



Hamneareal på Eldøyane. Foto: Norse Group AS

STRATEGISK HAMNEPLAN 2021-2030

Planen er utarbeidd som ein strategisk plan – ein sektorplan/temaplan

05.05.2021

Innhald

Samandrag	5
1 Innleiing.....	6
1.1 Organisering av planarbeidet.....	6
1.2 Bakgrunn og forankring av arbeidet.....	6
1.3 Omfang og avgrensingar.....	6
1.4 Medverknad	7
2 Overordna føringar og retningslinjer.....	8
2.1 Ny lov om havner og farvann (hamne- og farvasslova)	8
2.2 Forskrift om sikring av hamneanlegg	8
2.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029.....	9
2.4 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.....	10
2.5 Nasjonal hamnestrategi.....	10
2.6 Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger.....	10
2.7 Kommuneplan for Stord kommune (2010-2021).....	10
2.8 Klima- og energiplan i Stord kommune.....	11
2.9 Folkehelselova og mål for folkehelsearbeidet i Stord kommune.....	12
2.10 Lov om vern mot forurensningar og om avfall (Forureinsingslova).	12
2.11 Gjeldande reguleringsplanar for Eldøy industriområde	12
3 Stord hamnestell.....	13
3.1 Ressursar og organisering	13
3.2 Oppgåver og ansvar	13
3.2.1 Forvaltaroppgåver	13
3.2.2 Drifts- og vedlikehaldsoppgåver	14
3.2.3 Vakt- og turnusordningar for betening av kaiar og hamner.....	14
3.2.4 Hamnesikringstiltak (mot. ISPS).....	14
3.2.5 Hamnekapital	14
3.2.6 Hamner og hamneanlegg	14
3.2.7 Sjøområde.....	14
3.2.8 Trafikkutvikling.....	15
3.2.9 Geografisk plassering og avgrensing	15
3.3 Roller.....	16
3.4 Hovudhamner	18
3.4.1 Leirvik hamn.....	18
3.4.2 Eldøyane.....	20
3.4.3 Utfordringar - støy og anna forureining.....	22
4 Målsettingar, strategiar og tiltak for Stord hamnestell.....	29
4.1 Hovudmålsettingar.....	29
4.2 Strategiar	29

4.2.1	Hovudmålsetting 1 – miljø-, folkehelse- og ressursperspektiv.....	29
4.2.2	Hovudmålsetting 2 – bidra til å styrkje og utvikle næringslivet.....	29
4.2.3	Hovudmålsetting 3 – regionalt knutepunkt for sjøvegs transport.....	30
4.2.4	Hovudmålsetting 4 – føretrekt gjestehamn i Sunnhordland.....	30
5	Handlingsprogram 2021-2030.....	31
5.1	Kommentarar til tiltak i handlingsprogrammet.....	32
5.2	Finansiering og kostnader - Tiltak 2021-2030.....	33
6	Vurdering av planforslaget opp mot overordna forankring og retningslinjer	34
7	Vedlegg.....	34
	1. Oversikt over kaiar i kommunen - mål og strategi	
	2. Oversikt over eigedomar i kommunen - mål og strategi	
	3. Oversiktskart – eigedomar	
	4. Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn	
	5. Retningslinjer for fartøy og andre farkostar ved Eldøyane hamn	

FORORD

Det har skjedd fleire viktige endringar knytt til hamnedrift og hamnesamarbeid dei siste 10 åra. Det er ei rekke uavklarte forhold knytt til ansvar, forvaltning og finansiering av kai og bryggjeanlegg i Stord kommune sitt hamnedistrikt. Ny hamne- og farvasslov trådde i kraft 01.01.2020, og ein ønsker å utarbeide ein hamneplan som tek i vare desse uavklarte forholda i tråd med nytt regelverk. Det er òg bygd større bustadkompleks nær kommunale kaianlegg i sentrumstrok, i tillegg til at industriområdet på Eldøyane er utvikla med m.a. større kaianlegg. Tilhøva mellom bustadområde og hamnedrift kan vera konfliktfylt, og ein ønsker å klargjere desse tilhøva i planen.

Stord hamnestell ynskjer å sjå framover og halda stø kurs, og ein revidert strategisk hamneplan er eit viktig verktøy for å klare dette. I aktivt samspel med industri og næringsliv er hamnestellet med på å utvikle industriområda og hamna på Eldøyane, medan dei gamle kaiene i Leirvik sentrum i stadig større grad vert ein del av den urbane byen med kaféar og bustader. Samstundes ynskjer ein å oppretthalde kontakten med fjorden, og difor behalde rutebåtane og anna fartøytrafikk som viser delar av den aktiviteten som går føre seg i industrikommunen Stord.

Den reviderte hamneplanen til Stord kommune skal vera eit styringsverktøy som både skal gi retning og framdrift for hamnestellet sitt arbeid i planperioden, og hamnestellet vonar at planen kan vera til stor nytte både for hamnestellet, deira samarbeidspartnarar, og for innbyggjarane i kommunen dei neste åra.

Samandrag

Gjeldande hamneplan for Stord kommune vart vedteken i 1993, og sidan den gong har regelverk og rammer for arbeidet til Stord hamnestell endra seg. Etter den tid er det òg etablert fleire leilegheitskompleks i Leirvik hamn, og Leirvik sentrum får stadig ein meir urban karakter ved den pågåande utviklinga. Aktiviteten på industri- og næringsarealet på Eldøyane er òg veksande og i stadig endring. Dette gjer at det er oppstått eit behov for bebuarane og Stord hamnestell til å få klargjort rammene for hamnestellet si drift, særskilt i Leirvik sentrum og på Eldøyane.

Stord hamnestell sitt oppdrag er å drive offentleg forvaltning til det beste for brukarane i hamna, innbyggjarane, og næringslivet i Stord kommune. Stord hamnestell skal i dette òg etterleve Stord Kommune sin visjon: Saman om utvikling og velferd. For å konkretisere oppdraget til hamnestellet er det i revidert hamneplan sett målsettingar for Stord hamnestell si verksemd;

Målsetting 1: ha eit miljø-, folkehelse- og ressursperspektiv i all si verksemd

Målsetting 2: bidra til å styrkje og utvikle næringslivet på Stord og i Sunnhordland

Målsetting 3: oppretthalde og vidareutvikle hamnene i kommunen som eit regionalt knutepunkt for sjøvegs transport i Sunnhordland, med god tilknytning til kyststamvegen

Målsetting 4: vera den føretrekte gjestehamna i Sunnhordland

Desse målsettingane har eigne strategiar, som er gjevne i delkapittel 4.2. I kap. 4.3 er det sett opp ulike tiltak i eit handlingsprogram, som skal bidra til å nå målsettingane og strategiane. Vidare syner vedlegg 1 og 2 ei oversikt over kaiar og eigedomar som Stord hamnestell disponerer, og det vert gjort greie for hamnestellet sin strategi for desse kaiane og eigedomane i planperioden. Ein legg her til rette for å styre drifta av dei kommunale kaianlegga mot Eldøyane ved å vidareutvikle hamneanlegget der, då storparten av den moderne hamnedrifta vert utført på Eldøyane. Det skal sikrast nye areal til kai og bakareal for framtida. For kaiar og hamner i Sagvåg må bruk av desse sjåast i samanheng med kommunedelplan for Sagvåg og Litlabø, der arealføremål og bruk av området vert vurdert og sett.

For Leirvik hamn, som har ei urban utvikling vekk i frå det meir industrielle, vil ein nytte eksisterande kaianlegg til proviantering og utstyrsleveransar, ventekai og som kai for lengre landligg. Generelt skal Leirvik hamn primært nyttast til småbåthamn og rutebåttrafikk. Ein ønskjer her ei levande hamn som reflekterer aktivitet i området, og mindre båtar skal framleis plasserast her. Stord kommune har starta opp arbeid med byromsstrategi for Leirvik sentrum. Det er venta at strategien vil få innverknad på framtidig bruk av deler av kaianlegga i Leirvik hamn.

For å kunne styre drifta i ønska retning er det som del av arbeidet med hamneplanen utarbeidd nye retningslinjer for fartøy og andre farkostar ved Eldøyane hamn, som byggjer på gjeldande retningsline for Leirvik hamn. Desse vil forankre hamnestellet si mynde og drift av hamnene i kommunen etter gjeldande regelverk, og skape meir føreseielegheit for bebuarane nær kaiane i Leirvik og Eldøyane.

Hovudmålsettingane, strategiane og tiltaka gjevne i denne planen, saman med strategi for kaiar og eigedomar og Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn og Eldøyane hamn, synleggjer dei strategiske grepa ein ønsker i drifta. Planen vil slik vera nyttig i Stord hamnestell sitt daglege virke, samt i budsjettssamanheng og prioritering av meir langsiktige satsingar. Planperioden er 2021-2030, med rullering kvart 4 år.

Revidert hamneplan legg til rette for ei utvikling av Stord hamnestell si drift i samsvar med nasjonale føringar, som m.a. overføring av gods frå veg til sjø, og legg til rette for utvikling av effektive hamner. Planen innehar òg strategiar som er i tråd med Regional kystsonenplan for Sunnhordland og ytre Hardanger, og følger opp føringar gjeve i kommuneplanen og kommunal planstrategi, som gir m.a. at det skal utarbeidast ein ny hamneplan.

1 Innleiing

1.1 Organisering av planarbeidet

Prosjektet med revisjon av hamneplanen har vore gjennomført med ei styringsgruppe bestående av strategisk leiing, med følgjande deltakarar:

- Kommunalsjef Knut J Gram: prosjektansvarleg
- Konsulent Kjell Nesbø: prosjektleiar
- Hamnesjef Inge Espenes
- Nestleiar hamn Marianne Kolstø
- Kommunelege Lars Helge Sørheim
- Hovudtillitsvalt Øyvind Spissøy

Stord hamnestell har knytt til seg firma ABO plan & arkitektur Stord AS til å bistå med utarbeiding av den strategiske hamneplanen. Til arbeidet knytte ABO seg til hamneteknisk spesialkompetanse hjå WSP Norge AS.

1.2 Bakgrunn og forankring av arbeidet

Gjeldande hamneplan for Stord kommune vart vedteken i 1993, og sidan den gang har regelverk og rammer for arbeidet til Stord hamnestell endra seg. Det har vore vesentlege endringar både i bybiletet i Leirvik og på næringsarealet på Eldøyane, og trafikk knytt til hamnene i kommunen. Stord kommune ser difor behov for ein revidert hamneplan som utgjør ein langsiktig strategi for utviklinga av hamneområda i kommunen.

I kommuneplanen til Stord kommune (2010-2021) er det lagt opp til rullering av hamneplanen som del av kommunen sin planstrategi. Kommunal planstrategi 2016 – 2020 for Stord kommune gir at det skal utarbeidast ny hamneplan i 2017-2018. Stord hamnestell sette i 2017 i gang arbeidet med å revidere hamneplanen, i samarbeid med ABO Plan & Arkitektur Stord AS og WSP Norge AS.

Tidlegare har hamna på Leirvik vore ei viktig hamn i Stord kommune. I takt med at industri- og næringsområdet på Eldøyane har vakse fram, har ein orientert meir av verksemda til Stord hamnestell mot Eldøyane. Leirvik sentrum har hatt ei utvikling mot det meir urbane, med nye bustadkompleks og strandpromenade langs sjøfronten. Etter kvart som det vert fleire bueiningar tett opp til dei kommunale kaiene, har det oppstått interessekonfliktar kring bruk av areala, mellom anna knytt til støy, lys og utsyn. Dette var oppe som eiga sak til handsaming i Komité for næring, miljø og kultur i 2015 (sak 21/15), der komitéen vedtok at hamnestellet skal søka å ta omsyn til busetnaden i næringsområda ved utøving av sitt virke, og at det skulle leggast opp til ein breiare gjennomgang av hamnestellet si verksemd ved rullering av hamneplanen. Det har òg for Eldøyane vore interessekonfliktar knytt til industri- og næringsområdet si verksemd og bebuarar i nærleiken, mellom anna knytt til støy, lys og lukt.

1.3 Omfang og avgrensingar

Hovudføremålet med planen er å synleggjere dei strategiske grepa ein ønsker i drifta, med tilhøyrande hovudmålsettingar, delmål og konkrete tiltak, samt prioritering av ressursar knytt til Stord hamnestell si drift i planperioden. Hovudmålsettingane, delmåla og tiltaka gjevne i kapittel 4, strategi for kaiar og eigedomar i Vedlegg 1 og 2, synleggjer dei strategiske grepa ein ønsker i drifta.

Revidert hamneplan har vidare som mål å redusere interessekonfliktane knytt til busetnad, støy og forureining, ved å forankre og klargjere hamnestellet si mynde og drift av hamnene i kommunen etter gjeldande regelverk og skape meir føreseielegheit for bebuarane nær kaiene. Viser til vedlegg 4 og 5, Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn og for Eldøyane hamn.

Planen vil vera nyttig i Stord hamnestell sitt daglege virke, samt i budsjettssamanheng og prioritering av meir langsiktige satsingar. Den strategiske hamneplanen har ein lengre horisont enn

kommunens økonomiplan. Planperioden er 2021-2030, med rullering kvart 4 år. Tiltaksdelen skal justerast og evaluerast i samband med kommunen sitt budsjett- og økonomiplanarbeid.

Planen er utarbeidd som ein strategisk plan – ein sektorplan – forankra i kommuneplanen sin samfunnsdel, jf. pbl. § 11-2. Dette ettersom planen skal vera eit verktøy for Stord hamnestell i sitt daglege-, og meir langsiktige arbeid med hamnerelaterte oppgåver i kommunen.

