

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippentangen
Møtedato: 13.12.2023
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	53/23	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1
ST	54/23	Oslo Havns uttalelse til kommuneplanens arealdel - Orientering	-
ST	55/23	Landstrøm cruise Filipstad - BP3 beslutning	-
ST	56/23	Gjenvinningsterminal for masser - pilot og permanent	-

ST	57/23	Filipstad - overføring av eiendommer til Hav Eiendom AS	§ 23 4. ledd
ST	58/23	BP3 prosjekt 82100300 Rehabilitering Ekeberghaller	§ 23 1. ledd
ST	59/23	Gods- og passasjerutvikling med inntektseffekter, 3. kvartal 2023 med oppdatert situasjonsbeskrivelse per segment t.o.m. oktober 2023	-
ST	60/23	Dato for havnestyremøter 2024	-
ST	61/23	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	-

Oslo, 07.12.2023

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
54/23	Havnestyret	13.12.2023

Arkivsak: 21/10523 - 9
Saksbehandler: Cato Johansen / fagsjef plan

Oslo Havns uttalelse til kommuneplanens arealdel - Orientering

Saken gjelder:

Oslo Havn skal gi uttalelse til forslag til ny arealdel i kommuneplanen. Høringsfristen er 22. desember. HAV samarbeider med blant andre Kystverket, Bymiljøetaten og Hav Eiendom om ulike temaer i planforslaget, og vil fullføre dette arbeidet innen fristen.

Sentrale temaer som kommenteres i planforslaget inkluderer byutvikling, effektivisering av havnen, miljøhensyn, massehåndtering, grønnstruktur, sjøområder og mobilitet. Oslo Havn understreker behovet for balansert arealpolitikk, støtte til bærekraftige tiltak, og betydningen av havnen for byens vekst og klimamål. Kommentarer gis også på konkrete forslag som fjerning av bileder, oppankring i sjøområdet, og vurdering av Fjordtrikken i lys av endrede forutsetninger. Oslo Havn fokuserer på sitt bidrag til det grønne skiftet og å opprettholde balansen mellom byutvikling, miljøhensyn og transportinfrastruktur.

Følgende blir sentrale elementer i høringsuttalelsen.

1. Byutviklingsområder:

Oslo Havn og Hav Eiendom har betydelige interesser i utviklingsområder som Filipstad og Grønlikaia. Planforslagets innføring av differensierte utviklingsområder med varierte bestemmelser kan oppfattes som en betydelig endring av etablerte rammebetingelser. Det må

gis en garanti for at pågående planprosesser på Filipstad og Grønlikaia ikke berøres av endrede føringer i ny arealdel.

2. Massehåndtering:

Planforslaget har stort fokus på massehåndtering og ombruk av masser og byggematerialer, men vektleggingen er på lokal og sirkulær massehåndtering på byggeplasser. Dette svarer alene ikke ut bygge- og anleggsbransjens behov, og Oslo Havn påpeker mulighetene som ligger i havna. Dette krever en utvidet tolkning av havneformål til fordel for bærekraftig og effektiv bearbeiding av masser, som i dag er virksomheter som avkreves dispensasjon av Plan- og bygningsetaten. Dette bør gjenspeiles i kommuneplanens arealdel.

3. Grønnstruktur, vassdrag og sjø:

Oslo Havn kan støtte foreslåtte nye friluftsområder i sjø, som gjenspeiler dagens bruk eller vedtatte reguleringsplaner som på Filipstad. Innenfor disse områdene bør det settes inn tiltak som badebøyer o.l. for å ivareta sikkerheten for badende med tanke på kommersiell og lokal tyngre sjøtrafikk.

Oslo Havn fraråder sterkt at biledene Springeren og Heggholmløpet fjernes i ny arealdel som foreslått. Biledene skal først og fremst sikre lokaltrafikken, altså øybåtene. Disse utgjør den største risikoen for myke sjøtrafikanter, og å fjerne disse ledene gir uheldig signaleffekt. Kystverket vil også bemerke dette i sin uttalelse.

Det er foreslått en bestemmelse som krever naturrestaureringstiltak ved alle fysiske tiltak i sjø. Oslo Havn støtter intensjonen bak dette kravet, men vil understreke at tiltakene må ha en reell effekt, og mener at de ikke nødvendigvis er mest effektive i selve tiltaks- eller planområdet. Bestemmelsen bør suppleres med åpning for at naturrestaureringstiltak i tilgrensende områder også kan vektlegges.

4. Ankring og moring i sjøområdet:

Oslo Havn og Bymiljøetaten ønsker strengere regler for oppankring i sjøområdet for å hindre miljøskader, havarier og privatisering. Det foreslås forbud mot oppankring i mer enn 72 timer på ett sted uten avtale, og et totalforbud mot oppankring innenfor områder med registrert høy naturverdi, som ålegrasforekomster.

5. Mobilitet (Fjordtrikken):

Fjordtrikken er inkludert som et ikke-juridisk objekt i planforslaget, men gir føringer for arealdisponering i oppfølgende planer på Filipstad og Vippetangen. Oslo Havn, Plan- og bygningsetaten, Ruter og Statens Vegvesen har tidligere påpekt at det ikke lenger er sannsynlig at denne vil realiseres, men det mangler en politisk avklaring. Endrede rammebetingelser som gjennomført kapasitetsøkning i Kvadraturen, manglende koblinger til eksisterende trikkenett og behov for planlegging av andre mobilitetsløsninger på Filipstad og Vippetangen tilsier at Fjordtrikken bør revurderes.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Oslo Havn uttaler seg til kommuneplanens arealdel i kraft av å være forvaltningsmyndighet i sjø, samt for å ivareta pågående havne- og byutviklingsprosesser

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Kommuneplanens arealdel gir viktige rammebetingelser for Oslo Havns virksomhet

Budsjettmessige forhold:

Ingen budsjettmessige forhold

Havnedirektørens vurderinger:

Havnenes formål har gjennomgått betydelige endringer de siste tiårene. Tradisjonelt har havner primært vært sett på som steder for lossing og lasting av varer, men i dag spiller de en mer kompleks rolle. Moderne havner har blitt sentrale knutepunkter i globale forsyningskjeder. Miljøhensyn har også fått økt betydning. Havner søker nå å redusere sin miljøpåvirkning gjennom tiltak som elektrifisering av anlegg, bruk av fornybar energi og implementering av grønne, sirkulære og effektive logistikk-løsninger.

Med denne uttalelsen legger Oslo Havn vekt på sin rolle som en nøkkelspiller i Oslos arbeid mot det grønne skiftet og langsiktige byutviklingsmål.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
55/23	Havnestyret	13.12.2023

Arkivsak: 23/350 - 2

Saksbehandler: Heidi Leander Neilson / seksjonssjef plan og miljø

Landstrøm cruise Filipstad - BP3 beslutning

Saken gjelder:

Saken gjelder beslutning om gjennomføring av bygging av landstrøm til cruise på Filipstad. HAV mottok 1.9.2023 tilsagn om støtte fra Enova på 20 mill. til bygging av landstrøm til cruise på Filipstad. Prosjektet skal være ferdig utbygd og i drift senest 1.9.2025. Forsinket idriftsettelse kan føre til at støtten trekkes tilbake eller reduseres. Saken fremmes nå, før ekstern kvalitetssikring er gjennomført, for å komme i gang med anskaffelsen og innhente tilbud tidlig i 2024.

I tildelingsbrevet fra Næring og eiendomsbyråden i 2023 står det:

«Oslo Havn forutsetter å følge punkter omfattet av felleserklæring for mer miljøvennlig cruisenæring.

For en midlertidig fase i påvente av byutviklingen, bes HAV vurdere hvorvidt det av miljøhensyn også kan etableres et midlertidig og flyttbart landstrømanlegg for cruise på Filipstad.»

