgangen i aktiviteten er størst på sentrumsnære «vente kaier», men der har så langt i år også vært liten aktivitet ute i Mekjarvik og en nedgang på Offshore Terminal Risavika (OTR).

Der har i noen måneder vært lagret en lastebøye for Gina Krog-feltet i Mekjarvik. De siste ukene har det foregått en mobilisering av lastebøyen på en lekter og det har medført en del krankjøring for å heise om bord kabeltromler, og diverse utstyr på lekteren.

Saipem 7000 har meldt sin ankomst til Mekjarvik i juni og vil sannsynligvis bringe med seg noe aktivitet. Saipems agent har også bedt om pris for å kunne benytte kaien i Mekjarvik for «opplag» av Saipem i ca 6.måneder, fra ca september. Her har SRHD tilbudt en forhåpentligvis konkurransedyktig pris som vil gi god inntekt om Saipem velger Mekjarvik. Saipem vil beslutte valg av kai i juli måned.

På OTR så har det også vært en nedgang fra 308 anløp i 4.kv 2015 til 250 anløp i 1.kv 2016. Til sammenlikning, var der 329 anløp til offshore terminal Risavika i 1.kv 2015.

Med nedgang på flere områder så er det gledelig at Fjord Line har jevnt god aktivitet og på kai 38 (Utenriksterminalen) var det 189 anløp i 4.kv mot 188 anløp i 3.kv. Inntekten på vareavgifter økte fra kr 468 000 i 3-kv til kr 524 000 i 4.kv. Det tyder på at det er godt belegg på Fjordline sine skip.

I Utenriksterminalen har nå Tollvesenet flyttet inn kontorene som de leier i 2.etg. SRHD har også inngått avtale med Skangass om å leie ytterligere fem kontorer. Det jobbes også med andre som vil leie flere kontorer. Lykkes det å få på plass den avtalen så vil nesten hvert eneste kontor være utleid i terminalen.





Havnen har mottatt klager på at utriggere i Børavigå gjestehavn påfører skader på fritidsbåter som besøker gjestehavnen. Fendringen av utriggere er i følge klager for dårlig. Havnen er kjent med at utriggere i Børavigå gjestehavn ikke er av de beste, spesielt når det gjelder fendring. Den fender som fra fabrikk er montert på enden av uttrigger gir ikke en god nok beskyttelse og derfor er det noen skarpe hjørner som kan skade båten om båtfører ikke er oppmerksom. Havnens fagarbeidere har sett på hvordan dette problemet kan løses og har funnet frem til en type fender (Parma bryggefender) som vil gi tilstrekkelig beskyttelse. Arbeidet med å montere nye fendere vil bli påbegynt etter pinse.

I løpet av årets første måneder har flere av fagarbeiderne vært på kurs /opplæring i bl.a. lift, varmt arbeid og G8 Lastebilkranfører sertifikat.

- **Compendia, personal, HMS og kvalitetssystem**

Håndbøkene er nå lagt over på ny digital plattform og 13.mai var havnens «superbrukere» på kurs for å gjennomgå og lære seg å redigere håndbøkene. Noen små justeringer og tilpasninger skal gjøres før de «nye» håndbøkene inkl. intranett blir lansert i uke 22. Fra lanseringsdag vil håndbøkene bli gjort tilgjengelige på mobiltelefon og nettbrett.

- **Tilsyn fra Arbeidstilsynet**

Den 27. april kom Arbeidstilsynet sammen med Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB), Fylkesmannen og Rogaland Brann & Redning på et varslet tilsyn. Tilsynet var en del av tilsynsetatenes fellesaksjon som finner sted annethvert år.

Hensikten med fellesaksjonen er å kontrollere hvordan virksomheter som holder til i industriparker, forsyningsbaser og kjøpesentra samordner sin internkontroll for å tilfredsstille kravene i HMS internkontrollforskriften § 6.

Tilsynet var for Offshore Terminal Risavika (OTR) og tema i tilsynet var:

- Risikovurderinger som i tilstrekkelig grad dokumenterer behovet for samordning
- Om samordning er vurdert som nødvendig
- Om avdekkede samordningsbehov er tilstrekkelig fulgt opp ovenfor aktuelle virksomheter
- Særlig om forhold mellom oppdragsgiver og oppdragstaker

Det ble ført separate tilsyn for følgende virksomheter knyttet til «basen»: Kuhne + Nagel AS, Franzefoss Gjenvinning AS, Asco og SRHD. Fra havnen var verneombud, sikkerhetssjef og daglig leder i SRHD til stede.

I forkant av tilsynet var det sendt inn en hel del dokumentasjon og en orientering om hvordan havnen og aktiviteten på OTR er organisert.





SRHD har for flere år siden inngått avtale med Asco (som største aktør) om at de er ansvarlige for samordningen ute på basen / terminalen. Tilbakemeldingene under tilsynet var positive og det ble muntlig sagt at det kunne komme et avvik på at det burde vært gjennomført en risikovurdering for å kartlegge behovet for samordning.

Fra SRHDs side ble det sagt at det burde være tilstrekkelig med en observasjon, og ikke et avvik, da det er en avtale med Asco om samordning og at det derfor ville være naturlig at Asco skal gjennomføre en slik risikovurdering med SRHD som en av deltakerne. Endelig tilsynsrapport skal skrives av Rogaland Brann & Redning IKS.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



Sak 30/16

Retningslinjer for havnestyrearbeid



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 30/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/7

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 01.05.2016

Retningslinjer for havnestyrearbeid

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	30/16	25.05.2016	

Retningslinjer for havnestyrearbeid i Stavangerregionen Havn IKS, datterselskap og representantskap er gitt i dokumentet

«Retningslinjer for arbeid i styret og representantskapet – herunder styring av datterselskap»
som ble vedtatt av styret 11.02.15. Dokumentet er nå oppdatert med blant annet nye medlemmer.

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Retningslinjer for arbeid i styret og representantskapet – herunder styring av datterselskap





RETNINGSLINJER FOR ARBEID I STYRET OG REPRESENTANTSKAPET - HERUNDER STYRING AV DATTERSELSKAP

pr. 02.05.2016

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





Innholdsfortegnelse

1	Rammebetingelser	4
1.1	Havne- og farvannsloven	4
1.2	Oversiktsbilde kaier i Stavanger	6
1.3	Oversiktsbilde kaier Risavika	7
1.4	Oversiktsbilde Mekjarvik	8
2	Organisering av Stavangerregionen havn	9
2.1	Selskapsorganisering	9
2.2	Organisasjonskart konsern og deltakende selskap	10
2.3	Organisasjonskart Stavangerregionen Havn IKS	11
2.4	Organisasjonskart Stavangerregionen Havnedrift AS	12
3	Representantskapet	12
3.1	Valg av representantskapet	13
3.2	Medlemmer og varamedlemmer	13
3.3	Møter og mandat for representantskapet	14
4	Havnestyret	15
4.1	Valg og sammensetning av havnestyret	15
4.2	Medlemmer og varamedlemmer	15
4.3	Mandat for havnestyret	16
4.4	Styremøtene	16
4.5	Styrehonorarer	17
4.6	Havnestyrets bestillinger til administrasjonen	17
4.7	Styrets rolle i ansettelsessaker	17
4.8	Styreinstruks for styret i Stavangerregionen Havn IKS	18
5	Annet	20
5.1	Produksjon og distribusjon av saksdokumentene til styret og representantskapet	20
5.2	Havnedirektørens myndighet og fullmakter	20
5.3	Habilitet	21
5.4	Behandling av saker unntatt offentlighet i havnestyret	21
5.5	Bevissthet om offentlighetsloven under havnestyrets forhandlinger	22





5.6	Selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS	23
5.7	Etiske retningslinjer for Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper	27
6.	Datterselskap	30
6.1	Stavangerregionen Havnedrift AS	30
6.1.1	Vedtekter for Stavangerregionen Havnedrift AS	30
6.1.2	Aksjonærinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS	31
6.1.3	Styreinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS	33
6.2	Stavangerregionen Havn Eiendom AS	35
6.2.1	Vedtekter for Stavangerregionen Havn Eiendom AS	36
7.	Deltakende selskap	37
7.1	Risavika Havn AS	37
7.2	Risavika Eiendom AS	37





1 Rammebetingelser

1.1 Havne- og farvannsloven

Havne- og farvannsloven trådte i kraft 01.01.2010 og erstattet loven fra 1984. Dens formål er å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Videre skal den tilrettelegge for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk.

Havne- og farvannsloven tillegger myndighet til kommunene. Våre eierkommuner Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy har delegert denne myndigheten til Stavangerregionen Havn IKS.

Loven viderefører prinsippet om at havnens formuesmasse og inntekter kun skal benyttes til havnevirksomhet. Havnekapitalen skal benyttes til drift, vedlikehold og utvikling av havnen. Dersom midler skal investeres i andre formål (f. eks, byutvikling), må det søkes om tillatelse fra Samferdselsdepartementet.

Havne- og farvannsloven er for tiden under revisjon. Et vesentlig punkt i dette arbeidet er å undersøke om eksisterende lov oppfyller regjeringens hovedmålsetting med loven, dvs. å utvikle et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene blir utviklet til logistikknutepunkter. Havnesektoren skal i følge forarbeidene sikres rammevilkår som gjør loven tilpasningsdyktig og i stand til å tiltrekke seg gods, og videre bidra til Regjeringens målsetting om å overføre godstransport fra vei til sjø. Departementet ønsker nå å vurdere om loven oppfyller lovgivers intensjon, og det er et sentralt spørsmål om havnekapitalen skal liberaliseres hvilket bl.a. kan innebære at eierkommunene blir gitt anledning til å ta ut utbytte fr havnene. En arbeidsgruppe i departementet har ved årsskifte2015/16 avgitt en rapport som foreløpig ikke er offentliggjort og det er foreløpig uklart hvordan videre fremdrift blir.

Av de 32 stamnetthavnene i Norge har Stavangerregionen Havn (SRH) vært en av syv av havner som har hatt status som utpekt havn jfr. HFL § 46. De utpekte havnene har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket. Samferdselsdepartementet avviklet begrepet «utpekt havn» i Nasjonal Havnestrategi av 21.01.2015. Regjeringen vurderte det slik at statlige midler vil få større effekt dersom de tildeles de havner der en ser engasjement og et proaktivt arbeid i utvikling av effektive intermodale transportknutepunkt.

Begrepet *stamnetthavner* ble innført i St. meld. nr. 16 Nasjonal transportplan 2010-2019. Det var regjeringen i NTP som definerte totalt 31 stamnetthavner i Norge. I vårt sjøområde er Risavika definert som stamnetthavn.





Hensikten med å innføre begrepet stamnetthavn er at prosjekter knyttet til ledd inn til stamnetthavn prioriteres. Regjeringen besluttet at veitilknytning til stamnetthavn skal være riksvei. Tiltak for forbedring av veitilknytning til stamnetthavner må prioriteres opp mot andre veiprosjekter. Utover dette er det ikke knyttet andre virksomheter til stamnetthavnene.



1.2 Oversiktsbilde kaier i Stavanger



1.3 Oversiktsbilde kaier Risavika



1.4 Oversiktsbilde Mekjarvik





2 Organisering av Stavangerregionen havn

2.1 Selskapsorganisering

Stavangerregionen Havn IKS er morselskap i havnekonsernet og har som viktigste oppgave å ivareta eierrollen i datterselskaper og deltakende selskaper. Selskapet ivaretar også de forvaltnings- og myndighetspålagte oppgavene for konsernet.

Stavangerregionen Havn IKS får foretatt sine regnskapsfunksjoner og deler av de administrative oppgavene av det heleide datterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS. Det er 4 ansatte i selskapet.

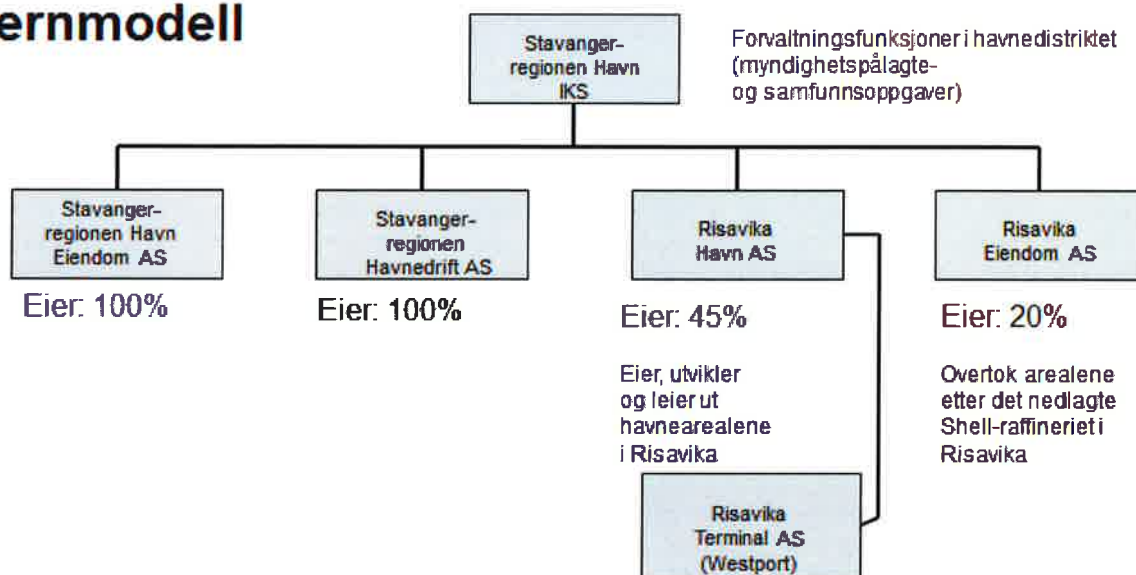
Stavangerregionen Havnedrift AS er et heleid datterselskap av Stavangerregionen Havn IKS. Selskapet ble opprettet for å ivareta driftsfunksjonene i havner og terminaler som er i konsernets eie. Stavangerregionen Havnedrift AS er overlatt oppgavene med å vedlikeholde og drive konsernets havneanlegg i havnens sjøområder. Selskapet leier konsernets kaier, arealer og bygninger av morselskapet og fremleier disse til havnens brukere. Selskapet tildeler kai plass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, utarbeider grunnlagsmateriale for statistikk og fakturerer havnens kunder for bruken av havnens kaier, bygninger og utstyr. Driftsselskapet har også oppgaven med å ivareta sikkerhets- og beredskapsmessige funksjoner for morselskapet nyttet til sikring mot terror, brann og forurensing. Selskapet har for tiden 19 ansatte.

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

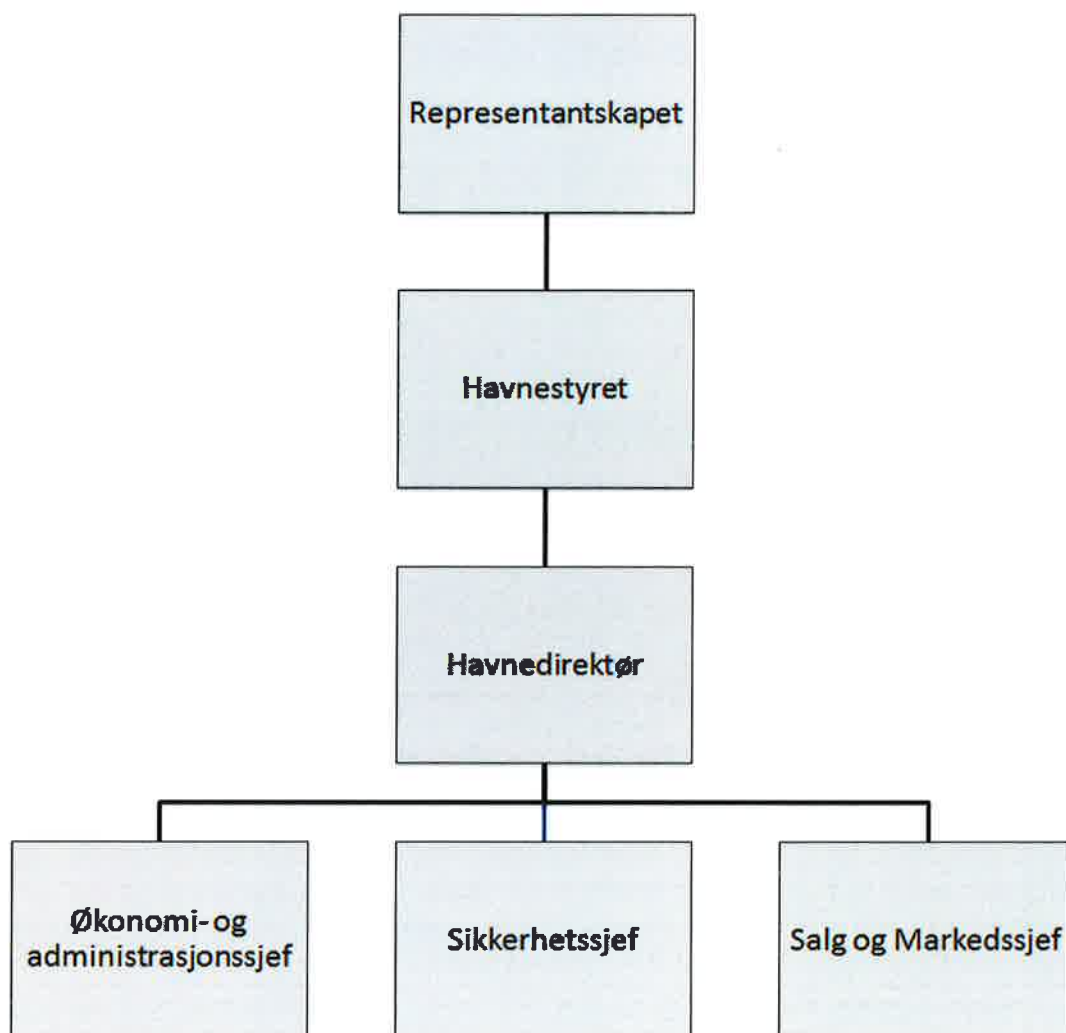


2.2 Organisasjonskart konsern og deltakende selskap

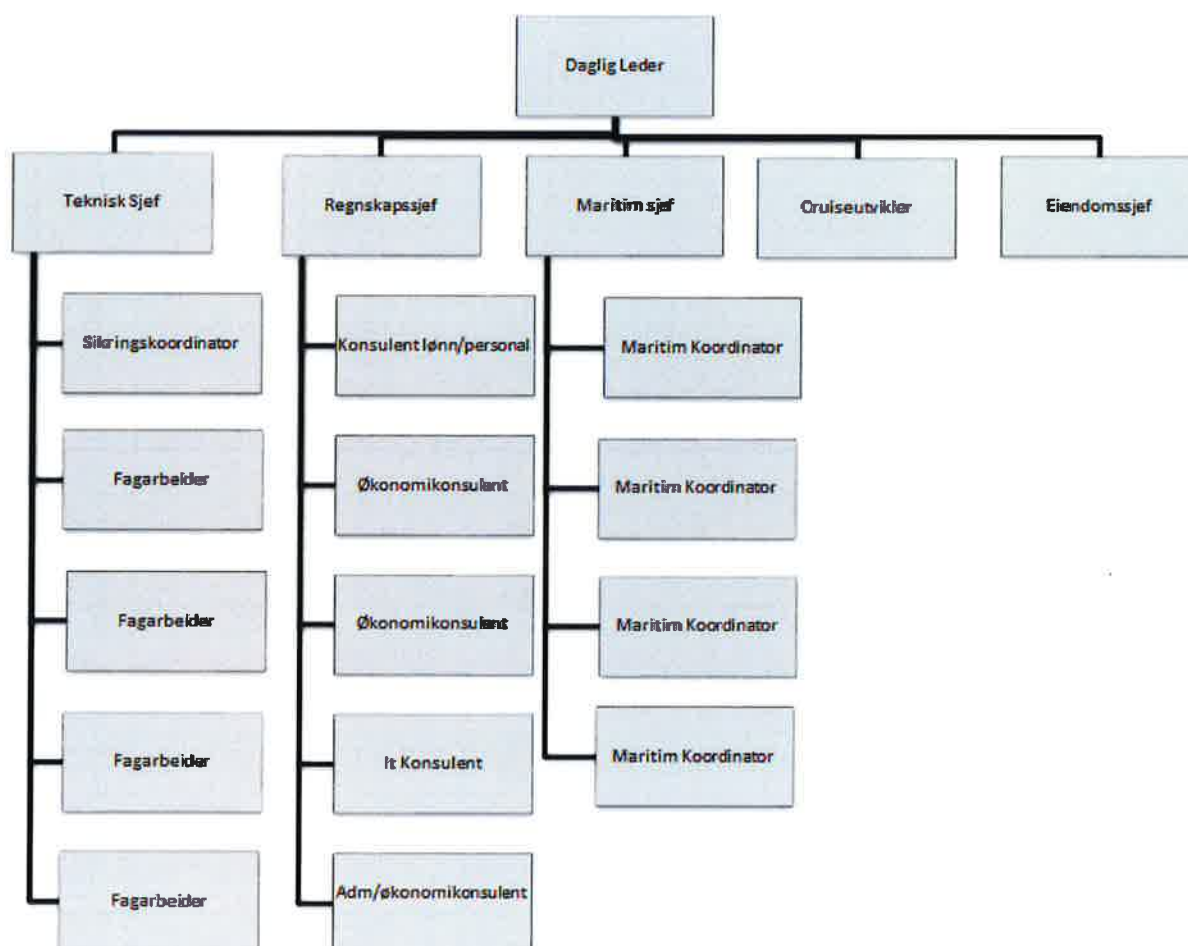
Konsernmodell



2.3 Organisasjonskart Stavangerregionen Havn IKS



2.4 Organisasjonskart Stavangerregionen Havnedrift AS





3. Representantskapet

3.1 Valg av representantskapet

Øverste myndighet i et interkommunalt selskap (IKS) er representantskapet. Dette er eierorganet hvor eierskapet utøves. Deltakerkommunene kan ikke utøve eiermyndighet direkte ovenfor selskapets styre eller administrasjon, men kan gjennom representantskapet treffe vedtak som binder styret, og det kan også omgjøre vedtak styret har gjort. Bystyret/kommunestyret har full instruksjonsmyndighet overfor sine medlemmer i representantskapet, og har på denne måten en betydelig reell styringsmulighet overfor beslutninger i representantskapet.

Representantskapet i Stavangerregionen Havn IKS består av 5 medlemmer som velges av eierkommunene. Medlemmene velges for 4 år og følger kommunevalgperioden. I siste året i perioden sitter representantskapet til regnskapet for siste driftsår er avlagt. De enkelte representantskaps-medlemmene har ulik vekting av sine stemmer. Antall stemmer i representantskapet er 15 som er fordelt slik:

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

3.2 Medlemmer og varamedlemmer

For perioden 2016 – 2020 er representantskapet sammensatt slik:

Kommune	Medlemmer
Sola	Jan Sigve Tjelta
Rennesøy	Elin Schanche
Randaberg	Jarle Bø
Stavanger	Per Inge Torkelsen
Stavanger	Per Endre Bjørnvik

	Varamedlemmer
Sola	Leif Arild Lie
Rennesøy	Tor Øyvind Ask
Randaberg	Gunhold Vårvik Tangeland
Stavanger	Anna Maria Gutierrez
Stavanger	Björg Tysdal Mo





3.3 Møter og mandat for representantskapet

Representantskapets medlemmer velges av de respektive eierkommunene. I representantskapets konstituerende møte etter at oppnevningen fra eierkommunene har funnet sted, velger representantskapet sin leder og nestleder. I samme møte velger også representantskapet havnestyrets leder og nestleder.

Havnedirektøren og styrets leder har plikt til å delta i representantskapets møter. Dersom havnedirektøren er forhindret fra å møte skal det oppnevnes en stedfortreder. Havnestyrets medlemmer har anledning til å delta i møtene og uttale seg i sakene. De har også rett til å få sitt syn på en sak innført i protokollen fra møtet.

Representantskapet har i løpet av et ordinært driftsår to obligatoriske møter der hhv budsjett og regnskap behandles. I sitt første møte i valgperioden skal representantskapet velge sin leder og nestleder samt havnestyremedlemmer med varamedlemmer.

Representantskapet har særlige oppgaver etter Lov om interkommunale selskap. Dette gjelder fastsetting av regnskap, budsjett, økonomiplan, valg av revisor, vedtak om salg eller pantsettelse av fast eiendom og andre større kapitalinvesteringer som er av vesentlig betydning for eierne. Representantskapet er på denne måten tillagt flere oppgaver enn eierorganet (generalforsamlingen) i et aksjeselskap.

Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdelen av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene.

Havnedirektøren er sekretær for representantskapet og fører protokoll fra møtene. Protokollen underskrives av lederen og medlemmene.



4. Havnestyret

4.1 Valg og sammensetning av havnestyret

Havnestyret består av 7 medlemmer med personlige varamedlemmer. Disse velges av representantskapet. Havnestyret velges også for 4 år og følger valgperioden. På samme måte som representantskapet sitter havnestyret i siste året frem til regnskapet for det siste driftsåret er behandlet. Medlemmene representerer eierkommunene slik:

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

4.2 Medlemmer og varamedlemmer

For perioden 2016 – 2020 er havnestyret sammensatt slik:

Kommune	Medlemmer
Sola	Tor Jan Reke
Sola	Siv-Len Strandskog
Rennesøy	Dagny Sunnanå Hausken
Randaberg	Bjørn Kahrs
Stavanger	Christine Sagen Helgø
Stavanger	Christian Wedler
Stavanger	Arnt Heikki Steinbakk

	Varamedlemmer
Sola	Åshild I.L. Ravndal
Sola	Per Øhman
Rennesøy	Hans Olav Holmen
Randaberg	Gunnar Hiim
Stavanger	John Peter Hernes
Stavanger	Sissel Stenberg
Stavanger	Shafna Ali Mubarak





4.3 Mandat for havnestyret

I henhold til selskapsavtalen § 3 er Stavangerregionen Havn IKS' formål å sikre regionen en konkurransedyktig og miljøvennlig infrastruktur for sjøtransport samt å ivareta de oppgaver som er tillagt kommunene etter havne- og farvannsloven. Det er også Stavangerregionen Havn IKS' oppgave å føre oppsyn med trafikken i kommunenes sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

Det er havnestyret som forvalter havnekapitalen jf. vedtektenes § 9. Denne skal bare benyttes til havneformål iht. havne- og farvannsloven § 48, 1. ledd.

Havnestyret har også ansvaret for å holde oppsyn med all bruk av og virksomhet i kommunens sjøområder. Videre skal havnestyret føre kontroll med administrasjonens virksomhet. Styret er i tillegg gitt delegert myndighet til å fastsette kommunale forskrifter med hjemmel i havne- og farvannsloven.

4.4 Styremøtene

Vanligvis avholder havnestyret ca. 6 møter i året. I siste møtet før årsskiftet vedtar styret en møteplan. Havnedirektøren i samråd med styrets leder setter opp dagsorden for styrets møter. Ved enkelte anledninger har det vært behov for ekstraordinære styremøter, og av praktiske hensyn kan disse gjennomføres pr. telefon.

Havnedirektøren sender skriftlig innkalling til møtene (vanligvis på mail) med dagsorden og saksutredningene.

Styrets leder skal sørge for at det holdes møter så ofte som det trengs. Medlem av styret og havnedirektøren kan også kreve at styret sammenkalles. Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede. Som styrets beslutning gjelder det som flertall av de møtende har stemt for. Ved stemmelikhet er møtelederens stemme avgjørende.

Om styret ikke for det enkelte tilfelle bestemmer noe annet, har havnedirektøren rett til å være til stede og til å uttale seg på styremøtene. Dersom havnedirektøren unntaksvis har forfall, møter hennes stedfortreder.

Styremøtene er åpne jf. kommuneloven § 31 og kan bare lukkes dersom vilkårene i denne bestemmelsen er oppfylt. Ved behandling av saker som gjelder taushetsbelagte opplysninger (f.eks. rikets sikkerhet, personvern og forretningshemmeligheter), skal møtene lukkes, og i saker som kan unntas fra offentlighet iht. offentlighetsloven kan styret velge å lukke møtet.





4.5 Styrehonorarer

Representantskapet fastsetter honorar for styrets medlemmer og representantskapet. Honorarene for styret og representantskapet fra og med 2016, dette ble vedtatt i representantskapets møte 28.04.2016:

Styret

Leder	Kr 80 000
Nestleder	Kr 40 000
Medlem	Kr 40 000
Varamedlem	Kr 1 200 pr møte

Representantskapet

Leder	Kr 20 000
Nestleder	Kr 1 200 pr møte
Medlem	Kr 1 200 pr møte
Varamedlem	Kr 1 200 pr møte

Som hovedregel betales det ikke ut for tapt arbeidsfortjeneste. Forberedende møter for styreleder med havnedirektør, representasjon etc., som en del av styrehonoraret.

Representantskapet har gjort vedtak om at saken om honorar for representantskapet og styret behandles i representantskapets siste møte i 4-års perioden.

4.6 Havnestyrets bestillinger til administrasjonen

Havnestyrets viktigste styringsverktøy overfor bedriften er budsjett og handlingsplan. Disse beskriver hvilke oppgaver som skal løses i inneværende år, og hvilke ressurser som skal bruke for å løse dem.

Havnestyret i plenum eller ved havnestyrets leder står fritt til å bestille saker, utredninger, avklaringer m. v. muntlig eller skriftlig. Det skal fortrinnsvis skje i styremøtene. Ved oppstart av nye saker er det en fordel om administrasjonen er med på programmeringen slik at saken blir best mulig.

4.7 Styrets rolle i ansettelsessaker

I et interkommunalt selskap organisert etter Lov om interkommunale foretak av 29.06.1999 er det styret som ansetter daglig leder (havnedirektør).

For de øvrige stillingene i Stavangerregionen Havn IKS er det havnedirektøren som foretar ansettelsene.





4.8 Styreinstruks for styret i Stavangerregionen Havn IKS

1. Styreinstruksen

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

2. Møteplan, innkalling, med mer

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

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

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

3. Saksforberedelse og dokumentasjon

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

4. Behandling i møte

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

Selskapsavtalen § 9 har følgende bestemmelse om beslutninger mv:

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

5. Styrebehandling uten møte

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

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





6. Saker som skal styrebehandles - styrets myndighet

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

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



5 Annet

5.1 Produksjon og distribusjon av saksdokumentene til styret og representantskapet

Administrasjonen foretar utsendelse av sakene til styret og representantskapet elektronisk, dvs. i PDF-format. De av medlemmene som ønsker sakene tilsendt i papirutgave gir melding om dette til administrasjonen. Saker som er unntatt offentlighet blir merket «Unntatt offentlighet» med anført gjeldende paragraf.

Faste styremedlemmer og varamedlemmer samt selskapets revisor Rogaland Revisjon IKS får alle sakene, inkl. saker som er unntatt offentlighet.

5.2 Havnedirektørens myndighet og fullmakter

Bestemmelsene om havnedirektørens myndighet er gitt i Lov om interkommunale selskap § 14. § 71.

Havnedirektøren forestår den daglige ledelse av foretaket og skal følge de retningslinjer og pålegg som styret gir. Den daglige ledelse omfatter ikke forhold som etter foretakets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning. Hvilke saker som må anses å være av uvanlig art eller stor betydning, vil avhenge blant annet av foretakets størrelse og virksomhetens art. Selv om en disposisjon ikke er av stor betydning isolert sett, vil den derfor kunne falle utenfor daglig leders myndighetsområde, hvis den ligger så langt på siden av foretakets sentrale virksomhet at den må karakteriseres som uvanlig. Ved vurderingen av hva som er av stor betydning, er det ikke bare økonomiske konsekvenser som vil kunne være aktuelle. Spørsmål som kan være politisk kontroversielle vil normalt høre under styret.

