

ÅRSRAPPORT 2018

MOT EN UTSLIPPSFRI HAVN



OSLO HAVN
PORT OF OSLO

INNHOLD

Vil bli nullutslipp containerterminal	Side 4
Fremtidig nullutslippshavn – ny handlingsplan	6
Roser Oslo havns miljøarbeid	8
4 på havna • Bidrar til miljøvennlig havnedrift	10
Et grønt skifte ved kaikanten	12
Miljøvennlig overfart	14
Nesoddbåtene blir elektriske	15
Tidenes containerrekord i Oslo	16
Mer frukt og grønt sjøveien til Oslo	18
From Wolfsburg with love	20
Oslo havn 2018	24
Nye gleder i sjøkanten	26
De bor i begivenhetenes sentrum	30
Havnepromenaden før og nå	32
Havnelangs 2018	34
Årsberetning 2018	36
Styreleders beretning	38
Regnskap 2018	40

REDAKSJONEN
Oslo Havn:
Havnedirektør Ingvar M. Mathisen
Kommunikasjonssjef Siv Ellen Omland
Kommunikasjonsrådgiver Trude Thingelstad

Design og redaksjonell bistand: WergelandApenes
Foto på forsiden: Geir Anders Rybakken Ørslien

BLI MED PÅ EN SPENNENDE SEILAS GJENNOM 2018

Oslo Havn KF har hatt et begivenhetsrikt år, som vi er glade for å dele med deg i denne årsrapporten. Som havnedirektør er jeg opptatt av å legge til rette for vekst og mer transport på sjø, samtidig som klima- og miljøutslippene skal ned.

Oslo er en av Europas mest ambisiøse og handlekraftige byer innen miljø og klima. Som europeisk miljøhovedstad i 2019 har Oslo tatt på seg ledertrøyen i den grønne omstillingen. Oslo kommune og Oslo Havn KF har betydelig mer ambisiøse mål for å redusere klima- og miljøutslipp enn hva man ser på nasjonalt nivå, noe som er reflektert i handlingsplanen, eller «Oslo havn som nullutslippshavn» som dokumentet formelt heter.

Det har vært et mål for utarbeidelsen av handlingsplanen at denne skal gi politikere og andre aktuelle aktører, god og for-svarlig informasjon om det miljømessige handlingsrommet for havnevirksomheten. Handlingsplanen ble vedtatt av havnestyret, byrådet og bystyret i Oslo. Oslo Havn KF er godt i gang med å forberede fremtidens havn for gamle og nye kunder, som vil være med på bærekraftige løsninger.

Når hovedstaden vokser, har byen behov for økte mengder med varer og bygningsmaterialer - og mer sjøtransport. I 2018 oppnådde vi en betydelig vekst i containere (14 %), særlig fra Europa. Meste-parten av godset ville ellers ankommet Norge på lastebil. I april i fjor ble en ny containerrute fra Klaipeda via Gdynia til Oslo åpnet.

Fra havna når varene ut til halvparten av Norges befolkning på under tre timer. Vi vet også at sjøtransporten forurensrer betraktelig mindre enn alle andre transportformer. Ett containerskip tilsvare 400 lastebiler på veien gjennom Europa. Kortreiste varer sjøveien er derfor den beste transportformen. Som hovedstad må også Oslo ha sikker tilgang til forsyninger og en havn med god beredskap.

Oslo Havn KF bidrar til å utvikle en attraktiv havnepromenade, samt god byutvikling gjennom vårt datterselskap HAV Eiendom AS. Ønsket er å gjøre byen attraktiv og legge til rette for både befolkningens og de besøkendes behov. Områdene langs sjøen omdannes til boliger, næringsbygg, kulturbygg, parker, bade-plasser og en havnepromenade med restauranter og båttrafikk – vi er stolte over at vi kan bidra til å gjøre Oslo til en mer

attraktiv by å bo, jobbe eller besøke. Her kan du lese mer om hva Norges største havn gjorde i 2018 for å oppfylle virksomhetens mål. Følg frukten og el-bilene sjøveien, bli med til det nye Bekkelagsbadet, besøk student-boligene i Bjørvika, og ta en tur på havnepromenaden under Havnelangs. God seilas.



Havnedirektør
Ingvar. M. Mathisen

Frem mot 2030 er målet at 50 prosent mer gods og 40 prosent flere passasjerer skal komme sjøveien. Samtidig skal havna ha redusert klimautslippene med 85 prosent.

OSLO HAVN KFS MÅL ER Å LEGGE TIL RETTE FOR:

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

Foto: Espen Braata

Styreleder Roger Schjerva i Oslo havn og markedssjef Maiken Solemdal i Yilport gleder seg over at miljøtilskuddet bidrar til nye el-trucker. Foto: Bo Mathisen.

Hun legger til at det viktigste miljøtiltaket fortsatt er å flytte gods fra vei til sjø.

Trenger flere søkere

Ifølge handlingsplanen «Oslo havn som nullutslippshavn» skal havna redusere klimautslippene med 85 prosent innen 2030.

- Jeg håper at kunder og andre operatører i havna søker om miljøtilskudd neste år. Vi trenger søknader fra flere som vil redusere utslipp og introdusere nullutslippsteknologi, sier styreleder Roger Schjerva.

Havnestyret har også for 2019 bevilget penger til miljøtilskuddet. Kunder, underleverandører og andre operatører i havna kan søke om støtte til små og store tiltak som bidrar til utslippsreduksjon. Søker må beskrive hvordan virksomheten vil oppnå forventet miljøgevinst. Det kan være gjennom energibesparelser og tiltak som reduserer lokal luftforurensning og klimagassutslipp. Oslo Havn KF mottar gjerne søknader som viser hvordan kundene vil redusere utslipp ved omlasting av gods og passasjerer, eller bedre arealproduktivitet og effektivitet innenfor det geografiske området Oslo havn.

FAKTA OSLO HAVN KFs MILJØTILSKUDD

- Tilskuddet skal støtte tiltak som bidrar til miljøgevinst, reduserer utslipp og stimulerer til nullutslippsløsninger på land- og sjøsiden
- Målgruppen er alle aktører som driver virksomhet i Oslo havn
- Se retningslinjer for tilskuddet på www.oslohavn.no

FAKTA OM OSLO HAVN OG MILJØUTSLIPP

- Oslo havn står for 4 prosent av CO₂-utslippene i Oslo kommune, 55.000 tonn CO₂ per år.
- De største utslippene kommer fra utenriksfergene (40 prosent av klimagassutslippene), landaktivitet knyttet til lasthåndtering og transport på havneområdet (14 prosent) og lokalfergene (12 prosent)
- Oslo kommune har som mål å redusere klimagassutslippene med 95 prosent i 2030, mens det nasjonale målet er 40 prosent reduksjon samme år.

Kilde: Oslo havn som nullutslippshavn, Oslo kommune.

VIL BLI NULLUTSLIPP CONTAINERTERMINAL

Yilport, som driver Oslos containerterminal, får inntil 1,8 millioner kroner i miljøtilskudd fra Oslo havn. Ambisjonen er å bli nullutslippsterminal.

TEKST: Siv Ellen Omland **FOTO:** Bo Mathisen

Samtidig kan flere operatører i havna nå søke om miljøtilskudd, og bidra til å oppnå målene i Oslo kommunes handlingsplan for nullutslipp, som ble godkjent i november 2018.

– Miljøtilskuddet er ett av mange virkemidler for å virkeliggjøre byens ambisjon om en nullutslippshavn. Oslo Havn KF må jobbe godt sammen med kundene. Det er hos kundene meste parten av havneaktiviteten skjer. Jeg er glad for at Oslo Havn KF nå kan bidra til at Yilport får kjøpe el-trucker. Tiltaket alene

reduserer CO₂ utslippene med nesten 35 000 kg årlig og NO_x-utslippene med over 900 kg, sier styreleder Roger Schjerva i Oslo Havn KF.