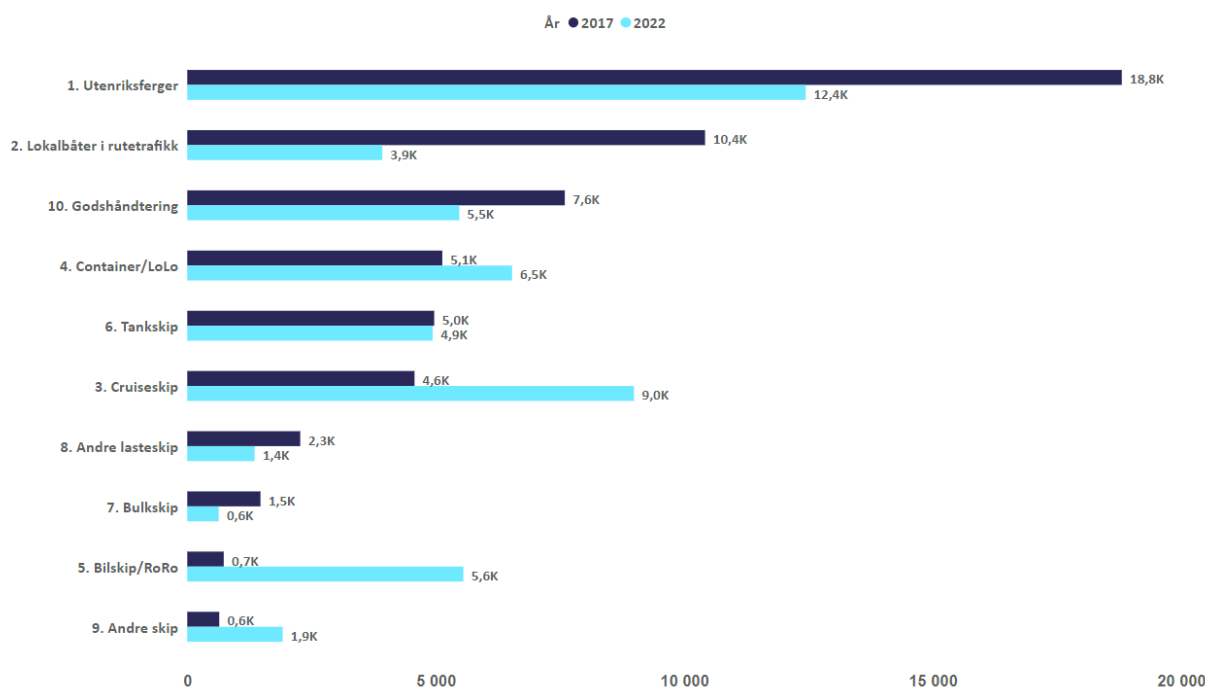
I Hammersborgerklæringen står det at byrådet vil:

«stille krav om landstrøm til alle cruiseskip og ferger som ankommer Oslo, og arbeide for en overgang til utslippsfrie skip blant annet gjennom differensierte havneavgifter».

Utslipp fra cruise

Oppdatert utslippsoversikt fra 2022 viser at utslippene fra cruisetrafikken er Oslo Havns nest største utslippskilde. HAV etablerer nå landstrøm til cruise på Revierkaia som vil stå klart til cruisesesongen 2024. For å redusere ytterligere utslipp er landstrøm på Filipstad, i påvente av byutviklingen, et viktig tiltak å gjennomføre.

Oslo Havn KF (HAV) jobber systematisk med tiltakene i «Handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn». Det å etablere landstrøm til cruise er et viktig tiltak for å nå ambisjonen om 85 % utslippsreduksjon innen 2030.



Søylene over viser en økning av utslippene fra cruise fra 2017 til 2022. Årsaken er at krigen i Ukraina gjorde at cruiseskipene endret rutene fra St. Petersburg til bl.a Norge.

Lønnsomhet og prismodell

Det er estimert en projektkostnad (P50) og kostnadsramme (P85) basert på det pågående landstrømsprosjektet på Revierkaia, der tilbud er mottatt fra nylig gjennomført anskaffelse. Anleggsbidraget for nettilknytning er hentet fra Elvia.

Basert på dette er det estimert en projektkostnad (P50) på 61 mill kr og kostnadsramme (P85) på 67 mill kr.

Ved vurdering av lønnsomheten til landstrømanlegget er det tatt utgangspunkt i kostnadsrammen P85 fratrukket Enova-støtte på 20 mill kr.

I tråd med handlingsplanen for nullutslipp har HAV de siste årene investert i landstrømanlegg for ulike skipssegment. Underveis har HAV utarbeidet en prismodell som gir sikker nedbetaling av investeringen og inntekter til HAV. Målet har vært å etablere en prisfordeling, med minst mulig risiko for HAV, samtidig som det gir gode insentiver for å ta i bruk landstrøm.

For cruise er prismodellen tredelt og består av følgende komponenter.

- Miljøtillegg – tillegg per bruttotonn (BT) som cruiseskip må betale uavhengig av om de bruker landstrømanleggene eller ikke. Miljøtillegget er innrettet for å dekke investeringen uten avkastningskrav.
- Tilkoblingsavgift – et vederlag som HAV tar inn av skipene. Tilkoblingsavgiften er innrettet for å dekke kostnadene ved tilkobling, samt. andre driftsutgifter til anlegget.
- Margin på strømsalg – påslag per solgte kWh. Denne er innrettet for å gi HAV en avkastning på investeringen som dekker 6 prosent diskonteringsrente.

Miljøtillegget er i dag kr 0,1 per bruttotonn for utenriksferger og kr 0,3 for øvrig skipstrafikk. Unntatt fra tillegget er skip som benytter landstrømanlegg etablert og finansiert av andre enn Oslo Havn KF (Color Line).

Ved positiv investeringsbeslutning for landstrøm til cruise på Filipstad er det ventet at HAV differensierer miljøtillegget mellom utenriksferger, cruiseskip og øvrig skipstrafikk.

Miljøtillegget vil øke til 0,6 kr/BT for cruiseskipene når begge landstrømanleggene er etablert. En differensiering rettfærdiggjøres ved at landstrøm til cruise er dyrere enn øvrige landstrømanlegg grunnet høye effektbehov.

For å oppnå en 6 % diskonteringsrente er det lagt på 0,5 kr per kWh i margin på strømsalget. Det er utført beregninger med tre ulike scenarier:

- Case 1 – forventet salg
- Case 2 – lavere enn forventet - 30 %
- Case 3 – høyere enn forventet +30 %

Denne prismodellen er utviklet i Oslo Havn over tid. Miljøtillegget gjør at alle skip som anløper havna er med på å betale nullutslippsløsningene HAV bygger. Skipene som er størst (høyest bruttotonn) betaler mest. Disse skipene har ofte de største utslippene og krever de dyreste landstrømløsningene.

GENERELL INPUT		Case 1 - forventet salg	Case 2 - lavere enn forventet	Case 3 - høyere enn forventet
Diskonteringsrate	%	6,0 %	6,0 %	6,0 %
Evalueringsperiode	år	10	10	10
Første driftsår	-	2026	2026	2026
MGO-pris	USD/MT	816	816	816
OPEX	% av CAPEX	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Margin	kr/kWh	0,50	0,50	0,50
Ekv- strømpris v/generatorprod.	kr/kWh	2,06	2,06	2,06
Spotpris strøm	kr/kWh	1,07	1,07	1,07
Referanseår spotpris	-	2023	2023	2023
Enova-støtte	kr	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Restverdi ved endt periode	%	0 %	0 %	0 %
Antall bruttotonn		9 055 922,00	9 055 922,00	9 055 922,00
Miljøtillegg	kr/BT	0,60	0,60	0,60
Miljøtillegg gjennomsnitt	kr/anløp	70 566	70 566	70 566
Energi levert	kWh/år	5 621 990	3 935 393	7 308 587

Tabellen viser forutsetningene lagt til grunn for lønnsomhetsvurderingen.

Basert på denne prismodellen og forventninger til strømsalg er anlegget lønnsomt selv ved 30 % lavere salg enn forventet strømsalg innenfor 10 års økonomisk levetid med 6 % rente. Det vil dermed være lønnsomt innen byttingen starter og anlegget må flyttes eller selges.

OUTPUT		Case 1 - forventet salg	Case 2 - lavere enn forventet	Case 3 - høyere enn forventet
NPV	kr	6 283 705	76 955	12 490 455
Payback period	år	8,5	10,0	7,4
Year paid back	-	2035	2036	2034
CO ₂ -reduksjon	tonn CO ₂ /år	4 236	2 965	5 506
NO _x -reduksjon	tonn NO _x /år	59	42	77
SO _x -reduksjon	tonn SO _x /år	3	2	3

Basert på 2023 priser og denne prismodellen vil et cruiseskip betale ca. 1,7 kr per kWh som inkluderer HAVs påslag på 0,5 kr per kWh i margin. Det ville etter HAVs beregninger vært lavere enn hva skipene selv ville betalt for å produsere energien selv om bord. Etter faste kostnader gir dette et godt insentiv for å bruke ren strøm ved landligge.

Anlegget er dimensjonert med en levetid på komponenter opp mot 25-30 år. Dersom anlegget er i drift på Filipstad i 10 år, vil det ha en restverdi og kan selges til andre havner.

Forbehold

Prosjektet har bestått Elvia sin modenhetsvurdering som er et vesentlig skritt for prosjekter som ønsker å reservere nettkapasitet. Prosjektet er satt i kapasitetskø for å få tildelt nettkapasitet.

