

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Styremøte 30. august 2017



Til medlemmene i styret for Stavangerregionen Havn IKS

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

Dato/Date:
Stavanger, 24. aug. 2017

INNKALLING TIL MØTE I STYRET 30.08.17

Det innkalles herved til møte i styret for Stavangerregionen Havn IKS

Onsdag 30. August 2017 kl. 16.00-19.00

Møtet avholdes i Strandkaien 46, møterom i kjelleren.

Vedlagt følger:

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

Det vil bli servert kaffe og smørbrød.

Innkalling av vararepresentanter vil bli sendt separat.

Eventuelle forfall bes meldt til Nina Høiland på nina@stavanger.havn.no eller tlf. 413 67 733.
Hilde Frøyland settes på kopi hilde.froyland@stavanger.havn.no.

Med vennlig hilsen

Christine Sagen Helgø
Styrets leder

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 30.08.2017

Sak nr.	Sakstittel
39/17	Protokoll fra ekstraordinært styremøte 20.06.17
40/17	Havnedirektørens orientering
41/17	Resultatrapport 2. kvartal 2017 – Stavangerregionen Havn IKS og øvrige konsernselskaper
42/17	Strategiplan 2015-2017 – Statusrapportering 1. halvår 2017
43/17	Strategiplan 2018-2020 – Foreløpig utkast
44/17	Status arealutvikling
45/17	Ny lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt 2017
46/17	Strategisk støykartlegging i Stavangerregionen havnedistrikt
47/17	Medarbeiderundersøkelse 2017
48/17	Mekjarvik – Leieforhold. Unnt.off. §23
49/17	Havne- og eiendomsutvikling i Stavanger sentrum – Organisering og prosess. Unnt.off. §23
50/17	Eventuelt

Sak 39/17

Protokoll fra ekstraordinært styremøte

20.06.17

Offentlig



Møtedato: 20.06.17 Ekstraordinært styremøte

Møtenr.: 6

**Styret
for
Stavangerregionen Havn IKS
Protokoll**

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

Til stede: Christine Sagen Helgø Siv-Len Strandskog
 Dagny Sunnanå Hausken Jarle Bø (Rep)

Via telefon: Arnt-Heikki Steinbakk
 Bjørn Kahrs
 Tor Jan Reke

Forfall: Christian Wedler

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland. I tillegg møtte rådgiverne i sak 38; advokat Toralf Haver i Haver Advokatfirma AS og statsautorisert revisor Sven Erga i Erga Revisjon AS.

Møtet ble avholdt i Strandkaiaen 46, Stavanger.

Styremøtet startet kl 11.03 og ble ledet av Christine Sagen Helgø.

Følgende saker ble behandlet:

Sak 37/17 **Protokoll fra styremøte 31.05.17**
 Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 38/17 **Risavika Havn AS – Addendum til aksjekjøpsavtale etter due diligence.**
 Unntatt off. §23. Egen protokoll

Møtet ble hevet kl 11.34.

Christine Sagen Helgø

Tor Jan Reke

Arnt-Heikki Steinbakk

Siv-Len Strandskog

Dagny Sunnanå Hausken

Bjørn Kahrs

Christian Wedler (sett)



Sak 40/17

Havnedirektørens orientering



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

SAK NR.: 40/17
MØTEDATO: 30.08.17

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/149

Saksbeh.: Merete Eik

Innstill. dato: 23.08.2017

Havnedirektørens orientering august 2017

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	40/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

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





TALL SHIPS RACES STAVANGER 2018

Havnedirektøren deltok i juli i en delegasjon fra Stavanger til Tall Ships Races i Åbo (Turku) i Finland. Turen var arrangert av Tall Ships Races Stavanger 2018 (**heretter TSR**). Formålet med turen var å selge Stavanger som vertsby til neste år, samt å se på praktiske forhold, delta på mottakelser og seminar i regi av Sail Training International. TSR var også vertskap sammen med Harlingen, Sunderland og Esbjerg (de andre tre vertsbyer i 2018) på en mottakelse på skuten Sørlandet.

På turen arrangert av TSR var representanter fra Stavanger kommune, Sola kommune, Greater Stavanger, Wyvern, sponsorer, Maritimt Forum og prosjektansatte fra TSR.

Det var et svært arrangement med ca 100 skuter og mer enn 500 000 besøkende i løpet av arrangementsdagene i Åbo. Det var tett program og gruppen fikk sett, møtt og erfart mye. Det er stor interesse for Stavanger til neste år. Havnedirektøren opplevde at Stavanger har en positiv posisjon blant mange kapteiner og skuter, og målet bør være å komme over nivået fra 2011 med 70 skuter.

Sponsorarbeidet:

Totalbudsjettet er kr 8 millioner. Så langt er der signert avtaler for kr 2,95 millioner.

Avtaler som ligger til signering er på totalt kr 4,25 millioner. Det blir totalt 7,2 millioner.

<u>Hovedsponsorer:</u> • <u>Total</u> • <u>Sparebank 1</u> <u>Sponsorer:</u> • <u>Netprint</u> • <u>Gosh Respond</u> • <u>Smedvig</u> <u>Supportere:</u> • <u>Olavstoppen</u> • <u>MarLog</u> • <u>Stavanger Parkering</u>	<u>Støtte fra</u> • <u>Rogaland Fylkeskommune</u> • <u>Inge Steenslands Stiftelse</u> <u>Samarbeidspartnere</u> • <u>Stavangerregionen Havn (viktigste samarbeidspartner og medarrangør)</u> • <u>Stavanger Konserthus</u> • <u>Region Stavanger</u> • <u>Stavanger Næringsforening</u> • <u>Kystverket</u> • <u>Maritimt Forum</u> • <u>Greater Stavanger</u> • <u>STAS (Stavanger Sentrum)</u>
--	--

REHABILITERING STRANDKAIEN 46

Rehabiliteringen av Strandkaien 46 er ferdig, og administrasjonen flyttet tilbake som planlagt 8. juni.

Investeringsrammen var på kr 11,7 millioner og endelig investering kom på kr 11,3 millioner.

HAVNELANGS

Lørdag 17. juni ble Havnelangs arrangert for andre gang, etter suksessen i 2015.

Antall utstillere økte fra 41 til 53 aktører. Nytt av året var at en samling av aktørene som opererer på SRH sine havneanlegg var plassert rundt SRH sin egen stand på Strandkaien, for å vise bredde og godt naboskap.



I år sto større folkemengder og ventet på arrangementsstart, som tyder på god markedsføring og engasjement i forkant.

Det anslås at det har vært rundt 22 000 besøkende i havneområdet i perioden mellom kl 11.00 og 15.00, en dobling av antall besøkende fra 2015.

Tilbakemeldingene fra utstillere, publikum og internt er svært positive. Den gode familiære stemningen er beholdt uten mye støyende program, og maritimt mangfold og relevans er ivaretatt. For fremtiden kan SRH/SRHD ta enda større eierskap i sikkerhet og beredskap, slik at eventuelt Kulturkompaniet kun koordinerer utstillere.

Havnelangs sin hovedoppgave med å skape maritim interesse og øke kunnskapen om maritim næring, kan med dette sies å være ivaretatt. Det er et gratis, ikke kommersielt arrangement der lærerike opplevelser er i fokus. Det har vært mediedekning og solid synlighet i relevante kanaler. I tillegg er det et særdeles godt internt teambuildingsprosjekt hvor alle ansatte bidrar på ulikt vis i løpet av gjennomføringen.

LANDSTRØM TIL SUPPLY

Ultimo juni kom den gledelige meldingen fra Enova om at begge omsøkte landstrømsanlegg hos SRH ble tildelt støtte. Havnen får tildelt totalt kr 13,4 millioner fordelt på kr 7 millioner til Stavanger sentrum og kr 6,4 millioner til Offshore Terminal Risavika.

De to landstrømsanleggene er beregnet å koste om lag kr 30 millioner.

Landstrømsanleggene kommer i hovedsak til å gi strøm til supplyskip og andre fartøyer som er tilrettelagt for å kunne ta imot denne typen landstrøm.

I Stavanger vil det bygges et landstrømsystem med tre kaiuttak; to på Strandkaiaen og ett på Konserthuskaiaen. Landstrømanlegget vil bli tilpasset standarden for lavspent landtilkobling.

Kapasiteten er på 750 kVA per punkt. Frekvensomformer og sekundærtrafo plasseres i en ny kiosk/ nettstasjon nord for den gamle Utenriksterminalen. Mobilt kabelsystem med 35 meter kabel plasseres ved kaikanten slik at kabler rekkes om bord på skipene.

I Risavika bygges også landstrømsystem med tre kaiuttak tilpasset standarden for lavspent landtilkobling. Kapasitet vil også her være 750 kVA per punkt. Frekvensomformer og sekundærtrafo plasseres i nærheten av eksisterende kiosk/ nettstasjon, som står ved eiendomsgrensen til Sola Betong. Også her vil mobilt kabelsystem med 35 meter kabel plasseres ved kaikanten slik at kabler rekkes om bord på skip.

Arbeidet med utarbeidelse av kravspesifikasjon og anbudsdokumenter er påbegynt, og målet er å få lagt anbudene ut på Doffin medio september.

Landstrømanleggene må være bygget og driftsklar innen 1. november 2018.



STATUS PÅ KARTLEGGING AV LANDSTRØM FOR CRUISE

Den 22. juni ble det avholdt et oppstartsmøte mellom miljøsjef i Stavanger kommune og representant fra SRH. I dette møtet ble det laget mål og milepæler for videre fremdrift og det var også enighet om å invitere Lyse med i prosjektet. Lyse sitter på ressurser og kompetanse som kan bidra i prosjektet.

Lyse ga positiv tilbakemelding på forespørselen og ble med på neste møte mandag 21. august.

Videre arbeid blir å lage en kravspesifikasjon over alle elementer som bør være med i utredningen. Lyse vil deretter vurdere hvor mange av elementene som de selv kan levere, og hva som eventuelt må skaffes fra eksterne ressurser. Det vil bli avholdt jevnlig arbeidsmøter utover høsten, og målet er at utredningen skal være klar medio januar 2018.

RAMMEAVTALER

Det er inngått rammeavtaler siste halvår på ulike juridiske tjenester, samt markedsføringstjenester. I løpet av høsten er det ønskelig å gå ut på anbud for rammeavtaler på ulike tekniske konsulenttjenester og revisjonstjenester. Det er også startet et arbeid med å vurdere IKT-tjenester.

SJØMÅLING I VÅGEN

I mai ble cruisekaiene fra Skansekaia til Konserthuskaia sjømålt, med rapport overlevert havnen i juli. Dybdene ved kai er målt etter kravene som Kartverket stiller, og data er oversendt dem for publisering i offisielle sjøkart. Det var ingen store overraskelser i fht dybdemålingene, og det er blitt levert detaljert sjømålingsdata digitalt for internt bruk.

Det er også gjort måling av parallelle dybdelinjer til kai der yokohamafendere og lektere benyttes, slik at tilgjengelige dybder ved bruken av objektene er kvalitetssikret.

TILSYN UTENRIKSTERMINALEN

Kystverket har meldt sin ankomst den 6. september for å gjennomføre tilsyn på Ferry Terminal Risavika.

Formålet med det planlagte tilsynet er i hovedsak å kontrollere om havneanlegget opererer i samsvar med sin sårbarhetsvurdering og sikringsplan. I tillegg vil Kystverket kontrollere at kravene i ovennevnte regelverk overholdes, og at sikringstiltakene for øvrig fungerer hensiktsmessig og utøves på en tilfredsstillende måte. Tilsynet gjøres i forbindelse med fornyet godkjenning.

FRA STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT (SRHD):

- **Ny brygge i Tananger**

Tegninger og anbudspapirer for ny brygge langs molo i Tananger er blitt utarbeidet. Totalt er det nærmere 170 meter med gammel tre brygge som skal rives og bygges opp på nytt. Anbudsinvitasjon ble sendt fem forskjellige entreprenører og alle ønsket å levere tilbud. På anbudsbeifaring medio august var der fire entreprenører som møtte. Anbudsfrist er satt til 1. september. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i løpet av 2017.



- **HMSK**

I forbindelse med utarbeidelsen av evakueringsplan for cruiseskip, ble det den 4. juli avholdt en table top øvelse om bord på cruiseskipet «Azura». I øvelsen deltok skipets security officer og flere sentrale personer. Deltakerne fikk en god innføring i hvilke rutiner skipet har ved evakuering av skip. Blant annet så har skipet teamledere som vil ha ansvar for hver sine grupper på 150 personer. Det ble også gitt mange gode innspill på hva som må tenkes på/være tilgjengelig ved en eventuell evakuering. Blant annet behov for innvendige lokaler kort tid etter evakuering, samt Immigrasjonsmyndigheter/passkontroll, tilgang til medisiner etc.

Som en oppfølger til behovet for innvendige lokaler kort tid etter evakuering, har det blitt avholdt møte med Stavanger Konserthus og Stavanger Forum. Det ble blant annet sett på kapasitet til innvendige lokaler, toalettfasiliteter, tilgang på mat og drikke. Det ble også diskutert at en hendelse kan komme i konflikt med konserthusets arrangement. Dette vil måtte håndteres om en slik situasjon skulle bli en realitet.

Der skal også avholdes møte med Oljemuseet og Sørmarka arena.

- **Hendelser i havnebassenget**

Som informert om tidligere, har det vært to hendelser i forbindelse med cruiseanløp, hendelser som kunne fått et mer alvorlig utfall. «Aurora» fikk problemer i kraftig vind i havnebassenget 24. april, og «Viking Sea» fikk også oppmerksomhet ved manøvrering i havnebassenget 3. mai.

På bakgrunn av hendelsene, ble Kystverket invitert til et møte for gjennomgang av årets to hendelser, samt hendelsen 25. juli 2016 der cruise skipet «Horizon» hadde en grunnberøring utenfor Skansekaaien.

På møtet 16. juni møtte losoldermann Henry Djupvik, leder for trafikkstasjonen (VTS) på Kvitsøy, Tormod Våga, losformann Strand og loser involvert i de tre hendelsene.

I forkant av møte hadde havnen fått tilsendt rapport med sikkerhetstilrådninger for hendelsen til «Horizon», «statement» for losing av «Aurora» og en orientering om hendelsen der «Viking Sea» i forbindelse med snuoperasjon i havnebassenget kom veldig nær «Seven Artic» som lå fortøyd ved Konserthuskaaien.

Alle tre hendelser ble i møte behørig gjennomgått av involverte loser og flere aktuelle tiltak ble drøftet.

«Horizon» 25.juli 2016.

Sjøsikkerhetsavdelingen ved Kystverkets hovedkontor iverksatte en sikkerhetsundersøkelse i forbindelse med at passasjerskipet "Horizon" hadde en grunnberøring ved avgang Skansekaaien den 25. juli 2016.

Sammendrag:

Fartøyet hadde los om bord. Fartøyet ble hengende fast på "Plenting grunnen" og taubåt måtte tilkalles da fartøyet ikke kom av for egen maskin.

Etter grunnstøtingen ble MS "Horizon" dratt av ved hjelp av taubåten BB Worker og fartøyet gikk tilbake til Skansekaaien og ble fortøyd der. Grunnstøtingen medførte skade på fartøyet's bunntank 1 og 2. For å få tillatelse til å seile videre måtte fartøyet utbedre skadene. Ingen personskade eller forurensning.



Utdrag fra rapport

Losen som skulle ta fartøyet ut, var en av to loser som skulle være om bord og ta fartøyet videre inn til Hellesylt, Geiranger, Flåm og så videre til Bergen. Det ikke uvanlig med to loser på slike oppdrag med flere havneanløp der det kan være en utfordring å sette av og på loser.

Påtroppende kaptein C2 som skulle overta fartøyet etter Bergen, skulle foreta manøvreringen fra kai sammen med avtroppende kaptein C1. Los 1 var ikke involvert i denne operasjonen, men var til stede ved manøvreringsposisjonen etter å ha meldt avgang til Kvitsøy VTS.

Klokken 14:00 fikk fartøyet klarering fra VTS for avgang og landgang ble løftet bort. Klokken 14:03 var alle liner om bord. Klokken 14:05 ga C2 ordre om truster fullt til babord og manøvrerte samtidig akterover, deretter forover. Klokken 14:07 får C2 rapportert distanse til Søre Plenting grunnens stak til 25 meter fra styrmann/kvinne på bakken. C1 advarte C2 om at fartøyet var i bevegelse forover. Los 1 advarte også C2 om og ikke komme for nær grunnene på babord side. Klokken 14:08 hadde fartøyet fremdeles bevegelse forover og forskipet babord over. Da kom rystelsene i forskipet og fartøyet entret Plenting grunn (5,3 meter) og blir hengende fast. C1 tok over og prøvde å bakke av fartøyet. Fartøyet kom ikke av ved egen motorkraft og los 1 ble bedt om å arrangere slepefartøy for assistanse.

Klokken 14:46 var fartøyet av grunnen og taubåt "BB Worker" ble koblet fra og var standby ved babord side mens fartøyet gikk til kai. Fartøyet fortøyde ved Skansenkaia kl. 15:20.

C2 fikk under manøvreringen advarsel både fra C1 og los1 om fartøyet bevegelse og avstand til Plenting grunn. Hvorfor C2 ikke tok i mot de råd som han fikk kan Kystverket ikke si noe om da de ikke har fått rapport på hendelsen fra rederiet på Malta.

«Aurora» 24. april.

Los hadde på grunn av været bestemt seg for å gå tidlig om bord for å få avklart med tanke på taubåter ved avgang, han var via kollega informert om hvilke taubåter som var benyttet ved ankomst. Kapteinen informerte om at to taubåter var bestilt for avgang, BB Bever 25 tonn og BB Coaster 65 tonn. Los mente BB Bever var for liten men kapteinen og hans mannskap på brua mente at det var tilstrekkelig.

Før avgang ble det bestemt at dersom vinden skulle bli for sterk skulle de bare stoppe opp og ligge på været inntil det løyet om nødvendig. Havnevakt var på VHF kanal 08 og fulgte operasjonen. Skipet trekkes opp mot Majoren for å snu rundt der. I det snuoperasjonen starter kommer det beskjed fra BB Coaster at de har problem med vinsjen og mister kraft.

Skipet begynner å drifte med været og los informerer havnevakt om at havnen må være klar til å ta i mot skipet igjen. Skipet ble raskt kontaktet av taubåten Boa Balder (som lå til kai) med spørsmål om assistanse. Los og kaptein takket umiddelbart ja til dette og Boa Balder var allerede i gang med å starte opp. Trafikkstasjonen (VTS) på Kvitsøy ble informert om situasjonen.

Los og mannskap ombord mener fartøyet var stabilt og at de hadde situasjonen under kontroll da Boa Balder kom og la seg i siden og begynte å pushe. Etter en stund ble VTS informert at situasjonen var under kontroll at skipet fortsatte snuoperasjonen og ville seile ut som normalt.