1.4 Medverknad

For å sikre medverknad blant brukarane av hamneområda i Stord kommune, vart det halde eit dialogmøte den 23.10.17 der næringslivet, brukarar og offentlege instansar var inviterte. Stord næringsråd, Norled og Stordbase møtte i dialogmøtet, og det kom mange konstruktive innspel til arbeidet med revidering av hamneplanen. Dei innkomne innspela er summerte opp som følgjer, og er vurdert fortløpande i arbeidet med planen;

- Tilstrekkeleg bakareal er ein kritisk faktor for å få nye oppdrag, og det er dermed viktig å sikre bakareal og tilstrekkelege eigedomar til å kunne drive hamneverksemd i framtida. Andre viktige faktorar er god vegtilkomst, og vegsystem dimensjonert for større last
- Geografi (nærleik til større hamner og byar, skipsleia, Kværner og andre bedrifter i regionen), eksisterande infrastruktur (bakareal, djupner, avfall, vatn og straum), samt eit profesjonelt hamnestell med godt utstyr, er fortrinn
- Det er behov for meir kai, spesielt utanfor Leirvik
- Ein ser òg behov for ein tydeleg strategi her som gir føreseielegheit
- Er behov for djupare kaiar då skipa vert større kva gjeld godstransport
- Er behov for ein strategi som ein kan nytte for å dra utviklinga av hamna og tenestene på Stord og Karmsund hamn i ein felles retning
- Ta omsyn til teknologiframsteg og utvikling i framtida (gass, el, hydrogen m.m.)
- Viktig å vera i framkant mot. nye regelverk og krav i desse, då særskilt miljøkrav, land-straum, lys og støy
- Kommunikasjon mot. private som er råka av aktivitetar i hamna kan betrast
- Turistane i småbåthamna er viktig for næringslivet i sentrum, og næringslivet og hamnestellet kan samarbeide tettare for å yte god sørvis og gi eit betre tilbod til dei tilreisande
- Hamna er ein viktig arbeidsgivar på Stord, med 33 faste tilsette ved Stordbase
- Kan ein leggje til rette for bubil-parkering på Kyrkjeberget ved bedehuset? I Sagvåg?

I tillegg til dialogmøte med særskilte brukarar, er det eit ønske om ein breiare medverknad i frå innbyggjarane i kommunen. Ein vil dermed leggje planen ut til offentleg høyring, med 6 vekers frist. Når planframlegget ligg ute til offentleg ettersyn vert det òg halde eit ope dialogmøte.

2 Overordna føringar og retningslinjer

2.1 Ny lov om havner og farvann (hamne- og farvasslova)

Den nye lova om havner og farvann (hamne- og farvasslova) vart vedteken av Stortinget 4. juni 2019 og trådte i kraft 1. januar 2020. Lova får mellom anna betydning for kommunane si mynde i og ansvar for sitt sjøområde. Lova erstattar hamne- og farvasslova av 2009 og loslova av 2014.

Den nye lova har som føremål å støtta opp under måla for transportpolitikken, mellom anna å fremja sjøtransport som transportform og å leggja til rette for god framkome, trygg ferdsle, forsvarleg bruk og forvaltning av farvatnet med ålmenne omsyn og omsyn til fiskeria og andre næringar.

Lova legg opp til effektiv, sikker og miljøvenleg drift av hamn og bruk av farvatn, samtidig som det skal takast omsyn til eit konkurransedyktig næringsliv.

Lova skal òg ta i vare nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser. I ny lov er det i § 31 etablert ei rettsleg ramme for samarbeidet mellom hamnar og forsvaret ved kriser og krig. Føresegna inneber ei generell bistandsplikt til forsvaret for eigarar og operatørar av hamner og hamneanlegg.

For kommunane er det gjort endringar i reglane om krav til drift av hamn og hamnekapital, ansvar for framkome og regulering av ferdsle i kommunen sitt sjøområde. Mellom anna vert dagens ordning med ordensforskrifter teken bort.

Hovudmålsettinga med lova er å etablera eit juridisk rammeverk som bidreg til at hamnene vert utvikla til logistikk-knutepunkt, og til ein effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevdar seg i konkurransen med andre transportformer. For å auka marknadsdelen til sjøtransport, må det etablerast ein meir hensiktsmessig hamnestruktur med større grad av kommersielt drivne hamnar. Det er difor naudsynt å utforme eit regelverk for dei offentlege hamnene som i større grad opnar for ei profesjonalisering, marknadsorienterte investeringar og samarbeid mellom offentlege og private aktørar innanfor offentleg hamneverksemd.

Kap. 32 i lova har reglar for forvaltning av kapital i kommunalt eigde hamnar. Ny lov gir staten ansvar for etablering av navigasjonsinnretningar.

I § 8 får kommunen høve til å gi forskrift om regulering av ferdsel med fritidsfartøy i kommunen sitt sjøområde, medrekna fartsgrense for slike fartøy. Vidare får kommunen heimel i § 9 til å regulera nærare bestemt bruk av kommunen sitt sjøområde av omsyn til sikker ferdsel.

Lova set fast ei fordeling av forvaltningsmynde, der kommunen har ansvar og mynde innanfor område der kommunen har planmynde etter plan- og bygningslova (pbl.). Dette er 1 nautisk mil utanfor grunnlinja, jf. pbl. § 1-2, 2. ledd. Eit unntak for denne regelen gjeld alle hovudleier og bi-leier, der staten har ansvar og mynde uansett kvar desse går. Hovudleier og bi-leier stoggar normalt ved inngangen til hamneområdet, og kommunen har dermed ansvar og mynde i hamneområdet.

2.2 Forskrift om sikring av hamneanlegg

Hamnesikringstiltak er heimla i hamne- og farvasslova § 30, samt forskrift om sikring av havner og havneterminaler mot terrorhandlingar.

Forskrifta gjeld for hamneanlegg som tek imot passasjerskip, lasteskip (med bruttotonnasje 500 eller meir), flyttbare boreinnretningar (som vert flytta ved hjelp av eige framdriftsmaskineri) i internasjonal fart (alle skip som har eit internasjonalt sikringssertifikat (ISSC)). Med hamneanlegg meiner ein det området der det er kontakt mellom skip og hamn. Ankerplassar, venteplassar og tilkomst frå sjøsida er medrekna her. Utgangspunktet i forskrifta er at hamneanlegget skal ha ansvar for å sikre sine område, uavhengig av om det er på land eller i sjø.

Det er seks kaiar som er omfatta av ISPS-regelverket i kommunen, der to av desse er offentlege. Den kommunale hamna Leirvik Hamn har kategori ventekai. Den andre offentlege hamna er Stord Hamn, Eldøyane, som har kategori container, offshore og stykkgoods (AS Stordbase). Den private hamna Leirvik AS, har kategori container og stykkgoods. Det ligg to private ISPS-godkjende terminalar på Eldøyane; Kværner Stord AS, som er av kategorien offshore, stykkgoods, skipsverft og ventekai, og til slutt Eldøyane djupvasskai, som er av kategori container, offshore og stykkgoods.

2.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029

Nasjonal transportplan (NTP) omhandlar hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk dei neste 10 åra. Planen vert rullert kvart fjerde år.

Transportstraumar og forventna utvikling er omtala i Nasjonal transportplan 2018-2029 slik: «Utviklinga i godstransporten er nært knytt til korleis norsk og internasjonal økonomi utviklar seg. Befolkningsutvikling, busetjingsmønster, inntektsutvikling, produksjons- konsummønstre og handel er sentrale drivkrefter. Teknologisk utvikling har stor betydning for utviklinga i godstransporten sine mogelegheiter og eigenskapar.»

«Sjøtransport er dominerande når det gjeld utanrikstransport, og utfører den største andelen av transportarbeidet innanlands. Sjøtransporten er den transportforma som utfører det klårt største transportarbeidet på norsk område inklusiv petroleum (tonnkm) med ein andel på om lag 80%. Dette skuldast transport av store volum, gjerne med bulklast som for eksempel petroleumsprodukt og mineral over lange avstandar. Dersom ein ikkje reknar med petroleum, er andelen 76%.»

Mesteparten av all godstransport på norsk område går føre i nær skipsfart, det vil sei sjøtransport mellom norske hamner eller mellom hamner i Norge og Europa. Dette utgjer 114 mill. tonn gods, der 95 mill. tonn er bulk og 16 mill. tonn stykkgoods. Containertransport utgjer berre om lag 3 % av godsmengda lasta og lossa i norske hamner. Sjølv om godsmengdene i container utgjer relativt små delar av sjøtransporten, har denne transporten likevel stor betydning i utanriks-handelen. Relativt sett har veksten i containertransport på sjø vore høgare enn veksten i vegtransporten.

Berekraftig vekst og verdiskaping er eit av overordna mynde sitt hovudmål. Auka bruk av nye teknologiske løysingar innan skipsfarten og stimulering til grøn vekst for norsk maritim næring, her medrekna miljøvenleg drivstoff, vil vera viktige bidrag for å utnytte skipsfarten sitt konkurransefortrinn. Den seinare tid er utviklinga av autonome (sjølvdrevne) skip blitt aktualisert.



Figur 4 Bilete som syner kor naudsynt det er med bakareal. Foto: Stordbase

2.4 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Ny nasjonal transportplan (NTP) er under arbeid, og skal leggjast fram våren 2021. I revidert plan er mellom anna nemnt sjøtryggleik, klimateknologi, transportpolitikk og globalisering som maritime utfordringar. Meir ekstremvær og eit meir uføreseieleg klima stiller høgare krav til beredskap, og ein meir robust infrastruktur.

Aukande utnytting av naturressursar, som fiskeri og havbruk, petroleum, mineral og internasjonal handel, kan endra dagens infrastrukturbehov i vesentleg grad.

2.5 Nasjonal hamnestrategi

Dagens politiske plattform slår fast at det skal leggjast fram ein nasjonal hamnestrategi. Denne vart lagt fram i 2015, og her står det at hamnestrukturen i Noreg er fragmentert og mange hamner har låg regularitet. Resultatet er at infrastrukturen og drifta vert kostbar. Det vert antekt at dette utgjør ei barriere for at hamnene kan utvikle seg til effektive knutepunkt og gi et attraktivt tilbod til hamnebrukarane. For å legge til rette for effektive og konkurransedyktige logistikk-knutepunkt vil regjeringa satse på:

- Forenkling av hamnestrukturen
- Utvikling av effektive, intermodale knutepunkt gjennom styrking av stamnetthamn regimet (Intermodal transport betyr at to eller fleire transportformer inngår i ei transportkjede).
- Legge til rette for sterkare og meir robuste hamner gjennom hamnesamarbeid
- Utvikle eit regelverk for hamnekapital som legg til rette for marknadsorienterte hamner til det beste for sjøtransporten

2.6 Regional kystzoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger

Den regionale kystzoneplanen gir overordna føringar for den kommunale planlegginga og fremjar samordning og prioritering av sektorinteresser. Føringane gitt i planen må tilpassast dei lokale tilhøva i kvar kommune med omsyn til arealbruk og lokale, politiske prioriteringar. Planområdet omfattar sjøareal og strandsoner, og skal leggjast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging og forvaltning i regionen. I planprogrammet er følgjande er sett som føremål for planarbeidet:

- *Å sikre ei berekraftig forvaltning av sjøareal og strandsoner i Sunnhordlandsregionen og Ytre Hardanger.*
- *Planen skal sikre gode rammevilkår for havbruksnæringa som ei stor og viktig næring i regionen, samt maritim sektor med trygge farleier, hamneområde og sjøretta næringsareal.*

Regional kystzoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger vart vedteke i 2017, og var eit pilotprosjekt i regional kystzoneplanlegging. I planen står det at det er viktig å sikra dei gode hamneområda, med omsyn til god tilkomst både frå sjøsida og landsida. Planforslaget peiker ut dei regionalt viktige næringsområda ved sjø, på grunnlag av eit sett utvalskriterier; god tilkomst frå sjøsida, inkludert god tilknytning til hovudfarlei, og romsleg kai areal med djupvasskai. Dei skal ha kort tilkomst frå hovudvegnettet og hovudleia langs kysten. Dei regionalt viktige næringsområda ved sjø inkluderer kaiar med anløp av skip i internasjonal trafikk (ISPS-godkjent), regionalt viktige industrikaiar, reiselivs anlegg ved sjø av regional tyding, statlege fiskerikaiar, mot-taksanlegg for fisk, fiskeslakteri, landbasert akvakultur (ved sjø) og andre kaiar av regional tyding for fiskeri og akvakultur. Plankartet vil vise infrastruktur med retningslinjer for arealbruk. Dette gjeld farleier, nødhamner og hamneområde. Regionalt viktige næringsareal til sjø skal lokaliserast og synleggjerast.

2.7 Kommuneplan for Stord kommune (2010-2021)

Kommuneplanen er under rullering. Kommunal planstrategi 2016–2020 for Stord kommune gir at det skal utarbeidast ny hamneplan i 2017-2018. Kommuneplanen sin samfunnsdel har som målsetting at Stord skal ha eit effektivt, miljøvenleg og trafikksikkert transportsystem. Det skal ein mellom anna oppnå gjennom å utvikla tilboda knytt til hamnene:

- Auka gjestehamn og fasilitetar for båtturistar
- Arbeida for anløp av turistskip (avlappingshamn)
- Revidera kommunedelplan for hamn (hamneplanen)

Vidare har kommunen ei målsetting om nye arbeidsplassar innan reiseliv og kulturbaserte næringer, der ein ønskjer eit samarbeid mellom kommune, Stord hamn og handelsnæringa for å tilby attraktive hamner på Leirvik og i Sagvåg:

- Utvikla Leirvik hamn som ei attraktiv hamn for båtturistar i nært samarbeid med handelsnæringa i sentrum
- Betra skiltinga i kommunen
- Aktivt marknadsføra tilbod til tilreisande som t.d. fri utleige av sykklar til tilreisande
- Arbeida vidare med utvikling av Stord, Leirvik som cruisedestinasjon

Arealdelen i kommuneplanen, samt andre arealplanar, legg føringar for bruk av Stord kommune sine sjøområde og hamneanlegg. Tilstrekkeleg areal er kritisk for å kunne få til ei god hamnedrift, og det er dermed viktig å jobbe kontinuerleg for å sikre nok areal til kai og hamneareal i arealplanar frametter. Dette gjeld spesielt areal til lagring av materiale og gods i bakkant av sjøve kaien, som er kritisk for å kunne selje bruk av kaien. Ein ser ein tendens til at kundane stadig har behov for aukande storleik på slikt bak areal.