Ambisjonen kan bli virkelig

Markedssjef Maiken Solemdal i Yilport Oslo Terminal Investments AS er glad for at tilskuddet muliggjør kjøpet av seks nye el-trucker, som skal erstatte dieseldrevne maskiner. – Målet er å bli nullutslippsterminal. Vi tar steg for steg. Yilport er på god vei til å klare det, og ønsker å være i front i denne utviklingen. Vi har allerede el-kraner. Nå får vi el-trucker. Neste skritt er el-traktorer. Deretter gjenstår det å få el-Reach stacker. Det er et kjøretøy som løfter containere. El-teknologien for dette kjøretøyet er ikke på markedet ennå, men jeg har stor tro på at teknologien kommer. Da er vi en nullutslippsterminal, sier Maiken Solemdal.



Foto: Espen Braata



Foto: Geir Anders Rybakken Ørslie



Samtlige aktører i havna må nå jobbe for å kutte klima-utslipp, sa Kjetil Lund, byråd for næring og eierskap da handlingsplanen ble lansert

Foto: Sturlason

FREMTIDIG NULLUTSLIPPSHAVN – NY HANDLINGSPLAN

Oslo havn skal bli en nullutslippshavn på sikt. Det er ambisjonen i handlingsplanen som byrådet i Oslo vedtok i november 2018. For første gang innlemmes sjøfarten i Oslos klimaregnskap.

Byrådets ambisjon er 85 prosent reduksjon av klimautslipp i havna innen 2030. På sikt skal havna bli utslippsfri. Skip som anløper Oslo havn skal benytte nullutslippsteknologi i fremtiden. Samtlige aktører i havna må være bevisste på å kutte klima-utslipp, sa daværende byråd for næring og eierskap, Kjetil Lund da planen ble lagt frem. Han mener handlingsplanen er ambisiøs, og krever vilje og handlekraft fra alle involverte. – Et viktig klimatiltak er å flytte gods fra vei til sjø. Godstransport til sjøs forurensner mindre enn andre transportformer. En moderne, miljøvennlig og effektiv havn er derfor et viktig klimatiltak, sa Kjetil Lund.

Utenlandsfergene får landstrøm

Stena Line har klargjort sitt skip som går mellom Oslo og Fredrikshavn for landstrøm. DFDS, som seiler til København, vil gjøre sine to skip klare i januar 2019 og 2020. Color Line cruiseferger til Kiel har hatt landstrøm til kai siden 2011. Det nye landstrømanlegget på Vippetangen sto ferdig ved årsskiftet 2018/2019. Se egen reportasje.

Oslo Havn KF er pådriver

Styreleder Roger Schjerva i Oslo Havn KF sier at foretaket har ambisiøse klimamål. – Vi er glade for handlingsplanen, og trenger den politiske støtten for å få kunder til å investere i fremtidens nullutslippsteknologi. Vi må nå målet i samarbeid med våre kunder og politikerne. Det tror jeg at vi klarer, sier Roger Schjerva.

Havnedirektør Ingvar M. Mathisen sier at Oslo Havn KF i flere år har jobbet systematisk med å få ned klimautslippene, og er enig i at den politiske viljen er nødvendig for å nå de ambisiøse målene.

– Oslo Havn KF var den første havna i Europa som i 2013 kartla de samlede utslippene i hele havna, og ikke bare i egen virksomhet. I 2003 lanserte vi verdens første, stillegående, elektriske kraner, som produserer strøm. Vi skal være en foregangshavn som tilrettelegger for utslippsfrie løsninger. Slik vil vi også tiltrekke oss de beste kundene, de som aktivt vil jobbe for vekst med lavere utslipp, sier havnedirektøren.

Kartlegging og tiltak

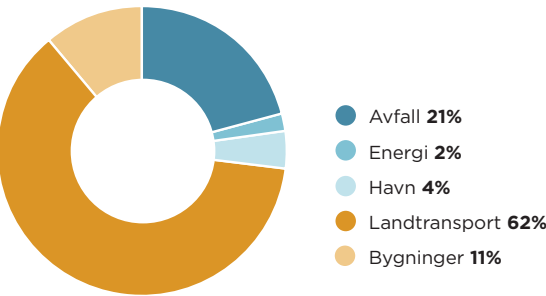
Det kan være realistisk å kutte klimautslipp med 85 prosent innen 2030. Det kan gjøres ved å kutte utslippene fra utenriksfergene (fem fartøy) og lokalfergene (10 fartøy), og samtidig gjøre aktiviteten på havneområdene utslippsfri.

Handlingsplanen inneholder en grundig kartlegging av utslippskildene og kommer med konkrete tiltak. Ett funn er at cruiseskipene gir relativt små klimautslipp, men har mer lokale utslipp i sommerhalvåret. Utenlandsfergene og lokalfergene står for hele 50 prosent av CO2 utslippene i Oslo havn.

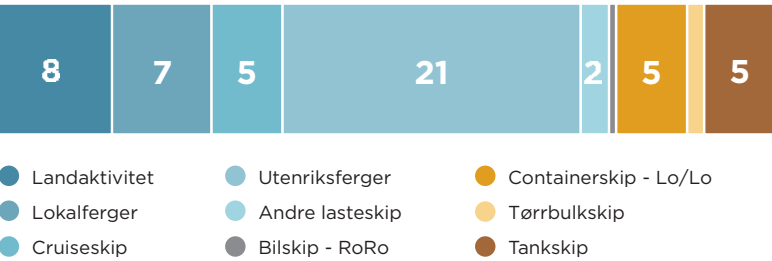
DE MEST EFFEKTIVE TILTAKENE FOR Å REDUSERE KLIMAUTSLIPPENE ER:

- Krav om bruk av landstrøm, som ikke bare kutter CO2, men også utslipp av svovel, NOx og partikler.
- 15 skip kan halvere utslippene i havna
- Handlingsplanen setter krav til utenlandsfergene om utslippsfri inn- og utseiling innen 2025
- Utslippsfri drift av Nesoddbåtene 2018/19
- Utslippsfri drift av Ruters hurtigbåtløp
- Utslippsfri aktivitet ved håndtering av varer og last ved Oslo havn
- Miljøgebyrer og miljørabatter som premierer skip med lave utslipp

Fordeling av klimagassutslipp i Oslo per sektor (tusen tonnCO₂/år)



Fordeling av klimagasser pr skipssegment (tusen tonnCO₂/år) innad i Oslo Havn



Kilde: Oslo havn som nullutslippshavn. Oslo kommune.

ROSER OSLO HAVNS MILJØARBEID

Oslo Havn KF fikk fornyet sertifikat for god miljøledelse i 2018, og viser høy miljøstandard.

TEKST: Trude Thingelstad

Oslo er Norges eneste havn som er sertifisert etter den nye miljøstandarden ISO 14001:2015, og ble første miljøsertifiserte havn i Norge i 2001.

Sammen med havnens kunder er Oslo Havn KF en pådriver for framtidens nullutslippshavn. Havn og sjøtransport er en viktig del av byens klimaløsninger, og for bærekraftig vekst i Oslo.

Ett containerskip til Oslo erstatter 400 semitrailere på veien opp fra kontinentet. Det halverer utslippene fra transporten. Når gods flyttes fra vei til sjø, gjennom en effektiv havn, reduseres alle typer utslipp fra transporten.

– Vi jobber hver dag for å redusere utslipp til luft, vann og grunn. Havna skal være ren og ryddig. Oslo Havn KF og havnas kunder jobber for å redusere driftskostnader og utslipp,



Foto: Bård Gudim

og innfase ny teknologi. Sammen sørger vi for at gods og varer fraktes kollektivt sjøveien helt fram til Oslo og Østlandsområdet som er i sterk vekst, forteller miljøsjef Heidi Neilson.

Kontinuerlig forbedring

Miljøstandarden ISO 14001:2015 vektlegger resultater og kontinuierlig forbedring.