Da «Aurora» ankom neste havn som var Olden, hadde skipets offiserer debriefing og gjennomgang av situasjonen med play back av VDR. Lyd og radar/kartbilde med tilkoblede instrumenter ble gjennomgått. Loser var og invitert med på debriefingen. Det kom ikke noe nytt frem fra debriefingen utover det som tidligere var diskutert.



«Viking Sea» 3.mai

I forbindelse med snuoperasjon i havnebassenget, kom «Viking Sea» nærmere «Seven Arctic» en ønsket / planlagt. Når skipet var på tvers av kai og «Seven Arctic», rapporterte styrmann på «poopdeck» om distanse på 45 meter til «Seven Arctic». Snuoperasjonen fortsatte og ved neste rapportering om avstand, ble det plutselig rapportert om bare 15 meter. Skipet ga da kraftig maskin forover og fikk større avstand før snuoperasjon ble fullført og skipet «rygget» inn til Strandkaiaen. Ved debrifing etterpå viste kartmaskinen en avstand på 15 meter. Los har ikke laget noen «near miss» rapport da de mente at situasjonen ble oppdaget i tide og «Viking Sea» fikk manøvrert seg unna.

Alle disse tre hendelsene handler om menneskelige vurderinger og handlinger. Det ble videre i møte diskutert eventuelle tiltak for å hindre liknende hendelser.

Bør der f.eks. fastsettes en vindbegrensning for cruiseskip som skal snu i havnebassenget?

Losene anbefaler sterkt at skipene snur om morgenen da det som oftest er mer vind på ettermiddag/kveld. Bør en be VTS om å stenge farvannet når los mener at det ikke er fornuftig å gå fra kai?

Plentinggrunnen er etter grunnstøtingen blitt merket med lysbøye.

Det ble videre nevnt at Stavanger havn er den beste cruisehavnen i Norge når det gjelder planlegging av cruiseanløp, men også en av de viktigste havner til å ha gode planer i.

Det ble videre besluttet at det skal gjennomføres en ROS analyse der relevante scenario legges til grunn for analyse møte. Resultatet av ROS analysen vil være med å danne grunnlag for beslutning om flere tiltak skal iverksettes for å hindre uønskede hendelser ved anløp/avgang av cruiseskip.

- **Cruise sesongen 2017**

Det har vært en hektisk sommer med mange cruiseanløp samtidig med at det har blitt avviklet flere festivaler. Så langt er mer enn 140 cruiseanløp gjennomført. Nærmere 40 anløp gjenstår før årets sesong, som strekker seg lenger utover høst / vinter enn tidligere år, er ferdig. Siste anløp i 2017 er den 23. desember.

Der er behov for å berømme den jobben som gjøres med planlegging og gjennomføring av cruiseanløpene her i Stavanger. Havnens maritime avdeling og fagarbeidere gjør en viktig og god jobb helt fra mottak av kaibestillinger til utarbeidelse av fortøyningsplaner og gjennomføring av hvert enkelt anløp med koordinering opp mot tjenesteleverandører fra Guidecompagniet med flere.

- **Festivaler og arrangement**

Det har i sommer blitt avholdt fire festivaler/arrangement i Stavanger sentrum. Tour des Fjords 27-28. mai, Havnelangs 17. juni, Gladmat festivalen 19.-22. juli og Fjordsteam 3-6. august.

Det har som vanlig vært et godt samarbeid med alle festivalene/arrangørene og avviklingen har gått uten nevneverdige konflikter med havnens aktivitet.

Tour des Fjords er et arrangement som ikke påvirker aktiviteten på kaiene noe særlig.

Lørdagen var det start i Stavanger og målgang i Sandnes. Der var ingen cruiseanløp denne dagen.

Søndagen var det start ved Hinna Park med målgang i Stavanger (Skagenkaiaen).

«Artania» lå ved Konserthuskaiaen på søndagen fra kl.13.00 – 19.00, men da rittet ikke foregikk på denne siden av Vågen, ble transport til å fra skipet i liten grad påvirket.

Gladmat startet sin opprigg onsdag 12. juli. Som i fjor, foregikk opprigg meget kontrollert og uten nevneverdige konflikter med havnens aktivitet. Det hadde på forhånd blitt gjennomført flere møter med Gladmat der blant annet riggplaner ble gjennomgått. Det var tre cruiseskip til kai den 18. juli,





den siste dag under opprigg; «AIDAsol» ved Strandkaiaen onsdag 19. juli (Gladmat sin åpningsdag) og «AIDAbella» ved Strandkaiaen lørdag 22.juli.

Sikkerhetssjef hadde ansvar for oppfølging mot Gladmat og fikk innført en ny ordning for vareleveranser. Ordningen gikk ut på å henvise til at alle vareleveranser skulle foregå på baksiden av teltene, dermed ble det unngått kjøretøy på kaiene. Ordningen fungerte utmerket og ble godt mottatt av Gladmat.

Fjordsteam ble sist arrangert i 2012 og erfaringene fra den gang var at dette er et flott publikums arrangement, men med flere utfordringer i fht arrangør. Med tanke på havnens erfaringer fra 2012, ble det tidlig tatt initiativ ovenfor sentrale personer i arrangørstaben og invitert til planleggingsmøte. Det ble et meget godt samarbeid både i forkant av og under arrangementet, og denne gang leverte arrangøren en tilfredsstillende arrangementssøknad med ROS analyse til kommunen. Der ble laget gode fortøyningsplaner, kart over land aktivitetene samt beredskaps og varslingsplaner. All honnør til arrangøren som tok havnens innspill på alvor.

- **Havnens rolle og involvering i ulike sentrumsarrangement**

Stavanger kommune har siden 2007 hatt en egen arrangementskoordinator som følger opp og koordinerer alle utendørsarrangementer som foregår på kommunens grunn, inkl de store sentrumsarrangementene/festivalene.

Arrangør av større sentrumsarrangement sender fullstendig søknad, inkl ROS analyser, HMS planer, rigg- og varslingsplaner med mer til Stavanger kommune som videre koordinerer opp mot andre myndigheter og/eller etater. Arrangør må i tillegg til søknad om areal sende melding/søknad til politiet.

Arrangementskoordinator innkaller arrangør og berørte forvaltningsorganer/myndighetsetater til møte for å få avklart eventuelle mangler, alternative løsningsforslag, pålegg om ekstra tiltak, endring av rammebetingelser mv. Dette er et såkalt myndighetsmøte der havnen også deltar.

For de store festivalene, Gladmat, Tour des Fjords, sandvolleyball, ONS festivalen, Fjordsteam (2012 og 2017), inngås det egne avtaler mellom arrangør og havn. Avtaler som beskriver hvilke arealer/områder festivalen skal leie/disponere, samt eventuelle behov for uttak av strøm og vann, krav til vaktbåt, ivaretagelse av sikkerheten til cruise passasjerer, krav om fire meter utrykningskorridor med mer. Avtale inneholder også informasjon om leiepriser for kailinjer/ gjestehavn, vann, strøm, m.v. Vedlagt avtalen er også strømvæsningskjema som skal benyttes når festivalen tar ut strøm fra havnen sine strømskap.

Havnen gjennomfører flere møter med de store festivalarrangørene der det blant annet blir gjennomgått riggplaner og ser til at cruisetrafikken hensyntas i planer for opp- og nedrigg. Havnen besitter etter hvert en del kompetanse når det gjelder festivaler i sentrum og all kunnskap deles med festivalene. Tilbakemeldinger fra festival arrangørene gir et klart inntrykk av at de alle opplever havnen som imøtekomende, serviceinnstilt og løsningsorientert.

Basert på den informasjon og kunnskap som oppnås gjennom møter og dialog med festivalene, har havnen gjennom flere år tatt ansvar for og ledet møter mellom «parter» som er involvert i logistikken rundt cruiseanløpene. På nevnte møter deltar representanter fra Guidecompagniet, Nordic Gateway, Rødne, Norled, Flor & Fjære, buss-selskaper og Stavanger kommune. Årlig avholdes minst to møter; ett på vårparten når cruisesesongen har kommet i gang og et evalueringsmøte på høsten. Hovedfokus i møtene er tiltak for å sikre at logistikken i forbindelse med cruiseanløp kan foregå uten hindringer og alvorlige hendelser. Det er fokus på de utfordrende dagene med f.eks. fire cruiseskip samtidig og samtidigheten cruise/festival/17.mai.





I evalueringsmøte på høsten evalueres gjennomføringen av inneværende sesong, trafikale forhold, fotgjengere, forholdene for charterbåter, vakthold, samtidighet cruise og festivaler. Forslag om endringer og forbedringer tas så med i planleggingen av påfølgende cruisesesong.

Når det gjelder ONS festivalen så er denne festivalen et samarbeid mellom ONS og Stavangerregionen Havnedrift AS. I samarbeidsavtale mellom ONS og havn, er ansvarsområder definert, samt inntekts- og kostnadsfordeling. I grove trekk så kan en si at ansvaret er delt mellom land og vann. ONS har ansvar for sponsorlandsby, kulturelt program og fyrverkeri. Havnen har ansvar for deltakende fartøy, fra invitasjon og påmelding til fortøyningsplaner, leveranse av vann og strøm, vaktbåt, avfallshåndtering med mer.

Når det gjelder festivalene sin betaling for bruk av havnen sine kaier og arealer foregår dette i hovedsak etter følgende prinsipp: En festival som skal disponere gjestehavn i Vågen og eventuelt andre kaier i Vågen må betale enn leie som kompensasjon for havnens tapte skips inntekter, f.eks. så betalte Gladmat i år kr 50 000 for leie av Vågen gjestehavn samt kailinjene fra Hall Toll til Strandkaien 44.

For uttak av strøm fra havnen sine strømskap, må arrangører betale i henhold til forbruk. Festivalene tar også ut vann fra havnens vannuttak langs kaiene, og i de fleste tilfeller blir ikke festivalene fakturert for vannforbruk.

For bruk av arealer på land, får festivalene benytte disse vederlagsfritt selv om havnens prisliste har satt opp at for leie av arealer til festivaler eller lignende så er prisen kr. 5,- pr m2 / døgn. Parkeringsplasser som okkuperes under festivalen må frikjøpes fra Q-Park til kr 100 pr plass/døgn. Prisen har vært den samme i mer enn 10 år. Stavanger Parkering har også en liknende ordning med frikjøp av parkeringsplasser.

Havnen legger også ned et betydelig arbeid i tilrettelegging for festivalene. Blant annet med endring av infrastruktur som ISPS gjerder, demobilisering og remobilisering av materiell relatert til daglig drift (f.eks gangveger, fendere), montasje/remontasje av vannuttaksposter og i noen tilfeller utlån av lift og truck.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør



Sak 41/17

Resultatrapport 1. halvår 2017

**Stavangerregionen Havn IKS og øvrige
konsernselskaper**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 41/17
MØTEDATO: 30.08.17

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/165

Saksbeh.: AB
Innstill. dato: 22.08.17

Resultatrapport 1. halvår 2017 – Stavangerregionen Havn IKS og konsernselskaper

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	41/17	30.08.17	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Stavangerregionen Havn IKS

Resultat før skatt pr 1. halvår 2017 er kr 129 109 766.

Mot 1. halvår 2016 utgjør det en økning på kr 116 640 459 (935%).

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 126 271 552 (7487%).

Driftsresultatet er på kr 837 663.

Mot 1. halvår 2016 utgjør det en nedgang på kr 4 907 139 (-85%).

Mot budsjett utgjør det en økning på 2 087 803 (167%).

Anløpsavgiften ble satt ned pr 01.01.17, noe som fører til en inntektsreduksjon. Det vises til sak 81/16 som beskriver dette.

Inntekter utleie eiendom har økt grunnet økning i leieinntekter i Stavangerregionen Havnedrift AS.

Driftskostnadene knyttet til konsulenttjenester har økt. Dette skyldes hovedsakelig oppkjøp av Risavika Havn AS. Avviket i avskrivninger mot budsjett skyldes hovedsakelig at investeringen har kommet senere enn beregningen i budsjett, som fører til en justering i prognosen.

To tilknyttede selskaper har i 2017 besluttet å utdele utbytte basert på årsregnskapet 2016 med til sammen kr 127 915 956. Disse utbytterne er inntektsført i Q1 2017. Økningen av finanskostnader i Q2 skyldes feil i tidligere perioder. Prognosen er endret som følge av økningen i Q2, i tillegg til renteendringer i 2017.

Ny etterkalkulasjon av anløpsregnskapet for perioden 2012-2016 avdekket et akkumulert overskudd pr 31.12.16 på MNOK 27,6. Note 13 til Årsregnskapet 2016, lagt fram i sak 21/17, viser årlige hovedtall for anløpsregnskapet. I noten gis det også en beskrivelse av at SRH vil søke Samferdselsdepartementet om å nedskrive en andel på MNOK 14 av beregnet selvkostfond, med bakgrunn i rettelse av tidligere års kostnadsfordeling mellom selskapets virksomhetsområder. Departementet har gitt avslag på søknaden med begrunnelse i at de ikke har adgang til å tillate slik omfordeling til andre virksomhetsområder. SRH søkte først Kystverket om samme beløp for omfordeling, som besvarte søknaden med at de ikke har myndighet til å behandle saken. Opparbeidet overskudd skal tilbakeføres anløpsavgiftsregnskapet i innen fem år, der FIFO-prinsippet benyttes.

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

Stavangerregionen Havnedrift AS

Resultat før skatt pr 1. Halvår 2017 er kr 5 092 254.

Mot 1. Halvår 2016 utgjør det en nedgang på kr 1 443 596 (-22%).

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 110 385 (2%).

Driftsresultatet er på kr 5 068 343.

Mot 1. Halvår 2016 utgjør det en nedgang på kr 1 457 499 (-22%).

Mot budsjett utgjør det en økning kr 65 921 (1%).

Sammenlignet med Q1 har det vært betydelig bedre aktivitet i Q2 som vises igjen på kaivederlag, varer og tjenesteleveranser. Dette skyldes både sesong og bedring i markedet. Cruise viser en negativ differanse mot budsjett, dette vil justeres i Q3 da aktiviteten er større i forhold til Q2. Prognosen for tjenesteleveranse 2017 er justert ned grunnet lavere aktivitet enn forventet. Inntekten knyttet til utleieeiendom har økt fra Q1 til Q2 grunnet økning i leietakere og pris. Usikkerhet rundt utleie av mulig ledig areal fører til nedjustert prognose.

Lønnskostnader Q2 2017 har en reduksjon mot Q1 grunnet utbetaling av feriepenger i juni. Prognosen er hovedsakelig nedjustert grunnet budsjettet lønn til ny stilling som trolig ikke blir besatt/startet i 2017. Økningen i konsulenttjenester skyldes følgende forhold: IT-integrering, flytting fra Skur 6 til Strandkaiaen 46, samt økte kostnader knyttet til årsoppgjør 2016. Kostnader knyttet til reparasjon og vedlikehold har vært lavere enn budsjett, og ut ifra driften i 1. halvår og estimater fra 2. halvår har vi nedjustert prognosen. Prognosen for salg, markedsføring og repr. er økt i forhold til budsjett. Dette skyldes økt annonsering knyttet til utleieeiendom og økte utviklingskostnader til ny hjemmeside. Økningen i andre driftskostnader fra Q1 til Q2 skyldes tapsavsetning knyttet til usikker fordring. Denne avsetningen er tatt i forhold til forsiktighetsprinsippet. Vi velger å ikke justere prognosen på nåværende tidspunkt.

For mer informasjon, se resultatregnskapet, vedlagt som bilag 2.

SRH Eiendom Holding AS

Resultat før skatt pr 1. halvår 2017 er kr - 2 105 303.

Selskapet eier 100 % av aksjene i Utenriksterminalen AS og Stavangerregionen Havn Eiendom AS.

For mer informasjon, se resultatregnskap, vedlagt som bilag 3.

Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Resultat før skatt pr 1. halvår 2017 er kr 2 963 300.

Mot 1. halvår 2016 utgjør det en nedgang på kr 667 400 (-18%).

Mot budsjett utgjør det en økning på kr 55 490 (2%).

Driftsresultatet er på kr 3 314 245.

Mot 1. halvår 2016 utgjør det en nedgang på kr 573 466 (-15%).

Mot budsjett utgjør det en nedgang på kr 131 442 (-4%).

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

Utenriksterminalen

Resultat før skatt pr 1. halvår 2017 er kr 6 467 024.
Driftsresultatet er på kr 6 733 510.