2.8 Klima- og energiplan i Stord kommune

Stord kommune vedtok Klima- og energiplan i 2008, som er under rullering i samband med det pågåande arbeidet med kommuneplanen. Klima- og energiplanen skal vera ein reiskap som tek heilskapsomsyn i saker som vedkjem energi og klima i Stord kommune. Stord hamnestell har fleire klima-, miljø- og berekraftrelaterte oppgåver og ansvar, som til dømes:

- Moglegheita til å leggja til rette for meir gods- og næringsrelatert transport over sjø, for å avlaste transportbehov over land
- Tilrettelegging for persontrafikk over sjø, både rutebåtar og fritidsfartøy
- Oljevernsberedskap
- Tilrettelegging for landstraum
- Utarbeiding og gjennomføring av tiltak etter avfallsplan for å unngå/minske forsøpling og forureining av kai- og hamneområde, som t.d. hannesøppelbøtte



Figur 1 Hannesøppelbøtte i Leirvik hamn – Port bin. Foto: Stord hamnestell

Kommunestyret har vedteke at Stord kommune skal følgja opp Vestland fylkeskommune sine klimamål og bli nullutsleppskommunen innan 2030. Stord hamnestell skal bidra til å nå desse klimamåla, og har følgjande satsingsområde:

- Landstraum: alle fartøy som kjem til Leirvik hamn og Eldøyane skal kunne kopla seg til landstraum. Det er innført reduksjon i kaileige og straumpris ved bruk av landstraum i avgiftssystemet for hamn, som eit incitament for fartøy å etablere system slik at dei kan gjere seg nytte av landstraumanlegget. Det skal etablerast fleire landstraumanlegg, i tillegg til dei etablerte anlegga på Eldøyane og på Nattrutekaaien i Leirvik hamn
- Miljøvenleg drift av hamnestellet: alt utstyr skal vera elektrisk eller ha anna utsleppsfritt drivstoff

2.9 Folkehelselova og mål for folkehelsearbeidet i Stord kommune

Folkehelselova § 4 gir at kommunen skal fremje befolkninga si helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å førebyggje psykisk og somatisk sjukdom, skade eller liding, bidra til utjamning av sosiale helseforskjellar og bidra til å beskytte befolkninga mot faktorar som kan ha negativ innverknad på helsa.

Stord kommune har vedtatt overordna folkehelsemål for 2020-2024, som gjeld for all kommunal verksemd:

Mål 1: Innbyggjarane opplever likeverdige levekår, behovstilpassa tilbod, og like høve til deltaking.

Mål 2: Det er lagt til rette for at innbyggjarar har tilgang på nødvendig kunnskap og reelle høve til gode val for å ta vare på helsa.

Mål 3: Stord er eit berekraftig lokalsamfunn med trygge, trivelege og inkluderande nærmiljø.

For mange av innbyggjarane i Stord er kontakt med sjø og maritime miljø, og tilgang til strandlina og båtliv viktig for identitet og trivsel. Det å kunne leggje til rette for meir likeverdig tilgang til desse opplevingane er såleis tiltak i tråd med folkehelsemåla. Ulukker er ei stor folkehelseutfordring, og førebyggjande tiltak i alle hamneområde må ha merksemd. Sjå strategi og handlingsprogram i kap. 4 og 5 for aktuelle tiltak.

Folk som bur eller oppheld seg nær hamneområde kan oppleve redusert helse/trivsel som følgje av støy, lys, forureining og tap av utsyn. Det må i utviklinga av hamnene leggjast vekt på løysingar som reduserer slike belastningar. Involvering og tett dialog med bebuarane er og viktige tiltak her. Sjå omtale av dette punktet i kap. 3.

2.10 Lov om vern mot forurensningar og om avfall (Forurensingslova).

Forurensingsforskrifta kap. 5 har som føremål å fremja helse og trivsel ved å setja minstekrav til innadørs støynivå og unngå at dette vert overskride. Kommunen er mynde i saker som ikkje ligg til Statsforvaltar etter denne forskrifta. Det er anleggseigar som er kartleggingspliktig eventuelt.

Med bakgrunn i dette lovverket finst det nasjonale retningslinjer for støy (T-1442) som ein bør leggje til grunn i arealplanlegging. Desse retningslinjene fortel oss kva staten forventar at er akseptable grenseverdier for både næringsliv og innbyggjarar.

For hamner og terminalar er det sett følgjande grenseverdier for støy i T-1442:

<i>Støykjelde</i>	<i>Støynivå på ute- og opphaldsareal og utanfor vindauge til rom med støyfølsom bruk</i>	<i>Støynivå utanfor soverom, natt kl. 23-07</i>
<i>Hamner og terminalar</i>	<i>Utan impulslyd: Lden 55 dB</i>	<i>Lnicht 45 dB</i>

For hamner og terminalar gjeld dei same verdiane for både kvardag og helg.

2.11 Gjeldande reguleringsplanar for Eldøy industriområde

For Eldøyane industriområde gjeld følgjande planar:

- PlanID R-231-000 «Eldøyane»
- PlanID 201309 – «Eldøyane Næringspark Sør»

3 Stord hamnestell

3.1 Ressursar og organisering

Stord Hamnestell skal leggja til rette for og overvaka skipstrafikken i Stord hamnedistrikt, som omfattar heile kommunen sitt sjøareal og hamneareal på land.

Stord hamnestell sitt oppdrag er å drive offentleg forvaltning til det beste for brukarane i hamna, innbyggjarane og næringslivet i Stord kommune. Stord hamnestell skal i dette òg etterleve Stord Kommune sin Kultur- og verdiplakat.

Stord hamnestell er organisert som ei kommunal eining. Utval for Plan og Utvikling (PUT) har ansvar for hamnesaker og fungerer som hamnestyre. Hamnestellet har i dag tre tilsette, alle i 100 % stilling. Kompetansen er svært god i organisasjonen.

Rådmannen har i frå kommunestyret fått delegert mynde innanfor dei avgrensingar som ligg i hamne- og farvasslova, og dei rammer som kommunestyret set i budsjett, betalingsreglement og andre generelle reglar og retningslinjer for den kommunale drift. Hamnesjefen har i frå rådmannen fått delegert mynde til å ta avgjerd i alle saker som gjeld den daglege drifta, jf. hamne og farvasslova. Delegasjonen omfattar ikkje investeringar og tilskot, og heller ikkje inngåing av avtalar som går over tid, men unntak av avtalar som gjeld utleige av båtplassar.

I regulativet set PUT satsar og reglar for ulike avgifter og vederlag knytt til Stord hamnedistrikt, satsar for kortidsleige av kaiplass for båtar og prisar for leige av båtplass i småbåthamna i Leirvik.

3.2 Oppgåver og ansvar

3.2.1 Forvaltaroppgåver

Vedtekter om orden og bruk av hamna m.v. vart fastsett av Stord kommunestyre i 1992, i medhald av dåverande regelverk. Vedtektene er sist oppdatert i 2004. Hamnestellet har i fall ein allmenn (kommunal) krisesituasjon særleg ansvar og oppsyn med tilkomst til kaier og sjøareal, er fagansvarleg ved akutt forureining på sjøen, og assisterer ved sjøulykker innanfor hamnedistriktet.

Hamnestellet har mynde til å fatte enkeltvedtak etter ny hamne- og farvasslov § 8 om regulering av bruk av kommunen sitt sjøområde, § 14 tiltak som krev løyve (tiltak som kan påverke sikkerheita, ferdsle eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvatnet), samt pålegge forbod mot å valde skade eller ulempe etter § 17. I tillegg er det ei rekkje oppgåver knytt til drift og forvaltning av hamnene og kapital etter kap. 3 i hamne- og farvasslova, gebyr og avgifter etter kap. 4 og tiltak og sanksjonar etter kap. 7.

Kommunen har rutinar for oppfølging av forskrift om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer. Kommunen har utarbeida ei oversikt over alle hamnene og sendt den til Fylkesmannen, jf. brev i frå Miljødirektoratet dagsett 21.11.2013, i tillegg til at det er utarbeida ein felles avfallsplan for hamner som mottar avfall i frå fritidsbåtar og sørga for å etablere og drifte ei mottaksordning for avfall og lasterestar frå skip. Avfallsplanen er sist godkjent av Fylkesmannen Vestland 25.06.2019 og gjeld for 3 år.



Figur 5 Kultur- og verdiplakat, Stord kommune

Det vert rapportert statistikk til SSB, og halde oppsyn med Stord kommune sitt sjøområde. Kommunen har òg publisert ei samla oversikt over gjeldande reglar, prisar og andre opplysningar for den som brukar eller oppheld seg i hamna.

Av andre oppgåver som ikkje er pålagte, har ikkje kommunen treft enkeltvedtak og/eller fastsett lokale forskrifter om fartsavgrensingar. Tenestemenn i kommunal hamneadministrasjon har heller ikkje nytta/hatt behov for å nytte retten til uhindra tilgang til fartøy, anlegg og innretningar under utføring av si teneste.

3.2.2 Drifts- og vedlikehaldsoppgåver

Stord hamnestell drifter alle kommunale kaiar/bygg som høyrer til hamnestellet. På Eldøyane driftar Stordbase på vegne av hamnestellet. Drift og vedlikehald av kommunen sine kaianlegg inneber òg avfallshandtering av ymse slag, tilvising av kaiplass, fortøyning, vakthald og liknande arbeidsoppgåver som høyrer til hamn. Vidare er den kommunale forvaltningsbiten dekkja med hamnesjefen si uttalerett når det gjeld inngrep i sjø og strandsone. Hamnestellet har òg lager for kommunen når det gjeld utstyr som skal nyttast ved forureining til sjøs.

3.2.3 Vakt- og turnusordningar for betening av kaiar og hamner

Hamnestellet har 24 timars vaktordning, heile året.

3.2.4 Hamnesikringstiltak (mot. ISPS)

Det er seks kaiar som er omfatta av ISPS- regelverket i kommunen, der to av desse er offentlege. Alle dei tilsette i hamnestellet har PFSO-kurs. Dette gjeld særskilt for skip i utanriksfart og drift og sikring av ISPS- terminalane i kommunen. Kommunen har gode rutinar for handheving av regelverket, og har gjennomført ei sårbarheitsvurdering, utarbeida nødvendige internasjonale og nasjonale sikringsplanar for hamneområda. I samband med internasjonalt regelverk er det vidare utpeikt sikringsleiar for dei internasjonale hamneanlegga, i tillegg til at Kystverket har godkjent sikringsleiar for heile hamneområdet til Stord kommune.

3.2.5 Hamnekapital

Hamne- og farvasslova § 32 gir reglar for forvaltning av kapital i kommunalt eide hamner, medrekna korleis hamnekapitalen skal nyttast. Vidare omhandlar § 36 kommunen sin rett til å krevje farledsavgift (anløpsavgift), og § 29 bruk av hamn med rettar og plikter ved fastsetjing av prisar. Stord hamnestell har hamnekapital, og denne skal dekke utgiftene til dei oppgåvene Stord hamnestell er sett til å gjere. Stord kommune sitt avgiftsregulativ og årsbudsjett knytt til hamn byggjer på hamne- og farvasslova, og vert vedteken av kommunestyret saman med økonomiplanen kvart år. Økonomiplanen skal minst omfatte dei fire komande åra.

3.2.6 Hamner og hamneanlegg

Dei ulike kaiane på Stord vert brukte til ei rekkje føremål, som gjestehamn, småbåthamn, godshamn, last/lossekai, ventekai, mobilisering på Eldøyane/verkstad og sjølvsgt bruk knytt til oljeindustrien som er viktig for næringslivet i kommunen. Leirvik hamn er ei viktig snøggbåthamn, med fleire avgangar dagleg til Bergen og innover Sunnhordlandsbassenget. Ambulansebåten går òg til Leirvik hamn, med ca. 1200 anløp per år. Sjå vedlegg 1 for ei komplett oversikt over kaiane i Stord kommune, der det òg er gjort greie for hamnestellet sin strategi for utvikling av kaiane.

3.2.7 Sjøområde

Det er i tillegg til kaiar, nokre sjøområde som er mykje brukt i kommunen. Storparten av denne aktiviteten er knytt til offshore verksemdene på Eldøyane. Det er knytt størst aktivitet til dei oppmerka ankringsplassane Vikafle, Digernes og Kjøtteinståa, der det er mogleg å ankre opp fartøy og konstruksjonar. I tillegg er det oppankring av fartøy og konstruksjonar i nærleiken Kværner/Eldøyane.

Kommunen får stadig førespurnadar om opplagsplass. I dag vert Kiskaien og den gamle ferjekaien i Sagvåg nytta òg til opplagsplass. I tillegg vert ankringsområdet i Vikafle nytta.