– Revisorene berømmet Oslo Havn KF for å identifisere, og følge opp vesentlige miljøfaktorer, både internt og eksternt. Det krever gode prosesser og helhetlig tenkning. Tiltak for en mer miljøvennlig havn – fra landstrøm og elektrifisering til sortering av avfall og avløpsvannsløsning for cruiseskip fremheves. ISO sertifiseringen viser at miljøarbeidet er godt forankret hos toppledelsen, sier miljøsjef Heidi Neilson.

Flere følger miljøstandard

Flere etater i Oslo kommune er ISO 14001 sertifisert og flere havner i Europa følger samme miljøstandard.

– Det inspirerer i vårt videre arbeid som en sentral del av byens klimasatsing og det grønne skiftet, sier miljøsjef Heidi Neilson.

OSLO HAVN ER NÆR FOSSILFRI

Oslo Havn KFs biler og båter har siden oktober 2018 brukt elektrisitet og sertifisert biodrivstoff. Virksomheten har kun én bensinbil og en oljefyr til utfasing.

Vi nærmer oss målet om å bli utslippsfri. Elektrisk er vårt førstevalg når det er mulig. Verktøy og utstyr byttes forløpende ut med miljøvennlige alternativer. Oslo Havn KF er en pådriver for smart energi- og ressursbruk, overfor våre kunder og leverandører.

– God forankring hos toppledelsen og god kommunikasjon er viktig for at sertifiseringen blir vellykket, sier miljøsjef Heidi Neilson.



Foto: Klaus Sandvik

Fergene kobler seg sømløst til strømmettet ved hjelp av kabelkranen. Den har en høyspentkabel på 11 kV. Dieseldrevne motorer om bord kobles fra, og fergene får ren strømemergi.

BIDRAR TIL MER MILJØ- VENNLIG HAVNEDRIFT

Aktørene i Oslo havn er proaktive for å bidra til lavere utslipp. Her får du møte fire aktører som har tatt grep i 2018 og som har ambisiøse planer for 2019.



Lars Erik Marcussen - Befraktningsleder i HeidelbergCement

Hva er deres funksjon i Oslo havn?

– HeidelbergCement frakter årlig rundt 750 000 tonn bulkmasser inn over Oslo havn. Via Norcem siloterminal på Sjursøya forsyner vi Oslo og omegn. Norbetong bearbeider sement, grus og sand til betong som kjøres ut fra Sjursøya til byggeplasser i sentrale Oslo. NorStone frakter grus og pukk som losses flere steder i Oslo og som går inn i vei- og jernbanebygging. Våre varer produseres i Norge og fraktes sjøveien.

Hva har dere gjort i 2018 for å bidra til lavere utslipp?

– I 2018 startet vi arbeidet med å forberede skipene våre for landstrøm. Vi installerer egne landstrømanlegg i Brevik og Slemmestad, som vil bidra til lavere totale utslipp når disse tas i bruk. Norcem opererer to LNG-drevne sementskip, moderne og drivstoffeffektive skip som slipper ut betydelig mindre CO2 enn tidligere skip.

Hvilke planer har dere for 2019?

– I 2019 fortsetter vi satsningen på landstrøm for å få ned totale utslipp og redusere lokal støy. I samarbeid med norske rederi legger vi planer for en overgang til nye fartøy og teknologi for nullutslipp. Vi arbeider aktivt for karbonfangst ved vår fabrikk i Brevik, og vi samarbeider videre med Oslo Havn KF om mer effektiv og miljøvennlig godstransport sjøveien inn til Norges største by.

Thorbjørn Werner - Key Account Manager i Bring

Hva er deres funksjon i Oslo havn?

– Bring har en speditørterminal på Oslo havn. Vi lossar importcontainere og laster eksportcontainere, har depot for tomme containere og en omlastingsterminal for fisk.

Hva har dere gjort i 2018 for å bidra til lavere utslipp?

– Fra før er alle trucker som går inne og på rampe blitt elektriske, i 2018 har vi bestilt den første el-trucken ute. Vi har overført transportkontoret fra Oslo havn til Berger i Skedsmo. Vi har fjernet alt som er av fraktbrev og andre papirer, slik at alt er elektronisk. Og har spart ett tonn kopipapir i året.

Hvilke planer har dere for 2019?

– Planene for 2019 er å fortsette utfasing av dieseltrucker. Dette går i det tempoet som er satt tidligere, med én truck pr år. Vi har terminaltraktorer og stortrucker, her er det ikke mulig å anskaffe elektrisk ennå, men det finnes hybrid på stortrucker. Vi følger med og er oppdatert så fort nye ting skjer.



Lars-Martin Vikor - Daglig leder i Maritime Truck

Hva er deres funksjon i Oslo havn?

– I dag har vi 12 terminaltraktorer og sju gaffeltrucker som er i bruk i Oslo havn. Alle disse har dieselmotorer. Kunder som benytter seg av våre tjenester i Oslo Havn er: Yilport, Bring, G.C Rieber Salt, Green Carrier/Saltimport, BMC, HMM, OSS, Seafront, European Cruise Service (ved cruiseanløp) og AWCO (ved cruiseanløp). Vi har i tillegg kunder utenfor havnen som f.eks. Alnabru-terminalen, Norges varemesse osv. I dag leier vi ut maskiner og mannskaper til alle disse kundene.

Hva har dere gjort i 2018 for å bidra til lavere utslipp?

– Vi ser kontinuerlig på utslippsfrie løsninger. I dag er dette veldig kostbart. Først og fremst fordi det ikke er noen masseproduksjon av disse maskinene. Vi har i 2018 startet et samarbeid med Kalmar, som lanserer sin første fullelektriske terminaltraktor i juli 2019.

Hvilke planer har dere for 2019?

– Vi håper å ha den første europeiske prototypen hos oss i fjerde kvartal 2019. Denne vil gå som testmaskin i Oslo havn for videreutvikling av maskinen. Frem til det vil en av våre Kalmar-maskiner bli utstyrt med måleinstrumenter som kartlegger kjøremønster, effektiv kjøretid, vekt på last osv. Dette blir analysert på fabrikken for å hjelpe til med utviklingen av den elektriske prototypen. Gaffeltrucker vil vi bytte til elektrisk når det finnes gode nok løsninger.



Helge Otto Mathisen - Konserndirektør Kommunikasjon og Samfunnskontakt, Color Line

Hva er deres funksjon i Oslo havn?

– Color Line er det eneste selskapet i den internasjonale passasjer- og godstransporten mellom Norge og utlandet med norsk eierskap, norsk hovedkontor og skip med norsk flagg. Rederiet er Oslo Havn KF sin største kunde med årlig over 1,1 millioner passasjer årlig på de to cruise-skipene Color Fantasy og Color Magic, og bidrar til å styrke kultur- og reiselivet i Oslo med i underkant av en halv million utenlandske reisende. Fra januar 2019 setter vi inn et nyinnkjøpt fraktskip på ruten Oslo – Kiel. Med kjøpet av M/S Color Carrier styrker Color Line frakt som forretningsområde. Det nyinnkjøpte ro-ro skipet flytter last tilsvarende 36 000 trailere årlig fra vei til sjø og bane.

Hva har dere gjort i 2018 for å bidra til lavere utslipp?

– Sammen med Oslo Havn KF og virkemiddelapparatet etablerte Color Line høyspent landstrøm i 2011 som de første i Norge. I 2018 besluttet vi å investere i elektriske kjeler for oppvarming av vann ved hjelp av landstrømanlegget for Color Fantasy og Color Magic.

Hvilke planer har dere for 2019?

– I 2019 vil vi installere elektrisk oppvarming av kjelene (store varmtvannsberedere) om bord på Color Fantasy. Målet om 0-utslipp vil med det være et stort skritt nærmere. Med tilsvarende installasjon som planlegges også på Color Magic vil Color Lines store cruiseskip være utslippsfrie når de ligger i Oslo havn.