Som følge av at prosjektet har et stort effektbehov vil også Statnett foreta en driftsmessigforsvarlig vurdering i sin del av nettet. Den vurderingen er en forutsetning for å få nok nettkapasitet. HAV venter på svar fra Statnett. Basert på at anlegget kvalifiserer for «Tilkobling på vilkår», som innebærer at netteier kan koble ut anlegget ved spesielle omstendigheter, er det forventet at prosjektet vil bestå Statnett sin vurdering.

Det vil bli sendt inn en konsesjonssøknad til NVE når avtale om nettilknytning foreligger.

Erfaringstallene fra landstrømsprosjektet på Revier er prisjustert og lagt til grunn. Anskaffelsen for dette anlegget er ikke gjennomført, og eksternt kvalitetssikring skal utføres på nyåret. Dette er årsaken til at saken vedtas med forbehold.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

HST ble orientert om Enova-søknaden 14.6.23 sak 34/23.

HST ble orientert om mottatt Enova-støtte 27.9.23 orienteringssak.

Denne saken er en BP-3 beslutning med lønnsomhetsberegning med noen forbehold.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Total kostnadsramme P85 er estimert til 67 mill. HAV har mottatt tilsagn på Enova-støtte på 20 mill kr. HAV har foretatt lønnsomhetsberegninger for investeringen som viser at investeringen er økonomisk bærekraftig (se vedlegg 1). Dersom kostnadene eller andre uforutsette forhold vil medføre at rammen for P85 overskrides, vil saken behandles på nytt i havnestyret.

Budsjettmessige forhold:

Det er forventet kostnader i 2024 på 10 mill, og 57 mill i 2025. Landstrømanlegget må etableres og driftsettes før 1.9.2025, som er fristen Enova har satt. Disse kostnadene ligger inne i HAVs investeringsbudsjett.

Havnedirektørens vurderinger:

I tråd med tildelingsbrevet har HAV søkt Enova, fått tilsagn og utført en lønnsomhetsvurdering. Lønnsomhetsvurderingen viser rimelig lønnsomhet i løpet av 10 år, som er samme tid det er forventet før byutviklingen på Filipstad virkelig setter i gang.

Landstrømanlegget er antatt å ha en restverdi etter ti år og kan selges til andre havner når Filipstad skal byutvikles. I 2030 har EU et krav om bruk av landstrøm til cruise.

Prismodellen er innrettet slik at alle cruiseskipene som anløper Oslo er med på å betale investeringen til anlegget, uansett om de bruker landstrøm eller ikke. Dette tar bort risikoen ved finansieringen av anlegget for havna. Det betyr at pris per kWh kan være lavere enn i mange andre havner i dag. Det gir gode insentiver til bruk av landstrøm.

Oversikten på utslippene fra cruise viser at landstrøm vil være et svært målrettet tiltak, med stort potensiale for utslippsreduksjoner. Skipene bruker mye strøm ved landligge. Dette kan bidra til raskere nedbetaling av investeringen.

Mange av cruiseskipene er i gang med ombygging til landstrøm. 30 prosent av cruiseskipene som anløp Bergen Havn i fjor brukte landstrøm.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Havnedirektøren gis fullmakt til å vedta BP3-beslutning for å bygge landstrømanlegg til cruise på Filipstad.
2. Øvre kostnadsramme (P85) settes til maksimalt 67 mill.
3. Tilsagn om nødvendig effekt fra overordnet myndighet må foreligge før BP3-beslutning fattes.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Vedlegg:

07.12.2023 Vedlegg 1 - Lønnsomhetsberegning Filipstad

Vedlegg 1:

Lønnsomhetsanalyse

Bakgrunn:

HAV gjennomførte våren 2022 en anskaffelse for et komplett landstrøm anlegg for cruise på Revierkaia. Entreprensekostnaden for komplett landstrøm anlegg inkl. Kabelhånderingsanlegg ble senere inngått med leverandør på kr 43 mill. HAV har høsten 2023 forespurt samme leverandør om prisen for et eventuelt tilsvarende anlegg og fått bekreftet at det ikke har vært nevneverdig prisstigning fra den gang.

De tilbudte prisene fra entreprisen for Revierkaia er lagt sammen med de faktiske prisene for grunnarbeid som er utført for det tilsvarende anlegget som er under bygging på Revierkaia.

Anleggsbidrag for nettilknytning er hentet fra Eliva.

Basert på dette er det beregnet en prosjektkostnad (P50) og kostnadsramme (P85).

	P85				
	kr	67 110 866			67 mill
	kr	60 839 834			61 mill
	Mest optimistisk	Sannsynlig	Mest pessimistisk	Forventningsverdi	
Landstrøm anlegg (containerbasert landstrøm anlegg)	kr 27 000 000	kr 30 000 000	kr 42 000 000	kr	33 734 440
Kaiskap (2 stk kaiskap stående på kaia)	kr 1 600 000	kr 1 900 000	kr 3 300 000	kr	2 356 432
Kabelhånderingsenhet (ett stk mobilt kabelhånderingsenhet)	kr 7 800 000	kr 9 500 000	kr 10 000 000	kr	9 002 075
Kabler og kabeltraseer (fra Solli TS til Filipstadkaia)	kr 6 000 000	kr 8 000 000	kr 10 400 000	kr	8 165 975
Infrastrukturarbeider på kai	kr 4 500 000	kr 5 000 000	kr 6 500 000	kr	5 414 938
Prosjektering, rigg og drift	kr 1 800 000	kr 2 000 000	kr 2 600 000	kr	2 165 975
Totalt	kr 48 700 000	kr 56 400 000	kr 74 800 000	kr	60 839 834

Enova har gitt tilsagn på 20 mill kr i støtte. For lønnsomhetsanalysen er det dermed 47 mill kr som ligger til grunn.

Prisstruktur

1.1. Generell oppbygging

HAV har gjort store investeringer i landstrømanlegg for ulike skipssegment de siste årene i tråd med handlingsplanen for nullutslipp. HAV har arbeidet med en prisstruktur for å finne en modell som gir sikker nedbetaling av investeringen i landstrømsanlegg med minst mulig risiko for HAV. Modellen som anbefales er en tredelt modell som består av følgende komponenter.

- Miljøtillegg – tillegg per bruttotonn (BT) som cruiseskip må betale uavhengig av om de bruker landstrømanleggene eller ikke. Miljøtillegget er innrettet for å dekke investeringen uten avkastningskrav.

- Tilkoblingsgebyr – et vederlag som HAV tar inn av skipene. Tilkoblingsavgiften er innrettet for å dekke kostnadene ved tilkobling, samt. andre driftsutgifter til anlegget.
- Margin på strømsalg – påslag per solgte kWh. Denne er innrettet for å gi HAV en avkastning på investeringen som dekker 6 prosent diskonteringsrente.

1.2. Miljøtillegg (Avdrag)

For å finansiere utbyggingene av landstrømanlegg har HAV innført et miljøtillegg per BT som skal finansiere utbygging av nullutslippsløsninger, f.t. landstrømanlegg for skip. Miljøtillegget skal dekke investeringskostnadene for anleggene over den forventede økonomiske levetiden. Miljøtillegget er pt. fastsatt til kr 0,1 og 0,3 for hhv utenriksferger og øvrig skipstrafikk. Unntatt fra tillegget er skip som benytter landstrømanlegg etablert og finansiert av andre enn Oslo Havn KF (Color Line).

Ved positiv investeringsbeslutning for landstrøm til cruise på Filipstad er det ventet at HAV differensierer miljøtillegget mellom hhv. Utenriksferger, cruiseskip og øvrig skipstrafikk. Årsaken er at cruiseskipene har langt høyere effekt- og energibehov enn øvrige skipssegmenter i Oslo Havn. Det gjør landstrømanleggene til cruise dyrere. Det er derfor rimelig at ikke andre skipssegmenter belastes denne investeringen.

Beregningen under viser at anlegget gjennom et miljøtillegg på 0,6 kr/BT gir et bidrag på ca. 5,4 mill kroner i året. Beløpet kan anses som et avdrag på investeringskostnadene og vil gi et bidrag på 54 millioner kroner over en ti års periode.

Miljøtillegg	
Antall brutto tonn - Filipstad	9 055 922,00
Tillegg kr/BT	0,60
Totalt	kr 5 433 553,20

1.3. Tilkoblingsgebyr (driftskostnader)

Tilkoblingsgebyret skal dekke driftskostnadene til anlegget. Driftskostnadene består av en fast del og en variabel del som kun inntreffer når anlegget er i bruk.

Driftskostnadene til et landstrømsanlegg på Filipstad er forventet å være 1,5 prosent av investeringen og utgjør 0,7 millioner per år.

Tilkobling av cruiseskip krever at sakkyndige elektropersonell er tilgjengelig ved tilkobling og frakobling, samt i vaktberedskap. Det er derfor vanlig å belaste skipene med et tilkoblingsgebyr som dekker disse kostnadene. I andre havner i Norge ligger denne på 20 000 kr per anløp.