Figur 1 Eldøyane. Foto: Stordbase

3.2.8 Trafikkutvikling

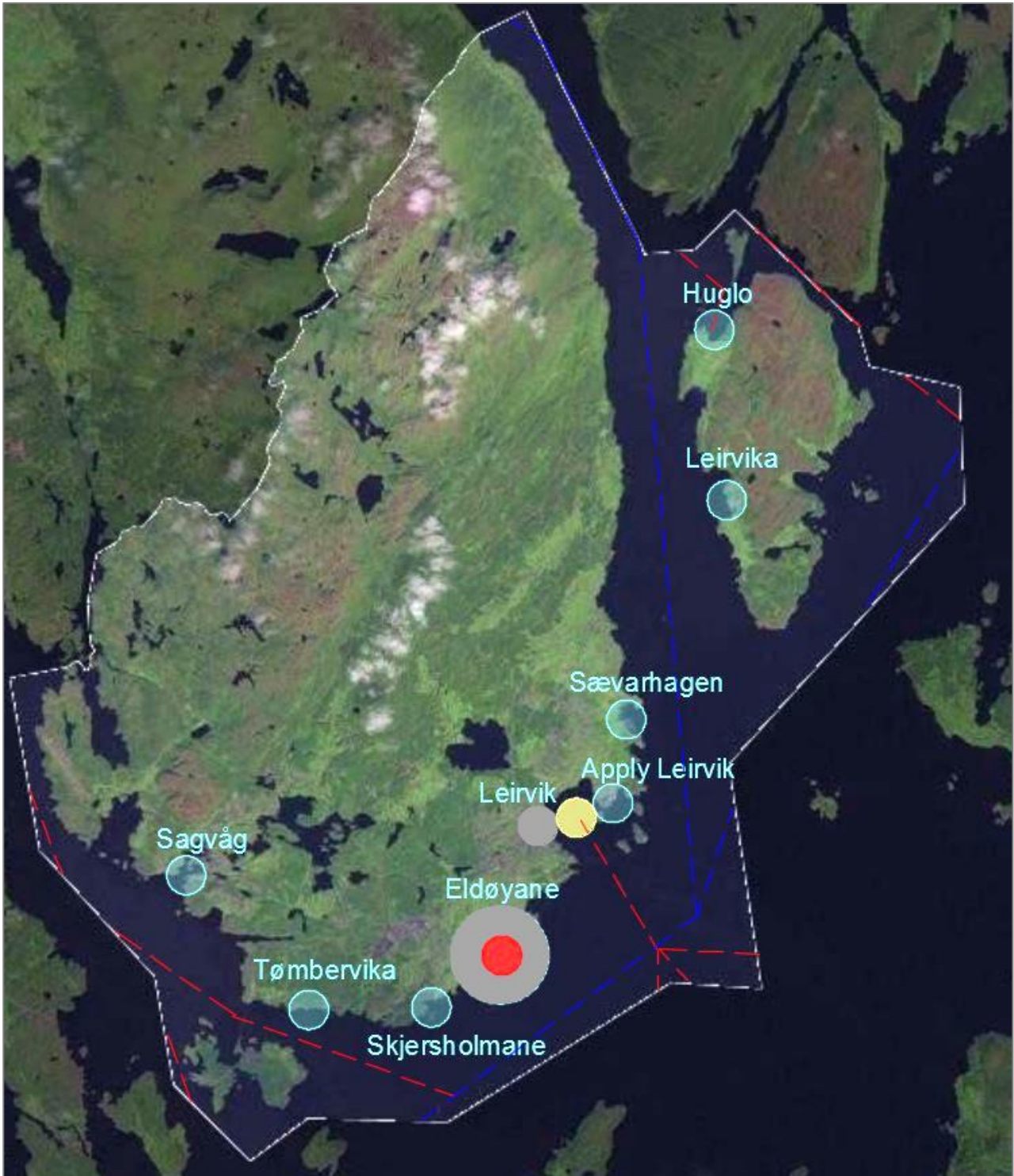
Stord kommune eig storparten av dei kaiene det er knytt størst aktivitet til. Dagens rutetrafikk går over Leirvik hamn (hurtigbåt) og ferjekaiene Skjersholmene og Jektevik. Offshore- og større stykkgodstrafikk går stort sett over Eldøyane. Samla er det årleg over 20.000 anløp til Stord Kommune sitt hamnedistrikt. Tal på anløpande fartøy er stabilt, medan det er variasjonar i tal liggedøger til kai (fartøy som ligg over fleire døger) og tal tonn gods over kai (varer transportert over kai).

Leirvik gjestehamn er ei populær familiehamn, med strandpromenade, leikeareal for dei minste, grillbu og kort veg til alle nødvendige fasilitetar. Servicebygget er oppgradert og alt innvendig er nytt i 2020. Dei siste åra har talet overnattande båtar totalt i Leirvik og Sagvåg gjestehamner vore på over 2.000 overnattingsdøger.

3.2.9 Geografisk plassering og avgrensing

Det går fleire bi-leier i kommunen: Langenuen-Huglo, Laukhammarsundet, Husnes-Høylandsbygd, Hardangerfjorden-Ranavik, Leirvik, Fjelbergsund, Bjoafjorden, Ålfjorden, Bømlafjorden-Digernessundet, Stokksund-Nyleia, og Stokksundet - Rubbestadneset. Hovudleiene Langenuen og Hardangerfjorden-Odda går òg i kommunen.

Figuren under viser geografisk plassering av kaiene i kommunen. I tillegg er hovudleia vist med blå stipla strek, bi-leiene med raud stipla strek, ISPS-terminalar med grå sirkclar, nødhamn med røde, og ankringsområde med gule sirkclar.



Figur 2 Figur som syner dei ulike hamnene og kaiane i Stord kommune, samt hovudlei i blått og bileier i raudt.

3.3 Roller

Hamna har fleire ulike roller, som er summerte opp i figuren under. Det er opp til hamneigar, det vil seie kommunen, å bestemme kva for slags oppgåver hamna skal ha og såleis leggja til rette for at hamna kan utføra dei. Forventingane til hamnene er aukande, og det krevst at dei tek aktivt del i samfunnet og legg til rette for utvikling. Vi ser fleire ulike roller hamna i Stord kommune spelar i dag, og som kan vidareutviklast i framtida:

Hamna som samfunnsbyggjar

Hamna si rolle som bindeledd mellom lokal verksemd og kundar/partnarar andre plassar, har til alle tider vore viktig. Leirvik er eit gammalt trafikknutepunkt der hamna har hatt, og har i dag, ei stor rolle kva gjeld:

- Sysselsetjing og ringverknader
- Investeringar som ikkje gir økonomisk avkastning for hamna sjølv
- Dry Ports (terminalar utanfor hamna)
- Miljøtiltak knytt til mindre forureining og betre nærmiljø – hamna som sosial møteplass
- Leggje til rette for at fleire kan få oppleve sjølivet
- Aktiv deltaking i regional transportplanlegging

Hamna som næringsutviklar

Eldøyane som er satsingsstaden for den industrielle hamna:

Utoverretta satsingsstrategi

- Samarbeid med andre hamner om driftsoppgåver, marknadsføring osv.

Innoverretta satsingsstrategi

- Auka brukarorientering (sørvis, opetider osv.)
- Sterkare resultatstyring av oppgåver
- Fokus på næringsplanar og vekst i omsetjing for seg sjølv og næringa rundt
- Ivaretaking av tilstrekkeleg bakareal
- Fleire djupvasskaier

Hamna som medspelar til ei berekraftig framtid

Sjøvegen er berekraftig – jobbe vidare med:

- Hamna som nullutsleppsverksemd
- Vera i framkant med omsyn til teknologi- framsteg og utvikling
- Vera i framkant med omsyn til nye regelverk og krav, spesielt knytt til miljø som landstraum og lyd- og lysforureining
- Leggje til rette for klimavenleg person- og godstransport sjøvegs (landstraum, gass og hydrogen)
- Auka kollektiv- og godsdel på sjø

Hamna som byutviklar

Hamna disponerer fleire eigedomar;

- nokre skal drivast som aktive hamneareal
- nokre kanskje avhendast
- nokre utviklast urbant

I fleire byar har hamna ansvar for utvikling, som gir hamna mogleik til å sjølv setja dagsorden og til styra utviklinga i eige nærrområde. Dette kan sjåast i samanheng med turistsatsinga - dette kjem både lokalbefolkninga og turistar til gode.

I større samanheng: sjå heile Sunnhordlandsbassenget i samanheng - og utvikle dei spesielle sidene ved kvar enkelt gjestehamn, slik at ein drar i same retning utan å gjera det same i kvar hamn. Slik kan det bli ei opplevingsreise å dra frå hamn til hamn.

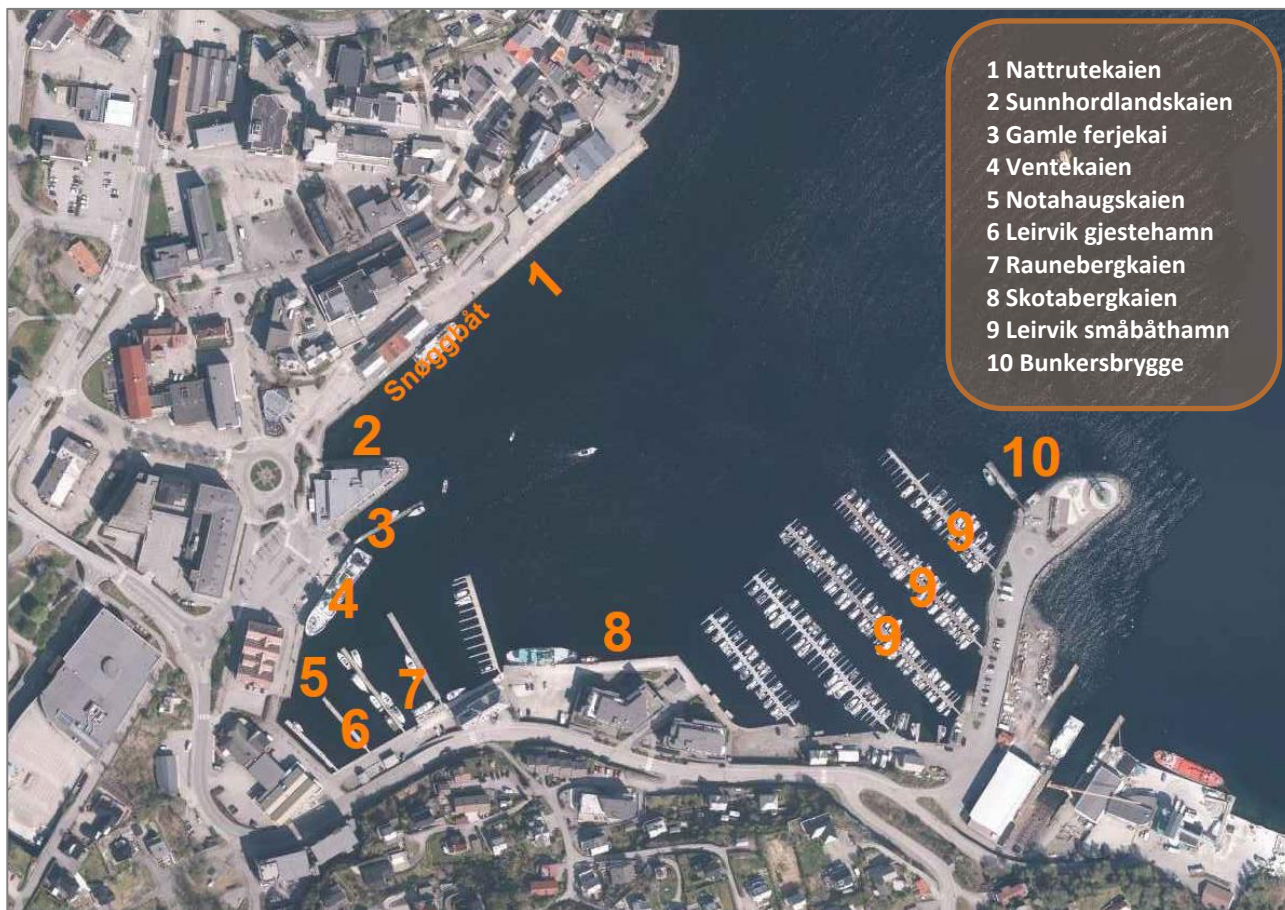
I tillegg til dei ulike rollene hamna har, har kommunen òg mange regelverk, føringar og lovpålagte oppgåver å forhalda seg til. Stord hamnestell uttaler seg om i slike saker som rører ved sjøareal, strandsoner og eigedomane dei disponerer.

Hamnestellet er òg ein sentral aktør i utviklinga av lokalsamfunnet. Hamnestellet har i sitt daglege virke eit særleg fokus på ålmenta sin rett til å ferdast i strandsona, og ålmenta sin tilgang til sjø. Dette har òg innverknad på folkehelse i kommunen, og hamnestellet bidrar til god folkehelse ved å sikre denne retten, og ved å etablere aktivitetsområde og sosiale møteplassar i hamna. Døme på dette er strandpromenaden, Onarheimsparken ved Storddøra, og leikeplassen i Leirvik sentrum.

3.4 Hovudhamner

3.4.1 Leirvik hamn

Det ligg fleire kommunale kaiar i Leirvik sentrum, som er synt i figuren under. Kvar av desse kaiane og anlegga er av ulik type, storleik og djupne, og tilvist kaiplass for anløpande båtar tek omsyn til desse faktorane.



Figur 2 Dei ulike kommunale kaiane i Leirvik hamn

Gjestehamna i Leirvik er godt vitja. Hamnestellet syter for eit godt opphald med mellom anna straum, vatn, sørvisanlegg med dusj, vask, wc, vaskemaskin og tørketrommel og trådløst nett i heile kaiområdet.

I sentrum er dessutan fleire kulturtilbod og butikkar, samstundes som det lokale næringslivet betener turistane ved t.d. å levere gratis aviser og bakevarer langsmed kaia, og bringe kolonialvarer til skutesida. Alt dette gjer at Leirvik i dag er ei av dei føretrekte gjestehamnene i strekket Sunnhordland - nordlege Rogaland. Turistane er ein særskild viktig del av næringsgrunnlaget for detaljhandelen i sentrum. Det er difor viktig å syta for å fortsette å ta vare på dei og leggje opp ein strategi for å vere i framkant med sørvisutviklinga. Tilgjengeleg og oppdatert informasjon på hamnestellet sine nettsider er ein viktig del av dette.

Det har dei siste åra blitt bygd fleire nye leilegheitskompleks sjøkanten i Leirvik Hamn, nær dei kommunale kaianlegga. Dette vil truleg fortsette som del av utviklinga av Leirvik sentrum. Dette har ført til ei interessekonflikt mellom bebuarar i nærområda til kaiane og aktivitetar som går føre her. Dette gjeld hovudsakleg støy og utsyn. Viser til delkap. 3.4.4 under for omtale, og kap. 4 og 5 som gir hovudmålsettingar, strategiar og tiltak som skal gjennomførast i planperioden for å sikre at avbøtande tiltak vert gjennomførte.