ET GRØNT SKIFTE VED KAIKANTEN

Landstrømanlegget til Oslo Havn KF er et viktig steg på veien til å oppfylle miljøambisjoner i verdenstoppen.

TEKST OG FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

Hvis du ser for deg eksosen fra 1300 fossilbiler som går i normal trafikk et helt år, ser du hvor mye utslipp det nye landstrømanlegget på Vippetangen sparer byen for.

Selv om sjøveien er en langt mer miljøvennlig transportmetode enn de landbaserte veiene, trenger passasjerfergene fra Stena Line og DFDS mye strøm når de ligger til kai i Oslo. Den har de til nå laget selv, ved hjelp av dieseldrevne hjelpemotorer. Nå er den tiden snart forbi.

Ildsjeler

For i desember 2018 sto en ny installasjon klar ved Skur 41 nær fergeterminalen: En grå og oransje kube med grønne lyspunkter på sidene og sittebenker på endevæggen. Dette er den mest synlige delen av landstrømanlegget for de som til daglig ferdes langs Akershusstranda.

Borte ved revierkaia, helt inntil fergene som ligger til kai, står den andre delen – en kabelkran som lar fergene koble seg sømløst til strømmettet via en høyspentkabel. Effekten er nær 60 ganger kraftigere enn dagens hurtigladere for elbiler – siden fergenes effektbehov er på hele 2-3 MW. Til nå har dette krevd rundt 1420 tonn diesel hvert år.

– Landstrøm er blant løsningene som drar shipping i riktig retning, sier Heidi Neilson, miljøsjef i Oslo Havn KF – og en av ildsjelene som lenge har stått på for å realisere dette prosjektet.

Enova-støtte

Landstrømanlegget har kostet 17 millioner kroner, og 8 av disse er kommet som støtte fra Enova SF. Stena Saga ble bygget om og klargjort for landstrøm til åpningen i januar 2019, mens DFDS da hadde ett skip i dokk for ombygging – og ett som blir klart for landstrøm i 2020. Da vil alle de tre passasjerfergene på Vippetangen kunne ligge til kai med en grønn fremtidsløsning plugget inn.

– Dette anlegget er et viktig skritt på veien mot å nå de ambisiøse målene vi har i nullutslippsplanen om å kutte utslippene i havna med hele 85 prosent innen 2030. Dette er blant de mest ambisiøse klimaplanene noen havn i verden har forpliktet seg til, konstaterer havnedirektør Ingvar M. Mathisen.



- Dette anlegget er et viktig skritt på veien mot å nå de ambisiøse målene vi har i nullutslippsplanen om å kutte utslippene i havna med hele 85 prosent innen 2030, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen i Oslo Havn KF.



2 361 884 PASSASJERER MED UTENRIKSFERGER I 2018

FAKTA LANDSTRØMANLEGGET PÅ VIPPETANGEN

- Oslo havn skal bli nullutslippshavn, ved å redusere CO2-utslippene med 85% innen 2030.
- Det nye landstrømanlegget gir årlige utslippskutt på 14 tonn nitrogenoksid (NOx) og 2 300 tonn CO2.
- Color Lines ferger ved Hjortneskaia er allerede på landstrøm. På Vippetangen vil tre skip fra DFDS og Stena Line kobles til.
- Når fergene er koblet til strøm mens de ligger til kai i Oslo, tilsvarener energiforbruket nesten 400 boliger årlig.
- Landstrømanlegget på Vippetangen har kostet 17 millioner kroner. Enova har gitt om lag 8 millioner i støtte.

Tester metanol

Og hos fergereideriet Stena Line er Johan Edelman glad for å ha bidratt. Han er Trade Director for Stena Lines linje Oslo - Frederikshavn, som trafikkeres av skipet som etterhvert er blitt en folkekjær institusjon i havna: Stena Saga, bygget i 1981 – og nå bygget om for å drives på landstrøm i Oslo.

– Bærekraft er en viktig del av Stena Lines strategi, og vi driver en rekke ulike bærekraftprosjekter for å minske vår påvirkning på miljøet. For eksempel tester vi allerede metanol som alternativt drivstoff på vår ferge mellom Göteborg og Kiel, og vi har nettopp startet et pilotprosjekt med batteridrift på linjen mellom Göteborg og Fredrikshavn, som på sikt skal bli 100 prosent elektrisk, forteller Edelman.

Han legger ikke skjul på at en investering som den rederiet nå har gjort for å klargjøre Stena Saga for landstrøm, er lettere å regne hjem på nyere tonnasje. Samtidig er passasjertrafikken på Stena Saga økende, og rederiet ser at hun vil gå i fast trafikk i mange år videre.

– Fantastisk godt samarbeid

– Vi er glade for å kunne koble Stena Saga på landstrømmettet når skipet ligger til kai i Oslo, dette er et naturlig steg videre i vårt arbeid for økt bærekraft. Stena Saga blir det 14. fartøyet i vår flåte som kobles til utslippsvennlig landstrøm og minsker luftforurensingen, slik at vi kan støtte Oslos langsiktige visjon om reduserte utslipp i havna, sier Johan Edelman, som har gode ord om rederiets samarbeid med Oslo Havn KF.

– Oslo kommune har vært tydelige på sine mål og sine krav, og samarbeidet med Oslo havn har vært fantastisk godt hele veien i dette prosjektet!

Fra kontorvinduet på Vippetangen ser Edelman rett bort på landstrømanlegget, som er blitt et blikkfang med lekkert design og fine detaljer. Den gir forøvrig strøm til mer enn store ferger. Gjestene som benytter sittebenkene, kan også bruke USB-kontaktene i vegg for å lade mobiler og andre digitale dingser. Men det kommer langt mer enn bare folk med båtene. Hvert år kommer det hele 600 000 tonn gods med passasjerfergene i

Oslo havn, forteller miljøsjef Heidi Neilson.

– Oslo havn ligger tre timers kjøring fra halve Norges befolkning, her er godsnavet for Norge. Det betyr at om vi flytter godset fra vei til sjø, kan vi mer enn halvere utslippene knyttet til transport. Derfor er havna en kjempeviktig del av Oslo som en bærekraftig by.



Johan Edelman,
Trade Director for
Stena Lines linje
Oslo - Frederikshavn

MILJØVENNLIG OVERFART

Kongen, Dronningen og Prinsen. De tre båtene som kjører sambandet mellom Aker Brygge og Nesoddtangen fraktet mer enn 2,7 millioner passasjerer i 2018.

TEKST: Anders Ringen FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

Den største passasjergruppen i Oslo havn er lokalbåtpassasjerene. Nesoddingene har vært Ruters mest fornøyde kunder i flere år. Det overrasker ikke Torunn Danielsen og Merete Halvari Rinde. Født og oppvokst på Nesodden har de mange minner med fergeturen. Sistnevnte har også jobbet om bord fergekiosken i flere år.

Fellesskap

– Nesoddbåten er et fellesskap for oss beboere. Her møter vi nesten alltid kjentfolk. Før spilte man kortspill og bridge om bord. Det er en idyllisk og fin tur, forteller Merete. Hun gleder seg til båtene blir elektriske og turen til og fra Oslo havn blir en enda bedre opplevelse. Båtene som i dag går på flytende natur-

gass, blir elektriske fra høsten av. Elektrifiseringen av båtene gjør også ferden mer stillegående, til glede for miljøet og de reisende.

Også Jan-Erik Lundby deler sin begeistring for Nesoddbåten. Han har jobbet maritimt i flere år og er tidligere nestleder i Norsk Sjømannsforbunds tillitsvalgtutvalg (TVU) i Norled og har fartet mye mellom Aker Brygge og Nesoddtangen.

– Båten er som torget for nesoddingene. Voksne, unge, gamle, nye – det er knutepunktet for alle som bor på Nesodden, forteller Jan-Erik.