Avgjørelsesmyndighet i saker av uvanlig art eller stor betydning kan delegeres til daglig leder, men da bare i konkrete enkeltsaker. I praksis skjer dette gjennom vedtak som treffes av havnestyret i særskilte havnestyresaker. Det er altså ikke adgang til å delegere en generell myndighet til å avgjøre saker av uvanlig art eller stor betydning. Det forutsettes derfor at saken er kjent for styret på forhånd gjennom en havnestyresak før direktøren gis fullmakt til å avgjøre den.

I hastesaker er direktøren gitt en forholdsvis vid «hastekompetanse» under forutsetning av at det vil være til «vesentlig ulempe» å vente på styrebehandling av saken. I uttrykket «vesentlig» ligger at ulempen eller faren for at ulempe skal oppstå må være av ekstraordinær karakter eller styrke for at vilkåret skal være oppfylt. Denne vurderingen må ta som utgangspunkt hvilke konsekvenser det vil ha om man må vente med å treffe den aktuelle beslutningen til styret kan samles. Det må være en klar forutsetning at hvis det er mulig å få innkalt til et ekstraordinært styremøte raskt nok til at den aktuelle ulempen kan unngås, skal dette gjøres. I saker hvor «hastekompetansen» blir benyttet, skal styret underrettes snarest mulig om saken.





5.3 Habilitet

For medlemmene i representantskapet og havnestyret gjelder kommune- og forvaltningslovens bestemmelse om habilitet. Dersom et medlem mener at hun eller han er inhabil til å delta i en sak, skal vedkommende ta opp saken med styret før saken behandles. Vedkommende må redegjøre for de faktiske omstendigheter og de andre medlemmene kan reise spørsmål til personen. Deretter skal hun eller han forlate møtet før styret tar stilling til om vedkommende er å anse som inhabil. Hvis slike omstendigheter foreligger, fatter styret beslutning om dette, og personen fratrer møtet under behandlingen av saken.

I noen tilfeller kan det være problematisk å avgjøre om en person kan defineres som inhabil i juridisk forstand. Styremedlemmer som er usikre på om de er å anse som inhabile, har derfor ofte tatt kontakt med havnedirektøren på et tidlig tidspunkt slik at administrasjonen kan utrede spørsmålet.

5.4 Behandling av saker unntatt offentlighet i havnestyret

Offentlighetsloven av 01.01.2009 gjelder for virksomheten i Stavangerregionen Havn IKS. Lovens hovedregel medfører at alle i utgangspunktet har rett til å gjøre seg kjent med foretakets saksdokumenter. Et dokument eller opplysninger i dokumentet kan imidlertid unntas fra offentlighet dersom det er hensiktsmessig og finnes særskilt hjemmel for dette. Som regel blir et dokument unntatt fra offentlighet for å beskytte interesser, for eksempel havnas forretningsstrategiske forretningshemmeligheter. I administrasjonen skal det ikke deles ut til andre enn de som har behov for i sitt arbeid å være kjent med innholdet i dokumentet. Havnedirektøren avgjør i utgangspunktet hvilke ansatte som bør få tilgang til dokumenter unntatt offentlighet.

Personer som mottar dokumenter som er unntatt offentlighet, har plikt til å respektere den vurdering som er gjort. Slike dokumenter skal på ingen måte spres. Havnedirektøren er av den oppfatning at flest mulig saker bør være offentlige og at sakene også i praksis skal være tilgjengelige for allmennheten.

Det skilles mellom 2 typer dokumenter som kan unntas fra innsyn. Den ene kategorien er dokumenter som må unntas fra offentlighet – i slike tilfeller har vi ikke noe valg. Eksempel på slike saker er forhold som har med rikets sikkerhet å gjøre eller opplysninger om våre kunders forretningshemmeligheter. For saker som må unntas, kan beslutningen ikke omgjøres så lenge det kan være til skade om opplysningene blir offentliggjort.

Den andre kategorien er saker som «kan» unntas fra offentligheten. I slike saker avgjør Stavangerregionen Havn IKS om saken skal unntas fra offentlighet eller ikke. Dersom et dokument unntas, kan vi på et hvert tidspunkt omgjøre vår beslutning. Eksempler på dokumenter/ opplysninger som «kan» unntas fra innsyn er interne dokumenter, opplysninger som er innhentet fra rådgivere, rettssaksdokumenter, opplysninger som kan skade vår forhandlingsposisjon og ansettelsessaker.





Når en havnestyresak er unntatt fra offentlighet, har havnedirektøren vurdert og kommet frem til at det kan være til skade for Stavangerregionen Havn IKS om saksfremstillingen blir allment tilgjengelig. Havnestyret kan imidlertid ha et annet syn på saken og kan vedta å oppheve unntaket fra offentlighet. Dersom dette ikke blir gjort, må det anses som om havnestyret slutter seg til havnedirektørens vurdering om at saksdokumentene og vedtaket i saken skal være unntatt fra innsyn. En senere omgjøring av dette standpunktet, må da besluttes av havnestyret.

I noen typer saker kan det være fornuftig at saken er unntatt fra offentlighet til havnestyret har drøftet saken. Etter dette tidspunktet kan det være hensiktsmessig at den blir offentlig, og i slike saker kan gode grunner tale for at havnestyret bør vurdere spørsmålet om offentlighet under behandling av saken.

I andre saker kan de hensyn som gjør seg gjeldende for å unnta et dokument fra offentlighet bli endret over tid slik at det på et tidspunkt ikke lenger vil ha noen betydning å offentliggjøre en sak. For eksempel kan enkelte opplysninger som blir unntatt fra offentlighet for å ivareta vår forhandlingsposisjon kunne bli tilgjengelige etter at kontrakt er inngått. Videre vil noe som anses å være en forretningshemmelighet kunne miste sin status over tid.

Rent formelt er det havnestyret som skal fatte vedtak om å oppheve en havnestyresak fra å være unntatt offentlighet. I saker hvor vi opplever et sterkt press på å offentliggjøre havnestyredokumenter og hvor det som står i dokumentet ikke lenger er av en slik karakter at det bør være unntatt fra innsyn, kan det i midlertidig være upraktisk å vente med en omgjøringsbeslutning til førstkommende havnestyremøte. I saker hvor det ikke lenger vil være til skade om et saksdokument eller vedtak blir offentliggjort, har havnedirektøren derfor fått fullmakt til å omgjøre en beslutning om å unnta et dokument fra offentlighet hvor det er hensiktsmessig at det blir tatt et raskt standpunkt til spørsmålet.

5.5 Bevissthet om offentlighetsloven under havnestyrets forhandlinger

Offentlighetslovens bestemmelser har fokus på definerte saker og dokumenter. Informasjon og ytringer kan imidlertid i mange tilfeller angå temaer som ennå ikke er definert som sak eller foreligger som dokument, men hvor det kan tenkes at temaet senere vil kunne bli nedfelt i sak eller dokument unntatt offentlighet. Under havnestyrets forhandlinger bør dette tas i betraktning – særlig når saker tas opp ad hoc/under eventuelt. Det kan gjelde temaer som kan bli videreført til utredning og behandling i administrasjonen og da bli klassifisert som unntatt offentlighet. I slike situasjoner kan man f.eks. be om at møtet lukkes med begrunnelse i at dersom opplysningene hadde vært utferdiget i et dokument, kunne saken vært unntatt fra offentlighet.





5.6 Selskapsavtale for Stavangerregionen Havn IKS

§ 1 Navn

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

§ 2 Hovedkontor

Selskapet har sitt hovedkontor i Stavanger kommune.

§ 3 Formål

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

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

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

§ 4 Innskuddsplikt og eierandel

Eierandel fordeler seg slik mellom eierne:

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

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

§ 5 Ansvarsfordeling

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

§ 6 Representantskapet





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

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

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

Representantskapets medlemmer velges for 4 år og følger kommunevalgperioden, dog slik at fratrede/tiltrede skjer etter at regnskapet for 4. driftsår i perioden er avlagt.

Representantskapet konstituerer seg selv og velger selv sin leder og nestleder.

Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvdelen av medlemmene er til stede, og disse representerer minst to tredeler av stemmene. Vedtakene gjøres med vanlig flertall av de stemmer som er avgitt. Ved stemmelikhet er møtelederens stemme avgjørende.

§ 7 Representantskapets møter

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

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

Representantskapet skal:

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

§ 8 Styret

Styret og varamedlemmer velges av representantskapet for 4 år dog slik at





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

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

Kystverket har rett til å møte som observatør med talerett. Daglig leder eller representantskapets medlemmer kan ikke være medlemmer av styret.

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

§ 9 Styrets møter

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

§ 10 Daglig leder

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

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

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

§ 11 Offentlighetsloven

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

§ 12 Låneopptak og garantistillelse

Representantskapet vedtar rammer for selskapets låneopptak. Høyeste ramme for selskapets





samlede låneopptak er kr. 300 mill. Låneopptak skal godkjennes av departementet v/fylkesmannen, jf. kommuneloven § 50 nr. 1.

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

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

§ 13 Forkjøpsrett

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

§ 14 Regnskap og revisjon

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

§ 15 Endring av selskapsavtalen

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

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

§ 16 Uttreden og oppløsning

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

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





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

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

§ 17 Voldgift

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

5.7 Etske retningslinjer for Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper

Vedtatt av styret for Stavangerregionen Havn IKS 14.04.2010

1. Hvem omfattes av retningslinjene

Alle ansatte i Stavangerregionen Havn IKS og dets datterselskaper (heretter kalt selskapene) samt medlemmer i selskapenes styre og representantskap har ansvar for å etterleve disse etiske retningslinjene.

2. Overordnede retningslinjer

I de etiske retningslinjene legges det stor vekt på redelighet, ærlighet og åpenhet.

Alle plikter lojalt å overholde de lover, forskrifter og reglementer som gjelder for selskapenes virksomhet. Dette innebærer også at alle forholder seg lojalt til vedtak som er truffet.

3. Lojalitet

Alle ansatte plikter å arbeide aktivt for å nå selskapenes mål. Dette innebærer at alle må forholde seg lojalt til de styrevedtak og administrative vedtak som treffes, og overholde de lover, forskrifter og reglementer som gjelder for selskapenes virksomhet.

4. Habilitet





Ansatte skal unngå å komme i situasjoner som kan medføre konflikt mellom selskapenes interesser og egne interesser. Dersom personlige interesser kan påvirke avgjørelsen i en sak en deltar i behandlingen av, skal forholdet tas opp med selskapets leder.

Ansatte skal være åpne omkring bierverv og verv i organisasjoner som kan medføre inhabilitet eller brudd på lojalitetsplikten. Ansatte skal ikke la egne interesser, eller interessene til familie eller nære venner påvirke deres handlinger, saksfremstillinger eller beslutninger.

5. Fortrolige opplysninger/informasjon

Fortrolige opplysninger som mottas i forbindelse med virksomheten for selskapene, må respekteres og ikke brukes til personlig vinning.

All informasjon som gis i forbindelse med virksomhet for selskapene, skal være korrekt og pålitelig og ikke med hensikt gis tvetydig formulering.

Ansatte har taushetsplikt om andres forretningsmessige eller private forhold som de er blitt kjent med i sitt arbeid. Denne forpliktelsen gjelder også etter at vedkommende har sluttet i sitt arbeid for selskapene.

Taushetsplikten gjelder ikke bare utad, men også ovenfor medarbeidere som ikke har behov for opplysningene i sitt arbeid, dog slik at taushetsplikten ikke må hindre utvikling av kunnskap, godt samarbeid og et aktivt fagmiljø i selskapene.

Taushetsplikten skal ikke hindre ansatte i å informere overordnede om forhold som antas å være i strid med gjeldende lover og forskrifter.

6. Pålitelighet i forhold til kunder og arbeidsgiver

I saker der selskapene, kunder eller partnere omtales, forventes det en lojal og tillitsskapende holdning utad. Spesiell aktsomhet er påkrevet i nærvær av representanter fra presse eller media og i offisielle møter og samlinger.

Det forventes at ansatte ovenfor andre omtaler selskapenes interne forhold på en slik måte at det ikke vil være til skade for selskapene, dets ansatte eller for de tjenester selskapene tilbyr.

7. Plikt og rett til å varsle

Arbeidstaker har plikt og rett til å varsle om kritikkverdige forhold i selskapene. Kritikkverdige forhold kan være saker som er uetiske, lovstridige eller som kan true liv eller helse.

Et særskilt ansvar har ansatte som observerer forhold som kan medføre fare for brukernes sikkerhet.





8. Vern mot gjengjeldelser av varsling

Ansatt som varsler skal være vernet mot gjengjeldelser fra selskapene. Det forutsettes at varslingen ikke er i strid med annen lov.

9. Gaver og lignende

Ved tilbud om gaver og lignende som har et omfang som går ut over disse retningslinjer, skal nærmeste overordnede kontaktes. Mottatte gaver skal returneres og avsender skal gis en forklaring som redegjør for bedriftens regler om dette.

Moderate former for gjestfrihet og representasjon hører med i et samarbeidsforhold om informasjonsutveksling. Graden av slik oppmerksomhet må imidlertid ikke utvikles slik at den påvirker beslutningsprosessen, eller kan gi andre grunn til å tro det.

Representantskap/styremedlemmer og ansatte i selskapene skal unngå personlige fordeler av en art som kan påvirke, eller være egnet til å påvirke, handlinger, saksforberedelse eller vedtak. Dette gjelder likevel ikke gaver av ubetydelig verdi, så som reklamemateriell, blomster og lignende. Gaver omfatter ikke bare materielle gjenstander, men også andre fordeler, for eksempel i form av personlige rabatter ved kjøp av varer og tjenester.

10. Oppmerksomhet i forbindelse med representasjon

Gjestfrihet og representasjon hører med i samarbeidsforhold og informasjonsutveksling. Graden av slik oppmerksomhet må ikke utvikles slik at den påvirker beslutningsprosessen, eller kan gi andre grunn til å tro det.

11. Reiseutgifter

Reiseutgifter i forbindelse med kjøp/forhandlinger og lignende skal betales fullt ut av selskapene.

Ansattes reiser foranlediget av invitasjon (gratisreiser) skal ikke foretas uten samtykke fra øverste leder i selskapet.

12. Avstå fra kjøp av seksuelle tjenester

Ansatte i selskapene skal ikke oppføre seg på en måte som er egnet til å bringe selskapene i miskreditt. Ansatte som i Norge eller utlandet er på tjenestereise eller annet oppdrag for selskapenes regning, skal avstå fra kjøp av seksuelle tjenester. Dette gjelder også i fritiden under slike oppdrag.





6. Datterselskap

6.1 Stavangerregionen Havnedrift AS

Stavangerregionen Havnedrift AS er et heleid datterselskap av Stavangerregionen Havn IKS. Selskapet ble opprettet for å ivareta driftsfunksjonene i havner og terminaler som er i konsernets eie. Stavangerregionen Havnedrift AS er overlatt oppgavene med å vedlikeholde og drive konsernets havneanlegg i havnens sjøområder. Selskapet leier konsernets kaier, arealer og bygninger av morselskapet og fremleier disse til havnens brukere. Selskapet tildeler kaiplass til anløpende fartøy, holder kontroll med havneområdene, utarbeider grunnlagsmateriale for statistikk og fakturerer havnens kunder for bruken av havnens kaier, bygninger og utstyr. Driftsselskapet har også oppgaven med å ivareta sikkerhets- og beredskapsmessige funksjoner for morselskapet nyttet til sikring mot terror, brann og forurensing. Selskapet har for tiden 19 ansatte.

Styret i Stavangerregionen Havnedrift AS pr 02.05.2016:

Merete Eik	styreleder
Atle W. Holgersen	nestleder
Marit Lunde	styremedlem
Raymond Haugland	ansattes representant

6.1.1 Vedtekter for Stavangerregionen Havnedrift AS

§ 1. Selskapsnavn

Selskapets navn er Stavangerregionen Havnedrift AS.

§ 2. Forretningskontor

Selskapets forretningskontor er i Sola kommune.

§ 3. Formål

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





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

§ 4. Aksjekapital

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

§ 6. Styret

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

§ 7. Ledelse

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

§ 8. Aksjonærer

Selskapet eies 100 % av Stavanger Interkommunale Havn IKS.

§ 9. Ordinær generalforsamling

På den ordinære generalforsamlingen skal følgende spørsmål behandles og avgjøres:

- a) fastsetting av resultatregnskap og balanse, herunder anvendelse av årsoverskudd eller dekning av årsunderskudd.
- b) valg av styre
- c) andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

§ 10. Forholdet til aksjeloven

For øvrig henvises til den til enhver tid gjeldende aksjelovgivning.

6.1.2 Aksjonærinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

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

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

1. Formål

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

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





2. Begrensninger i Selskapets frie disposisjonsrett

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

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

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

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

3. Rapporteringsplikter for selskapet

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

4. Generalforsamling i Selskapet

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

5. Oppgaver og plikter som delegeres til Selskapet

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

- Selskapet fastsetter selv og krever inn leie og vederlag. Selskapet plikter å informere SIH om fastsatte priser for havnetjenester. Anløpsavgift (§ 23 pkt a i lov om havner og farvann) fastsettes av SRH. SIH og Selskapet kan inngå avtale om at Selskapet foretar fakturering av anløpsavgiften på vegne av SIH.





- SIH kan i utøvelsen av sitt forvaltningsansvar inngå avtale om at Selskapet skal utføre tjenester på vegne av SIH.
- Selskapet har uhindret adgang til fartøy, anlegg og innretninger (jfr. forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 § 3) som befinner seg på områder som Selskapet leier.
- Selskapet skal motta ankomst- og avgangsmeldinger (jfr. forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 § 1 og 2).
-

6.1.3 Styreinstruks for Stavangerregionen Havnedrift AS

1. Styrets saker/oppgaver.

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

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

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

2. Innkalling og møtebehandling.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

Administrerende direktør tilsettes og sies opp/avskjediges av styret.





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

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

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

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

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

4. Varighet.

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

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

6.2 Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Stavangerregionen Havn Eiendom AS er et heleid datterselskap av Stavangerregionen Havn IKS. Eiendomsselskapet ble opprettet i forbindelse med omorganiseringen av havnekonsernet. Selskapet eier konsernets bygninger som er plassert i det tidligere "Sola havn"-området i Risavika. Selskapet har ingen ansatte. Drift og utleie av bygningene samt





regnskapsfunksjonen utføres av søsterselskapet Stavangerregionen Havnedrift AS basert på interne, forretningsmessige avtaler.

Styret i Stavangerregionen Havn Eiendom AS er havnedirektør Merete Eik.

6.2.1 Vedtekter for Stavangerregionen Havn Eiendom AS

§ 1 Selskapets foretaksnavn

Selskapets foretaksnavn er Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

§ 2 Selskapets virksomhet

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

§ 3 Forretningskontor

Selskapets forretningskontor er i Sola kommune.

§ 4 Selskapets aksjekapital

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

§ 5 Selskapets ledelse

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

Styrets leder velges av generalforsamlingen.

Selskapets firma tegnes av styrets leder.

Styret kan meddele prokura.

§ 6 Generalforsamlingen

Den ordinære generalforsamling skal behandle:

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

§ 7 Forholdet til aksjeloven

For øvrig henvises til den til enhver tid gjeldende aksjelovgivning.





7. Deltakende selskap

7.1 Risavika Havn AS

Risavika Havn AS eies av Stavangerregionen Havn IKS, NorSea Group AS og Risavika Eiendom AS.

Eierfordeling:

- Stavangerregionen Havn IKS: 45%
- NorSea Group AS: 34%
- Risavika Eiendom AS: 21%

Risavika Havn sin geografiske plassering er perfekt med kort avstand til fastlands Europa, Storbritannia, Færøyane, Island, Grønland og videre forbindelser. Risavika Havn AS har fokus på å flytte godsstrømmer fra vei til sjø ved å tilrettelegge for en effektiv og god logistikk, er et felles ansvar for Risavika Havn og fremtredende industri i regionen. Det er 10 ansatte i Risavika Havn, hvor Steinar Madsen er administrerende direktør.

Styret i Risavika Havn AS pr 01.05.2014:

Per Åge Hauge	styreleder
Tor Jan Reke	nestleder
John Egil Stangeland	styremedlem
Leif Emil Brekke	styremedlem
Sissel Knutsen Hegdal	styremedlem
Merete Eik	varamedlem (fast møtende)
Tor Magne Sørensen	varamedlem

7.2 Risavika Eiendom AS

I 2002 ble selskapet Risavika Eiendom AS etablert. Risavika Eiendom AS kjøpte den om lag 1000 mål store tomten i Risavika som tidligere huset Shell Raffineri. Bakgrunnen for oppkjøpet var et ønske om å utvikle området til havne- og ulike næringsmessige formål. Stavangerregionen Havn IKS kjøpte seg i juni 2002 inn i selskapet Risavika Eiendom AS med 20 % av aksjekapitalen. Risavika Eiendom AS har ingen ansatte..





Eierfordeling:

Norsea Group AS	42 %
Stavangerregionen Havn IKS	20 %
Cator AS	18 %
Stangeland Gruppen AS	10 %
Bergtor AS	5 %
Helland AS	5 %

Styret i Risavika Eiendom pr 01.05.2016:

Leif Emil Brekke styreleder
Per Åge Hauge
Bjørn Atle Berg Larsen
Merete Eik



Sak 31/16

**Resultatrapport 1. kvartal 2016 -
Stavangerregionen Havn Eiendom AS**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 31/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/64

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 13.05.2016

Resultatrapport 1. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	31/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 1. kvartal 2016 er kr 1,442 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,092 mill. (-6,0%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,140 mill. (-8,8%)

Driftsresultatet er på kr 1,749 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,065 mill. (-3,6%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,042 mill. (2,4%)

Inntekter

Inntekter er kr 2,226 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,073 mill.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,026 mill.

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

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 0,477 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,008 mill.

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,015 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 0,307 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en økning på kr 0,026 mill.

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,181 mill.

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

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Vedlegg:

Regnskapsoppstilling pr 1. kvartal 2016



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN EIENDOM AS

Stavangerregionen Havn Eiendom AS 1. kvartal 2016

	<u>1.kvartal 2016</u>	<u>Hittil 2016</u>	<u>25 %</u>	<u>Differanse</u> <u>2016/Budsjett</u>	<u>Budsjett pr 1.</u> <u>kv. 2016</u>	<u>Budsjett 2016</u>	<u>Differanse</u> <u>2015 / 2016</u>	<u>1. kvartal 2015</u>	<u>Resultat 2015</u>
Driftsinntekter									
Leieinntekter	2 225 749	2 225 749	25 %	25 749	2 200 000	8 800 000	-72 894	2 298 643	8 965 442
Diverse driftsinntekter									
Sum driftsinntekter	2 225 749	2 225 749	25 %	25 749	2 200 000	8 800 000	-72 894	2 298 643	8 965 442
Driftskostnader									
Regnskap/Revisjon			0 %			25 000			
Fremmedtjenester			0 %	-8 750	8 750	10 000			
Avskrivinger	439 797	439 797	25 %	-6 822	446 619	1 786 476	-6 896	446 693	1 786 773
Kostnader lokaler									75 160
Forsikring og andre kostn.	37 266	37 266	25 %	-234	37 500	150 000	-751	38 017	131 432
Sum driftskostnader	477 063	477 063	24 %	-15 806	492 869	1 971 476	-7 647	484 710	1 993 365
Driftsresultat	1 748 686	1 748 686	26 %	41 555	1 707 131	6 828 524	-65 247	1 813 933	6 972 077
Finansinntekter	27 759	27 759	41 %	10 759	17 000	68 000	-987	28 746	204 124
Høyrente	5 944	5 944	26 %	194	5 750	23 000	-37 552	43 496	
Finansutgifter	340 714	340 714	57 %	192 044	148 670	594 681	-12 282	352 996	1 412 048
Finansposter	307 011	307 011	61 %	181 091	125 920	503 681	26 257	280 754	-204 124
Ordinært over/underskudd	1 441 674	1 441 674	23 %	-139 536	1 581 211	6 324 843	-91 505	1 533 179	7 176 201

Sak 32/16

**Resultatrapport 1. kvartal 2016 -
Stavangerregionen Havnedrift AS**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 32/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/65

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 13.05.2016

Resultatrapport 1. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havnedrift AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	32/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Resultat

Resultat før skatt pr 1. kvartal 2016 er kr 1,884 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 1,918 mill. (50,4%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,914 mill. (32,7%)

Inntekter

Inntekter er kr 23,328 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 2,582 mill. (-10,0%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 2,348 mill. (-9,1%)

Reduksjon i skipsinntekter utgjør det meste av nedgangen.

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 21,424 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,734 mill. (-3,3%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 1,466 mill. (-6,4%)

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 0,019 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en kostnadsøkning på kr 0,069 mill.

Mot budsjett utgjør det en kostnadsøkning på kr 0,032 mill.

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

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Vedlegg:
Regnskapsoppstilling pr 1. kvartal 2016



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS
1. Kvartal 2016

	1. kvartal	Hittil 2016	25 %	Budsløtt hittil	Differanse Budsløtt/virkelig	Budsløtt 2016	1. kvartal 2015	25 %	differanse 2015/2016	Total 2015
Driftsinntekter										
Kaileier	4 879 681	4 879 681	16 %	6 354 177	-1 474 496	30 466 116	6 548 571	21 %	-1 668 890	31 116 791
Vareavgifter	1 808 829	1 808 829	22 %	2 112 756	-303 927	8 267 000	2 156 584	27 %	-347 755	8 057 519
Vederlag tjenester	1 028 191	1 028 191	9 %	2 947 275	-1 919 084	11 498 000	3 109 973	41 %	-2 081 781	7 677 194
SPS Vederlag	2 722 545	2 722 545	52 %	1 164 211	1 558 334	51 027 200	1 481 368	12 %	1 241 176	12 148 773
Leieinntekter	12 619 961	12 619 961	25 %	12 727 210	-107 249	51 095 198	12 380 748	24 %	259 213	50 469 036
Adm varer/tjenester videres.	166 632	166 632	16 %	360 296	-193 664	1 020 000	241 237	24 %	-74 605	989 415
Diverse driftsinntekter	101 772	101 772	241 %	9 960	91 812	42 300	11 904	17 %	89 868	69 782
Sum driftsinntekter	23 327 610	23 327 610	22 %	25 675 885	-2 348 275	107 615 814	25 910 384	23 %	-2 582 775	110 528 511
Driftskostnader										
Driftskostn. Videresalg	1 093 358	1 093 358	23 %	1 161 748	-68 390	4 664 249	1 318 203	29 %	-224 845	4 564 776
Vidresalg ISPS	13 430	13 430	1 %	30 026	-16 596	1 501 297	22 376	2 %	-8 946	1 377 064
Adm varer/tjenester videresalg	441 299	441 299	25 %	448 200	-6 901	1 800 000	476 854	24 %	-35 556	1 954 335
Lønn til ansatte	3 249 189	3 249 189	23 %	3 575 302	-326 113	13 855 117	3 299 400	26 %	-50 211	12 755 617
fordel i arb.g.forhold	7 940	7 940	26 %	7 470	470	30 000	8 295	30 %	-355	27 580
Annen oppg pl godtg./styret	-	-	0 %	0	-	130 000	2 500	3 %	-2 500	77 500
Arb.g.avg.	464 212	464 212	24 %	490 670	-26 458	1 962 682	475 557	23 %	-11 346	2 030 998
Pensjonskostnader	300 800	300 800	17 %	354 687	-53 887	1 773 433	378 893	24 %	-77 893	1 555 036
Andre personalkostnader	201 832	201 832	24 %	171 935	29 897	842 000	147 926	24 %	53 906	613 023
Avskrivinger	838 050	838 050	28 %	777 229	60 821	3 043 442	765 004	25 %	73 046	3 079 220
Avskrivinger ISPS	184 326	184 326	23 %	184 326	-	818 225	204 584	25 %	-20 238	818 190
Kostnader og leie lokaler, anlegg	144 778	144 778	16 %	-2 670	147 448	925 001	113 864	73 %	30 914	156 208
Leie Sola Havn	2 559 972	2 559 972	25 %	2 567 692	-7 720	10 430 769	2 558 164	25 %	1 808	10 291 141
Leie til KS og Eliendom	6 220 425	6 220 425	21 %	6 969 023	-748 598	29 056 269	6 907 115	23 %	-686 690	30 029 476
Leiekost Utenriksterminalen	2 574 813	2 574 813	25 %	2 784 330	-209 516	10 505 239	2 526 266	25 %	48 547	10 299 253
Strøm	211 911	211 911	39 %	182 399	29 512	550 000	248 273	33 %	-36 362	748 636
Vakthold ISPS senter	34 680	34 680	46 %	30 000	4 680	75 000	0	0 %	34 680	133 822
ISPS kostnade til KS	181 675	181 675	15 %	145 586	36 089	1 234 080	233 236	20 %	-51 560	1 172 020
Leasing kostnader	27 288	27 288	61 %	19 000	8 288	45 000	20 167	38 %	7 121	52 818
Verktøy, inventar, driftsm.	70 796	70 796	47 %	49 470	21 326	150 000	87 967	27 %	-17 191	321 297
IT verkøy	249 627	249 627		211 000	38 627	1 470 000	282 387		-32 760	1 038 924
Reparasjon,vedlikeh,oppgrad.	902 479	902 479	10 %	1 076 781	-174 302	9 364 000	1 049 277	18 %	-146 798	5 878 990
Repr/vedl ISPS innretninger	192 143	192 143	24 %	199 200	-7 057	800 000	83 782	8 %	108 361	987 394
Fremmed tjenester	361 858	361 858	38 %	350 795	11 063	963 064	314 588	30 %	47 260	1 049 249
Andre ISPS kostnader	317 473	317 473	50 %	320 000	-2 527	640 000	158 738	18 %	158 736	876 182
Kontorkostnader, rekvistita etc	66 589	66 589	14 %	125 777	-59 188	493 000	107 263	18 %	-40 675	580 969
Tale og porto	74 228	74 228	22 %	83 475	-9 247	335 000	94 282	30 %	-20 054	309 632
Kjøretøll/Datakomm/Bredbånd	152 665	152 665	23 %	167 732	-15 067	650 000	42 806	7 %	109 859	620 695
Kostnader egne transportmidler	108 135	108 135	35 %	84 730	23 405	305 000	90 851	23 %	17 284	394 891
Reiser, opphold mv.	65 019	65 019	23 %	71 463	-6 444	287 000	59 044	16 %	5 975	359 141
Markedsføring og repr	26 929	26 929	5 %	80 925	-53 996	525 000	44 472	31 %	-17 543	144 832
Annonser	4 500	4 500		49 800	-45 300	0	0		4 500	3 560
Kontingenter og gaver	41 093	41 093	13 %	75 347	-34 254	312 600	12 600	9 %	28 493	140 881
Forsikring	26 853	26 853	18 %	37 350	-10 497	150 000	9 928	10 %	16 925	103 355
Andre kostnader	13 895	13 895	28 %	9 960	3 935	50 000	14 079	10 %	-184	143 239
Sum driftskostnader	21 424 261	21 424 261	21 %	22 890 758	-1 466 497	99 736 467	22 158 552	23 %	-734 291	94 689 943
Driftsresultat	1 903 349	1 903 349	24 %	2 785 127	-881 778	7 879 347	3 751 832	24 %	-1 848 483	15 838 567
Finansinntekter	20 724	20 724	7 %	74 700	-7 753	300 000	117 837	19 %	99	105 813
Heyrentekonto	46 223	46 223					88 211	24 %	1 818	396 195
Finanskostnader	86 393	86 393	35 %	62 250	24 143	250 000	50 051		69 497	365 792
Finansresultat	19 446	19 446	39 %	12 450	31 896	50 000	3 801 883	24 %	-1 917 980	136 216
Resultat før skatt	1 883 903	1 883 903	24 %	2 797 577	-913 674	7 929 347	3 801 883	24 %	-1 917 980	15 974 784

Sak 33/16

**Resultatrapport 1. kvartal 2016 -
Stavangerregionen Havn IKS**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 33/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/66

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 13.05.2016

Resultatrapport 1. kvartal 2016 – Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	33/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 1. kvartal 2016 er kr 1,383 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 1,749 mill. (-55,8%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,332 mill. (31,6%)

Driftsresultatet er på kr 1,262 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 1,924 mill. (-60,4%)

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 0,230 mill. (22,3%)

Inntekter

Inntekter er kr 9,831 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en nedgang på kr 0,897 mill. (-8,4%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,608 mill. (-5,8%)

Det er inntektsført kr 0,510 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 2,386 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en reduksjon på kr 0,509 mill. og ytterligere kr 0,265 mill i ESI-rabatt.