1.4. Margin på strøm (Renter/diskonteringsrate)

Det er skipene som benytter seg av landstrømstilbudet som vil dekke rente og -avkastningskravet som HAV har på investeringen. Diskonteringsrenten er satt til 6 %.

HAV har beregnet et estimert totalt strømsalg på anleggene på omkring 5,6 mill kWh per år. Det er gjort beregninger på et påslag på 0,5 kr/kWh. Det er utført en sensitivitet på 30 % lavere salg og 30 % høyere salg. Det gir mellom 2 mill kr til 3,6 mill kr for hhv. lavt og høyt scenario. Ved begge scenarier får HAV tilfredsstilt avkastningskravet på 6 %.

INNETEKTER		Case 1 - forventet salg	Case 2 - lavere enn forventet	Case 3 - høyere enn forventet
Miljøtillegg	kr	5 433 553	5 433 553	5 433 553
Margin på strømsalg	kr/år	2 810 995	1 967 697	3 654 294
Totale inntekter	kr/år	8 244 548	7 401 250	9 087 847

1.5. Lønnsomhetsberegning

HAV har foretatt lønnsomhetsberegninger for å finne en modell som gjør anlegget økonomisk bærekraftig innenfor en periode på 10 år ved et lavere kWh-salg enn forventet (30 %).

Lønnsomhetsberegningen har en årlig avkastning på 6 % i tråd med Oslo Havns kommersielle forventninger til investeringer. Høyere strømsalg og større margin på kWh kan øke fortjenesten på anlegget og redusere tilbakebetalingstiden.

Nedenfor er forutsetningene for lønnsomhetsvurderingen.

GENERELL INPUT		Case 1 - forventet salg	Case 2 - lavere enn forventet	Case 3 - høyere enn forventet
Diskonteringsrate	%	6,0 %	6,0 %	6,0 %
Evalueringsperiode	år	10	10	10
Første driftsår	-	2026	2026	2026
MGO-pris	USD/MT	816	816	816
OPEX	% av CAPEX	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Margin	kr/kWh	0,50	0,50	0,50
Ekv- strømpris v/generatorprod.	kr/kWh	2,06	2,06	2,06
Spotpris strøm	kr/kWh	1,07	1,07	1,07
Referanseår spotpris	-	2023	2023	2023
Enova-støtte	kr	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Restverdi ved endt periode	%	0 %	0 %	0 %
Antall bruttotonn		9 055 922,00	9 055 922,00	9 055 922,00
Miljøtillegg	kr/BT	0,60	0,60	0,60
Miljøtillegg gjennomsnitt	kr/anløp	70 566	70 566	70 566
Energi levert	kWh/år	5 621 990	3 935 393	7 308 587
Antall anløp	-	77	77	77

Beregningene viser at ved 30 prosent lavere strømsalg enn forventet, vil anlegget være lønnsomt i løpet 10 år ved diskonteringsrente på 6 %.

OUTPUT		Case 1 - forventet salg	Case 2 - lavere enn forventet	Case 3 - høyere enn forventet
NPV	kr	6 283 705	76 955	12 490 455
Payback period	år	8,5	10,0	7,4
Year paid back	-	2035	2036	2034
CO ₂ -reduksjon	tonn CO ₂ /år	4 236	2 965	5 506
NO _x -reduksjon	tonn NO _x /år	59	42	77
SO _x -reduksjon	tonn SO _x /år	3	2	3

Oppsummering

Den økonomiske modellen er innrettet slik at alle cruiserederiene er med å betale ned investeringen til anlegget, uansett om de benytter det eller ikke. Dette tar bort risikoen ved finansieringen av anlegget og gir gode insentiver til bruk av landstrøm.

Lønnsomhetsvurderingen viser lønnsomhet selv ved 30 % lavere salg enn forventet innenfor 10 års økonomisk levetid ved 6 % rente.

Ved HAVs økonomiske modell ville cruisekipene som benyttet landstrøm i 2023 betalt 1,73 kr per kWh i snitt i tillegg til et tilkoblingsgebyr på 20 000 kr. Prisene ellers i Norge ligger omtrent 2 kr mer per kWh.

Det viser at en modell der alle betaler et miljøtillegg uavhengig av om skipene bruker landstrøm gjør prisen per kWh langt lavere enn andre havner. Nedenfor er en oversikt over prisene i andre havner.

Havn	Pris per kWh
Kristiansand	3,65 kr
Bergen	3,95 kr
Ålesund	3,75 kr

Ettersom Filipstad skal byutvikles før teknisk levetid for anlegget er nådd, er det antatt at anlegget vil ha en restverdi ved opphør av bruk. Restverdien er usikker, men det antas at anlegget vil inneha en 2.håndsverdi og kan selges til en annen havn i Norge eller Europa. Leverandøren har oppgitt teknisk levetid til 25-30 år. Det er også ventet at det vil være en stor etterspørsel etter landstrømanlegg i Europa som følge av FuelEU Maritime som stiller krav til landstrøm i TEN-T havner¹. Enova utfaser også støtteordningen til landstrøm dette året her.

¹ <https://www.offshore-energy.biz/study-eu-must-triple-or-quadruple-installed-shore-power-by-2030/>

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
56/23	Havnestyret	13.12.2023

Arkivsak: 23/206 - 6

Saksbehandler: Heidi Leander Neilson / seksjonssjef plan og miljø

Gjenvinningsterminal for masser - pilot og permanent

**Saken gjelder:**

Oslo by har en utfordring rundt håndtering og gjenvinning av masser. Oslo kommune vil redusere klimagassutslipp i alle sektorer, og etablere sirkulære løsninger for å imøtekomme miljøkrav lokalt, nasjonalt og fra EU.

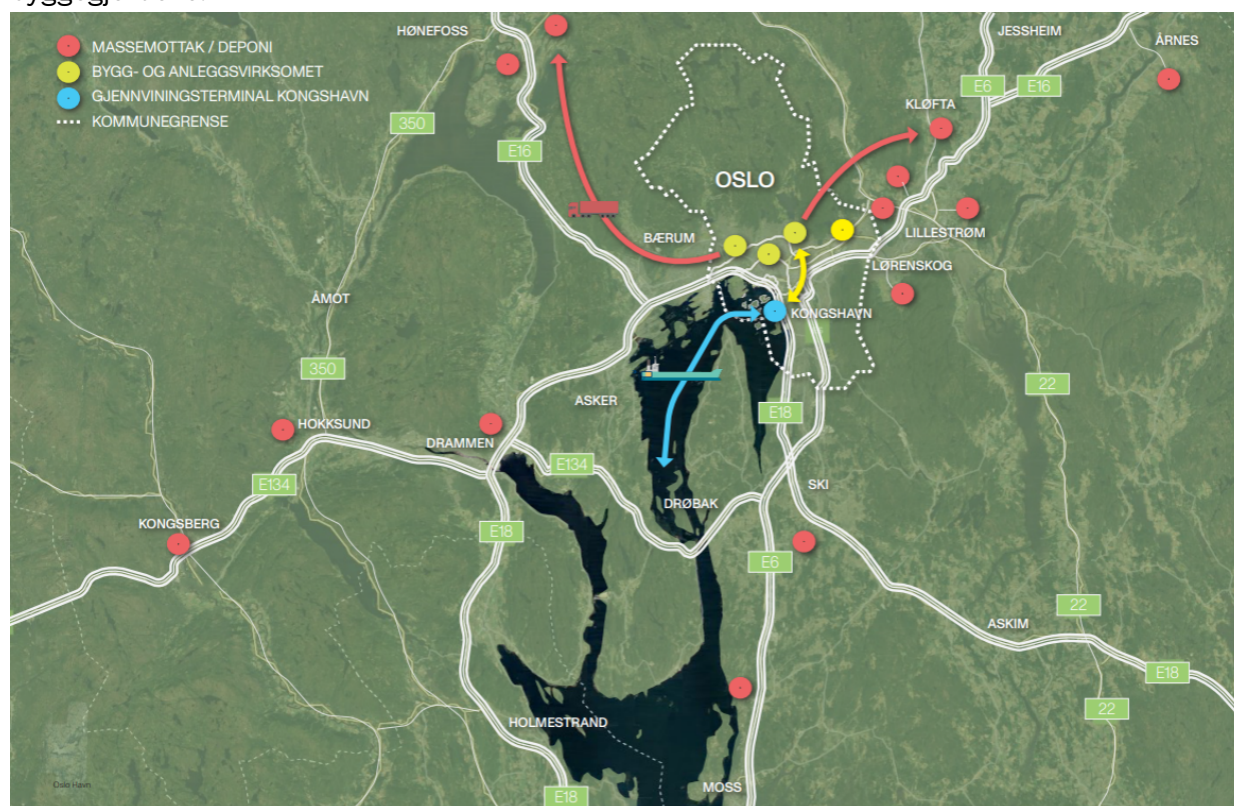
Oslo Havn KF (HAV) får ofte henvendelser fra bygg- og anleggsbransjen (BA), som vil bruke sjøveien til massetransport. HAV har siden 2017 jobbet med etablering av en midlertidig masseterminal. Kun noe inn- og utskipping av masser utføres i dag, men for å få økt gjenvinning og mer bruk av sjøtransport bør en terminal for dette etableres.

