

Oslo Havn KF

Havnedirektøren

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
		20.06.2013

Saksbehandlende avdeling: Plan, utbygging og miljø
Saksbehandler / stilling: Benedicte Bruun-Lie / oversiktsplanlegger

Dato: 31.05.2013 Saksnummer: 2011/183
Arkivref: 1571/2013

Sak: Oslo havneplan 2013 -2030 - endelig utkast etter ekstern involveringsprosess

Saken gjelder:

Havnestyret ga i møte 27.02.2013 tilslutning til at utkastet til Oslo havneplan 2013-2030 skulle legges frem for ulike interessentgrupper for kommentarer (jf sak 6/13). På bakgrunn av denne prosessen skulle det fortas eventuelle justeringer i planutkastet som så skulle legges frem for havnestyret til endelig vedtak. Det er nå gjennomført en slik ekstern involveringsprosess og justert utkast til havneplan ligger vedlagt.

Ekstern prosess og oppsummering innspill:

Presentasjon av havneplanen i mange eksterne fora er gjennomført hhv:

1. Møte med kommunale etater 12.04
2. Møte med transportetater/ regionale aktører 25.04
3. Møte med kunder 29.04
4. Møter med Sydhavna-naboer 07.05
5. Møte med Fjordbyaktører/ åpent møte 21.05

For øvrig:

1. Presentasjon for byråden for miljø- og samferdsel 12.03
2. Presentasjon på havnas årlige kundemøte 24.04
3. Presentasjon for kommunale etater i fjordbyen 02.05
4. Presentasjon i forum for utpekte havner 15.05

Redaksjonell omtale i Aftenposten, Knutepunkt og Moderne transport. Innlegg i Oslos lokalaviser.

Generelt har vi fått gode tilbakemeldinger på planen. Det oppleves som positivt at vi har hatt invitert ulike fagmiljøer til diskusjon i en inkluderende prosess. Det har også blitt trukket frem

at som positivt at planen har et enkelt og tydelig budskap, og at dokumentet er lettlest og tiltalende.

Byråd for miljø- og samferdsel:

Han ga uttrykk for at målene Oslo Havn KF har satt seg bør integreres i kommunens overordnede planverk.

Plan- og bygningsetaten (PBE):

PBE holdt innlegg på møtet med kommunale aktører og har i tillegg sendt et eget brev med innspill. PBE gir uttrykk for at forholdet mellom by og havn nå «faller på plass», og at Oslo havneplan i hovedtrekk er i tråd med Fjordbyplanen.

PBE ønsker at ledene Heggholmenløpet (mellom Lindøya/ Hovedøya og Gressholmen/Bleikøya) og Springereren (på tvers av Heggholmenløpet) skal defineres som areal for sjørettet rekreasjon i havneplanen. Dette med bakgrunn i økt bruk av fjorden for friluftsliv.

PBE etterspør en mer bevisst/aktiv holdning til tilgjengeliggjøring og midlertidig aktiviteter for publikum i havneområdene som skal byutvikles.

PBE stiller spørsmål om miljøbelastning i byutviklingsområdene som en eventuell økt ro/ro-trafikk på utenlandsterminalene vil medføre. Videre reises spørsmål om flere passasjerer på cruise og utenlandsferger vil medføre behov for nye adkomstløsninger.

PBE anbefaler at det bygges toskips- cruisepir på Hjortnes med snuhavnsterminal der. PBE vil i kommuneplanen fremme forslag om at sjøarealet i stor grad reguleres med det overordnede formål «bruk og vern av sjø og vassdrag» og er således ikke i konflikt med havneplanen. Det varsles at det på sikt vil bli aktuelt å lage en helhetlig fjordbruksplan som også legger til rette for kajakkpadling, seiling m.v.

Oslo Teknopol

Oslo Teknopol holdt innlegg på møtet med kommunale aktører. De vektla at en funksjonell havn er viktig for næringslivet i regionen. Videre ble det trukket frem at havna bør spille en rolle i det maritime clusteret i regionen. Den maritime næringen er sentral og Oslo i en rapport utarbeidet for Nor-shipping og Oslo Maritime Network kåret til den nest viktigste maritime hovedstad i verden i 2012.