Mot budsjett utgjør det en samlet nedgang på kr 0,483 mill.

Driftskostnader

Driftskostnader er kr 8,570 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en økning på kr 1,027 mill. (13,6%)

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 0,839 mill. (8,9%)

Den største andel av lavere kostnader enn budsjett er avskrivinger, fremmede tjenester knyttet til økonomisk/juridisk bistand og ikke bokført for arkeologiske undersøkelser i havnebassenget i Stavanger.

Finans

Netto finansposter utgjør en inntekt på kr 0,121 mill.

Mot 1. kvartal 2015 utgjør det en inntektsøkning på kr 0,068 mill.

Mot budsjett utgjør det en inntektsøkning på kr 0,019 mill.



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

1. kvartal 2016

Driftsinntekter	1. kvartal 2016		Hitil i år		25 %		Differanse ifh		Budsjett		Budsjett 2016		25 %		1. kvartal 2015		Differanse		Resultat 2015	
Anløpsavgift	2 650 985	2 650 985	2 650 985	21 %			2 905 982	-254 997	12 902 096	18 %	3 159 545	-508 560							14 601 007	
ESI Rabatt	-265 310	-265 310	-265 310	177 %			-37 485	-227 825	-150 000	-2 %		-265 310							-569 851	
Sum anløpsavgift	2 385 675	2 385 675	2 385 675	19 %			2 868 497	-482 821	12 752 096	17 %	3 159 545	-773 869							14 031 156	
Kaiverderlag	1 324 361	1 324 361	1 324 361	14 %			2 037 680	-713 319	9 703 237	14 %	1 953 767	-629 406							9 385 389	
Vareavgifter	198 766	198 766	198 766	21 %			213 148	-14 382	968 856	16 %	27257200 %	-73 806							1 225 099	
ISPS vederlag	181 675	181 675	181 675	15 %			246 816	-65 141	1 234 080	16 %	233 235	-51 560							1 172 019	
Inntekt Utenriksterminalen	2 574 813	2 574 813	2 574 813	25 %			2 626 293	-51 480	10 505 177	25 %	2 526 266	48 547							10 299 253	
Inntekt Tuben	200 821	200 821	200 821	25 %			168 525	0	803 284	25 %	200 821	0							803 284	
Kontorleie fra Drift	168 525	168 525	168 525	25 %			2 078 060	208 731	9 001 229	24 %	2 213 609	73 182							674 100	
Leieinntekter	2 286 791	2 286 791	2 286 791	25 %			510 000	0	510 000	25 %	0	510 000							9 453 296	
Diverse driftsinntekter	510 000	510 000	510 000	0 %															2 040 000	
Sum driftsinntekter	9 831 428	9 831 428	9 831 428	22 %			10 439 840	-608 412	45 642 059	20 %	10 728 340	-896 912							49 083 596	
Driftskostnader																				
Lønn til ansatte	1 058 939	1 058 939	1 058 939	27 %			1 014 271	44 668	3 920 000	32 %	849 142	209 797							3 282 946	
Godtgjelt styre, råd	45 000	45 000	45 000	14 %			0	45 000	330 000	31 %	27 000	18 000							147 000	
Arb.g.avg, pensjonskostnader	157 106	157 106	157 106	26 %			110 553	46 553	612 000	22 %	218 991	-61 885							713 419	
pensjonskostnader	10 780	10 780	10 780	1 %			73 200	-62 420	1 220 000	1 %	3 244	7 537							1 508 497	
Andre personalkostnader	11 758	11 758	11 758	11 %			22 150	-10 392	105 000	10 %		11 758							116 575	
Avskrivinger	2 064 626	2 064 626	2 064 626	22 %			2 386 545	-321 919	9 550 000	25 %	2 038 521	26 106							8 164 493	
Kostnader lokaler	170 536	170 536	170 536	66 %			208 220	-37 684	258 220	11 %	161 505	9 031							1 606 839	
Leiekostn Utenriksterminalen	3 433 085	3 433 085	3 433 085	25 %			3 501 726	-68 642	14 006 903	25 %	3 433 084	1							13 732 337	
Verktøy, inventar, driftsm.	0	0	0	0 %			0	0	55 000	0 %	2 217	-2 217							135 206	
EDB utstyr	0	0	0	0 %			2 000	-2 000	22 000	0 %		0							71 537	
Reparasjon, vedlikeh, oppgrad.	750	750	750	2 %			40 000	-39 250	40 000	0 %	3 334	-2 584							182 669	
Forvaltning og sikkerhet	689 217	689 217	689 217	38 %			860 000	-170 783	1 800 000			689 217								
Fremmed tjenester	320 519	320 519	320 519	15 %			560 000	-239 481	2 090 000	18 %	331 429	-10 910							1 752 087	
Kontorrekvisita, trykksaker	27 681	27 681	27 681	23 %			32 004	-4 323	121 500	20 %	68 067	-40 386							138 155	
Tele og post	3 594	3 594	3 594	16 %			5 757	-2 163	23 000	19 %	1 416	2 178							19 311	
Kostnader egne transportmidl.	13 525	13 525	13 525	30 %			12 503	1 022	45 000	24 %	60 856	-47 332							55 463	
Reiser, opphold mv.	64 479	64 479	64 479	27 %			61 550	2 929	237 000	29 %	42 462	22 017							218 929	
Salg, markedsføring og repr	283 250	283 250	283 250	23 %			300 360	-17 110	1 215 000	15 %	141 262	141 988							1 923 512	
Kontingenter	135 691	135 691	135 691	63 %			91 300	44 392	215 000	49 %	59 200	76 491							278 430	
Forsikring og garanti kostn.	75 816	75 816	75 816	21 %			88 857	-13 041	355 000	20 %	100 725	-24 909							386 992	
Andre kostnader	3 499	3 499	3 499	2 %			37 545	-34 046	150 000	2 %	75	3 424							206 140	
Sum driftskostnader	8 569 849	8 569 849	8 569 849	24 %			9 408 540	-838 691	36 370 623	25 %	7 542 528	1 027 321							34 640 536	
Driftsresultat	1 261 579	1 261 579	1 261 579	24 %			1 031 300	230 279	9 271 436	9 %	3 185 812	-1 924 233							14 443 060	
Finansinntekter	432 945	432 945	432 945	29 %			372 346	211 697	1 489 981	24 %	515 620	-82 676							1 791 497	
Høyrentekonto	151 098	151 098	151 098							32 %	50 119	100 979							474 522	
Aksjeutbytte											0								3 273 643	
Finanskostnader	462 618	462 618	462 618	33 %			352 996	109 622	1 412 549	20 %	619 551	-156 933							2 330 059	
Finansposter	121 425	121 425	121 425	157 %			19 350	102 075	77 432	4 %	53 812	67 614							3 209 604	
Ordinært over/underskudd	1 383 004	1 383 004	1 383 004	15 %			1 050 650	332 354	9 348 868	8 %	3 132 000	-1 748 996							17 652 663	

Sak 34/16

Høringsinnspill til «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020»



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 34/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/132

Saksbeh.: ABA
Innstill. dato: 02.05.16

Høringsinnspill til Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	34/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»





Saken

De fire fylkeskommunene på Vestlandet; Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, har gjennom Vestlandsrådet utarbeidet utkast til «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020». Den skal innarbeides som en del av «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020».

Vestlandsrådet er et fylkeskommunalt samarbeidsråd etablert i 2003, der fylkesordfører i Rogaland, Solveig Ege Tengesdal, er leder.

Vestlandsrådet sitt mål er «å styrke landsdelen, koordinere den politisk innsatsen til beste for landsdelen, fremje andre felles politiske saker, aktivt påvirke rammevilkår, skape samhandlingsarenaer og ta initiativ til samarbeidsprosjekt.»

Det ble i møte i Vestlandsrådet i desember 2014 vedtatt å utarbeide en felles overordnet strategi for cruiseturismen. Grunnlag for dette var regjeringen sitt arbeid med en egen reiselivsstrategi og en bærekraftig reiselivsnæring, samt utfordringer og muligheter som kom fram i et forstudie de fire fylkene gjorde om en felles cruisestrategi.

Cruiseutvikler Anders Bang-Andersen, ansatt i Stavangerregionen Havnedrift AS, ble invitert av Rogaland fylkeskommune til å delta som faglig rådgiver i arbeidet med cruisestrategien. Han deltar også i evaluering av innspill fra høringen.

Cruisestrategien hadde høringsfrist 2. mai 2016.

Høringsinnspillet fra Stavangerregionen Havn IKS og Stavangerregionen Havnedrift AS er koordinert med rådgiver næring Anna-Marie Antonius i Stavanger kommune, samt reiselivsdirektør Elisabeth Saupstad i Region Stavanger og mulighetsutvikler Birger Haraldseid i Greater Stavanger.

Styret inviteres til å gi innspill til høringsdokumentet og høringsinnspillet. Det er meldt fra om i høringsinnspillet at dette vil bli ettersendt.

Høringsinnspillet planlegges lagt fram for næringspolitisk utvalg i Stavanger kommune den 1. mai.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik

Anders Bang-Andersen

Havnedirektør

Cruiseutvikler for Stavanger kommune og
Stavangerregionen Havn

Vedlegg

Bilag 1 Høringsinnspill av 02.05.16 fra Stavangerregionen Havn IKS / Stavangerregionen Havnedrift AS / Stavanger kommune

Bilag 2 Høringsdokument «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020»



Vestlandsrådet
v/ prosessleder Trond Amland

Sendes pr e-post
trond@reiselivsutvikling.no

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

Vår ref.:
14/132 ABA

Dato:
Stavanger, 2. mai 2016

HØRINGSINNSPILL TIL CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDSREGIONEN 2016-2020

Bakgrunn

Det er positivt at fylkeskommunen nå engasjerer seg mer i cruisetrafikken til fylket vårt. Ringvirkningen av de mange cruisegjestene viser seg ikke bare i Haugesund og Stavanger, men også i flere av nabokommune til disse havnebyene. Ringvirkninger er mer enn bare inntekter, det er også økt bruk av infrastrukturen tilreisende turister har glede av, og som gir og sikrer arbeidsplasser.

Rogaland skiller seg fra de tre andre fylkene i Vestlandsrådet ved at cruiseskipene legger til kai i kun to havner; Haugesund og Stavanger. Unntaksvis anløpes andre steder i fylket ganske kort, blant annet Lysebotn.

I Stavanger er det Stavangerregionen Havnedrift AS, som på vegne av Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn IKS ivaretar den strategiske utviklingen av cruisetrafikken, og sammen legger til rette for best mulig gjennomføring av hvert enkelt anløp.

Det foreliggende innspillet planlegges lagt frem for Næringspolitisk utvalg i Stavanger kommune den 10. mai 2016 og for styret i Stavangerregionen Havn IKS den 25. mai 2016. Eventuelle merknader ettersendes.

Høringsinnspill

Våre innspill til Vestlandsrådets høringsdokument om Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020 er knyttet til trengsel, trafikkspredning, miljø, verdiskaping og opplevelseskvalitet. Innspillene er drøftet administrativt mellom havn, kommune, destinasjonsselskap og Greater Stavanger. Derfor er det også sammenfall i de enkelte uttalelser disse foretakene har.

Trengsel

Det nevnes i strategiutkastet at tak på antall cruisegjester samtidig kan være et mulig virkemiddel for smidig cruiseavvikling uten kø og trengsel. Det oppfattes ikke at dette har vært en utfordring ved de cruiseanløpene Stavanger har hatt. Vi følger situasjonen på attraksjonene jevnlig, både på hvordan byens sentrumsgater absorberer cruisegjestene og også om det er køer og trengsel på de ulike attraksjonene i regionen.

Mulighetene for trengsel og for mange folk samtidig har ikke sammenheng med antall skip samtidig ved kai, men hvor store skipene er og hvor mange passasjerer de har med. Det er også avgjørende hvor lenge skipene ligger til kai ved hvert anløp, og dermed hvor travelt gjestene får det i land. To store skip samtidig kan gi større utfordringer enn fem skip ved kai. Men dette har havn og kommune grepet fatt i, og holder nøye øye med. Unntaksvis 10 000-12 000 gjester samtidig fra tre skip har ikke skapt trengsel eller svekket opplevelseskvalitet, verken i sentrumsgatene eller på attraksjonene i byen og regionen.

Spredning

I dokumentet nevnes fordeling og spredning flere ganger. Begrepene kan brukes i forskjellige sammenhenger, blant annet

- Fordeling blant cruisehavner
- Fordeling/spredning på ukens dager
- Spredning i løpet av døgnet, forlengelse av liggetid
- Spredning av turiststrømmene

De to cruisehavnene i Rogaland kjemper ikke i særlig grad seg imellom om anløp. Etter hvert har anløpene falt godt på plass i de to byene og gitt god cruisevekst til begge byer. Stavanger har flere egnede kaier enn Haugesund, som på sin side og har vært en avlastning for Stavanger når det har skortet på kaiplass.

Fra Stavangers side ses ingen behov for tiltak i denne sammenheng.

De siste årene har Stavanger fått en bedre spredning av anløpene på ukens dager. Unntaksvis har det tidligere vært fire, og noen få ganger fem cruiseskip ved kai samtidig. I 2016 er det tre cruiseskip til kai samtidig på det meste. Kun få helger har cruiseanløp og sjelden flere enn ett cruiseskip samtidig.

For få år siden var det ikke uvanlig at store cruiseskip lå ved kai i fire til fem timer. Dette skapte noen utfordringer ved at det ga gjestene for liten tid til både utflukter og tid til egne sentrumsopplevelser. Nå er det blitt færre slike korte cruiseanløp. Tendensen er at skipene ligger til kai lenger, og i noen tilfeller også utover kvelder.

Det er dermed et klart inntrykk at for Stavangers og Rogalands del er det ikke relevant med tiltak for å begrense eller spre cruisetrafikken ut fra trengselsperspektiv, slik utviklingen har vært de seneste årene og slik det ser ut for de nærmeste årene.

Cruisetrafikken er meget viktig for reiselivet i Rogaland. Det gir destinasjonen et godt grunnlag for vekst og bidrar sterkt til produktutvikling. Som destinasjon er det viktig å legge til



rette for gode produktpakker til cruisegjestene og sørge for en god spredning i hele fylket. Dette er destinasjonens ansvar og ivareta på en god måte.

Miljø

Det er utfordringer for cruisetrafikken knyttet til miljøperspektiver. Også cruise forurensner, i likhet med annen skipsfart og turisme.

Miljødiskusjoner om cruise og miljø har i stor grad været preget av løse påstander og mangelfull kunnskap. Det er et stort behov for enda bedre kunnskap om cruisebransjens potensialer for å minke miljøavtrykkene de store skipene og mange gjester setter.

Det meste av forurensningen knyttet til skipsfart skjer underveis fra havn til havn. Cruiseskipene ligger bare en liten del av driftstiden i havn. De største miljøgevinstene hentes dermed trolig til sjøs. Likevel er det også svært viktig å sørge for at utslipp til luft ved landligge minimaliseres, og at det er gode mottaksforhold for de typer avfall skipene trenger å kvitte seg forsvarlig med.

Med hensyn til avfallshåndtering synes det å være høy kompetanse og kvalifiserte firma for mottak i regionen.

Landstrøm til cruiseskipene er ofte nevnt som løsningen på å redusere utslipp til luft fra skipene. Det anses foreløpig langt fra sikkert at landstrøm totalt sett er den mest bærekraftige løsningen knyttet til cruiseskipenes miljøavtrykk.

Det skjer en rivende utvikling, og de aller siste årene har cruisebransjen selv satset milliardbeløp på å gjøre skipene renere og mindre miljøskadelig. Eksempelvis kan nevnes at noen av de nyeste cruiseskipene som kommer til Stavanger jevnlig nå, har installert utstyr som reduserer utslipp til luft med over 90%, samtidig som drivstoffbruk reduseres med 1/3.

I tillegg bestilles og bygges det nå cruiseskip som helt eller delvis går på LNG som drivstoff. Bunkring av gass er mulig når skipet ligger til kai i Stavanger.

Dette kan også gi store muligheter for det regionale næringsliv med en av verdens ledende LNG produsenter i Risavika i Sola kommune.

Det savnes nok i norske havner og kommuner god nok oversikt og kunnskap om fakta, muligheter og de smarteste løsningene på denne miljøsidan, slik at ressursbruk kan knyttes til de mest hensiktsmessige løsningene for å minke cruisetrafikkens miljøavtrykk. Her kan det kanskje tenkes at de fire fylkeskommunene kan sette inn ressurser for å samle best mulig oversikt om de mest anvendelige løsningene i havnene og om hvor den beste kunnskap om miljøspørsmål finnes.

Verdiskaping

Det er stadig bedre hevet over tvil at cruiseturisme bidrar til verdiskaping på de stedene og i de regionene som besøkes av skipene og deres gjester. Økonomisk dokumentasjon er blitt mer troverdig de siste årene, men diskusjoner preges av synsing og manglende kunnskap.



Likevel er det tydelig at nye tilbud både innen handel, kultur og andre opplevelser er kommet til i Stavangerregionen etter hvert som cruiseutviklingen har gitt resultater i form av flere skip og gjester. Turistvolumet fra cruisetrafikken gir betydelige ringvirkninger i form av stabilitet for tilbydere av opplevelsesturisme i Stavangerregionen. Dette bidrar til regularitet også for landturismen. Dermed er arbeidsplasser sikret og noen nye er skapt.

En tydeligere synliggjøring av denne verdiskapingen synes å mangle, ikke minst i lys av at undersøkelser også viser at cruisegjester bruker mindre enn hva de selv hadde forventet å bruke, blant annet i vår region. Dette gir muligheter for økt inntjening og verdiskaping i regionen, blant annet i Vestlandsfylkene, som har 70% av cruisetrafikken til Norge.

En bedre og mer anvendelig dokumentasjon av verdiskapingen som skjer vil kunne bedre inntjening for flere. Slik dokumentasjon bør også best fremskaffes ved at undersøkelser og fortolkninger gjøres på samme måte forskjellige steder, for eksempel på Vestlandet. Det vil øke forståelsen og gi et klarere blikk på nye muligheter. Likeledes bør det utvikles mer kompetanse i regionen på hva som kan gi cruisegjestene enda bedre opplevelser, og dermed øke muligheten for at de bruker mer penger.

Snuhavn

Snuhavn for cruiseskip i Stavanger vil være av stor viktighet for regionen. Det vil kunne gi en enorm verdiskaping og vil trolig bidra i sterk grad til å styrke et rutenett under press i de tider vi er inne i nå med nedgang i oljerelatert trafikk.

Å bygge opp nye flyruter krever langsiktighet og er en økonomisk risiko. Flyselskapene er presset på marginer og krever god lønnsomhet for å etablere nye ruter og ikke minst for å opprettholde de ruter en allerede har. Dette er per dato en kritisk faktor for Stavangerregionen, og det å kunne etablere seg som snuhavn vil bidra sterkt til å redusere risikoen for at flere ruter legges ned, i tillegg til at det vil styrke grunnlaget for å opprette nye direkteruter.

Snuhavn i Stavanger vil i tillegg bidra sterkt til økt lønnsomhet for regionens hoteller, øvrige opplevelsesaktører og andre næringer som transport og handel.

Opplevelseskvalitet

I Stavanger og i fylket gir cruisegjester uttrykk for at de er godt tilfreds med de opplevelser de tilbys og kan kjøpe. Begge cruisebyene i fylket tilbyr utflukter på flere språk, med guider opplært og autorisert iht. Norges Guideforbunds standarder. I senere tid er det likevel kommet til flere utflukstilbud i regionen uten den samme lokale tilknytning og med guider uten like omfattende lokal opplæring. Det gjenstår å se hvordan dette vil påvirke gjestenes opplevelser og tilbakemeldinger til rederiene.

Sett i lys av at guider kan ha en svært avgjørende rolle for kvaliteten på opplevelsesturismen anbefales det at Vestlandsrådet vurderer om det skal stilles krav til foretak som tilbyr guidetjenester. Det kan tenkes at det kan løses ved at kjøpere av guider etterspør at foretaket kan vise til et «godkjenningsmerke» tilsvarende som brukes i matindustrien overfor forbrukere. Det er mulig at destinasjonsselskapene i fylkene kan være villig til å administrere dette for på den måten å sikre denne viktige funksjonen i opplevelseskvaliteten.



På enkelte steder som store mengder cruisegjester besøker er det behov for forbedret lokal infrastruktur. Dette kan dreie seg om toaletter, snu- og parkeringsplasser for busser, samt det visuelle inntrykket gjestene får.

En god logistikk på kaien ved ankomst, med god trafiksikkerhet, godt skiltet oppstillingsplass for busser og det å gjøre det enkelt for turistene å finne frem til den riktige bussen er viktige faktorer. Turistenes førsteinntrykk betyr mye.

Det vil kunne styrke opplevelseskvaliteten for cruisegjestene om det treffes tiltak i regionen(e) for å forbedre disse forholdene.

Å videreføre og å utvikle nye, gode opplevelser for cruisegjestene vil kunne skape større verdier i regionen, i fylket og på hele Vestlandet.

Oppsummering

Cruiseturismen til Stavanger bidrar positivt i bybildet og til økt aktivitet i regionen. Selv om destinasjonene i de fire fylkene er ulike vil en kunne samarbeide om overordnede utfordringer og felles utviklingsprosesser. Innhenting og samordning av kunnskap og erfaringer vil være til felles nytte for cruisehavnene på Vestlandet, som kan bidra til mer ressurseffektive og mer attraktive havner.

Samarbeid på overordnet strategisk nivå vil kunne styrke Vestlandet som cruisedestinasjon. Det vil kunne gi et godt fundament for cruisestrategier laget av havnene selv, som er tilpasset lokal ressurstilgang, opplevelser, muligheter for miljøforbedrende tiltak og økt verdiskapning for havnen og regionen.

Med vennlig hilsen

Stavangerregionen Havnedrift AS

Anders Bang-Andersen

Cruiseutvikler for
Stavanger kommune og Stavangerregionen Havn

Stavangerregionen Havn IKS

Hilde Frøyland

Økonomi- og administrasjonsleder

Kopi:

Anna-Marie Antonius, rådgiver næring, Stavanger kommune, Rådmannen



Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016 - 2020.

INNHALD

1.	SAMANDRAG	4
2.	INNLEIING	5
3.	BAKGRUNN	6
4.	MÅL MED CRUISESTRATEGIEN	7
5.	ORGANISERING AV ARBEIDET	8
6.	INTERESSENTOVERSIKT, CRUISE	9
6.1	Ulike syn	9
7.	CRUISESTRATEGI SOM DEL AV REISELIVSSTRATEGIAR	10
7.1	Nasjonal strategi for reiselivsnæringa 2012	11
7.2	Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020	12
7.3	Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020	12
7.4	Reiselivsstrategi for Hordaland 2009-2015	12
7.5	Reiselivsstrategi for Sogn og Fjordane	13
7.6	Reiselivsstrategi for Møre og Romsdal	13
7.7	Cruise Norway	14
7.8	Fjord Norge AS	14
7.9	Cruisestrategi for Bergen	15
7.10	NCE Tourism Fjord Norway	15
7.11	Innovasjon Norge	15
8.	LOVAR OG REGLAR KNYTT TIL CRUISE	15
8.1	Lovverk	15
8.2	ECA – Emission Control Areas	16
8.3	Sjøfartsdirektoratet	16
8.4	Landstrømdirektivet	16
9.	MARKNADEN	17
9.1	Cruisemarknaden globalt	17
9.2	Trender, internasjonal cruisetrafikk	18
9.3	Cruisemarknaden nasjonalt	18
9.4	Cruiseturistane som kjem til Noreg	19
9.5	Cruisetrafikken til Vestlandsregionen	20
9.6	Foredeling av cruisetrafikken i Vestlandsregionen	22
10.	PROGNOSAR FOR 2016 OG FRAMOVER	24
11.	OMRÅDE FOR REGIONALE STRATEGIAR	26
11.1	Berekraft	26
11.2	Reinare skipsfart og energibruk	28
11.2.1	Landstraum	28
11.2.2	LNG	29
11.2.3	ECA	29
11.2.4	“People pollution”	30
11.3	Miljøforskning knytt til cruisetrafikk	30
11.4	Verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap og “Grøn Fjord 2020”	31
11.5	Verdiskaping og lønsemd	32
11.5.1	Forbruk under opphold i land	32
11.5.2	Avgiftar, vederlag og gebyr	34

11.6	Snuhamn	34
11.7	Destinasjonsbidrag	35
11.8	Omgrepa verdiskaping og lønsemd	36
11.9	Infrastruktur	37
12.	TILRÅDINGAR FOR Å LUKKAST	37
13.	SWOT-analyse	40
14.	MÅL OG STRATEGIAR 2016-2020	41

1. SAMANDRAG

Cruise som ferieform byr på ein rekkje utfordringar - men også på moglegheiter. I 2015 hadde dei 17 cruisehamnane på Vestlandet 1 153 cruiseanløp. Dette utgjer 66 % av alle cruiseanløp til Noreg. Målt i tal cruisepassasjerar hadde Vestlandsregionen 1 730 000 dagspassasjerar, og dette utgjer 69 % av samla tal dagspassasjerar til Noreg i 2015. Dei 5 største cruisehamnane i Noreg finn ein i Vestlandsregionen, og dei aleine står for 48 % av alle cruiseanløp i Noreg.

Med om lag 2,6 millionar dagspassasjerar til dei 36 cruisehamnane i Noreg er den økonomiske verdien av cruise i 2014 rekna til totalt 12,1 milliardar kroner. Av desse tilkjem 2,3 milliardar norsk næringsliv, medan 9,8 milliardar kroner tilkjem reiarlaga, ifølge Innovasjon Norge og SSB si Turistundersøking Cruise 2014. Det er difor mogeleg at cruiseturisme er det minst lønsame segmentet samanlikna med anna landbasert turisme, men cruiseturisme er komen for å bli og er ein del av det heilskapelege reiselivbiletet.

Det finst ingen overordna, nasjonal strategi for korleis ein vil at cruisetrafikken til Noreg skal utviklast. Dette bør ein få på plass. Vestlandsregionen kan vere ein sentral premissgjevar ved utarbeidinga av ein slik strategi. Ved å utarbeide denne for Vestlandet samla, vil ein dermed i særleg grad påverke dette arbeidet i ønska retning for regionen.

Det er i dag mange aktørar som er involverte i cruisenæringa. Ein kan stille spørsmål om det er ei god nok organisering rundt næringa når fleire ulike aktørar i næringa ynskjer å styre utviklinga. Det kan verke som om det er eit behov for ei betre avklaring av ansvar og mynde, slik at cruise vert ein del av den heilskapelege reisemålutviklinga.

Om ein legg TØI si prognose til grunn vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen bli dobla frå om lag 1 800 000 i 2015 til 3 600 000 i 2041. I 2047 vil ein passere 4 millionar dagspassasjerar til regionen. Dersom cruisetrafikken utviklar seg i samsvar med TØI sine prognosar står Vestlandsregionen framfor store utfordringar med den mottaks-kapasiteten og infrastrukturen ein har i dag, og i forhold til å kunne leggje til rette for ei berekraftig utvikling av trafikken.

Utfordringa for cruisenæringa og relevante styresmakter er å finne fram til eit balansert og rett nivå, gjennomføre fornuftige tiltak som sikrar at denne forma for reiseliv også er miljømessig berekraftig, og samtidig fører til auka verdiskaping og lønsemd i den landbaserte reiselivsnæringa.

Spreiing av trafikken i tid og stad er særskild viktig i tida framover. Her har både hamnene, reiarlaga men også dei norske landoperatørane ei viktig rolle.

Skal ein få til sesongutviding og cruisetrafikk på heilårsbasis må regionen vere attraktiv og tilgjengeleg heile året. For å få til dette treng ein betre regionalt samarbeid, betre samarbeid mellom det offentlege og næringa og auka forståing for reiselivsnæringa sine behov for å kunne levere konkurransedyktige landprodukt til cruisenæringa.

Vestlandsregionen kan ha stor økonomisk nytte av at fleire cruisereiarlag vel hamner i regionen som snuhamner, då dette gjev positive ringverknader både for den hamna/reisemålet der cruiset startar og for andre reisemål i regionen. Spørsmålet om kvar ein skal satse på snuhamn bør difor vere eit overordna ansvar for reisemålet eller som eit samla ansvar for heile Vestlandsregionen.

Ei avgift eller destinasjonsbidrag kan vere eit verkemiddel for å dempe veksten i trafikken. Samstundes vil cruisenæringa gjennom ei avgift vere med på å betale for bruken av fellesgoda og for bruk av naturen, i staden for skatter og avgifter som annan reiselivstrafikk bidreg med. Eit destinasjonsbidrag bør i tilfelle vere ei nasjonal ordning for å unngå at det blir konkurransevridande i forhold til andre regionar i landet. Spørsmålet bør greiast ut slik at ein får ein vurdering av mogelege, nasjonale løysingar og av kva konsekvensar ei slik ordning vil ha.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreining av trafikk, meir miljøvenleg tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ein strategi for Vestlandsregionen kan leggje til rette for produktutvikling gjennom eit målretta, regionalt reiselivsprogram. Her bør ein prioritere utvikling av landbaserte produkt som ikkje berre cruisepassasjerar kan ha nytte av, men som også kan seljast til andre kategoriar tilreisande.

2. INNLEIING

Hordaland Fylkeskommune gjennomførte hausten 2013 eit forstudie med det formål å få fram relevante utfordringar og moglegheiter knytt til cruiseverksemda og som kunne danne grunnlag for vidare arbeid med ein cruisestrategi for Hordaland. Ei tilråding frå forstudien var at dei fire Vestlandsfylka (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal) bør ha ein heilskapleg strategi for korleis ein vil påverke og styre utviklinga innan cruise.

Tilrådinga om å utarbeide ein forstudie for ein mogeleg felles Vestlandsstrategi fekk tilslutnad frå dei fire fylkeskommunane i Vestlandsregionen. Ein oppmoda difor om at det vart utarbeidd ein felles forstudie med ein analyse av sentrale og relevante utfordringar og moglegheiter slik at denne så kunne danne grunnlag for eit vidare arbeid med strategiutviklinga.

Utkast til ein felles forstudie for dei fire Vestlandsfylka vart i juni 2014 sendt ut til ei rekkje næringsaktørar, bransjeorganisasjonar og offentlege instansar der ein bad om innspel. Det var stort engasjement blant aktørane, og til saman kom det 26 innspel. Forstudien peika på at ein felles Vestlandsstrategi ville kunne gjere regionen slagkraftig og gjere det mogleg å legge føringar for og påverke utforminga av ein nasjonal strategi for cruise.

På møte i Vestlandsrådet 5. desember 2014 blei det vedteke at dei fire Vestlandsfylka ynskte å starte arbeidet med ein felles strategi for cruiseturisme. I vedtaket heiter det; *"Vestlandsrådet bad i vedtak av 5.12.2014 om at det vert utarbeidd ein kortfatta, overordna cruisestrategi for Vestlandet med utgangspunkt i dei samla utfordringar ein har. Grunnlaget for arbeidet med strategien er regjeringa sine tre hovudmål for ein eigen reiselivstrategi om*

ein berekraftig reiselivsnæring og dei utfordringar og moglegheiter som det vart peika på i "Forstudie om felles cruisestrategi for dei fire Vestlandsfylka".

Dei fire fylkesutvala slutta seg til vedtaket i Vestlandsrådet om at det skulle utarbeidast ein overordna cruisestrategi for Vestlandet og at cruisestrategien skulle innarbeidast som ein del av "Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020".