Effektiv massehåndtering krever arealer i nærheten av byggeaktiviteten. Kortere avstand gir bedre håndtering, mulig gjenvinning, og reduserte utslipp fra massetransport. HAV vurderer Kongshavn som best skjermet og arealet ligger lengst unna naboer. Arealene egner seg både til en pilot og en permanent løsning for massehåndtering i Oslo.

I 2023 har HAV utført en pilotstudie med støtte fra Grønt Skipsfartsprogram (GSP). Den viser at en gjenvinningsterminal i havna kan etableres i flere faser før en permanent løsning bygges. Dersom det er viktig for byen å komme raskt i gang kan lekterløsninger på Kongshavn brukes. Saken oppsummerer funn fra pilotstudien og anbefaler å etablere en pilot på Kongshavn. HAV sin rolle vil være å leie ut et areal til en privat aktør som skal drive gjenvinningsterminalen, og samle og dele erfaringer.

Masser transporteres ut av byen

I dag er eneste løsning å kjøre massene ut av kommunen til ulike mottak og deponi. Store avstander skaper mye transport med tilhørende utslipp i og rundt Oslo. BA-bransjen ser potensialet for mer gjenvinning, men trenger et egnet areal med faste strukturer nært byggeaktiviteten. Dette kan ikke løses underveis i byggeprosjektene eller innenfor byggegjerdedene.



Kartet viser at utslipp fra massetransport påvirker klima- og luftutslipp langt utover Oslo kommunes grenser. Oslo har ingen terminal for gjenvinning av masser. Den nærmeste er Viken Miljøpark AS (VIMAS) på Fornebu. Den mangler kai og er etablert kun for Fornebubanen.

EU/EØS kommer med innstramming av deponiregelverk fra 2030. Da blir det forbudt å deponere materialer som egner seg for gjenvinning eller annen behandling. Stein og jordmasser er en ikke-fornybare ressurser og bør i stor grad gjenvinnes.

Pilotstudien har tatt utgangspunkt i at dagens masser kjøres ut av byen med en gjennomsnittlig kjørelengde på tretti kilometer ut og tretti kilometer inn. Kartet over viser at avstandene i realiteten er mye lenger. Reduserte avstander og dermed reduserte utslipp kan gi langt større effekt enn det pilotstudien viser. Sammen med Skanska (VIMAS) valgte vi denne kjøreavstanden for å få fram lokale virkninger knyttet til en sentralt plassert gjenvinningsterminal.

5 til 10 millioner tonn inn og ut av Oslo

Pilotstudien viser at det er minst 5 millioner tonn masser i omløp i Oslo hvert år. Noen år er mengden 10 millioner tonn eller mer. Dersom alle rommene inkludert volumene mellom byggene i hele Barcode var fylt med steinmasser ville det utgjort ca. 5 millioner tonn.



På vegne av kommunale og private byggherrer i Oslo fraktes et sted mellom en eller to ganger volumet til Barcode inn og ut av byen hvert år.

Når infrastruktur, skoler, sykehus og boliger bygges, graves enorme volumer med stein og grus opp fra bakken. Det er ikke plass til å oppbevare eller gjenvinne/sortere masser på trange byggeplasser i Oslo. Massene varierer i kvalitet og blir derfor fortløpende fraktet bort i graveperioden. Når byggeperioden starter fraktes høykvalitets byggeråstoff inn igjen til byggeplassen. Slik oppstår Oslos behov for å transportere minst 5 millioner tonn masser inn og ut av byen hvert eneste år.

Hvorfor Kongshavn?

HAV får ofte henvendelser fra BA-bransjen om muligheten for å leie areal med kaikant. Entreprenører ønsker ikke at deres sjåførere skal kaste bort tid i kø. Det er kostbart å transportere masser langt, og behovene for ulike typer masser mellom ulike prosjekter er lite koordinert. Det er behov for en fast struktur, en terminal, som kan ta imot ulike typer masser, utføre noe bearbeiding, og ha tilstrekkelig areal til å samle opp store nok mengder til å fylle skip.

En gjenvinningsterminal vil bidra til last begge veier både på sjø- og landtransport. I dag returnerer lastebiler som transporterer masser ofte tomme fra leveringssteder utenfor Oslo. En gjenvinningsterminal på Kongshavn vil bidra til at lastebiler kan returnere til byggeplassen med kortreist gjenvunnet byggeråstoff.

I dag returnerer bulkskip som leverer tilslagsmaterialer, som sand og grus, til betongprodusentene i Sydhavna tomme tilbake. Med en gjenvinningsterminal kan disse skipene returnere med masser til gjenvinning. Slik dobles kapasitetsutnyttelsen for laster og skip, i tillegg til at transportdistansen på land reduseres.



En annen GSP-pilot har vist potensialet for å etablere batterielektriske bulkskip som kan seile mellom terminaler i Oslofjorden med sand, grus og ulike typer masser.

I dag fraktes masser i Oslo havn fra Regjeringskvartalet til Langøya via en rampe på Filipstad/Hjortnes. På samme lokasjon er det et asfaltverk som får grus og pukk inn med skip. Freset asfalt lastes i skip og fraktes sørover ut Oslofjorden. Alunskifer samles i dag på et midlertidig areal ved Grønlikaia og skipes ut til regionens snart fylte deponi på Langøya.

Filipstad og Grønli skal byutvikles. Det betyr at alle dagens lokasjoner i Oslo havn blir borte. Samtidig bygg- og anleggsprosjekter i Oslo er under planlegging. Pilotstudien peker på mulige synergieffekter og økt sambruk mellom gjenvinningsterminalen, flytting av asfaltverket på

Filipstad, og dagens betongprodusenter i Sydhavna. Kongshavn som er lengst vekk fra naboer peker seg ut som en godt egnet lokasjon for en varig løsning for denne type aktivitet.

20 dekar kan håndtere 500.000 tonn

Oslo kommune har 5-10 millioner tonn masser i omløp hvert år. Studien viser at en godt etablert gjenvinningsterminal i Oslo havn, kan på sikt håndtere nesten 1 million tonn per år. Dersom Oslo i framtiden skal håndtere sine egne masser, vil kommunen trenge et sted mellom 5 til 10 gjenvinningsterminaler i byen.

HAV ønsker å legge til rette for å etablere en pilot sammen med BA-bransjen, gjennom å leie ut et areal på 20 dekar på Kongshavn.

De første to årene estimerer VIMAS at gjenvinningsterminalen kan håndtere 500.000 tonn masser. Noe bearbeides på terminalen og kjøres tilbake til byggeplass, noe samles og fraktes ut på skip, noe kommer inn sjøveien og ut på byggeplass. Slike varestrømmer med masser oppstår først når terminalen er etablert.

Gjennom ulike faser kan terminalen suppleres med flere lekterløsninger som gir bedre lagring og mer kai. Slik kan gjenvinningsterminalen utvides over tid med 20 dekar havneareal.