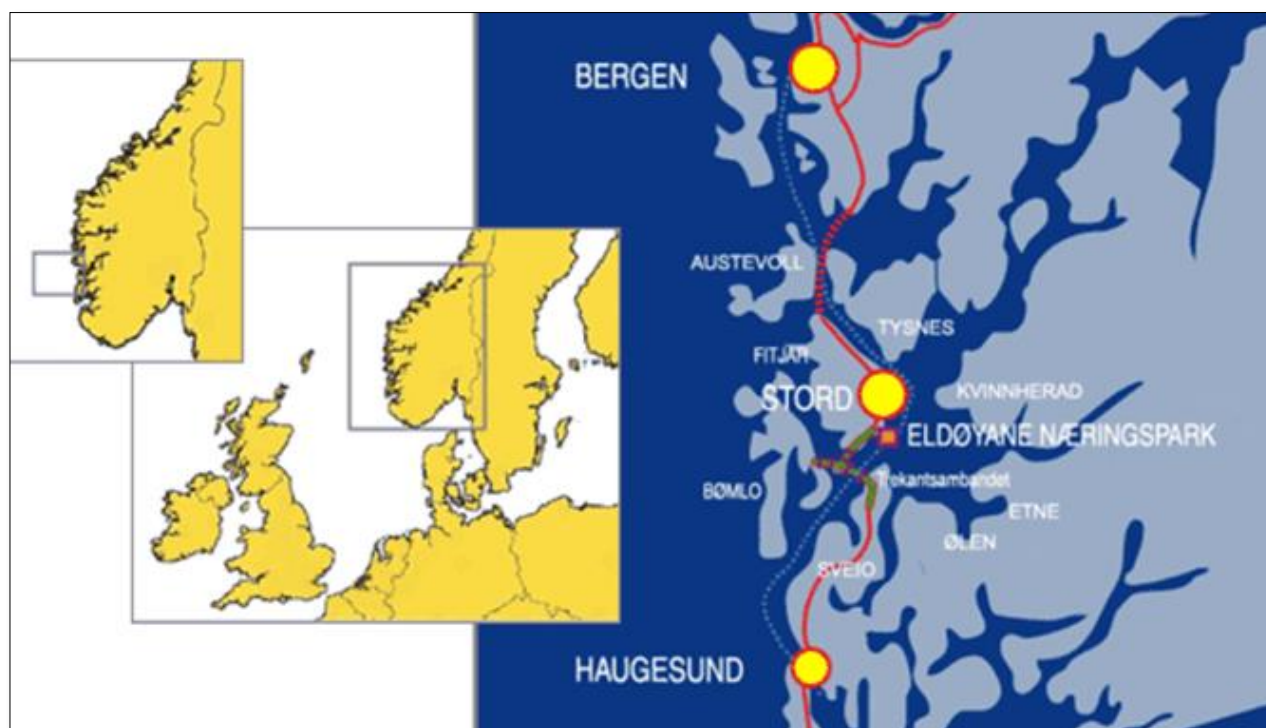
SWOT-analysar vert ofte nytta til å analysere som vert nytta ved strategisk planlegging eller kartlegging av sterke og svake sider, samt identifisering av problem og moglegheiter som kan påverke utvikling. SWOT-analysen under tek føre seg Stord hamnestell si verksemd i Leirvik.

<p style="text-align: center;">STYRKAR (Strengths)</p> <p>Gjestehamna</p> <ul style="list-style-type: none"> • God innsegling • Bunkring ved innseglinga • Straum og vatn på bryggene • Nytt sørvisbygg • Høgt sørvisnivå (wi-fi, betalings-App, ope sørvisbygg 24/7, info på Facebook etc.) • God pris på alt inklusivt • Sommarvertar (gratis rundstykke og avis) • Vaktordning 24/7 <p>Leirvik hamn</p> <ul style="list-style-type: none"> • God effektivitet • Normalt klima; lun og god hamn • Normalt tidevatn; ca. 0,5 meter • Tilbod på landstraum opp til 690 • God og kompetent hamnestab tilgjengeleg 24/7 • Aktiv eigarkommune • Nært hovudleia • God innsegling • Gode ankringsmoglegheiter • Bunkersbrygge 	<p style="text-align: center;">SVAKHEITER (Weaknesses)</p> <p>Gjestehamna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støy for naboar (ligg midt i Leirvik sentrum) • Tilgjengelege plassar på travle dagar <p>Leirvik hamn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støy for naboar (ligg midt i Leirvik sentrum) • Behov for nye sentrumsnære kontorlokale for Stord hamnestell • Flyttbart sikringsgjerd (ISPS-gjerde) på Natrutekaien
<p style="text-align: center;">MOGLEGHEITER (Opportunities)</p> <p>Gjestehamna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilbod i Leirvik sentrum, som t.d. symjehall, kino, restaurantar og butikkar <p>Leirvik hamn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilbod om landstraumutbygging for større fartøy • Proviantering og andre tilbod • Sikra hamneterminal (ISPS) • Tilgang på båt med køyretøy 	<p style="text-align: center;">TRUGSMÅL (Threats)</p> <p>Gjestehamna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kringliggjande gjestehamner • Tettare utbygging i sentrum <p>Leirvik hamn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kringliggjande gjestehamner • Tettare utbygging i sentrum gjev redusert framkome til kaianlegg • Støy- og forureiningsproblematikk knytt til busetnad/nærinasverksemd

Tabell 1 SWOT-analyse Leirvik

3.4.2 Eldøyane

Eldøyane er ei sær viktig industriklynge på Stord, og Stord hamnestell og hamneverksemda er ein aktiv partner her. Næringsparken som ligg på Eldøyane utgjer rundt 1 mill. kvadratmeter, og er blant dei største industriområda til sjø i Noreg. Verksemdene i næringsparken er i hovudsak knytt til olje-, energi- og miljøsektoren. Eldøyane ligg godt plassert i høve til andre større hamner og byar, og har god nærleik til skipsleia. Det er òg god vegtilkomst frå E39 via Verftsvegen, og vegsystemet er godt dimensjonert for større last. Vidare har Eldøyane eit areal som allereie er opparbeidd og klart til lagring av gods som kjem over kai (bakareal), som er sær viktig for å kunne tilby ei god hamn for brukarane.



Figur 3 Eldøyane. Illustrasjonen i frå heimesida til Eldøyane Næringspark

Hamnestellet har lenge arbeidd for å få tilgang til meir areal ved Eldøyane for å imøtekoma, og helst vere i forkant av, etterspørsel på hamnetenester – òg i framtida. Tilgjengeleg areal her er naudsynt for å kunne vidareutvikle Stord hamnestell i regional samanheng, som eit knutepunkt for fartøy- og godstransport i regionen. Den offentlege hamna på Eldøyane har sidan oppstarten vore drifta av private (Privat Offentleg Samarbeid). Det er per i dag ikkje planar om endringar i drifta.

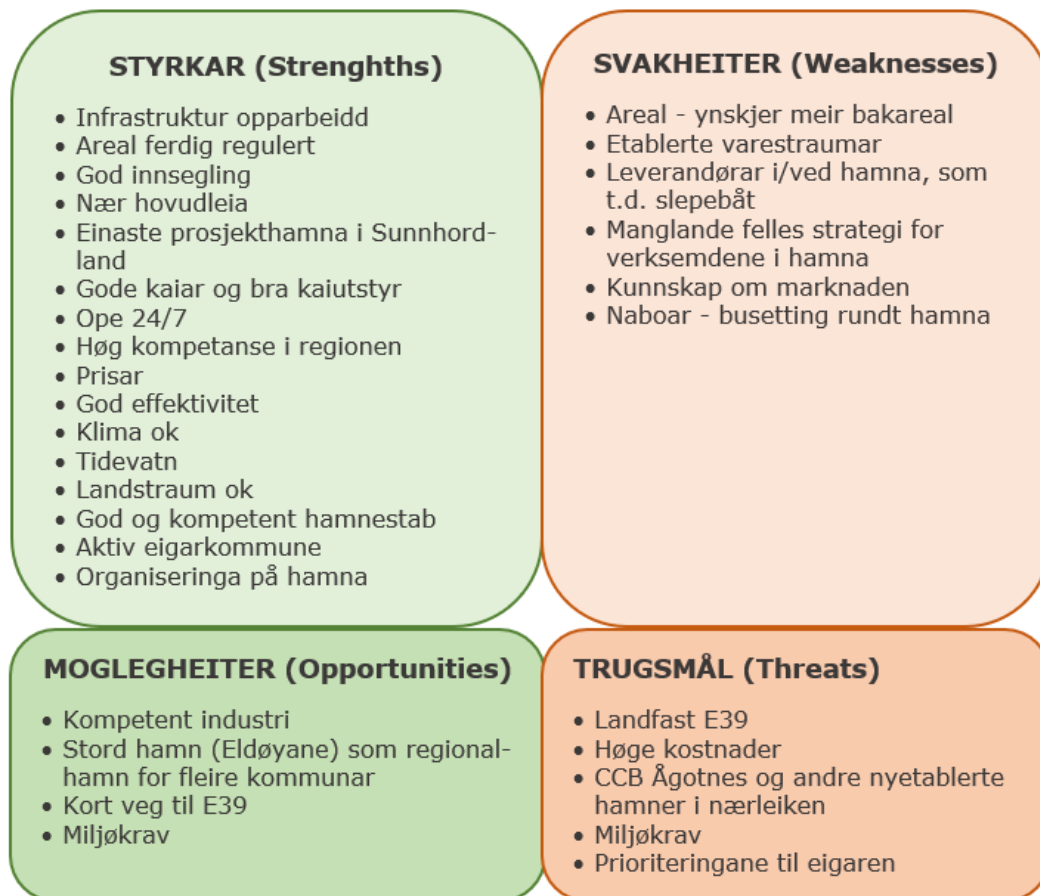
Utbyggingsplan for Eldøyane Hamn vart utarbeida i 2000, der ein jobba for å opparbeide ein hamneterminal for godstransport i Stord kommune. Planen vart utarbeida i eit samarbeid mellom Stord kommune, Stord hamnestell, Kværner Stord (Aker Stord) og Eldøyane Næringspark (Eldøyane Industripark). Målsetjinga ifølgje planen var å etablere ein effektiv og rasjonell godsterminal med djupvasskai, lagerareal og aktuelle hamnebygg. Det vart òg fastsett at det skulle utarbeidast og vidareutviklast areal for omlasting, oppstilling og trafikk på Eldøyane (og Skjersholmane ferjekai). Kommunen gjekk då inn og kjøpte areal, og oppstart av realisering av planane var i 2001. Som del av utbyggingsplanen sto Kai, pir 1, Eldøyane ferdig i 2013. Stord hamn inngjekk ein avtale om kjøp av meir areal på Eldøyane i 2017, der målet er å bygge meir kai på sikt. I sak DS-386/20 vart det gjeve løyve til utfylling i sjø, utsprenning i sjø og nybygg djupvasskai med pullertar på Eldøyane. Kaien vert 145 meter lang, 16,4 meter djup, med topp kai på +2,5 meter. Kaien vert då 2378 m² stor. Tiltaket ligg innanfor gjeldande reguleringsplan for området på Eldøyane. Retningsline for handsaming av støy T-1442 er lagt til grunn i plan- og byggesakshandsaminga. Den nye kaien vil leggje til rette for auka aktivitet og medføra at hamneområdet vil få auka kapasitet.

Eit stort bakareal, eit stort område utan bygg eller bygde strukturar, må òg sikrast slik at hamna kan ta i mot det godset som vert tilbode. For å auke attraktivitet og sikre god logistikk er ein heilt avhengig av nødvendig bakareal for å kunne omdisponere, korttidslagre og langtidslagre større mengder gods som går over kai. Disponering av bakareal og sjølinje er dermed nødvendig for å få utforme og byggja ut ei god logistikkhamn. Dette vil sikra hamna sine strategiske område og styrke økonomien over tid. I tillegg vil næringsareal ved sjø i framtida kunne bli ein knappheit, og ved å etablere tilstrekkeleg kai- og bakareal på Eldøyane vil ein kunne gjere seg meir attraktiv for fleire typar næringar – og slik bli meir uavhengig av konjunkturane i offshore- og maritime næringar. Det same gjeld for sikring av tenesteytande verksemder knytt til service medan fartøy er til kai.

Eit døme på kor naudsynt det er med eit stort bakareal i hamnedrifta er lagring av større modular/vindmøller, som er knytt opp mot næringsverksemd i området som stadig er under utvikling og i endring. Det å kunne halde følge med utviklinga, og tilby etterspurde tenester er særskilt viktig for både hamna, næringslivet og samfunnet rundt. Dersom det i framtida vert aktuelt å satse på konteinrar, må ein ha stort areal på hamna kva enten det gjeld roro (roll-on-roll-off) eller lolo (lift-on/lift-off). Eit bakareal av ein viss storleik er eit vera eller ikkje vera for ei hamn.

I dag er det Stordbase som drifrar hamna på Eldøyane. Dei har ein fast arbeidsstyrke på 33 tilsette, som aukar opp mot 100 tilsette i prosjektfasar. Dette er tilreisande, men det gjev andre ringverknader for næringslivet rundt, slik som overnatting og forpleiing. Bedriftene ynskjer å oppretthalde dette høgkompetente sørvistilbodet som er unikt langsmed kysten her.

SWOT-analysen under tek føre seg drifta på Eldøyane, men det er fleire fellestrekk med analysen for Stord hamnestell si generelle drift. Styrkar og svakheiter beskriv forhold internt i hamna, medan moglegheiter og trugsmål er vurderingar av ytre forhold som hamna i mindre grad styrer sjølv.



Tabell 2 SWOT – analyse for utvikling av godshamn, Eldøyane

Det er planar for ny ferjefri E39 over Stord. Det er vanskeleg å spå kva ein landfast E39 vil ha å seie for hamna på Stord. Ut i frå ei reint logistikkmessig vurdering kan dette vera eit trugsmål, fordi skipstrafikken kan ynskje å nytte ei større hamn, som t.d. Bergen eller Haugesund, for transport og så frakte godset vidare på veg når det blir enklare. Miljømessige vurderingar er heller ikkje eintydige. På ei side veit vi i dag lite om kva utslippsproblematikken på sikt vil bety for transportnæringa, og om det vil medføre at meir gods, òg gods i nærtrafikk, etter kvart vil gå over på kjøl. Samstundes kan krav til ny og dyr infrastruktur på land gjera at det berre er dei store hamnene som kan oppfylle desse krava – noko som kan bli eit trugsmål mot dei mindre hamnene.

Det er òg sett i gang planar for å utbetre ferjesambandet Skjersholmane-Ranavik. Arealet på Skjersholmane er interessant som del av ei utviding/tilleggsareal til Stord hamnestell si hamn på Eldøyane i framtida. Same kva som skjer er det truleg at Skjersholmane ferjekai vil bli behalde i tilfelle tunnelstenging, og difor ikkje mogleg å nytte til anna bruk.

3.4.3 Utfordringar - støy og anna forureining

Støy vert definert som uønska lyd. Kva som er uønska lyd vil variere i frå person til person og i frå situasjon til situasjon. Når støyen er over 55 dBA betyr det at grenseverdien myndighetene har sett for støy vert overskride. I følge Folkehelseinstituttet har 200.000 problem med nattesøvnen på grunn av støy i Norge. Forsking viser at støy kan gi psykisk stress, og helseplager som muskelspenningar og muskelsmerter.

Noreg har sett 23 mål for miljøet, der miljømål 4.5 omhandlar støy;

Støyplager skal reduseres med 10 prosent innen 2020, sammenliknet med 1999. Antall personer som er utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020, samanliknet med 2005.