Byantikvaren

Deltok på møtet med kommunale aktører og har i etterkant sendt et skriftlig innspill. Byantikvaren er positive til planens intensjon om å videreføre og videreutvikle Oslo som havneby. Det synes ikke å være store konflikter mellom utviklingen av den kommersielle havna og bevaring av kulturminneverdiene. Etter Byantikvarens vurdering vil etablering av ytterligere en cruisekai på Vippetangen være problematisk mht nærheten til Akershus festning, og for byutvikling av området. De mener det er problematisk at et stort område langs Akershusstranda er avmerket «Havneområder – cruise, delvis åpent for publikum». Dette område er nær festningen, et av nasjonens og hovedstadens viktigste kulturminner og det strider mot intensjonen om å lage en sammenhengende havnepromenade. Byantikvarene mener det bør gjøres en kost/nytteanalyse av utvidelse av cruisekapasiteten før så ambisiøse vekstmål settes.

Byantikvaren er svært positiv til at det formuleres en strategi for formidlingen av Oslo som

havneby og den maritime kulturarven.

Kystverket

Kystverket holdt innlegg på møtet med regionale aktører og har sendt en skriftlig uttalelse. Kystverket mener planen er god og dekkende. Kystverket trekker frem at miljøaspektet er viktig som begrunnelse for havnen og sjøtransportens behov. Videre etterlyser de en drøfting av potensialet for skip til skip omlasting i havneplanen og mener at Oslo havn som Norges største importhavn bør ha et aktivt forhold til mulighetene for å viderebefordre importen med skip.

Kystverket påpekte også at de synes det var underlig at Oslo havn ønsker å legge til rette for produksjonsvirksomhet i havna i en situasjon med krevende arealforhold. De mener også at det er viktig å tenke enda mer langsiktig enn til 2030. Kystverket etterlyste videre scenariotenkning: Hva hvis veksten blir større enn 50 % – eller hva hvis havna mister ennå mer areal?

Kystverket omtalte blant annet den brede godsanalyse som ble varslet i NTP og som skal ferdigstilles sommeren 2015. I denne analysen skal det blant annet sees nærmere på samlokalisering av havn og jernbanen og det skal sees på terminalstruktur.

Statens vegvesen

Statens vegvesen deltok på møtet med regionale aktører og har sendt et skriftlig innspill. Statens vegvesen ser positivt på arbeidet med å styrke havnas rolle i Oslo og Østlandets transportsystem. Statens vegvesen mener at en fremtidsrettet arealbruk rundt Alnabru terminalen er av avgjørende betydning for at sjø og bane tar den målsatte veksten. Statens vegvesen sier videre at de planlegger bedre vegkapasitet til Alnabru blant annet for å sikre vegkapasitet for antatt vekst i godstrafikken.

Jernbaneverket

Jernbaneverket deltok på møte med regionale aktører og oversendte en uformell e-post i etterkant. De savner et avsnitt om Oslo havn betydning i Oslofjordområdet, blant annet for å begrunne den sentrumsnære beliggenheten til Oslo havn og dermed også Alnabru. De understreker at Alnabru og Oslo havn er «siamesiske tvillinger». På sikt kan det bli aktuelt med jernbanetransport mellom terminalene, eller tog direkte fra havna til andre større byer, men det er frem i tid. For å legge grunnlag for dette er det viktig at Oslo havn gjennomfører planen som foreligger for utbedring av havnesporet og opparbeiding av to terminalspor med tidligere angitt lengde 360 meter. Der bør videre arbeides mot samlastere/vareiere som ønsker å benytte tog. Det er positivt at containervirksomheten konsentreres: større volumer vil gi muligheter for videretransport på bane. Jernbaneverket arbeider med å få etablert bedre veiadkomst til Alnabru terminalen.

Maersk:

Maersk holdt innlegg på møte med kunder. De var positiv til at Oslo havn setter seg ambisiøse mål. Maersk sin transport på Oslo havn er nesten utelukkende import og utviklingen er at retningsbalansen blir skjevere og skjevere. Dette innebærer at transporten til Oslo er mindre lønnsom enn til enkelte andre havner. Maersk ga også uttrykk for at Oslo havn har rykte på seg for å være Norges dyreste havn, og at dette førte til at noen av kundene deres var negative til transportere varer over Oslo havn.

NHO/LTL:

NHO/LTL holdt innlegg på møtet med regionale aktører. NHO/LTL etterlyste et større

regionalt perspektiv i planen. Det sentrale må være å etablere en funksjonell havnestruktur i regionen. De oppfordret Oslo havn til å etablere en markedsavdeling som går aktiv ut og selger sjøtransporten. Oslo kan spille en annen rolle enn aktørene i markedet som en «nøytral» aktør som kan fremme sjøtransporten uavhengig av kommersielle interesser.