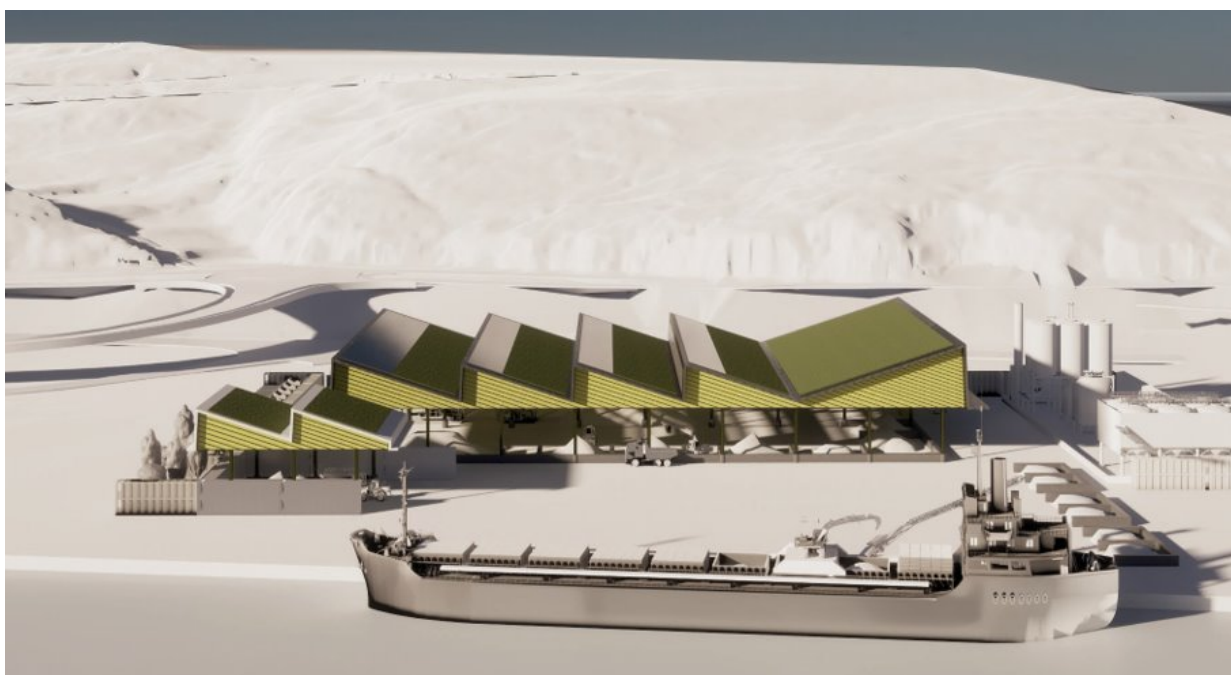
HAV har sammen med VIMAS tegnet en gjenvinningsterminal på Kongshavn. Den kan utvikles og håndtere ulike typer masser over tid. Illustrasjonen viser at asfaltverket på Filipstad kan flyttes til Sydhavna med lekterløsninger.

I leieavtalen for piloten vil HAV stille krav til bruk av sjøtransport og kartlegge gjenvinningsgraden. Målet er å se om BA-bransjen kan tilpasse seg mer bruk av skip og øke grad av gjenvinning av masser. HAV kan ha en omsetningsbasert leie. Det vil si at HAV får betalt for

antall tonn som går ut sjøveien og tilbake til byggeplass med lastebiler. En slik pilot vil gi verdifull innsikt i utviklingen av en sentralt plassert gjenvinningsterminal med tilgang til kaikant.



Midlertidig løsninger vil bruke telt for å redusere støv og støy fra knusing og siling av massene. De første to årene kan gjenvinningsterminalen håndtere 500.000 tonn/år.



En permanent terminal på Kongshavn med ferdig bygget kai, kan håndtere 810.000 tonn/år. Den permanente gjenvinningsterminalen kan ha faste takstrukturer med solceller og bedre design.

Enkel prosessering som knusing og siling kan skje på gjenvinningsterminalen på Kongshavn. Med en gjenvinningsterminal i havna, kan massene skipes til nærliggende anlegg for videre prosessering. Flere fraksjoner vil kreve mer prosessering. Da må massene samles opp i større volum i binger for å fraktes videre med skip.



Bulkskipene som brukes i Oslofjorden i dag er gamle. For å få en beslutning om å investere i nye skip. I en annen GSP pilot er det vurdert om vareeiere kan gå sammen og vise sine lastebehov.

En terminal i havna vil få opp last begge veier, og masser blir til nye varestrømmer sjøveien. Dette krever tilgang til flere arealer i tilknytning til fjorden.

Havneformålet i PBL stopper utviklingen

Havneaktivitet som grenser opp til industri krever dispensasjon fra havneformålet. I tillegg har Plan- og bygningsetaten (PBE) interne retningslinjer for å regulere driften i den bynære havn. Hele Sydhavna er regulert til havneformål.

Aktører som Unicon og Heidelberg på Sjursøya, leverer i dag kortreist ferdigbetong til nullutslippsbyggeplasser i Oslo. De har i dag dispensasjon fra PBE for å drive i Sydhavna.

Skanska søkte i 2019 og 2020 om å etablere en midlertidig masseterminal på Grønlia. PBE avsto søknaden og klagen, og påpekte at området er regulert til byutvikling. HAV vil derfor foreslå å etablere en pilot for gjenvinningsterminalen på Kongshavn innenfor grensen i Sydhavna-reguleringen. Det er forventet at PBE vil kreve at aktøren må søke om dispensasjon.

En gjenvinningsterminal i Oslo havn forutsetter tillatelser fra både Plan- og bygningsetaten og Statsforvalteren. HAV er bekymret for at PBE vil bruke saken til å løfte et forslag om omregulering av hele Sydhavna. Kanskje vil de foreslå at reguleringsformålet bør endres til industri. Dette vil påvirke framdriften og utsette en mulig gjenvinningsterminal på ubestemt tid.

Havnenes formål har gjennomgått betydelige endringer de siste tiårene. Tradisjonelt har havner primært vært sett på som steder for lossing og lasting av varer, men i dag spiller de en mer kompleks rolle. Moderne havner har blitt sentrale knutepunkter i globale forsyningskjeder.

HAV opplever at dagens tolkning av havneformålet iht PBL er en utfordring også for framtidig havneaktivitet knyttet til sirkulære løsninger som krever en viss bearbeiding. Transport av materialer til gjenvinning vil øke, og derfor er det viktig å etablere terminaler der sjøveien tas i bruk.

Stortinget gjorde et anmodningsvedtak 12.1.2023, der Regjeringen blir bedt om å gjennomgå relevant regelverk og utarbeide en tverrsektoriell strategi for massehåndtering i samarbeid med bygge- og anleggsnæringen (BA). Dette viser at nasjonale myndigheter er klar over utfordringen.



På Sjursøya blir skrapjern skipet ut og armeringsjern kommer tilbake. Sand, grus og sement kommer inn til Heidelberg sitt anlegg, blandes og kjøres ut til nullutslippsbyggeplasser i Oslo.

Samfunnsgevinster

Menon har utført beregninger på mulige samfunnsgevinster en gjenvinningsterminal kan ha. Analysen viser at gevinstene akkumuleres over tid i takt med økt mengde masse som håndteres lokalt på gjenvinningsterminalen. Gevinstene er først og fremst knyttet til redusert transport, som igjen gir lavere klimagassutslipp, luftutslipp, mindre støy, kø, ulykker og veislitasje. Beregningene viser at samfunnet har mye å tjene på redusert transport av masser, spesielt fordi transporten skjer inne i byen.

Menons beregninger viser at en gjenvinningsterminal på Kongshavn med en halvering av transportavstanden kombinert med sjøtransport, reduseres transportkostnadene med 45 %, antall tonn km masser reduseres med 70 %, og klimagassutslippene reduseres med 80 % allerede første driftsår.

Kunnskapsdeling og videre kommunikasjon

HAV opplever at framdriften i prosjektet vil bero på om flere beslutningstakere i Oslo kommune vil stille seg bak løsningen. Pilotstudien har lagt vekt på betydningen av kommunikasjon som suksessfaktor for å få gjennomført en pilot i havna.

Kommunikasjonen skal dele kunnskap om en sentralt plassert gjenvinningsterminal. Målrettet og konkret kommunikasjon med beslutningstakere er avgjørende. Pilotstudien synligjør utfordringer, muligheter og barrierer.

HAV har presentert arbeidet for interessenter og støttespillere i ulike fora som; Pilotsamlinger i GSP, Miljøringen, Miljødirektoratet, Næring for klima. I regi av GSP og «Veikart for grønn sjøtransport» har tema og pilotstudien nå fått plass i årlig oppfølgingsmøte i Klima- og miljødepartementet (KLD) i januar 2024.

Kommuneplanens arealdel er ute på høring, med frist 22.12.23. Den viser et engasjement for bedre massehåndtering i Oslo, men det er ikke avsatt noe areal til formålet. Dette viser at det fortsatt er en kommunikasjonsutfordring. Forslag til Kommuneplanens arealdel skriver følgende:

Oslo kommune har ressurser av knust stein som vil rekke i 20-50 år. Oslo kommune har ingen egne ressurser av sand eller grus innenfor kommunens grenser.

- *En god massehåndtering med gjenbruk av eksisterende masser vil hjelpe til å forlenge levetiden på kommunens og regionens naturressurser. Det vil være med å dempe behovet for utvidet masseuttak av råstoffer, og minimere utslipp fra massetransporten. Effekten av gjenbruk av våre ressurser, vil derfor ha en direkte innvirkning på miljøet og økonomien.*
- *Det er høye klimagassutslipp forbundet med massehåndtering, spesielt knyttet til transport av masser. Det stilles derfor også krav om at der det finnes egnet areal skal det settes av areal for lokal massehåndtering i reguleringsplan.*

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Massehåndtering forbindes ofte som støyende og støvende virksomhet. Erfaringsmessig kan dette håndteres godt. PBE har ikke avsatt noe areal til massehåndtering i Kommuneplanens arealdel, som nå er på høring. HAV ønsker å leie ut et areal til en pilot på Kongshavn.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Dersom det etableres en gjenvinningsterminal i Sydhavna skal masser transporteres sjøveien. Det vil på sikt kunne øke inntektene knyttet til havnevederlag per tonn transportert over kai. Gjenvinningsterminalen skal også frakte fraksjoner av masser ut på lastebil fra terminalen. Leieavtalen kan fange opp mulige inntekter fra dette gjennom en omsetningsbasert avtale.