Støy vert regulert av lov om vern mot forurensningar og om avfall (forureiningslova) og forskrift om begrensning av forurensning (forureiningsforskrifta). I forureiningslova § 6, 1. ledd, nr. 2, står det;

Med forurensning forstås i denne lov...støy og rystelser.

I forureiningslova § 6, 2. ledd står det vidare;

Som forurensning regnes også noe som kan føre til at tidligere forurensning blir til økt skade eller ulempe, eller som sammen med miljøpåvirkning som nevnt i nummer 1 til 4, er eller kan bli til skade eller ulempe for miljøet.

Lova inneheld ei generell plikt til å unngå forureining, utan at den er definert som lovleg etter føresegner i lova eller forskrifter gjeve med heimel i den. Langt på veg er forureining i frå hamner unnateke i frå forureiningslova, då dette vert heimla i andre sektorregelverk, jf. forureiningslova § 5.

I hamne- og farvasslova § 5 heiter det at kommunestyret sjølv kan gi forskrift om mellombels avgrensing av fartøy sin rett til opphald i hamn. Dette gjeld når det er naudsynt for å unngå eller avgrense lokal luftforureining. Med lokal luftforureining meiner ein luftforureining som overstig timegrenseverdiene i forureiningsforskrifta § 7-6. Stord kommune har ikkje ei slik lokal forskrift, då ein per i dag ikkje har slike høge timegrenseverdiar. Det følgjer vidare av § 27 at eigarar av hamner har plikt til å motta fartøy, med nokre atterhald. Eit av desse atterhalda er dersom fartøyet kan innebere risiko for miljøet eller for sikkerheita. Det er i ny hamne- og farvasslov òg sett krav til drift av hamna i § 28, der departementet kan stille krav til drift av hamn for å ta i vare miljø og sikkerheit. Miljøaspektet er òg forankra i lova sin føremålsparagraf § 1;

Lova skal fremje sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvenleg drift av hamn og bruk av farvatn, samstundes som det skal takast omsyn til eit konkurransedyktig næringsliv.

Samferdsledepartementet sitt iverksettingsrundskriv N-2/2020 om ny hamne- og farvasslov gir at omgrepet "miljøvenleg" skal, i følgje forarbeida, tolkast vidt, slik at dei til ei kvar tid relevante miljøutfordringar skal takast i betraktning. Omgrepet omfattar m.a. naturmangfald, vern mot forureining av sjø, **støy**, mål om å redusere klimagassutslepp, berekraftig bruk og omsyn til luftkvalitet.

Støy og anna forureining vert vanlegvis handtert i plansamanheng eller i byggjesakssamanheng. Eksisterande bustader og verksemder er ikkje regulert like tydeleg i regelverket.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442, gir rettleiande grenseverdiar for utandørs støy. Den er såleis ikkje rettsleg bindande. Retningslinja bygger på EU-regelverket sine metodar og målestørleikar, og er koordinert med støyreglane som er gjeve etter forureiningslova og forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift, TEK17). Retningslinja skal leggst til grunn ved arealplanlegging og handsaming av enkeltsaker etter pbl. i kommunane. Den gjeld òg ved planlegging og etablering av ny støyande verksemd og ved vesentleg utviding/oppgradering av eksisterande verksemd. For eksisterande verksemder innehar den retningslinjer for ansvar knytt til utarbeiding av støysonekart, der det er gjeve at anleggseigar er ansvarleg for dette ved eksisterande verksemder, og at det bør utarbeidast støysonekart for all eksisterande verksemd etter noko tid. Dette skal skje på eige initiativ og sendast kommunen, som eit viktig grunnlag for deira arealplanlegging. Kartlegginga vil òg kunne ta i vare anleggseigar sine interesser knytt til dokumentasjon og informasjon om deira verksemd til ålmenta og rørte naboar. Det er vidare anleggseigarane som har ansvar for å samordne sine utrekningar i område der det er fleire anleggseigarar. For eksisterande verksemder er det i retningslinja gjeve at desse skal drivast slik at det ved bruk av støykjelder vert tilstreba lågast mogeleg støynivå.

Støykilde	Støysone					
	Gul støysone			Rød støysone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå; lørdager, søndager og helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07 ¹	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå; lørdager, søndager og helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07 ¹
Havner og terminaler – uten impulslyd	L _{den} 55 dB		L _{natt} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	L _{den} 65 dB L _{kveld} 60 dB		L _{natt} 55 dB L _{AFmax} 80 dB
Havner og terminaler – med impulslyd	L _{den} 50 dB			L _{den} 60 dB		
Øvrig industri uten impulslyd	L _{den} 55 dB L _{kveld} 50 dB	lørdag: L _{den} 50 dB søndag: L _{den} 45 dB	L _{natt} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	L _{den} 65 dB L _{kveld} 60 dB	lørdag: L _{den} 60 dB søndag: L _{den} 55 dB	L _{natt} 55 dB L _{AFmax} 80 dB
Øvrig industri med impulslyd ²	L _{den} 50 dB L _{kveld} 45 dB	lørdag: L _{den} 45 dB søndag: L _{den} 40 dB		L _{den} 60 dB L _{kveld} 55 dB	lørdag: L _{den} 55 dB søndag: L _{den} 50 dB	

Figur 3 Kriterium for støysoneinndeling, henta frå T-1442/2016.

¹ Krav til maksimalt støynivå i nattperioden gjeld der det er meir enn 10 hendingar per natt.

² Grenseverdiene for impulslyd vert lagd til grunn når denne type lyd opptreir med i gjennomsnitt meir enn 10 hendingar per time.

Sjå figur over. T-1442 anbefaler at det vert utrekna to støysoner rundt viktige støykjelder:

- Rød støyson, som gir eit område som ikkje er eigna til støyfølsame bruksformål (t.d. bustader). Etablering av ny støyfølsam busetnad skal unngåast. Det er gjeve unnatak for sentrumsområde.
- Gul støyson er ei vurderingssone der støyfølsam busetnad kan førast opp dersom avbøtande tiltak gir tilfredsstillande lydforhold.

Grenseverdiane for støysonene for «havner og terminaler» og «øvrig industri» er gjeve i figuren under. Forskjellen mellom grenseverdiane for disse støykjeldene er at «havner og terminaler» ikkje har skjerpande grenseverdier i helger.

For innandørs støy gjeld byggteknisk forskrift (TEK17). Den gir funksjonskrav med omsyn på lyd og lydforhold i bygningar. I rettleiinga til forskrifta er det gjeve at klasse C i Norsk Standard (NS 8175) er sett på som tilstrekkeleg for å tilfredsstillast forskrifta. Grenseverdier for lydforhold i bygningar vert gjeve for luftlydisolasjon, trinnlydisolasjon, etterklangstid og akustisk absorpsjon mv., støy frå tekniske installasjonar og støy frå utandørs kjelder som transport, industri, skyting mv.

Det er den kommunale eininga Regulering, Byggesak og Oppmåling (RBO) som har ansvar for sakshandsaming av byggjesøknadar og reguleringsplanar etter pbl., og som kan gi krav og påbod om avbøtande/støyreducerande tiltak, som til dømes tilleggsisolering, utskifting av vindauge og etterisolering av fasadar. I byggjesaker er det ansvarleg søker som skal sørge for at støynivå utandørs og innandørs er i tråd med reguleringsføresegner og byggteknisk forskrift, og kommunen skal sjå til at dette er prosjektert i tråd med reglane. Kommunen har òg plikt til å føre tilsyn i byggesaker, og pålegge utbyggjar å rette feil i inntil fem år etter at det er gjeve ferdigattest.

Kommunen vil kunne nytte lov om folkehelsearbeid (folkehelselova) for å avgrense støy i tilfelle den kan føre til helseskade eller helsemessig ulempe. Forskrift om miljøretta helsevern er heimla i folkehelselova, og kapittel 3 i denne krev at verksemdar og eigedomar skal planleggast, byggjast, leggjast til rette, **drivast** og avviklast på ein helsemessig tilfredsstillande måte. Det skal ikkje gi fare for helseskade eller helsemessig ulempe. I så tilfelle skal den ansvarlege for verksemda utføre vernetiltak og utøve førehandsreglar som elles er naudsynte for å hindre eller motverke slike konsekvensar. Det er kommunen ved kommunelegen som har delegert mynde etter dette regelverket.

Støy og anna forureining i frå fartøy som ligg til kai har vore ei aukande utfordring etter kvart som store bustadprosjekt er blitt etablerte i Leirvik hamn dei siste åra. Dette har òg vore ei utfordring for restaurantdrift på Sunnhordlandskaien. Ein har òg sett dei same utfordringane når det er stor aktivitet på industriområdet på Eldøyane, og etter kvart som det vert etablert nye bedrifter med støyande aktivitetar i Eldøyane, som t.d. demoleringsanlegget.

For å møte desse aukande utfordringane, utarbeidde kommunen Retningsliner for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn, som vart vedtekne i Komité for næring, miljø og kultur den 10.09.08 (Sak PS 43/08). Denne vart utarbeidd hovudsakleg for Nattrutekaien, og skulle evaluerast etter eitt år. Retningslinene vert følgt opp av hamnestellet, og innehar reglar om liggetid, og støy, lys og røyk/svevestøv. I arbeidet med å revidere hamneplanen er desse retningslinjene evaluert og gjennomgått, og det er vurdert at desse ikkje treng revisjon.

Tidlegare var Vedtekter for orden og bruk av hamna for Stord Hamnedistrikt gjeldande, som vart fastsett av Kommunestyret 07.05.1992, og heimla i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om hamner og farvatn. Ny hamne- og farvasslov heimlar ikkje slik forskrift, då storparten av forholda forskrifta regulerte er innlemma og regulert i sjølve lova. Vedtektene er såleis ikkje lenger gjeldande. Ny hamne- og farvasslov heimlar, som nemnd ovanfor, mogelegheita for kommunestyret å gi forskrift om mellombels avgrensing av fartøy sitt opphald i hamna når det er naudsynt for å unngå eller avgrense lokal luftforureining. Dette for å hindre eit forureiningsnivå ein stundom kan finne i Bergen, og er ikkje nivå ein til no har hatt på Stord. Retningsliner for fartøy og andre

farkostar til kai i Leirvik hamn er med bakgrunn i dette vurdert å dekke desse tilhøva i tilstrekkelig grad lokalt i Stord kommune.

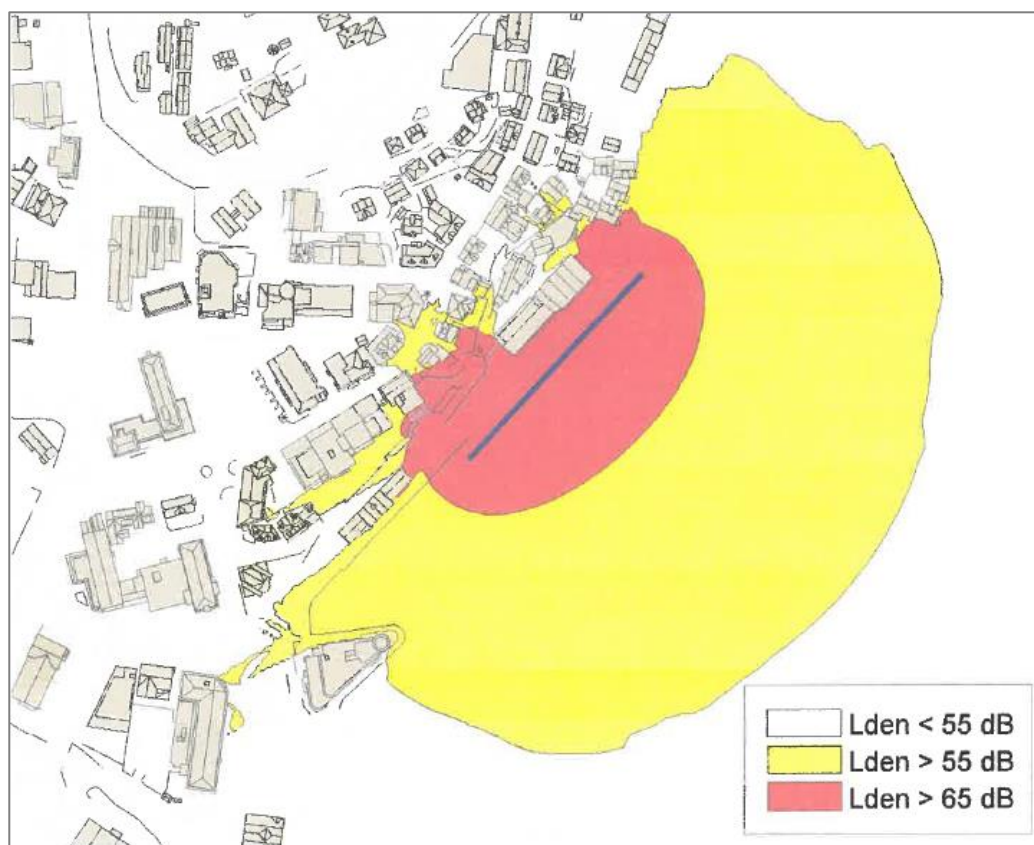
Hamneplanen skal vere ein strategisk plan for hamnestellet for drift og utbygging, og det er ei målsetjing å drøfte og synleggjere tiltak i høve støy i denne planen. Når planen vert lagt ut til offentlig ettersyn og høyring, vil det derfor bli halde møte med rørte partar om dei tiltaka som hamneplanen skisserer.

Leirvik hamn

Stord hamnestell har gjennomført ei vurdering av støy knytt til hamneaktivitet ved Natrutekaien i Leirvik hamn. Multiconsult utarbeidde eit støysonekart, som syner at 11 bustader ligg innanfor raud sone, og fem innanfor gul sone. Utrekninga er gjort for døgngjennomsnitt (Lden). Dette vil seie at lydnivået frå aktivitet ved Natrutekaien overstig anbefalt grense for utandørs lydnivå med opp til om lag 17 dB, og grensenivå for innandørs støynivå med 5-15 dB. Hovudkjelda til støy er vurdert å vera hjelpeaggregat for skip som ligg ved Natrutekaien.