Glad for miljøtiltak

For Gitte Ous og datteren Malou blir tiden om bord brukt til å snakke sammen eller speide utover fjorden. De bor på Nesodden, og tar båten en gang i uken for å ha kvalitetstid i byen. De har bare gode opplevelser med å ferdes på strekningen. – At Nesoddbåten blir elektrisk er jeg kjempepositiv til. Jeg kjører elbil selv, og er veldig glad for at det blir gjort tiltak for miljøet, sier Gitte entusiastisk.



F.v. Hans Nordvold, Torunn Danielsen, Jan-Erik Lundby og Merete Halvari Rinde.



Gitte Ous og datteren Malou.

FAKTA OM RUTERS KOLLEKTIVBÅTER

- Båttilbudet står for rundt ti prosent av klimagassutslippene fra kollektivtransporten i Oslo og Akershus
- De tre Nesoddbåtene frakter mer enn 2,7 millioner passasjerer i år
- Nærmere 70 prosent av reisene med Ruter på fjorden vil være utslippsfrie når de tre Nesoddbåtene blir elektriske i 2019
- Øybåtene blir elektriske i 2021
- Hurtigbåtene skal etter hvert over på utslippsfrie løsninger, og målet er å få det til i 2024. Det forutsetter nye teknologiske løsninger for hurtigbåt

Kilde: Ruter

NESODDBÅTENE BLIR ELEKTRISKE

Norges mest trafikkerte bilfrie fergesamband blir kjørt av elektriske båter fra høsten 2019.

– Båttilbudet står for rundt ti prosent av klimagassutslippene fra kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Nærmere 70 prosent av reisene med Ruter på fjorden vil være utslippsfrie når Nesoddbåtene blir elektriske, sier kommunikasjonssjef i Ruter, Gro Feldberg Janborg.

De mange passasjerene som daglig reiser mellom Aker brygge og Nesodden vil få en mer stillegående og utslippsfri reise når båtene får elektrisk motorkraft, forteller Janborg.

Øybåtene i 2021

Etter at Nesoddbåtene har blitt elektriferte er det båtene som kjører ut til øyene i indre Oslofjord som står for tur.

– Det skal tilrettelegges for en ladestasjon på Rådhusbrygge 4. Den skal ivareta strømbehovet som øybåtene trenger, når de blir elektriske i 2021, sier Janborg.

Det skal også installeres automatiske ladeplugger på Aker Brygge, slik at fergene kan lade hver gang de ankommer kaien. Det vil sikre at båtene kjører 100 prosent på elektrisitet. – Som europeisk miljøhovedstad kan Oslo bli en foregangsby innen elektrifisering og et grønt utstillingsvindu i maritim sektor, sier Janborg.



Foto: Espen Braata

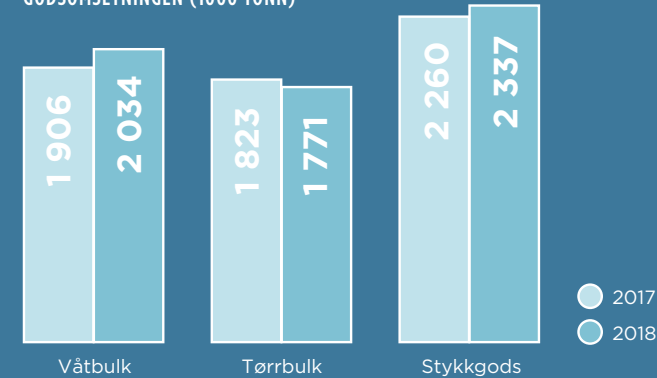
Travel terminal. YILport tok markedsandeler fra vei i 2018, i følge markessjef Maiken Solemdal.



Foto: Geir Anders Rybakken Ørslie

GODSTRAFIKK 2018

GODSOMSETNINGEN (1000 TONN)



14% ØKNING I ANTALL CONTAINERE SOM VAR INKOM YILPORT I 2018



TIDENES CONTAINER-REKORD I OSLO

I 2018 var hele 238.000 containere (TEU) innom Norges største containerterminal, YILPort, en økning på 14 prosent fra året før. Det er gods fra Europa som øker mest.

TEKST: Trude Thingelstad

Oslo er logistikknivet i Norge. Rundt 80 % av varene som kommer i containere, fra sykler, bøker til elektronikk, kantstein og matvarer skal til Oslo og nærområdene. Norges mest moderne containerterminal har nærhet til et stort og økende marked. Halve Norge bor innenfor tre timers kjøring fra Oslo havn.

Leverer god kvalitet

Nye linjer og dynamiske terminaloperatører, rederier og logistikkaktører er sentrale forutsetninger for veksten.

– Vi ønsker å berømme arbeidet som containeroperatøren YILPort Oslo sammen med rederiene har lagt ned over tid. God kapasitet og kvalitet er avgjørende. Vi er i ferd med å få en svært konkurransedyktig containerterminal, sier havne-

direktør, Ingvar M. Mathisen, som legger til at økt sjøtransport er et viktig bidrag i det grønne skiftet, og for å nå Oslos mål om en fremtidig nullutslippshavn.

Sjøtransport er kostnadseffektiv og miljøvennlig, og mer enn halverer klimautslippene sammenliknet med andre transportformer.

Mer Europavarer

Størstedelen av økningen er i europeisk last som tidligere kom til Norge med lastebiler. Endringer i transportmarkedet og mangel på lastebilsjåfører i flere land i Europa har ført til økte priser for veitransporten.

– I god dialog med markedet har vi endret dynamikken i forsyningskjeden og utvidet operasjonstidene for å konkurrere

med lastebilene på veien. Slik har vi fått nye linjer og mer gods. I april 2018 startet rederiene Viasea og Containerships en ny, ukentlig rute fra Klaipėda i Litauen via Gdynia i Polen til Oslo, forteller Maiken Solemdal, markessjef i YILPort.

Mot en nullutslippsterminal

YILPort Oslos avanserte logistikksystemer og moderne, miljøvennlige terminalutstyr sørger for effektiv omlasting og kort liggetid for varene. De fraktes raskt ut til vareeierne for videre distribusjon til butikker og forbrukere.

Yilport har mål om å bli en nullutslippsterminal. Terminalens containerkraner er blant verdens mest stillegående, nullutslippskraner. Oslo Havn har gitt miljøtilskudd som muliggjør kjøp av seks nye el-trucker, som skal erstatte dieseldrevne maskiner. – Yilport er på god vei til å nå målet og ønsker å være i front i utviklingen. Neste skritt er elektriske terminaltraktorer. Deretter gjenstår det å få elektriske-Reach stackers, som er kjøretøy som løfter containere. El-teknologien for dette kjøretøyet er ikke på markedet ennå, men jeg har stor tro på at teknologien kommer. Da er vi en nullutslippsterminal, sier markessjef Maiken Solemdal som sier at det viktigste miljøtiltaket er å flytte gods fra vei til sjø, og redusere CO₂- utslippene betydelig på varer og gods som importeres til Norge.

Samarbeider for mer sjøtransport

Tett samarbeid i verdikjeden, mellom havn, terminaloperatør,

vareiere og logistikkaktører er nødvendig. BAMA har siden 2017 overført 2000 transporter med frukt og grønt fra vei til sjø, etter samarbeidsprosjektet Cool Oslo Shortsea i Oslo havn for mer sjøfrakt av ferskvarer.

Vi ser at målrettet arbeid av vareiere, rederier og logistikkaktører for å forbedre og levere den kvaliteten som må til gir resultater.

– Oslo Havn KF ønsker å være en pådriver for å samle aktørene for å bidra til at flere vareiere kan velge den miljøeffektive og bærekraftige sjøtransporten for sine kunder, og få godset bort fra overfylte veier, sier trafikkdirektør i Oslo Havn KF, Einar Marthinussen.