Budsjettmessige forhold:

Dersom HAV skal leie ut et egnet areal på Kongshavn til en pilot, vil leietakere på arealene i dag sies opp. HAV vil sette krav til bruk av sjøtransport, og lekterløsninger må etableres. Ansvar og fordeling av kostnader vil bli tydelig formulert i leieavtalen dersom piloten settes i gang.

Havnedirektørens vurderinger:

Oslo by har en utfordring knyttet til håndtering og gjenvinning av masser, samtidig som kommunen skal redusere klimagassutslipp i alle sektorer og etablere flere sirkulære løsninger. Kort avstand mellom byggeprosjektene og havna reduserer transportkostnader og tilhørende utslipp, og i tillegg er det mulig å få en raskere overgang til elektrisk tungtransport.

HAV ser muligheten for å utvikle en gjenvinningsterminal i flere faser med lekterløsninger på Kongshavn. Dersom byen ønsker det, kan HAV tilrettelegge ved å leie ut et areal til en pilot.

Dersom piloten blir realisert vil det gi nyttig kunnskap og erfaring. En pilotgjennomføring kan gi svar på om utleie av et havneareal til BA-bransjen, kan få opp sirkulære varekjeder og økt bruk av sjøtransport.

Dagens snevre tolkning av havneformålet i PBL er en barriere. Derfor ønsker HAV tydelige føringer og støtte for denne bruken av havnas arealer. Plassering av både midlertidig og permanent gjenvinningsterminal understreker behovet for å beholde Kongshavn som godshavn.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Oslo Havn vil tilrettelegge for etablering av en pilot for gjenvinning av masser på Kongshavn. Piloten innebærer at det leies ut et areal til en privat aktør som drifter gjenvinningsterminalen.
2. Det arbeides videre med planene for å etablere en permanent gjenvinningsterminal for masser på Kongshavn.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
59/23	Havnestyret	13.12.2023

Arkivsak: 22/95 - 9
Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Gods- og passasjerutvikling 3. kvartal 2023, med oppdatert segmentbeskrivelse inkl. inntektseffekter t.o.m. oktober 2023

Saken gjelder:

Denne saken gir en oversikt over gods- og passasjerutviklingen i Oslo havn t.o.m. tredje kvartal 2023, samt en kort sammenligning med Oslofjordhavnene for øvrig. Saken gir videre en oversikt fordelt på de syv forretningsområdene definert i Strategiplan oppdatert t.o.m. oktober.

Godsvolumet etter 3. kvartal 2023 (3,92 mill. tonn) er 446.000 tonn (-10 %) lavere i forhold til samme periode i 2022 (4,37 mill. tonn). Reduksjonen er bredt fordelt: tørrbulk (-77.000 tonn), våtbulk (-83.000 tonn), container (-163.000 tonn) og ro-ro/fergegods (-70.000 tonn). Jern- og stålprodukter har en svak vekst, mens landbruksprodukter har en svak nedgang.

For tørrbulk forklarer reduserte volum av sement og tilslag og redusert utskipping av alunskifer til Langøya mye av volumreduksjonen. For våtbulk kompenseres vekst i biodrivstoff for noe av reduksjonen i oljeprodukter (bl.a. som følge av krav til tilsetning av biodrivstoff fra 2023). Bilimporten har vært svært høy i 2022/2023 - vesentlig over gjennomsnittet fra 2019-2023, og det er først i 3. kvartal 2023 at lave importvolum har slått inn (både i Drammen og Oslo).

For container har europalast i 45' container størst nedgang. For fergegods har traller uten trekkvogn størst nedgang. Disse har stor konkurranseflate mot vegtransport. Tall fra SSB (tab.

11682) viser imidlertid også redusert import med lastebil på ca. 0,7 mill. tonn. Dette tyder ikke på at sjøtransport taper vesentlig mot import/eksport med vegtransport.

Utenriks passasjerutvikling er positiv med en samlet økning på 243.000 passasjerer (+17,1 %) til ca. 1,67 mill. passasjerer, med 196.000 flere fergepassasjerer (+16,4 %) og 47.000 flere cruisepassasjerer (+20,1 %).

Lokal passasjertrafikk med Norled hadde en økning på ca. 260.000 (+14%) fra 2022 til ca. 2,1 mill. passasjerer. Boreal (Øybåtene) hadde en økning på ca. 250.000 passasjerer (+34 %) til 1 mill. passasjerer etter 3. kvartal. Annen lokal passasjertrafikk (Bygdøyfergene, fjordsightseeing, annen charter, e.l.) har ca. 250.000 passasjerer (estimat). Samlet lokal passasjertrafikk etter tredje kvartal er ca. 3,3 mill. mot ca. 2,8 mill. i 2022 (+18 %).

Samlet lokal- og utenriks passasjertrafikk etter tre kvartaler i 2023 er ca. 5,0 mill. passasjerer mot ca. 4,2 mill. i 2022 (+19 %).

Oslofjordhavnene (fra Borg til Kristiansand) har samlet sett en utvikling tilsvarende som Oslo havn med en volumreduksjon på 1,8 mill. tonn (-8,1 %) fra 22,1 til 20,3 mill. tonn. Våtbulk har en samlet vekst på ca. 0,5 mill. tonn (Grenland havn står for veksten), mens tørrbulk har en samlet reduksjon på ca. 1,8 mill. tonn (Grenland havn står for ca. 50 % av reduksjonen) fra 10,8 til 9,0 mill. tonn (-17 %). For annet gods er de samlede endringene mindre (-0,3 mill. tonn), men Oslo havn står for en større andel av reduksjonen (-0,2 mill. tonn).

Tonn/passasjerer (3. kvartal 2022/2023)	2022 (1000)	2023 (1000)	Endring (1000)	Endring (%)
Totalt	4371	3925	-446	-10 %
Container	1229	1066	-163	-13 %
Olje	1323	1270	-83	- 6 %
Annen tørr bulk	1073	996	-77	-7 %
Jern, stål, landbruk	193	195	+2	+1 %
Bil	91	89	-2	-2 %
Fergene gods (ekskl. bil)	377	307	-70	-18 %
Fergene pax (1000)	1196	1392	196	+16 %
Cruise	226	273	47	+20 %
Lokal passasjertrafikk	2800	3300	500	+18 %

Oppdatert situasjonsbeskrivelse per forretningsområde etter oktober måned:

Strategiplan 2022-2040 definerer syv forretningsområder. Beskrivelsene under beskriver utviklingen per forretningsområde, og er oppdatert med tall t.o.m. oktober måned.

- 1. Containertrafikk:** Containersegmentet har hatt en positiv utvikling over lang tid. Mot slutten av 2022 endret bildet seg i negativ retning, en utvikling som har fortsatt i 2023. Sammenlignet med oktober 2022 har vi ca. 36.000 færre teu etter oktober 2023 (-15 %). Reduksjonen fordeler seg på last i alle containertyper, men containertyper forbundet med europalast (spesielt 45') har størst reduksjon (ca. -15.000 teu). Containerlast i 45' container

er typisk i sterk konkurranse med vegtransport fra Europa. Sammenligning med utvikling i lastebiltransport over grensen kan derfor indikere at sjøtransporten taper markedsandeler til vegtransport. Dette synes ikke å være tilfelle, da tall for import med lastebil over grensen viser en reduksjon på ca. 0,7 mill. tonn. Dette tyder på at import fra Europa er relativt sterkere påvirket enn import fra andre verdensdeler. Om svekket norsk kjøpekraft og kronekurs, eller om ringvirkninger av krigen i Ukraina spiller størst rolle, er uklart.