3. BAKGRUNN

Cruise vert gjerne definert slik;

Eit cruise er ei feriereise om bord i vanlegvis større, ikkje-rutegåande passasjerskip som ikkje har last og som seglar ei fastlagt rute der ein legg inn vitjingar i minst 3 hamner. Eit cruise kan starte og slutte i same hamn eller i ulike hamner. Passasjerane bur om bord i skipet og vert tilbode aktivitetar, underhaldning og moglegheiter for å kjøpe utflukter og turar i land i dei hamnene skipet vitjar.

Cruise som ferieform har ei lang historie på Vestlandet. Allereie i 1887 kom det første cruiseskipet til Vestlandsfjordane med engelske turistar. I 1909 hadde Geiranger 112 cruiseanløp, ein rekord som sto heilt fram til 1991. Cruise har globalt sett vakse kraftig dei seinare åra. Cruiseturismen har også hatt stor vekst i Europa og i Noreg, og ei rekke reisemål på Vestlandet er attraktive.

Reiselivsnæringa er oppteken av dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken til Noreg ettersom den påverkar lokal vass- og luftkvalitet, klima, natur og lokalsamfunn. Spørsmålet om i kva grad cruiseturismen til Noreg er berekraftig er sentralt i ein diskusjon som har spissa seg til den seinare tida.

Reiselivsnæringa som er ei næring med mange ulike aktørar, er usamde i dette spørsmålet. Diskusjonen der både reiselivsnæringa, lokalsamfunn og særleg miljøinteresser tek del, er prega av mykje synsing og påstandar utan at det ligg føre god og objektiv dokumentasjon bygd på forskning. Dei fleste er likevel samde om at cruise ureinar både til luft og vatn, og at den ikkje er den mest berekraftige sektoren av norsk reiselivsnæring.

Cruisetrafikken til Vestlandsregionen har dei seinare åra auka kraftig, og utgjer etter kvart ein viktig del av den samla reiselivsnæringa på Vestlandet. Om lag 70% av all cruisetrafikk til Noreg skjer i dei fire Vestlandsfylka. Veksten dei seinare åra har vore stor, og næringa har kanskje ikkje alle stader vore godt nok førebudd på denne veksten. Utviklinga i cruisetrafikken i Vestlandsregionen har vore grunnlag for mange meningsutvekslingar, og med jamne mellomrom har media fokusert på utfordringane knytt til cruise. Det har vore, og er framleis usemje blant aktørar i reiselivsnæringa om det er rett å satse på cruise som en del av reiselivssatsinga. Mykje av diskusjonane har skjedd med utspring i synsing og personlege oppfatningar, meir enn på fakta og eksakt kunnskap.

Ein finn store skilnader mellom dei 17 hamnene på Vestlandet som tek i mot cruiseskip, frå Bergen som største cruisehamn i Noreg til nokre av dei minst nytta cruisehamnene i Noreg. Dette gir sjølvsagt heilt ulike utfordringar og moglegheiter for dei ulike reisemåla. Dei med størst trafikk har andre problemstillingar dei må handtere samanlikna med reisemål som har mykje ledig kapasitet men også mindre tilrettelagd infrastruktur.

Hovuddelen av cruiseanløp og dermed også talet på cruisepassasjerar kjem i høgsesongen, det vil seie i perioden juni-august. Sesongen har dei seinare åra blitt utvida i begge ender slik at cruiseturismen no er nærast ein heilårsaktivitet i enkelte område. Slik skaper cruisetrafikken også sesongutviding, noko som er viktig for norsk reiselivsnæring.

Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulik karakter. Nokre utfordringar kan løysast best lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Sistnemde bør vere utgangspunktet for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetrafikken til Vestlandsregionen.

Ein slik strategi må sjåast i lys av utviklinga fram til i dag og ikkje minst ut i frå korleis ein forventar at cruisetrafikken til Noreg og Vestlandsregionen skal utvikle seg dei neste 5-10 åra.

4. MÅL MED CRUISESTRATEGIEN

Cruisestrategien skal løfte fram relevante utfordringar for den forventa veksten av cruiseturismen i Vestlandsregionen. Strategiar skal omhandle tema som er viktige for regionen og for framtidig verdiskaping i reiselivssektoren. Cruisestrategien skal ta omsyn til ei berekraftig utvikling av reiselivsnæringa og for lokalsamfunn i regionen. Dette kan formulerast i følgjande problemstilling;

I kva grad og på kva måte kan aktørane i regionen og det offentlege verkemiddelapparatet saman medverke til at cruiseturismen utviklar seg på ein økonomisk og miljømessig berekraftig måte og gir auka landbasert verdiskaping og lønsemd ?

Hensikta med ein cruisestrategi er å støtte opp omkring visjonen i den overordna reiselivsstrategien for Vestlandet gjennom klare og målretta strategiar for vidare utvikling av cruise som ein del av reiselivsnæringa i landsdelen. Vidare vil ein skape ei felles politisk forankring for tiltak som er nødvendige for ei berekraftig utvikling. Gjennom ein eigen cruisestrategi vil regionen kunne ha ein medviten haldning og vere godt rusta til å ta gode avgjerder i forhold til eit stort og veksande segment i reiselivsnæringa. Ein samla cruisestrategi kan dermed gjere regionen handlekraftig og samstundes gjere det mogleg å leggje klare føringar for og påverke utforminga av ein nasjonal cruisestrategi.

Det er særleg 5 sentrale spørsmål ein vil søkje å svare på i cruisestrategien for Vestlandsregionen:

1. Korleis møter vi utfordringane og moglegheitene knytt til den forventa utviklinga i cruisetrafikken til Noreg og Vestlandet?

2. Korleis legg vi best mogleg til rette for ei berekraftig utvikling av cruiseturismen, miljømessig, sosialt og økonomisk?
3. Korleis skal vi få til auka verdiskaping og lønsemd for den landbaserte reiselivsnæringa frå cruisetrafikken?
4. Kva treng vi av tilrettelegging og infrastruktur som støtter opp om auka lønsemd og ein berekraftig utvikling?
5. Korleis kan det offentlege spele ein aktiv rolle saman med næringa i dette arbeidet?

5. ORGANISERING AV ARBEIDET

Prosjekteigar og oppdragsgjevar er arbeidsutvalet (AU) i Vestlandsrådet. Hordaland fylkeskommune fekk i oppdrag frå AU å ha sekretariatsansvar for prosessen. Styringsgruppa består av Vestlandsrådet sitt arbeidsutval (AU).

Ein arbeidsgruppe for strategiprosessen blei oppnemnd og består av Næringsgruppa i Vestlandsrådet, dvs. dei fire næringssjefane, reiselivsmedarbeidarane i dei fire fylkeskommunane, ein representant frå Stavanger kommune, Bergen kommune, Aurland kommune, Ålesund kommune og Stranda kommune. Arbeidsgruppa inviterte også Vestlandsforskning til å møte som observatør i arbeidsgruppa sine møte då dei for tida gjennomfører eit større forskingsprosjekt omkring cruiseturisme i Vestlandsregionen. Ekstern prosessleiar har vore Trond Amland, Amland Reiselivsutvikling.

Arbeidsgruppa starta arbeidet våren 2015 og har fram til februar 2016 hatt 6 møte. Ein viktig del av møta i arbeidsgruppa har vore å lytte til innspel frå representantar frå ulike delar av cruisenæringa. Til møta i arbeidsgruppa har det difor vore invitert representantar som har kome med innspel ut i frå sin ståstad i næringa. Dette har vore opplysende og lærerikt for arbeidsgruppa og gjeve et betre grunnlag for å utarbeide forslaget til cruisestrategi.

Ein viktig del av prosessen har vore å arrangere 4 innspelskonferansar, ein i kvart av dei fire fylka. Desse blei gjennomførte i september i Stavanger, Bergen, Sogndal og Geiranger. Nærare 200 representantar frå ulike delar av reiselivsnæringa og andre tilgrensande næringar samt frå det offentlege deltok. Føremålet med innspelskonferansane var å lytte til kva næringa er oppteken av og å få innspel til korleis cruiseturismen bør utviklast i dei neste 5-10 åra i Vestlandsregionen. Engasjementet var stort og gav arbeidsgruppa mange innspel og god forståing for kva næringa særleg er oppteke av m.o.t. vidare utvikling av cruise som en del av reiselivsnæringa.

Det har også vore viktig for arbeidsgruppa å forankre strategiprosessen i næringa og blant flest mogleg involverte bedrifter og organisasjonar. Det har difor vore viktig at prosessen var god og grundig og involverte så mange som mogleg. I etterkant av innspelskonferansane kom det også ei rekkje skriftlege innspel til strategiprosessen. Næringa sine innspel har vore eit viktig grunnlag for strategiarbeidet og reflekterer også dette. Alle innspel, både munnlege og skriftlege, er gjennomgått og diskutert i arbeidsgruppa og er tekne med der det er relevant.

6. INTERESSENTOVERSIKT, CRUISE

Det er ei rekkje aktørar som utgjer det samla cruiseproduktet og som direkte eller gjennom andre er involverte som interessentar i cruiseindustrien. Interessentkartet under viser dei mest sentrale aktørane som omfattar både leverandørar, premissgivarane, kundar og marknadsførarar.

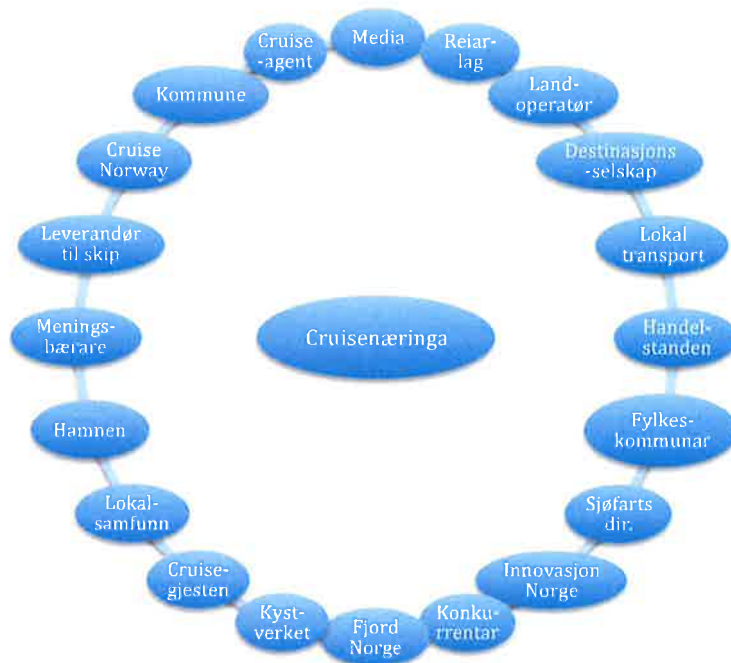


Fig. 1 Interessentoversikt cruisenæringa

Dei mange interessentane gjer det til dels komplisert å handtere ulike spørsmål knytt til cruiseverksemd i Vestlandsregionen, då det er mange og ofte ulike omsyn som skal takas. Ein finn interessentar med særskild oppfatning av kva som er rett veg å gå i åra framover når det gjeld handtering og utvikling av cruiseturismen til Vestlandsregionen.

6.1 Ulike syn

Dei seinare åra har det vore ein tydeleg og til dels krass diskusjon omkring cruisetrafikken til Noreg og Vestlandsregionen spesielt. Her er det sterke interessekonfliktar, spesielt mellom representantar for den landbaserte og sjøbaserte reiselivsnæringa. Ytringar om at det er låg verdiskaping knytt til cruisetrafikk, ulike konkurransevilkår og at cruisetrafikken ureinar og fører til såkalla "people pollution" (for mange besøkande på same stad til same tid), har vore sterkt framme i debatten. Likeeins har det vore stor skepsis frå nokre lokalsamfunn som meiner at cruisetrafikken i sterk grad reduserer levekår og trivnad i lokalsamfunna i cruisesesongen.

Deler av cruisenæringa har ulike rammevilkår for drift samanlikna med den landbaserte reiselivsnæringa. I nokre høve kan dette verke konkurransevridande og urimeleg sett frå den landbaserte reiselivsnæringa si side.

Nokre viktige innsatsfaktorar er billegare for cruisereiarlaga enn for til dømes norske reiselivsbedrifter. Dette gjeld til dømes arbeidskraft då cruisereiarlaga sjeldan brukar tariffløn, dei betalar ikkje selskapskatt til Noreg, dei har mva-fritak på innkjøp dei gjer her i landet og dei betalar heller ikkje inn til felles marknadsføring av Noreg. På den andre sida betalar cruisereiarlaga ulike avgifter og vederlag ved anløp til norske hamner, losavgifter, NOx-avgifter og sikkerheitsgebyr.

Miljøspørsmåla har også vore sentrale i debatten, og det vert stilt spørsmål til cruiseskipa si rolle med omsyn til at cruiseskipa er ei kjelde til ureining gjennom utslepp til sjø og luft. Vidare vert det hevda at det kjem store mengder passasjerar i land i små bygder til same tid og utan god nok infrastruktur til å handtere dette.

Verdiskapinga frå cruisetrafikken har vore mykje diskutert, og her er også ulike interessentar usamde i kor stor grad cruiseverksemda yter noko til lokal verdiskaping. Mange meiner det bør kome restriksjonar på cruisetrafikken, og at cruiseindustrien må vere med å betale for bruk av fellesgoda på lik line med andre typar turisme.

Dei seinare åra har det blitt gjennomført ulike undersøkingar som viser ulike resultat når det gjeld kor mykje cruisepassasjerar brukar i land og kor mykje cruiseindustrien medverke til verdiskaping i Noreg. Sjølv om cruisenæringa legg att store summar i form av offentlege avgifter og gebyr og kjøp av tenester i hamner, er det undersøkingar som viser at cruiseturistane sitt forbruk på land i langt mindre grad bidreg til lønsemd og verdiskaping samanlikna med den landbaserte reiselivsverksemda.

Det manglar god dokumentasjon som kan svare på spørsmålet om i kva grad cruise er ein reell konkurrent for den landbaserte reiselivsnæringa. Diskusjonane og meiningane om cruisenæringa er prega av for lite og til dels ufullstendig faktagrunnlag og kunnskap, og dette skaper stor usemje. Framtidig cruisesatsing bør ikkje baserast på enkeltutspel og synsing, men heller på kunnskapsbaserte faktautgreiingar der ein ser på verdiskapinga, om cruise er ei berekraftig verksemd og om ein har naudsynt infrastruktur til å handtere cruisetrafikken.

7. CRUISESTRATEGI SOM DEL AV REISELIVSTRATEGIAR

Regjeringa har for tida under utarbeiding ei ny stortingsmelding om reiseliv der ein forventar at cruise vert omhandla som ein del av den nasjonale reiselivstrategien. Innhaldet i stortingsmeldinga er ikkje kjend, og ein må difor ta utgangspunkt i eksisterande reiselivsstrategiar både nasjonalt og regionalt. I det følgjande vert det gjeve ei kort oppsummering av relevante reiselivsstrategiar og i kva grad dei omhandlar cruise.

7.1 Nasjonal strategi for reiselivsnæringa 2012

I den nasjonale reiselivsstrategien «*Destinasjon Norge*» formulerer ein tre vesentlege mål for arbeidet med reiselivsnæringa:

- Auka verdiskaping og produktivitet i reiselivsnæringa
- Fleire heilårs arbeidsplassar og meir solide bedrifter, særleg i distrikts-Noreg
- Fleire unike og kvalitativt gode opplevingar som trekkjer til seg fleire gjestar med høg betalingsvilje

Det er vidare teke utgangspunkt i at utvikling av Noreg som eit berekraftig reisemål er ein føresetnad for Regjeringa sin næringspolitikk.

Berekraftig reiseliv inneber at utviklinga av næringa skal legge til rette for levedyktige lokalsamfunn, gode og stabile arbeidsplassar og økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter, samtidig som miljøperspektivet vert sikra.

Dei definerte innsatsområda i strategien er organisering, opplevings- og reisemålsutvikling, og i tillegg sal og marknadsføring.

I strategien peiker ein på at «*produkt- og opplevingsutvikling er viktig for å kunne leggje til rette for auka verdiskaping på land som følgje av cruiseturismen. Dette er tiltak som i hovudsak vil kunne gjennomførast av det einskilde reisemål og /eller av reiselivsaktørar som tilbyr produkt og tenester til cruiseturistar*».

Vidare heiter det at «*Samarbeid og kommunikasjon på region- og landsdelnivå er viktig når spørsmål om bruk av eksisterande cruisehamner og bygging av nye skal diskuterast*».

Innovasjon Noreg har sett i verk eit 3-årig prosjekt med fokus på auka verdiskaping for det landbaserte reiselivet frå cruiseturismen. Dette arbeidet skal gjerast i nært samarbeid med reiselivsnæringa og dei cruisereiarlaga som opererer i Noreg. Målsetjinga med dette arbeidet er å få fleire av cruiseskipa til å bruke norske hamner som snuhamn, auke kompetansen, styrke landbaserte opplevingar og utvikle norske mattilbod om bord i cruiseskipa.

Ein samla strategiplan for fire vestlandsfylke kan også vere ein avgrensande faktor i dersom kvart enkelt fylke vil følgje si eige strategi meir enn ein felles regional strategi. Skal ein lukkast med å nå dei regionale måla som strategiplanen set, er det heilt avgjerande at ein klarar å setje i verk dei strategiane som skal medverke til å realisere felles mål. Dette er eit mogleighetsrom, men også eit trugsmål dersom ikkje alle støttar opp om den regionale strategien.

7.2 Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020

Visjonen for reiselivsnæringa på Vestlandet er formulert slik: «*Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar*».

Som eit grunnlag for vidare utvikling av reiselivet på Vestlandet vert prinsippa for ei berekraftig utvikling av reiselivet lagt til grunn. Prinsippa er delt inn i tre kategoriar: (1) Bevaring av natur, kultur og miljø, (2) styrking av sosiale verdiar og (3) økonomisk levedyktigheit.

Reiselivsstrategien for Vestlandet 2013-2020 er ein overordna plan som inneheld ein hovudstrategi og fire delstrategiar. Hovudstrategien for utvikling av reiselivet i Vestlandsregionen fram mot 2020 er ei fokusert satsing på enklare kommunikasjon inn til landsdelen og ein saumlaus struktur for kommunikasjon i landsdelen. Delstrategiane handlar om forsterka marknadsarbeid med større fokus på konvertering til sal, auka satsing på forskning og kompetanseutvikling som grunnlag for strategiske val og fokus på eit levande kulturlandsskap gjennom eit aktivt landbruk.

Planen omhandlar reiselivet samla sett og handlar ikkje om spesifikke marknadsområde, og seier ikkje noko spesifikt om at cruise skal vere eit satsingsområde eller korleis ein skal prioritere cruise som marknadsområde. Heller ikkje andre spesifikke marknadsområde vert trekte frem i planen.

7.3 Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020

Reiselivsstrategi for Rogaland 2013-2020 er en eigen strategiplan for reiseliv som en del av «Regionalplan for næringsutvikling i Rogaland». Planens hovudmål er formulert slik: «*Eit berekraftig heilårs reiseliv i Rogaland*». Hovudstrategiane i strategiplanen omhandlar berekraft, produktutvikling og marknadsføring, organisering og samhandling, infrastruktur, kompetanse og kvalitet. Berekraft og lønsemd i reiselivsnæringa er ein underliggjande premiss for strategien. Berekraft er i tillegg eit eige strategiområde.

Eitt av dei fem strategiområda er infrastruktur og samferdsle. Under denne strategien har ein lista opp nokre prioriterte område for vidare utvikling, der cruise er eitt av desse. Utgangspunktet er at Stavanger har utvikla seg til å bli ei stor cruisehamn i Noreg og at Haugesund legg opp til ei omfattande satsing innan cruiseturisme med ei målsetting om å bli ei av dei viktigaste cruisehamner i landet innan 2016. Planen peikar også på at desse to hamnene vil vere eit viktig utgangspunkt for utvikling av trafikk til andre område og fjordar i fylket. Fylkeskommunen legg her opp til medverknad frå hamnemynda for å oppnå ein slik utvikling.

7.4 Reiselivsstrategi for Hordaland 2009-2015

Hordaland har ikkje ein eigen fylkesplan for reiseliv. Det politisk vedtekne strategidokumentet for næringsutvikling er «*Regional næringsplan for Hordaland 2013-*

2017". Planen viser kva for strategiar som er særskilt prioriterte for å møte dei viktigaste utfordringane næringslivet i Hordaland står overfor, uavhengig av bransje. I tillegg skal dei næringane som har særskilte naturlege fortrinn i Hordaland ha spesiell fokus. Reiseliv er ei av desse næringane. Til Regional næringsplan høyrer det eit årleg handlingsprogram, Handlingsprogram for næringsutvikling i Hordaland. Tilskot til prosjekt for utvikling av reiselivstiltak i Hordaland blir gitt i tråd med retningslinene i handlingsprogrammet. Regional næringsplan skal rullerast i 2017.

7.5 Reiselivsstrategi for Sogn og Fjordane 2010 – 2025

Sogn og Fjordane har reiselivsplanen «*Fjordane frå Bre til Hav 2010 – 2025*». Reiselivsplanen er ein del av Verdiskapingsplanen, ein regional plan for næringsutvikling i Sogn og Fjordane. Visjonen i denne planen er: «*Berekraftige naturopplevingar i verdsklasse*». Reiselivsplanen har tre hovudmål. (1) Auka verdiskaping, (2) fleire heilårs arbeidsplassar i reiselivsnæringa og (3) eit meir berekraftig reiseliv. Ein har mellom anna som mål å få fleire turistar i vinterhalvåret og i skuldersesongane for å auke tal på gjestedøgn og såleis oppnå fleire heilårs arbeidsplassar i fylket.

Om cruisetrafikk seier ein i reiselivsstrategien for Sogn og Fjordane at «vidare satsing på cruiseturisme bør vurderast opp mot auka satsing på landbasert turisme og bør i utgangspunktet konsentrerast rundt eksisterande hamner til dømes Flåm, Skjolden og Olden, og der hamneanlegg og infrastruktur allereie er på plass, til dømes Florø».

Ein er oppteken av å stimulere til generell produktutvikling og infrastruktur på land som cruisepassasjerane også kan nytte. Denne infrastrukturen kan ikkje landbedriftene betale. Utviklinga av reiselivet skal baserast på prinsippa for berekraftig reiseliv.

7.6 Reiselivsstrategi for Møre og Romsdal

Møre og Romsdal har ikkje ein eigen reiselivsstrategi, men reiseliv er forankra i den årlege «*Handlingsprogram for Verdiskaping*». I denne er det eit eige resultatmål som omhandlar reiseliv: «*Styrke Møre og Romsdal som aktivitets- og opplevingsfylke nr. 1 gjennom fokus på fleire heilårs arbeidsplassar og betre infrastruktur for reiselivet*». Det totale opplevingsproduktet i vår region er avhengig av samspelet mellom reiseliv, kultur og landbruk. Mat er ein viktig del av opplevinga for turistane og undersøkingar viser at norsk reiselivsnæring kan bli mykje betre på dette området. Møre og Romsdal etablerer no difor ei eiga satsing i skjeringspunktet mat og reiseliv med råvarer frå både blå og grøn sektor.

Dette resultatmålet er delt inn i tre innsatsområde med tilhøyrande tiltak. (1) «*Støtte opp under visjonen om Møre og Romsdal som aktivitets- og opplevingsfylket*», (2) «*Støtte opp under klyngesatsinga NCE Tourism Fjord Norway og delta i prosessen for omorganiseringa av reiselivsnæringa*» og (3) «*Berekraftig reiseliv*».

7.7 Cruise Norway

Cruise Norway AS er eit marknadsføringsselskap som har som hovudføremål å marknadsføre Noreg og Svalbard som cruisedestinasjon. Selskapet er i hovudsak eigd av norske hamner, destinasjonsselskapa og andre leverandørar til cruisenæringa i Norge. Selskapet sin visjon er «å bidra til at Norge blir kjent som verdens beste naturbaserte cruisedestinasjon». Deira hovudmål er mellom anna å bidra til å auke talet på cruiseanløp og cruiseturistar til Noreg, auke verdiskaping frå cruise i Noreg og vidareutvikle cruiseturismen som ein berekraftig del av norsk reiseliv slik det er skissert i den nasjonale reiselivsstrategien. Hovudvekta på arbeidet deira er internasjonal marknadsføring av dei hamnene og reisemåla som er medlem i organisasjonen. 17 av 40 medlemshamner/reisemål ligg i Vestlandsregionen.

7.8 Fjord Norge AS

Landsdelselskapet Fjord Norge AS arbeider særleg med å marknadsføre Fjord Norge-regionen i dei internasjonale ferie- og fritidsmarknadene. Cruisemarknaden er ikkje eit prioritert marknadsområde, og dei har heller ingen strategi for å trekkje meir cruisetrafikk til regionen. Selskapet har fleire gonger teke opp utviklinga i cruisetrafikken til Fjord Norge-regionen som eit tema, og har retta søkjelyset mot cruise som ein konkurrent til den landbaserte ferie- og fritidstrafikken, og som ein type trafikk som ureinar den største attraksjonen i regionen; dei norske fjordane.

Fjord Norge AS er oppteken av at merkevaren Fjord Norge vert ivareteken. Dei spør korleis cruise kan bidra til å styrkje Fjord Norge sin posisjon. Posisjonerings-strategien tek utgangspunkt i element som urørt natur, rom og plass, reine og ryddige fellesareal og berekraft med fokus på miljø, menneske og lokal lønsemd. Dei er også usikre på om cruise er lønsamt nok samanlikna med anna landbasert turisme. Vidare meiner Fjord Norge AS at det bør stillast krav til cruisenæringa og at ein må ha ein klår politikk for cruisesatsinga.

Fjord Norge AS meiner at restriksjonar og avgifter er vegen å gå for å styre utviklinga på ein berekraftig måte. Ein cruisestrategi må hjelpe den landbaserte reiselivsnæringa til å tene meir pengar på cruise. Snuhamn, tilpassa infrastruktur og kontrollert volum er viktig for ei god utvikling av cruiseturismen. Fjord Norge har også utarbeidd eit sett med "Husreglar" for korleis ein bør stille seg til cruise som ein del av reiselivsnæringa i Vestlandsregionen.

7.9 Cruisestrategi for Bergen

Bergen er Noregs største cruisedestinasjon og har som ein del av sin overordna strategiplan også ein eigen cruisestrategi. Hovudmålet med cruisestrategien er at Bergen skal utviklast på eit vis som tek omsyn til miljø, lokalsamfunn og som skaper auka landbasert verdiskaping og lønsemd. Bergen har også mål å medåverke til målretta miljøtiltak og regulering av aktiviteter frå cruiseskip som forureinar. Eit medvite miljøfokus skal vere ein leiande verdi for Bergen. Vidare vil ein prioritere å arbeide vidare for å bli ei viktig snuhamn for å legge grunnlag for betre lønsemd og verdiskaping frå cruisetrafikken. Bergen er også oppteken av

å verte oppfatta som ein destinasjon med høg standard og høge krav til cruiseskipa, sesongforlenging og auka trafikk i lågsesongen.

7.10 NCE Tourism Fjord Norway

NCE- Norwegian Centre of Expertise er eit klyngeprosjekt for utvikling av aktivitets- og opplevingsturisme i Vestlandsregionen. NCE Tourism-klynga består av om lag 90 partnerbedrifter som jobbar saman for å utvikle nye og betre opplevingsprodukt. NCE Tourism er ikkje aktiv i sal og marknadsføringsarbeidet, men skal arbeide med utvikling av produkt som Fjord Norge AS marknadsfører internasjonalt. Resultata frå produktutviklingsarbeidet vil vere opplevingsprodukt som også cruisegjestar kan nytte på line med landbasert turisttrafikk. NCE Tourism Fjord Norway jobbar også med å betre kompetansen i næringa, særskilt knytt til å betre marknadskunnskapen og utvikling av nye produkt.

7.11 Innovasjon Norge

Innovasjon har dei siste tre åra hatt eit prosjekt der dei har jobba med fire arbeidsområde innafor cruise. Dette er utvikling av seljelege opplevingar på land tilpassa cruiseturistar og andre som gjestar destinasjonen. I dette inngår utvikling av kompetansetenester for tilsette i reiselivsnæringa med vekt på ei berekraftig utvikling av cruiseturismen til Noreg, det å få fleire av cruiseskipa som seglar i Noreg til å bruke norske hamner som snuhamn og eit program for å stimulere leverandørindustrien til eit tettare samarbeid med cruisereiarlaga for å utvikle eit norsk mattilbod om bord i cruiseskipa.

8. LOVER OG REGLAR KNYTT TIL CRUISE

Det er i stor grad cruisereiarlaga som legg premissane for utviklinga av cruisetrafikken til Noreg. I den grad vi her i Noreg kan påverke utviklinga, er det gjennom å regulere trafikken gjennom lover, forskrifter, restriksjonar og avgifter. Cruise er ein global industri driven av etterspurnad. Cruisereiarlaga kan flytte produksjonskapasiteten, dvs. skipa, til dei regionane der etterspurnaden er størst og prisane er best. I dei seinare åra har reiarlaga flytta mykje tonnasje til Asia då dei her ser ei auka etterspurnad etter cruise som ferieform. Likeeins kan reiarlaga flytte ulike variantar av skip til regionar ut i frå dei lover og retningslinjer som gjeld i vedkomande region eller land.

8.1 Lovverk

I Noreg er Hamne- og farvasslova ei av dei viktigaste lovene knytt til cruiseverksemda. Denne er for tida under revisjon og ein ventar at Stortinget skal vedta ein ny, revidert Hamne- og farvasslov med det første. Kystverket handhever lova, og dei lokale hamnene må følgje denne. Samstundes er det noko ulik tolking av lova, spesielt når det gjeld lovteksten om såkalla *mottaksplikt*. Her er det ulik oppfatning av om hamnene *må* seie ja til alle

førespurnader om anløp frå cruiseskip, eller om hamna kan setje øvre grenser for kor mange anløp ein vil ha samstundes og om ein også kan seie nei av omsyn knytt til sikkerhet og miljø. Kystverket skriv i eit brev til ei av vestlandshamnene at *"kommunane sjølv må avgjere kor mange anløp han ønskjer å ha/tilby i kvar enkelt hamn. Vi meiner dette er ei avgjerd som må og kan takast uavhengig av regelen i hamne- og farvasslova § 39. (som omhandlar mottaksplikt). Kommunen har handlefridom til å bestemme kva tilbod/tenester han ønskjer å tilby brukarane av hamna og omfanget av desse. Dersom kommunen til dømes ønskjer å setje eit øvre tak for kor mange cruiseskip som får tilgang til hamna, til dømes for å redusere biltrafikken i sentrum eller av andre grunnar, så kan han gjere det."* Det er nødvendig med ei klargjering og felles praktisering og forståing av denne lova.

Det er mange cruisehamner i regionen som ikkje har sett øvre grenser på kor mykje cruisetrafikk dei vil ta i mot til same tid. Det er også usemje og uklårt i kor stor grad Hamne- og farvasslova gir lov til dette. Det er såleis nødvendig med ei klargjering og felles praktisering og forståing av denne lova.

8.2 ECA – Emission Control Areas

ECA (sjå omtale seinare) er også ein faktor som gjev nokre grenser for kva type drivstoff cruiseskipa kan nytte sør for 62. breiddegrad. Desse reglane skal etter planen også vere gjeldande for heile landet frå 2020.

8.3 Sjøfartsdirektoratet

Det er Sjøfartsdirektoratet sitt ansvar å hindre utslepp av ureinande stoff frå skip. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidd *"Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger"* der det m.a. heiter at det er forbode å sleppe ut kloakk i norsk sjøområde innafor ein avstand av 300 meter frå fastland og øyar.