Selskapet ble kjøpt av SRH Eiendom Holding AS den 5. januar 2017

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

Konsern

Samlet tall pr. 1 halvår 2017 for konsernet med eliminerings av konserninterne transaksjoner, se oppstilling, vedlagt som bilag 6.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik
Havnedirektør

Anders Bruvik
Økonomisjef
Saksbehandler

Vedlegg

- Bilag 1: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2017 Stavangerregionen Havn IKS
- Bilag 2: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2017 Stavangerregionen Havnedrift AS
- Bilag 3: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2017 SRH Eiendom Holding AS
- Bilag 4: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2017 Stavangerregionen Havn Eiendom AS
- Bilag 5: Regnskapsoppstilling pr 1. halvår 2017 Utenriksterminalen AS
- Bilag 6: Oppstilling pr 1. halvår 2017 Konsern

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn IKS

1. Halvår 2017

Driftsinntekter	Note	1. Kvartal 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår 2017	*Budsjett hittil	Differanse		% av budsjett 2017	Prognose 2017	Differanse 2017/2016
						Budsjett/virkelig	Budsjett 2017			
Anlæpsavgift		934 498	927 835	1 862 333	1 432 000	430 333	2 864 000	55 %	3 200 000	-4 142 184
Kaivederlag		1 646 884	2 900 000	4 546 884	4 935 950	-389 066	9 871 901	46 %	9 871 901	898 086
Varevederlag		-	300 000	300 000	471 538	-121 538	843 075	36 %	843 075	-201 609
ISPS-gebyr		153 877	350 000	503 877	559 641	-55 764	1 119 282	45 %	1 119 282	-14 930
Utleie eiendom		2 628 181	4 553 664	7 181 844	5 455 971	1 725 874	10 911 941	66 %	13 100 000	-3 615 842
Andre driftsinntekter		-	59 553	59 553	-	59 553	-	-	59 553	-960 447
Sum driftsinntekter	1	5 363 440	9 091 052	14 454 491	12 805 100	1 649 392	25 610 199	56 %	28 193 811	-8 036 926
Driftskostnader										
Leiekostnader		1 197 548	921 477	2 119 025	2 456 519	-337 494	4 913 038	43 %	4 913 038	-5 306 544
Lønnskostnader		1 343 738	1 973 032	3 316 770	3 368 119	-51 349	6 736 239	49 %	6 736 239	1 067 433
Avskrivning		2 291 346	2 301 168	4 592 514	4 956 005	-363 491	9 912 009	46 %	9 912 009	463 169
Konsulent tjenester		702 624	1 112 084	1 814 708	1 141 000	673 708	2 282 000	80 %	2 282 000	980 145
Reparasjon og vedlikehold		74 073	277 777	351 850	810 000	-458 150	1 620 000	22 %	1 620 000	-816 155
Reise, opphold mv		36 390	57 150	93 540	67 000	26 540	134 000	70 %	134 000	-51 037
Salg, markedsføring repr.		72 652	864 358	937 010	745 000	192 010	1 490 000	63 %	1 490 000	676 815
Andre driftskostnader		91 538	299 873	391 411	511 597	-120 186	1 023 194	38 %	1 023 194	-143 613
Sum driftskostnader	2	5 809 909	7 806 920	13 616 829	14 055 240	-438 411	28 110 479	48 %	28 110 479	-3 129 787
Driftsresultat		-446 469	1 284 132	837 663	-1 250 140	2 087 803	-2 500 280	-34 %	83 331	-4 907 139
Finans										
Finansinntekter	3	128 447 024	1 049 550	129 496 575	3 840 169	124 606 856	7 680 337	1686 %	131 600 000	123 471 594
Finanskostnader		480 401	744 071	1 224 471	903 508	-423 107	1 807 015	68 %	1 927 471	1 923 996
Sum finans	3	127 966 624	305 480	128 272 103	2 936 661	124 183 749	5 873 322	2184 %	129 672 529	121 547 598
Resultat før skatt		127 520 155	1 589 611	129 109 766	1 686 521	126 271 552	3 373 042	3828 %	129 755 860	116 640 459

* Budsjettet er basert på hele 2017 delt på to. Differanser kan skyldes sesongsvingninger

Balance Stavangerregionen Havn IKS

1. Halvår 2017 (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.17	30.06.17	31.12.16
Varige driftsmidler		398 391	401 857	395 696
Finansielle anleggsmidler		187 129	187 252	187 034
Kundefordringer		8 266	10 982	13 530
Andre fordringer		193 595	263 897	94 440
Bankinnskudd		111 407	34 349	91 952
Eiendeler		898 788	898 336	782 652
Egenkapital og gjeld				
Egenkapital		665 227	665 227	665 227
Resultat før skatt 1.kvartal		127 520	129 110	
Langsiktig gjeld		98 543	93 170	100 389
leverandørgjeld		5 878	9 136	14 850
Annen kortsiktig gjeld		1 619	1 993	2 186
Sum gjeld		106 041	104 298	117 425
Sum egenkapital og gjeld		898 788	898 636	782 652

Note 1 Driftsinntekter

Anløpsavgiften ble satt ned med virkning fra 01.01.2017. Viser til sak 81/16 som beskriver dette. Utleie eiendom har økt som følge av at en har fakturert mer til datterselskap

Note 2 Driftskostnader

Avviket i avskrivinger mot budsjett skyldes hovedsakelig at investeringene er gjort senere enn beregningene i budsjett, som fører til justering i prognosen.Økning i konsulenttjenester skyldes hovedsakelig oppkjøp av Risavika Havn AS.

Note 3 Finans

To tilknyttede selskaper har i 2017 besluttet å utdele utbytte basert på årsregnskapet 2016 på til sammen kr 127 915 956. Disse utbyttene er inntektsført i første kvartal 2017. Økningen i Q2. skyldes feil i tidligere perioder. Prognosen er endret som følge av økningen i Q2. i tillegg til renteendringer i 2017.

Resultatregnskap Stavangerregionen Havnedrift AS

1. Halvår 2017

Driftsinntekter	1. Kvartal 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår 2017	Budsjett hittil*	Budsjett/virkelig	Budsjett 2017	% av budsjett 2017	Prognose 2017	Differanse 2017/2016
Kaivederlag (u/cruise)	3 911 836	5 187 587	9 099 423	9 163 806	-64 383	18 327 612	50 %	18 327 612	-3 280 925
Cruise (kaivederlag)	165 129	4 145 231	4 310 361	5 246 961	-936 600	10 493 922	41 %	10 493 922	4 310 361
Varevederlag	1 868 557	2 512 987	4 381 544	3 929 000	452 544	7 858 000	56 %	7 858 000	626 860
Tjenesteleveranser	544 456	1 607 576	2 152 033	2 632 909	-480 876	5 265 817	41 %	4 500 000	-457 492
Havnerenovasjon	9 072	55 738	64 810	75 000	-10 190	150 000	43 %	150 000	19 749
ISPS-gebyr	2 295 981	3 080 415	5 376 396	5 462 644	-86 248	10 925 288	49 %	10 925 288	-532 787
Utleie eiendom	12 637 073	14 186 755	26 823 828	27 278 695	-454 868	54 557 390	49 %	53 000 000	836 135
Andre driftsinntekter	7 709	9 949	17 658	22 000	-4 342	44 000	40 %	44 000	-231 174
Sum driftsinntekter	21 439 813	30 786 239	52 226 052	53 811 015	-1 584 963	107 622 030	49 %	105 298 821,93	1 290 727
Driftskostnader									
Varekost	1 301 662	2 128 164	3 429 826	3 717 178	-287 352	7 434 355	46 %	7 434 355	11 198
Leiekostnader knyttet til fremleie	11 442 351	13 419 195	24 861 546	25 336 739	-475 193	50 673 478	49 %	50 673 478	723 503
Lønnskostnader	4 257 594	3 713 871	7 971 464	9 344 990	-1 373 526	18 689 980	43 %	18 000 000	281 571
Avskrivning	807 707	775 721	1 583 428	1 531 584	51 844	3 063 169	52 %	3 063 169	-491 784
Konsulenttjenester	277 446	784 648	1 062 094	603 750	458 344	1 207 500	88 %	1 500 000	-37 912
Reparasjon og vedlikehold	1 458 761	1 279 535	2 738 296	4 277 888	-1 539 591	8 555 775	32 %	7 500 000	936 869
Reise, opphold mv	-533	106 366	105 833	166 000	-60 167	332 000	32 %	332 000	-111 909
Salg, markedsføring repr.	164 381	204 721	369 102	262 300	106 802	524 600	70 %	650 000	205 384
Andre driftskostnader	1 815 577	3 220 542	5 036 119	3 568 164	1 467 955	7 136 328	71 %	7 136 328	1 231 305
Sum driftskostnader	21 524 946	25 632 763	47 157 709	48 808 593	-1 650 884	97 617 185	48 %	96 289 330	2 748 226
Driftsresultat	-85 134	5 153 476	5 068 343	5 002 422	65 921	10 004 844	51 %	9 009 492	-1 457 499
Finans									
Finansinntekter	52 583	77 921	130 504	140 600	-10 097	281 200	46 %	281 200	-8 292
Rentekostnad	-51 924	-54 668	-106 592	-	-106 592	-322 306	33 %	-	22 196
Finanskostnader	51 924	54 668	106 592	161 153	-54 561	322 306	33 %	250 000	-22 196
Sum finans	659	23 252	23 911	-20 553	44 464	-41 105	-58 %	31 200	13 904
Resultat før skatt	-84 475	5 176 729	5 092 254	4 981 869	110 385	9 963 739	51 %	9 040 692	-1 443 596

*Budsjettet er basert på hele 2017 delt på to. Differanser kan skyldes sesongsvingninger

Balanse Stavangerregionen Havnedrift AS

1. Halvår 2017 (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.17	30.06.17	31.12.16
Utsatt skattefordel	1 321	1 321	1 321
Varige driftsmidler	40 741	40 125	41 433
Finansielle anleggsmidler	76	116	76
Kundefordringer	12 886	16 831	9 355
Andre fordringer	4 713	416	2 578
Bankinnskudd	22 126	19 300	37 236
Eiendeler	81 863	78 110	91 998
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital	2 726	2 726	2 726
Opptjent egenkapital	20 690	20 690	20 690
Egenkapital	23 416	23 416	23 416
Resultat før skatt	-84	5 092	
Pensjonsforpliktelser	3 079	3 132	3 027
Langsiktig gjeld	10 978	11 030	10 926
leverandørgjeld	18 643	14 747	3 380
Annen kortsiktig gjeld	25 831	20 693	51 249
Sum gjeld	58 532	49 602	68 582
Sum egenkapital og gjeld	81 863	78 110	91 998

Resultatregnskap SRH Eiendom Holding AS

1. Halvår 2017

	Note	1. Kvartal 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår 2017	Prognose 2017
Driftsinntekter		-	-	-	-
Intekter		-	-	-	-
Sum driftsinntekter		-	-	-	-
Driftskostnader					
Andre driftskostnader		30 000	63 006	93 006	100 000
Sum driftskostnader		30 000	63 006	93 006	100 000
Driftsresultat		-30 000	-63 006	-93 006	-100 000
Finans					
Finansinntekter	2	-	-	-	10 000 000
Finanskostnader	1	1 026 327	985 970	2 012 297	4 000 000
Sum finans		-1 026 327	-985 970	-2 012 297	6 000 000
Resultat før skatt		-1 056 327	-1 048 976	-2 105 303	5 900 000

Balanse SRH Eiendom Holding AS

1. Halvår 2017 (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	Note	31.03.17	30.06.17	31.12.16	Note 1 Datterselskaper
Aksjer datterselskaper	1	201 257	201 411	13 765	Aksjer i Stavangerregionen Havn Eiendom AS og Utenriksterminalen AS. Annen kortstidig gjeld er forpliktelse til Stavangerregionen Havn IKS
Andre fordringer		4 000	2 000	4 000	
Bankinnskudd			1 917	-	
Eiendeler		205 257	205 328	17 765	Note 2 Finansinntekter
Egenkapital og gjeld					Estimert utbytte fra datterselskapene
Innskutt egenkapital		13 765	13 765	13 765	
Opptjent egenkapital		4 000	4 000	4 000	
Egenkapital		17 765	17 765	17 765	
Resultat før skatt 1.kvartal		-1 056	-2 105	-	
Leverandør gjeld		30	164	-	
Annen kortstidig gjeld	1	188 518	189 504	-	
Sum gjeld		188 548	189 668	-	
Sum egenkapital og gjeld		205 257	205 328	17 765	

Resultatregnskap Stavangerregionen Havn Eiendom AS
1. Halvår 2017

Driftsinntekter	1. Kvartal 2017		2. Kvartal 2017		1. Halvår 2017		Budsjett hittil	Differanse Budsjett/virkelig	Budsjett 2017	% av budsjett	
	1. Kvartal 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår 2017	2. Kvartal 2017				2017	Prognose 2017
Utleie eiendom	2 200 398	2 200 398	2 200 398	2 200 398	4 400 796	4 400 796	4 417 806	-17 009	8 835 611	50 %	8 801 593
Sum driftsinntekter	2 200 398	2 200 398	2 200 398	2 200 398	4 400 796	4 400 796	4 417 806	-17 009	8 835 611	50 %	8 801 593
Avskrivning	439 809	439 809	439 809	439 809	879 619	879 619	879 619	0	1 759 237	50 %	1 759 237
Andre driftskostnader	158 733	48 200	48 200	48 200	206 933	206 933	92 500	114 433	185 000	112 %	185 000
Sum driftskostnader	598 542	488 009	488 009	488 009	1 086 552	1 086 552	972 119	114 433	1 944 237	56 %	1 944 237
Driftsresultat	1 601 856	1 712 389	1 712 389	1 712 389	3 314 245	3 314 245	3 445 687	-131 442	6 891 374	48 %	6 857 355
Finans											
Finansinntekter	12 617	33 500	33 500	33 500	46 117	46 117	98 728	-52 611	197 455	23 %	80 000
Finanskostnader	198 144	198 918	198 918	198 918	397 061	397 061	636 605	-239 543	1 273 209	31 %	794 123
Sum finans	-185 527	-165 418	-165 418	-165 418	-350 945	-350 945	-537 877	186 932	-1 075 754	33 %	-714 123
Resultat før skatt	1 416 329	1 546 971	1 546 971	1 546 971	2 963 300	2 963 300	2 907 810	55 490	5 815 620	51 %	6 143 232

Balanse

Eiendeler	31.03.17	30.06.17	31.12.16
Varige driftsmidler	73 170	72 730	73 610
Langsiktig fordring	2 920	2 949	2 920
Andre fordringer	2 913	2 200	2 913
Bankinnskudd	7 686	4 638	12 124
Eiendeler	86 689	82 517	91 567
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital	10 118	10 118	10 118
Oppløst egenkapital	19 945	19 945	19 945
Egenkapital	30 063	30 063	30 063
Resultat før skatt	1 416	2 963	
Utsatt skatt	5 301	5 301	5 301
Langsiktige gjeld	41 856	42 055	41 658
Arnen kortsiktig gjeld	8 053	2 135	14 545
Sum gjeld	55 210	49 491	61 504
Sum egenkapital og gjeld	86 689	82 517	91 567

Resultatregnskap Utenriksterminalen AS
1. Halvår 2017

Driftsinntekter	Estimert			
	1. Kvartal 2017	2. Kvartal 2017	1. Halvår	Prognose 2017
Utleie eiendom	3 523 708	3 527 687	7 051 395	14 106 770
Sum driftsinntekter	3 523 708	3 527 687	7 051 395	14 106 770
Driftskostnader				
Avskrivning	132 344	132 344	264 688	529 376,00
Driftskostnader	38 018	15 179	53 197	73 197,00
Sum driftskostnader	170 362	147 523	317 885	602 573
Driftsresultat	3 353 346	3 380 164	6 733 510	13 504 197
Finans				
Finansinntekter	-	12 000	12 000	17 000
Finanskostnader	144 364	448 848	593 212	584 274
Sum finans	-144 364	-436 848	-581 212	-1 160 486
Resultat før skatt	3 208 982	2 943 316	6 152 298	12 343 711

Balanse Utenriksterminalen AS
1. Halvår 2017 (alle tall i 1000 kr)

Eiendeler	31.03.17	30.06.17	31.12.16
Våge driftsmidler	74 274	74 142	74 407
Kundefordringer	-	4 410	882
Andre fordringer	1 249	12	1 249
Bankinnskudd	3 460	4 409	48
Eiendeler	78 983	82 972	76 586
Egenkapital og gjeld			
Innskutt egenkapital	6 000	6 000	6 000
Oppløst egenkapital	15 441	15 441	15 441
Egenkapital	21 441	21 441	21 441
Resultat før skatt	3 209	6 152	
Utsatt skatt	238	238	238
Langsiktig gjeld	54 046	53 986	53 986
Leverandørgjeld	15	9	5
Annen kortsiktig gjeld	34	1 145	916
Sum gjeld	54 333	55 379	55 145
Sum egenkapital og gjeld	78 983	82 972	76 586

Konsern

Samlet for konsernet pr 1. halvår 2017

Selskaper	Inntekter brutto	Eliminering konsern	Driftskostnader brutto	Eliminering konsern	Driftsresultat	Finans	Eliminering konsern	Resultat før skatt	Sum eliminering	Resultat før skatt etter eliminering
Stavangerregionen Havn IKS	14 454 491	-11 830 963	13 616 829	-5 288 546	837 663	128 272 103	-973 442	129 109 766	-7 515 858	121 593 908
Stavangerregionen Havnedrift AS	52 226 052	-	47 157 709	-17 994 608	5 068 343	23 911	103 801	5 092 254	18 098 409	23 190 663
SRH Eiendom Holding AS	-	-	93 006	-	-93 006	-2 012 297	472 579	-2 105 303	472 579	-1 632 724
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	4 400 796	-4 400 796	1 086 552	-	3 314 245	-350 945	397 061	2 963 300	-4 003 735	-1 040 435
Utenriksterminalen	7 051 395	-7 051 395	147 523	-	6 903 872	-436 848	-	6 467 024	-7 051 395	-584 371
Sum konsern	78 132 734	-23 283 155	62 101 618	-23 283 155	16 031 116	125 495 925	-	141 527 041	-	141 527 041

Eliminering av konserninterne transaksjoner

Sak 42/17

Strategiplan 2015-2017

Statusrapportering 1. halvår 2017



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

SAK NR.: 42/17
MØTEDATO: 30.08.2017

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 13/173
Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 23.08.2017

Strategiplan 2015-2017 - Statusrapportering 1. halvår 2017

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	37/14	30.09.2014	Enstemmig
Styret for SRH IKS	32/15	01.09.2015	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	06/16	24.02.2016	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	03/17	12.01.2017	Orienteringssak
Styret for SRH IKS	42/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens statusrapportering pr 1. halvår 2017 tas til orientering.»



Bakgrunn

I sak 39/13 i desember 2013 la havnedirektøren frem et forslag for en plan for revidering av strategien i løpet av 2014. Det pågikk deretter gjennom store deler av 2014 et internt arbeid med bred involvering av de ansatte. Den 30. september i sak 37/14 ble strategiplanen inkl en tre-årig handlingsplan godkjent med følgende vedtak:

«Styret godkjenner strategiplan for Stavangerregionen Havn 2015-2017. Graden av måloppnåelse rapporteres halvårlig.»

Den tre-årige handlingsplanen er et internt dokument, mens selve strategien er offentlig tilgjengelig. Det gis i saken en oppdatering på status av strategiarbeidet for våren 2017.

Våren 2017

I strategiseansen med alle ansatte i februar, ble eksisterende strategi- og handlingsplan gjennomgått i ulike grupper for å vurdere hva som er gjennomført, hva som er kontinuerlig arbeid og hva som bør bringes med videre. I seanse nr to i april, ble nye mål og delmål formulert for neste periode, 2018-2020.

HVEM

Hovedmålet under HVEM; *Vi skal fremstå med en gjenkjennelig profil for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikknutepunkt* anses som oppnådd i eksisterende tre-årsperiode. Fokuset under dette området i 1. halvår har vært:

- lage ny nettside som lanseres i løpet av høsten
- arrangere Havnelangs
- forsterke dialogen med eksisterende og potensielle nye kunder, særlig ved gjennomføring av markedsundersøkelsen i fbm arealplanen
- deltakelse på ulike messer og oppfølging av Sea Traffic Management
- videreutvikle nettverk med andre havner ved å bidra i arbeidet med å samle norske havner i en organisasjon, Norske Havner

HVOR

Hovedarbeidet under dette området har vært arbeid rettet mot å revidere arealplanen, arbeide med ulike arealoppgaver som f.eks sentrumsplanen i Stavanger, kjøp av sjøfront i Mekjarvik for bygging av ny kai, mulighetsstudier i Stavanger og Randaberg, samt arealavklaringer i Sola kommune. I tillegg er havnens arealposisjonering i Risavika forsterket som resultat av inngåelse av aksjekjøpsavtalene.