- Personbiler og nyttekjøretøy:** Det ble lastet/losset 37.238 motorkjøretøy de tre første kvartalene av 2023, mot 38.996 i 2022. Det er en nedgang på ca. 4,5 % i enheter og ca. 2 % i vekt. Nedgangen begynte først i august/september, og etter oktober måned er reduksjonen mot samme periode i 2022 -5.400 enheter (-12 %) og -9.500 tonn (-9 %). Etter tredje kvartal tegner det samme bildet seg i Drammen havn, Norges klart største bilhavn. 2022 og 2023 var svært sterke år for bilimport med vesentlig høyere omsetning per kvartal enn i perioden 2019-2023. Reduksjonen på 29,8 % i forhold til gjennomsnitt per kvartal i 2022-2023, oppleves enda sterkere enn en reduksjon på 17,2 % i forhold til gjennomsnitt per kvartal i 2019-2023. Det må antas at dette får følger i bilbransjen, som også forplanter til havnene.
- Annet stykkgoods (inkl. fergegoods):** Annet stykkgoods inkl. fergegoods stod for 443.316 tonn etter oktober 2023, mot 514.530 tonn i 2022. Fergene har en nedgang i godsvolumet på ca. 80.000 tonn sammenlignet med samme periode i 2022, mens annet stykkgoods har hatt en vekst på ca. 8.500 tonn. Reduksjonen med fergene er størst for traller uten trekkvogn. Det knyttes mest til bortfall av Color Carrier, men reduksjonen fordeles på Tyskland og Danmark, og på traller med og uten trekkvogn. Annet stykkgoods utenom fergene hadde en økning på om lag 8.500 tonn. Veksten består mest av økte volumer RDF (avfallsbasert brensel). RDF fra UK stod i 2023 for ca. 55 % av annet stykkgoods mot 40 % i 2022.
- Tørrbukk:** Tørrbukk består av landbruksprodukter, jern- og stålprodukter og annen tørrbukk. Det er en vekst på hhv. 5 og 9 % i landbruks- og jern/stålprodukter etter 10 mnd. (mot 1 % etter tredje kvartal), veksten kommer fra lossing av kornprodukter på Vippetangen i oktober, og er en konsekvens av økt importbehov etter en dårlig kornhøst i Norge. Det ble omlastet 1,03 mill. tonn annen tørrbukk i årets ti første måneder, mot 1,21 mill. tonn i 2022 (- 179.000 tonn, -15 %). Dette skyldes reduserte volum av byggeråstoff (sement og tilslag til betong) samt redusert utskipning av alunskifer til Langøya, mens det var en økning i tilslag til asfalt, vegsalt og pellets i forhold til samme periode 2022.
- Våtbukk:** 1,41 mill. tonn våtbukk ble losset i løpet av årets første 10 mnd., i første halvår 2023, 82.000 tonn mindre enn i samme periode 2022. Reduksjon av 157.000 tonn oljeprodukter kompenseres noe av 75.000 tonn mer bioetanol enn i samme periode i 2022. Det forklares av nye krav til høyere innblanding av biodrivstoff i fossile drivstoff.
- Passasjertrafikk innenriks og utenriks:** Passasjertrafikken etter oktober -23 er i overkant av 5 mill. passasjerer (+19 %). Utenriksfergene (Color Line og DFDS) har ca. 60.000 færre passasjerer enn i 2019-nivå (og ca. 200.000 mer enn i 2022), mens ca. 400.000 passasjerer med Stena Line er borte. Det har vært ca. 60.000 flere cruisepassasjerer enn i 2022 (+23 %),

men 19 færre anløp (og ca. - 1,5 mill. BT) enn i 2022. Det var ca. 600 flere passasjerer per cruيسانløp i 2023 sammenlignet med 2022. Lokalfergene har sterk vekst, både i Nesodden-sambandet (Norled +14 %) og trafikken til øyene (Boreal +34 %), til et nivå på 3,3 mill. passasjerer mot 2,8 mill. i samme periode i 2022 (+18 %).

- Eiendom - bygg og utearealer:** Utleie av eiendomsporteføljen til havnerettede og ikke-havnerettede formål står generelt for ca. 2/3 av driftsinntektene (mens vederlag og tjenestesalg står for ca. 1/3). Ca. 2/3 av eiendomsinntektene kommer fra utleie til såkalte havnerettede formål (leietakere som leier i egenskap av å utføre tjenester som kan knyttes til skipsanløp og lastning/lossing av gods og passasjerer, og over 50 % kommer fra Sydhavna). Det har over tid vært gjort et betydelig arbeid for å justere leieprisene til et høyere nivå, noe som gir svært gode inntektsmessige resultater i 2023 (en utvikling som vil fortsette til alle leieforhold er justerte). Per oktober -23 ligger driftsinntektene (vederlag og leie) ca. kr. 48 mill. over 2022-nivå. Ca. kr. 33 mill. av disse kommer fra økte inntekter fra utleie av areal og bygg på kontrakt, mens resten kommer fra omsetningsbasert vederlag og parkering.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Budsjettmessige forhold:

Regnskapstall per oktober 2023 viser økte driftsinntekter (vederlag og leieinntekter) på ca. 48 mill. (fra 348 mill. i 2022 til 396 mill. i 2023). Klart største økninger kommer fra utleie av areal og bygg (+33 mill.) og passasjervederlag (+6 mill.). Mange leiekontrakter ble reforhandlet i 2022 med effekt fra 2023. Tilsvarende vil mange kontrakter reforhandles i 2023 få effekt i 2024. Så gjenstår det noen kontrakter for reforhandling i 2024 som vil få effekt i 2025.

For andre vederlag legges det til grunn at inntekter fra utenriks passasjertrafikk vil øke i 2024 (gitt samme volum) som følge av prisendringer. Veksten fra andre vederlag har vært mindre i 2023 (men ikke negativ) til tross for reduserte volum. Det er imidlertid grunn til å anta økte volum i 2024, noe som også vil øke driftsinntektene med ca. kr. 10 per tonn volumøkning.

Samlet gir dette grunn for en forventning om økte driftsinntekter også i 2024.

Havnedirektørens vurderinger:

Den økonomiske situasjonen i og utenfor Norge påvirker volum og volumsammensetning i Oslo havn. Det forventes ikke en utvikling ut året som kompenserer for den negative godsutviklingen. Det ligger an til et totalvolum for 2023 i underkant av 5,2 mill. tonn. Det er på nivå med 2009 etter finanskrisen i 2008, og på nivå med 1990-1992 etter bankkrisen. Om utviklingen i 2023 er begynnelsen på en mer langvarig økonomisk krise, hvor sammensatt den er og av hva, og hvordan den eventuelt slår ut i Norge og i Oslo havn, er usikkert. Valutakurs, renteutvikling og geopolitisk uro har mange uforutsigbare konsekvenser for utviklingen i transportbehov.

Mens årene 2020-2022 var preget av å håndtere mer kortsiktige effekter av pandemi og krigsutbrudd, kan andre forhold ha større effekt mht. hvor lang og dyp en økonomisk bølgedal evt. vil bli og hvordan den påvirker utviklingen i og effektene for norsk økonomi og for Oslo havn. De-globaliseringstendenser, økt proteksjonisme og endrede handelsmønstre, råvaremangel, energiavhengighet og -kostnader, gjeldssituasjon og renteutvikling hos viktige handelspartnere, etc., har potensial til å sette varige spor også i transportbehovet som avledes til Oslo havn.

Når volumene i Oslo havn synes å bli 5,1-5,2 mill. tonn i 2023 og vi fremdeles ikke har en *kriseforståelse*, så er det kanskje grunn til å reflektere over det. Når det er sagt, er det flere grunner til å tro på godsvekst i 2024 selv om de generelle konjunktorene ikke er positive. Delvis fordi betongproduksjonen hos Heidelberg Materials er gjenopptatt med høyere kapasitet enn før, delvis fordi byggingen av Hammersborgtunnelen innebærer utskipping av alunskifer til Langøya, delvis fordi produksjonen av pellets utenfor Kongsvinger synes å være mer stabil, delvis fordi det ble en dårlig kornhøst i 2023 som innebærer mer import i 2024, delvis fordi flere store lokale byggeprosjekter kommer inn i en fase med behov for byggematerialer (asfalt, betong, sement, jern, etc.). Dersom den økonomiske utviklingen i tillegg endrer seg i positiv retning i 2024, kan det bli en høy godsvekst. Lite tyder imidlertid på en slik optimistisk utvikling per i dag. En mer edruelig forventning er at punktene over kan bidra til å hente inn deler av godstapet i 2023.

I motsetning til godsutviklingen, er passasjerutviklingen i Oslo havn positiv. Spesielt utenriks passasjertrafikk genererer inntekt for Oslo Havn. Den konkurrerer om passasjergrunnlag og passasjerenes ferie- og reisebudsjett, og om bedriftenes konferansebudsjett. Hvordan disse påvirkes av den økonomiske situasjonen er usikkert. Det synes imidlertid som cruiseaktiviteten i 2024 vil holde seg på et høyt nivå, og det synes å råde en oppfatning av at utenriksfergene beholder sin attraksjon også i dårligere økonomiske tider. Vi legger derfor til grunn at 2024 ikke vil påvirkes nevneverdig negativt mht. utenriks passasjertrafikk.

Samlet sett forventes det vekst i driftsinntektene fra havnevirksomhet også i 2024, også med moderate til lave forventninger om gods- og passasjervekst.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
kommersiell direktør