Sameiget Leirvik Brygge har først og fremst klaga på støysituasjonen i frå Stord hamn, Natrutekaien. Som det går fram av omtalen over, er dette eit komplekst område som krev koordinering av ulike fagdisiplinar og ansvarsområde. Sameiget Leirvik Brygge vart etablert i starten på 2000-talet, og kommunen hadde då ikkje kontrollfunksjon, som dei har i dag. I frå 1997 var det dei ansvarlege for prosjektering og utføring i utbyggingsprosjekt som skulle handtere støy i byggesakene etter pbl., og som då hadde ansvar for å støysikre i høve gjeldande støysituasjon.

Hamnestellet har i november 2020 etablert landstraumanlegg på Natrutekaien, der det i avgiftssystemet for hamn er innført å gi reduksjon i kaileige og straumpris ved bruk av landstraum. Kommunen vonar dette vil vere eit incitament for fartøy å etablere system slik at dei kan gjere seg nytte av landstraumanlegget. Det vil òg no vera mogeleg for hamnestellet å handheve Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn sine punkt om landstraum, noko som er venta å redusere ulemper for bebuarane i sameiget.

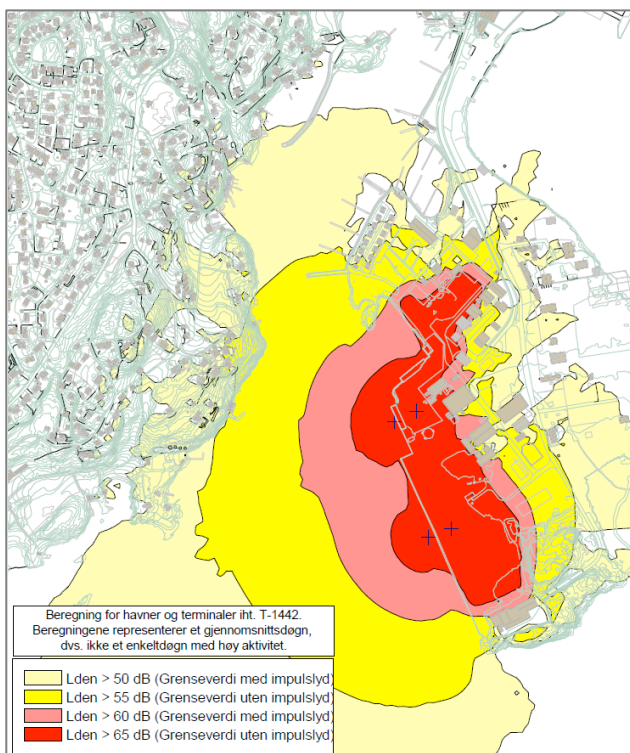


Figur 4 Støysonekart døgngjennomsnitt Lden. Multiconsult

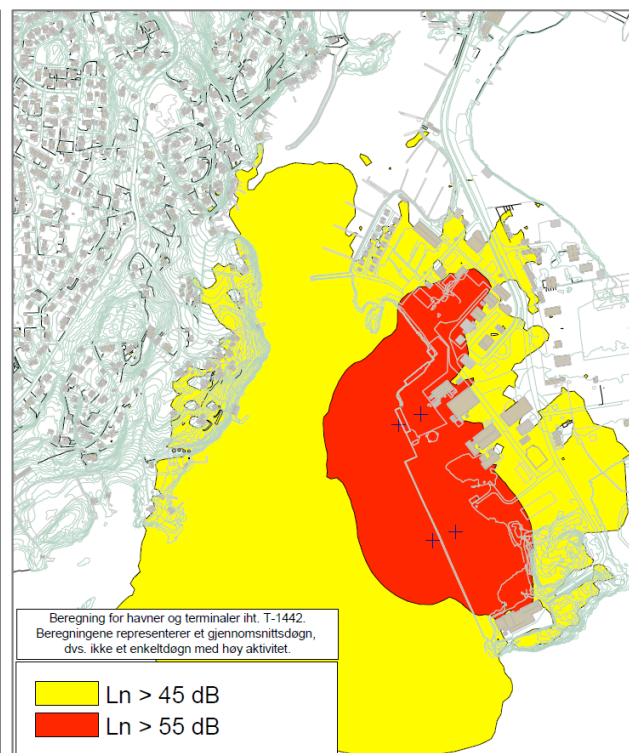
Eldøyane

Det er dialog mellom Stord kommune og arbeidsgruppa «Nok er Nok på Eldøyane» kring støy-situasjonen samla sett på Eldøyane. Det er to reguleringsplanar som regulerer aktiviteten på næringsområdet, der hamna på Eldøyane hovudsakleg er omfatta av reguleringsplan for Eldøyane (planID R-231-000). Mindre delar er omfatta av reguleringsplan for Gnr/bnr 44/240 m.fl. Eldøyane Næringspark Sør (planID 2013-09). Sistnemnde gjer T-1442 juridisk bindande, der føresegnene set strengare støygrenser enn det som er gjeve i T-1442. Reguleringsplanen set krav til samla støy og rekkefølgekrav, der det skal vera eit forpliktande samarbeid mellom støyande verksemdar i planområdet, etablerast ein permanent støymålar og ein akustisk berekningsmodell som skal oppdaterast årleg med rapportering til kommunen (RBO). Dersom støyvurderinga viser at støygrensene vert overskridne, skal plan for tiltak leggast ved. Dersom det ikkje er mogleg å overhalde støygrensene som gitt i føresegnene, må ein vurdere å gjere tiltak på dei eksisterande bygningane med støyfølsamt bruksføremål.

Det vart utarbeidd ein støyrapport av Multiconsult i 2019, som syner at søndagar, natt og helgedagar gir utfordringar når det gjeld støykrav og grenseverdier iht. grenseverdier i T-1442. Det er særleg aktivitet knytt til hamneverksemd, der arbeid har gått føre om natta og søndagar. Stord hamnestell har òg fått gjennomført ei vurdering av støy knytt til hamneaktivitet ved Stordbase på Eldøyane i 2020, i samband med etablering av den nye kaien. Multiconsult uarbeidde støysonekart (figur 5 og 6 under), som syner at 20 bustader vest for Eldøyane vil ha støy over anbefalte grenseverdier i frå hamneaktiviteten på Stordbase (ingen innanfor raud sone). Dette gjeld både for utrekninga av nattestøy (L_n) og for døgngjennomsnitt (L_{den}).



Figur 5 Støysonekart døgngjennomsnitt L_{den} . Multiconsult



Figur 6 Støysonekart nattestøy L_n . Multiconsult

Hamnestellet har no etablert landstraumanlegg i hamna på Eldøyane, der det i avgiftssystemet for hamn er innført å gi reduksjon i kaileige og straumpris ved bruk av landstraum. Kommunen vonar dette vil vere eit incitament for fartøy å etablere system slik at dei kan gjere seg nytte av landstraumanlegget. I tillegg er det i samband med hamneplanen utarbeidd Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Eldøyane hamn. På grunn av ulik avstand til støyømfintleg busetnad for dei tre kaiene, vil det vera støymessig mest gunstig å nytte den nye kaien til støyande aktivitetar (når dette er mogeleg), ettersom denne kaien ligg lengst unna busetnaden. Dette vil vera spesielt gunstig dersom det må gå føre støyande aktivitet nattestid og når båtanløpa er av langvarig karakter.

Stordbase skal etablere løysing for sms-varsel til aktuelle bebuarar kring hamna ved spesielle tilhøve, jf. nye retningslinjer for Eldøyane hamn. Dei skal òg opprette kontakt per e-post/telefon.

Avbøtande tiltak

Aktuelle avbøtande tiltak på eksisterande busetnad er t.d. tilleggs-/etterisolering av fasadar og utskifting av vindaug. Dette er, som omtala over, tiltak som vil slå inn ved kommunen (RBO) si handsaming av reguleringsplanar og søknadar om tiltak etter pbl. For Eldøyane gjeld krav om samla støyrapportering og ev. avbøtande tiltak dersom samla støynivå bryt grenseverdiane gjevne i reguleringsplanen.

T-1442 gir at eksisterande verksemder skal drivast slik at det ved bruk av støykjelder vert tilstreba lågast mogeleg støynivå. Aktuelle tiltak på hamnene/kaiane, og i drifta av dei, er t.d.:

- Landstraumanlegg, slik at fartøy ikkje treng å nytte hjelpeaggregat. Desse støyar, særskilt om natta og i frå mindre båtar. Tiltaket vil ha en effektiv reduksjon av lågfrekvent støy, som vil hjelpe på innandørs støyforhold.

Hamnestellet har starta arbeidet med å oppnå målsettinga sett i neste kapittel om å få etablert landstraumanlegg på kaianlegga i kommunen, der det i november 2020 vart etablert landstraumanlegg på Natrutekaien i Leirvik hamn. I frå før er det etablert landstraumanlegg på Eldøyane.

- Stabilt terminaldekke, for å hindre slag ved køyring. Det er allereie fast dekke på kaiane i Leirvik hamn og på Eldøyane. Bakarealet på Eldøyane består av stein eller asfalt.
- Køyrereglar for skånsam køyring, for å hindre slagstøy. Dette er særskilt viktig ved passering av rampe for inn- og utkøyring på båt.

Stordbase, som driftar hamna på Eldøyane, skal gjere innkjøp av matter som skal hindre slagstøy frå containerar når desse vert lasta. Stordbase skal vidare bytte til el. truck/el. kran på sikt, som vil bidra til ytterlegare reduksjon av støy knytt til køyring ved lasting/lossing.

- Driftsavgrensingar. Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn innehar reglar om driftsavgrensingar, som t.d. arbeidstider, liggetid, og støy, lys og røyk/svevestøv. Det er vidare utarbeidd nye retningslinjer for Eldøyane, som innehar tilsvarande reglar.
- Innarbeide ovanforneemde tiltak som støykrav i kontraktar for brukarar av kaiområdet.

Hamnestellet opererer Leirvik hamn, der Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn er gjeldande. På Eldøyane er det Stordbase som opererer hamna. Ved vedtak av Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Eldøyane hamn vil dei operere hamna i tråd med dei nye retningslinjene

Av andre tiltak er det òg innført reduksjon i kaileige og straumpris ved bruk av landstraum i avgiftssystemet for hamn, som eit incitament for fartøy å etablere system slik at dei kan gjere seg nytte av landstraumanlegget. Det vil såleis no vera mogeleg for hamnestellet å handheve Retningslinjer for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn sine punkt om landstraum. I tillegg er dette innarbeidd i nye retningslinjer for Eldøyane.

Viser til kapittel 4 og 5 som gir hovudmålsettingar, strategiar og tiltak som skal gjennomførast i planperioden for å sikre at avbøtande tiltak vert gjennomførte. Det er her gjeve opp følgjande relevante tiltak i planperioden;

- Avbøtande tiltak for støy og anna forureining
- Opprette plattform for dialog med rørte naboar (Leirvik og Eldøyane), samt andre verksemder (Eldøyane)
- Tilby avlastningskaiar med krav om tilkopling til landstraum for kaianlegg i indre Leirvik hamn
- Legge opp til landstraum ved kaianlegg
- Arbeide målretta for å få tilgang/bruksrett til kaiar andre stader enn indre Leirvik hamn (ventekaiar for større fartøy/supplyskip), som til dømes ferjekaiar som ikkje er i bruk

Hamneplanen skal vere ein strategisk plan for hamnestellet for drift og utbygging, og det er ei målsetjing å drøfte og synleggjere tiltak i høve støy i denne planen. Når planen vert lagt ut til offentlig ettersyn vil det difor bli halde møte med rørte partar om dei tiltaka som hamneplanen skisserer.



Figur 6 Saipem 7000. Foto: Rune Almås

4 Målsettingar, strategiar og tiltak for Stord hamnestell

4.1 Hovudmålsettingar

1. *ha eit miljø-, folkehelse- og ressursperspektiv i all si verksemd*
2. *bidra til å styrkje og utvikle næringslivet på Stord og i Sunnhordland*
3. *opprethalde og vidareutvikle hamnene i kommunen som eit regionalt knutepunkt for sjøvegs transport i Sunnhordland, med god tilknytning til kyststamvegen*
4. *tilby dei føretrekte gjestehamnene i Sunnhordland*

4.2 Strategiar

Strategiane for å nå hovudmålsettingane i punkt 1-4 ovanfor er følgjande:

4.2.1 Hovudmålsetting 1 – miljø-, folkehelse- og ressursperspektiv

Stord hamnestell skal ha eit miljø-, folkehelse- og ressursperspektiv i all si verksemd

Strategiar for å oppfylle denne hovudmålsettinga:

- A. Miljøsertifisering av Stord hamnestell, jf. Klima- og energiplan i Stord kommune
- B. Utvikle strandpromenaden
- C. Avbøtande tiltak for støy og anna forureining
- D. Opprette plattform for dialog med rørte naboar (Leirvik og Eldøyane), samt andre verksemdar (Eldøyane). Stord hamnestell skal vera pådrivar for verksemdene si rapportering og oppfølging av ev. avbøtande tiltak på Eldøyane
- E. Tryggleikstiltak for å førebyggje ulukker
- F. Gjere fleire område i strandsona attraktive og tilgjengelege for alle
- G. Leggje til rette for at alle unge kan oppleve sjø/båtliv
- H. Leggja til rette for at eksterne aktørar innan maretime miljøtenester kan etablere seg innan hamnestellet sitt ansvarsområde

4.2.2 Hovudmålsetting 2 – bidra til å styrkje og utvikle næringslivet

Stord hamnestell skal bidra til å styrkje og utvikle næringslivet på Stord og i Sunnhordland

Strategiar for å oppfylle denne hovudmålsettinga:

- I. Sikre nært samarbeid med industri- og næringsverksemd, og vere lydhøyre for deira behov
 - Eldøyane industrihamn: Arbeida aktivt mot industri og supplynæringa
 - Grunnvågen: Arbeida aktivt saman med industri og oppdrettsnæringa
 - Andre tilsvarande hamneområde som vert opparbeida i løpet av perioden
 - Vera den føretrekte samarbeidspartnaren ved tilrettelegging av næringsareal til sjø
- J. Sikre nært samarbeid med handelsnæringa i Leirvik og vere lydhøyre for deira behov
 - Utvikle strandpromenaden
 - Tilby avlastningskaiar med krav om tilkopling til landstraum for kaianlegg i indre Leirvik hamn
- K. Landstraum
 - Legge opp til landstraum ved kaianlegg, inkl. småbåtanlegg.