DB Schenker:

Etterlyste «sjøtransportskolen» for befraktere – Oslo havn/ sjøtransporten bør ta initiativ til bedre kunnskapen hos transportører på sjøtransport.

Sydhavna-naboer:

Havneplanen ble presentert på halvårsligmøte med naboene til Sydhavna. Naboene er særlig opptatt av trafikkavviklingen og konsekvensene for veitrafikken i området / på Mosseveien som en godsøkning på 50 % vil innebære. Videre er naboene opptatt av støy fra havnevirksomheten, særlig nattetid. Det fremkom ikke klare innvendinger til hovedgrepene i planen.

Utpekte havner

Havneplanen ble presentert i forum for utpekte havner som består av de fem utpekte havnene og Kystverket. De var godt fornøyd med havneplanen, noen av dem skulle i gang med liknende arbeid og ville gjerne la seg inspirere. Spørsmål om havnestruktur og samarbeid med andre havner kom også opp i dette møtet. Videre ble det trukket frem at man kunne arbeide tettere sammen om de gode løsningene på for eksempel landstrøm.

Åpent kveldsmøte om havneplanen

Byråden for byutvikling understreket at det er viktig for Oslo å ha en operativ havn fremover. Han knyttet dette til befolkningsvekst og attraktivitet for næringslivet. Det er ønskelig med mer persontransport på sjø. Videre var han opptatt av Oslo havns rolle som grunneier / ansvarlig og langsiktig eiendomsutvikler. Bystyret vil sette ambisjoner for ferge og cruisetrafikken og det er ønskelig med en aktiv ferge og cruisetrafikk i byen. Han mente videre at på sikt vil det ikke være mer areal til havnedrift innen for Oslo kommunes grenser. Fremover må derfor et tettere samarbeid med havnene i regionen realiseres.

Innspill fra salen. Det ble gitt uttrykk for støtte til plansmias Filipstadforslag. Videre ble det gitt uttrykk for skepsis til økt cruisetrafikk og investeringer til cruisetrafikken ut fra kost/nytte. Det ble reist spørsmål og Oslo Havn KF nå legger seg opp store verdier etter salg av byutviklingseiendommer. Det ble videre stilt spørsmål om planer for gjestehavn for småbåter og for sjøarealer forbehold seiling. Det kom videre innspill om at havnepromenaden/ byhavna ikke måtte bli for «striglet», men bevare noe av det røffe havnepreget.

Vi opprettet også en egen e-post adresse for innspill og fikk følgen innspill:

Norsk Maritimt Museum

Positive til økt trafikk over Oslo havn. Økning i cruisetrafikk vil gi muligheter for flere besøkende til museet. Videre trekkes det frem at aktiviteten på fjorden og havnen brukes i formidlingsammenheng som en integrert del av museets utstillinger. Museet er også opptatt av en styrking av båttilbudet til og fra sentrum. Norsk Maritimt Museum understreker viktigheten av å legge til rette for veteranfartøy og det frivillige arbeidet rundt dem.

Alf Andersen m.fl (små/ mellomstore speditørfirma)

Alf Andersen m.fl har oversendt innspill om etablering av en felles speditørterminal på Ormsund for små/ mellomstore speditører som benytter seg av sjøtransport.

Bydel Frogner

Bydel Frogner mener at utviklingen av Hjortnes som cruisehavn må skrinlegges på grunn av estetisk og miljømessig belastning i nærmiljøet samt utfordring for småbåttrafikken. Når det gjelder byutviklingen av Filipstad mener Frogner bydel at bygging av et høyt hotellkompleks sydvest på Hjortnes vil ødelegge «porten» inn til Frognerkilen. Bydelen mener videre at plansmias forslag bør legges grunn for videre utvikling av Hjortnes/Filipstad. For øvrig er bydelsutvalget opptatt av at begrepet «reservert for sjørettede aktiviteter» innebærer et positivt tilskudd til boligbebyggelsen.

Privatpersoner

I alt 7 innspill fra privatpersoner. En ønsker containerhavna ut av byen, en er bekymret for de trafikale utfordringene på fjorden med stor økning i passasjertrafikken, en mener planen tar opp viktige og riktige ting, men at utfordringen er nattesøvnen for Sydhavnas naboer. 4 innspill tar opp konkrete forslag til nye båttruter (pendlerruter) i indre Oslofjord.