HVA

Hovedarbeidet under dette området har vært arbeid rettet mot å utvikle nye tjenestetilbud i havnen. Eksempler på dette er:

- landstrøm til supplyskip i Stavanger og Risavika
- avfallsplan: flere nye miljøstasjoner for mottak av skipsavfall

- dybdemåling for planlegging av cruisetrafikken
- anbud på nye trebrygger i Tananger
- oppgradering av kaiområde i Mekjarvik for arbeid med avhending av offshoreinnstallasjoner
- oppstart utskiftning av bilpark for mer miljøvennlig profil

HVORDAN

Det arbeides kontinuerlig med å ha en god drift med trygg økonomi og et sunt arbeidsmiljø. Eksempler på dette arbeidet i vår har vært:

- HMS og kvalitet: evakueringsplan for cruise, øvelse/table top
- Gjennomføring av medarbeiderundersøkelse
- Rehabilitering av Strandkaiaen 46
- Oppstart av leverandørrevisjon
- Diverse kurs innen HLR, havnedatasystem, m.m.
- Teamwork i fbm strategi

Havnedirektørens vurdering

Havnedirektøren mener at det er blitt jobbet godt med planen og de ulike tiltakene. Den er blitt et kjent dokument blant alle i fht hva det skal jobbes med og hvordan, og ikke minst hvorfor. Noen tiltak er av kontinuerlig art, og skal jobbes med over tid. Andre er mer konkrete og har klarere oppgaver og svar.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Strategisk plan for Stavangerregionen Havn IKS 2015-2017



VISJON

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

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Verdier: **Dedikert – Trygg – Smart**

Slagord: **close to...**

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

Sak 43/17

Strategiplan 2018-2020

Foreløpig utkast



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

SAK NR.: 43/17
MØTEDATO: 30.08.17

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/58

Saksbeh.: Merete Eik

Innstill. dato: 23.08.2017

Strategiplan 2018-2020 - Foreløpig utkast

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	43/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

«Styret ser positivt på det interne arbeidet som er gjort i organisasjonen for å involvere de ansatte i prosessen og mener at det foreløpige utkastet har en tydelig og ambisiøs retning. Styrets innspill og kommentarer til planen tas inn i det videre arbeidet med revidering av strategiplan. Forslag til endelig utkast av strategiplan legges frem i løpet av høsten 2017.»

Bakgrunn

I september 2014 godkjente styret i IKS'et eksisterende strategiplan for Stavangerregionen Havn for 2015-2017 (se bilag 2). Planen ble utarbeidet gjennom en intern prosess med involvering og medvirkning fra de ansatte i dette arbeidet med samlinger, visjonskonkurranse og muligheter til å gi innspill til arbeidet underveis.

Styret godkjente planen i september 2014 og i vedtaket sto det blant annet: *Styret ser positivt på den fremlagte strategiplanen og mener den har en tydelig og ambisiøs retning.*

Prosess

Våren 2017 har det vært orientert til styret om oppstart av ny intern prosess for å revidere eksisterende plan for ny tre år; 2018-2020. Det har igjen vært planlagt med å involvere de ansatte i dette arbeidet med samlinger med gruppearbeid for å skape nye delmål og for presentasjon av foreløpig arbeid og mulighet til å gi innspill til dette. Halvdagssamlingene var 22. februar og 20. april. Ledergruppa i IKS'et har vært sekretariat for arbeidet, bearbeidet materiale underveis og klargjorde en foreløpig skisse som ble sendt ut på en intern høring i juni. Resultatet av prosessen er vedlagt saken. I denne matrisen er visjon, verdier og slagord beholdt, to av de fire hovedmål er beholdt, men et er helt nytt og et annet er spisset i formuleringen. Det vil si at hovedarbeidet har vært å utarbeide nye delmål og tiltak.

Revidering av strategiplanen

De overordnede linjene med visjon, overordnet mål, verdier og slagord beholdes og er som følger:

VISJON

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

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Verdier: Dedikert – Trygg – Smart

Slagord: close to...



Nedenfor følger forslag til delvis nye mål og delmål. Hele planen inkluderer også tiltak og er vedlagt som bilag 1.

HVEM

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen

(eksisterende mål: *Vi skal fremstå med en gjenkjennelig profil for å markedsføre havnen som nasjonalt og internasjonalt logistikknutepunkt*)

Delmål:

- A. Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner
- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- C. Ha et godt omdømme

HVOR

Hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.

Delmål:

- A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer
- B. Påvirke myndigheter og politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land/sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

(eksisterende mål: *Vi skal ha et bredt spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som skaper konkurransekraft for regionens næringsliv.*)

Delmål:

- A. Utvikle mulighetene til de enkelte havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Tilstrebe en grønn profil mht havnerelaterte tjenester

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

Delmål:

- A. Øke inntekt og ha en solid økonomi
- B. Bygge hverandre gode
- C. Ha fokus på kvalitets- og forbedringsarbeid



Havnedirektørens vurdering

Havnedirektøren mener at havnens visjon gjenspeiler et uttalt mål om å spille en hovedrolle i havnesammenheng på Vestlandet. Det er også en visjon som stemmer overens med planene i Risavika Havn. Verdiordene gjenspeiler hvordan de ansatte i havnen ønsker å arbeide sammen, hvilke verdier de ansatte identifiserer seg med og som er viktige for oss, samt hvordan vi vil at våre kunder skal oppfatte oss. Slagordet CLOSE TO... har vist seg å være både funksjonelt og fleksibelt. Det kan benyttes under alle de ulike forretningsområdene havnen har.

Det nye utkastet består fortsatt av en plan som er oversiktlig og tydelig. Den har enkle formulerte mål og tiltak som de ansatte skal oppfatte som relevante og aktuelle for seg i sitt daglige virke. Det er omfattende og ambisiøst å skulle nå alle mål og utføre alle tiltak som ligger i planen i en tre-års periode, samtidig så skal en slik plan være noe å strekke seg etter.

Havnedirektøren ber styret om å komme med innspill og kommentarer til planen i styremøtet slik at disse kan innarbeides i det foreløpige utkast og revideres for en endelig versjon som legges frem for styret i løpet av høsten.

Havnedirektøren foreslår videre at planen konkretiseres og følges opp i handlingsplaner for de ulike målområdene for planperioden. Det vil si at en tidsplan for hvert tiltak defineres med tilhørende ansvar for gjennomføring av arbeidet.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Vedlegg

Bilag 1: Utkast ny Strategiplan 2018-2020 av 14.08.2017



14.08.2017 10:40

UTKAST NY STRATEGIPLAN 2018-2020

VISJON

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

OVERORDNET MÅL FOR STAVANGERREGIONEN HAVN

Havnene i Stavangerregionen skal tilby effektive, konkurransedyktige og miljøriktige tjenester

Verdier: Dedikert – Trygg – Smart

Slagord: close to...

HVEM

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen

Delmål:

- A. Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner
- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
- C. Ha et godt omdømme

HVOR

Hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.

Delmål:

- A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer
- B. Påvirke myndigheter og politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

HVA

Hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

Delmål :

- A. Utvikle mulighetene til de enkelte havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Tilstrebe en grønn profil mht havnerelaterte tjenester

HVORDAN

Hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

- A. Øke inntekt og ha en solid økonomi
- B. Bygge hverandre gode
- C. Ha fokus på kvalitets- og forbedringsarbeid

Hovedmål, delmål og tiltak:

Hvem

Hovedmål: Vi skal være den foretrukne havnen

Delmål:

- A. Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner
 - B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle
 - C. Ha et godt omdømme
-

- A. Være en effektiv og serviceorientert samarbeidspartner

Tiltak:

- Leverer utmerket service i alle ledd
- Målrettet dialog med nye og eksisterende kunder
- Foreta kundeundersøkelser

- B. Synliggjøre og kommunisere havnens rolle

Tiltak:

- Styrke markedsføringen av havnetilbudet ovenfor eksisterende kunder og nye aktører
- Delta på relevante arenaer regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Lage en strategisk kommunikasjonsplan

- C. Ha et godt omdømme

Tiltak :

- Ha god dialog og fokus på gode løsninger med innbyggere, kunder og eiere
- Være tilstede i relevante informasjonskanaler
- Tydeliggjøre virke og ansvarsområder

Hvor

Hovedmål: Vi skal sikre utvikling av havnearealer med tilhørende infrastruktur for å møte fremtidige behov hos regionens næringsliv, transportører og vareeiere.

Delmål:

- A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer
- B. Påvirke myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø
- C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

A. Strategisk arealplan skal være førende for prioriteringer

Tiltak:

- Strategisk arealplan inkl handlingsplan skal være revidert samtidig som strategiplan
- Tilstrebe intern involvering
- Ha løpende realitetsvurderinger av muligheter

B. Påvirke myndigheter, politikere og andre for å styrke havneinfrastruktur på land og sjø

Tiltak:

- Kommunisere planer til myndigheter, politikere og andre aktører
- Være kjent med ytre rammebetingelser, og være involvert i de ulike prosessene som påvirker disse

C. Utvikle verdier i havnens arealer til finansiering av havneinfrastruktur

Tiltak:

- Ivareta den underliggende verdien i havnens arealer ved å medvirke til eiendomsutvikling som finansierer havneinfrastruktur
- Vurdere samarbeid med andre havner og private eiere av kaier, arealer og bygg
- Vurdere samarbeid med andre for å skape mest mulig verdier for fremtidig havneutvikling

Hva

Hovedmål: Vi skal videreutvikle et bærekraftig spekter av havnerelaterte tjenestetilbud som styrker konkurransekraften for regionens næringsliv

Delmål :

- A. Utvikle mulighetene til de enkelte havneområder
- B. Være en forutsigbar og sikker havn
- C. Tilstrebe en grønn profil mht havnerelaterte tjenester

A. Utvikle mulighetene til de enkelte havneanlegg/-områdene våre.

- Styrke nettverk og benchmarke med andre havner – nasjonalt og internasjonalt
- Aktivt internt engasjement og eierskap
- Mulighetsstudier med SWOT
- Investere etter kunders behov

B. Være en forutsigbar og sikker havn

- Tydelig på HMSK, beredskap og sikring
- Velge trygge og standardiserte tjenesteløsninger
- Kontinuerlig kundeoppfølging

C. Tilstrebe en grønn profil mht havnerelaterte tjenester

- Ha miljøet i fokus *internt og på kai*
- Ha smarte og grønne havnetjenester til internasjonal standard
- Være miljøbevisste ved innkjøp og investeringer

Hvordan

Hovedmål: Vi skal organisere havneaktiviteten i Stavangerregionen for å fremme effektiv drift, god økonomi og et sunt arbeidsmiljø.

- A. Øke inntekt og ha en solid økonomi
- B. Bygge hverandre gode
- C. Ha fokus på kvalitets- og forbedringsarbeid

A. Øke inntekt og ha en solid økonomi

Tiltak:

- Etablere samarbeidsavtaler (Westport, Norseas)
- Sette mål for nøkkeltall
- Lage en strategi for Risavika Havns rolle i konsernet
- Sørge for solid finansiell posisjon for overtakelse av RH

B. Bygge hverandre gode

Tiltak:

- Være hverandres kunder
- Tettere samarbeid på tvers av avdelingene
- Være en attraktiv arbeidsplass med utvikling av ansatte

C. Ha fokus på kvalitet- og forbedringsarbeid

Tiltak:

- Videreutvikle gode rutiner og systemer
- Kompetansekartlegging og vurdering av interne ressurser
- Medvirkning fra ansatte

Sak 44/17

Status arealutvikling



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 44/17
MØTEDATO: 30.08.2017

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/98

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 17.08.2017

Status arealutvikling

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	46/15	27.10.2015	Orientering
Styret for SRH IKS	07/16	24.02.2016	Orientering og enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	58/16	12.09.2016	Orientering
Styret for SRH IKS	06/17	12.01.2017	Enstemmig vedtak
Styret for SRH IKS	15/17	22.02.2017	Orientering
Styret for SRH IKS	31/17	31.05.2017	Orientering
Styret for SRH IKS	44/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Styret blir løpende orientert om saker knyttet til havnens arealer og arbeid med arealutvikling.

Saken

1. Innspill til kommuneplaner

- *Stavanger*
SRH har gitt innspill til planoppstart for kommuneplan 2019-2034 i brev til Kultur og byutvikling av 30.06.17, vedlagt som bilag 1.
- *Randaberg*
Det arbeides med utkast til ny kommuneplan for fremleggelse til første høring. Gjennom den løpende involveringen av ansatte i strategiarbeidet har det kommet fram forslag til en videre havneutvikling i Mekjarvik nord, og det er laget en mulighetsstudie på dette; foreløpig et utkast i form av tre skisser for en trinnvis utbygging. Skissene er vedlagt som bilag 2, 3 og 4.

Det har vært tett dialog mellom SRH og kommuneadministrasjonen i forkant av at skissene ble laget, og det var også et møte mellom SRH og ordfører, rådmann og kommunens medlemmer i SRHs styre og representantskap. Den 23. august har SRH møte med rådmannen og planavdelingen for å diskutere muligheten for at rammer som vises i skissene kan tas inn i kommuneplanen. Det er flere eiere av strandlinjen der utfyllinger er vist, der SRH og Vegvesenet (ved fylkeskommunen) er eier av deler av den.

- *Sola*
Høring av planprogram for kommuneplan 2019-2035 har frist 30.08.17, og havnedirektøren ønsker på nytt å gi innspill på en utvidet utfyllingsgrense i østre delen av Risavika; mellom Sola Betong sitt anlegg og piren for lossing av flydrivstoff. Ved å flytte grensen lengre ut i sjø enn den som vises i gjeldende kommuneplan, kan en på sikt fylle ut et større areal som har en økonomisk bærekraft.

2. Markedsundersøkelse

I forbindelse med arbeidet med revidering av Plan for framtidige havnearealer av 2012 (strategisk arealplan) ble det i perioden november 2016 – mars 2017 gjennomført en markedsundersøkelse. Markedsføringshuset bistod SHR i dette arbeidet.

SRH har kartlagt, kategorisert og invitert relevante nasjonale og internasjonale aktører til innspillmøter. Det er også kartlagt hva nærliggende havneområder tilbyr og hva som planlegges for framtiden. Dette er viktige faktorer for en effektiv og fremtidsrettet arealdisponering av SRH.

Hovednæringene som har vært representert i markedsundersøkelsen er:

- Olje og gass, med tilhørende base og rig virksomhet
- Konvensjonelt gods
- Industri (bygg, anlegg, mat, bulk m.m.)
- Turisme
- Oppdrett
- Havvind (/grønn energi)

Hoved observasjoner

Nedenfor gis et kort og generelt sammendrag av undersøkelsen. Innspillene presenteres ufiltrert; det vil si at dette er aktørenes meninger om Stavangerregionen Havn og forventninger til et havnetilbud.

Initiativet med å involvere aktørene i bransjen i utvikling av fremtidsplaner for arealutvikling ble oppfattet svært positivt. Dette er i tråd med SRH sitt ønske om å være en markedsorientert tilrettelegger.

SRH sin presentasjon av ulike områder, mulighetsstudier og privat/offentlig samarbeid oppleves som en positiv tilførsel for alle aktører i alle ledd i verdikjeden.

Stavangerregionen havnedistrikt har en meget god beliggenhet for sjølogistikk og tiltrekningskraft til relaterte næringer.

Utfordringer mellom sentrumsutvikling versus tyngre havneaktivitet er allerede godt kjent. Industriaktørene forventer at SRH markerer en tydelig posisjon og står opp for sine interesser. Industriens krav til mulighet for operasjoner døgnet rundt med lys og lyd imøtekommer ikke innbyggernes forventninger til kvelds- og nattero.

Aktørene ønsker at SRH skal ha sterkt fokus på standardisering av tjenestetilbud og være en pådriver og tilrettelegger av fremtidige miljøkrav.

Nye forretningsområder innenfor havbruksnæringen, som for eksempel havvind og offshore oppdrett, er foreløpig veldig usikre når det gjelder å definere konkrete markedsbehov. Arealbehovene for industriell satsing på vind er store, men det er foreløpig lite grunnlag for å koble dette til konkrete arealbehov for Stavangerregionen havnedistrikt.

For offshore oppdrett er det foreløpig ikke avdekket planer som peker på konkrete betydelige landbaserte behov i denne regionen. Industrielt er dette i tidlig fase med få planlagte prosjekter og høy usikkerhet.

Innspill til SRHs eksisterende havneområder

Risavika er et havneanlegg med effektiv gods-, utenriks- og basevirksomhet. Her er innspillene at det må videreutvikles og rendyrkes i samme retning. Flere miljøriktige tiltak er på plass, og det er muligheter for ytterligere forbedringer her. Standardisering av tjenester i havner må styrkes.

Mekjarvik ses på som et havneanlegg der det er lagt mer til rette for tungindustri, gjenvinning og verkstedindustri for fartøy som krever både gode dypvannskaier og lengre liggetid. Aktørene mener arealutvidelse og flere kaianlegg er kjærkomment, ikke minst for å rendyrke området som en servicehub for tunge fartøy/rigger.



Stavanger sentrum vurderes som et venteområde og for turisme. Her er det stort fokus på å beholde ventekaier for alle typer fartøyer, fordi havnen er lun og godt egnet. Cruiseavvikling på landområder er en utfordring, da det er knapphet på areal og infrastruktur. Det må være fokus på miljøtiltak her.

Prosjektområder og privat/offentlig samarbeid ses på som nødvendig og positivt. Aktørene ønsker et ryddig tilbud og oversikt på hvilke muligheter som er tilgjengelig i regionen, og ser fordeler i en ordnet «paraply». Muligheter og sterke visjoner gir styrket tro på regionen og fremtiden.

Aktørene oppfatter et offentlig eierskap som ryddig og forutsigbart.

Oppsummering

SRH konkurrerer med internasjonale og nasjonale industrielle havneanlegg. I vurderinger av fremtidige vekstområder må en på en god måte møte kravene som settes av markedsaktørene for en effektiv havn med kontinuerlig døgndrift. SRH bør også se til andre nærliggende havner når areal og tilrettelegging for ulike næringer skal disponeres.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Eiendoms- og finanssjef
Saksbehandler

Eivind Hornnes
Salgs- og markedssjef
Saksbehandler

Vedlegg

- Bilag 1: Brev av 30.06.17 til Stavanger kommune Kultur og byutvikling fra SRH
- Bilag 2: Byggetrinn 1 mulighetsstudie i Mekjarvik nord
- Bilag 3: Byggetrinn 2 mulighetsstudie i Mekjarvik nord
- Bilag 4: Byggetrinn 3 mulighetsstudie i Mekjarvik nord



Stavanger kommune
Kultur og byutvikling

Sendes pr e-post:

postmottak.kbu@stavanger.kommune.no

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

Deres ref.:
16/29778-13

Vår ref.:
17/15 HF

Dato:
Stavanger, 30. jun. 2017

KOMMUNEPLAN 2019-2034 - INNSPILL TIL PLANPROGRAM OG PLANOPPSTART

Viser til deres brev av 02.06.17 med varsel om høring av planprogram og planoppstart for ny kommuneplan i Stavanger.