- L. Sikre naudsynt hamneareal og moderne hamneanlegg med nok kai plass og djupne
 - Eldøyane industrihamn:
 - Sikre bakareal gjennom oppkjøp og avsetting av areal ved utarbeiding/ending av regulerings- og overordna arealplanar (kommuneplan, område- og reguleringsplanar)
 - Forlenge eksisterande kaianlegg med 300 meter
 - Byggje djupvasskai
- M. Sikre hamneanlegg for persontransport
 - Leirvik hamn
 - Sikre sørvistilbod
- N. Sikre ventekaier for større fartøy/supplyskip
 - Arbeida målretta for å få tilgang/bruksrett til eller ev. etablere kaiar andre stader enn indre Leirvik hamn, som til dømes ferjekaiar som ikkje er i bruk og etablere ytre molo i Leirvik hamn.
- O. Planleggje og etablere nytt kontor for Stord hamnstell

4.2.3 Hovudmålsetting 3 – regionalt knutepunkt for sjøvegs transport

Stord hamnstell skal oppretthalde og vidareutvikle hamnene i kommunen som eit regionalt knutepunkt for sjøvegs transport i Sunnhordland, med god tilknytning til kyststamvegen

Strategiar for å oppfylle denne hovudmålsettinga:

- A. Gjennomføre strategiane i hovudmålsettingane 2
- B. Arbeida aktivt innanfor regional og nasjonal hamneplanlegging

4.2.4 Hovudmålsetting 4 – føretrekt gjestehamn i Sunnhordland

Stord hamnstell skal tilby dei føretrekte gjestehamnene i Sunnhordland

Strategiar for å oppfylle denne hovudmålsettinga:

- A. Syte for attraktive gjestehamner ved å:
 - Oppretthalde gode båt plassar
 - Ha eit velhalde sørvisbygg
 - Gi god informasjon til publikum/brukarar
 - Tilby eit innbydande kaianlegg
 - Vidareutvikle sørvistilbodet i gjestehamna i samsvar med etterspørsel frå brukarane
 - Ha eit tett samarbeid med næringsforeininga
- B. Oppretthalde samarbeid om eit variert og kompletterande tilbod med dei andre gjestehamnene i distriktet

5 Handlingsprogram 2021-2030

Dei ulike strategiane og tiltaka fram til 2030 er tenkt gjennomført etter handlingsprogrammet under. Her finn ein tiltak ut over gjeldande økonomiplan, då handlingsplanen omfattar eit lengre tidsrom:

Nr.	Tiltak	Denne rulleringa				Vidare
		2021	2022	2023	2024	2025 - 2030
1	Miljøsertifisering (Miljøfyrtårn) av Stord hamnstell	0,1*	0,1*			
2	Tongaskjæret – opprusting kai	2,5				
3	Kai Eldøyane - byggetrinn 1	25,0				
4	Vidareutvikla Leirvik hamn	0,16***	0,44			
5	Planlegge/etablere nytt kontor for Stord hamnstell	4,0	2,0			
6	Utarbeida vedlikehaldsplan for heile hamna inkl. tilstandsrapport	0,8				
7	ISPS oppgradering Leirvik hamn	0,85				0,4
8	Vidareutvikling av småbåthamna på Leirvik	0,5**				2,0
9	Vidareføring gjestehamner					0,25
10	Auka kompetansen til dei tilsette i Stord hamnstell	0,05*	0,05*	0,05*	0,05*	0,3*
11	Pådrivar overta gamle ferjekai Sagvåg		0,1*	0,1*		
12	Andre utgreiingstema		0,1*	0,1*		
13	Utvikling ISPS Sagvåg hamn					1,0
14	Vidareutvikling hamnearealet på Eldøyane - byggetrinn 2					50,0
15	Ytre molo - betra anløp cruisetrafikk					2,0
16	Framtidig container/godshamn på Skjersholmane					1,0
17	Tryggleikstiltak for å førebyggje ulukker					0,5
18	Gjere strandsona attraktiv og tilgjengeleg for alle					0,5
19	Leggje til rette for at alle unge kan oppleve sjø/båtliv					
20	Etablere nye landstraumanlegg					15,0
21	Miljøvenleg drift, utstyr					2,0
	Sum	33,96	2,79	0,25	0,05	75,85

* Vert finansiert av driftsinntekter

** Sjølvfinansiering

*** Midlar i frå tiltakspakke for vedlikehald, rehabilitering og oppgradering av bygg og anlegg

5.1 Kommenterar til tiltak i handlingsprogrammet

1. Miljøsertifisering er ein ekstern verifisering av miljøstyringssystemet som gir omverda tryggleik for at verksemda arbeider seriøst med å redusera si påverknad på det ytre miljøet. Miljøsertifisering inneber at verksemda føl standardar for oppbygging og oppfølging av miljøstyringssystemet. Stord kommune er i frå før Miljøfyrtårnsertifisert, og alle einingane oppfyller såleis kriteriesett fastsett av stiftinga Miljøfyrtårn og gjennomfører tiltak for ei meir miljøvenleg drift og godt arbeidsmiljø. Kommunen har vidare som mål at alle einingane skal vera sertifisert som miljøfyrtårn.
2. Komité for næring, miljø og kultur vedtok i 2018 å rusta opp kaien Tongaskjæret på Sørhuglo. Det er oppstått uklårheit om eigartilhøve til kaien, og saka skal opp i jordskifteretten hausten 2020. Om ein skal investere i kaien vil vera avhengig av resultatet i retten.
3. Vidareutvikla hamnearealet på Eldøyane, byggetrinn 1, inneber etablering av meir kai (145 meter) med tilhøyrande pullertar. Ein reknar grovt sett 300.000-500.000,- per løpemeter. Dette er avhengig av grunnforhold m.m. Arbeidet er sett i gong i 2020, med ferdigstilling i 2021. Stordbase skal etablere løysing for sms-varsel til aktuelle bebuarar kring hamna ved spesielle tilhøve, jf. nye retningslinjer for Eldøyane hamn. Dei skal òg opprette kontakt per e-post/telefon.
4. Vidareutvikle hamna i Leirvik inneber m.a.:
 - a. oppgradering av Onarheimsparken (midlar i frå tiltakspakke for vedlikehald, rehabilitering og oppgradering av bygg og anlegg: 0,16)
 - b. bidra med å utvikle sjønære kommunale eigedomar i Leirvik sentrum til urbane park- og byrom, strandpromenade m.m. i samband med rullering av kommunedelplan for Leirvik sentrum
5. Det er framlegg om å byggja nytt kontor/hamnebygg i Teinevikjo. I dag leiger hamnestellet kontor i Nattrutekaien 11, der fasilitetane ikkje er tenlege for hamnedrifta i høve dagens krav til standard, og er ikkje universelt utforma. Lokala er avhenda og Stord hamnestell treng nye kontorlokale/hamnebygg. Det er sett av midlar i 2022, ut over det som ligg i dagens budsjett, då ein går ut i frå at midlane som er sett av i 2021 ikkje vil dekke kostnadar med tiltaket fullt ut.
6. Utarbeide vedlikehaldsplan for heile hamna, inkl. tilstandsrapport. Utarbeide rapport med verdifastsetting av hamnestellet sine eigedomar.
7. ISPS-kaien på Natrutekaien er per i dag sikra med mellombelse, flyttbare gjerde. Ein planlegg å oppgradera ISPS-terminalen med m.a. permanent sikringsgjerde, lys, portar, kamera og vasskap for vassfylling til fartøy. Det er òg sett av midlar til ev. ny framtidig pullert knytt til realisering av Leivik sjø.
8. Vidareutvikling av småbåthamnene inneber m.a. utskifting av uteriggjarar i småbåthamna i Leirvik, samt ev. andre framtidige tiltak i småbåthamna som utskifting av kaiar og utstyr.
9. Vidareføring av gjestehamner er midlar knytt til drift og vedlikehald av gjestehamna i Leirvik og i Sagvåg. Drift av Sagvåg gjestehamn vert i frå 2021 utført av Stord hamnestell.
10. Auke kompetansen til dei tilsette i hamnestellet med m.a. vidareutdanning og kurs for å støtte Kystverket og ESA sine krav
11. Sagvåg ferjekai er i dag Vestland fylke sin eigedom. Kommunen har som mål å få overta ferjekaien. Må sjåast i samanheng med kommunedelplan for Sagvåg- og Litlabø, der arealføremål og bruk av området vert vurdert og sett. Det kan vera aktuelt med friluftsanlegg, bubilparkering-/turområde/rekreasjon og opplagsplass for fartøy. Hamnesjefen er i dialog med kommuneplanleggjar om arealbruk.
12. Andre utgreiingstema som skal utførast i planperioden:
 - a. Framtidig bruk av andre kaier skal vurderast, jf. vedlegg 1
 - b. Utarbeide forslag for mogleg småbåthamn på Skotaberg i framtida
 - c. Vurdere tilgjengelege areal til ev. drift av bubilparkering i kommunen i framtida
Dette har mykje til felles med å drifte gjestehamner, der hamna gjennom drift av gjestehamner opparbeider fasilitetar og ekspertise på besøkssenter osb. som kan brukast av begge grupper

13. Utvikling av ISPS-hamn i Sagvåg. Dette må òg sjåast i samanheng med kommunedelplan for Sagvåg- og Litlabø.
14. Vidareutvikla hamnearealet ved Eldøyane, byggetrinn 2, med 150 meter kai og opparbeida lagerareal/lagerbygg
15. Kaiområdet i indre Leirvik er lite og det er grunne forhold, noko som gjer at Leirvik er lite egna for større fartøy som t.d. cruisebartøy. Hamna tek likevel i mot dei cruisebartøya som ønskjer å leggje til kai. Lokalsamfunnet finn desse besøka spanande, og sentrum vert full av liv i nokre timar medan skipet ligg til kai. Fleire aktørar tilbyr guida turar etc. i samband med desse besøka. Anløp av cruisebartøy er eit viktig marknadsføringsverktøy for Stord kommune som regionscenter i Sunnhordland. Ein ønskjer å gjennomføre eit forprosjekt der ein vurderer etablering av ein ytre molo ved Storddøra, som gjer at ein ev. kan flytte større fartøy i frå indre Leirvik ut her. Dette kan òg gi vinst for kringliggjande bustader i indre Leirvik hamn, jf. kap. 3.4.2. På den andre sida kan flytting av skip gi uønska støy for nærliggjande bustader lenger ute. Dette er tilhøve eit forprosjekt må greie ut, samt grunnforhold etc.
16. Området på Skjersholmene kan vera eit godt alternativ som container/godshamn i framtida, dersom det ikkje lenger skal vera ferjekai eller avlastningsveg for E39 her. Vurdere ei utgreiing av moglegheita for etablering av ny container-/godshamn.
17. Stord hamnstell jobbar kontinuerleg med sikkerheita på sine kai- og hamneanlegg. For å førebyggje ulukke er aktuelle tryggleikstiltak m.a. redningsstiger, tydeleg markering, kai-fenderlister ved sine anlegg.
18. Hamnestetlet jobbar òg med å tilby attraktive område i strandsona tilgjengelege for alle, der ein legg vekt på m.a. strandpromenade og opphaldssoener, beplantning, universell utforming og tilkomst til sjø.
19. For å bidra til at alle, særskilt unge, kan ta del i sjø/båtliv, vil det bli lagt fram eiga sak som vurderer dette nærare.
20. I tillegg til landstraumanlegga på Eldøyane og Natrutekaien, skal det etablerast nye landstraumanlegg på denne kaien på Eldøyane og den gamle ferje kaien i Leirvik sentrum. Dette som del av Stord kommune sitt mål om nullutslepp, og som avbøtande tiltak for kringliggjande naboar.
21. Hamnestetlet sine bilar, traktor, truck o.l. som i dag går på fossilt drivstoff skal bytast ut med utstyr som går på meir miljøvenleg drivstoff. Det vil i første omgang ikkje vera aktuelt å byte ut den nye båten.

5.2 Finansiering og kostnader - Tiltak 2021-2030

Summane gjeve opp i tabellen over er estimerte kostnader som må avklarast i dei ulike prosjekta. For å kunne dekke kostnadane knytt til dei aktuelle tiltaka, vil hamnestetlet setja av ev. mindreforbruk til disposisjonsfond. Disposisjonsfondet skal vera øymerka for dei ulike tiltaka i hamneplanen. Dette må gjerast over år, fram i tid, slik at investeringane kan gi hamnestetlet ei sunn økonomisk utvikling. Mindre prosjekt vert finansiert over drifta til hamnestetlet, merka med * over. Andre oppgåver vert finansiert gjennom sjølvfinansiering, merka med ** over. Restfinansiering vert dekket med låneopptak.

6 Vurdering av planforslaget opp mot overordna forankring og retningslinjer

Overordna forankring er omtala i kapittel 1 og 2. Ein av hovudgrunnane til at det er behov for ei revidering av planen er at gjeldande plan ikkje er i samsvar med gjeldande retningslinjer og regelverk.

Revidert plan legg til rette for ei utvikling av Stord hamnestell si drift i samsvar med nasjonale føringar, som m.a. overføring av gods frå veg til sjø, og legge til rette for utvikling av effektive hamner. Planen innehar òg strategiar som er i tråd med Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger, der Eldøyane er peika ut som eit regionalt viktig næringsområde ved sjø, og Leirvik er synt som både eit viktig næringsområde ved sjø og eit reiselivsanelegg med regional betydning.

Planen sine strategiar er òg i tråd med føringar gjeve i kommuneplanen, som gir at Stord skal ha eit effektivt, miljøvenleg og trafiksikkert transportsystem. Dette skal ein m.a. oppnå gjennom å utvikla tilboda knytt til hamnene:

- Auka gjestehamn og fasilitetar for båtturistar
- Arbeida for anløp av turistskip (avlastingshamn)
- Revidera kommunedelplan for hamn (hamneplanen)

Vidare har kommunen ei målsetting om nye arbeidsplassar innan reiseliv og kulturbaserte næringer, der ein ønskjer eit samarbeid mellom kommune, Stord hamnestell og handelsnæringa for å tilby attraktive hamner på Leirvik og i Sagvåg.

7 Vedlegg

1. Oversikt over kaiar i Stord kommune - mål og strategi
2. Oversikt over eigedomar i Stord kommune - mål og strategi
3. Oversiktskart – eigedomar
4. Retningsliner for fartøy og andre farkostar til kai i Leirvik hamn
5. Retningsliner for fartøy og andre farkostar til kai i Eldøyane hamn