I tillegg til den eksterne involveringen har administrasjonen hatt møte med lederforum og alle avdelinger for å drøfte havneplanen, dens mål og forslag til tiltak. Dette har vært både en prosess i forbindelse med organisasjonsutviklingen, men også for å gjøre planen kjent og få kvalitetssikret dokumentet.

Endringer i planutkastet etter involveringsrunden

Det er ikke gjort omfattende endringer som følge av de eksterne innspillene, men formuleringene av noen mål, strategier og tiltak er justert.

Mål 2 er endret fra «Oslo havn skal være en attraktiv havn» til «Effektiv og veldreven havn». Bakgrunnen for det var litt uklart hva som lå under den opprinnelige målformuleringen . Det er nå strammet opp og mål to dreier seg nå om organisering, økonomi og arealeffektivitet.

Tilknytningen til infrastruktur til og fra havna (vei, farled, bane, kollektivtrafkk) er tematisk satt under mål 1 «mer transport på sjø». Teksten under mål 1 er tydeligere spisset mot rammebetingelser og markedsføring.

Gjennomgående er det foretatt mindre justeringer i strategier og tiltaksbeskrivelser.

Holdning til samarbeid med andre havner var et tema som flere eksterne savnet i dokumentet. Dette var også oppe som tema når havnestyret drøftet planforslaget sist. I forslag til St melding om Nasjonal transportplan er dette også drøftet. Det er derfor lagt inn formuleringer knyttet til havnesamarbeid både i forordet og under mål 1.

Under mål 6 er den generelt fortatt spissing av de ulike strategiene, men innholdet er det samme.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Budsjettmessige forhold:**Havnedirektørens vurderinger:**

Havnedirektøren opplever at den brede involveringsprosessen har skapt forståelse for havnas (areal)behov og havnas betydning for godstransporten i regionen. Særlig fint er det å få klarlagt at vår plass i Fjordbyen har falt på plass, og at vi nå kan konsentrere oss om å få iverksatt planer og utbygginger slik at vi får en effektiv havnedrift. «Uromomentet» synes likevel å være ambisjoner, omfang og lokalisering av cruisevirksomheten. Slik havnedirektøren forstår er det nå lagt opp til at cruisekautredningen skal sendes til politisk behandling samtidig med reguleringsplanene for Filipstad. Å få politiske føringer på dette tema vi underlette dialog og gjennomføring av planer både på Vippetangen og Filipstad.

Innspillene fra eksterne har ikke ført til veldig store endringer i utkastet til havneplan 2013 – 2030, men vi har fått mange nyttige innspill til arbeidet med å konkretisere strategiene og tiltakene ytterligere.

Havnedirektøren mener at havneplan 2013 – 2030 gir oss en god ramme for havnas videre arbeid. Det må fremover arbeides med å konkretisere den enkelte strategi. Planen gir oss de overordnede målene, og disse må brytes ned i målbare og mer konkret delmål som vi kan arbeide etter i en kortere tidshorison. Blant annet må målene være styrende for utarbeidelsen av årsplan og investeringsplaner.

Planen skisserer investeringer grovt beregnet til 4,5 mrd. Noen av prosjektene ligger nært i tid og er således nedfelt i gjeldene økonomiplan. Andre prosjekter er lengre frem og trenger både mer planlegging og vurderinger før det tas endelig stilling til om, hvordan og når de skal gjennomføres. Oslo kommune har utarbeidet et regime for vurdering og beslutning av investeringsprosjekter etter modell av statens KS1/KS2modell. Administrasjonen vil vurdere hvordan dette systemet kan implementeres på en hensiktsmessig måte for Oslo Havn KF.

Havnedirektøren mener at planen tjener som et godt innspill til Oslo kommuneplan 2030 og som utkvittering av pålegget fra Fiskeri- og kystdepartementet, ifm Oslo havns status som utpekt havn, om å lage en plan for fremtidig arealtilgang.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

- 1. Havnestyret gir sin tilslutning til Oslo havneplan 2013 – 2030**
- 2. Havneplanen oversendes byrådet som innspill til kommuneplan 2013 og for parallell behandling med kommuneplanen.**
- 3. Havneplanen oversendes Fiskeri – og kystdepartementet som utkvittering på krav til utpekte havner etter behandling i bystyret.**

Anne Sigrid Hamran
havnedirektør

Vedlegg: