

Oslo Havn

Årsrapport 2019

EN SEILAS MED OSLO HAVN
DA OSLO VAR EUROPEISK
MILJØHOVEDSTAD 2019



Oslo

INNHold

Havnedirektørens leder	2
Populært på Bekkelagsbadet	4
Ny Gastenpark	6
Nytt landstrømanlegg ble verdenskjent	8
Mer miljøvennlig cruisebransje	8
Ruter på batteri.....	9
Skal fange og mellomlagre karbon	10
Bellona og Zero på laget	11
Dette lærte vi	12
Møt Heidi	14
Møt Edvin	15
Grønn innovasjon	16
Green Port.....	20
Kavringen skinner.....	22
Gjør kaiene sikre og pene.....	23
Filipstad	24
Smak fra havet	26
Fremtidens Sjursøya	30
Stål til Oslo.....	32
Havnelangs	34
Styrets beretning.....	38
Regnskap 2019	40

Redaksjonen

Oslo Havn, tekst og foto, ved
havnedirektør Ingvar M. Mathisen,
kommunikasjonssjef Siv Ellen Omland, og
kommunikasjonsrådgiverne Trude Thingelstad,
Hans Kristian Riise og Marthe Landsem.
Grafisk design: Solvor Stormark i Designverket.

Oslo Havn

Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no

Oslo Havn



Engasjementet i Oslo Havn var stort da Oslo var europeisk miljøhovedstad i 2019. Vi gjennomførte et ti-talls store og små prosjekter og arrangementer. I tillegg er de ambisiøse miljø- og klimamålene i handlingsplanen «Oslo Havn som nullutslippshavn», presentert på mange arenaer og av mange journalister i inn- og utland. Handlingsplanen er blant de mest ambisiøse i verden.

Havna er en viktig del av Oslos klimastrategi. Kjernevirksomheten havnedrift og havneutvikling er det viktigste miljø- og klimabidraget, fordi vi flytter transport av varer og gods fra vei til sjø. Sammenlignet med alle andre transportformer er sjøveien den mest miljøvennlige. Hovedstaden og landsdelen har behov for korteste varer og bygningsmaterialer via havna.

I 2019 fortsatte veksten i containere på nærmere ni prosent, hovedsakelig fra Europa. Ved å sende varene sjøveien, bidro vareeierne til å redusere antall trailere – og ulykker – på veien gjennom Europa.

Å styrke Oslo som havneby er derfor et sentralt klimatiltak. Samtidig er det viktig å få skipstrafikken over

i miljøåret



**Havnedirektør
Ingvar M. Mathisen**



på landstrøm. I januar åpnet Oslo Havn landstrømanlegget for utenlandsfergene på Vippetangen. Journalister og delegasjoner fra hele verden ble inspirert da de besøkte landstrømanlegget i miljøåret. Oslo Havn bygde landstrømanlegg for Ruters båter som går til Nesodden og fikk Enova-støtte til nytt landstrømanlegg i Sydhavna.

Havna er en viktig del av Oslos miljøvennlige sirkulærøkonomi. Det mest spennende eksemplet er avtalen inngått mellom Fortum Oslo Varme og Oslo Havn om mellomlagring av flytende CO₂ fra karbonfangst ved forbrenningsanlegget på Klemetsrud. Når det blir realisert, skal om lag 400.000 tonn CO₂ årlig, mellomlagres i Sydhavna før det sendes sjøveien for permanent lagring i nedlagte oljebrønner i sjøen utenfor Vestlandet.

Et annet godt eksempel på sirkulærøkonomi er virksomheten til firmaet Celsa. I Sydhavna samler de inn skrapmetall fra Oslo-regionen. Det sendes med godsskip til Mo i Rana, smeltes om, og skipes tilbake til Oslo. Skrapmetallet har blitt omdannet til ulike typer

gjenvunnet armeringsstål, som benyttes i Oslos mange byggeprosjekter.

Oslo Havn må gjøre fremtidige milliardinvesteringer for å sikre at Oslo og landsdelen har en miljøvennlig og moderne godshavn, samt en bynær havn for passasjer- og nyttetraffikk. Opprinnelige havneområder byutvikles, og skal bidra til finansiering av fremtidens moderne havn. Oslo som havneby og fjordby skal fungere godt sammen.

Ett av de største og viktigste byggeprosjektene blir utviklingen av Filipstad, der Oslo Havn er største grunneier. I 2019 ble grunneierne og Oslo kommune enige om en avtale som skal bidra til at Oslo får en ny, attraktiv bydel ved sjøen. Videre bygde Oslo Havn tre parker til glede for byens befolkning. Vi inviterer deg til å besøke Bekkelagsbadet, Gastenparken og Trettenparken.

Oslo Havn inviterte også til Havnelangs for store og små. Vi var vertskap for to store internasjonale konferanser som bidro til å fremme mer miljøvennlige havner og cruisenæring og mye mer. Her kan du lese om et aktivt år for miljøet, Oslos befolkning og havna.



Populært på Bekkelagsbadet

Oslos nye badeperle på Bekkelaget åpnet 23. mai. Aktivitetsparken inviterer til bading, grilling, parkour, sport og spill.

Oslo Havn har prosjektert og finansiert parken, og står for driften. Nabolaget ble invitert til åpningsfest med grilling, musikk, danse- og parkour oppvisning. Daværende byråd for næring og eierskap, Marthe Scharning Lund, klippet snoren.

— Dette er et fantastisk anlegg, et positivt tilskudd for nabolaget. Det er et nytt rekreasjonssted i byen vår, sa Scharning Lund.

Aftenposten omtalte parken som Oslos nye badeperle. Den ble godt besøkt hele året.



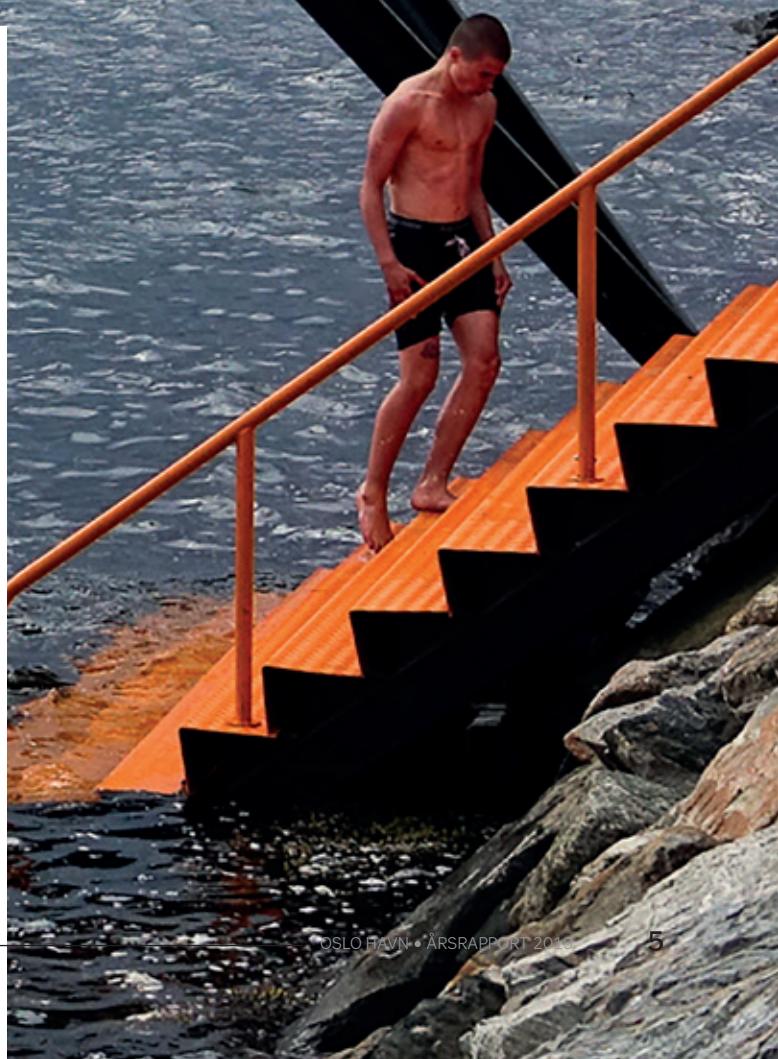
Parkouranlegget er et fristed der alle er velkomne, sa ungdommene som hadde oppvisning under åpningen.



FOTO: IDA KAROLINE THOMSEN



Små og store feiret åpning av Bekkelagsbadet. Marthe Scharning Lund, byråd for næring og eierskap, åpnet parken 23. mai. Her i hyggelig samtale med kommunikasjonssjef Siv Ellen Omland, som jobbet med å arrangere folkefesten. FOTO: IDA KAROLINE THOMSEN



Orlogsgast ønsket velkommen til ny park

Oslo Havn åpnet i september en ny park på Vippetangen. Her kan folk nyte sjøutsikten sammen med skulpturen Orlogsgast.

– Vi ønsker mye folkeliv i området og er glade for å bidra med ny park. Havnepromenaden skal fungere godt som havn, samtidig som folk kan hygge seg her, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen, og vektlegger at skulpturen Orlogsgast har en viktig betydning i byen.

– Det er årlig blomsternedleggelse på frigjøringsdagen, veterandagen og nasjonaldagen. Utenlandske marinebesøkende har alltid en blomsterseremoni ved monumentet. Denne viktige tradisjonen vil Oslo Havn videreføre.

Skulpturen Orlogsgast ser utover Normandieplassen nedenfor Akershus festning. Navnet er til minne om D-dagen da de allierte gikk i land på Normandiekysten i Frankrike 6. juni 1944. Her deltok også den norske marine. En kopi av statuen ble derfor avduket i Normandie i Frankrike i 2004.

Økt bevissthet

For mange er Orlogsgast et særlig minne om krigsseilerne under 2. verdenskrig. Mannskapet på de norske handelsskipene regnes som Norges viktigste bidrag til de alliertes seier over Tyskland. Man kan si at Gastenparken er med på å øke bevisstheten rundt de glemte krigsseilerne ved å skape et uterom som omgir monumentet.





Marineskip som besøker Oslo legger alltid ned en krans foran Orlogsgasten. Her er mannskapet på et tysk marineskip.

FAKTA OM GASTENPARKEN

- Ligger ved Oslo Havns hovedkontor på Akershusstranda 19 (Skur 38).
- Parken er på 2500 m².
- Gasten hedrer alle som gjorde tjeneste i fellesflåten under dansketiden i 1510 - 1814, og i Den kongelige norske marine fra 1814 til 1945.
- Kong Harald V avduket Orlogsgast av den kjente kunstneren Per Palle Storm i september 1992. Monumentet er reist med støtte fra veteranforeningen i marinen, private bidragsytere og organisasjoner.



Monumentet «Orlogsgast» fra 1992 av Per Palle Storm omkranses nå av en ny park. Prosjektleder Erlend Pehrson er opptatt av å gjøre havnepromenaden tilgjengelig og penere for folk. Ekstra flott er den nye treskulpturen, en bølge som barna kan klatre på.





Et viktig fremskritt for miljøet, sa politikerne da de feiret åpningen av Oslo Havns landstrømanlegg. Her klipper byrådsleder Raymond Johansen snoren. Sammen med byråd for miljø og samferdsel Lan Marie Berg (i midten). T.v. daværende byråd for næring og eierskap, Kjetil Lund og t.h. havnedirektør Ingvar M. Mathisen. FOTO: NTB SCANPIX

Verdenskjent landstrømanlegg

Oslo Havns nye landstrømanlegg åpnet i januar. Det fikk besøk av journalister og delegasjoner fra hele verden da Oslo var europeisk miljøhovedstad i 2019. Landstrømanlegget ved Vippetangen ble bygget for å gi strøm til to skip fra fergeselskapet DFDS og ett fra

fergeselskapet Stena Line. Den årlige utslippsreduksjonen ble beregnet til 14 tonn NOx og 2.300 tonn CO₂. Reduksjonen i CO₂ er beregnet å tilsvare utslipp fra over 1300 biler årlig.

MER MILJØVENNLIG CRUISEBRANSJE

Oslo Havn var i januar vertskap for internasjonale eksperter som diskuterte hvordan landstrøm kan få en sterkere posisjon, samt utfordringer og muligheter ved å ta i bruk nullutslippsteknologi.

– Å ivareta miljøhensyn må være en del av cruisebransjens forretningsstrategi. Men det må være åpenhet for at cruisebransjen kan ta i bruk flere typer grønn teknologi, og at bransjen må få bygge en forretningsmulighet for de ulike løsningene. Havnene som tilbyr landstrøm kan få konkurransefordeler. De vil tjene på at våre skip kommer til dem. Men bransjen har behov for en bedre ISO standard, for den kan



ikke forholde seg til ulike lokale krav i mange land, sa Sibrand Hassing i Holland America Group.

Cruiseskipene blir større, og det er i dag ingen grønn teknologi som fyller skipenes energibehov godt nok. Cruisebransjen trenger derfor fleksibilitet. Den må utvikle flere typer grønn teknologi som batterier og LNG (naturgass), sa Sibrand Hassing i Holland America Group, som er datterselskap i Carnival Corporation & plc, verdens største cruiseselskap.

Ruter på batteri

I følge handlingsplanen «Oslo havn som nullutslippshavn» vil utslippskutt fra utenriksfergene, lokalfergene, og aktiviteten på havneområdene kutte omtrent $\frac{2}{3}$ av utslippene i Oslo havn.

Ruter og Oslo Havn har samarbeidet om å tilrettelegge for elektrifisering av lokaltrafikken på sjøen. I 2019 ble det etablert landstrømanlegg i skuret på Rådshusbrygge 4, som gir strøm til Nesoddbåtene. Oslo Havn finansierte infrastrukturen og inngikk kontrakt med Ruter som leier anlegget.

– Om noen år vil også øybåtene være elektrifisert og kunne lade i havna, sier Åsa Nes, eiendomsdirektør i Oslo Havn.

FAKTA OM RUTER

- Forventet utslippsreduksjon ved overgang til helelektrisk drift for Nesoddbåtene anslås til ca. 4 200 tonn CO₂.
- Med elektriske øybåter blir fremtidig utslippsreduksjon ca. 5000 tonn CO₂.

Ferjen MS Kongen var først ute og fikk batteri i september. De andre ferjene MS Dronningen og MS Prinsen blir elektriske i 2020. FOTO: IVER GJENDEM



Skal fange og mellomlagre karbon

Oslo Havn KF og Fortum Oslo Varme AS signerte i oktober en avtale om etablering av mellomlager for flytende CO₂ i Sydhavna. Herfra skal CO₂ fra energigjenvinningsanlegget på Klemetsrud sendes videre for permanent lagring under havbunnen. Avtalen er et viktig steg videre for realiseringen av Oslos CO₂-fangstprosjekt.

Oslo kommune har satt ambisiøse klimamål om reduksjon av CO₂-utslipp med 50 prosent innen 2022 og 95 prosent innen 2030. Et sentralt og strategisk virkemiddel for å nå

disse målene er realisering av et fullskala fangstanlegg for CO₂ ved Fortum Oslo Varmes energigjenvinningsanlegg på Klemetsrud.

Selskapet planlegger å fange opptil 400 000 tonn CO₂ per år fra røykgassen ved energigjenvinningsanlegget på Klemetsrud. Det fangede karbondioksidet komprimeres og blir da flytende. Deretter transporteres denne flytende CO₂-gassen til mellomlagring på Oslo Havn med utslippsfri transport, før Northern Lights overtar transport- og lagringsdelene av det norske fullskala CCS-prosjektet.

Sydhavna er viktig for løsningen

Hver fjerde dag vil en tankbåt ankomme, laste og transportere gassen til Vestlandet. Neste etappe er varig lagring av CO₂ 3000 meter under havbunnen i Nordsjøen.

– Det har vært en god prosess med Oslo Havn for å komme frem til denne avtalen. En fremtidsrettet samarbeidspartner i Oslo Havn og plassering i Sydhavna var vårt førstevalg blant havnealternativene vi vurderte. Avstanden mellom karbonfangstanlegget og Sydhavna er relativt kort, og dermed godt egnet for bruk av elektrisk transport, sa styreleder i Fortum Oslo Varme, Liv Monica Stubholt.

Viktig samfunnsoppdrag

– Intensjonsavtalen er i tråd med Oslo Havns samfunnsoppdrag om å få mer gods på sjøen, og legge til rette for arealeffektive og miljøvennlige løsninger i Sydhavna. Oslo Havn er glad for å bidra til at Fortum Oslo Varme kan tilby Oslo og Norge mer klimavennlig avfallshåndtering. Karbonfangstprosjektet er i likhet med å flytte gods fra vei til sjø viktige tiltak for at miljøhovedstaden Oslo skal nå sine klimamål, sa Oslo Havns styreleder Roger Schjerva.



Avtalen om mellomlagring av Co2 i Sydhavna ble signert. F.v. havnedirektør Ingvar Mathisen, Oslo Havn, Liv Monica Stubholt, styreleder Fortum Oslo Varme, Marthe Scharning Lund, byråd for næring og eierskap, Oslo kommune, Roger Schjerva, styreleder Oslo Havn, og Eirik F Tandberg, adm. dir. Fortum Oslo Varme.



Oslo Havn og miljøstiftelsen Bellona undertegnet samarbeidsavtalen om utslippsfri havn under Arendalsuka. F.v Roger Schjerva, styreleder i Oslo Havn og daglig leder Frederic Hauge i Miljøstiftelsen Bellona. FOTO: BELLONA

Med Bellona og Zero på laget

Oslo Havn inngikk samarbeidsavtaler med Miljøstiftelsene Bellona og Zero. De vil bidra til å spre lærdom fra Oslo internasjonalt, og være sparringspartner i arbeidet med å gjøre havna utslippsfri.

Oslo havn skal redusere utslippene med 85 % innen 2030, og på sikt bli utslippsfri.

– Vi ser frem til å få sparringspartnere for bærekraftige løsninger, i dialog med deres miljøeksperter og nettverk. Sjøtransport og bynære havner er viktige for å redusere verdens klimagassutslipp fra transportsektoren, sa styreleder Roger Schjerva.

– Havnene er sentrale i tilretteleggingen for grønn skipsfart og i arbeidet med mer effektive transportsystemer. Et samarbeid med Oslo Havn åpner for å se nærmere på hvordan man kan øke elektrifiseringen av maritim sektor og godsoverføringen fra vei til sjø. Løsningene som vi tar i bruk i Oslo Havn må vi spre kunnskap om, nasjonalt og internasjonalt, slik at de skaleres opp raskt, sa Frederic Hauge, daglig leder i Bellona.

Zero

– Havnene har en svært viktig rolle for å få en fornybar og utslippsfri skipsfart (i samarbeid med rederiene, transportnæringen, vareeierne og myndighetene). Oslo Havn leder an i dette arbeidet, med gode ambisiøse mål og handlingsplan. ZERO er glad for å inngå samarbeid om dette viktige arbeidet, sa Marius Gjerset, teknologiansvarlig i den uavhengige miljøstiftelsen ZERO.

Ett viktig neste steg mot nullutslippshavna er å finne nye måter å redusere utslippene fra godshavna i Sydhavna. Målet er å komme frem til pålitelige, langsiktige og kostnadseffektive nullutslippsløsninger. Miljøorganisasjonene vil bidra til å utrede hvordan ulike teknologier og løsninger kan spille sammen for å dekke morgendagens behov. De bidro også til den internasjonale cruise- og havnekonferansen, Green Port Cruise & Congress i Oslo i oktober.

Dette lærte vi i Oslo havn

Fra hele verden kom delegasjoner til Oslo havn da Oslo var europeisk miljøhovedstad 2019. Politikere, fagfolk, journalister og de kongelige lærte mer om klima- og miljø. Møt noen av dem her.

Januar

Kommunikasjonsrådgiver Trude Thingelstad i Oslo Havn tok i mot den første delegasjonen som besøkte det nye landstrømanlegget på Vippetangen. – Vi lærte at Oslo Havn er innovativ og dyktig til å utnytte strøm for å redusere klimautslipp. Landstrømanlegget er nytt og spennende, sa rådhusansatte og fagfolk fra mange europeiske hovedsteder. De kom for å delta på åpningen av Oslo som europeisk miljøhovedstad 2019.

April

– Jeg fikk se gode eksempler på hvordan havna kan legge til rette for strømbehov for både sjøtransport og kollektivtransport, sa samferdselsminister Jon Georg Dale da han besøkte Oslo havn.

Han benyttet anledningen til å lade mobilen i landstrømanlegget og fornye sin egen energi med en liten hvilepause på benken. Deretter gikk turen gikk videre til Ruters el-busser og selvkjørende busser.

– Det var interessant å høre om hvordan byens utviklingsbehov kan ivaretas, samtidig som det legges til rette for effektiv transport av varer inn og ut av havna, sa Dale. Han syntes det var positivt at havna er på offensiven når det gjelder tilbud om landstrøm.

Mai

– De gjør en viktig jobb for å kartlegge biomangfoldet, og det er et fantastisk verktøy for å finne ut mer om hvordan vi kan forvalte ressursene, sa Kronprins Haakon til NTB. Han beskrev forskerne og ett av verdens mest avanserte forskningsfartøy «Kronprins Haakon».

Sammen med Kong Harald og Oslos ordfører Marianne Borgen besøkte han forskningsfartøyet ved Akershuskaia. Prinsesse Ingrid Alexandra er skipets gudmor. Skipet brukes til forskning i Arktis og Antarktis og har 15 laboratorier. Det overvåker ressurser, miljø- og klimatilstanden. Skipet eies av Norsk polarinstitutt og

driftes av Havforskningsinstituttet. Oslo Havn er glad for å legge til rette for at skip av viktig samfunnsmessig betydning får kaiplass i Oslo.

Juni

Den britiske transportminister Nusrat Ghani uttrykte glede over å besøke Oslo havn og det nye landstrømanlegget. Havnedirektør Ingvar M. Mathisen fortalte at anlegget er bygd for utenlandsfergene Stena Line og DFDS.

September

– Jeg lærte at det er mulig å rense fjordbunnen. Det var nytt for meg, sa den chilenske tv-journalisten Pedro Mancilla. Med støtte fra den norske ambassaden i Chile laget han en rekke tv-innslag om Oslo for Canal 13 C, i samarbeid med Mauricio Deliz.

– Ikke minst ble jeg glad for fagsjef og miljøambassadør Heidi Neilsons engasjement og stolthet da hun snakket om en bærekraftig havn, sa Pedro Mancilla. Han takket for støtte og hjelp så han kunne komme til Norge og vise frem inspirerende eksempler på bærekraftig utvikling. Programmet hans heter «Utfordring 2030» og skal være en inspirasjonsplattform for gode miljøtiltak. Se videoene på YouTube, søk etter Desafio 2030 Oslo.