Sjøfartsdirektoratet sitt miljøarbeid er i stor grad koordinert gjennom *International Maritime Organization (IMO)*, som utarbeidar avtalar som skal skape tryggleik for liv og helse, materielle verdiar og miljø til sjøs. I miljør samanheng er MARPOL mest sentral. Sjøfartsdirektoratet har kontrollmynde med skip i saker som vert fremma av MARPOL sitt verkeområde og dei kan gje gebyr for rettsbrot dersom norske eller utanlandske skip ikkje følgjer regelverket.

8.4 Landstraumdirektivet

EU sitt direktiv om at alle hamner skal tilby landstraum innan 2025 er også eit tilhøve som legg premissar for utvikling i hamnene. Samferdselsdepartementet jobbar for tida med utarbeiding av ein heilskapleg plan for korleis ein skal følgje opp dette EU-direktivet.

9. MARKNADEN

9.1 Cruisemarknaden globalt

Tal cruisepassasjerar utgjorde i 2014 omlag 22 millionar på verdsbasis, ein auke på 3,4 % frå 2013. Talet for 2015 er forventa å vere om lag 23 mill. I følgje tal frå World Tourism Organization (UNWTO) var det i 2014 totalt 1,1 milliardar turistankomstar på verdsbasis. Av desse var 584 millionar til Europa.

Cruiseassasjerar kjem frå heile verda, 29 % kjem frå Europa medan 55 % kjem frå USA. Asia og Sør-Amerika står for om lag 16 % av den globale cruisemarknaden. I 2016 venter ein at talet på verdsbasis vil vere om lag 24 millionar passasjerar. Veksten i cruisetrafikken har dei siste åra vore mest omfattande i Europa med Tyskland og Storbritannia som dei største geografiske marknadene. Internasjonal cruiseverksemd er dominert av nokre få globale konsern. Det største, Carnival Corporation, hadde i 2014 om lag 48% av verdsmarknaden og ein omsetnad på 16 milliardar dollar. Berre på marknadsføring brukte dei 600 millionar dollar eller 4,8 milliardar kroner.

Den store auken i kapasitet i cruiseindustrien med fleire og større skip har også gjort at reiarlaga har søkt ut mot nye og fleire marknader for å selje cruise i langt større volum enn tidlegare. Reiarlaga kan flytte produksjonskapasiteten dit dei finn dei mest lønsame marknadene, og i dei siste åra har fleire reiarlag satsa stort på ein veksande marknad i Asia. Veksten i Europa har difor minka samanlikna med m.a. Asia, då fleire reiarlag har posisjonert skipa sine i Asia og Karibia. Utviklinga i Noreg i åra framover er difor avhengig av den globale situasjonen og kvar cruisereiarlaga meiner dei får best utnytting av kapasiteten sin.

Tal cruiseskip under bygging er no på heile 47. Innan 2018 vil det bli levert 29 nye cruiseskip i tillegg til ytterlegare 12 skip som vert leverte etter 2018. Det betyr at om lag 150 000 nye sengeplassar kjem på marknaden dei næraste åra, ei auke i kapasiteten på 25 %. Kapasiteten på desse skipa er i gjennomsnitt 3 200 passasjerar.

Prisen for eit cruise har dei siste åra blitt mykje lågare enn tidlegare. Mange av cruisereiarlaga ha senka prisen for å nå nye kundegrupper, og satsar meir på å få auka omsetnad frå cruise gjesten medan dei er om bord i skipet. Dette oppnår dei gjennom billettsal, shoppingtilbod om bord, inntekter frå sal av alkohol, kasino, spa, underhaldning, nattklubbar, restaurantar og ikkje minst frå sal av utflukter i land.

9.2 Trendar, internasjonal cruisetrafikk

CLIA - Cruise Lines International Association, peiker særleg på følgjande trendar som er særleg framståande i den internasjonale cruiseindustrien:

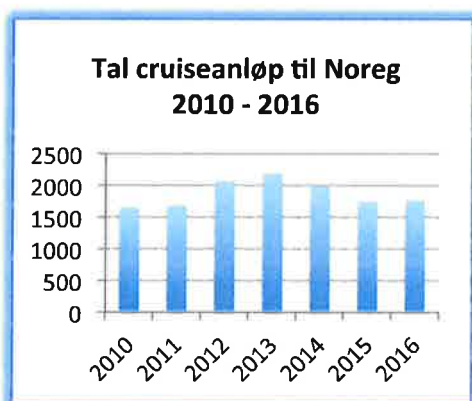
- Det kjem fleire skip og fleire moglegheiter å velje mellom. I dag er det om lag 470 cruiseskip som seglar globalt og berre i 2016 kjem det 27 nye skip.

- Nye skip er enten store skip på over 330 meter lengde eller det er mindre skip med kapasitet på 1 200 passasjerar eller mindre.
- Større skip krev større hamner og terminalar.
- Kortare cruise. 7 dagars cruise og ned til 5 dagars cruise er vanleg.
- Nye skip vert levert med moderne løysingar for å redusere luftureining, t.d. ved bruk av LNG.
- Asia er den regionen som veks snøggast når det gjeld cruise. Frå 2013 til 2014 auka tal cruisepassasjerar i Asia frå 775 000 til 1,4 mill.
- Dei fleste cruiseskip tilbyr i dag alle mogelege datatilbod om bord og god tilgang på trådløst nett. Fleire av reiarlaga har egne satellittar i bane for å gi cruiseskipa god dekning over alt der dei seglar.
- Skipa er reisemålet. Tidlegare var cruiseskipet mest sett på som eit transportmiddel til eit reisemål. No er skipet i seg sjølv eit reisemål med alle typar tilbod om bord som aktivitetar, shopping, teater m.m.
- Fleire reiarlag tilbyr no cruise med skip som blir over natta i nokre hamner slik at cruisegjestane får tid til å oppleve reisemåla meir enn dei timane dei ligg til kai på eit dagsbesøk.
- Cruiseindustrien er meir oppteken av utfordringar m.o.t. berekraftig utvikling og jobbar heile tida med nye og meir miljøvenlege løysingar for å redusere utslepp til luft og vatn.

9.3 Cruisemarknaden nasjonalt

Cruiseturismen til Noreg har vakse i om lag same takt som i Europa elles. I 2015 hadde Noreg 1 744 cruiseanløp og 2,5 mill. dagspassasjerar fordelt på 36 hamner og reisemål. Noreg er på lista over dei 10 mest besøkte cruisedestinasjonane i Europa. Det meste av cruisetrafikken til Noreg kjem i perioden mai-september.

Tal utanlandske cruiseturistar til Noreg har i perioden 2000 til 2014 auka frå om lag 200 000 til nær 600 000 passasjerar. Til samanlikning var tal utanlandske turistankomstar til norske hotell i 2014 om lag 3,3 millionar. Den gjennomsnittlege, årlege veksten har vore 9 %, men veksten har vore ujamn frå år til år. Frå 2011 til 2013 auka til dømes tal cruiseturistar med om lag 50%.



Tabell 1 Cruisetrafikk til Noreg, tal anløp og tal dagspassasjerar 2010-2016

I 2013 stadfesta Noreg sin posisjon som Europas 4. største cruisedestinasjon med 2 187 cruiseanløp og til saman 3 mill. dagspassasjerar. I 2014 og 2015 viste trafikken ein nedgang samanlikna med toppåret 2013. Det er venta at tal cruiseanløp skal auke frå 1 744 i 2015 til 1 765 i 2016.

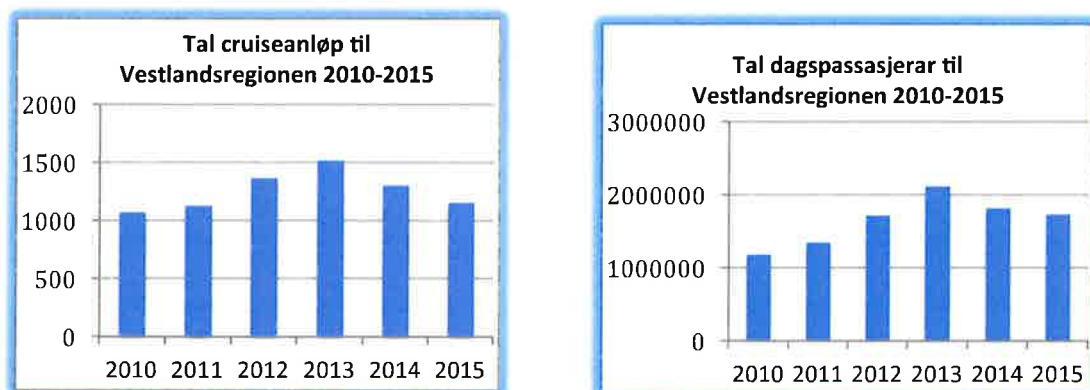
For 2016 ventar ein om lag 2 710 000 dagspassasjerar til Noreg mot 2 498 000 i 2015. Dette er ei auke på 8,7%. I 2023 hadde Noreg 2 996 000 dagspassasjerar. Ut i frå prognosane for 2016 er trafikken på veg opp att og nærmar seg toppåret 2013. Det er venta 2 710 000 dagspassasjerar til Noreg i 2016.

9.4 Cruiseturistane som kjem til Noreg

Sommaren 2014 gjennomførte Innovasjon Norge for fyrste gong, som ein del av den nasjonale Turistundersøkinga, ein analyse av turistar på cruiseferie i Noreg. Nokre av hovudkonklusjonane frå undersøkinga var:

- Cruiseturistane er i gjennomsnitt eldre enn dei landbaserte turistane.
- Cruiseturistane bestiller tidlegare og det er fleire som vitjar Noreg for fyrste gong.
- Å besøke dei norske fjordane er den viktigaste grunngevinga for å kome til Noreg.
- Cruiseturistar nyttar shoppingtilboda i land i mykje større grad enn dei landbaserte turistane.
- Cruiseturistar frå Sør-Europa har ofte barn med i reisefølgjet. Dette er ikkje vanleg blant cruisegjester frå USA og Storbritannia.
- Cruiseturistane besøker mellom 4 og 5 hamner som dagspassasjerar i løpet av eit cruise.
- Cruiseturistar som kjem til Noreg for å oppleve kulturelle aktivitetar har det høgste forbruket, medan dei som ønskjer fysiske aktivitetar har det lågaste forbruket.
- Cruiseturistar seier dei mest sannsynleg kjem tilbake til Noreg som cruisegjest dersom dei skal hit på ferie. Sannsynet for at dei kjem tilbake på landbasert ferie er låg.

9.5 Cruisetrafikk til Vestlandsregionen



Tabell 2 Cruisetrafikk til Vestlandsregionen. Tal anløp og tal dagspassasjerar 2010-2015

I 2015 hadde dei 17 cruisehamnane i Vestlandsregionen 1 153 cruiseanløp, ein nedgang frå 1 304 anløp i 2014 (-11,6%). Dette utgjør 66% av samla tal på cruiseanløp til Noreg. Høgste tal cruiseanløp i Vestlandsregionen var i 2013 med 1 515 anløp

Målt i tal dagspassasjerar hadde regionen 1 730 000 i 2015, om lag 81 000 mindre enn i 2014 (- 4,5%). Tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen utgjør 69% av alle dagspassasjerar til Noreg i 2015. Høgste tal dagspassasjerar i Vestlandsregionen var i 2013 med 2 111 000.

Møre og Romsdal er det største cruisefylket med 389 anløp og 603 000 dagspassasjerar, medan Hordaland er nr. 2 i regionen med 358 cruiseanløp og 514 000 dagspassasjerar. Deretter følgjer Sogn og Fjordane og Rogaland. Begge desse fylka auka cruisetrafikken frå 2014 til 2015 målt i tal dagspassasjerar, medan Hordaland og Møre og Romsdal hadde ein nedgang frå 2014.

Samla tal cruisetrafikk i Vestlandsregionen 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Møre og Romsdal	446	389	632 400	603 884
Hordaland	429	358	578 960	514 136
Sogn og Fjordane	260	242	329 680	332 647
Rogaland	169	164	270 500	279 256
Totalt	1 304	1 153	1 811 550	1 729 923
Endring		-11,6%		-4,5%

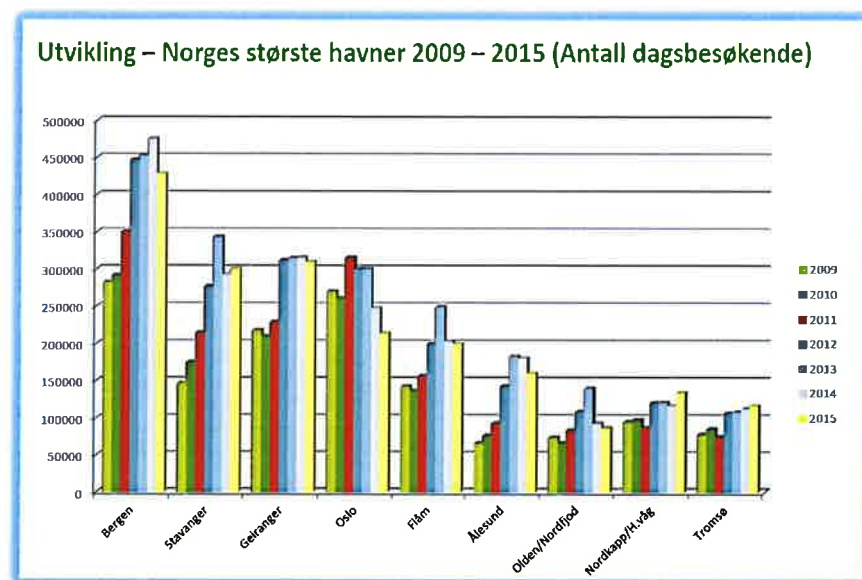
Tabell 3 Samla cruisetrafikk i Vestlandsregionen fordelt på fylka, 2014-2015

Rogaland er det minste cruisefylket i Vestlandsregionen med to cruisehamner. Stavanger har hatt ein sterk auke i cruisetrafikken de seinare åra og står for 90% av cruisetrafikken til fylket. Haugesund har etablert seg som cruisehamn etter å ha teke i mot dei første cruiseanløpa i 2013 og auka trafikken i 2015, mens tala for Stavanger viser ein liten nedgang. Trafikken til Rogaland auka frå 2014 til 2015 med om lag 9 000 dagspassasjerar. Rogaland hadde i 2015 ca. 9% av alle cruiseanløp i Noreg og om lag 11% av alle dagspassasjerar.

Hordaland hadde i 2015 til saman 358 anløp fordelt på 5 hamner/reisemål, og det meste av cruisetrafikken er knytt til 3 cruisehamner. Bergen er størst med om lag 84% av alle anløp i Hordaland. Bergen er også Noregs største cruisehamn og stod for 17% av alle dagspassasjerar til landet i 2015. Hordaland hadde ein nedgang i cruisetrafikken frå 2014 på 21 anløp og ein nedgang i tal dagspassasjerar på om lag 65 000 (-11%). Hordaland har 28,5% av alle cruiseanløp i Noreg og 20,5% av alle dagspassasjerar. Det er Bergen og Hardangerregionen som har alle cruiseanløp i Hordaland.

I Sogn og Fjordane er cruisetrafikken fordelt på 5 hamner, men med særs ulik fordeling. Flåm er størst med om lag 181 000 dagspassasjerar, noko som utgjer vel 50% av cruisetrafikken til fylket. Olden er nr. 2 med om lag 90 000 dagspassasjerar. Fylket hadde ei lita auke i tal dagspassasjerar frå 2014 på 1%, men ein nedgang på 18 cruiseanløp. Ser ein på Flåm var nedgangen frå 2014 på om lag 20 000 dagspassasjerar, og frå 2013 til 2015 var nedgangen på 50 000 dagspassasjerar. Nedgangen i Olden frå 2013 til 2015 var på om lag 41 000 dagspassasjerar, ein nedgang på 31%. Utviklinga i fylket dei 2 siste åra har vore nedgang i dei største hamnene og ein auke i dei mindre cruisehamnene i fylket.

Møre og Romsdal er det største av dei fire fjordfylka både i tal cruiseanløp og tal dagspassasjerar. 22% av alle cruiseanløp er i fylket og 24% av alle dagspassasjerar kjem til Møre og Romsdal. Cruisetrafikken er fordelt på 6 hamner i fylket der Geirangerfjorden (Geiranger og Hellesylt), er den klårt leiande med 179 cruiseanløp i 2015. Her må det presiserast at Geirangerfjorden består av 2 hamner; Geiranger og Hellesylt. Av 179 anløp til Geiranger var 105 anløp også til Hellesylt. Trass i ein nedgang i Geirangerfjorden på 24 anløp frå 2014 til 2015 har tal dagspassasjerar auka med 9 000. Ålesund har ein nedgang på 22 anløp, men her viser også tal dagspassasjerar ein nedgang på 32 000. Samla for fylket viser tala ein nedgang på 59 anløp og 28 000 dagspassasjerar i 2015.



Tabell 4 Noregs største cruisehamner, tal dagspassasjerar

9.6 Fordeling av cruisetrafikken i Vestlandsregionen

Av dei 17 hamnene i Vestlandsregionen som tek i mot cruiseskip finn vi m.a. dei 4 største cruisehamnane i Noreg: Bergen, Geirangerfjorden (Geiranger og Hellesylt), Stavanger og Flåm. To av desse hamnene er store byar med stor kapasitet og infrastruktur, medan to av hamnene er mindre bygder der cruisetrafikken er betydeleg meir synleg, gjer større inngrep i lokalsamfunnet og belastar lokal infrastruktur meir enn i større hamner og reisemål.

Spesielt i desse hamnene med stor trafikk er det viktig at ein får til ei best mogleg spreiding og fordeling av trafikken. Det gir redusert tal dagar med mange cruiseanløp og minskar tal cruisepassasjerar i land på same dag og i same tidsrom.

Når det gjeld Geirangerfjorden som består av Geiranger og Hellesylt spreier trafikken seg på desse to hamnene. Det normale er at når ein har eit cruiseanløp til Geiranger går om lag 30% av passasjerane i land i Hellesylt for å delta på ei utflukt og deretter gå om bord igjen i Geiranger. Med til dømes 3 000 passasjerar om bord i eit cruiseskip som går til Geiranger vil difor om lag 2 100 passasjerar gå i land i Geiranger, dei andre i går i land i Hellesylt. Når vi ser nærmare på cruisetrafikken til de fire største hamnene i dei travlaste månadene juli og august ser vi følgjande;

	Tal anløp juli-aug.	Maks. tal pass. pr. dag	Dagar utan anløp i juli-aug.	Spreiing ant. anløp pr. dag	Dagar med 1 anløp	Dagar med 2 anløp	Dagar med 3 anløp	Dagar med 4 anløp	Dagar med 5 anløp	Dagar m/ > 5 000 pass.
Bergen	93	11 042	7 av 62	0-6	24	12	6	8	6	17
Geiranger-fjorden	93	6 850*	14 av 62	0-5	20	15	10	3	1	17*
Stavanger	71	9 093	22 av 62	0-4	21	12	6	2	0	14
Flåm	65	5 940	12 av 62	0-3	33	16	1	0	0	3

* Talet er justert ned med 30% for anløp som inkluderer Hellesylt)

Tabell 5; Cruisetrafikken i dei 4 største hamnene i Vestlandsregionen, juli og august 2015

Bergen og Geirangerfjorden har like mange anløp i juli-august (93), medan Stavanger og Flåm har langt færre anløp i desse to månadene. Av dei 93 anløpa i Geirangerfjorden var 30 av desse berre til Geiranger medan 63 av anløpa vitja både Hellesylt og Geiranger. Det er stor skilnad på 93 anløp i Geirangerfjorden og i Bergen når ein tenkjer kapasitet i land, infrastruktur og verknad på lokalsamfunnet.

Bergen har det høgste maksimum-talet for passasjerar pr. dag med vel 11 000, medan Flåm har 5 940 som høgste dagtal. Stavanger har 9 000 cruisepassasjerar som maks. og Geirangerfjorden har 6 850 passasjerar pr. dag. Flåm har maks. 3 anløp på same dag, Stavanger har 4, Geiranger 5 og Bergen har opptil 6 anløp pr. dag.

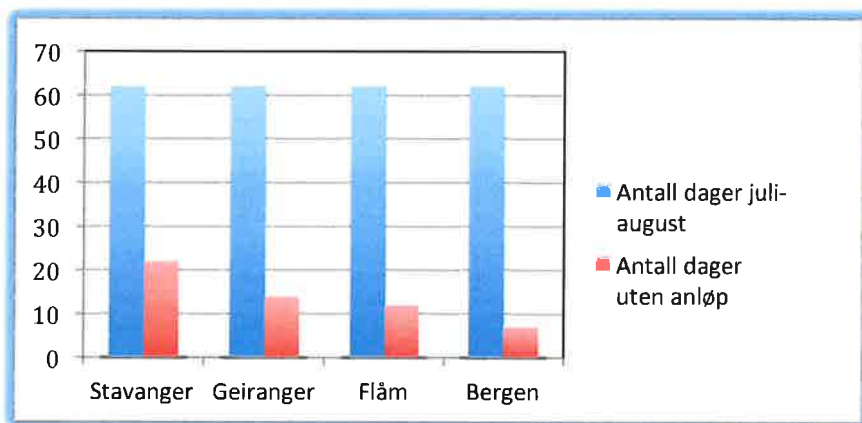
Bergen har 17 dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar, Geiranger har 17 dagar med tilsvarende, medan Stavanger har 14 og Flåm har berre 3 dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar på same dag. Det er interessant å merke seg at ei bygd som Geiranger har like mange dagar med meir enn 5 000 cruisepassasjerar som Bergen har i høgsesongen.

Tala frå Flåm visar at på 33 av alle dagar i juli-august har dei 1 anløp pr. dag (53%), 16 dagar (26%) har dei 2 anløp og berre 1 dag med 3 anløp. Det betyr at i 79% av alle dagar i juli-august har Flåm maks. 2 cruiseanløp pr. dag.

I Stavanger har dei 1 cruiseanløp i 21 av 62 dagar, dvs. i 34% av alle dagar. Byen har 2 anløp i 12 av 62 dagar (20%), 6 dagar med 3 anløp og 2 dagar med 4 anløp. Det betyr at i 54% av alle dagar i juli-august har Stavanger maks. 2 cruiseanløp pr. dag

Geiranger har 20 dagar med 1 anløp (32%), 15 dagar med 2 anløp (24%) og 10 dagar med 3 anløp (16%). Det betyr at Geiranger har 56% av alle dagar i juli og august med maks. 2 cruiseanløp.

Bergen har 24 av 62 dagar med 1 cruiseanløp (39%), 12 av 62 dagar med 2 anløp (19%), 6 dagar med 3 anløp og 8 dagar med 4 cruiseanløp. Det betyr at Bergen har 58% av alle dagar i juli og august med maks. 2 cruiseanløp.



Tbl. 6 Kapasitetsutnytting i høgsesongen i fire Vestlandshamner 2015

Når ein ser på utnyttinga dei 62 dagane i desse to månadene er det Bergen som har fordelt trafikken over flest dagar og med berre 7 dagar utan anløp. Flåm har 12 dagar utan anløp, Geiranger 14 dagar og Stavanger 22 dagar utan anløp. Det betyr at i Stavanger er 35% av kapasiteten målt i ledige dagar ikkje nytta, i Geiranger 22%, i Flåm 19% og i Bergen er berre 11% av kapasiteten ikkje nytta.

Det er ulike årsaker til den ujamne spreininga av trafikken. Reiarlaga kjem gjerne med ei bestilling av ein serie med turar, og hamnene må då seie ja til alle eller ingen. Nokre hamner ligg slik i seglingsplanen at dei gjerne er første eller siste hamn på cruiset og dermed får dei ofte spesielle vekedagar med fleire cruiseanløp. Eit cruise som startar i Southampton ein søndag har gjerne Stavanger eller Bergen som fyrste hamn, og då blir det ofte måndagar som er framkomstdag i Noreg. Slike forhold er i stor grad styrt av reiarlaga og deira seglingsplanar.

Dei ulike hamnene har ulik kapasitet og ulik praksis på korleis dei disponerer infrastrukturen, dvs. kai-kapasitet. Her er det også noko ulik oppfatning om handlingsrommet til den einskilde hamna i forhold til Hamne- og farvasslova når det gjeld såkalla mottaksplikt. Nokre hamner meiner dei må seie ja til alle førespurnader så lenge det er ledig kaiplass medan andre hamner har sett ei grense på tal skip og/eller passasjerar dei vil ta i mot på ein og same dag. Nokre hamner er også opptekne av å ha ledige dagar utan cruiseanløp og vil gjerne oppretthalde dette av omsyn til lokalsamfunnet.

Tala og den ulike praksisen tyder på at det er eit potensiale for ei betre spreining av trafikken dersom ein legg felles retningslinjer til grunn for dette, og dersom hamnene samla har ein felles praksis og styring med trafikken. Alle hamner kan ikkje ha same maks-tal på passasjerar og anløp, men det er fullt mogleg at alle hamner har ein medveten haldning til dette. Det kan setjast lokale avgrensingar på trafikken som står i forhold til hamna og reisemålet sin kapasitet og infrastruktur, og slik at ein også tek omsyn til lokalsamfunnet sitt behov og anna turisttrafikk som ein del av den heilskaplege vurderinga.

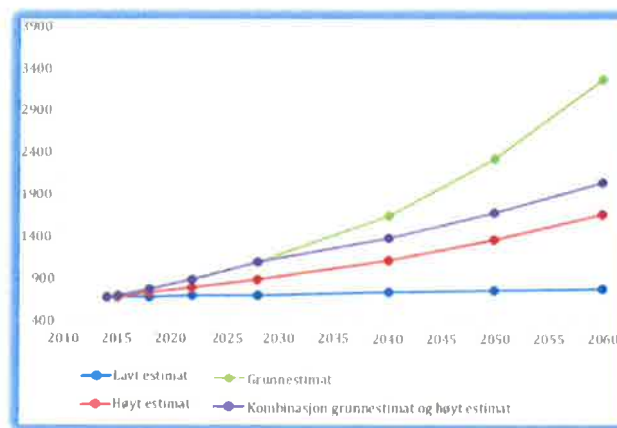
Avgrensa kapasitet for innkøst til dei mest trafikkerte cruisehamnane vil kunne vere ein flaskehals og ein regulerande faktor dersom ein har ein maks-grense for innkøst og passasjerar. Slike restriksjonar på trafikken kan få konsekvensar for andre mindre cruisehamner langs seglingsruta. Dersom ein ikkje får plass i t.d. Stavanger eller Bergen, kan ein oppleve at reiarlaga kansellerer heile cruiset, og vel andre konkurrerende destinasjonar. Det kan resultere i at ikkje berre Stavanger eller Bergen misser anløp, men også dei andre hamnene som var tenkt inn i seglingsruta. Slike konsekvensar må ein ta med i vurderinga og dette illustrerer igjen kor viktig det er med ein heilskapleg, koordinert og langsiktig plan for utvikling av cruiseverksemda i Vestlandsregionen.

10. PROGNOSE FOR 2016 OG FRAMOVER

I følgje Cruise Norway AS sine prognosar for 2016 ventar ein at cruisetrafikken til Noreg vil auke med 8,7% målt i tal dagspassasjerar frå 2 490 000 i 2015 til 2 710 000 i 2016, ein auke på 220 000 dagspassasjerar. Tal cruiseanløp til Noreg forventar ein vil auke til 1 765 i 2016, ein auke på 1% frå 1 744 i 2015.

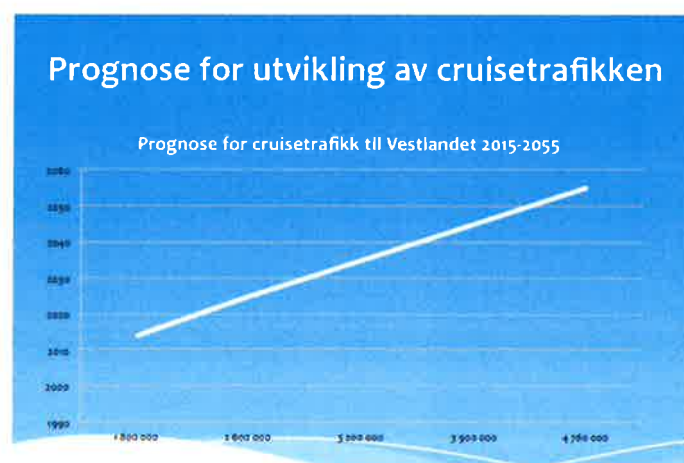
Det er venta at heile auken kjem på Vestlandet og i Trondheim. Ut i frå prognosane vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen auke med 12% til 1 972 000 i 2016 mot 1 730 000 i 2015. Tal cruiseanløp til Vestlandsregionen ventar ein vil auke i 2016 med 6,5% til 1 203 anløp, ein auke frå 1 153 i 2015.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) publiserte våren 2015 ein prognose på oppdrag frå Kystverket der ein såg på utviklinga av cruisetrafikken til Noreg fram til 2060. Her konkluderer dei med at det framleis vil skje ein vekst i cruisetrafikken til Noreg, men med ein lågare vekstrate enn det ein har hatt hittil. TØI presenterte 3 alternative estimat for vekst i perioden 2015-2060: eit "grunnestimat" med 2% årleg vekst, eit høgt estimat med 3,5 årleg vekst og ein kombinasjon av høgt estimat og grunnestimat for vekst i perioden 2015-2060. TØI konkluderer med at ei mogleg utvikling vil vere 3,5% vekst fram til 2028 og ein vidare vekst på 2% frå 2028-2060.



Tabell 7; Prognoser for cruisetrafikk til Noreg 2016-2060

Dersom ein legg denne prognosen til grunn vil tal dagspassasjerar til Vestlandsregionen bli dobla frå om lag 1 800 000 i 2015 til 3 600 000 dagspassasjerar i 2041. I 2047 vil ein passere 4 millionar dagspassasjerar til regionen.



Tabell 8; Prognose for utvikling av cruisetrafikk til Vestlandet 2015-2060

Dersom cruisetrafikken utviklar seg i samsvar med TØI sine prognosar står Vestlandsregionen framfor store utfordringar med den mottakskapasiteten ein har i dag, noverande infrastruktur og med omsyn til å kunne leggje til rette for ei berekraftig utvikling av cruisetrafikken. TØI meiner det er naudsynt å ta høgde for at cruisetrafikken vil halde fram å vekse og at ein i løpet av 25-35 års sikt vil kunne oppleve ei dobling av tal cruiseturistar til Noreg. Samstundes er dette prognosar og mykje kan endra seg i åra framover. Det er likevel grunn til å ha perspektivet om framhaldande vekst med i det vidare arbeidet med korleis ein skal planlegge for og styre utviklinga av cruisetrafikken til Vestlandsregionen i eit meir langsiktig perspektiv.

11. OMRÅDE FOR REGIONALE STRATEGIAR

Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulik karakter. Nokre problemstillingar kan best løysast lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Desse vil også kunne vere utgangspunkt for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetrafikken til regionen.

Vi drøftar her nokre viktige, strategiske område der ein på regionalt nivå, og saman med næringa kan utforme strategiar som støttar opp om dei overordna måla om ei berekraftig utvikling og auka lønsemd for den landbaserte reiselivsnæringa.

11.1 Berekraft

Det er eit klart mål om auka berekraft i norsk reiseliv. Eit berekraftig reiseliv handlar om å ta vare på natur, kultur og miljø, og å styrke dei sosiale verdiane rundt reiseliv og reiselivet si økonomiske levedyktigheit. Konkret meiner ein med dette minst mogleg utslepp, mest mogleg miljøvenleg åtferd på reisemålet, minst mogleg konflikt med lokalsamfunnet og størst mogleg økonomisk verdiskaping lokalt. I arbeidet for å bli berekraftige som region, hamn eller reisemål må ein fokusere og jobbe med alle desse tre dimensjonane då dei grip inn og påverkar kvarandre.

Auka berekraft i reiselivet oppnår ein berre gjennom tiltak i den einskilde reiselivsbedrifta og i destinasjonar. Nedanfor er ei tiltaksliste som følgjer prinsipp og kriterium for eit berekraftig reiseliv. Lista er utarbeidd av Innovasjon Norge med utgangspunkt i UNWTO (World Tourism Organization) sine prinsipp for berekraftig reiseliv og kan også tene som nyttige retningslinjer for utviklinga av cruiseturismen til Vestlandsregionen. Desse prinsippa er også lagt til grunn for vidare utvikling av reiselivet på Vestlandet, jf. «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020».

Bevaring av natur, kultur og miljø

1.Kulturell rikdom. Å respektere, vidareutvikle og framheve den historiske kulturarven, lokalsamfunnet, autentiske kultur, tradisjonar og særpreg.

2.Landskapet sin fysiske og visuelle integritet. Å bevare og vidareutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapet sin fysiske og visuelle integritet ikkje vert degradert.

3. Biologisk mangfold. Å støtte bevaringa av naturområde, dyreliv og habitat, og minimere øydelegginga av desse.

4. Reint miljø og ressurseffektivitet. Å minimere reiselivsbedriftener og turistane si ureining av luft, vatn og land (inkludert støy), samt å minimere generering av avfall og forbruk av knappe og ikkje-fornybare ressursar frå desse.

Styrking av sosiale verdiar

5. Lokal livskvalitet og sosiale verdiar. Å bevare og styrkje livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturar, tilgang til ressursar, fasilitetar og fellesgode for alle, samt unngå ei kvar form for sosial degradering og utnytting.

6. Lokal kontroll og engasjement. Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessentar m.o.t. planlegging, prosessar for avgjerder og utvikling av lokalt reiseliv.

7. Jobbkvalitet for reiselivstilsette. Å styrke kvaliteten på reiselivsjobbar (direkte og indirekte), inkludert lønsnivå og arbeidsforhold utan diskriminering ut frå kjønn, rase, funksjonshemningar eller andre faktorar.

8. Trivnad, tryggleik og opplevingskvalitet for gjestane. Å sørge for trygge og tilfredsstillande opplevingar som gir meirsmak for alle turistar uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemmingar eller andre faktorar.

Økonomisk levedyktigheit

9. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjonar gjennom lokal verdiskaping. Å sikre levedyktigheita og konkurransedyktigheita til reiselivsdestinasjonar i eit langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivet si verdiskaping i lokalsamfunnet, inkludert kva turistane legg att av verdiar lokalt.

10. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter. Å sikre levedyktigheta og konkurranseevna til reiselivsbedrifter i eit langsiktig perspektiv.

Reiselivsnæringa er oppteken av dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken til Noreg. Reiselivsnæringa, og med dette også cruisenæringa, påverkar lokal vass- og luftkvalitet, klima, natur og lokalsamfunn. Spørsmålet om i kva grad cruiseturismen til Noreg er berekraftig er sentralt i ein diskusjon som har spissa seg til den seinare tida. Reiselivsnæringa, som er ei næring med mange ulike aktørar, er usamde i spørsmålet. Diskusjonen der reiselivsnæringa, lokalsamfunn og miljøinteresser særleg tek del , er prega av mykje synsing og påstandar utan at det ligg føre god og objektiv dokumentasjon som byggjer på forsking. Dei fleste er likevel samde om at cruise ikkje er den mest berekraftige sektoren i norsk reiselivsnæring.

Ein ser no fleire døme på at dei store cruisereiarlaga formaliserar samarbeid med ulike miljøorganisasjonar og støttar arbeidet deira med kapital, men også med at dei set eigne mål for miljøarbeidet sitt der dei forpliktar seg til lågare utslepp, finansierer forskingsprosjekt, nyttar kortreist mat og leverandørar med miljøvenleg profil.

11.2 Reinare skipsfart og energibruk

11.2.1 Landstraum

I dei seinare åra har det vore mykje fokus på tilrettelegging av landstraum for cruiseskip. Med å bruke landstraum kan cruiseskipa slå av hjelpemotorar og dieselaggregat som produserer straum til naudsynte funksjonar om bord medan skipet ligg i hamn. Dermed unngår ein heilt utslepp av NOx, svovel, sot-partiklar og CO2. I Bergen står cruisekipa for om lag 3% av byen sitt samla, årlege utslepp av NOx, svovel og klimagassar.

Eit EU-direktiv frå hausten 2014 forpliktar medlemslanda å innføre landstraum innan 2025. Noreg har enno ikkje gjort tilsvarande forpliktingar, men Stortinget har bede Samferdselsdepartementet om å lage ein heilskapleg plan for auke bruk av landstraum i norske hamner. Denne planen skal m.a. seie noko om moglegheiter for finansiering og verkemiddel for å oppnå auka bruk av landstraum i norske hamner.

Det er framleis noko uklårt og manglande kunnskap om det eksisterer ein internasjonal standard for å nytta landstraum på cruiseskip. Fram til no har det vore ein amerikansk og ein europeisk standard slik at amerikanske cruiseskip ikkje har kunna nytte europeiske landstraumanlegg utan eigne, fordyrande konverteringsmodular. Då det er få landstraumanlegg i Europa, har amerikanske cruisereiarlag gjerne nytta skip utan mottak for landstraum i Europa og skip som kan ta i mot landstraum i USA, Canada og Alaska der ein krev at cruiseskip skal kunne nytte landstraum. Halve Hurtigruteflåten får i 2016 installert mottakssystem for landstraum og ber no norske hamner om å leggje til rette for å levere landstraum.

Dei store cruisehamnene er førebels avventande til å ta på seg store investeringar for å leggje til rette for landstraum. Dette har ulike årsaker. Det er i dag få cruiseskip som er bygde for å nytte landstraum, det er svært få hamner som tilbyr landstraum og ombygging av hamner til å kunne levere landstraum til cruiseskip er svært kostbart. I Bergen har ein førebels rekna kostnaden for å kunne levere landstraum til 2 cruiseskip samtidig til om lag 170 mill. kr. I Flåm har ein kostnadsrekna tilrettelegging for landstraum til om lag 65 mill. kr. Dessutan vil det for ein del hamner vere behov for utbygging av kraftliner, annan infrastruktur som kan transportere straum fram til kai og skip og område på kaia til tekniske installasjonar. Dette er investeringar som kjem i tillegg.

Cruiseskipa er om lag 80% av tida i sjøen, og landstraum vil ikkje ha noko effekt då. Vidare tek det tid å knytte seg på og av anlegga ved kai, og dette gjer at skipet må ha hjelpemotorane i gang 20-30% av tida ved kai. Cruisesesongen er 5-7 månader i Noreg, og dersom ein ikkje kan nytte landstraumanlegga til andre skip, vil dei vere ute av drift halve året.

11.2.2 LNG

Mange hevdar at landstraum er ein "gamaldags" løysing og at såkalla LNG-skip er det som vil dominere den moderne cruiseflåten i åra framover. LNG – (Liquid Natural Gas) er naturgass som vert kjølt ned til -162 grader og dette reduserer volumet med 600 gonger. Bruk av LNG reduserer utslepp betydeleg; NO_x vert redusert med 85%, der er ingen utslepp av svovel eller partiklar og klimautslepp vert også kraftig redusert. Skip som nyttar LNG treng heller ikkje skrubbarar for å reinse utslepp. Nye cruiseskip som vert leverte med LNG-drift kan segle inntil 16 dagar mellom kvar fylling, og LNG blir nytta både under segling og i hamn.

Nokre cruiseskip vert i dag bygde om for å kunne bruke både diesel og LNG, og nye skip som vert kontraherte i dag er i stor grad LNG-drivne. Til dømes har eit av dei store reiarlaga 4 skip under bygging for LNG-drift, og desse skal leverast i 2019 og 2020. Desse skipa vil ikkje etterspørje landsstraum, men heller moglegheiter for å få levert LNG. Nokre ferjesamband i Vestlandsregionen har i dag LNG-drivne skip og ferjene frå Vestlandet til Danmark er også LNG-drivne. Her kan det også vere nye moglegheiter for regionen dersom ein til dømes kan bli ein leverandør av LNG til cruiseskipa som kjem til Noreg. I dag finn ein tre mindre produksjonsanlegg for LNG i Vestlandsregionen, på Kollsnes, Karmøy og i Risavika.

11.2.3 ECA

IMO –International Maritime Organisation har vedteke særskilde reglar for utslepp av SO₂ og NO_x i spesielle sjøområde som har fått nemninga *Emission Control Areas (ECA)*. I 2011 blei fire sjøområde definerte som såkalla ECA-område: Austersjøen, Nordsjøen og den engelske kanal og kysten langs USA og Karibia. I desse sjøområda er det sett krav til svovelutslepp frå skip. I Nordsjøen gjeld krav om lågare svovelutslepp frå skip f.o.m 1. januar 2015, og kravet gjeld syd for 62. breddegrad, dvs. syd for Ålesund. Dette inneber at det er forbode å segle sør for Ålesund med drivstoff som inneheld meir enn 0,1% svovel. Fram til 31.12.2014 var grensa for svovelinnhald på 1%. Dette har naturleg nok ført til at svovelutslepp frå cruiseskip i Sør-Noreg er betydeleg lågare no enn før 1.1.2015. Dei nye reglane er også meint å skulle gjelde i resten av Noreg f.o.m. 2020. Cruisereiarlaga har tilpassa seg dei nye reglane hovudsakleg gjennom å installere såkalla skrubbarar, eller reinseanlegg, om bord i skipa.

Denne ordninga har berre vore gjeldande i 1 år og det ligg ikkje føre tal som seier noko om korleis dei nye reglane har påverka utslepp frå cruiseskip i norsk farvatn. Nokre hamner nyttar også ECA-reglane som grunnlag for å vurdere kor miljøvenleg cruiseskipa er og for å gje rabatt på hamneavgifter.

Miljøspørsmål knytt til cruisenæringa har også mykje med fart, distanse og omfang å gjere. I dei seinare åra har dei fleste cruise blitt kortare slik at gjennomsnittleg varighet for eit cruise til Noreg er 4,5 dagar. Fleire cruiseskip har også redusert farten når dei seglar innanriks i fjordane, og dette resulterer i mindre skader frå bølger frå skip, mindre bruk av drivstoff og lågare utslepp. Ein ser også ein klår trend mot at nye cruiseskip vert utstyrte med LNG-anlegg, dvs. at ein nyttar flytande gass som drivstoff for å unngå utslepp. Generelt er

cruisenæringa oppteken av nye teknologiske og meir miljøvennlege løysingar når nye skip vert bygde.

11.2.4 "People pollution"

Eit anna moment som også vert trekt fram er såkalla «people pollution». I dette legg ein at reisemål på einskilde dagar får så mange besøkande at ein ikkje har naudsynt infrastruktur til å ta unna mengdene. Dette igjen gjev uønskte lokale verknader av for mange gjestar på ein stad, for mange bussar, mykje kø på attraksjonar og dagsutflukter. I tillegg svekkjer dette Vestlandsregionen sitt omdøme som reisemål. I denne regionen er dette relevant både i store og små hamner. Til dømes har Eidfjord sett ei grense på 4 000 cruisegjestar pr. dag, Flåm har ei grense på 5 000 cruisegjestar pr. dag medan Geiranger opererer med skipslengder i meter som grensemål, fastsett i samarbeid med Kystverket. I Bergen har ein ikkje klare grenser, men ein har som retningsline at det helst ikkje skal vere meir enn 4 cruiseskip i hamna kvar dag. Andre hamner ser ikkje dette som eit problem då dei har få cruiseanløp og med god spreiding på anløpa.

Problemet med for mange besøkande på same stad til same tid heng også tett saman med at ein del populære cruisehamner også er populære reisemål, til dømes Flåm og Geiranger samt kystbyane i heile Vestlandsregionen. Dette gjer at det ikkje er berre cruisegjestane som er besøkande, men også ulike former for landbasert turisme, både individuelle og grupper. Det er ikkje uvanleg at ei bygd som Flåm har 50 bussgrupper innom bygda per dag, samstundes med at det er 2 cruiseskip i hamna. Flåmsbana frakta 780 000 passasjerar i 2015 og av desse var 180 000 cruisegjestar. I Geiranger reknar ein at bygda årleg har 300 000 cruiseturistar på besøk og 500 000 andre turistar som kjem med bil eller buss.

Omgrepet "people pollution" må ein difor vurdere i ein total samanheng og sjå på situasjonen for reisemålet i ein heilskap, der cruiseturistane utgjer ei stor gruppe av totalen. Dette illustrerer også behovet for betre spreiding av cruisetrafikken slik at ein unngår for mange dagar med overfolka bygder og byar. Ei heilskapleg reisemål- planlegging kan vere eit verkemiddel for å styre trafikken slik at den i størst mogleg grad vert tilpassa lokal infrastruktur og tolegrenser som forsterkar eit berekraftig reiseliv. Med heile 17 hamner i Vestlandsregionen er det også gode moglegheter for betre spreiding av trafikken.

Ein kan også tenkje seg at ein gjer objektive analyser for ein del utsette hamner der ein på regionalt nivå kjem med tilrådingar om grenser for anløp. Slike råd kan gjerast ved at ein ser på kva konsekvensar og effektar cruiseanløp har for bruk av infrastruktur på land i reisemåla og i nærliggjande distrikt.

11.3 Miljøforskning knytt til cruisetrafikk

Ureiningsproblema knytt opp mot cruisenæringa handlar i stor grad om utslepp av NO_x, SO₂, CO₂, partiklar til luft og handtering av avfall og avfallsvatn.

Vestlandsforskning har i fleire prosjekt studert utslepp av CO₂ og energiforbruk av ulike transportmiddel ved ulike ferieformer. Ein konklusjon frå studiane er at cruiseturisme kjem ut med det høgaste CO₂ utsleppet per passasjerkilometer samanlikna med fly, bil og buss.

Gjennomsnittleg utslepp knytt til framdrift for cruiseskip er 285 gram CO₂ per personkilometer, medan utsleppet frå buss er 52 gram CO₂ per passasjerkilometer.

Det direkte energiforbruket frå cruiseskip er 5 gonger høgare enn for ei tilsvarende reise med personbil med 2 personar, og 8 gonger høgare enn tilsvarende reise med turistbuss.

Konklusjonen til Vestlandsforskning er at cruiseturisme gir det høgaste energiforbruket og utsleppet av CO₂ per personkilometer samanlikna med fly, bil og buss. Når det gjeld klimaeffekten konkluderer Vestlandsforskning med at turisme basert på buss og personbil gir ein klårt lågare klimaeffekt enn cruise for samanliknbare reiser. Vidare konkluderer dei med at cruiseturisme er den ferieforma som er mest problematisk ut frå berekraft- og klimaomsyn.

Studiane til Vestlandsforskning vart gjort i 2011 og må difor sjåast i lys av dette. Dei siste 5 åra har det skjedd mykje på teknologifronten og saman med nye restriksjonar som m.a. ECA er det grunn til å tru at forskingsresultata ville vore annleis i dag. Dette er også noko av problemet knytt til cruisedebatten; det at ein ikkje har ny forskning og data som gir ei rett og oppdatert omtale av situasjonen i dag. Dette gjer også sitt til at cruisedebatten blir upresis og basert på ulike data. Når ein ikkje er samde om kva som er den verkelege situasjonen i dag er det særst vanskeleg å bli samde om korleis ein skal utvikle cruiseturismen i framtida.

Datagrunnlaget til Vestlandsforskning er 5 år gammalt, er dette er eit langt tidsrom når ein ser på dei teknologiforbetringane som har skjedd dei siste åra innafor cruiseindustrien, jf. ECA reglane og miljøforbetringar på ein del cruiseskip. Det gjer at det er behov for nye og oppdaterte fakta omkring utslepp og energiforbruk frå cruiseskip og andre transportmiddel knytt til feriereiser.

11.4 Verdsarvområde vestnorsk fjordlandskap og "Grøn Fjord 2020"

"Verdsarv" eller Verdas kultur- og naturarvstader (UNESCO World Heritage Sites) er eit program i regi av UNESCO for å ta vare på eit utval natur- og kulturstader på jorda. Stadene er valde på grunn av si spesielle kulturelle eller naturhistoriske betyding for menneska. Stadene utgjer UNESCO si liste over verdas kultur- og naturarvstader, som også sett krav om at verdsarv område skal vernast. I følgje verdsarvkonvensjonen er medlemslanda forplikta til å ta vare på og beskytte verdsarvstadene.

Verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap består av Geirangerfjorden og Nærøyfjorden Verdsarvområde med omland. Fjordlandskapa er Noregs einaste reine *naturarvområde* på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv, og er samstundes eit av våre fremste reisemål innan cruisesektoren. Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv vart oppretta saman med Nærøyfjorden Verdsarvpark som den lokale/regionale oppfølginga av UNESCO-konvensjonen.

"Grøn Fjord 2020" er ei samarbeidsrørsla som arbeider for å ta vare på og utvikle verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland på ein miljø- og klimavenleg måte. Målet er å skape berekraftig utvikling ved å ta i bruk dei beste klima- og miljøvennlege løysingane for

menneskeleg aktivitet i verdsarvområdet. "Grøn Fjord 2020" handlar om å gjere fjordarven til eit utstillingsvindaue for miljøvenleg teknologi. Prosjektet ønskjer å skape eit lite stykke klimavenleg Noreg midt i fjordlandskapet, og vere eit grønt førebilete for resten av landet og verda.

Nærøyfjorden Verdsarvpark er etablert kring Nærøyfjordområdet og vart stifta i 2008 av Sogn og Fjordane fylkeskommune og kommunane Aurland, Lærdal, Vik og Voss. Deira fremste mål er m.a. å vere pådrivarar for ei natur- og kulturbasert samfunnsutvikling med forankring i verdsarvstatusen til Nærøyfjordområdet, og ta vare på og verne om verdsarvverdiane gjennom utvikling og bruk. Mellom anna jobbar dei no med eit forskings- og utviklingsprosjekt knytt til etablering av ein 1. generasjons besøksforvaltningsplan for Vestnorsk fjordlandskap.

Desse områda er særleg sårbare og her må det stillast spesielle krav till utviklinga slik at ein ikkje reduserer den unike posisjonen som desse områda har i internasjonal samanheng. Ein må ikkje kome i den situasjonen at ein misser status som Noregs einaste reine naturarvområde på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv.

11.5. VERDISKAPING OG LØNSEMD

Ein rekkje granskingar og studiar på den økonomiske verdien av cruiseturisme har gitt ulike konklusjonar om kor mykje verdiskaping cruise tilfører den landbaserte reiselivsnæringa. Det er difor stor usemje om verdiskapinga til cruise, men også verdiskapinga sett i forhold til annan type reisetrafikk.

Cruiseanløp til norske hamner gjev ulike typar inntekter;

- Cruisepassasjerane sitt forbruk under opphald i land.
- Avgifter, vederlag og gebyr som cruiseskip betalar til hamnene.
- Kjøp av varer og tenester som skipa gjer frå lokale leverandørar i hamna/på reisemålet.

11.5.1 Forbruk under opphald i land

Sommaren 2014 gjennomførte Innovasjon Norge saman med SSB ein analyse av det økonomiske forbruket til cruiseturistar på cruiseferie i Noreg (Turistundersøkinga Cruise 2014). Dette er den nyaste cruisegranskinga som ligg føre der ein ser på cruisetrafikken si økonomiske betydning i Noreg. Det er difor naturleg å vise til denne undersøkinga når ein skal gjere greie for kor mykje cruisenæringa skapar av verdiar i Noreg.

Turistundersøkinga Cruise 2014 viser at cruiseturistar i Noreg har eit samla forbruk på om lag 12,1 milliardar kroner, og at om lag 2,3 milliardar kroner er direkte forbruk i Noreg. Det direkte forbruket er knytt til sal av aktivitetar om bord i cruiseskipa der ein reknar 50% av dette (1,15 milliardar) som omsetjing til norske verksemdar. Vidare reknar ein 1,15 milliardar i omsetjing frå kjøp av aktivitetar, billettar til attraksjonar, daglegvarer, handel i butikkar, restaurantbesøk, transport i land m.m.

Ein cruiseturist brukar gjennomsnittleg 860 kroner i land kvar dag. Tilsvarande tal for landbaserte turistar var 1 285 kroner. Kor mykje ein cruiseturist brukar i land varierer mellom dei ulike nasjonalitetane. Cruiseturistar frå Sør-Europa brukar mest med eit gjennomsnittleg forbruk på 1 460 kroner pr. dag, medan britiske cruiseturistar har det lågaste gjennomsnittlege forbruket på 605 kroner pr. dag.

Cruiseturistane brukte i snitt totalt 3 945 kroner på heile turen. Tilsvarande tal for landbaserte ferieturistar var 13 470 kroner. Hovudårsaka til den store skilnaden er at den landbaserte turisten brukar pengar på overnatting, noko cruiseturistane ikkje gjer.

Utflukter i land er ei viktig inntektskjelde for cruisereiarlaga, men også for dei som organiserer desse turane. Det er eit fåtal av norske operatørar som organiserer slike turar i dag. Ein ser også at utanlandske selskap no flyttar seg over i denne marknaden med utanlandske guidar og utanlandske bussar. Operatørane vert i større grad pressa på marginar frå cruisereiarlaga. Dette presset vert vidareført på dei lokale leverandørane i land som også oppnår mindre marginar på det dei leverer. Pris på ein aktivitet i land vert ofte tredobla i pris til kunden når den vert seld om bord frå cruisereiarlaget til cruisegjesten.

Dersom ein reknar eit gjennomsnittleg forbruk for kvar cruisepassasjer på 860 kroner i land pr. dag, kan ein anslå den totale økonomiske omsetjinga i land frå cruisepassasjerar til Vestlandet til å vere om lag 1,6 milliardar kroner.

Ei rekkje reiselivsverksemdar, til dømes innkvarterings- og serveringsverksemdar, hevdar at cruiseturismen ikkje medverkar til auka omsetjing og lønsemd, men heller representerer eit trugsmål mot verksemda deira. Nokre hotell, særleg i distrikta, hevdar at cruiseturismen overtek for den landbaserte turismen i større og større grad, og på den måten svekkjer trafikkgrunnlaget til distriktshotella og dermed også lønsemda deira. I tillegg hevdar dei at dette skjer på heilt ulike konkurransevilkår og på ein konkurransevidande måte.

Andre verksemdar, særleg innan attraksjons- og opplevingssektoren, er tvert i mot tydelege på at cruiseturismen er særleg viktig og avgjerande for deira verdiskaping og lønsemd. Også nokre hotell er positive til cruiseturismen fordi dei har ei plassering langs dei tradisjonelle rutene for utflukter i distrikta, og dermed får stor omsetjing frå cruisegrupper som har lunsj eller vert serverte på annan måte som en del av dagsturen.

Attraksjonar, opplevingsbedrifter, landoperatørar og til dels butikkar, er dei gruppene av reiselivsbedrifter som særleg har stor økonomisk glede av cruiseturismen. Når cruisegjestar går i land er det gjerne for å oppsøkje lokale attraksjonar og butikkar eller delta på ei utflukt. Fleire større attraksjonar og opplevingsbedrifter på Vestlandet har mellom 20-30 % av det totale besøket sitt frå cruisebåtane. Lokal verdiskaping er også i stor grad avhengig av infrastrukturen i den einskilde cruisehamna.

Marknaden for cruise er styrt av cruisereiarlaga. Produktet og produktutviklinga er i stor grad styrt av destinasjonane og hamnene i den grad dei ønskjer å utvikle produktet og vere attraktive for cruisereiarlaga. Prisen vert fastsett i kryssingspunktet mellom etterspurnad og tilbod. Så langt har dette i stor grad vore styrt av reiarlaga og operatørane. Noreg og Vestlandsregionen har vore ivrig på å tiltrekke seg flest mogeleg skip og passasjerar, og har

tenkt volum i større grad enn auka omsetnad og verdiskaping frå dei cruisepassasjerane som kjem i land. Mange lokale leverandørar er mindre bedrifter som i møte med store, profesjonelle reiarlag eller agentar ikkje når frem i forhandlingar og såleis ikkje oppnår dei prisane dei bør ha. Dette kan skuldast manglande kunnskap, forståing av mekanismar og at dei ikkje er god nok i å prise tenestene rett. Betre samhandling mellom aktørar og betre forståing av mekanismar kan vere nyttig for å betre leverandørane si posisjon her. I tida framover er det viktig å fokusere meir på lønsemd og verdiskaping enn på volum og nye rekordar. Utfordringa er korleis ein kan få auka lokal lønsemd frå kvar enkelt cruiseturist som kjem til regionen, meir enn stadig å hente inn nye og fleire cruisegjestar.

Eit døme på dette kan vere eit mål om å skape ein meiomsetnad på kr.50.- frå kvar dagspassasjer som kjem til Vestlandsregionen. Med ein prognose på 1 972 000 dagspassasjerar i 2016 vil dette utgjere ein meiomsetjing på 98,5 mill. kroner. Om ein gjer ein føresetnad om at dette er auka pris på tenester og produkt ein allereie sel i dag, vil dette ha stor innverknad både på lokal verdiskaping og lønsemd.

11.5.2 Avgifter, vederlag og gebyr

Cruisereiarlaga betaler ulike avgifter og vederlag ved anløp til norske hamner. Dei vesentlegaste avgifts- og vederlagskategoriane er anløpsavgift, kaivederlag, ISPS-gebyr og passasjervederlag. I tillegg betalar cruisereiarlaga også ein del andre avgifter og gebyr på nasjonal basis som losavgifter, sikkerheitsavgifter og NOx avgifter.

Samla avgifter, vederlag og gebyr som blei betalt inn frå cruiseanløp i 2013 til norske hamner, Kystverket og til NOx fondet var om lag 286 mill. kroner. Legg ein til grunn at Vestlandsregionen har 66% av alle cruiseanløp i Noreg, betyr dette at det frå cruiseanløp i Vestlandsregionen årleg vert betalt inn om lag 190 mill. kroner i avgifter og vederlag m.m.

Kjøp av varer og tenester som skipa gjer frå lokale leverandørar i hamna/på reisemålet utgjer også betydelige beløp. Dette er til dømes kjøp av bunkers, proviant, reparasjonar, renovasjon m.m. I Bergen har ein rekna at kjøp av varer og tenester utgjer om lag 110 mill. kroner kvart år.

11.6 Snuhamn

Å vere snuhamn vil seie at eit cruise startar og avsluttar i ei norsk hamn. I ei snuhamn byter cruiseskipa passasjerar, og til tider også mannskap. Fleire norske hamner har i nokre tilfelle fungert som snuhamn for cruiseskip. Ei rekkje av cruisepassasjerane som startar og avsluttar cruiset i ei norsk hamn nyttar gjerne høvet til å bli ein dag eller to ekstra. Dette aukar den lokale verdiskapinga då dei ofte bur på hotell, handlar, nyttar restaurantar og lokale opplevings- og attraksjonstilbod.

Det er to hovudtypar for snuhamn-anløp. Den eine kallar ein "Home port" der skipet startar og avsluttar cruiset i same hamn for deretter å byte passasjerar. Her kjem ofte passasjerane individuelt med fly til den staden cruiset startar. Den andre hovudtypen snuhamn er når skipet startar eit cruise i ei hamn og avsluttar cruiset i ei anna hamn der dei så byter

passasjerar. I slike tilfelle kjem passasjerane ofte samla med charterfly og vert transporterte direkte om bord i skipet. Slike snuhamn-anløp gir difor ikkje same positive effekt i land som den fyrste kategorien. Det er den fyrste typen snuhamn det er mest attraktivt å satse på.

Når reiarlaga skal satse på ei hamn som snuhamn stiller dei fleire krav. Det må m.a. vere ein flyplass i nærleiken med god nok infrastruktur og eit stort internasjonalt rutenett. Ein stiller også krav til hamna m.o.t. standard og kapasitet på passasjerterminalar, overnattingskapasitet, serveringstilbod og om hamna har gode tilbod på attraksjonar og opplevingar. Det å vere snuhamn handlar difor om meir enn gode hamnefasilitetar. Dette handlar om reisemålet si heilskaplege infrastruktur, attraktivitet og evne til å handtere slike operasjonar.

Fleire hamner i Vestlandsregionen og nokre hamner elles i landet gjer framstøytar mot reiarlaga for å bli vurderte som snuhamn. I fleire tilfelle har også nokre av hamnene i Noreg vore nytta som snuhamn, både med start og slutt av cruiset i same hamn, men også av den andre typen.

11.7 Destinasjonsbidrag

Det har frå fleire hald vore lansert forslag om å innføre ei form for *destinasjonsbidrag* som ei form for passasjeravgift frå kvar cruisegjest. Eit destinasjonsbidrag kan samanliknast med ordninga *kurtax* eller *citytax* som fleire land og byar har innført som ei avgift alle tilreisande må betale. Eit anna døme på avgift i reiselivet flyseteavgifta som Stortinget har vedteke og som er planlagt innført frå 1. april 2016. Dette er ei avgift som skal leggjast til alle flyavgangar frå norske lufthamner med ein sats på kr. 80 pr. passasjer, og som er rekna å gi staten 2 milliardar kroner i inntekt pr. år.

Nokre meiner ein at ei slik avgift skal krevjast inn lokalt og øymerkast dei reisemåla som krev inn avgifta slik at dei kan nytte denne til lokal utvikling av reisemålet. Nokre meiner at dette kan vere ein regional avgift medan andre meiner dette bør vere ei nasjonal ordning.

Ei avgift kan vere eit verkemiddel for å dempe veksten i trafikken samstundes som at cruisenæringa gjennom ei avgift bidreg til å betale for bruken av fellesgoda og for bruk av naturen, i staden for skattar og avgifter som annan reiselivstrafikk bidreg med. Truleg vil ein også oppnå at tal billege cruise går ned, og ein får ein større del betalingsdyktige passasjerar. Fleire attraksjonar og opplevingsverksemdar i Vestlandsregionen har ein stor del av inntekta si frå cruisetrafikk. Eit destinasjonsbidrag som resulterer i ein nedgang i cruisetrafikken vil kunne gje økonomiske problem for desse verksemdene.

Bruk av avgifter er heller ikkje ei heilt ny problemstilling innanfor cruise. I 2007 innførte Noreg som einaste land i verda den såkalla NOx-avgifta. Avgifta omfattar også cruiseskip som vitjar meir enn 1 hamn i Noreg. Dei fleste cruiseskipa er medlem i NOx-fondet og betalar kr. 4 pr. kilo NOx-utslepp. Det er rekna ut at i 2013 betalte cruisereiarlaga om lag 25 mill. kr. i avgift til NOx-fondet. Før avgifta vart innført i 2007 var det stor redsle for at denne særnorske skatten ville føre til at færre cruiseskip la turane til Noreg. Erfaringane så langt viser at innføringa av NOx-avgifta ikkje har redusert talet på cruiseskip som kjem til Noreg.

På Svalbard blei det også i 2007 innført ei miljøavgift på kr. 150 for alle tilreisande. Miljøavgifter er inkludert i prisen når ein kjøper ein flybillett eller eit cruise. Inntektene frå miljøavgifta tilkjem Svalbard sitt miljøfond, og vert nytta til å setje i verk gode prosjekt og tiltak med føremål å verne naturmiljøet på Svalbard.

Om ein innfører eit tilsvarande destinasjonsbidrag på dei 600 000 cruisegjestane som kjem til Norge kvart år og føreset ein nedgang på 20% i cruisetrafikken som følgje av avgifta på 150 kr, vil eit destinasjonsbidrag gje ei inntekt på 72 mill. kroner kvart år.

På Bermuda brukte ein avgift som verkemiddel for å redusere cruisetrafikken. Då avgifta vart introdusert tidleg på 2000-talet, var denne på 63 dollar per passasjer, men er no på 10-14 dollar, avhengig av sesong. Fleire andre destinasjonar i Karibia har liknande ordningar.

I Alaska innførte dei lokale styresmaktane i 2009 ei avgift på 50 dollar per passasjer. Dette resulterte i at cruisetrafikken til delstaten gjekk ned med 17 %. Dette var også samanfallande med den internasjonale finanskrisa, noko som kan ha hatt innverknad på tala. Seinare sette dei avgifta noko ned, men praktiserer framleis dette systemet i dag. Avgifta er meint å regulere nivået på cruisetrafikken samstundes som ein sikrar eit øyremerka beløp til lokale tiltak i regionen, finansiert av cruisepassasjerane. Vi finn også ein del døme på frivillige ordningar mellom hamner og reiarlag, der ordninga fungerer slik at miljøvenlege skip får lågare hamneavgift.

Spørsmålet om eit destinasjonsbidrag reiser fleire spørsmål som eventuelt må avklarast, som t.d. om dette er lovleg og om det er diskriminerande og urettferdig i forhold til andre typar turistar, og om den er i strid med EØS-reglane. Noreg innførte t.d. ein flyseteavgift på midten av 1990-talet som blei fjerna i 2001.

11.8 Omgrepa verdiskaping og lønsemd

Lønsemd og verdiskaping vert brukt om ein annan i diskusjonar omkring cruisetrafikken. Ein har også vore svært oppteken av å måle trafikken i tal anløp og dagspassasjerar og ikkje i lønsemd og verdiskaping.

For å kunne vere mest mogeleg presis og konkret i utgreiinga av den økonomiske verknaden av cruisetrafikken til Vestlandsregionen, vil det vere viktig å skildre næringa med økonomiske storleikar som verdiskaping og lønsemd. Med verdiskaping meiner ein summen av ei verksemd sitt økonomiske resultat og lønskostnadar. Dette er den verdiskapinga bedrifta bidreg med når ein kalkulerer med at lønningar vert betalte til lokal arbeidskraft. Verdiskaping handlar difor om det økonomiske bidraget til samfunnet medan lønsemd seier noko om den einskilde verksemda sitt økonomiske resultat. Begge desse omgrepa er meir talande enn tal anløp og tal dagspassasjerar.

Når ein skal legge opp ein strategi for dei neste 5-6 åra vil det vere vesentleg at det vert utarbeidd ein såkalla *nullpunkt-analyse* som gjev eit bilete av no-situasjonen med

utgangspunkt i verdiskaping og lønsemd. Dette finst det ikkje god nok dokumentasjon på i dag.

11.9 Infrastruktur

Med infrastruktur i cruisesamanheng meiner ein først og fremst dei tilhøva som må vere lagt til rette for å kunne ta i mot cruiseanløp. Ikkje alle hamner har tilpassa kai, og i desse hamnene vert det nytta tenderbåtar mellom cruiseskip og land. Ei cruisehamn må også kunne tilby tryggleik i høve til ISPS-forskrifter, effektiv passasjerhandtering og dei tenestene skipa treng medan dei er i hamn. Vidare må det vere tilgjengeleg ein infrastruktur som gjer at cruisepassasjerane kan ha nytte av eit besøk i land som til dømes eit attraktivt sentrum, attraksjonar, sjåverdigheiter, butikkar og tilbod om attraktive utflukter. Ei utbygging av hamnekapasitet må skje i eit heilskapleg perspektiv og må vurderast i forhold til den landbaserte infrastrukturen og dei avgrensingar denne set.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreining av trafikk, meir miljøvenlege tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ansvar for produktutvikling ligg i dag i hovudsak hos den einskilde verksemda. Reiselivsorganisasjonane har ikkje ansvar for produktutviklinga, men kan gi råd og innspel om kva som er viktig i forhold til å utvikle dei rette og bestseljande produkta og tenestene. Den einskilde bedrifta har i liten grad ressursar og kompetanse til eiga produktutvikling, og er i stor grad avhengig av offentleg medfinansiering og samarbeid med andre om produktutvikling.

Produktutvikling som kan bidra til sesongutviding, som kan vere med å spreie trafikken til fleire og tiltak som har ein berekraftig profil må prioriterast. Lokal infrastruktur og tenester som til dømes skilting, offentlege toalett, lokale og kvalifiserte guidar, elektriske tenderbåtar, sykkelutleige i land, "grøne turar" m.m. er også viktig. Ein kan vurdere om det skal setjast krav til reiarlaga og operatørane om at det skal nyttast lokalt autoriserte guidar. Nokre stader bør ein også vurdere om ein skal skape nye ikon (attraksjonar) som kan vere med å spreie trafikken slik at fleire får økonomisk nytte av cruisetrafikken og slik at ein unngår "people pollution".

12. TILRÅDINGAR FOR Å LUKKAST

Fleire aktørar i næringa peikar på manglande samarbeid. Ein saknar betre samarbeid og kommunikasjon mellom næringa og det offentlege, ein peikar på manglande samarbeid mellom ulike offentlege instansar og ein meiner det i fleire høve er for dårleg samarbeid mellom dei lokale hamnene, destinasjonsselskap, lokale leverandørar og operatørar.

Dei offentlege instansane bør også kunne samordna seg betre i heile regionen i spørsmål knytt til ferjedrift, vegstandardar, opne vegar, billeteringssystem, takstar, bussmateriell m.m. Særleg samferdslesektoren og reiselivssektoren bør samarbeide betre.

I nokre tilfelle meiner ein at hamnene har for mykje styring med kor mykje cruisetrafikk ein skal akseptere i hamna, at hamnene ikkje i stor nok grad ser på den heilskaplege kapasiteten

i reisemålet og at dei ikkje tek omsyn til infrastrukturen og kva som er berekraftig for reisemålet. Dermed får ein i nokre tilfelle ein ubalanse mellom kor mange cruisepassasjerar eit reisemål kan ta i mot og tal cruisepassasjerar som faktisk kjem i land.

Skal ein få til sesongutviding og cruisetrafikk på heilårsbasis må regionen vere attraktiv og tilgjengeleg heile året. For å få til dette treng ein betre regionalt samarbeid, betre samarbeid mellom det offentlege og næringa og auka forståing for reiselivsnæringa sine behov for å kunne levere eit konkurransedyktig landprodukt til cruisenæringa, også utanom sommarsesongen.

Spreiing av trafikken i tid og stad er særskild viktig i tida framover. Her har både hamnene, reiarlaga men også dei norske landoperatørane ei viktig rolle. Gjennom utarbeiding og planlegging av landprogram kan landoperatørane styre trafikken i stor grad og såleis medverke til betre spreiding og mindre opphoping av folk (people pollution). Hamnene har stort handlingsrom der ein kan nytte andre tider på døgeret og t.d. tilby tidleg anløp eller seint anløp for å spreie trafikken. Her bør hamnene sjå forvaltning av hamna i eit heilskapleg perspektiv der det er reisemålet sin samla kapasitet som må vere retningsgivande, og ikkje tal meter med kaiplass.

Ei avgift kan vere eit verkemiddel for å dempe veksten i trafikken samstundes som cruisenæringa gjennom ei avgift bidreg til å betale for bruken av fellesgoda og for bruk av naturen, i staden for skattar og avgifter som annan reiselivstrafikk bidreg med.

Ei avgift eller eit destinasjonsbidrag bør i tilfelle vere ei nasjonal ordning for å unngå at det blir konkurransevridande i forhold til andre regionar i landet. Spørsmålet bør i tilfelle greiast ut der ein ser på mogelege, nasjonale løysingar og kva konsekvensar ei slik ordning vil ha. Ein bør særskilt sjå på kva ein vil oppnå med ei slik ordning, om ordninga vil føre til redusert cruisetrafikk eller berre gje auka inntekter frå ein fortsatt aukande cruisetrafikk. Her kan Vestlandsregionen gå føre og ta initiativ til ei nasjonal utgreiing i denne saka.

Produktutvikling er eit viktig område for å skape auka lønsemd, lokal verdiskaping, spreiding av trafikk, meir miljøvenlege tilbod og fleire heilårlege arbeidsplassar. Ein strategi for Vestlandsregionen kan leggje til rette for produktutvikling gjennom eit målretta, regionalt reiselivsprogram. Her bør ein prioritere utvikling av landbaserte produkt som ikkje berre cruisepassasjerar kan ha nytte av, men som også kan seljast til andre typar tilreisande.

Vestlandsregionen kan ha stor økonomisk nytte av at fleire cruisereiarlag vel hamner i regionen som snuhamner, då dette gjev positive ringverknader både for den hamna/reisemålet der cruiset startar og for andre reisemål i regionen. På det viset skaper og sikrar ein lokale arbeidsplassar og får ein ut større økonomisk effekt frå cruiseskipanløp samanlikna med eit vanleg dagsbesøk. Spørsmålet om kor ein skal satse på snuhamn bør difor vere eit overordna ansvar for reisemålet, for kommunar eller som eit samla ansvar for heile Vestlandsregionen.

Skal Vestlandsregionen utviklast for ytterlegare cruiseturisme, må det planleggast for dette. Ringverknadene på land av auka cruiseturisme er store og sjølv om prognosane er usikre, er det mykje som talar for ein auke i cruisetrafikken som kanskje kan gje ei dobling av trafikken

om 25-30 år. Uansett om det skjer ein vekst i cruisetrafikken eller om ein vil dempe veksten er det behov for ei heilskapleg, koordinert og langsiktig planlegging. Utbyggingar og forbetringar av cruiserelatert infrastruktur som hamner, terminalar, veg- og flyplasskapasitet tek fleire år å planleggje og byggje ut.

13. SWOT-analyse

Sterke sider • Fjordane er det mest ettertrakta reisemålet i Norge. • 17 hamner som kan ta i mot cruiseskip med stor variasjon av tilbud i land. • Kjende byar og reisemål med lang erfaring og kunnskap om cruise. • Fleire innfallsportar til regionen med tanke på utvikling av snuhamn trafikk. • Stort potensial for betre lønsemd og lokal verdiskaping.	Svake sider • Ujamn fordeling av trafikken i sesongen og på årsbasis. • Ujamn fordeling av trafikken på dei 17 hamnene i regionen. • For dårlig lønsemd/verdiskaping for landbasert reiseliv frå cruise. • Opphoping, køar og for mange cruise gjestar samstundes i nokre cruisehamner. • For dårleg kunnskap om verknader og effektar frå cruisetrafikken. • For lite fokus på lønsemd samanlikna med volum og rekordar. • Aktørane i verdikjeda har for dårleg kunnskap om kvarandre.
Moglegheiter • Større fokus på kvalitet enn kvantitet kan gi auka lønsemd og verdiskaping for næringa. • Auka trafikk utanom høgsesongen og sesongutviding. • Betre spreiding av cruisetrafikken med lokale avgrensingar i overbelasta hamner. • Skape meir snuhamntrafikk gjennom ein eller fleire av kystbyane. • Stimulere til produktutvikling for å skape nye opplevingar og legge grunnlag for at fleire tener på cruise. • Betre infrastruktur og betre samarbeid i regionen opnar for meir trafikk utanom sesongen. • Nye forretningsområde kan utviklas der regionen kan bli leverandør til cruiseindustrien. • Cruiseanløp er føreseielege og gir god moglegheit for god planlegging, logistikk og utnytting av lokale ressursar. • Digital infrastruktur gjer det lettare for cruise gjestar å tinge direkte hos lokale leverandørar.	Trugsmål • For mykje cruisetrafikk kan gje store ulemper for lokalbefolkninga . • Vestlandsregionen sitt omdømme som naturbasert reisemål kan svekkas med rykte som overfylt og ureina område. • Uvilje mot å setje lokale avgrensingar i trafikken kan gi fleire negative verknader i nokre hamner. • Strid mellom land- og sjøbasert reiselivsnæring er uheldig for ei samla utvikling av reiselivsnæringa i regionen. • Ureining frå utslepp til sjø og luft kan påverke det totale reiselivsproduktet og svekke Fjord Norge som reisemål.

14. MÅL OG STRATEGIAR 2016 – 2020

Visjon

”Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar».

Hovudmål Cruise

Cruiseturismen i Vestlandsregionen skal utviklast som en del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen.

Delmål, verdiskaping

- Auka landbasert, lokale verdiskaping knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen.
- Auka marknadsdel av dei mest kjøpesterke og betalingdyktige cruisegjestene.
- Fleire heilårlege arbeidsplassar i regionen knytt til cruiseturismen.
- Utvide talet på lokale bedrifter som har økonomisk nytte av cruisetrafikken.
- Identifisere og utvikle nye næringar knytt til cruisetrafikken i regionen.
- Arbeide for at ei nasjonal ordning med ei fellesgode-finansiering frå mellom anna cruisepassasjerar vert greidd ut.

Strategiar, verdiskaping

- Arbeide for fleire snuhamnanløp i Vestlandsregionen. (R)
- Utarbeide ein nullpunktanalyse der ein greier ut verdiskapinga og lønsemda knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen. (R)
- Greie ut moglegheitene og potensialet for etablering av eit regionalt anlegg som kan forsyne cruiseskip og anna skipsfart med LNG eller andre framtidsretta drivstoffalternativ. (R)
- Konsekvensanalyse om destinasjonsbidrag frå cruise. (RN)

Delmål, miljø og klima

- Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.
- Cruiseturismen i regionen skal utviklast i samsvar med UNWTO sine 10 prinsipp for berekraftig reiseliv.
- Betre spreiding av trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.
- Få fram betre og meir oppdatert datagrunnlag og kunnskap om dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken, både regionalt og nasjonalt.

Strategiar, miljø og klima

- Profilere Vestlandsregionen som ein miljøbevisst cruisedestinasjon med høge krav i alle ledd der kvalitet vert prioritert føre kvantitet. (R)
- Utarbeide eit program med tilrådingar og retningslinjer for miljøfremjande tiltak som styrkjer cruisetrafikken som ein berekraftig del av reiselivsnæringa i regionen. (R)
- Greie ut om ein skal leggje til rette for landstraum eller anna form for energibruk i regionen. (RN)
- Påverke det nasjonale arbeidet for ei berekraftig utvikling av cruiseturismen i Noreg. (R)
- Greie ut om moglegheitene og behov for et regionalt mottak for avfall frå cruiseskip. (R)
- Utarbeide ein konsekvensanalyse om moglegheitene for å innføre ei miljøavgift for cruiseanløp i Vestlandsregionen eller nasjonalt. (RN)
- Stimulere til at fleire reisemål og bedrifter blir miljøsertifiserte gjennom ulike miljømerkingar. (R)
- Kartlegge og hente kunnskap frå "best practice"-reisemål som har lukkast med ei berekraftig utvikling. (R)

Delmål produktutvikling

- Auka konkurransekraft og attraktivitet i den mest kjøpesterke og lønsame delen av cruisemarknaden.
- Betre infrastruktur i regionen slik at næringa kan ta ut potensialet.
- Utvikling av cruise skal inngå som ein del av den samla reisemålsutviklinga i Vestlandsregionen der hamner, destinasjonsselskap og det offentlege samarbeider og legg til rette for ei berekraftig utvikling.
- Auka kompetanse og kunnskap om marknad, produktutvikling og berekraftig utvikling.
- Fleire heilårstilbod i regionen som også cruisetrafikken kan dra nytte av.

Strategiar, produktutvikling

- Utvikle ein modell for heilskapleg reisemålsutvikling av infrastruktur og marknadstilpassa produktutvikling. (R)
- Stimulere til utvikling av "grøne" reiselivsbedrifter basert på marknadskunnskap, kompetanse og lønsemd. (R)
- Få synleggjort dei moglegheiter for stønad som er tilgjengeleg for destinasjonar, bedrifter og andre leverandører i utvikling av produkt og kompetanse. (R)
- Vidareutvikle eksisterande og utvikle nye, berekraftige attraksjonar, aktivitetar og opplevingar. (R)

Generelle mål

- Arbeide for at det vert utforma ein nasjonal strategi for cruiseturisme i Noreg .
- Betre samarbeid mellom aktørar i cruisenæringa i heile regionen.
- Sikre god beredskap for å takle uønskte hendingar knytt til cruisetrafikken i regionen.

Generelle strategiar

- Skape ei felles forståing og praksis knytt til Hamne- og farvasslova. (N)
- Etablere eit regionalt nettverksamarbeid i Vestlandsregionen der både fylke, kommunar, hamner, destinasjonsselskap og næringa deltek. (R)
- Koordinere dei ulike fagfelta i kvar fylkeskommune internt og etablere eit tettare Vestlandssamarbeid for å styrke ei felles, regional oppfølging av mål og strategiar.(R)
- Vurdere den nord-norske modellen for eit regionalt cruisesamarbeid.(R)

Vedlegg;

Cruisetraffikk til Rogaland 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Stavanger	159	145	262 500	252 000
Haugesund	10	19	8 000	27 256
Totalt	169	165	270 500	279 256
Endring		-4 (-2%)		+ 8 756 (+ 3%)

Cruisetraffikk til Hordaland 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Bergen	323	276	442 759	430 603
Eidfjord	65	50	94 040	57 593
Ulvik	25	23	36 254	23 302
Rosendal	13	7	4 532	1 541
Jondal	1	2	109	1 097
Odda	2	0	1 268	0
Totalt	429	358	578 962	514 136
Endring		-71 (-17%)		- 64 826 (-11%)

Cruisetraffikk til Sogn og Fjordane 2014-2015				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Flåm/Aurland	149	132	203 882	181 196
Olden	72	55	92 865	88 738
Skjolden	21	21	25 319	37 687
Vik	14	18	6 000	18 077
Gudvangen	0	16	0	6 949
Florø	4	0	1 618	0
Totalt	260	242	329 684	332 647
Endring		- 18 (-7%)		+ 2 963 (+1%)

Cruisetraffikk til Møre og Romsdal				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2014	2015	2014	2015
Geirangerfjorden	203	179	301 174	310 000
Ålesund	129	107	175 901	143 485
Molde/Åndalsnes	93	74	142 589	129 424
Kristiansund	21	27	12 743	21 080
Totalt	446	387	632 407	603 989
Endring		-59 (-13%)		28 418 (-4,5%)

Sak 35/16

Landstrøm for supplyfartøy og cruiseskip

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

Bakgrunn

Stavanger Bystyre behandlet den 29.02.16 sak 29/16 Stavangerregionen Havn IKS' «Styrets melding til eierne 2015». Det ble gjort følgende vedtak:

«Saken tas til orientering.

Miljøprofilen til Stavanger Havn IKS bør forsterkes, og det planlegges og utredes for landstrømtilkobling for cruiseskip i tillegg til supply-båter.»

Følgende oversendelsesforslag ble sendt rådmannen:

- rådmannen retter en henvendelse til nasjonale myndigheter om å påbegynne arbeidet med å fastsette standarder for nybygging av skip slik at disse kan kobles til landstrøm
- rådmannen undersøker om andre havner stiller krav til utslipp og eventuelt å vurdere hvordan slike lavutslipp vil kunne utformes for Stavanger

Oversendelsesforslagene ble behandlet i Kommunalutvalget (KU) 26.04.16 som del av sak 54/16. Rådmannens kommentar i saksframlegget var følgende:

«Det vil i løpet av våren 2016 bli lagt fram en egen sak der ulike problemstillinger om landstrøm vil bli vurdert.»

KU vedtok enstemmig rådmannens forslag.

Styret i Stavangerregionen Havn IKS (SRH) er blitt holdt løpende informert om administrasjonen sitt arbeid med kartlegging og mulig etablering av landstrøm. I nærværende sak gis en oppsummering og status i dette arbeidet.

Miljøprofil til SRH legges fram i sak 36/16.

Generelt

Foretakene

Det er Stavangerregionen Havnedrift AS (SRHD) som ivaretar drift av havneanleggene og anløp av fartøy for morselskapet SRH. SRHD ivaretar også for Stavanger kommune og SRH den strategiske utviklingen og drift av cruisetrafikken til Stavanger. Anders Bang-Andersen har, med bakgrunn i flere tiårs interesse for cruisebransjen, de siste ca 10 årene bidratt til cruiseutviklingen i Stavangerregionen. Først som informasjonssjef og cruiseutvikler i Stavanger kommune og de senere årene som ansatt i SRHD.

Miljøtiltak

Det har i flere år vært et stort internasjonalt engasjement for at transporten som går på sjø skal redusere miljøavtrykket. En av de viktigste internasjonale konvensjonene for marint miljø er MARPOL (marine pollution), med formål å minimalisere utslipp i sjø.

IMO (International Maritime Organisation) har fastsatt direktiver om maksutslipp av SO₂ og NO_x i noen sjøområder som er merket som ECA (Emission Control Areas). Nordsjøen er et slikt område. Her er det satt krav til maks svovelutslipp på 0,1% fra 2015, som tidligere var 1%. Det har medført at

en del cruiseskip som seiler på Stavanger har installert renseanlegg, som gjør at utslippene nå er blitt betydelig lavere.

EU sitt direktiv fra 2014 om at alle havner skal tilby landstrøm innen 2025 kan legge premisser for norske havner. Direktivet er ikke tatt inn i Norge enda, men Samferdselsdepartementet arbeider med en plan for hvordan en skal imøtekomme dette.

Sjøfartsdirektoratet sitt miljøarbeid koordineres med IMO, og har i tillegg til ECA-regelverket utgitt «Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger». Sjøfartsdirektoratet er kontrollmyndighet for saker som fremmes av MARPOL, og kan gi pålegg og gebyrer til fartøy ved regelbrudd.

Flere interesseorganisasjoner viser et stort og viktig miljøengasjement, knyttet blant annet til cruisetrafikken. Også fra politiske hold er oppmerksomheten økende.

Imidlertid er det meget diskutabelt om de løsninger flere presenterer vil vise seg å være anvendelige. Det er neppe langsiktig å møte fremtidens miljøutfordringer, med fortidens løsninger.

Cruisestrategi for Vestlandsregionen

De fire fylkeskommunene på Vestlandet; Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane samt Møre og Romsdal, har gjennom Vestlandsrådet utarbeidet utkast til *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020*. Høringsinnspill og høringsutkast legges fram som sak 34/16. Høringsutkastet til cruisestrategien inneholder god informasjon om cruisebransjen, om aktørene og regelverket i bransjen og miljø. Noe av den miljørelaterte informasjonen er tatt inn i nærværende sak.

Standarder for landstrøm og tilgjengelighet

De tre internasjonale standardiseringsorganene ISO, IEC og IEEE er blitt enige om standarder både for høyspent og lavspent landstrøm. Cruiseskip krever høyspent fra 1 000 volt og høyere. For supplyfartøy kreves det lavspent, 440 eller 690 volt. Dette er svært ulike type anlegg både teknisk og kostnadmessig. Det er også ulike bakenforliggende forhold knyttet til disse to maritime næringene, som påvirker etterspørselen etter tilkobling til landstrøm.

Det er få havner i verden som tilbyr landstrøm til cruiseskip. Både i Stavanger og mange andre havner kreves det nye kraftlinjer og annen infrastruktur for å levere den nødvendige kapasiteten.

Det er få cruiseskip som kan koble seg til landstrøm, og på disse skipene er det fortsatt ulike tilkoblingsadaptere. Det savnes en felles standard.

Av cruiseskipene som anløper Stavanger havn i 2016 er det trolig 4-5 skip som kunne koblet seg til landstrøm.

Det er landstrøm tilgjengelig på alle kaiene til SRH i Stavanger, Mekjarvik og Risavika. De aller fleste fartøy har 60 Hz frekvens, mens strømmettet i Norge har 50 Hz. De to veteranskipene som ligger fast på Strandkaia har 50 Hz frekvens og er tilkoblet landstrøm. Det gjelder også for hurtigbåtene til Norled og Rødne, samt Norleds ferger.

Som selvfinansierende foretak må investeringer som gjøres av SRH gi en netto positiv kontantstrøm innen en viss tid og være lønnsomme. For å gjennomføre investeringer i landstrømanlegg uten at det

skal gå på bekostning av øvrig virksomhet må det per i dag tilføres støttemidler, som det kan søkes om hos Enova.

Daglig leder i SRHD, Odd Bjørn Bekkeheien, gav den 28.04.16 statusrapport til Stavanger kommune Bymiljø og utbygging, vedlagt som bilag 1. Noe av innholdet her oppsummeres nedenfor.

Landstrøm for supplyfartøy

Samarbeidsprosjekt med andre havner

SRH var i 2014-2015 med i et kartleggingsarbeid for landstrøm med fem andre havner i Norge hvor hovedfokus var lavstpent landstrøm til supplyfartøy. Det var engasjert en ekstern prosessleder.

Det ble først kartlagt potensialet for en reduksjon av miljøutslipp med forutsetning av at 60% av supplyfartøyene kan benytte landstrømanlegget innen 10 år etter etablering.

Det ble videre gjort en overordnet kostnadsvurdering, der ett uttakspunkt med senere mulighet for to uttak ble priset til kr 9,3 mill. En utvidelse til to punkter var planlagt mot slutten av en 10-års periode, der total anleggsinvestering for to uttak til supplyfartøy ble beregnet til ca kr 16,6 mill.

Tre av de seks havnene trakk seg etter utredningen og før anbudsutsendelse, hvor en av dem var havnen som opprinnelig var valgt som pilothavn for anbudsutsendelse. SRH påtok seg deretter oppgaven som pilothavn og la landstrømetablering for supplyfartøy ut på anbud. Fire anbydere leverte tilbud.

Når leverandør var valgt, kom det inn klage av en slik karakter at SRH måtte engasjere advokat. Det ble besluttet å avlyse konkurransen i juni 2015. Det er hittil ikke utlyst ny anbudskonkurranse.

Nye typer landstrømanlegg

I tiden etter anbudskonkurransen har SRH holdt seg orientert om etableringer av landstrøm i andre havner og nye tekniske løsninger.

Landstrømanlegg for supplyfartøy er i stadig utvikling, og en av de nye løsningene er mobilt anlegg. Dette og andre løsninger som er under utvikling har flere fordeler, blant annet en lavere investeringsbelastning, bedre mulighet for å kunne tilby landstrøm på flere kaier og mindre grad av skjemmende anlegg på land.

SRH arbeider for tiden med kartlegging av muligheter med etterfølgende anbudsutlysning.

Landstrøm for cruiseskip

Cruiseturismen er økende internasjonalt, og det forventes stabil vekst i Europa.

Det observeres en enighet i cruisenorge om at miljøavtrykket fra cruiseturismen preges av mye synsing og påstander uten at det foreligger god og objektiv dokumentasjon.

Vestlandsforskning har i 2011 utført kartlegging av cruisetrafikkens miljøpåvirkning, og det synes å være enighet om at dette er udatert informasjon.

Miljøforbedringer

Cruisebransjen gjør en betydelig innsats for å finne og implementere tiltak og teknologi for å lette miljøavtrykket til cruiseskipene. Selv om en må anta at et strengere regelverk og avgifter har påvirket til dette, er ingen grunn til å betvile bransjens genuine interesse for å finne gode, anvendelige løsninger.

Første generasjon nye skip med forbedret miljørettet teknologi som er sjøsatt gir 90% reduksjon av utslipp. Bruk av LNG som drivstoff og eksosvaskesystemet scrubbers installert i skipet bidrar med dette. Alle de store rederiene får bygget skip med ny teknologi, og det er et stadig økende antall cruiseskip under bygging. Ved årsskiftet var det 49 skip under bygging fram til 2021, nå er det økt til 60 skip innen 2024.

I tillegg til de tekniske anlegg på skipene, så har også seilingsfarten påvirkning på utslipp. Det observeres at skipene har redusert farten innenriks, som medfører lavere utslipp.

Som omtalt under Generelt tilbyr få havner i verden landstrøm til cruiseskip fordi det kreves svært høy investering, og derfor også medfører høye årlige faste kostnader. Relativt få cruiseskip kan benytte landstrøm, og det er en liten andel av total driftstid at skipet kan drives av landstrøm.

Det viktigste bidraget for å minke cruiseskipenes miljøavtrykk vil være å fokusere på å redusere utslipp mens skipene er underveis, dels ved bruk av renere drivstoff og dels ved rensing av gjenværende utslipp. Slike løsninger vil i tillegg også redusere miljøavtrykket den forholdsvis korte del av driftstiden cruiseskipene ligger i havn.

Cruisebransjens miljøutfordringer løses bedre til havs enn i havn.

Infrastruktur landstrøm og andre energikilder

Framføring av stilstrekkelig strømkapasitet til kaien er en kostnad som må tas inn som en del av en investeringen i landstrøm for cruise. Det forventes at Lyse vil kreve fullt anleggsbidrag for slik infrastruktur, ettersom det ikke er sannsynlig at en slik spesifikk infrastruktur kan belastes alle strømkunder over nettleien.

SRH har for en tid tilbake kartlagt sammen med Lyse hvor en kan hente strømkapasitet for cruiseskip. Det er flere kilometer fra sentrumshavnen, og vil være en svært omfattende gravejobb.

Det må også tas med i betraktningen at når tilbud av landstrøm i havnen skal være et miljøtiltak, har det liten hensikt dersom det ikke kan garanteres at strømmen er produsert på rent vis, som for eksempel vannkraft.

Det antas at det vil kunne være utfordringer med bruk av strøm til cruiseskip i forhold til forventet innkjøp. København Havn har i sin utredning av landstrøm for cruiseskip vurdert det slik at innkjøpssystemet for slike tidvis store volum av strøm vil kunne medføre straffegebyrer dersom forbruk overstiger forhåndsbestilt mengde. Strømlleverandøren ser seg nødt for å ha et system for forhåndsbestilling slik at ikke strømnettet i området kollapser når cruiseskip ligger til kai.

Internasjonalt etableres det i økende tempo tilbud for fylling av LNG (liquid natural gas) i havner, enten fra stasjonære fyllestasjoner eller fra skip/lekter. I Norge tillater nå Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) fylling av LNG samtidig med at det er gjester i skipet. Bruk av LNG reduserer utslipp betydelig; hvorav NOx reduseres med 85% og det er ingen svovelutslipp.

Med en av verdens ledende LNG produsenter i Risavika ligger det godt til rette for tilbud av LNG i Stavangerregionen. Etter hvert vil det fremkomme hensiktsmessige løsninger for fylling av LNG mens

skipene likevel ligger ved kai, tilsvarende det som i dag tilbys mht tradisjonelt drivstoff til cruiseskip i Stavanger.

Biogass, hydrogen, metanol og batteriteknologi er også andre alternativer til energi som er under sterk utvikling i skipsfarten.

Med mindre det pålegges bruk av landstrøm er det grunn til å tro at rederiet velger den energiformen som er mest lønnsom for skipet. Faktisk bruk av landstrøm vil derfor sannsynligvis være utsatt for priskonkurranse.

Sett i lys av at investeringer i høyspent landstrøm anlegg vil ha en svært lang nedbetalingstid svekker det troverdigheten til at dette vil være en lønnsom investering, samme hvem som står bak finansieringen.

Erfaringer fra andre havner

SRH/SRHD har god erfaringsutveksling med andre havner, både i Norge og utlandet, og har svært godt kontaktnett med aktørene i cruisebransjen.

På oppdrag fra Enova har DNV-GL gjennomført en undersøkelse om markedsgrunnlaget for landstrøm i Norge. Rapporten konkluderer med at potensialet er størst i Bergen, etterfulgt av Oslo og Stavanger.

Bergen Havn

Bergen Havn har bygget et lavspent landstrøm anlegg for supplyfartøy. Det er få fartøy som kan benytte anlegget, og nedgangen i oljenæringen har bremsert opp ombygging av skip til å kunne bruke landstrøm, slik som forespeilet av bransjen. Bergen havn ser allikevel for seg å fortsette utbyggingen av landstrømtilbud, blant annet til Hurtigruten. De søkte Enova om kr 170 mill. i støtte til dette. SRH har forstått det slik at de fikk avslag på denne søknaden.

Oslo Havn

Oslo Havn har bygget et høyspent landstrøm anlegg for Color Line sine to skip. Total investering ca kr 23 mill.

De har også utredet at en løsning for levering av landstrøm til to cruiseskip, som viser en kostnad på ca kr 110 millioner kroner for anlegget på landsiden. Da er ikke etablering av høyspent kabelanlegg for fremføring av tilstrekkelig strøm mengde tatt med, fordi dette allerede er lagt fram til kaien.