Foto: Bård Gudim

Havnedirektør Ingvar. M. Mathisen



Foto: Bård Gudim

Trafikkdirektør Einar Marthinussen

MER FRUKT OG GRØNT SJØVEIEN TIL OSLO

BAMA har overført 2000 transporter av frukt og grønt fra vei til sjø siden 2017. Samarbeidsprosjekt mellom Oslo Havn, Yilport Oslo, vareiere, sjø- og logistikkaktører gir resultater.

TEKST: Trude Thingelstad FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

Prosjektet Cool Oslo Shortsea flytter frakt av ferskvarer fra Europa over fra lastebiler på veiene til den miljøvennlige sjøveien.

BAMA velger sjøtransport

Frukt og grønt har strenge krav til rett temperatur, lagring og rask transport. Sjøtransporten har vist at de kan levere kvalitet i alle ledd.

– Vi ser at sjøfrakt kan levere på pris, utslippskrav og kvalitet slik at butikkene får frukt og grønt når de skal. Det gjør at vi i fremtiden vil øke bruken av sjøtransport, og har tro på at sjøfrakt kan ta en større del av vårt transportbehov, sier logistikk-sjef, Arve Asplin i BAMA.

Måltrettet markedsarbeid

Vareiere, rederier og logistikkaktører har arbeidet målrettet for å forbedre og levere den kvaliteten som må til.
– Tett samarbeid i verdikjeden er nødvendig. Oslo Havn KF ønsker å bidra til at flere vareiere kan velge den miljøeffektive og bærekraftige sjøtransporten, sier prosjektleder Carl Johan Hatteland i Oslo Havn KF.

FAKTA OM PROSJEKTET COOL OSLO SHORTSEA

Startet i 2017 av Oslo Havn KF og Yilport Oslo sammen med Norges Frukt- og Grønnsaksgrossisters Forbund, Interfrukt, COOP og BAMA. Målet er mer bruk av sjøtransport for import av fersk frukt og grønnsaker fra Europa. Prosjektet fant at 50 % av totalt 20.000 transporter fra sørvest Europa kan overføres fra vei til sjø så fremt sjøveien tilfredsstiller alle kvalitetskrav. BAMA tok føringen, og har sammen med rederier og logistikkaktører på land bidratt til å overføre 2.000 transporter allerede etter ett år. Prosjektet ble i 2018 utvidet med flere varegrupper som planter, drikkevarer og frysevarer.



Samarbeid gir miljøresultater. Mer frukt og grønt fraktes sjøveien.
Fra venstre: Jøran Ilseng, Transport Controller BAMA, Maiken Solemdal, commercial manager Yilport, Eryn Dinyovszky - Nordic Region General Manager, Arve Asplin, logistikksjef BAMA, Carl Johan Hatteland, forretningsutvikler Oslo Havn KF.

FROM WOLFSBURG WITH LOVE

Så langt har Volkswagen solgt over 30 000 elektriske eGolf i Norge. Hver eneste én har rullet i land i Oslo havn før de møter sine nye eiere.*

TEKST OG FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

Det er langsomt morgenrush på Mosseveien inn mot Oslo i desember. Bilene glir sakte inn mot sentrum forbi Sjursøya mens vintersola nærmer seg horisonten. Et steinkast unna E18 foregår det et slags morgenrush der nede på kaia også.

En jevn strøm av biler kjører ut av lasteskipet Autoprime og parkerer på havneområdet foran Skur 91. Mange av dem er den nye norske folkefavoritten: Volkswagen eGolf.

En etter én kjøres nybilene ut av båten og danner rekker på den åpne plassen. Og det er mer der det kommer fra: Over 850 nye biler fra Volkswagen, Audi, Skoda og Seat står tett i tett på seks dekk inne i skipet – klare for å rulle ut til et langt og nyttig liv hos norske eiere. Og stadig flere av bilene er utslippsfrie: – Som importør kunne vi solgt nesten dobbelt så mange eGolf, om vi bare hadde fått mange nok. Per i dag selger vi i Norge 40 prosent av alle eGolfene som Volkswagen rekker å bygge, konstaterer Tore B. Eggen.

Han er daglig leder i Møller Logistikk Bekkelaget – og sørger altså for å ta i mot alt som kommer til Norge av Volkswagen, Audi, Skoda og Seat. Nå står han ved vinduet i andre etasje og ser ut på den sirlig ordnede maurtua, der biler flyttes rundt fra båt til kai og videre til lastebiler eller klargjøringsverkstedet.

– Vi får normalt to båter med til sammen tusen nye biler inn her hver uke, så det går jevnt unna: På anlegget her jobber 131 ansatte med logistikken og transport, teknisk og kosmetisk klargjøring av alle bilene, ombygging og innredning av varebiler – samt montering av ekstrauststyr som ikke fås fra fabrikken, forklarer Eggen.

– I 2018 tok vi inn hele 43.400 biler på havna, så det er ikke noe å si på trafikken! Og kommer båten på julaften, slik den gjør i år, så jobber vi både julaften og andre juledag, for bilene må gjennom. Kundene vil jo også ha bilen sin så fort som mulig!

De nyankomne eGolfene er rykende ferske. De har blitt bygget på de to fabrikkene i Wolfsburg og Dresden i løpet av den siste halvannen uka, og blir først fraktet med tog til Bremerhaven ved nordsjøkysten. Der venter lasteskipet Autoprime på nybilene som skal til Norge fra VAG-gruppen, altså Volkswagen, Audi, Skoda og Seat. De kjøres ombord og parkeres så tett at en normal sjåfør ville blitt svett.

Tore B. Eggen er daglig leder i Møller Logistikk Bekkelaget. – Per i dag selger vi i Norge 40 prosent av alle eGolfene som Volkswagen rekker å bygge.



Harald Bølseth leder den tekniske klargjøringen av bilene som ankommer Oslo havn.



Deretter setter bilene kurs mot Norge og sine nye eiere. De som skal ha eGolf, har ventet lengst: Lenge var det ett års ventetid på den populære elbilen, nå er den nede i seks måneder. Skipet seiler opp langs den danske vestkysten og videre opp Skagerrak og bruker omlag 24 timer før den legger til i Oslo.

– Så godt som hele bilbransjen i Norge tar imot bilene sine i Drammen, unntatt oss i Møller – som har vært akkurat her på Sjursøya i 50 år og i dag er blitt en av de store arbeidsplassene i havna, sier Tore B. Eggen.

Nede på klargjøringsverkstedet til Møller Logistikk beveger bilene seg jevnt og trutt gjennom vask, rens og montering av det utstyret kunden vil ha. Harald Bølseth leder den tekniske klargjøringen, og er fornøyd med at anlegget innfrir strenge miljøkrav.

– Vi vil selvsagt ikke bidra til økte utslipp, særlig ikke her ved havnebassenget – så vaskemaskinen vår koker, damper, destillerer og gjenbraker vaskevannet, og er helt i toppen på smart ressursbruk. Hele verkstedet har også et kildesorteringssystem som er nøye satt opp, og brukes av alle her, forklarer Bølseth.

En av utfordringene framover blir å få på plass nok ladeplasser for framtidens nybiler.

– Bensinbilene kommer med 3-4 liter på tanken, og er greie å fylle opp – vi har bra med pumpekapasitet. Men nå som elbilene kommer for fullt, må vi få opp flere ladeplasser, konstaterer Bølseth, som selv har kjørt eGolf siden starten i 2014.

– eGolfen er jo bare begynnelsen. En dag vil nesten alt vi selger være elektrisk. Men alle skal fremdeles innom oss her først, så kunden får en skinnende ren bil i perfekt stand.