September

– Det var en tankevekker for oss at landstrøm er så viktig i Norge. I Kina er vi mer opptatt av naturgass som alternativ energikilde for skip, sa de kinesiske journalistene som besøkte havna med støtte fra det norske konsulatet i Shanghai. De fortalte at Kina er opptatt av å etablere en grønnere offentlig transport og bli bedre på søppelgjenvinning. Journalistene ble tatt i mot av havnedirektør Ingvar M. Mathisen og kommunikasjonssjef Siv Ellen Omland.

Kong Harald, Kronprins Haakon og
ordfører Marianne Borgen besøker havna.



FOTO: SVEN GJ. GJERULDSSEN, DET KONGELIGE HOFF.

Besøk fra Kina.



Daværende
samferdselsminister
Jon Georg Dale.



Oslo Havns kommunikasjonsrådgiver
Trude Thingelstad tar i mot den første delegasjonen.



Miljøambassadøren som vil bli overflødig

Heidi Neilson er miljøsjefen i Oslo Havn som er sikker på at hun en dag kommer til å bli overflødig i jobben sin. Da skal geografen finne seg en ny bedrift å jobbe i - med miljøutfordringer.

– I Oslo Havn har vi en ambisiøs, men helt realistisk målsetning, om å bli verdens første utslippsfrie havn. Vi har en fordel sammenliknet med mange andre havnebyer fordi vi både har økonomien og politisk støtte til å gjennomføre planene og ambisjonene, mener Heidi.

Handling nå

Med en fortid i Regnskogfondet og Miljøagentene er miljøengasjementet åpenbart sterkt. Heidi er nysgjerrig, kunnskapsrik og målbevisst, opptatt av at arbeidet må gjøres nå.

– Jentene mine pleier å spørre meg hva jeg egentlig driver med nede i havna. I havna jobber jeg og mange andre for at Oslo skal bli en bedre by å bo i, at det skal bli renere vann i fjorden, at vi skal ta vare på livet både på land og i vann, og at vi skal ha ren byluft å puste inn, svarer jeg.

En god dag på jobben

Heidi sier hun er dårlig på small talk. Hun er for utålmodig, liker å gå rett på sak og snakke om det som er viktig. En dag på jobb sammen med Heidi i Sydhavna bekrefter påstanden.

– En god dag på jobben er når kunder, politikere og andre som jobber med byutvikling i Oslo fremmer havnas budskap; sjøveien er miljøveien. Da vet jeg at vi er flere som trekker i samme retning, og at vi sammen kan bidra til at Oslo blir en bedre by å bo i.

Ett skip tilsvarer fire hundre semitrailere

Heidi har forståelse for at containerskip, lastekraner, oljetankere og enorme siloer som strekker seg mot himmelen kan framstå som skitne, uønskede elementer i en moderne fjordby. Det er nok fortsatt en del som tror at en bynær havn er dårlig for miljøet. Vil vi virkelig ha store lasteskip så tett på byen vår?

– Ja, ett containerskip har samme kapasitet som fire hundre semitrailere. Det tar bort ti kilometer med kø på veiene igjennom Europa til Oslo. En bynær havn sparer derfor miljøet for store utslipp.

Oslo Havn er inne i en utvikling hvor man effektiviserer arealbruken, tar i bruk ny teknologi og bygger i høyden for å få plass til godset. Samtidig tilrettelegger havna for at båtene kan benytte landstrøm mens de ligger til kai.



– Jeg føler et stort ansvar for å lykkes med miljø- og klimamålene. Hvis vi får det til i Oslo, vil andre også se at det er mulig, sier miljøsjef Heidi Neilson i Oslo Havn.

Felles løsninger

I 2019 var Oslo europeisk miljøhovedstad. I den anledning inviterte Oslo Havn andre europeiske havner til Oslo, for å utveksle erfaringer, lære av hverandre og finne felles løsninger på globale problemer.

– Det er jo like innlysende at man bør bruke skip til å transportere varer over store distanser som at man bør bruke kollektivtrafikk inne i sentrum. Havnebyene i Europa og ellers i verden trenger mer enn å halvere utslippene sine i løpet av det neste tiåret. Løsningen er å flytte gods fra vei til sjø.

Stor støtte

Inntil videre jobber miljøsjefen mot målet om å få en utslippsfri havn, men hun ser ikke bort fra at hun en dag vil bli overflødig i jobben sin.

– Vi har stor støtte for prosjektet vårt fra kunder, politikere og Oslos befolkning, med å finne og velge miljøvennlige løsninger. Det er bare et tidsspørsmål før jeg blir overflødig i jobben min.

Hva skal du gjøre da?

– Da vil jeg finne meg en ny jobb i en organisasjon med miljøutfordringer, sier Heidi Neilson.



Edvin Wibetoe er entusiastisk når det gjelder å rydde sjøbunnen. Her henter han opp sparkesykler, scanner kodene, og varsler selskapene som leier dem ut. FOTO: GEIR ANDERS RYBAKKEN RØRSLIEN

Edvin Wibetoe kikker nøye på mobilskjermen sin. Den er koblet til undervannsdronen som nettopp forsvant ned i dypet ved Rådhusbryggene i Oslo.

Akkurat nå strømmer den videobilder opp fra bunnen av havnebassenget, overingeniøren rynker panna et øyeblikk. Han har fått øye på en kjent fasong der nede.

– Jøss! Det er jo en elektrisk sparkesykkel!

Edvin henter en båtshake og løfter de to dryppende våte sparkesyklene ut av vannet og opp på brygga.

Digitalt øye

Det digitale øyet under overflaten hjelper Edvin Wibetoe å se det som er umulig å se fra land. Oslo Havn var en av de første som bestilte denne dronen, og de har nå to ulike modeller som utforsker hva som finnes på bunnen i havneområdene.

– Den andre dronen har vi bestilt en gripeklo til, så den faktisk kan ta tak i småting og få dem med seg opp!

Dronene var nye i fjor, og ble anskaffet for å kartlegge situasjonen på bunnen av havnebassenget, og Oslo Havn er ikke alene om å ville rydde opp.

– Noe jeg setter stor pris på, er hobbydykkerne som med jevne mellomrom tar kontakt med oss for å bidra til å rydde bunnen i havnebassenget. Da bruker vi dronene til å kartlegge hvor behovet er størst. Det er helt fantastisk at byboerne tilbyr seg å hjelpe på denne måten.

Dype røtter

Oslo Havn er et kommunalt foretak med dype røtter i hovedstaden: Virksomheten ble opprettet i 1735 og har ansvar for trafikken i havna – fra store cruiseskip og containerskip og ned til småbåtene som legger til kai. I tillegg forvalter Oslo Havn eiendommer og tekniske installasjoner til beste for byen.

Det betyr at Oslo Havn også er en pådriver for at Oslo skal nå sine ambisiøse klimamål: Målet er å kutte 85 prosent av klimautslippene i havna innen 2030, og på sikt gjøre havna helt utslippsfri.

Edvin Wibetoe bruker både kunnskap og faglig nysgjerrighet for å bidra til at havna blir et renere sted.

Flytende søppelkasse

Gjemt innerst i et hjørne ved Rådhusbrygge 3 ligger en flytende, elektrisk drevet søppelbøtte, som selv sørger for å trekke til seg plast og annet avfall som flyter langs bryggene. Nyvinningen er produsert i Tønsberg av et selskap som til vanlig rydder oljesøl.

– Denne er virkelig en trofast arbeider. Den samler avfall døgnet rundt, alt vi trenger å gjøre er å heise opp bøtta og tømme den med jevne mellomrom, forklarer Edvin.

En sugepumpe trekker vannstrømmen ned gjennom bøtta med mange små hull. Dragsuget trekker hele tiden til seg flytende søppel, som dras ned i bøtta og blir der – mens vannet strømmer videre gjennom hullene og ut igjen.

Imponert

– Vi ble så imponert over løsningen at vi har samarbeidet med produsenten om å utvikle en mye større utgave. Den har 1000 liter kapasitet i stedet for 30 – og skal plasseres innerst i vika mellom Grønlia og Sørenga. Målet er å fange opp plast og annet småavfall som kommer med Akerselva.

Som ledende ingeniør for de tekniske løsningene i havna, har Edvin også ansvar for å gjøre bilparken så utslippsfri som mulig.

– De aller fleste av Oslo Havns person- og varebiler er nå elektriske, og på de største varebilene og båtene har vi byttet fra diesel til syntetisk framstilt og klimanøytralt biodrivstoff – laget på mat- og slakteavfall. Med egen tank og pumpe på havna fungerer det utmerket, sier Edvin Wibetoe.

MILJØAMBASSADØREN SOM UTFORSKER GRØNN TEKNOLOGI

Grønn innovasjon mot plast i Oslofjorden

Oslo Havn satser på flere nye innovasjoner innen søppelhåndtering og tiltak mot plast i havet. Noen ble tatt i bruk i 2019. Andre er fortsatt i utvikling. Oslo Havn bidrar med finansiering og utprøving av utstyret.

– Jeg mener at Oslo Havn skal være i forkant av utviklingen, og at vi skal ta i bruk og være med på å utvikle innretninger som sørger for at mindre avfall havner i sjøen. Det som

allerede er i sjøen, bør samles opp på en mest mulig effektiv måte, sier Edvin Kongsten Wibetoe, overingeniør i Oslo Havn.



El-miljøbåt på batteri

Oslo Havn jobbet i 2019 med å utvikle verdens første el-miljøbåt av sitt slag. Den sjøsettes i 2020. El-arbeidsbåten er spesialdesignet for effektiv oppsamling av flytende søppel.

Båten bygges av Grovfjord Mek. Verksted, som tidligere har bygget verdens første fullelektriske oppdrettsbåt. Kontraktssummen er på kr 23 millioner.



Undervannsdroner

Oslo Havn benyttet i 2019 to undervannsdroner. Dronene kan filme under brygger og være havnas øyne på sjøbunnen. Slik får ryddemannskapet oversikt over hvor de kan plukke søppel. Den ene dronen er utstyrt med en klo som kan fiske

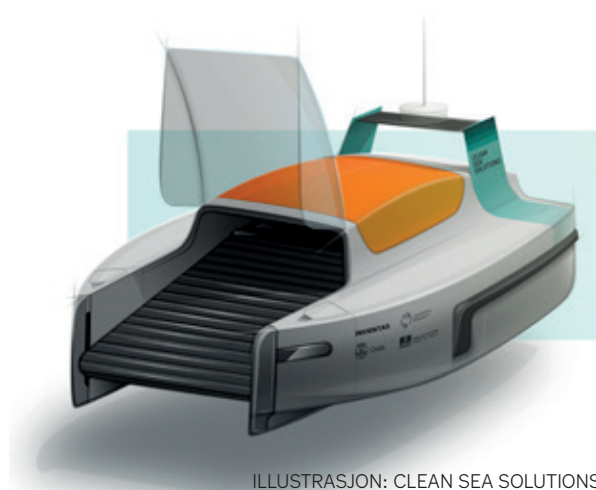
opp eller flytte på gjenstander der det er for vanskelig å komme til på annet vis.

Dronen kjører rundt og filmer. I monitoren kan man se hva dronen ser. Her finner den plast som må ryddes.