Kristiansand Havn

Kristiansand Havn har bygget et høyspent landstrøm anlegg for Color Line sine to skip. Det er nylig etablert landstrøm til supplyfartøy og rigger fra en mobil container. Det vil ta tid for å komme opp tilfredsstillende brukstid på tilbudet til offshore næringen.

Tromsø Havn

I forbindelse med bygging av ny terminal i sentrum har en sett på muligheten for å føre opp et landstrømanlegg for fiskeflåten, mindre fartøyer og Hurtigruten. Cruiseskip vil ikke kunne tilbys landstrøm ved anlegget i sentrum pga kapasitetsbegrensning på kraft i byen.

To havner i Møre og Romsdal

Ett tilkoblingspunkt for cruiseskip er kostnadsberegnet til hhv. ca kr 89 mill. og kr 92 mill.

København Havn

København Havn konkluderer med at investering i landstrøm for cruiseskip krever stor grad av offentlig tilskudd. Investering i et anlegg for ett skip med mulighet for utvidelse for to uttak er beregnet til nær nkr 100 mill i 2015.

Den samfunnsøkonomiske nytteverdien er beregnet til kun å være ca halvdelen av anleggsinvesteringen sett over en 30 års periode med 4% i kapitaliseringsfaktor.

Investeringen vurderes også å ha høy risiko ettersom det er stor usikkerhet til netto kontantstrøm; usikkerhetsfaktorer i etterspørsel etter høyspent landstrøm.

Oppsummering

Det har i lengre tid vært et sterkt politisk press på å etablere tilbud om landstrøm for cruise og supplyfartøy i Stavanger Havn. Det synes å være en allmenn oppfatning i politiske miljøer at tilbud om strømtilkobling på kaien er den beste løsningen for å redusere miljøavtrykket fra cruisetrafikken.

For landstrømtilbud til cruiseskip må behov for svært høye investeringsbeløp og utfordringer med tilførsel av tilstrekkelig strømkapasitet vurderes opp mot nettotiden et cruiseskip vil benytte seg av landstrøm; både det enkelte skip og totalt antall av de anløpende skip.

Administrasjonen i SRH **anbefaler at det ikke skal vurderes landstrøm for cruiseskip nå**. I følge høringsdokumentet for *Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020* er landstrøm for cruiseskip både prematurt og foreldet i forhold til den teknologiske utviklingen som cruiseindustrien selv driver fram. Bransjen er i full gang med en transformasjon av skip som gir betydelig mindre miljøavtrykk uten bruk av landstrøm, der blant annet gassdrevne skip og egne rensesystemer om bord (scrubbere) gjør skipene betydelig mer miljøvennlige i 100% av driftstiden.

Som selvfinansierende selskap må SRH være tålmodig i påvente av at ny teknologi utvikles, som både øker bærekraften for miljø og næringen. Det må fokuseres på smarte, lokale løsninger for å oppnå et tilfredsstillende miljøavtrykk og god verdiskapning.

Cruiseskip bygges for bruk i internasjonalt farvann og seilinger på flere land. Det vil derfor ikke være hensiktsmessig å innføre særregler for nasjonen eller for lokale havner.

Staten bør ta ansvaret for å påvirke til fortsatt miljøbesparende utvikling. Aktører i bransjen hevder at staten bør ta ansvar for måling av utslipp av de ulike fartøyene på sjø og sammenligne med transport på land, slik at videre tiltak baseres på riktig kunnskap.

Fylkeskommunene kan også bidra til felles innhenting og samordning av kunnskap om muligheter, både som pådrivere og premissgivere for cruiseindustrien som påvirker norsk farvann og norske havner. Det må være en koordinering med statlig styrende organer, slik at ressursbruken blir effektiv og fornuftig.

Interesseorganisasjoner og destinasjonsselskaper som møter cruisebransjen på ulike arenaer bør være nyttige budbringere begge veier.

Med Vestlandsrådets cruisestrategi har SRH tro på at Vestlandet er på god vei til samordning av overordnede strategiske mål, og at kommende tiltak fra denne felles strategien vil bidra til at den enkelte kommune og havn kan forvente at cruiseindustrien vil fortsette en utvikling som både er miljøbesparende og økonomisk forsvarlig for cruisenæringen og havner.



Det har vist seg at det lønner seg å være tålmodig i forhold til landstrøm for supplyfartøy. SRH ser at det nå er under utvikling flere typer anlegg. Arbeidet med kartlegging av muligheter pågår med plan om etterfølgende anbudsutlysning.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Stavangerregionen Havnedrift AS

Odd Bjørn Bekkeheien
Daglig leder

Anders Bang-Andersen
Cruiseutvikler

Vedlegg:

Statusrapport av 28.04.16 fra SRHD til Stavanger kommune, Bymiljø og utbygging

Landstrøm i Stavanger havn

- **Status pr.28.april 2016**

Stavangerregionen Havn var i 2014 – 2015 med i et landstrømprosjekt sammen med Kristiansund og Nordmøre Havn IKS, Oslo Havn KF, Hammerfest Havn KF, Flora Havn KF og Karlsund Havnevesen IKS.

Prosjektet som var initiert av Kristiansund og Nordmøre havn var delt inn i to faser og hadde hovedfokus på landstrøm til supply skip. Alle deltakende havner, unntatt Oslo havn var havner langs kysten som har hyppige besøk av supply skip. Et konsulent firma, aPoint var engasjert til å lede prosjektet.

Fase 1 som gikk på kartlegging i de enkelte havnene ble gjennomført.

Det ble blant annet kartlagt energipotensialet for lavspent landstrøm < 1kV og gjennomført en enkel økonomianalyse for de seks samarbeidende havnene.

Potensialet for reduksjon av miljøutslipp ble beregnet og for Stavanger så ble potensialet beregnet til 3284 CO₂-ekvivalenter og 46,6 tonn NO_x.

Realistisk potensiale for landstrøm i de seks havnene er 14 GWh, for Stavanger 4,855 GWh basert på 84 unike skip.

Det forventede realistiske potensialet forutsetter at 60 % av skipene som besøker havnen kan ta landstrøm i løpet av 10 år etter etableringen av anlegget.

Investeringsbehovet i Stavanger havn ble antatt å være på 9,345 mill kr for år 1.

I dette lå 1 stk landstrøm container som inneholder uttak til 2 kaiplasser a`1MVA, transformator, frekvensomformer, safetyloop og annet nødvendig teknisk utstyr.

Antall kabeldispenser er tilpasset utviklingen i antall forventede driftstimer for hver havn, for Stavanger ble der tatt med 1 kabeldispenser. Kabeldispenser nr. 2 var tenkt kjøpt inn i år 7. Investeringsbeløpet etter 10 år var beregnet til ca. 15,6 mill.

I disse investeringstallene lå ikke fremføring av tilstrekkelig strøm til de aktuelle kaiene.

Hammerfest og Flora Hamn valgte å avslutte prosjektet etter fase 1.

Fase 2 var opprinnelig planlagt med felles anbud for alle havnene men for å unngå eventuelle utfordringer med reglene for offentlige anskaffelser og fortsatt ha mulighet for samlet søknad til Enova, arbeidet aPoint ut fra at fase II skulle avsluttes med **enkelt vise samtidige anbud** for alle havnene. I videreføringen av prosjektet over i fase 2 skulle etter planen Kristiansund og Nordmøre Havn IKS være pilothavnen som gikk ut på anbud med prosjektet.

Kristiansund og Nordmøre Havn meddelte imidlertid at de valgte å legge anbudsprosessen på is inntil videre. For å komme videre i landstrømprosjektet var det en forutsetning at en havn påtok seg oppgaven med å gå ut på anbud med prosjektet.





Landstrømprosjektet hadde som nevnt fokus på lavspent landstrøm til supplyskip. Havnedirektøren i Stavanger så det som naturlig at Stavangerregionen havn, som en havn med veldig mange anløp av supplyskip, overtok oppgaven som pilothavn gjennom å legge prosjektet ut på anbud.

Anbudsdokumenter ble utarbeidet av firma aPoint og anbudet ble lagt ut på Doffin fredag 14.november 2014. Der ble gjennomført en felles anbudsbefering på Strandkaien den 24.november og representanter fra 8 forskjellige firma var møtt opp.

Der var 8 firma som viste interesse for anbudet men ved anbudsfrist så var der bare fire ulike leverandører som leverte tilbud.

Anbudsåpning ble gjennomført 3.februar 2015 kl.10.30 i aPoint sine lokaler i Kristiansund. Avklaringsmøter med de tre «beste» tilbyderne ble avholdt 5.mars 2015 og etter møtet måtte alle leverandørene svare på spørsmål/uklarheter belyst i møtet og i referat fra møte.

Alle leverte innen tidsfristen og aPoint gjorde så sin vurdering og vektet tilbudte priser og gjorde sin vurdering av kvaliteten på beskrivelsen i forhold til tildelingskriteriene. Meddelelse om valg av leverandør ble sendt til alle tilbyderne den 17.april 2015 og det ble gitt en frist til 4.mai 2015 med å komme med eventuell klage på valget.

Ved klagefristens utløp var der komt inn to klager og den ene klagen var av en slik karakter at Stavangerregionen havn (SRH) måtte engasjere advokat.

Advokat engasjert av SRH vurderte saken og det viste seg at anbudsgrunnlaget utarbeidet av aPoint inneholdt noen uklarheter og ufullstendigheter.

Etter en grundig gjennomgang av anbudsgrunnlag, tilbud og annen korrespondanse så var der to alternativer til videre saksgang som vi måtte vurdere.

1) Gjenåpne forhandlingene 2) Avlyse konkurransen og kunngjøre en ny konkurranse.

Vår advokat anbefalte oss å gå for alternativ 2. Avlyse konkurransen og kunngjøre ny konkurranse. SRH fulgte rådet som ble gitt og brev med meddelelse om avlysning ble sendt alle tilbyderne den 10.juni 2015.

Hva har så skjedd etter avlysningen av landstrøm prosjektet?

Representanter fra havnen har deltatt på Landstrømseminar i Bergen og åpning av Bergen havn sitt lavspent landstrøm anlegg 16 – 17.juni 2015.

Til stede på Green Port Kongress i København 7 – 9.oktober 2015.

Deltatt på miniseminar om landstrøm under KS Bedrift havn sitt faglige forum i Tromsø 12 – 13.november 2015.

Der har blitt gjennomført møter med flere lokale og internasjonale leverandører av landstrømanlegg. Konklusjonen fra disse møtene er at der er en stadig utvikling når det gjelder landstrøm løsninger og vi sitter igjen med et inntrykk av at der er et spesielt fokus på å finne gode mobile løsninger.



Mobile løsninger vil kunne gi stor fleksibilitet og medføre at den samme landstrømløsningen (containerløsningen) kan benyttes på flere av havnens kaier.

Et alternativ som har blitt skissert når det gjelder mobile løsninger er å "outsource" hele landstrøm delen. En slik løsning vil ha flere fordeler og en av de største fordelene vil være at havnen slipper å investere mange millioner i landstrømutstyr som pr i dag kun kan benyttes av et fåtall fartøy. Andre fordeler er at landstrømcontaineren(e) lagres hos leverandør og plasseres på kaien de gangene det er skip som trenger / har bestilt landstrøm.

Vi kan da opprettholde «rene» kailinjer som er en stor fordel med tanke på cruisetrafikken der vi må ha tilstrekkelig plass for landganger, avfalls og forsyningsluker.

Løsningen med å "outsource" landstrøm har blitt informert om til styret og tilbakemeldingene er positive i forhold til å jobbe videre med å utrede en slik landstrømløsning.

Der er påbegynt et arbeid med å utarbeide nødvendige anbudspapirer for en mobil landstrøm løsning og målet er å kunne sende anbudspapirene ut i månedsskiftet mai –juni.

Status i andre havner:

Oslo Havn fikk sitt første landstrøm anlegg på Hjortneskaia høsten 2011 for Color Line sitt skip «Color Magic» I 2012 så kunne også "Color Fantasy" kople seg til landstrømanlegget. Hjortneskaia er Color Lines kai, og benyttes kun av dem.

Av den totale investeringen på ca. 23 mill så kom 5,7 mill som støtte fra Transnova og Enova mens Color Line dekket ca. 15,2 mill av investeringen.

Landstrøm anlegget som forsyner Color Line sine to skip er et høyspent landstrøm anlegg.

Høyspent er fra 1000 volt og oppover og skip som krever høyspent er blant annet cruiseskip og store passasjerferger.

Lavspent er 440 volt, 690 volt – opp til 1000 volt. Skip som behøver lavspent er hovedsakelig offshore og frakteskip.

Alle de tre internasjonale standardiseringsorganene ISO, IEC og IEEE er blitt enige om standarder både for høyspent og lavspent landstrøm. Høyspentstandarden ble vedtatt i juli 2012 mens standard for lavspent tilkobling, det vil si under 1000 volt, ble vedtatt i 2014.

Ut fra de vi kjenner til så har ikke Oslo havn foretatt noen ytterligere landstrøm utbygginger.

Kristiansand havn tok i november 2014 i bruk et høyspent landstrøm anlegg som forsyner Color Line sin Superspeed med strøm fra land. De positive erfaringene med landstrømanlegget på fergeterminalen var hovedbegrunnelsen for at Kristiansand Havn høsten 2015 utvidet tilbudet til offshorefartøy og rigg i opplag. Anlegget som er en mobil container løsning kan levere opp til 1200 kVA er utstyrt med omformer og transformator for å muliggjøre tekniske tilpasninger til flere typer skip.





Men ikke før 21.januar 2016 lyktes det i å få det første skipet, - og da supply skipet «Siem Daya» til å koble seg til landstrømanlegget.

Kristiansand havn har også løsninger for å kunne kople rigger i opplag til landstrøm.

Kristiansand havn har også søkt Enova om tilskudd til enda en mobil container løsning. Søknaden er på 4 millioner.

Bergen Havn satte den 17 juni 2015 i drift et landstrømanlegg på Skoltengrunnskaaien. Landstrømanlegget er et lavspent anlegg som kan levere inntil 500 kVA til supply skip. Ved idriftsettelse av landstrømanlegget så var det bare ett skip, «Skandi Vega», som var klargjort for å benytte lavspent-koblingen. Flere rederier har sagt at de vil gjøre klar skipene sine, men oljenedturen har foreløpig bremsset takten. I følge informasjon som vi har innhentet så er der i dag kun to supply skip i tillegg til «Skandi Vega» som er bygget om for å kunne benytte lavspent tilkoplingen i Bergen havn.

Bergen havn har søkt Enova om støtte til videre utbygging av landstrøm i Bergen havn. Der søkes om 170 millioner til blant annet landstrøm for Hurtigruten, flere uttak til supply og høyspent landstrøm til cruise.

På oppdrag fra Enova har DNV-GL gjennomført en undersøkelse om markedsgrunnlaget for landstrøm i Norge. Rapporten konkluderer med at potensialet er størst i Bergen, etterfulgt av Oslo og Stavanger.

Bergen anser landstrøm til Hurtigruten som neste «steg» i landstrøm utbyggingen. Hurtigruten som har Bergen som oppstarts havn for nordgående skip er godt i gang med å klargjøre 5 av skipene til å kunne ta i mot landstrøm.

Stavangerregionen havn

Hva har Stavangerregionen havn å tilby når det gjelder landstrøm?

Stavangerregionen havn har tilgjengelig landstrøm på alle havnens kaier i Stavanger, på begge kaiene i Mekjarvik i tillegg til offshore og Utenriksterminal kaiene i Risavika.

Spenningen på landstrøm skapene er på 3x230 volt og/ eller 3 x400 volt med en frekvens på 50Hz og med en kapasitet på inntil 125 Ampere.

Strømnettet i Norge har en frekvens på 50Hz mens en stor del av skips flåten har 60Hz.

Det at havnene må installere store frekvens omformere «kompliserer» og fordyrer investeringskostnaden på landsiden.

Men noen fartøy har frekvens på 50Hz:

I Vågen ligger «Gamle» Rogaland og «MS Sandnes» og begge fartøyene er til enhver tid tilkopleet landstrøm.

Hurtigbåtene til Norled og Rødne som ligger til kai ved Jorenholmen og Kjerringholmen utenom seilingsrutene (i hovedsak kveld og natt) er også tilkopleet landstrøm.





Norled sine ferger som ligger til kai på natt og kveld kopler seg også som oftest til havnens landstrøm anlegg.

I Mekjarvik har der flere ganger blitt koplet opp landstrøm til rigger og andre fartøy som har vert inne til kai for mindre vedlikehold / modifisering.

Landstrøm til cruise skip:

Dei store cruise havnene er foreløpig avventende til å ta på seg store investeringer for å legge til rette for landstrøm. Dette har ulike årsaker. Det er i dag få cruise skip som er bygde for å benytte landstrøm. Det er svært få havner i verden som tilbyr landstrøm og ombygging i havner for å kunne levere landstrøm til cruise skip er svært kostbart.

Det vil for en del havner være behov for utbygging av kraftlinjer og annen infrastruktur som kan transportere tilstrekkelig strøm frem til kai og skip.

Et cruiseskip bruker strøm tilsvarende 1500-2000 norske leiligheter.
En ferge bruker strøm tilsvarende 500 norske leiligheter.

Cruise skipene er om lag 80% av tida i sjøen og landstrøm vil ikke ha noen effekt da. Videre tek det tid å knytte seg på og av anlegga ved kai, og dette gjør at skipet må ha hjelpemotorene i gang 20-30% av tida ved kai.

Mange hevder at landstrøm er en »gammeldags» løysing og at cruise skip med LNG drevne motorer vil dominere cruiseflåten i åra fremover.

Bruk av LNG reduserer utslipp betydelig; NOx vert redusert med 85% og der er ingen utslepp av svovel eller partikler og klimautslepp vert også kraftig redusert.

Noen cruiseskip vert i dag bygde om for å kunne bruke både marin diesel og LNG og nye skip som vert kontraherte i dag er i stor grad LNG drevne.

Et av verdens stor cruise rederi har 4 skip under bygging som skal ha LNG drift.
Disse 4 nye skipene skal leveres i 2019 og 2020.

Stavanger 28.april 2016

Odd Bjørn Bekkeheien



Sak 36/16

Miljøprofil og miljøplan



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 36/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/62

Saksbeh.: EH
Innstill. dato: 29.02.2016

Miljøprofil og miljøplan

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	36/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner miljøplan 2016-2017 for Stavangerregionen Havn.»





Bakgrunn

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) har i Strategiplan for 2015-2017 som mål å tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Stavanger Bystyre behandlet den 29.02.16 sak 29/16 Stavangerregionen Havn IKS' «Styrets melding til eierne 2015». Det ble gjort følgende vedtak:

«Saken tas til orientering.

Miljøprofilen til Stavanger Havn IKS bør forsterkes, og det planlegges og utredes for landstrømtilkobling for cruiseskip i tillegg til supply-båter.»

Miljøprofil

En god miljøprofil har betydning for SRH fordi det er

- Viktig for eierne
- Viktig for omdømme
- Viktig for nåværende og fremtidige kunder nasjonalt og internasjonalt

SRH ønsker å ha en mer synlig miljøprofil med et innhold som forplikter. Det er ønskelig å strekke seg mot en god internasjonal målestokk.

Miljøplan

Miljøplanen er ment som et arbeidsdokument, som er sterkt forankret i ledelsen. Samtlige ansatte i SRH skal kjenne Miljøplanen, og den skal være fast på agendaen i driftsmøter.

En avkortet versjon blir lagt ut på hjemmesiden til SRH.

Miljøplanen skal være en del av eksisterende Strategiplan 2015-2017, og vil følge samme oppdateringsgrunnlag.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Eivind Hornnes
Salgs- og markedssjef

Vedlegg:

Miljøplan 2016-2017



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

Visjon:

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

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN
**Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og
miljøriktige tjenester**

Miljøplan 2016-2017

HVEM

Vi skal ha et bevisst forhold til vår miljøpåvirkning, sterkt forankret i ledelsen

HVA

Vi skal begrense klimapåvirkning, redusere ressursbruk og lokal miljøpåvirkning

HVOR

Vi skal legge til rette for effektive og miljøriktige tjenester på alle våre havneanlegg

HVORDAN

Vi skal bevisstgjøre og følge vår miljøplan, både internt og eksternt



Målområder	Ansvar	Tiltak / ressurser	Oppstart	Fremdrift rapporter	Bekreft utført
Miljøstyring	ME/OBB	- Tilpasse miljøpolitikk/plan til eierkommuner - Konkurransesevne, effektivitet og forbedret miljøprofilering/tilrettelegging - Deltakelse på GreenPort etc - Forebyggende vedlikehold og forbedringsarbeid	2016	Driftsmøte	
Energi	OBB/PH	- Kartlegge Energiforbruk - Utrede energibesparende tiltak - Søke Enova midler - Iverksette energibesparende tiltak på havneanlegg	2016	Driftsmøte	
Klimautslipp	ALLE	- Ved anskaffelser vektlegge miljøvennlige alternativ - Rabattere skip med miljøvennlig teknologi	2016	Driftsmøte	
Landstrøm skip	OBB	- Kartlegge alternativer - Utlyse anbudskonkurranse for landstrøm offshore fartøy	2016	Driftsmøte	
Støy	TA	- God oppfølging - Utfører målinger - Strategisk støykartlegging	2016	Driftsmøte	
Avfall	TA/OBB	- Avfallsplan - Øke sorteringsgrad - God skilting og funksjonelle avfallsstasjoner	2016	Driftsmøte	
Beredskap	ABN	Gjennomføre jevnlige beredskapsøvelser	Kontinuerlig	Driftsmøte	
Anskaffelse	ALLE	Ha et bevisst forhold til hvordan anskaffelser kan påvirke miljøavtrykket	Kontinuerlig	Driftsmøte	

Sak 37/16

**Risavika - Handlingsplan rapport
risikostyring**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 37/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/27

Saksbeh.: ABN
Innstill. dato: 10.04.2016

Risavika - Handlingsplan rapport risikostyring

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	37/16	25.05.2016	

Forslag til vedtak:

«Styret vedtar fremlagt handlingsplan for SRH sin tolkning av rapport om helhetlig risikostyring i Risavika.»



Bakgrunn

Sola kommune har sammen med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Rogaland brann og redning (RBR) kartlagt risikoforhold i nærings-, industri- og havneområdet i Risavika. I november 2015 fremla de rapporten «Risavika – helhetlig risikostyring i områder med forhøyet risiko».

- Stavangerregionen Havn har som en av mange bedrifter med tilknytning til Risavika, deltatt i spørreundersøkelse, øvelse, og samtaler med «grupperingen» som bidrar til grunnlaget for rapporten.
- I rapporten pekes det blant annet på Stavangerregionen Havn som en viktig aktør og medspiller for bedre sikkerhet i området.

Hovedelementer i oppfølging av rapporten « Risavika – helhetlig risikostyring i områder med forhøyet Risiko» for SRH/SRHD:

- Rapporten peker blant annet på at virksomhetene må tydeliggjøre egen beredskapskapasiteter og behov, og i fellesskap gjennomføre en beredskapsanalyse for hele området.
- Rapporten anbefaler også at det etableres et sikkerhets- og beredskapsforum i Risavika, som kan være en fast møteplass der alle virksomheter samt kommunen og brann – redningstjenesten inviteres til å delta, og at dette følges opp av R-SSB
- Videre anbefales det at der utarbeides en evakueringsstrategi for Risavika.

Beredskapskapasiteter og behov

For Offshore Terminal Risavika – OTR (navneendring fra Sola havn Base) er leietaker Asco oppnevnt som hoved bedrift. Stavangerregionen Havn har en havnevakt som har sitt daglige virke ved havneanlegget. Asco har ansvar for samordningsmøter hva gjelder HMS, og kaller inn til kvartalsvise møter med ulike aktører. Stavangerregionen Havn deltar på disse møtene.

Ut fra et sikringsperspektiv er Stavangerregionen Havn ansvarlig for gjennomføring av ISPS koden. Her gjennomfører vi også fire sikringsmøter årlig, hvor øvelser i ulike format gjennomføres ved hver samling.

Som hovedbedrift har Asco ansvaret for at dimensjonering av beredskapen er ihht lovmessige krav. Det arbeides for tiden med etablering av ROS analyser hvor Stavangerregionen Havn er en aktiv medspiller og pådriver i prosessen. På generell basis vil det bli igangsatt arbeid med etablering av RoS analyser for alle våre havneanlegg, også de som ligger utenfor Risavika.

Asco er definert som storulykkebedrift og har krav om blant annet industrivern og beredskap til å håndtere ulike hendelser som for eksempel oljesøl. Beredskapen er dimensjonert for å håndtere hendelser i en initial fase og for å støtte opp om nødetater.

Samarbeidsutvalg for sikring og beredskap

Stavangerregionen Havns rolle som leder av R-SSB (Risavika – Samarbeidsutvalg for sikring og beredskap) sikrer at det eksisterer oppdaterte planer for håndtering av sikrings- og HMS relaterte



hendelser. I tillegg føres det oppdaterte lister over kontaktdetaljer for de ansvarlige for de ulike ISPS havneanleggene som omkranser Risavika.

Det gjennomføres minimum fire møter i året hvor informasjon deles, øvelser gjennomføres og planverk oppdateres. Øverste organ er havnesikringsledelsen (ledelse i SRH) som kan sammenkalles ved ulike hendelser og være ett bindeledd mellom nødetater og øvrige ISPS havneanlegg, Havnesikringsledelsen øves også minimum 4 ganger årlig.

R-SSB består av representanter fra alle ISPS havneanlegg, hvor hvert havneanlegg har mulighet for å stille en representant for HMS og en representant for sikring. Grensekontroll, Tollmyndigheter, Rogaland brann og redning, og Sola kommune har også anledning å stille med representanter i møtene som avholdes i R-SSB.

Det arbeides kontinuerlig med å styrke beredskap og øve på relevante scenario. Å utvide dette fora til å inkludere alle bedrifter som har sitt virke i Risavika vil ikke være hensiktsmessig.

Derimot har Sola kommune tatt initiativet til å etablere grupper av bedrifter hvor planen er å samles flere ganger årlig for å dele kunnskap og informasjon. Stavangerregionen Havn deltar i planlegging og gjennomføring av møter ved behov.

Evakueringsstrategi

Stavangerregionen Havn deltar aktivt i arbeidet med etablering av en evakueringsstrategi for Risavika. Sola kommune er initiativtaker og Stavangerregionen Havn støtter arbeidet i form av kompetanse/ resurser og økonomiske midler.

Handlingsplan

Stavangerregionen Havn vil arbeide aktivt for å etablere en evakueringsstrategi for Risavika i nært samarbeid med Sola kommune.

Stavangerregionen Havn vil arbeide aktivt for at det etableres ROS-analyser for havneanlegg hvor Stavangerregionen Havn har ansvar som hovedbedrift, og samarbeide tett med/ være pådriver i prosessen, hvor andre står oppført som hovedbedrift.

Stavangerregionen Havn arbeider aktivt for bedre samkjøring av beredskap på tvers av selskapene som har sitt virke ved ISPS havneanlegg i Risavika.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Arvid B. Nygaard
Sikkerhetssjef

Vedlegg: Handlingsplan for risikostyring i Risavika for Stavangerregionen Havn



Risikostyring i Risavika

Ultimo november ble rapport om *Helhetlig risikostyring i områder med forhøyet risiko* offentliggjort. Rapporten er et omfattende kartleggingsarbeid foretatt i regi av Sola Kommune (SK), Direktoratet for samfunnssikkerhet (DSB) og beredskap og Rogaland Brann og Redning (RBK). Målsettingen for arbeidet har blant annet vært å bidra til en felles forståelse av sikkerhetsutfordringene i området og gi et bedre beslutningsgrunnlag i arbeidet med forebygging og beredskap for virksomhetene og relevante myndigheter.

SRHs administrasjon er blitt intervjuet i kartleggingsprosessen og har kommet med innspill underveis til deler av rapporten som omhandler SRH.

I rapportens funn, vurderinger og anbefalinger fremheves her følgende utvalgte punkter som direkte angår SRH:

- Virksomheter med høy risiko og sentrale aktører i området (som havnemyndigheter og baseaktører) bør ta et særlig ansvar for å følge opp rapportens anbefalinger.
- Det bør utarbeides en evakueringsstrategi for Risavika i et samarbeid mellom kommunen, nødetater, SRH og virksomhetene.
- Nasjonale havnemyndigheter bør i større grad klargjøre og formidle havne- og farvannslovens bestemmelser om sikkerhet i havne- og farvannsområder. Det bør vurderes å gi lokale havnemyndigheter en utvidet og mer fremtredende rolle og myndighet når det gjelder den totale styringen av risiko i havneområdet gjennom regelverket for havner.

Handlingsplan for SRH/SRHD for oppfølging av rapporten:

Oppgaver/tiltak	Hva skal gjøres	Ansvarlig	Tidsfrist
Evakueringsstrategi for Risavika	Delta/bidra i felles forum/arbeid med RBR, SK og eventuelle virksomheter	AN	2016
Klargjøre H&FL bestemmelser om sikkerhet i havne- og farvannsområder	Følge opp SKs henvendelse til Kystverket vedr saken. Få avdekket og gjort kjent for partene hvilken rolle SRH har i fht dette.	TA	Juni 2016
Samordning og informasjonsflyt i fht risiko/HMS mellom virksomheter på eget område (Offshore Terminal Risavika og Utenriksterminalen)	1. Dokumentere arbeidet som gjøres i dag mtp oppfølging/samarbeid på HMS. 2. Vurdere bedre kartlegging av naborisiko i fht farlig avfall, stoffer og operasjoner.	OBB/AN	August 2016/ des 2016
Beredskapsanalyse for hele området	Som stor aktør i Risavika skal vi bidra i arbeidet med å gjennomføre en beredskapsanalyse for hele området. Avdekke om det er SK eller RBR som skal ha lederansvar i arbeidet og hvordan SRH kan bidra i arbeidet.	AN	2016
Tydelig på egen beredskapskapasitet og evt behov	Beskrive egen beredskapskapasitet og hvilke behov havnen skal dimensjoneres for	AN	2016
Egne risikoanalyser på sikring i Risavika	Vurdere analyser utover eksisterende og kommunisere til SK egne risikoanalyser på sikring som SK kan integrere i sine egne analyser og tiltak	AN	Utført
Elementer i innspill høring vedr ordensforskrift	Vurdere om det er mulig (ref Kystverket) å revidere ordensforskrift i fht innspill i høringssvar fra SK	TA	2016



Sak 38/16

Møteplan 2016 – eventuell revidering



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

SAK NR.: 38/16
MØTEDATO: 25.05.2016

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/63

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 19.05.2016

Møteplan og årshjul 2016 – eventuell revidering

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	38/16	25.05.2016	

Gjeldende møteplan og årshjul 2016 gjennomgås i møtet for godkjenning eller eventuell revidering.

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 dersom det blir nødvendig å finne nye møtetidspunkt.

Det fremsettes ikke forslag til vedtak.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1 Møteplan og årshjul 2016



Møteplan og årshjul 2016

for styret i Stavangerregionen Havn IKS

møtestart kl 16.00 i Strandkaiaen 46, Stavanger – om ikke annet avtales særskilt

Onsdag 24. februar	Onsdag 6. april	Onsdag 25. mai	Onsdag 31. august	Onsdag og torsdag 26.-27. oktober	Onsdag 14. desember
✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Foreløpig regnskap 2015 ✓ Status handlingsplaner inkl arealplaner	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Regnskap 2015 ✓ Styrets beretning 2015 ✓ 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 2. kvartal ✓ Status handlingsplaner inkl arealplaner	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Rapportering regnskap pr 3. kvartal ✓ Styreevaluering ✓ Resultat medarbeiderundersøkelse ✓ Styreseminar ✓ Lønnsvurdering av havnedirektør	✓ Protokoll siste SM ✓ Signering protokoll ✓ Havnedirektørens orientering ✓ Resultatestimater for 2016 ✓ Budsjetten 2017 ✓ Møteplan og årshjul 2017
Tidspunkt avtales særskilt					



Sak 42/16

Eventuelt