Stavangerregionen Havn IKS (SRH) er grunneier av følgende arealer i Stavanger kommune:

- Havnearealer i sentrum: Havnefronten og noe bakenforliggende arealer fra Sandvigå i vest til småbåthavnen i Banavika i øst, med unntak av arealene ved Norsk oljemuseum og anløpssted for Taufergen.
- Natvigs Minde
- Buøykaien (gnr 51 bnr 409)
- Hetlandskaien (del av gnr 21 bnr 467)

De sentrale havneområdene i Stavanger ivaretas i kommunedelplan for Stavanger sentrum, og SRH har ikke ytterligere innspill til dette området i høring av planprogram for kommuneplanen.

For arealer utenfor sentrumsplanen har SRH følgende **arealinnsspill**:

- 1) Det er ikke fastlandsforbindelse til **Natvigs Minde**, og av den grunn er det utfordrende å drive lønnsom virksomhet på øya. SRH ønsker å diskutere muligheten for å etablere en gangvei ut til Natvigs Minde fra Sølyst. Dette kan løses på flere måter, og adkomsten trenger ikke å være et fast, permanent anlegg.
- 2) **Hetlandskaien** i Hillevåg har et potensiale for videre utvikling, og SRH ønsker å diskutere muligheter her.

Ett alternativ som er vurdert er å tilby lokasjonen til Redningsselskapet, som nå leier lokaler og kaiplass ved Hålandspiren på Holmen i Stavanger sentrum. Kaien kan også være et alternativ for ambulansebåten.





Ved Hetlandskaien er det potensiale for å fylle ut i sjø bak kaien, slik at det kan tilbys et mindre bygg for aktiviteten på kaien.

- 3) SRH ønsker å diskutere tilrettelegging for en **cityboat** i Stavanger sentrum. En slik intercity båt vil for eksempel kunne ha følgende rundløype:

Fiskepiren/Margarinlinjen – Vågen – Konserthuset/Bjergsted – Buøykaien – Natvigs Minde og tilbake til Fiskepiren.

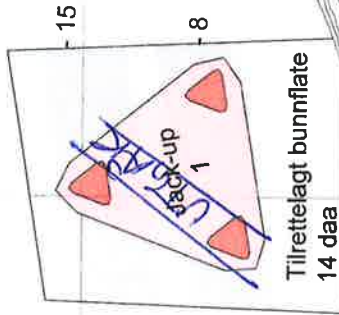
Vi ser fram til god dialog om arealer som berører havnevirksomheten, og spesielt om ovennevnte områder som ikke har vært tema i sentrumsplanen.

Med vennlig hilsen
Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland
Økonomi- og administrasjonsleder

Utbyggingstrinn 1



Område A1
39,6 daa

Område B

1,3 daa

Utfylling

Område A1
39,6 daa x 7 m dybde =
ca. 280 000 m³ utfylling

Område B
1,3 daa x 11 m dybde =
ca. 15 000 m³ utfylling

Totalt: ca. 295 000 m³ utfylling

Kai

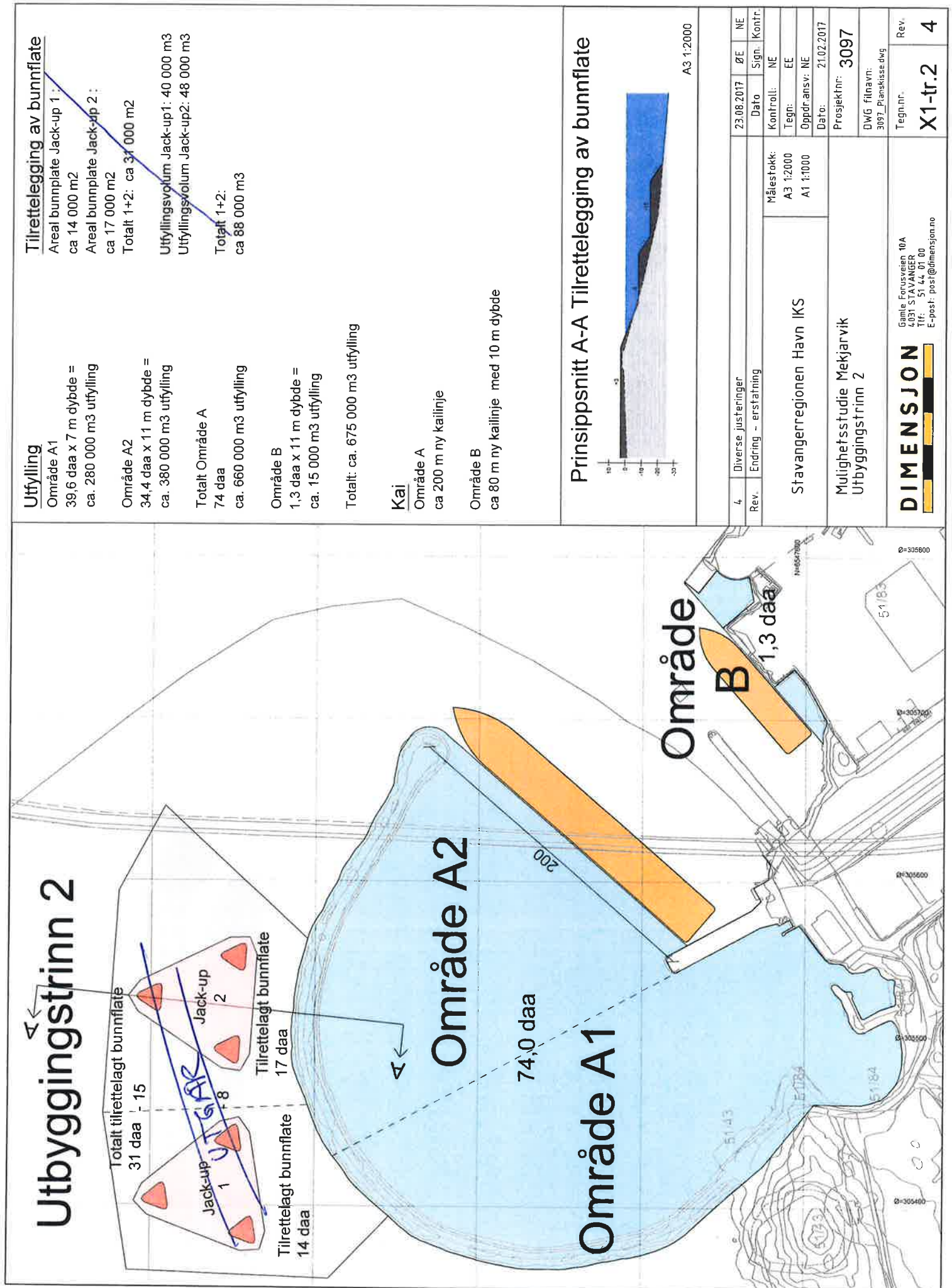
Område B
ca 80 m ny kaiinje med 10 m dybde

Tilrettelegging av bunnflate

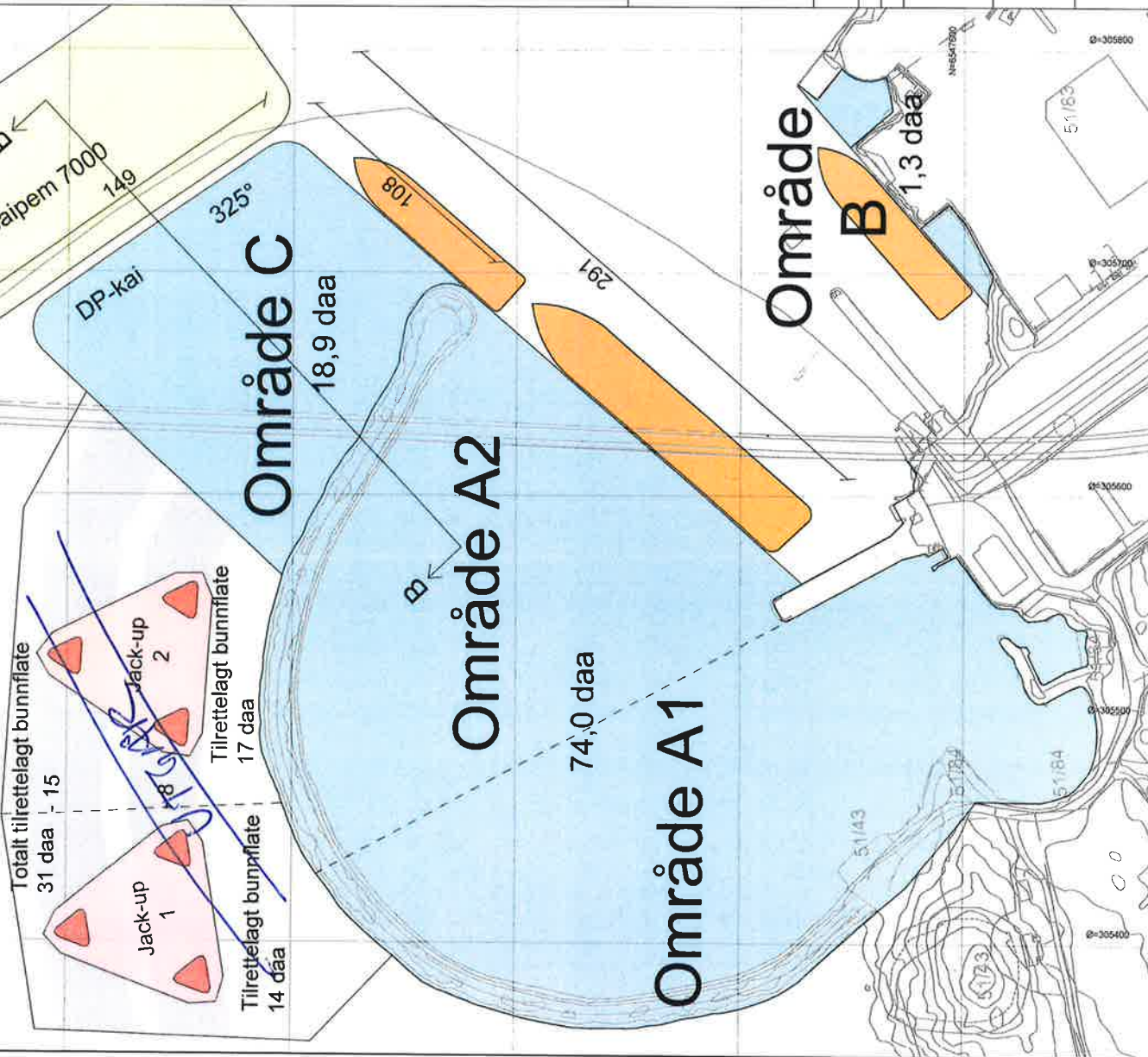
Areal bunnflate: ca 14 000 m²

Utfyllingsvolum Jack-up1:
ca 40 000 m³

4	Diverse justeringer	23.08.2017	ØE	NE
Rev.	Endring - erstating	Dato	Sign.	Kontr.
Stavangerregionen Havn IKS		Målestokk: A3 1:2000 A1 1:1000	Kontroll: NE	
Mulighetsstudie Mekjarvik Utbyggingstrinn 1		Tegn: EE	Oppdr.ansv: NE	
		Dato: 21.02.2017	Prosjektnr: 3097	
		DWG filnavn: 3097_Planskisse.dwg	Tegn.nr. X1-tr.1	Rev. 4



Utbyggingstrinn 3



Utfylling

Område A1

39,6 daa x 7 m dybde =
ca. 280 000 m3 utfylling

Område A2

34,4 daa x 11 m dybde =
ca. 380 000 m3 utfylling

Totalt Område A

74 daa
ca. 660 000 m3 utfylling

Område B

1,3 daa x 11 m dybde =
ca. 15 000 m3 utfylling

Område C

18,9 daa x 21,1m dybde =
ca. 400 000 m3 utfylling
Plastringsareal 2500 m2

Totalt: ca. 1 075 000 m3 utfylling

Kai

Område A

ca 200 m ny kailinje

Område B

ca 80 m ny kailinje med 10 m dybde

Område C

ca 100 m kailinje med 15 m dybde

Tilrettelegging av bunnsflate

Areal bunnsplate Jack-up 1 :

ca 14 000 m2

Areal bunnsplate Jack-up 2 :

ca 17 000 m2

Totalt 1+2: ca 31 000 m2

Utfyllingsvolum Jack-up1: 40 000 m3

Utfyllingsvolum Jack-up2: 48 000 m3

Totalt 1+2:

ca 88 000 m3

Prinsippssnitt B-B



4	Diverse justeringer	23.08.2017	ØE	NE
Rev.	Endring – erstating	Dato	Sign.	Kontr.
Stavangerregionen Havn IKS		Målestokk:	Kontroll:	NE
Mulighetsstudie Mekjarvik Utbyggingstrinn3		A3 1:2000	Tegn:	EE
		A1 1:1000	Oppdr.ansv:	NE
		Dato:	16.02.2017	
		Prosjektnr:	3097	
		DWG filnavn:	3097_Planskisse.dwg	
		Tegn nr.	X1-tr.3	Rev.
				4

Gamle Forusveien 10A
4031 STAVANGER
Tlf: 51 44 01 00
E-post: post@dimensjon.no

DIMENSJON

Sak 45/17

Ny lokal forskrift for Stavangerregionen havnedistrikt 2017



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

SAK NR.: 45 /17
MØTEDATO: 30.08.2017

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/98

Saksbeh.: TA
Innstill. dato: 21.08.2017

Ny lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt 2017

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	45/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

«Styret godkjenner lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt pr 30.08.2017 og forskriften sendes til Kystverket for endelig godkjenning.»



Bakgrunn

Stavangerregionen havnedistrikt har en eldre lokal fartsforskrift som er gjeldende for Stavanger kommune, men som ikke dekker de andre eierkommunene.

Hjemmel for lokal fartsforskrift er *forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (fartsforskriften)*. I kommunens sjøområde, innsjøer og elver er det kommunestyret som fastsetter lokale fartsforskrifter, og Kystverkets hovedkontor som godkjenner dem endelig, jf. fartsforskriftens §4, 1.ledd. Utenfor kommunens sjøområde, innsjøer og elver er det Kystverkets hovedkontor som fastsetter slike forskrifter, jf. fartsforskriftens §4, 2.ledd.

Myndighet til å gi tillatelse til å sette opp «sakte fart»-skilt, ligger hos Kystverket uavhengig av plassering.

For øvrig er det gitt følgende føringer til utforming og godkjenning av lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt:

- Lokalforskriften må være fastsatt av riktig organ og det må henvises til delegasjonsvedtak, dvs. godkjennes av havnestyret i SRH.
- Forskriftsmal utformet av Kystverkets hovedkontor skal brukes.
- Lokalforskriften skal ha vært på høring.
- Lokalforskriften skal sendes til Kystverkets hovedkontor for endelig fastsettelse av lokal fartsforskrift.
- Forskrift skal kunngjøres på www.lovdato.no
- Lokal fartsforskrift skal skiltes. Til oppsetting av farvannsskilt kreves det tillatelse fra Kystverket etter havne- og farvannsloven §19, 2.ledd. Søknad skal følge nærmere krav angitt i forskrift av 15.01.1993 nr.82 om lokalisering, utforming og tekniske krav til fyrlys, sjømerker og farvannsskilt. Søknad om å sette opp farvannsskilt sendes sammen med lokal fartsforskrift for godkjenning av Kystverkets hovedkontor.
- I følge fartsforskrift §5, 3.ledd har kommunen ansvar for oppsetting og vedlikehold av slike skilt i eget sjøområde.

Havnedistriktet er ikke pliktet til å ha en egen fartsforskrift.

Regelverk som er fundamentet for forståelsen av ny lokal fartsforskrift

1. SRH sin virksomhet er regulert i [Lov om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\)](#).
2. Sentrale forskrifter som er hjemlet i Havne- og farvannssloven : [Hjemmelsregister](#)
3. Regulering av ansvaret i sjøområder er regulert i blant annet [Forskrift om farleder](#).
4. Gjeldende lokal fartsforskrift finnes i [Forskrift om innskrenket fart i Stavanger havnedistrikt](#).
5. Sentral forskrift vedørende fart finnes i [Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø](#).

Vannscooter osv. [Forskrift om bruk av vannscooter og lignende](#) er opphevet.

6. Alt annet nasjonalt og internasjonalt (IMO-regelverk som SOLAS, MARPOL, COLREG m.v.) regelverk fartøy skal forholde seg til.

Proessen med utarbeidelse av lokal fartsforskrift

SRH startet sin prosess med ny lokal fartsforskrift våren 2016. Oppstartsmøte ble holdt 26.januar 2016 med følgende deltakere:

Tormod Våga, Trafikksentralsjef Kystverket
Irene Tjøstheim, Plansjef Rennesøy kommune
Åge Vatnedal, Spesialist sjø Sør-Vest Politidistrikt
Rune Svensen, Seksjonsleder Sør-Vest Politidistrikt
Magne Borgund, Havnekaptein Sandnes Havn

Invitert, men ikke møtt:
Stavanger kommune
Randaberg kommune
Sola kommune

Ny lokal fartsforskrift hadde høringsfrist 30.april 2017. Eierkommunene, nødetater og SAR-enheter ble direkte kontaktet per e-post om høringen, jf. *Fartsforskrift - Adressatliste for høring*. Saken ble publisert i lokalaviser, Facebook og SRH sin [hjemmeside](#).

Høringsresultatene ble behandlet av Stavangerregionen Havnedrift AS den 11.mai 2017 med samme gruppe som deltok i oppstartsmøte. SRH mottok fem innspill som resulterte i en utvidelse av



virkeområdet for lokal fartsforskrift ved innseiling til Vassøy. Prinsippet om en hastighetsbegrensning på 8 knop ble diskutert, og vedtatt beholdt.

Ny lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt.

Ny lokal fartsforskrift trer i kraft og blir juridisk bindende så snart den styregodkjente forskriften også er godkjent av Kystverket, og den kunngjøres på SRH sin hjemmeside og i forskriftsbasen til www.lovdata.no.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik
Havnedirektør

Trond Andersen
Maritim sjef
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Ny lokal fartsforskrift for Stavangerregionen havnedistrikt

Bilag 2: Høringsliste

Forskrift om fartsbegrensning i sjøen i Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy kommune, Rogaland fylke, sjøkart nr. 14 og 16 i hovedkartserien og havnekart 455 Stavanger havn med innseilinger.

Hjemmel: Forskrift fastsatt av Stavangerregionen Havn IKS [dato] med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann §§ 14 første ledd og 42 første ledd., samt i forskrift av 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø § 4 første ledd, gitt med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 13. Forskriften er godkjent [dato] av Kystverkets hovedkontor i medhold av forannevnte forskrift § 4 første ledd.