Sidewalk sweeper

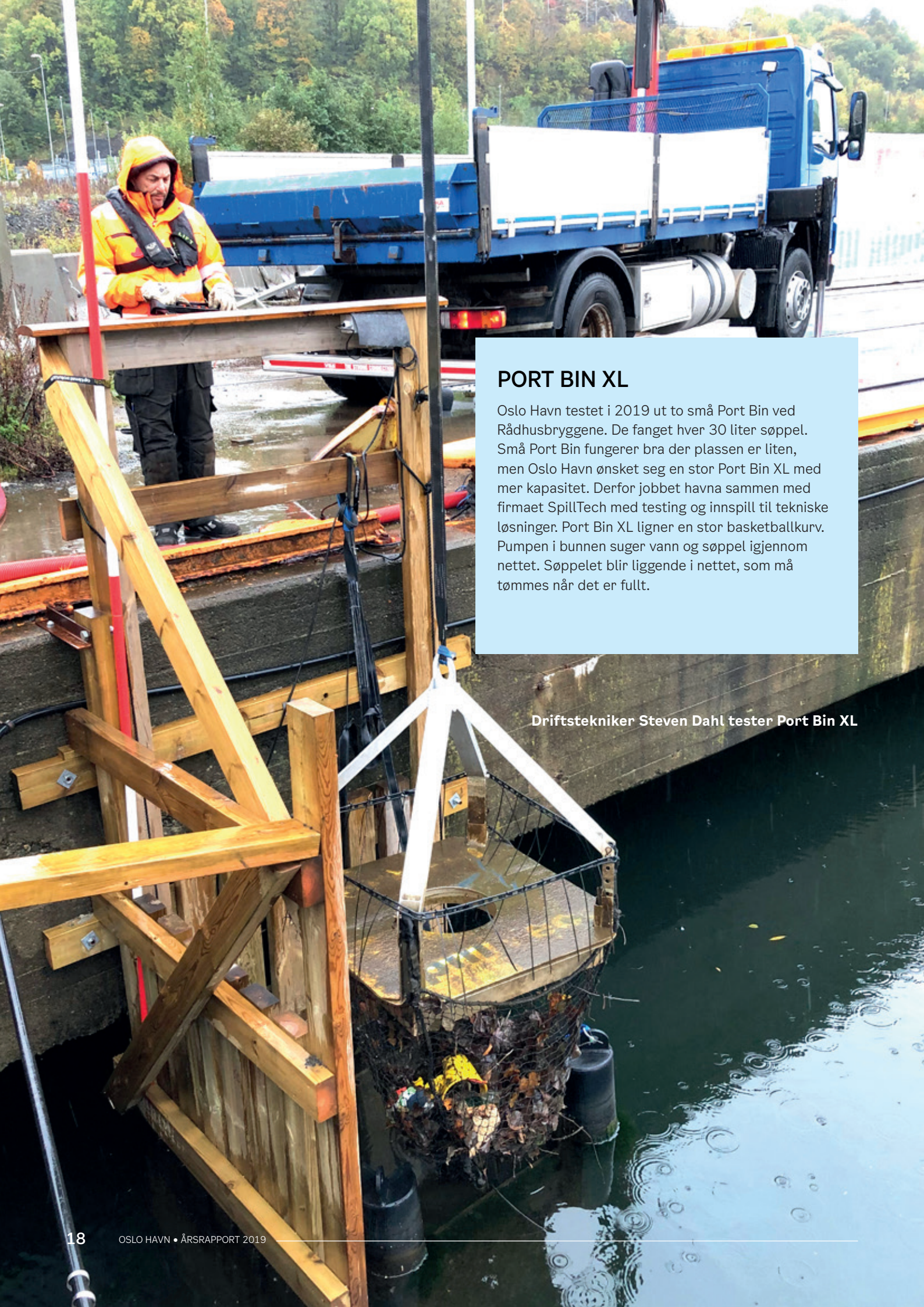
Oslo Havn kjøpte inn søppelstøvsugeren Sidewalk sweeper i 2019. Den forfølger renholderen, så han slipper å dra den etter seg. Nå kan de to feie sammen på havnepromenaden.



ILLUSTRASJON: CLEAN SEA SOLUTIONS

Clean Sea Robot – utviklingsprosjekt

Clean Sea Robot skal i fremtiden kunne kjøre i havnebassenget og suge opp flytende søppel på overflaten. Den skal selv tømme innholdet når den er full. Sammen med Oslo-firmaet Clean Sea Solution AS bidro Oslo Havn til utvikling av roboten, som kan bli sjøveiens feiebil.



PORT BIN XL

Oslo Havn testet i 2019 ut to små Port Bin ved Rådhusbryggene. De fanget hver 30 liter søppel. Små Port Bin fungerer bra der plassen er liten, men Oslo Havn ønsket seg en stor Port Bin XL med mer kapasitet. Derfor jobbet havna sammen med firmaet SpillTech med testing og innspill til tekniske løsninger. Port Bin XL ligner en stor basketballkurv. Pumpen i bunnen suger vann og søppel igjennom nettet. Søppelet blir liggende i nettet, som må tømmes når det er fullt.

Driftstekniker Steven Dahl tester Port Bin XL



ILLUSTRASJON: MARITIME PARTNER AS

Hybrid oppsynsbåt

Oslo Havn startet prosjektering av en ny hybrid oppsynsbåt i 2019. Den skal lages av resirkulert aluminium. Båten skal kunne kjøre i nærmere tre timer med batterikraft på lav fart. Når det kreves større hastighet, kobles dieselmotorene sømløst inn, samtidig som batteriene lades.



Panteflaskeholder

Nå kan man sette fra seg flasken i denne enkle metallholderen. Det kan bidra til at folk roter mindre i søppelkassen, og at det faller mindre søppel på bakken. De som ønsker å samle flasker får en mer verdig hverdag når de slipper å stikke hånda ned i søppelkassen.



Konferansen «GreenPort Cruise and Congress» samlet deltakere fra tre verdensdeler 16. - 18. oktober. Den hadde to parallelle programmer, ett for cruise og ett for havner som logistikk- og energiknutepunkter. Sentralt i begge programmene var hvordan bransjen kan bli utslippsfri.

Havnedirektør Ingvar M. Mathisen

GREEN PORT CRUISE & CONGRESS

Staker ut veien mot null utslipp

FOTO: JOHNNY SYVERSEN

Det var størst temperatur i salen under cruise-sesjonen. Styreleder og majoritetseier i cruiserederiet Viking Cruises, Torstein Hagen, var klar i uttalelsene.

– Cruiseindustrien bidrar med svært lave utslippstall, men vi skal fortsatt jobbe for lavere utslipp, sa Hagen. Han opplyste at han de neste årene skal investere 50 MRD i nye cruiseskip, og var opptatt av at hans skip skulle være moderne og miljøvennlige.

Til Oslo Havn uttrykte han at kravene for verdensarvfjordene bør gjelde i flere fjorder, også i Oslofjorden. Oslo Havn bør spille en viktig rolle for å følge opp kravene.

Offentlig – privat samarbeid

Deler av debatten på Green Port konferansene dreide seg om bruk av drivstoff. Hagen var imot bruk av både batteri og LNG (naturgass). En tilfredsstillende batteriteknologi for cruiseskip finnes ikke, mente han. Dessuten fryktet han at LNG i fremtiden vil få samme lave status som diesel. Han mente bransjen burde diskutere bruk av hydrogen, bio- og syntetisk drivstoff. Skipsrederen støtter utbygging av landstrøm, og ser for seg et mulig offentlig- privat samarbeid om finansiering.

Tester flere typer drivstoff

Tom Strang, maritim direktør i verdens største cruiseselskap Carnival-gruppen, presenterte selskapets strategi for å redusere utslippene.

– Carnival har valgt LNG (naturgass) som det viktigste drivstoffet for neste generasjon store cruiseskip. Det første LNG-drevne skipet ble satt i drift etter nyttår. Neste år får vi et skip som går på batteri. Nå skal vi også teste bruk av hydrogen, sa han.

Stor utfordring

Sveinung Oftedal i Klima- og miljødepartementet representerer Norge som forhandler i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

– I dette århundret går vi inn i en avgjørende tid for skipsfarten. Fremtiden er nullutslipp. Det blir en stor utfordring for sjøfarten, sa han.

Fokuset i den maritime næringen har endret seg i takt med klimaendringene og FNs bærekraftsmål. IMOs mål er halvering av CO₂ utslippene i maritim sektor innen 2050. Men næringen skal jobbe for at klimagassene fases ut så raskt som mulig.

Innenfor rekkevidde

– Vår forskning viser at IMO's mål er innenfor rekkevidde. Det er mulig å halvere utslippene innen 2050. Men vi trenger klare krav fra politikere og myndigheter for å oppnå målene, sa Anders Volland, forskningsleder i Sintef Ocean.

Stortinget har vedtatt krav om utslippsfri transport i verdensarvfjordene innen 2026. Flere i cruisebransjen etterlyste en definisjon på hva som regnes som utslippsfritt. Atle Hamar, statssekretær i Klima- og miljødepartementet, sa at regjeringen har tro på at cruisebransjen vil klare nullutslippskravene i verdensarvfjordene og at politikerne vil jobbe for at bransjen skal klare det.

– Regjeringen vil bidra med gode reguleringer, virkemidler og politikk som møter klimautfordringene og målene vi har satt, sa han.

Ambisiøse

Isabelle Ryckbost, generalsekretær i den europeiske havneorganisasjonen ESPO, mente at Europa er klar for det grønne skiftet. Havnene spiller en viktig rolle for å få det til. Havnene må være ambisiøse, men ikke love mer enn de kan gjøre. Shippingbransjen må selv bli grønn.

– Havnene kan bidra til mer miljøvennlige havneoperasjoner, samt fasilitere og investere i infrastruktur som gjør shipping grønnere. Havnene, havneoperatørene og vareeiere må samarbeide og etablere partnerskap for å oppnå de beste resultatene. Vi trenger også ambisiøse politikere, som samtidig kan være fleksible på hvilke løsninger som velges for å oppnå målet om bærekraft, sier Ryckbost.

Byene i bresjen

– Byene kan ta lederskap for en bedre klimapolitikk, sa Marthe Scharning Lund, byråd for næring og offentlig eierskap i Oslo.

Hun løftet frem Oslo som et godt eksempel. Oslo har lansert en ambisiøs nullutslippsplan for Oslo havn og innført klimaregnskap. Samtidig har byrådet tatt initiativ til å danne en allianse med havner i inn- og utland for å redusere klimagassutslippene.

Et skritt nærmere

Havnedirektør Ingvar M. Mathisen mener «GreenPort Cruise and Congress» har brakt maritim næring et skritt nærmere nullutslipp-fremtiden.

– Det var viktig for cruisebransjen og havnene å møtes for diskutere nye løsninger. Vi må lære mer, og samarbeide for å velge riktig retning slik at cruisenæringen bli mer bærekraftig. Selv om cruiseindustrien utgjør under en prosent av næringsflåten i verden, er den en del av problemet når det gjelder lokale og globale utslipp. Samtidig er det ikke noe annet segment i den maritime næringen som har større finansielle muskler til å innovere og investere i grønn teknologi, sa havnedirektøren og uttrykte glede for at Oslo Havn kunne være vertskap for denne konferansen når Oslo er miljøhovedstad i 2019.



Havnene skal bidra, men klarer ikke nullutslippsmålet alene, sa Isabelle Ryckbost, generalsekretær i ESPO. FOTO: ESPO



Dialog på konferansen. Sveinung Oftedal, Klima- og miljødepartementet, Torstein Hagen, Viking Cruises, Anders Volland, Sintef og Atle Hamar, statssekretær i Klima- og miljødepartementet.



– Vårt cruiseselskap tester ulike løsninger for nullutslipp. Carnival har stort fokus på å redusere utslipp, fortalte Tom Strang, direktør i Carnival.

SAMMEN OM BÆREKRAFT

Ti nordiske havner signerte i oktober en avtale om bærekraftig havneforvaltning. Havnene forplikter seg til å samarbeide om miljø og klima relatert til FNs bærekraftsmål.

Avtalen «Nordiske havner for en bærekraftig fremtid» er en felleserklæring mellom havnene i Oslo, København/Malmö, Helsingborg, Faxaports

(Reykjavik), Aarhus, Helsinki, Esbjerg, Göteborg, Stockholm og Torshavn.

Havnene har forpliktet seg til å samarbeide om energibruk, reduksjon av utslipp til luft og vann og biologisk mangfold. Kunnskapsdeling skal også bidra til å koble sammen vitenskap, industri og oppstartsbedrifter.

Akrobatisk oppussing av Kavringen fyr

Sommeren 2019 ble Kavringen fyr i havnebassenget pusset opp på spektakulært vis. I flere uker beveget tilkomstteknikere fra Høyden AS seg i taurigger utenfor fyret, mens de pusset og malte.

Kavringen fyr ble oppført i 1892. To år tidligere hadde dampskipet «Norge» gått på grunn ved skjæret Kavringen og det oppstod et krav om bedre fyrbelysning her. Siden har fyret blitt pusset opp i flere runder.



Gjør kaiene sikre og pene

Oslo Havn rehabiliterte i 2019 den mer enn 100 år gamle kaia Akershusutstikkeren, Kaia ligger foran Akershus festning. Den er en gave fra Oslo Havn til Oslos befolkning, og er hjemmehavna til Oslos perle, fullriggeren Christian Radich. Her ligger også den hyggelige restauranten Skur 33. Kaia er en naturlig del av folkelivet og Oslos maritime historie. Nå er den rustet for minst 100 nye år.

TØMMERMANNSPRAMMEN

Gutta på Tømmermannsspram 31 sørger for vedlikehold av 10 kilometer kaikant i Oslo Havn.

Tømmermannssprammen brukes når det gjøres arbeid på kaikanten, som fending, oljing og vedlikehold på fyrene. Året rundt jobber prammen og kollegaene sammen for å gjøre kaikanten i Oslo sikrere og penere.

Bjørn Arild Hansen og kollegene på Tømmermannsspram 31 jobber med vedlikehold av kaikantene, til glede for alle som ferdes langs sjøsiden.



Enighet om å utvikle Filipstad

– Vi skal transformere en containerhavn til en helt ny bydel ved Oslofjorden, en bydel der folk kan bo, arbeide og nyte fjorden. Det blir nye arbeidsplasser, nye rekreasjonsområder og tusenvis av nye boliger. Ikke minst blir bylufta renere fordi vi legger E18 under lokk, sa byrådsleder Raymond Johansen i mai.

Utbyggingen blir mulig etter at byrådet forhandlet frem prinsippavtaler med grunneierne; Oslo Havn KF, Bane NOR Eiendom og Statens vegvesen. Planene for Fjordbyen ble påbegynt i 2000, og arbeidene med å komme til enighet om Filipstadutbyggingen har pågått i 12 år. Prinsippavtalene og reguleringsplanene for Filipstad ble siden lagt frem til behandling i bystyret.

Finansiering og gjennomføring

Avtalene innebærer at kommunen, grunneierne og Statens vegvesen er enige om prinsippene for finansiering og gjennomføring av Filipstadutbyggingen. Dette inkluderer finansiering av byrom, torg, park og sjøbad, og også lokk over E18 med Ring 1 på toppen.



– Oslo vokser og det er viktig å sikre fortsatt utvikling av en moderne og miljøvennlig havn tilpasset byen vår. Denne avtalen frigjør verdier til de store investeringene som Oslo Havn må gjøre i årene fremover. Jeg vil berømme Oslo Havn for konstruktive forhandlinger som både har sikret god byutvikling på Filipstad og for å ha stått på for gode løsninger for havna, sa byråd for næring og eierskap, Marthe Scharning Lund.

Attraktiv bydel

– Jeg er glad for at Oslo Havn bidrar til at byutviklingen på Filipstad endelig kan realiseres. Forhandlingene har ledet frem til gode løsninger, slik at fremtidens generasjoner får en helt ny bydel. Oslo Havn har store ambisjoner om å bidra til en attraktiv og sentral bydel, med havnepromenade og byrom som, legger til rette for folkeliv, sa styreleder Roger Schjerva i Oslo Havn.

Den ti km lange Havnepromenaden i Oslo inkluderer også Filipstad. Promenaden på Filipstad skal gi plass til sport, spill og andre fysiske aktiviteter. Oslo Havn ønsker å gi promenaden et maritimt preg, både med bevaringsverdige kraner og mulighet for at skoleskip og andre mindre passasjerbåter kan benytte kaien. Bydelen får et stort sjøbad med park.
ILLUSTRASJON: DIIZ





Folkelig sjømat på Akershusstranda

Sjømatrestaurantene skapte liv langs Akershusstranda i 2019. De passet godt inn i atmosfæren med gamle havneskur, veteranbåter, arbeidsbåter, charterbåter og lokale fiskere.



Solsiden Restaurant

Solsiden Restaurant ligger i et gammelt havneskur fra 1957, og er en institusjon blant Oslos sjømatrestauranter.

Beliggenheten med utsikt mot fjorden kunne ikke vært bedre. Det er høyt under taket, lyse vegger og store, åpne vinduer på langsiden mot sjøen og Akershus festning.

André Antonsen har gått gradene via soussjef, og har nå ti års erfaring som kjøkkensjef.

Gode råvarer og eksklusive viner

Sommeren på Solsiden betyr sol og smilende mennesker. Det er ganske hard jobbing, men mye glede også. Vi ser utover havet fra kjøkkenet. Vi har bra miljø på kjøkkenet og i salen, sier André.

Han beskriver Solsiden som en ren sjømatrestaurant. Det er grillet fisk, sjøkreps og hummer på menyen, samt skalldyrfat og østers.

Sjefen vår, Lars Jon Amundsen, har vært mye ute og reist, blant annet i USA. Solsiden som konsept er inspirert av Sam's Anchor Cafe i San Francisco. Vi er ikke en «fine dining» restaurant med duker på bordene, men vi har en meny som kan ses som «fine dining», sier kjøkkensjefen.



Kjøkkensjef André Antonsen og kollegaene på Solsiden serverer gode råvarer fra havet og eksklusive viner.



Helene Kristoffersen, daglig leder i Pipervika og fisker i 12. generasjon, serverer skalldyr-tallerkener og selger fersk fisk fra disken. Restauranten ligger på Fisketorget sentralt på Rådhusplassen.

Pipervika

Daglig leder Helene Kristoffersen (29) er tolvte generasjon yrkesfisker. Før hun begynte som daglig leder hos Pipervika på Fisketorget, jobbet hun på sjøen som fisker sammen med faren Harald.

Pipervika åpnet i 2017, holder til i et nytt glassbygg på Rådhusbrygge 4, og er tegnet av Dark arkitekter.

Smaken på sjømaten er viktigst. Derfor bruker vi kun et lett dryss med salt og pepper og en god, smakfull olivenolje med ferske urter. I skalldyr-tallerkenene tar vi gjerne også i litt chili og hvitløk. Til steking benytter vi en blandingstilberedning, hvor vi pannesteker for å brune fisken og så en kombinert damp- og stekeprosess etterpå, forteller Helene.



Atmosfæren på Vippa er uhøytidelig og hyggelig, maten på Albatross og de andre bodene er en fryd for ganen.

Albatross i Mathallen på Vippa.

Om sommeren serverer matboden blant annet reker og ceviche, og noen ganger friterte østers.



Skur 33

italiensk trattoria med fisk og skalldyr på grillen. De har også ferskproduserte pastaretter og pizza bakt i vedfyrte ovn.

På Skur 33 kan man nyte maten rett på brygga en varm sommerdag. Restauranten er rustik og hyggelig året rundt.



Investeringer i fremtidens Sydhavna

Store deler av befolkningen på Østlandet skal bli forsynt med varer via den miljøvennlige sjøveien. Det krever betydelige investeringer i Sydhavna.

Oslo Havn har mistet mye av havnearealet til byutvikling i fjordbyen. Fortsatt gjenstår flere store byutviklingsprosjekter som Filipstad, Vippetangen og Grønlia. Det betyr at inntektene fra områdene Oslo Havn fraflytter må benyttes til investeringer på omlag 600 dekar i Sydhavna.

– For byen er det som om havna flytter fra en stor villa til en liten leilighet. På mindre plass må havna derfor være mest mulig effektiv og miljøvennlig, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Investeringer

Yilport Oslo Terminal Investment AS driver containerterminalen i Oslo. Kontrakten mellom Yilport og Oslo Havn beskriver en opsjon på investeringer. Oslo Havns samlede investeringer i kraner, bygg og infrastruktur de kommende fem årene kan bli på omlag kr. 300 millioner.

I 2019 jobbet Oslo Havn for å utvide kapasiteten på kraner. Tiltakene har krevd investeringer til opparbeiding av areal, utfylling i sjø og etablering av teknisk infrastruktur for de elektriske RTG kranene. I tillegg får Yilport tre nye RTG kraner og en ny femte ship-to-shore-kran. Oslo Havn startet i 2019 etablering av nytt bygg på containerterminalen. Solcellepaneler kan gjøre bygget nesten selvforsynt med energi.

Masterplan

Oslo Havn har laget en masterplan med mulige scenarier som viser hvordan Sydhavna kan bli frem mot 2050. Større utbyggingsprosjekter krever vedtak i Havnestyret.

– Vi vet ikke nå hvilke scenarier som blir en realitet. Men vi vet at vi må jobbe for å effektivisere Sydhavna, og

vi må utvikle miljøvennlig teknologi. Vi har et begrenset areal tilgjengelig for havnedrift. Det strekker seg fra Kongshavn ved Alnaelvas utløp til Ormsund. Masterplanen skisserer løsninger for hvordan vi skal håndtere økningen i godstrafikk innenfor de ulike godssegmentene på dette arealet, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Oslo vil redusere veitrafikk

Prognosene tilsier at Oslo vil vokse i fremtiden. Folk har behov for flere forbruksvarer, og mange samfunnskritiske varer kommer til byen gjennom havna. Store byggeprosjekter skal ha mest mulig kortreiste materialer. Oslo Havn har som visjon å være verdens mest effektive og miljøvennlige, bynære havn.

Oslo ønsker ikke stor vekst i veitrafikken. Sjøveien er den mest miljøvennlige transportformen. Det er viktig at fremtidig vekst i varetransporten kommer sjøveien. Ett containerskip med varer tilsvarer 400 semitrailere i en 10 kilometer lang kolonne på vei inn til byen.

Byutvikling finansierer havnevirkksomhet

Med forventet vekst i godstrafikken kan fremtidens investeringer bli på 10 milliarder kroner for nødvendig omstrukturering i havna. Oslo Havn har ikke mye penger på bok og må selv finansiere drift og investeringer. Halvparten av investeringsbeløpet kan forventes å hentes fra datterselskapet HAV Eiendom AS sine byutviklingsprosjekter, samt oppsparte midler og normalt driftsoverskudd.

– Da mangler vi fortsatt dekning for 5 milliarder kroner. Vi må derfor sikre at fremtidige byutviklingsprosjekter blir lønnsomme, sier havnedirektøren.



NULLUTSLIPPSHAVNA

Havna i Oslo skal bli en fremtidig nullutslippshavn. Derfor er det ønskelig å tiltrekke seg de mest miljøvennlige cruiseskipene og elektrifisere Sydhavna.