§ 1 Fartsbegrensning

8 knop er høyeste tillatte hastighet i følgende farvann:

- a) Stavanger: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene i vest
 - 1. N: 58° 59.437' Ø: 5° 42.023' (Tastarevet)
 - 2. N: 58° 59.474' Ø: 5° 42.680' (Ulsneset)
 og innenfor en linje trukket mellom posisjonene i øst
 - 3. N: 58° 58.430' Ø: 5° 45.056' (Strømsteinen)
 - 4. N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)
- b) Byøyene: innenfor en linje trukket mellom posisjonene
 - 1. N: 58° 58.559' Ø: 5° 45.021' (Grasholmflaket)
 - 2. N: 58° 59.095' Ø: 5° 45.544' (Steinsøyskjeret)
 - 3. N: 58° 59.130' Ø: 5° 46.226' (Kuppholmen)
 -og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
 - 4. N: 58° 59.531' Ø: 5° 46.196' (Roaldsøy, øst)
 - 5. N: 58° 59.706' Ø: 5° 46.820' (Vassøy, vest)
 -og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
 - 6. N: 59° 00.392' Ø: 5° 46.998' (Davidsholmen)
 - 7. N: 59° 00.321' Ø: 5° 47.349' (Vassøytåna)
 -og innenfor en linje trukket mellom posisjonene
 - 8. N: 59° 00.705' Ø: 5° 45.207' (Lundssandneset)
 - 9. N: 59° 00.595' Ø: 5° 45.773' (Oterudneset)
- c) Risavika: i havnebassenget avgrenset innenfor en linje trukket mellom posisjonene
 - 1. N: 58° 55.717' Ø: 5° 34.227' (Laksholmbåen)
 - 2. N: 58° 59.474' Ø: 5° 42.680' (Tananger lykt)

§ 2 Unntaksbestemmelse

Forskriften gjelder ikke for

- a) Forsvarets, politiets, tollvesenets og brannvesenets fartøyer, samt losfartøyer og ambulansefartøyer,
 - b) fartøyer med lege om bord,
 - c) fartøyer i sjøredningstjenesten, hvor overskridelse av fartsbegrensningen er nødvendig for å få utført utrykningen eller oppdraget.
- Fartøyer som nevnt i første ledd, skal om mulig vise varsellys eller på annen måte varsle om utrykningen eller oppdraget.

§ 3 Dispensasjon

Kommunestyret kan gi dispensasjon fra forskriftens bestemmelser. Dispensasjon kan bare skje etter begrunnet søknad. Dispensasjon skal videre bare skje i særlige tilfeller og det skal legges vekt på at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badende, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, kaier, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig. Dispensasjonen skal gjøres tidsbegrenset.

Kommunestyret kan delegere myndighet etter første ledd til havnestyret.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon kan påklages.

Kystverkets hovedkontor er klageinstans for vedtaket truffet av kommunestyret eller havnestyret.

§ 4 Straffansvar

Overtredelse av forskriften, herunder enkeltvedtak gitt i medhold av den, straffes med bøter etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann § 62 for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§ 5 (ikraftttredelse)

Forskriften trer i kraft ...

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift FOR-1984-05-11-3245 Forskrift om innskrenket fart i Stavanger havnedistrikt.

ADRESSATLISTE FOR HØRING:

Stavanger kommune Felles Servicetorget postmottak.servicetorget@stavanger.kommune.no
 Sola kommune post@sola.kommune.no
 Randaberg kommune post@randaberg.kommune.no
 Rennesøy kommune post@rennesoy.kommune.no
 Sandnes kommune postmottak@sandnes.kommune.no
 Veteranskibet M/S Rogaland post@gamlerogaland.no
 Kystverket Vest post@kystverket.no
 Rogaland Politidistrikt post.rogaland@politiet.no
 Ryfylke Dampskibsselskab AS post@mssandnes.no
 Rogaland Brann og Redning IKS postmottak@rogbr.no
 Norled post@norled.no
 Rødne Fjord Cruise mail@rodne.no lars@rodne.no
 Bukser og Berging AS ops@bube.no Lars.Haavik@bube.no
 VTS Kvitsøy uts.kvitsoy@kystverket.no
 Nor Lines AS kundeservice.sandnes@norlines.no
 Sea-Cargo tananger@sea-cargo.no
 Risavika Havn AS post@risavika.no
 Asco Norge AS Tommy.Steinbru@ascoworld.com
 Norsesea norseagroup@norseagroup.com
 Skangas operations@skangas.com
 Fjord Line AS Info@fjordline.com
 Simon Møkster Shipping AS post@mokster.no
 Redningsselskapet post@rs.no Heidi.Reiersen@rs.no
 Los John.Petter.Strand@kystverket.no

I tillegg kommer de som var i møte:

'Åge Vatnedal' <age.vatnedal@politiet.no>; 'Rune.Svensen@politiet.no';
 'Magne.Borgund@sandnes-havn.no'; 'Våga, Tormod' <tormod.vaga@kystverket.no>;
 'line.roreng@rennesoy.kommune.no' Irene Holta Tjøstheim
 <irene.holta.tjostheim@rennesoy.kommune.no>

Båtforeninger og andre interesseorganisasjoner bør kunne fange opp høring via aviser osv.

Sak 46/17

Strategisk støykartlegging i Stavangerregionen havnedistrikt



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 46/17
MØTEDATO: 30.08.2017

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 16/36

Saksbeh.: OBB
Innstill. dato: 21.08.2017

Strategisk støykartlegging i Stavangerregionen havnedistrikt

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	46/17	30.08.17	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Støykartleggingen i Norge er bundet opp i tre ulike regelverk:

- Forurensningsforskriftens kapittel 5, avsnitt II om innendørs støy.
- Forurensningsforskriftens kapittel 5, avsnitt III om strategisk støykartlegging.
- Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

Forskriften stiller krav om at kartleggingen skal revideres hvert femte år. Årets kartlegging er en revisjon av kartleggingen som ble gjort i 2012, og utføres på anlegg som eies av SRH konsernet.

Saken

Støyberegningene er gjort på grunnlag av støymålinger som er gjennomført på et utvalg av fartøy som har ligget til kai i perioden 2011 – 2017. Det er fokusert på fartøy som normalt forventes å ligge til kai med hjelpemotorer i drift. Fartøy som var en del av grunnlaget i 2012-kartleggingen, men som ikke opererer i havnedistriktet lenger, er tatt ut av grunnlaget og andre fartøy er lagt til.

I Mekjarvik tillates det tankspyling. Dette er den mest støyende havneaktiviteten, og den er – som i 2011 – også med i grunnlaget nå for beregningen i Mekjarvik.

Det er målt støy fra mer enn 30 fartøy; i hovedsak supply og andre offshorefartøy, ettersom det erfaringsmessig er disse som støyer mest. Det er også målt støy fra enkelte cruiseskip og noen frakte- og slepebåter.

Grunnlaget for støyberegninger ved kai 38, Utenriksterminalen i Risavika, er støymålinger gjort fra en av Fjord Line sine ferger. Det er målt støy fra ombordkjøring / kjøring over rampe.

Det er Sinus som har gjennomført målingene med profesjonelt støymåleutstyr.

Programmet som brukes til å beregne støyutbredelse fra kaiene til omkringliggende områder heter CadnaA, versjon 2017, et internasjonalt anerkjent og utbredt beregningsprogram. Det benyttes til beregninger, prediksjon og presentasjon av alle typer eksterne støykilder, inkludert veitrafikk, jernbane, fly og industri.

Detaljerte 3D beregningsmodeller er utarbeidet basert på digitalt kartunderlag. Nærmålingene som er gjort av alle fartøy til kai, legges inn som punktkilder i disse beregningsmodellene. Basert på beregningene er det utarbeidet strategiske støysonekart med fargekoder iht. anbefalinger som er gitt i veilederne for utarbeidelse av slike kart.

Anleggseiere (Statens Vegvesen, Avinor, Jernbane, havn) leverer støysonekart til kommunene, og kommunen er ansvarlig for å sammenstille et støysonekart i henhold til retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442.

Beregningene i denne kartleggingen viser en tydelig nedgang i antall berørte boliger og personer som ligger innenfor støysonene. Dette kan ha følgende forklaringer:

- Det totale antallet liggedøgn i Vågen har vært vesentlig lavere i 2016 enn i 2011.
- SRH har føringer på hvor båtene til enhver tid skal ligge til kai basert på erfaring med støynivå og støyklager. De mest støyende båtene får eksempelvis ikke ligge til kai lengst inne i Vågen. Dette gir redusert antall liggedøgn og dermed lavere støynivå i området.
- Tankspyling foregår p.t. ikke lenger ved andre kaier enn i Mekjarvik.

Oppsummering

Havnedirektøren er tilfreds med utviklingen støykartleggingen viser. Tiltak for redusert støy vurderes løpende, spesielt i områdene der konfliktpotensialet er størst.

Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havnedrift AS

Merete Eik
Havnedirektør

Odd Bjørn Bekkeheien
Daglig leder
Saksbehandler

Vedlegg

Bilag 1: Rapport av 06.04.17 fra Sinus



Dato : 06.04.2017
 Antall sider : 9
 Antall vedlegg : 9

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Strategisk støykartlegging

Oppdragsgiver: Stavangerregionen havn IKS

Utført av: Petter A. Haver

Kontrollert av: Øistein V. Nessler

SAMMENDRAG

Det er utarbeidet støysonekart og tabeller som viser hvor mange bygninger og personer som er i de forskjellige støysonene som er definert for fire av Stavangerregionen Havn IKS's havner. Beregningene er foretatt med utgangspunkt i TA-2207/2006: "Veileder til forurensingsforskriftens kapittel 5 om støy" og M-505/2016: "Veiledning til støykartlegging".

Beregningene av L_{den} (unntatt for cruisebåter) viser at totalt:

- Ingen av boenhetene har støynivå L_{den} over 65 dB (rød sone)
- Ingen av boenhetene har støynivå L_{den} mellom 60 og 65 dB (orange sone)
- 151 boenheter (153 personer) har støynivå L_{den} mellom 55 og 60 dB (gul sone)
- 180 boenheter (214 personer) har støynivå L_{den} mellom 50 og 55 dB (grønn sone)

Beregningene av L_{night} viser at totalt:

- Ingen av boenhetene har støynivå L_{night} over 65 dB (rød sone)
- Ingen har støynivå L_{night} mellom 60 og 65 dB (orange sone)
- Ingen har støynivå L_{night} mellom 55 og 60 dB (gul sone)
- 67 boenheter (60 personer) har støynivå L_{night} mellom 50 og 55 dB (grønn sone)

0	06.04.2017	Endelig versjon	PAH	ØVN
Rev.	Dato	Endringer	Utført	Kontroll

SINUS AS

Rådgivende Ingeniører – MRIF
 Akustikk – Støy – Vibrasjoner
 Foretaksreg.: NO 963404042 MVA

Avd. Kristiansand:

Adr: Skippergata 4, 4611 Kristiansand
 Tlf.: 38 12 07 70
 E-post: kristiansand@sinusas.no

Hovedkontor:

Adr: Lagårdsveien 78, 4010 Stavanger
 Tlf./Fax.: 51 50 12 50 / 51 50 12 40
 E-post: sinus@sinusas.no

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	3
2	AKTUELLE RETNINGSLINJER	3
2.1	TA-2207 OG M-505	3
2.2	T-1442 - KOMMENTARER	4
3	BESKRIVELSE AV STØYKILDENE	4
3.1	GENERELT	4
3.2	AKTUELLE STØYKILDER	4
3.3	DRIFTSTIDER OG LIGGEDØGN	4
3.4	DEFINISJON AV GJENNOMSNIITTLIG BÅT	5
3.5	UTELATTE KILDER	5
4	BEREGNINGSFORUTSETNINGER	6
4.1	METODE OG PROGRAM	6
4.2	KILDESTYRKER	6
5	BEREGNINGSRESULTATER	7
5.1	GENERELT	7
5.2	NORMALSITUASJON, L_{DEN}	7
5.2.1	Mekjarvik kaierterminal	7
5.2.2	Vågen (Skagenkaaien, Strandkaaien og Skansenkaaien) og Bekhuskaaien	7
5.2.3	Risavika kai 38	7
5.2.4	Cruisebåter - illustrasjon	8
5.3	BEREGNINGER FOR SITUASJON PÅ NATT, L_{NIGHT}	8
5.3.1	Mekjarvik kaierterminal	8
5.3.2	Vågen (Skagenkaaien, Strandkaaien og Skansenkaaien) og Bekhuskaaien	8
5.3.3	Risavika kai 38	9
5.4	KOMMENTARER TIL RESULTATER OG ENDRINGER FRA 2012	9

VEDLEGGSOVERSIKT

Vedlegg 1	Støysonekart L_{den}	—	havnedrift Mekjarvik
Vedlegg 2	Støysonekart L_{den}	—	havnedrift Strandkaaien og Skagenkaaien
Vedlegg 3	Støysonekart L_{den}	—	havnedrift Bekhuskaaien
Vedlegg 4	Støysonekart	—	illustrasjon av støy fra cruiseskip i Vågen
Vedlegg 5	Støysonekart L_{night}	—	havnedrift Mekjarvik
Vedlegg 6	Støysonekart L_{night}	—	havnedrift Strandkaaien og Skagenkaaien
Vedlegg 7	Støysonekart L_{night}	—	havnedrift Bekhuskaaien
Vedlegg 8	Støysonekart L_{den}	—	havnedrift Risavika kai 38
Vedlegg 9	Støysonekart L_{night}	—	havnedrift Risavika kai 38

Vedlegg er utarbeidet både i PDF og shape-format.

1 INNLEDNING

Kapittel 5 om støy i forskrift om begrenning av forurensning (Forurensningsforskriften) trådte i kraft fra 1.1.2005. Forskriften omfatter blant annet en implementering av EUs rammedirektiv for støy (direktiv 2002/49/EF) i norsk lovgivning, som innebærer at det må kartlegges utendørs støy for større byområder og for større veier/jernbaner.

Den omfatter også en videreføring av bestemmelser om innendørs støy i tidligere "forskrift om grenseverdier for støy". Formålet med denne støykartleggingen er å fremme menneskers helse og trivsel. Støykartleggingen skal forebygge og redusere skadelige virkninger av støyeksponering ved at det i etterkant skal utarbeides handlingsplaner og videre gjennomføres støyreduserende tiltak.

Kartleggingen skal revideres hvert femte år. Med dette som utgangspunkt er Sinus engasjert for å revidere støysonekartene med tilhørende oversikt over hvor mange som er berørt av støy fra aktiviteter ved kaianleggene som er eid av Stavangerregionen havn IKS. Båter til kai er hovedstøykildene ved disse havnene. Støyberegningene er gjort på grunnlag av støymålinger på et utvalg av båter som har ligget til kai i løpet av 2011 og 2017. Det er valgt å fokusere på båter som normalt forventes å ligge til kai med hjelpemotorer i drift. Det er støy fra denne type båter som er hovedgrunn til klager på støy fra havneaktivitet ved de aktuelle kaiene. I tillegg er støy i forbindelse med tankspyling tatt med der dette er aktuelt.

Nytt for 2017 er at Risavika kai 38 er overtatt av Stavangerregionen havn IKS og tatt inn i kartleggingen.

2 AKTUELLE RETNINGSLINJER

2.1 TA-2207 og M-505

Utarbeidelsen av støysonekart er foretatt med utgangspunkt i TA-2207/2006: "Veileder til forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy". For kartleggingen i 2017 er det også utarbeidet en veileder M-505: "Veiledning til støykartlegging" (Miljødirektoratet, 2016).

Strategisk støykartlegging er nærmere beskrevet i kapittel 3 i TA-2207 og i M-505. Her omtales hvilke områder og anlegg som skal kartlegges, ansvarsforhold, krav til beregningsresultater og hvilke beregningsmetoder som anbefales brukt.

Det skal i utgangspunktet leveres ett støysonekart, angitt som en døgnmiddelverdi L_{den} i 4,0 meters beregningshøyde. I tillegg kan L_{night} rapporteres. Dette er utført i denne kartleggingen, da støy fra båter som ligger til kai på natt også bidrar til den samlede støyplagegraden for naboene.

I støysonekartene som følger denne rapporten, er fargekodene som vist i vedlegg 4 i TA-2207 benyttet.

2.2 T-1442 - kommentarer

Miljøverndepartementets ”Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging”, T-1442, angir veiledende grenseverdier for utendørs støy. Retningslinjen bygger på EU-regelverkets metoder og målestørrelser, og er koordinert med støyreglene som er gitt etter forurensingsloven og teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Grensene for gul og rød støysone i T-1442 samsvarer med grensene som er gitt i TA-2207 for L_{den} . Det er så vidt vi forstår, ikke angitt egne støygrenser for L_{night} i TA-2207. Vi har derfor i denne kartleggingen brukt de samme grensene for soneinndeling for L_{night} som for L_{den} . (Disse grensene er ikke i overensstemmelse med grensene i T-1442, som for L_{night} er strengere.)

3 BESKRIVELSE AV STØYKILDENE

3.1 Generelt

Det er foretatt nye målinger av støy for å bestemme kildestyrken til forskjellige båter som ligger til kai på de ulike havnene. Den antatt mest støyende havneaktiviteten – tankspyling – ble målt i 2011 og er grunnlag for beregningene i denne revisjonen. Tankspyling er nå ikke lenger aktuelt andre steder enn i Mekjarvik.

Støysonekartene viser dagens situasjon, dvs. statistikk på liggedøgn fra 2016, og målinger på båter fra 2011 og 2017.

I det følgende gis en kort beskrivelse av de aktuelle støykildene. Forøvrig vises også til situasjonsbeskrivelse som gitt i hovedteksten til rapporten.

3.2 Aktuelle støykilder

Til sammen er det målt ca. 30 båter i 2011 og 2017. Basert på statistikk for anløp i 2016, er 8 av disse båtene brukt som underlag for beregning av en gjennomsnittlig kildestyrke.

I hovedsak er dette supplybåter og andre offshorefartøyer, da det erfaringsmessig er denne typen båter som medfører høyest støyplage. I tillegg er det målt på enkelte cruiseskip og frakteskip/slepebåter. De fleste av båtene er målt ved Strandkaiaen, men også eksempler fra de andre kaiene er tatt med.

I tillegg er støy fra ferje (Fjord Line) og ombordkjøring målt ved Risavika kai 38 (Utenriksterminalen).

3.3 Driftstider og liggedøgn

For å beregne støysonekart er det innhentet statistikk som viser liggedøgn ved alle kaiene tilhørende Stavangerregionen havn IKS for 2016. Med utgangspunkt i denne statistikken er det etablert et gjennomsnittlig antall liggedøgn ved de forskjellige kaiene. Se tabell 2. Det er i hovedsak offshore relaterte båter som er representert i denne statistikken. Disse ligger normalt med hjelpemotorer i gang under hele oppholdet.

Følgende forutsetninger ligger til grunn:

- Båter er forutsatt å kunne ligge hele døgnet (gjelder ikke cruisebåter).
- Tankspyling kan skje hele døgnet på Mekjarvik (ikke aktuelt ved andre kaier). Spyling skjer i ca. 80 % av tiden båtene ligger til kai.

Tabell 2. Oversikt over *gjennomsnittlig liggedøgn ved de forskjellige kaiene*

	Skagenkaien	Strandkaien	Skansenkaien	Bekhuskaien	Mekjarvik	Risavika
Gjennomsnittlig liggedøgn	0,1	1,0	0,6	1,6	1,4	0,1

3.4 Definisjon av gjennomsnittlig båt

Basert på et gjennomsnitt av beregnede kildestyrker fra alle målte båter, og statistikk over antall liggedøgn, er det laget en "typisk gjennomsnittlig" båt som grunnlag for beregningene. Dette gjelder alle kaier bortsett fra Risavika kai 38.

I beregningene av årsmidlet L_{den} , benyttes denne "gjennomsnittsbåten" som støykilde på alle kildeplasseringene i beregningsmodellen. I noen tilfeller er det plassert ut tre "båter" til kai selv om det ikke er tre liggedøgn ved den aktuelle kaien. I slike tilfeller er støyen fordelt på flere båter for å gi en spredning på kildeplassering, slik at modellen ikke blir for avhengig av hvor båtene plasseres.

Kildestyrken justeres etter hvor stor del av døgnet kilden avgir støy.

Den beregnede gjennomsnittlige kildestyrken er 101 dBA.

3.5 Utelatte kilder

Det er mange forskjellige båttyper som benytter kaiene. Det er ikke hensiktsmessig å inkludere alle båttyper i disse beregningene. Mange av disse båtene er kun i drift på vei til og fra kai. Disse båtene avgir dermed ikke støy når de ligger fortøyd. Det er derfor valgt å ikke beregne støysonekart for disse da de ikke bidrar vesentlig til ett årsmidlet støynivå.

Følgende støykilder knyttet til havnen er ikke medtatt i beregningene:

- Truckkjøring og annen sporadisk aktivitet på havneområdene.
- Veitrafikk.
- Hurtigbåter, ferjer og annen sporadisk støy fra sjøgående fartøy.
- Diverse arrangementer (volleyball, festivaler, etc).

4 BEREGNINGSFORUTSETNINGER

4.1 Metode og program

Det er på basis av nærmålinger av de enkelte kildene utarbeidet en støymodell for de ulike havneområdene og omkringliggende bebyggelse.

Beregningene er foretatt etter ISO 9613. Metoden tar blant annet hensyn til absorpsjonseffekter fra mark, skjerming og refleksjoner fra terreng og bygninger, luftabsorpsjon m.m. Lydspekteret for kildene legges inn i 1/1 oktavbånd, slik at demping av terreng, skjærmer og luftabsorpsjon blir ivarettatt mest mulig korrekt.

Det digitale kartet er mottatt av oppdragsgiver i februar 2017 og har 1 m avstand mellom terrengkotene.

De aktuelle støykildene er lagt inn som punktkilder med aktuell lydeffekt og anslått høyde.

Støysonene er beregnet med mottakerhøyde 4,0 m over bakken.

4.2 Kildestyrker

Tabellen under viser beregnet kildestyrke til aktuelle støykilder basert på måling i flere punkter for totalt 9 forskjellige båter. De oppgitte nivåene er de man har når kilden faktisk er i drift. Eventuelle korreksjoner for driftstid kommer i tillegg.

Tabell 3. Oversikt over kildestyrken til aktuelle støykilder

Kilde	$L_{w, A, eq}$	Kildehøyde	Kommentar
Båt*	101 dB	Ca. 15 m	
Båt, kai 38	110 dB	Ca. 30 m	
Rampe, kai 38	105 dB	0,5 m	Ekvivalentnivå over ett minutt med ombordkjøring
Tankspyling	111 dB	2 m	

*Kommentar: Målte $L_{w, A, eq}$ verdier for de båtene det er gjort målinger på ligger mellom 95 – 105 dBA.

5 BEREGNINGSRESULTATER

5.1 Generelt

Med utgangspunkt i de nevnte forutsetningene er det laget støysonekart for alle de aktuelle kaiene. Støysonekartene som inngår i den strategiske støykartleggingen er vist i vedlegg 1 – 3 og vedlegg 5 – 9.

I tillegg er det gjennomført en eksempelberegning av støy fra cruisebåter for å illustrere en situasjon der denne typen båter ligger til kai i Vågen. Denne er vist i vedlegg 4.

Under er det angitt antall boenheter som er i de forskjellige støysonene. Med dette som utgangspunkt er det i tabellene under oppgitt hvor mange personer som er i de forskjellige støysonene.

Underlag for antall boenheter og personer er mottatt av Stavanger kommune den 20.02.2017. I en del bygg er det registrert flere boenheter enn personer. Dette kan skyldes at en del personer ikke har meldt flytting til folkeregisteret.

5.2 Normalsituasjon, L_{den}

5.2.1 Mekjarvik kaiterminal

Med utgangspunkt i støysonekartet som viser Mekjarvik kaiterminal er antall boenheter i de forskjellige støysonene talt opp. Det er ikke registrert boliger med beregnet støynivå over 50 dB. Beregningsresultater vises i vedlegg 1.

5.2.2 Vågen (Skagenkaaien, Strandkaaien og Skansenkaaien) og Bekhuskaaien

Med utgangspunkt i støysonekart som viser Vågen og Bekhuskaaien er antall boenheter i de forskjellige støysonene gjengitt i tabellen under. Støysonekartene er vist i vedlegg 2 og 3.

Tabell 5. Oversikt over antall boenheter som ligger i de forskjellige sonene.

	> 65 dB rød sone	60 – 65 dB orange sone	55 – 60 dB gul sone	50 – 55 dB grønn sone	Kommentar
Boenheter	0	0	151	214	
Personer	0	0	153	180	

5.2.3 Risavika kai 38

Med utgangspunkt i støysonekartet som viser Risavika kai 38 (Utenriksterminalen) er antall boenheter i de forskjellige støysonene talt opp. Det er ikke registrert boliger med beregnet støynivå over 50 dB. Beregningsresultater vises i vedlegg 8.

5.2.4 Cruisebåter - illustrasjon

For å illustrere situasjonen i cruisesesongen er det laget støysonekart som viser situasjon der det ligger 2 cruisebåter til kai samtidig. Det er antatt at båtene ligger til kai hele dagen og hele kvelden. Det er ikke beregnet for situasjon der cruisebåtene også ligger på natt. Støysonekartet er vist i vedlegg 4.

Med utgangspunkt i vedlegg 4, er antall boenheter i de forskjellige støysonene gjengitt som en illustrasjon i tabellen under. Merk at disse tallene ikke er revidert fra 2011.

Tabell 6. Oversikt over antall boenheter som ligger i de forskjellige sonene.

	> 65 dB rød sone	60 – 65 dB orange sone	55 – 60 dB gul sone	50 – 55 dB grønn sone	Kommentar
Boenheter	0	0	11	186	
Personer	0	0	28	465	

5.3 Beregninger for situasjon på natt, L_{night}

5.3.1 Mekjarvik kaikterminal

Med utgangspunkt i støysonekartet som viser Mekjarvik kaikterminal er antall boenheter i de forskjellige støysonene talt opp. Det er ikke registrert boliger med beregnet støynivå over 50 dB. Beregningsresultater vises i vedlegg 5.

5.3.2 Vågen (Skagenkaaien, Strandkaaien og Skansenkaaien) og Bekhuskaaien

Med utgangspunkt i støysonekart som viser Vågen er antall boenheter i de forskjellige støysonene gjengitt i tabell 7. Støysonekart er vist i vedlegg 6 og 7.

Tabell 7. Oversikt over antall boenheter som ligger i de forskjellige sonene.

	> 65 dB rød sone	60 – 65 dB orange sone	55 – 60 dB gul sone	50 – 55 dB grønn sone	Kommentar
Boenheter	0	0	0	67	(Se nedenfor)
Personer	0	0	0	60	

52 personer og 57 boenheter i grønn sone ligger i blokken Verven 12 A – 12C som ligger helt på grensen til gul støysone.

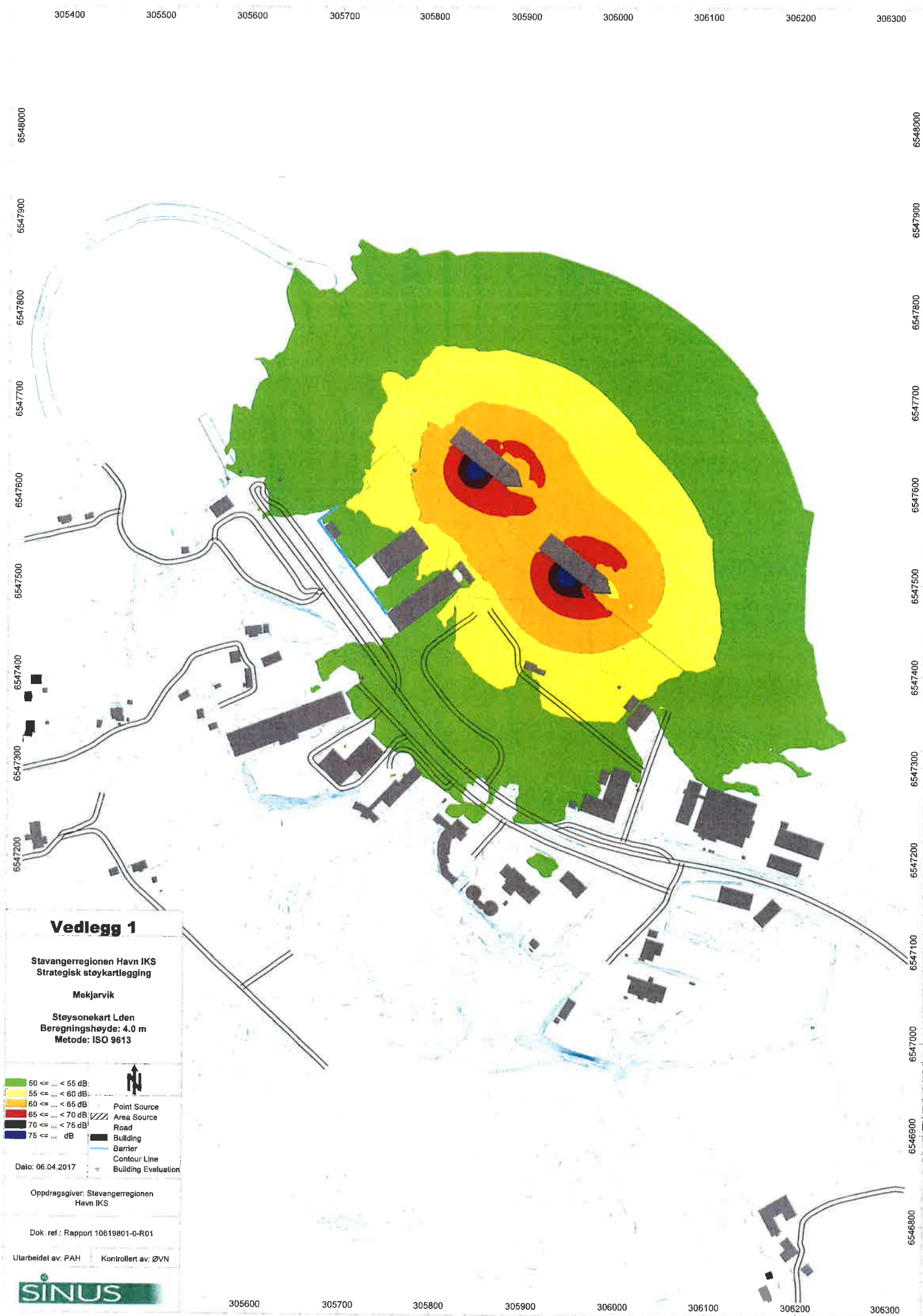
5.3.3 Risavika kai 38

Med utgangspunkt i støysonekartet som viser Mekjarvik kaikterminal er antall boenheter i de forskjellige støysonene talt opp. Det er ingen boliger med beregnet støynivå over 50 dB. Beregningsresultater vises i vedlegg 9.

5.4 **Kommentarer til resultater og endringer fra 2012**

Beregningene i denne kartleggingen viser en tydelig nedgang i antall berørte boliger og personer som ligger innenfor støysonene. Dette kan ha følgende forklaringer:

- Det totale antallet liggedøgn i Vågen har vært vesentlig lavere i 2016 enn i 2011.
- Stavangerregionen Havn IKS har føringer på hvor båtene til enhver tid skal ligge til kai basert på erfaring med støynivå og –klager. De mest støyende båtene får eksempelvis ikke legge til kai lengst inne i Vågen. Dette gir redusert antall liggedøgn og dermed lavere støynivå i området.
- Tankspyling foregår ikke lenger ved andre kaier enn i Mekjarvik.

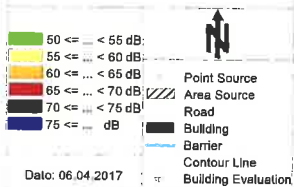


Vedlegg 1

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Mekjarvik

Støysonekart Lden
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613



Dato: 06.04.2017

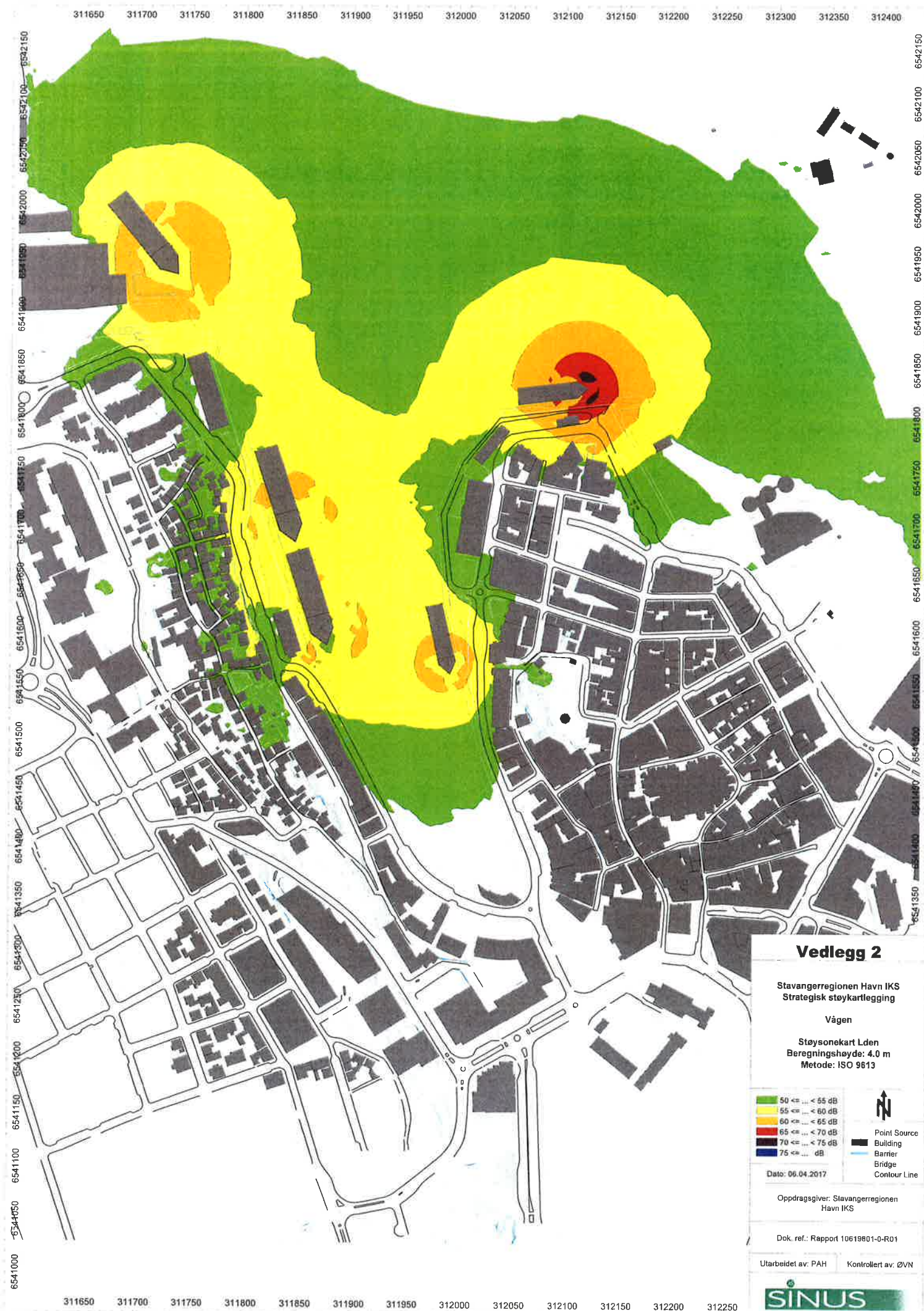
Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH

Kontrollert av: ØVN





Vedlegg 2

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Vågen

Støysonekart Lden
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613

50 <= ... < 55 dB

55 <= ... < 60 dB

60 <= ... < 65 dB

65 <= ... < 70 dB

70 <= ... < 75 dB

75 <= ... dB

Point Source

Building

Barrier

Bridge

Contour Line

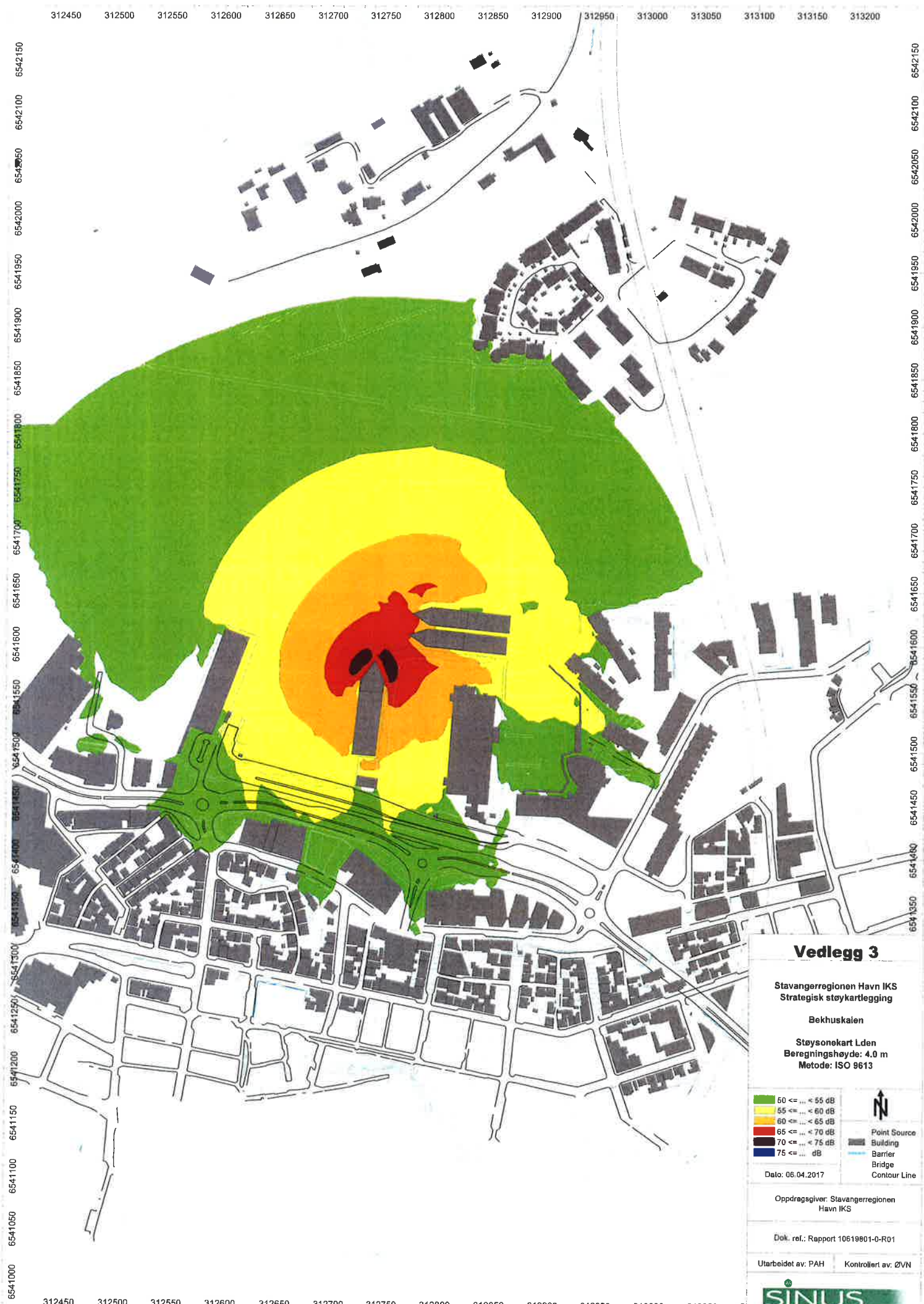
Dato: 06.04.2017

Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH Kontrollert av: ØVN





Vedlegg 3

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Bekhuskaia

Støysonekart Lden
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613

- 50 <= ... < 55 dB
 - 55 <= ... < 60 dB
 - 60 <= ... < 65 dB
 - 65 <= ... < 70 dB
 - 70 <= ... < 75 dB
 - 75 <= ... dB
- Point Source
Building
Barrier
Bridge
Contour Line

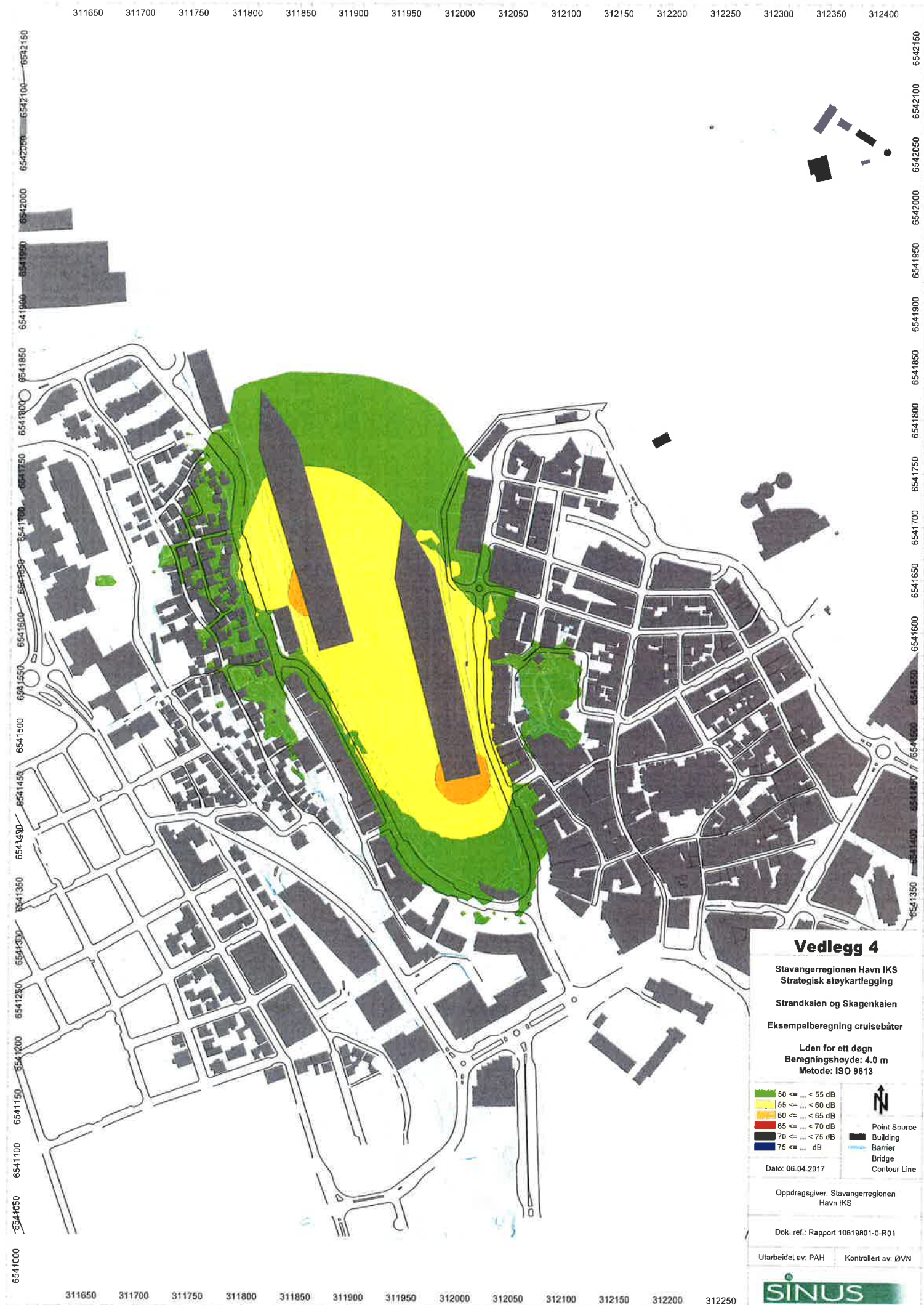
Dato: 06.04.2017

Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH Kontrollert av: ØVN





305400 305500 305600 305700 305800 305900 306000 306100 306200 306300

6548000

6547900

6547800

6547700

6547600

6547500

6547400

6547300

6547200

6548000

6547900

6547800

6547700

6547600

6547500

6547400

6547300

6547200

6547100

6547000

6546900

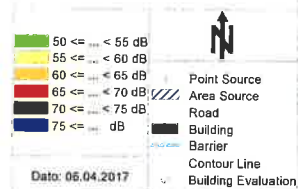
6546800

Vedlegg 5

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Mekjarvik

Støysonekart Knight
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613



Dato: 05.04.2017

Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH

Kontrollert av: ØVN

SINUS

305600

305700

305800

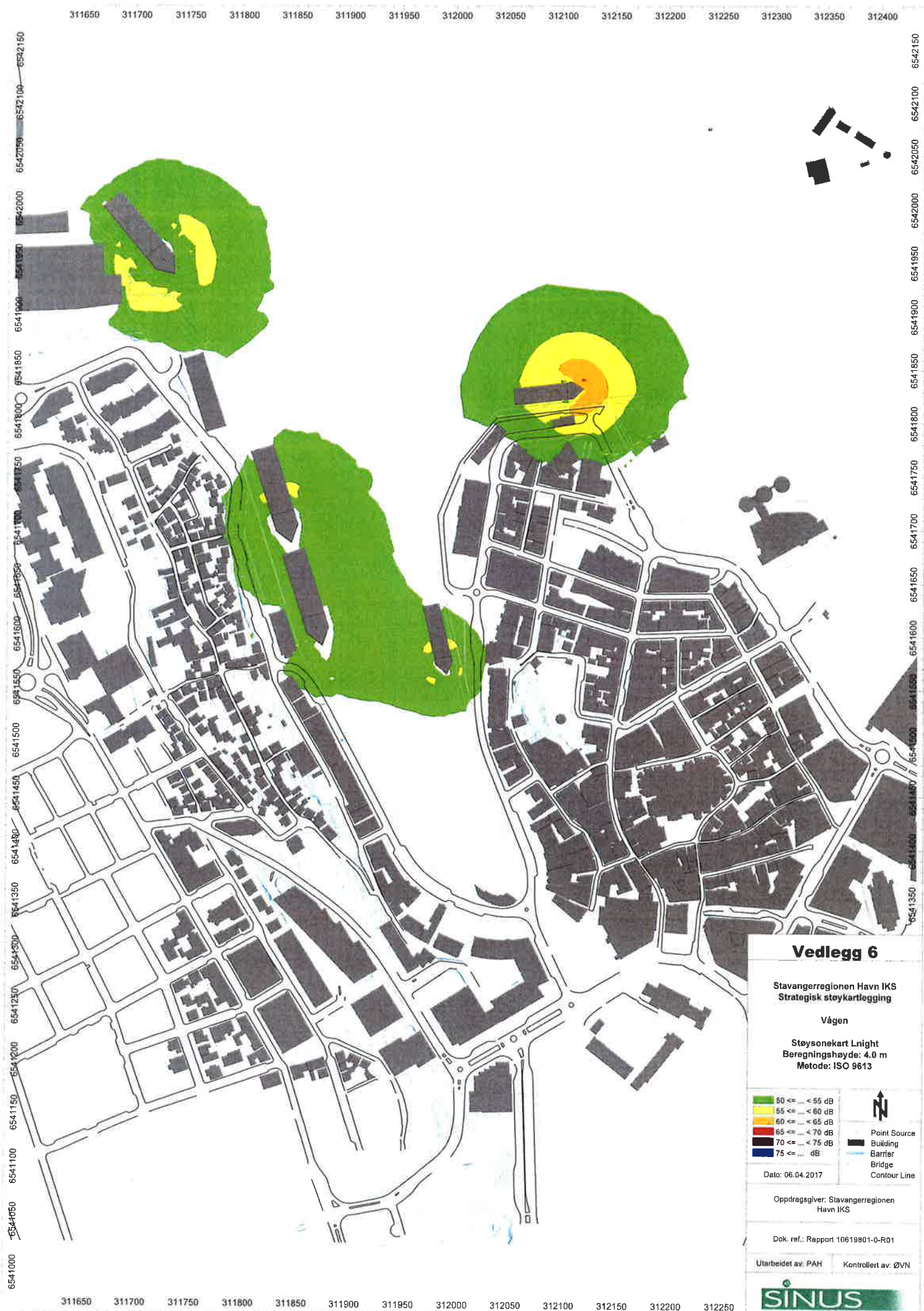
305900

306000

306100

306200

306300



Vedlegg 6

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Vågen

Støysonekart Lnight
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613



Dato: 06.04.2017

Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH

Kontrollert av: ØVN

SINUS



Vedlegg 7

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Bekhuskaia

Støysonekart Lnight
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613

50 <= ... < 55 dB	 Point Source Building Barrier Bridge Contour Line
55 <= ... < 60 dB	
60 <= ... < 65 dB	
65 <= ... < 70 dB	
70 <= ... < 75 dB	
75 <= ... dB	

Dato: 21.02.2017

Oppdragsgiver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH Kontrollert av: ØVN





Vedlegg 8

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging
Risavika kai 38
Støysonekart Lden
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613

50 <= < 55 dB	55 <= < 60 dB	60 <= < 65 dB	65 <= < 70 dB	70 <= < 75 dB	75 <= < 80 dB
Point Source	Building	Contour Line			

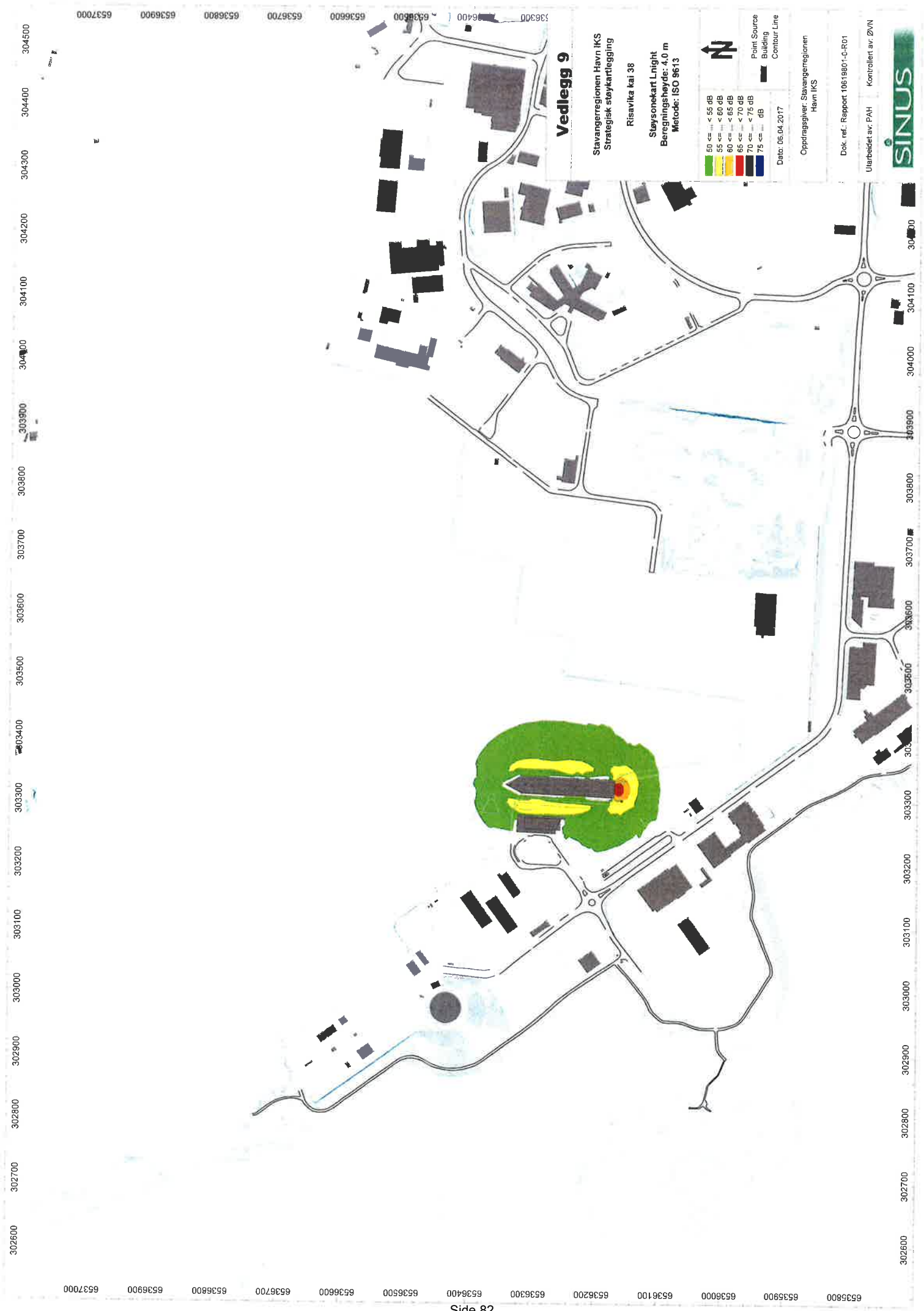
Date: 06.04.2017

Oppdragsgjver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-0-R01

Utarbeidet av: PAH Kontrollert av: ØVN





Vedlegg 9

Stavangerregionen Havn IKS
Strategisk støykartlegging

Risavika kai 38

Støysoneskart Lnight
Beregningshøyde: 4.0 m
Metode: ISO 9613

- 50 <= < 55 dB
 - 55 <= < 60 dB
 - 60 <= < 65 dB
 - 65 <= < 70 dB
 - 70 <= < 75 dB
 - 75 <= < 80 dB
- Point Source
Source Building
Contour Line

Dato: 06.04.2017

Oppdragsgjver: Stavangerregionen
Havn IKS

Dok. ref.: Rapport 10619801-C-R01

Utarbeidet av: PAH

Kontrollert av: ØVN



Sak 47/17

Medarbejderundersøkelse 2017



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

SAK NR.: 47 /17
MØTEDATO: 27.10.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 17/59

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 23.08.2017

Medarbeiderundersøkelse 2017

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	47/17	30.08.2017	

Forslag til vedtak:

«Saken tas til orientering.»



Bakgrunn

I følge arbeidsmiljøloven skal virksomheter regelmessig kartlegge arbeidsmiljøet, og SRH har målsatt seg å gjennomføre en medarbeiderundersøkelse annet hvert år. Forrige medarbeiderundersøkelse ble utført i 2015 og fremlagt styret i sak 50/15.

Som i 2015 har Compendia også i år bistått med rådgiving og gjennomføring av medarbeiderundersøkelsen. SRH bruker også selskapets elektroniske håndbøker innenfor Personal og HMS/Kvalitet.

Medarbeiderundersøkelsen gjennomføres ved bruk av standardisert nordisk undersøkelsesmetodikk som heter QPS Nordic, og rådgiveren er sertifisert til å analysere materialet og gi veiledning på bakgrunn av resultat og analyse.

Det elektroniske spørreskjemaet har standardiserte spørsmål innenfor ulike tema, og noen egne spørsmål innenfor tema som SRH ønsker å undersøke nærmere. Resultatet fra den standardiserte delen sammenlignes med resultatene fra alle andre selskaper i Norden som har utført undersøkelsen.

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

Medarbeiderundersøkelsen

Medarbeiderundersøkelsen for SRH er utarbeidet i samarbeid med ledelsen og de tillitsvalgte i konsernet. I forkant av gjennomføringen i 2015 gav rådgiveren i Compendia en grundig presentasjon i allmøte for de ansatte om hva formålet med undersøkelsen var og hva det er ønskelig å bruke resultatene til. Rådgiveren gav også en sammenfattet rapport av resultatet av undersøkelsen i allmøte.

For årets medarbeiderundersøkelse vil resultatet av undersøkelsen bli presentert av Compendia i allmøte. Det vil bli vurdert om det skal benyttes rådgiver til videre gjennomgang og veiledning i bruken av resultatene med ledere og ansatte i deres respektive avdelinger i konsernet. Materialet følges opp i medarbeidersamtaler og løpende forbedringsarbeid. Ledere med personalansvar får anledning til å benytte seg av ekstern veiledning etter eget behov.

Et sammendrag av medarbeiderundersøkelsen vil bli presentert i styremøtet.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør



Sak 50/17

Eventuelt