I 2019 innførte Oslo Havn et prissystem for cruisesegmentet. De eldste skipene må betale mer hvis de ikke kan vise til tiltak for å gjøre skipene mer miljøvennlige. Fra og med 2020 innføres et nytt miljødifferensiert betalingssystem basert på EPI (Environmental Port Standard Index), for ytterligere å premiere de mest miljøvennlige cruiseskipene. EPI vurderes innført i andre trafikksegmenter.

Sydhavna

I konseptutredningen for Sydhavna kartlegger Oslo Havn nåværende og fremtidig energibehov. Målet er å få tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å prioritere løsninger som landstrømanlegg og muligheter for biogass, spillvarme, hydrogenproduksjon og smart styringssoftware. Det kan bli svært kostbart å utvikle denne teknologien. Investering i mer miljøvennlige energikilder er likevel nødvendig for å nå havnas mål om 85 prosent reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 og nullutslippshavn på sikt.

Oslo Havn fikk ni millioner kroner i Enova-støtte for å bygge landstrømanlegg ved Norcems anlegg for lagring og distribusjon av sement i Sydhavna. Anlegget skal stå ferdig i 2020, og vil årlig redusere CO₂ utslippene med opptil 2 100 tonn.



FOTO: KLAUS SANDVIK



Skraphandler Dag Engmark er stolt av å bygge Oslo med gjenvunnet skrap.

Skrapavfallet blir til armeringsjern i huset ditt

Fra Oslo Havns terminal på Sjursøya sendes årlig 70.000 tonn skrapjern til omsmelting på et av Norges største gjenvinningsanlegg, Celsa Armeringsstål, i Mo i Rana. Dette tilsvarer 10 eiffeltårn i måneden. Tilbake til samme kaikant kommer jernet via skip som ferdig armeringsstål til Oslos nye byggeprosjekter.

Oslo Havn har som kjent mål om å bli en nullutslippshavn. Derfor er det avgjørende å legge godt til rette for at leietakere og kunder som holder til på Oslo Havns områder, kan utvikle verdiskapning som grønne bedrifter. Celsa Armeringsstål er et eksempel på en bedrift som tenker grønt i alle ledd.

Bedriften er en del av det spanske Celsa Group-konsernet, med hovedkontor i Barcelona. Celsa er lokalisert i Mo industripark, i lokalene til det som tidligere huset A/S Norsk Jernverk.

Hvor kommer skrapet fra

Jernet kommer fra industri og husholdning i Oslo. Avfallet blir nøye sortert slik at olje og annen forurensning ikke blir med på lasset.

Skrapet bearbeides og kvalitetssikres på lokale gjenvinningsanlegg før det ankommer Sjursøya.

– Det kan for eksempel være sykler, avkapp fra industrien og ellers det vi kaster fra oss i gjenbruksstasjonene, alt mulig slags avfall som er av jern, sier Dag Engmark, ansvarlig for innkjøp av skrap i Celsa Armeringsstål.



Dette skrapet blir til kvalitetsjern i byggeindustrien.

Fra Sjørøyskaien blir skrapjernet fraktet med skip til Mo i Rana. Hver dag smeltes 3500 tonn skrap i en 100 tonnsgryte på 1600 grader. Når skrapet har fått flytende form, støpes det til emner som kalles billets. Billets blir deretter valset ut i ulike trådkveiler og strenger, og blir på denne måten til ulike armeringsprodukter, som blant annet stålnett, trådkveiler og stenger.

De ferdige stålproduktene fraktes deretter tilbake til samme terminal, og brukes som ressurs i nye byggeprosjekter i Østlandsområdet.

Slik går skipene fram og tilbake, alltid med last om bord, enten i form av skrap eller ferdige produkter. Skipene bruker cirka fire døgn på ferden mellom Oslo og Mo i Rana. På Sjørøyskaien er det konstant aktivitet med lasting og lossing.

Hva blir armeringsjernet til

Armeringsjernet blir i all hovedsak brukt til bygg- og anleggsvirksomhet. Alt fra store signalbygg i Bjørvika til vanlige privatboliger trenger armeringsjern for å holde huset oppreist.

Skal det bygges en tunnel eller ei bru, eller en innendørs skibakke som den de jobber med i Lørenskog nå, så trengs det store mengder armeringsjern, sier Dag Engmark.

Ønsker å bli nullutslippsbedrift

– Det er viktig å gjenvinne skrapjernet, både for å bli kvitt gammelt og ubrukelig skrap som opptar plass, men også for å spare naturen for nye inngrep. Målet er at vi skal klare

å bruke opp alt, og ikke etterlate oss noe avfall, sier Dag Engmark.

Celsa Armeringsstål er svært opptatt av å møte samfunnets behov for kvalitetsstål, uten at det skal gå på bekostning av fremtidige generasjoner behov. Bærekraft er derfor en sentral del av deres virksomhet.

Innen 2030 har de som mål å redusere 50 prosent av sine CO₂-utslipp, redusere 50 prosent av lokale utslipp, lukke verdikjeden med null avfall og redusere 50 prosent av CO₂-utslipp knyttet til transport. Innen 2050 har Celsa som mål å bli helt utslippsfritt. De benytter allerede elektriske kraner.

– Oslo Havn jobber nå med landstrøm til skipene våre, så vi slipper å bruke dieselmotor når de ligger til land. På lengre sikt ser man også for seg helelektriske skip.

Grønn lønnsomhet

Det er viktig for Celsa å ha beliggenhet tilgjengelig i Oslo, for det er her man kan hente inn materialene. Oslo er en stor by og det mye metall å hente.

– Leverandørene får betalt for skrapet. Vi betaler og selger per tonn. Dette er trolig ett av de reneste stålverkene i Europa, sier Dag Engmark stolt.

– Vi betaler pr tonn, og selger pr tonn. Den skraphaugen der borte er verdt mange millioner!

Dag Engmark peker på skraphaugen som stadig blir høyere av kranas rydding og flytting av klingende skrap.

– Dette er antakeligvis det grønneste stålet i verden. Vi har i vertfall ett av de reineste stålverkene i verden, sier Engmark stolt.



HAVNELANGS

Folkefesten langs havnepromenaden

Trylle- og vannshow, yrende båtliv, kunst, sport og musikk fikk tusenvis til å gå Havnelangs søndag 16. juni.

Takk til alle som tok turen og ble med på å lage folkefest på havnepromenaden. Fra Filipstad til Bjørvika sydet havna av liv.

Miljøhovedstaden trakk mange til trylle- og vannshow på Vippetangen. Folk opplevde spennende båter som fullriggeren Christian Radich, dampbåter, Eliasbåten og politibåten. Her fikk barna leke og konkurrere, lære livredning, oppleve skatehall, kunstmuseum, guidede båtturer, barneteater, bryggedans, kajakkpadling og mye mer.

Oslo Havn takker de nærmere 50 aktørene som bidro til å gjøre dagen uforglemmelig. Selv hadde vi stor glede av å være arrangører og stille opp som solskinnspatrujer.











FOTO: BÅRD GUDIM

Ønsker mer gods og passasjerer sjøveien

Strategiplan for 2019-2034 ble vedtatt i havnestyret i mars 2019 og er styrende for aktivitetene i Oslo Havn. Den er viktig for å nå målene Bystyret har satt for havna gjennom vedtektene, nullutslippsplanen for Oslo Havn og byrådserklæringen 2019-23. Strategiplanen setter fire overordnede mål for havnevirkksomheten:

1. Mer transport på sjø
2. Effektiv og veldrevet havn
3. Miljøvennlig havn og sjøtransport
4. Bidra til Oslo som attraktiv by

Disse målene er ikke nye, men de er definert på nytt for å møte fremtidens behov.

Sjøveien er mest effektiv

Sjøveien er miljøveien. Den er mer energieffektiv enn alle andre transportformer. Derfor jobber Oslo Havn målrettet for at gods og passasjerer i størst mulig grad tar sjøveien til Oslo. Oslo Havn er Norges største offentlige havn og halve Norges befolkning bor innenfor tre timers kjøring fra havna. Oslo Havn har en viktig samfunnsrolle for miljøvennlig transport av forbruksvarer og bygningsmaterialer til en by og region i vekst.

Vekst

Havnas bynære beliggenhet forplikter oss til å være ekstremt arealeffektive. Den må derfor videreutvikles og omstruktureres for å kunne håndtere fremtidig vekst på mindre areal. Det må investeres betydelige beløp for å øke kapasiteten og tilrettelegge for at veksten i vareimporten resulterer i at varene kommer sjøveien til Oslo. I 2019 ser

vi spesielt god vekst i containertrafikken mens det i tonn totalt er omtrent samme godsmengde som i 2018. Økte volumer for gods og passasjerer som kommer til Oslo sjøveien er høyt prioritert av styret.

Økonomisk effektiv

Oslo Havn skal drives økonomisk effektivt etter beste miljøpraksis og uten sosial dumping. Styret og administrasjonen jobber derfor for å styrke de kommersielle aspektene av havnevirksomheten, og legge til rette for en langsiktig og solid havneøkonomi. Oslo kommune stiller også klare krav til gode rutiner for internkontroll og at foretakene har et bevisst forhold til risikostyring. I den forbindelse gjennomførte Kommunerevisjonen i 2019 en omfattende forvaltningsrevisjon i Oslo Havn. Det er styrets oppgave og ansvar å sørge for at foretaket er organisert på forsvarlig måte, og styret følger tett opp anbefalingene fra Kommunerevisjonen.

Miljøhovedstaden

Oslo var i 2019 Europas miljøhovedstad. Oslo Havn er viktig når byen skal nå sine miljømål, og aktivitetene i miljøåret var stor. Det er spesielt gledelig at mange aktiviteter i fremtiden vil ha varig verdi og høy miljøgevinst.

- **Miljøtilskudd:** Havnestyret bevilget midler til en tilskuddsordning for kunder som vil bidra til det grønne skiftet. Kundene kan søke om midler til store og små prosjekter som bidrar til utslippsreduksjon. Kunden må vise hvordan prosjektet gir miljøgevinst. Kriteriene ligger på oslohavn.no
- **Karbonfangst:** Oslo Havn signerte avtale med Fortum Oslo Varme AS i oktober om etablering av mellomlager på Sydhavna for flytende CO₂ fra energigjenvinningsanlegget på Klemetsrud, før det sendes videre for permanent lagring under havbunnen. Avtalen er et steg videre for realiseringen av Oslos CO₂-fangstprosjekt.
- **Landstrøm:** Utenlandsfergene fikk landstrømanlegg på Vippetangen og Ruter på Rådhusbrygga. Enova støttet landstrøm til godsskip i Sydhavna.

Oslo Havns formål «er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte».

- **Miljøbåt:** Oslo Havn bygger en elektrisk miljøbåt som blir den første av sitt slag i verden.
- **Konseptutredning Sydhavna:** kartlegging av energibehov, estimere kostnader og finne innovative nullutslippsløsninger for at Sydhavna skal bli utslippsfri.
- **GreenPort Cruise & Congress 2019:** Oslo Havn var vertskap for konferansen som samlet ledende aktører fra havner, cruiseselskaper og rederier fra tre verdensdeler. De diskuterte hvordan cruise- og shippingbransjen og havnene kan bli utslippsfrie. Oslo Havn innledet også samarbeidsavtaler med miljøorganisasjonene Bellona og Zero.
- **Attraktiv miljøby:** Styret legger stor vekt på at Oslo Havn skal bidra til Oslo som attraktiv by, og i 2019 er det gjennomført flere store prosjekter til glede for Oslos befolkning. Oslo Havn bygde hele tre parker og bidro til miljøet, folkehelsen og målet om å gjøre Oslo til en attraktiv by. Vi vil også trekke frem at rehabiliteringen av Akershusutstikkeren ga fullriggeren Christian Radich en ny hjemmehavn.

Styret

Oslo havnestyre har i 2019 hatt følgende sammensetning: Roger Schjerva – styreleder, Erling Lae – nestleder, Merete Agerbak-Jensen, Geir Rognlien Elgvin, Tom Haugvad, Silje Kjosbakken, Signe Horn, Lars Birger Salvesen (med Bjørn Jarle Røberg-Larsen som personlig vara), Kenneth Gromsrud - ansattes representant, Ola Laskemoen - ansattes representant.

Med hilsen
Roger Schjerva
styreleder
Oslo Havn KF

Regnskap Oslo Havn KF

DRIFTSREGNSKAP 2019

	2019 (NOK 1000)	2018 (NOK 1000)
Andre salgs- og leieinntekter	331 242	312 296
Overføringer	11 227	11 128
Sum driftsinntekter	342 469	323 425
Lønn og sosiale kostnader	-116 396	-101 842
Kjøp av varer og tjenester	-100 431	-84 151
Overføringer	-9 392	-13 669
Avskrivninger	-57 529	-57 133
Fordelte utgifter	0	784
Sum driftsutgifter	-283 747	-256 011
Brutto driftsresultat	58 721	67 414
Renteinntekter og utbytte	6 292	4 191
Renteutgifter og låneomkostninger	-249	-323
Avdrag på lån	-1 000	-1 000
Resultat eksterne finanstransaksjoner	5 044	2 868
Motpost avskrivninger	57 529	57 133
Netto driftsresultat *	121 295	127 415

Havnekapitalen brukes til investeringer

Oslo Havn finansierer sin virksomhet gjennom vederlag for ulike tjenester som bruk av kai, krantjenester, landarealer, maritim infrastruktur, avfallsmottak, samt utleie av bygninger. Gjennom flere år er prisene på havnas tjenester holdt på et lavt nivå, for å bidra til å gjøre havnevirksomheten og sjøtransport til Oslo konkurransedyktig.

Øke sjøtransporten

Det er et viktig mål å øke sjøtransporten Oslo Havn er Norges viktigste importhavn. I årene som kommer må havna investere betydelige beløp for å møte befolkningens varebehov.

Effektiv og veldrevet havn

Havna må drives effektivt og ha tilstrekkelig kapasitet, slik at den fortsatt blir en foretrukket havn.

Attraktiv by og miljøvennlig havn

Oslo Havn skal bidra til at Oslo er en attraktiv by og at havna er miljøvennlig. Dette kan medføre kostnader og investeringer som ikke direkte genererer inntekter for Oslo Havn. Samtidig blir det ikke bevilget offentlige midler til Oslo Havn. Det betyr at Oslo Havn må ha tilstrekkelig inntjening fra egen drift, for å sikre at Oslo har en velfungerende havn.

Ny havnelov

I juni 2019 vedtok Stortinget en ny havne- og farvannslov. Den trådte i kraft 1. januar 2020. Utgangspunktet for arbeid med ny havnelov var at bestemmelsene om havnekapital skulle utformes slik at de la til rette for markedsorienterte havner, og for at havnekapitalen og havnevirkksomheten kunne forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Loven fastsetter hva som inngår i havnekapitalen og hvordan midlene kan brukes. De kommunale eierne kan nå ta utbytte fra overskuddet i havnevirkksomheten med visse begrensninger. Utbytte kan bare besluttes av virksomhetens eierorgan etter forslag fra styret.

Havnekapitalen

Havnekapitalen er havnas eiendeler og løpende inntekter. Eiendelene består av anlegg, arealer og utstyr etc. Løpende inntekter kommer fra virksomheten og eiendeler. Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler.

KOMMENTARER TIL DRIFTSREGNSKAPET

Økningen i omsetning fra 2018 til 2019 er på 5,9 % til kr. 342,5 mill. Driftsregnskapet viser et netto driftsresultat på kr. 143 mill. (etter motpost avskrivninger). Det er et positivt avvik på kr 40,7 mill. mot budsjett. Avviket mot budsjettet ligger både på inntekts- og kostnadssiden, henholdsvis kr. 11,7 mill. i høyere inntekter enn budsjettet og kr. 24 mill. lavere utgifter enn budsjettet.

Årets mindreforbruk etter overføring til investeringsregnskapet foreslås overført til disposisjonsfond. Midlene vil inngå i finansieringen av fremtidige investeringsprosjekter.

Trafikkinntekter

Økning av europalasten kan skyldes at vareeiere, rederier, terminaler og havner har bidratt til bedre kvalitet i containerkjeden. Særlig lasten fra Østersjøområdet kommer nå sjøveien. Containerrederiene kan konkurrere på høyde med trailere fra Baltikum og Polen.

Cruise

Innenfor cruisesegmentet økte bruttoinntekten til kr. 13,7 mill. Økningen på 57,5 prosent i forhold til

2018 kom som følge av at antall anløp økte til 123 (fra 98). Skipene var i gjennomsnitt større og hadde flere passasjerer.

Eiendom

Innenfor kategorien leieinntekter fra eiendom har flere utleieavtaler av fast eiendom blitt reforhandlet med positivt resultat for Oslo Havn.

Driftskostnadene

Økte med 20 % i 2019 i forhold til 2018. Lønnsutgifter, inkludert sosiale kostnader, økte med 14,3 % fra 2018 og utgjør 41 % av totale driftskostnader. Økningen gjennom året skyldes at vakante stillinger har blitt bemannet og det har blitt opprettet flere nye stillinger. Det har også vært praktisert en viss overlapping når avtroppende ledere har blitt erstattet.

Kjøp av varer og tjenester

Har økt med kr. 15 mill. og gjenspeiler et høyere aktivitetsnivå gjennom hele året. Kostnadsbruken er i samsvar med budsjett. Planlagte satsinger har vært gjennomført i tråd med planer. Kostnadsbruken gjenspeiler også økt satsning på vedlikehold av kaier og havneanlegg.

Det var for 2019 satt av kr. 3 mill. i tilskudd for å motivere kunder i havnen til å gjennomføre miljøtiltak som gir energibesparelser, og tiltak som reduserer lokal luftforurensning og klimagassutslipp. I 2019 har Bring Warehousing mottatt kr. 1,6 mill. i tilskudd. Med nytt utstyr vil Bring Warehousing i 2020 spare 35.000 liter diesel og slik redusere klimautslippene med 93 tonn CO₂ per år.

Finansinntekter og - utgifter

Renteinntekter er noe høyere enn i 2018, som følge av økning av bankinnskudd gjennom året. Kr. 74,9 mill. vil bli foreslått overført til disposisjonsfond, og inngå i finansieringen av fremtidige investeringsprosjekter.

Nøkkel tall

- Oslo Havn KF viser fortsatt god lønnsomhet med netto resultatmargin for 2019 på 35,4 % mot 39 % i 2018.
- Foretaket er solid med stabil egenkapitalandel på 90 %.
- Avkastningen på sysselsatt* kapital (ROACE) er imidlertid bare 1,61 %. Dette kan tilskrives at omsetningen i kun utgjør 9 % av sysselsatt* kapital. Oslo Havn KF er ikke en ren kommersiell aktør, men oppfyller et viktig samfunnsansvar. Prisene på tjenestene er lave, for å gjøre sjøtransport konkurransedyktig.
- Årsresultatet (2019) viser en nedgang på 9,3 % fra 2018 til kr. 63,8 mill.

**Sysselsatt kapital er gjennomsnittlig kapital relatert til havnevirkksomheten, dvs. totalkapitalen justert for aksjer i HAV Eiendom.*

INVESTERINGSREGNSKAPET

ARTSGRUPPER	2019 (NOK 1000)	2018 (NOK 1000)
Andre salgsinntekter	105	1 155
Statlige overføringer	4 636	3 248
Renteinntekter og utbytte	134 000	17 300
Sum inntekter	138 741	21 703
Kjøp av varer og tjenester	-121 561	-101 343
Sum utgifter	-121 561	-101 343
Kjøp av aksjer og andeler		-10
Avsatt til ubundne investeringsfond	-63 538	-52
Sum finansieringstransaksjoner	-63 538	-62
Finansieringsbehov	-46 358	-79 702
Overført fra driftsregnskapet	46 358	44 646
Bruk av fond		35 056
Sum finansiering	46 358	79 702
Udekket/udisponert	0	0

Investeringsregnskapet viser investeringer i anleggsmidler på kr. 138,7mill. som er 36,7 % høyere enn i 2018. Blant investeringene var rehabilitering av Akershusutstikkeren, forberedelser av kommende utvidelse av containerterminalen og tilrettelegging for elektrifisering av Nesoddbåtene på Rådhusbrygge 4.

Oslo Havn bygde og åpnet flere nye parker i 2019. Gastenparken utenfor Skur 38 åpnet i september. Bekkelagsbadet ved Ormsund like ved Sydhavna åpnet i mai 2019 og Trettenparken ved Skur 13 på Filipstad var under bygging. Parkene bidrar til estetiske rekreasjonsområder og styrker folkehelsen.

Investeringer i 2019 er finansiert ved:

- Uttak av utbytte på 134 mill. fra HAV Eiendom AS.
- Kr. 4,6 millioner i støtte fra Enova i forbindelse med landstrømanlegget på Vippetangen
- Salgsinntekter kr. 0,1 mill.

Låneopptak

Det er ikke foretatt låneopptak i 2019. I henhold til kommunale regnskapsforskrifter er alle bevilgninger til investeringsprosjekter ettårige, og det foretas ingen automatisk overføring av ubenyttede investeringsmidler til neste regnskapsår.

BALANSEREGNSKAP

	2019 (NOK 1000)	2018 (NOK 1000)
EIENDELER		
Anleggsmidler	4 837 784	4 958 238
Faste eiendommer og anlegg	2 281 576	1 715 424
Utstyr, maskiner og transportmidler	323 918	886 230
Aksjer og andeler	1 701 987	1 835 987
Pensjonsmidler	530 303	520 597
Omløpsmidler	607 434	449 857
Kortsiktige fordringer	35 366	40 878
Premieavvik	108 508	95 632
Kasse, postgiro, bankinnskudd	463 560	313 356
SUM EIENDELER	5 445 218	5 408 103
EGENKAPITAL		
Egenkapital	4 909 607	4 888 045
Disposisjonsfond	404 958	322 240
Bundne driftsfond	25	25
Ubundne investeringsfond	63 826	288
Bundne investeringsfond	6 129	6 129
Regnskapsmessig mindreforbruk	74 988	82 717
Udisponert i investeringsregnskapet	0	52
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK	-3 907	-3 907
Kapitalkonto	4 363 588	4 480 501
GJELD		
Langsiktig gjeld	474 196	477 737
Pensjonsforpliktelser	457 930	456 308
Konsernintern langsiktig gjeld	16 266	21 429
Kortsiktig gjeld	61 416	42 313
Annen kortsiktig gjeld	52 188	60 681
Konsernintern kortsiktig gjeld	9 228	18 368
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	5 445 219	5 408 095

Endring i anleggsmidler skyldes tilførte aktiva gjennom investeringsprosjektene, med fradrag for avskrivninger. Verdien av aksjer i HAV Eiendom AS er nedskrevet som følge av uttak av utbytte på kr 134 mill.

Økning i omløpsmidler skyldes i hovedsak økning av bankinnskudd. Langsiktig gjeld består av konsernintern gjeld, pensjonsgjeld og mellomværende med bykassen. Kortsiktig gjeld består av leverandørgjeld, inklusiv forhåndsposterings.

MER TRANSPORT PÅ SJØ

Strategiplan for 2019-2034 er styrende for aktivitetene i Oslo Havn. Et overordnet mål er å oppnå mer transport på sjø. Delmålene er 50 prosent mer gods og 40 prosent flere passasjerer innen 2030.

	2015	2016	2017	2018	2019	«Endring siste år»
Godsomsetning totalt (1000 tonn)	5 774	6 052	5 988	6 144	6 104	-0,7 %
Våtbulk	1 925	1 950	1 906	2 034	2 031	-0,1 %
Tørrbulk	1 628	1 795	1 822	1 774	1 638	-7,7 %
Stykkogods totalt	2 221	2 308	2 261	2 337	2 435	4,2 %
Containere LO/LO	1 269	1 210	1 281	1 369	1 478	8,0 %
Gods med bil- og passasjerferger	620	655	608	604	614	1,7 %
Annet stykkogods	332	443	372	364	343	-5,7 %
Containere LO/LO (1000 TEU)	195	207	208	238	259	8,7 %
Kjøretøy import/eksport (1000 stk)	60	58	61	55	53	-3,8 %
Utenrikspassasjerer totalt (i 1000)	2 525	2 499	2 563	2 548	2 579	1,2 %
Utenriks bil- og passasjerferger	2 327	2 328	2 366	2 361	2 345	-0,7 %
Cruise	198	171	197	187	234	25,1 %
Innenrikspassasjerer (i 1000)	4 076	3 954	3 930	4 367	4 139	-5,2 %
Passasjerer totalt (i 1000)	6 601	6 453	6 493	6 915	6 718	-2,8 %
Anløp						
Antall anløp av laste- og passasjerskip	2 805	3 013	3 045	3 149	3 399	7,9 %
Samlet bruttotonnasje (mill. BT)	65,7	66,5	67,8	63,9	67,6	5,8 %
Gjennomsnitt fartøystørrelse (BT)	23	22	22	20	20	

Styrke sjøtransportens rammebetingelser

Et overordnet nasjonalt mål er å overføre mer gods fra trailere til sjøtransport og jernbane. Det er viktig å skape politisk og administrativ forståelse for hva dette betyr i praksis.

Oslo Havn arbeider for å nå målet gjennom samarbeid med havneorganisasjoner, særskilte havner, rederier og vareiere. Samtidig legges det ned stor innsats for å bedre terminaltilbudet i havna og realisere egne prosjekter. Dette er kapitalkrevende og fordrer at Oslo Havn har gode inntekter.

Samtidig mottar Oslo Havn noe økonomisk tilskudd til særskilte prosjekter fra Enova, Kystverket og Mjørdirektoratets støtteordning Klimasats.

Oslo Havn arbeider med både statlige transportetater og Oslo kommune om tilknytning til transportnett. Samtidig jobbes det for at næringslivet får tilgang til effektive industrielle terminalløsninger for sjøtransport.

I 2019 videreførte Oslo Havn arbeidet med å utvikle shortsea-kvaliteten i containersegmentet. Arbeidet var særlig rettet mot Baltikum, Russland og Polen. Tidligere prosjekter ble videreført, som mer import av frukt og grønnsaker fra Sørvest Europa.

Godsutvikling

I løpet av siste 10 årene har det vært en godsvekst i Oslo havn på 15 prosent, til i overkant av 6,1 mill. tonn i 2019. Det meste av veksten kommer fra tørrbolksegmentet. Containersegmentet har også hatt en god utvikling etter 2015. Da overtok Yilport Holding som ny operatør av containerterminalen i Sydhavna.

RESULTATINDIKATOR	Resultat 2017	Resultat 2018	Måltall 2019	Resultat 2019	Avvik 2019
Utvikling containere	0,90 %	14,20 %	2,70 %	8,70 %	6,00 %
Utvikling godsmengde totalt	-1,00 %	2,60 %	2,70 %	-0,70 %	-3,40 %

Tørrbolk

Oslo Havn har jobbet for å tilrettelegge for vekst i innenriks tørrbolkvolumer. Frakt av tørrbolkvolum sjøveien kan særlig konkurrere med trailere på korte strekninger. Dette har bidratt til at temaene massetransport og sjøtransport er tatt inn i fag- og kunnskapsgrunnlaget for Oslo kommunes klimastrategi.

Tørrbolkterminaler skal moderniseres og effektiviseres for å håndtere større varestrømmer. Modernisering er en forutsetning for å ta i bruk nullutslippsteknologi og realisere nullutslippsplanen. Oslo Havn vil intensivere arbeidet med å legge til rette for ny masse- og gjenvinningsterminal for gravemasser, returtrevirke, utskipping av fornybar energi (pellets) o.a.

Tørrbolksegmentet hadde en nedgang på 7,7 prosent fra fjoråret. Det er naturlig store svingninger i volum tilknyttet byggeaktivitet. Mange store byggeprosjekter skal igangsettes de neste årene. Dette vil medføre økt volum innen tørrbolksegmentet.

Våtbolk

består i hovedsak av petroleumsprodukter som kommer til Sydhavna. Oljepris, lagerbeholdning, samfunnets transportbehov og utviklingen i flytrafikken har betydning for hvor mye volum som tas inn i oljehavna. I 2019 var volumet stabilt sammenlignet med fjoråret.

Stykkegods

økte med 4,2 prosent i 2019. Stykkegods består av containergods, fergegods og import av biler. Spesielt containervirksomheten har hatt en fin utvikling, med en vekst fra fjoråret på nesten 9 prosent. Veksten er i hovedsak last fra Europa. Den indikerer at flere aktører velger å frakte varer sjøveien fremfor på trailere.

Fergegods har hatt en positiv utvikling. Color Line har blant annet etablert en ny ro-ro kapasitet til og fra Kiel.

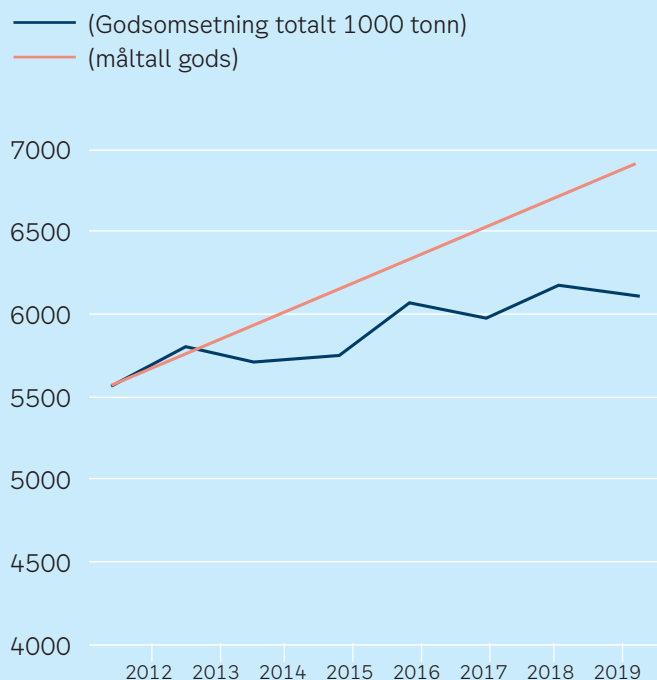
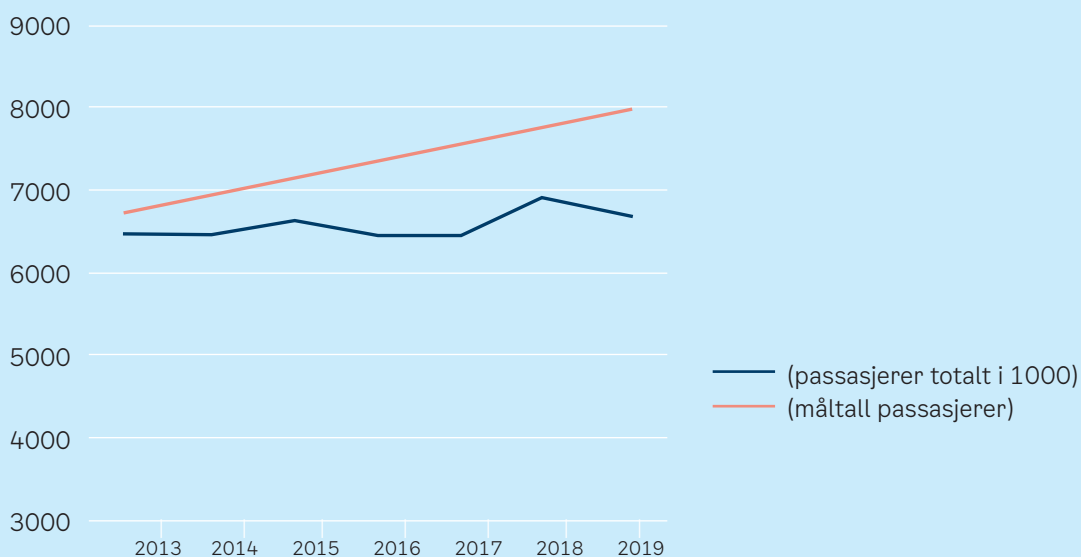


Diagram: godsutvikling siden 2013, sammenlignet med målet om 50 % økning innen 2030.

UTVIKLING PASSASJERTALL

RESULTATINDIKATOR	Resultat 2017	Resultat 2018	Måltall 2019	Resultat 2019	Avvik 2019
Økning utenlandspassasjerer totalt	2,60 %	-0,60 %	2,20 %	1,10 %	-1,10 %
Utvikling innenlandspassasjerer totalt	-0,60 %	11,10 %	2,20 %	-5,20 %	-7,40 %

Det har vært en svak oppgang i antall passasjerer med utenriksfergene og cruiseskipene. 2018 var et godt år for øybåtterminalen, mens det var en svak nedgang i 2019. Årsaker til nedgangen kan være sommerværet, samt at øybåtterminalen ble flyttet for å tilrettelegge for landstrøm til fergene.



Passasjerutvikling siden 2013, sammenlignet med målet om 40 % flere passasjerer innen 2030.

Fremtidsperspektiver

Vegtransporten har blitt dyrere. I fremtiden vil trolig flere vareeiere velge sjøtransport fremfor frakt med trailere. Nye varestrømmer blir viktigere, eksempelvis innen segmentet gjenvinning. Andre faktorer som påvirker transportbehovet er variasjon i kornbehov, gjødselbehov og avlinger.

Variert behov for veisaltning påvirker hvor mye veisalt som fraktes sjøveien. Endringer i krav til kvalitet i ballastpukk (for sporveg og jernbane), bidrar til at ballastpukk i større grad kommer sjøveien.

Sjøveien er mer miljøvennlig enn alle andre transportformer. Det bør derfor være en lokal og nasjonal prioritet å legge til rette for å flytte gods fra vei til sjø.



NORGES BESTE UTEROM



FOTO: TOVE LAULUTEN

Rådhusbrygge 2 ble kåret til Norges beste uterom. Byggherren er Oslo Havn. Landskapsarkitektene Erlend Pehrson fra Oslo Havn og Knut Wiik fra Bar bakke mottok prisen på messen Miljø & Teknikk 2019. Prosjektet har skrevet nye historier inn i vår tid, samtidig som minnene om den gamle kaia er intakt, skriver juryen.

Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no Følg oss på



Oslo Havn