FAKTA OM BILHAVNA PÅ SJURSØYA

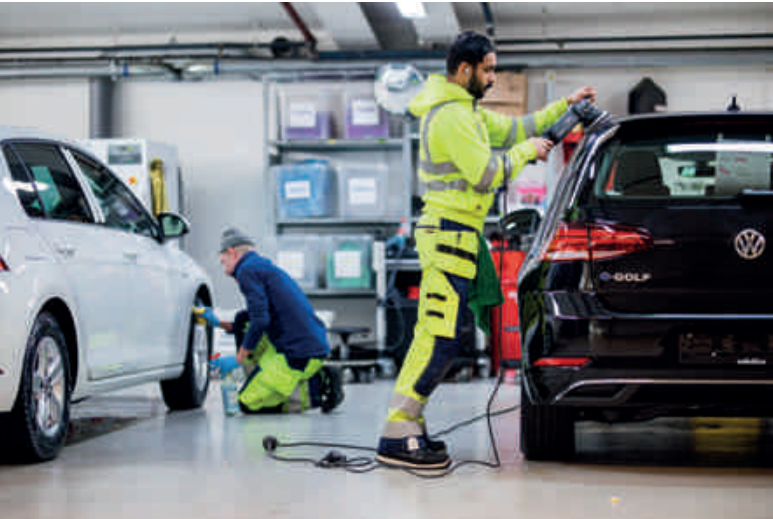
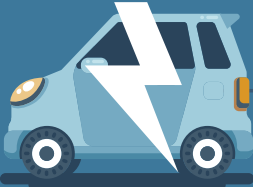
- Møller Logistikk tok i mot 43.400 antall biler i Oslo havn i 2018
- Verkstedene i Skur 90 og 91 klargjorde 25.000 biler i løpet av 2018.
- Det meste er kosmetisk, men også 10.000 nyttekjøretøy bygges om her for å tilpasses norsk regelverk for varebiler.
- 40 prosent av bilene som kommer blir kjørt direkte ut til forhandlerne utenfor Møller-systemet.
- Det er til sammen plass til 3600 biler på Møllers område på Sjursøya. 1800 av dem kan stå parkert innendørs.

* Tallet på solgte eGolf fra 2014-2018 var 29.543. I løpet av 2018 ble det solgt 7.238 egolfer, altså 603 pr måned. Tallet på 30 000 ble nådd i januar 2019.



IMPORT AV BILER

IMPORT AV BILER



OSLO HAVN 2018

14. februar

NY, MILJØVENNLIG LINJE TIL OSLO HAVN

Rederiene Viasea og Containerships etablerer en ny, ukentlig rute fra Klaipeda i Litauen via Gdynia i Polen til Oslo havn. Økt sjøtransport er viktig for å nå bystyrets mål om en fremtidig nullutslippshavn, sier havnedirektøren, og viser til at ett vanlig containerskip erstatter 400 semitrailere på veiene.



5. mars

RYDDER FJORDEN MED DRONER

Oslo Havn KF bruker undervannsdroner for å fjerne søppel i havna. - Vi kjenner ikke til at dette er gjort andre steder. Dronene skal kartlegge sjøbunnen for søppel, slik at vi ser hvor de skal rydde, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen. Oslo Havn KFs droneprosjekt har vakt internasjonal interesse, og er blitt omtalt i New York Times.



15. februar PARTNERAVTALER FOR 2018

Ung Norge, Stiftelsen Christian Radich, Oslo KFUM Sjøkorps, Sjøen for alle og Akerselva Trebåtforening fikk partneravtaler med Oslo Havn KF i 2018, for aktiviteter rettet mot barn, unge og maritim kultur.

21. mars

BYGDØYNES BRYGGE BLE NY

Trebrygga er pusset opp og var 21. mars klar for å ta imot turister og Oslofolk som reiser sjøveien til Bygdøy. Hvert år reiser 400 000 mennesker med Bygdøy-fergene, som har anløpt Bygdøynes siden 1898. Hovedfergen har tilbakelagt en strekning som tilsvarer to ganger rundt jorden.



16. april

INNFØRER TILSKUDDS-ORDNING FOR GRØNN OMSTILLING

Se sak side 4-5.

Juni

NYTT TRAFØBYGG PÅ ORMSUND

Oslo Havn KF bygde nytt traføbygg på Ormsund. Det var nødvendig for å etablere det nye Bekkelagsbadet. Trafoen kan brukes til landstrøm og lading av batterier på kaia.



3. juni

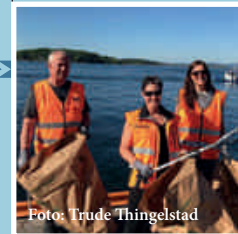
TUSENVIS VANDRET HAVNELANGS

På tross av 33 grader var det tusenvis av mennesker som vandret havnelangs fra Filipstad til Middelalderparken søndag 3. juni. De besøkende kunne delta på byens største rebus, sjømatfestival, piratshow, redningsskøyta Elias, vannsportfestival, konserter, guidet båttur, åpning av ny kunstvegg på siloen på Vippetangen og mye, mye mer.

8. juni

HAVNERUSKEN I BYHAVNA

Oslo Havn KF har daglig renhold i havna og langs havnepromenaden, men en dag i året arrangeres dugnad for ansatte. 8. juni gikk dugnads-gjengen, utstyrt med sekker og klyper, havnelangs på jakt etter søppel fra Bjørvika til rådhusbryggene og ute på Filipstad.



28. juni

BYRÅDET VEDTOK HANDLINGSPLAN FOR FREMTIDIG NULLUTSLIPPSHAVN

Handlingsplanen ble vedtatt av bystyret i november. Se sak side 6-7.

13. juli

NY GODSLINJE MELLOM NORGE OG TYSKLAND

Ved kjøp av skipet M/S Finncarrier dobler Color Line fraktkapasiteten for transport av gods mellom Norge og Tyskland. Det nye skipet vil gå mellom Oslo og Kiel seks ganger per uke med plass til 120 trailere per avgang.



19. august

POLARSKUTA MAUD BESØKTE OSLO

Oslofolk kunne 19. august se den hjemvendte polar-skuta i Oslo havn, 100 år etter at Roald Amundsens seilte ut på sin syvårige lange ekspedisjon sommeren 1918. Maud ble hevet i Nordvestpassasjen i 2016 og slept mot Norge i 2017. Det er Oslofjordmuseet på Vollen som vil huse skipet i fremtiden.

25. august

UNDERVANNSDUGNAD FOR Å REDDE FJORDEN

Lørdag 25. august var det ryddedugnad med 45 dykkere fra Oslo og Akershus. - Det er stor ryddetilje og engasjement for livet under vann blant dykkerne, sier Dag Reynolds i Indre Oslofjord Undervannsklubb som koordinerer dugnaden.

30. august

BLE SERTIFISERT ETTER NY MILJØSTANDARD

Oslo havn er som en av de første norske havner sertifisert etter den nye miljøstandarden ISO 14001:2015. Revisjonen av Oslo Havn KFs drift, rutiner og styringssystemer viser at miljøarbeidet ledes på en helhetlig måte. Oslo havn var første miljøsertifisert havn i Norge, og har vært ISO 14001 sertifisert siden 2001.



1. oktober

OSLO HAVN KF ER NÆR FOSSILFRI

Oslo Havn KFs biler og båter har siden oktober 2018 brukt elektrisitet og sertifisert biodrivstoff. Virksomheten har kun én bensinbil og en oljefyr til utfasing. Se sak side 8-9.

1. november

CONTAINERREKORD HOS YILPORT OSLO

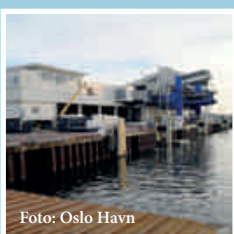
I oktober ble det satt ny månedsrekord for antall containere til Norges største containerterminal. Hele 21 363 containere (TEU's) ble losset og lastet, en økning på 28 prosent fra oktober i fjor..



23. oktober

WORKSHOP FOR BEDRE DIGITALE HAVNETJENESTER

I fem dager jaktet aktører fra Oslo havn, kunder og IT-bedriften Seamless på og testet digitale løsninger for havnetjenester. Workshopene 8.-12. oktober definerte utfordringer og behov for bedre og mer effektive havnetjenester. Målet med prosjektet «Digital samhandling mellom havn, fartøy, agent og rederi» er å effektivisere og digitalisere samhandlingen mellom havn og skip.



November

NY FENDRING PÅ HJORTNES KAI

Ny fendering ble nødvendig da Color Line åpnet ColorCargo. En fender nær rampa måtte til for å beskytte kai og skip ved anløp. Oslo Havn KF tok kostnaden. Color Line prosjekterte løsningen og fulgte opp ombyggingen og monteringen.

NYE GLEDER I SJØKANTEN

Det nye Bekkelagsbadet er aktivitetsparken som hele Oslo kan nyte i sjøkanten ved Ormsund. Den offisielle åpningen skjer 23. mai 2019, men ikke alle klarte å vente så lenge.

TEKST OG FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

Det er en tidlig midtvinters lørdagsmorgen. Et solid plask lyder fra den iskalde vannskorpa i sundet mellom Ormøya og fastlandet ved Bekkelagskaia. Noen sekunder senere svømmer Mona Hansen i land og løper opp den nye, brede trappa på nye Bekkelagsbadet. Hun har hoppet fra det nye, oransje stupetårnet som nettopp er kommet på plass, et halvt år før anlegget offisielt åpner. Når våren kommer, vil byfolket kunne ta i bruk sykkelbanen, parkour-anlegget, sandvolleyballbanen og ballbingen – i tillegg til grillene, benkene og selvsagt hele sjøbadet med nytt toalett.

Men akkurat nå er gradestokken langt nede i det blå. Perfekt

badetemperatur, ifølge Mona og isbader-gjengen.

– Isbading gir så mye glede! Du hoppper nedi, og tror nesten du skal dø, men så overlever du jo. Og når vi kommer opp av vannet, nesten nakne og veldig glade, så har vi et fellesskap her som er fantastisk fint, sier Mona med et bredt smil.

God start på helga

Rundt henne ryker det fra varme termoskopper og vått hår. Mona er én av flere lørdagsbadere som har gjort det til tradisjon å starte helga i vannet – uansett temperatur. Denne lørdag tester de den nye badebrygga og stupetårnet som Oslo Havn KF nettopp har ferdigstilt.



– Det er blitt veldig fint her, konstaterer Rune Nordang fra inne i den lune, pelskledd hetta. Ansiktet har en egen glød etter det kalde besøket i fjorden, der han betrakter den nye, vinterkleddte parken omkring seg. Selve signaturgrepet mot sjøen er et bredt og markant oransje stupetårn med 3,5 meter ned til vannskorpa, ved siden av en bred og like oransje trapp, som nettopp tok ham trygt tilbake til varme klær og kaffe på termos.

– Dette er et kjærkomment prosjekt, den gamle badebrygga var både sliten og utrygg – med løse spiker ved stigen. Nå kan alle føle seg trygge her.

Fikk innspill fra naboene

– Vårt håp er at dette skal bli et sted som de lokale kan føle seg hjemme på, og som samtidig vil være populært for store og små fra hele byen, sier Erlend Pehrson. Han er prosjektleder i Oslo Havn KF og har fulgt prosjektet fra tegnebrett til virkelighet.

– Reguleringsplanen for Sydhavna sier at det skal etableres en grønn buffersone mellom havneområdet og nabolaget på sørsiden – og vi så ingen grunn til å vente, men satte i gang med å involvere naboene. Der fikk vi masse gode innspill som vi tok med oss til landskapsarkitektene i Bar Bakke AS, forteller Pehrson.

– De unge i nabolaget var klare på at de ønsket et sted å spille sandvolleyball, drive parkour, sparke fotball og gjerne sykle på bane. Nå er alt på plass. På toppen av parken er det også bygget et stort og flott grillområde med fastmontert grill og flere sittebenker spredt omkring, hvor du også kan ta med bålved og fyre opp på vinteren.

12 dekar

Hele parkanlegget er på 12 000 kvadratmeter (12 dekar), et område på størrelse med Birkelunden på Grünerløkka. Fem dekar nærmere Mosseveien skal bygges ut senere. En trafostasjon er flyttet ut av selve parkområdet og ned til en mer diskret plass ved sjøen, der det også er lagt opp strømmuttak til iskremvogn og foodtrucks. Sammen med et nytt toalettanlegg, ny og større badebrygge og et nytt stupetårn utgjør alt dette nye Bekkelagsbadet, en sjønær aktivitetspark som Pehrson gleder seg til å åpne i mai.

– Til nå har vi brukt 23 millioner kroner for å få alt på plass, men resultatet er blitt veldig flott, og vi er fornøyd og takknemlige for alle råd og innspill som nabolaget har bidratt med, understreker Pehrson.



Foregangsby for sjøbading

Kari Hirth er styremedlem i Sørengas Badstue- og Helårsbadeanstalt, og er også på plass på Bekkelagsbadet denne lørdagen. Siden de etablerte den første badstuflåten for fire år siden, har tallet på vinterbadere økt markant.

– Nå som vi har fått så rent vann i fjorden, er potensialet enda større – og Oslo er på mange måter blitt en foregangsby for sjøbading. Derfor arbeider vi for at Oslo skal legge enda bedre til rette, slik de har gjort på Sørenga og slik det nå er gjort her. Nå mangler vi bare legger med knagger til klærne og toaletter som er åpne om vinteren, smiler hun.

– Som å få et nytt liv

Ved siden av henne har Ragnhild Østmo fått på seg varme klær etter badet.

– Jeg er blitt mast på i mange år, og jeg fryser lett – og liker ikke engang å bade! Men så var det en vinter hvor humøret bare var grått og flatt. En lørdag våknet jeg og tenkte: Jeg trenger å føle noe som er verre enn det som er inni meg! Da løp jeg ned her, hoppet ut av klærne og rett nedi vannet. Det var ille først – men så kom jeg opp sammen med denne flokken her! Det som skjer i kroppen i et slikt iskaldt bad, er at kroppen pumper ut stoffer som både er smertedempende, gir deg et kick – og funker omtrent som antidepressiva. Når du kommer opp av dette vannet, er det som å få et nytt liv!



LØRDAGSBADERE: Rune Nordang (t.v.) og resten av gjengen med helårs lørdagsbadere er godt fornøyd med å få teste den nye badebrygga og stupetårnet ved Ormsund. Bekkelagsbadet åpner offisielt 23. mai 2019.



DE BOR I BEGIVENHETENES SENTRUM

Martin og Sølvi føler at de er blant Oslos heldigste studenter, som kan bo midt i byens nyeste og mest spennende bydel. Vi besøkte dem i nye Diagonale Studentboliger.

TEKST OG FOTO: Geir Anders Rybakken Ørslien

– Vi er så fornøyd! Her bor vi supersentralt med kort vei til alt i Oslo sentrum, i en lys og komfortabel leilighet med en utrolig fin takterrasse. Som bonus har vi masse nye spennende bygg rett utenfor døra, sier Sølvi Truc Nguyen – som straks er ferdig utdannet byggingeniør fra OsloMet. Vi møter henne i fjerde etasje i Diagonale Studentboliger, der hun deler leilighet med samboer og medstudent Martin Skår.

De var sammen på reise i Australia og visste at de måtte finne et sted å bo når de kom hjem. Jakten på nettet endte med at de tok leiligheten usett.

– Sølvi fant Diagonale via Google, og vi likte det vi så. Dermed sendte vi en epost, og fikk vite at det var ledig leilighet til oss. Leieprisen var mye gunstigere enn vi hadde regnet med, så vi slo til med én gang, forteller Martin – som også er i gang med siste halvår av sin bachelor på byggingeniør.

Gjennom store panoramavinduer ser de bort på havnepromenaden forbi Operaen, og vegg i vegg reiser Nye Deichmanske bibliotek seg. På den andre siden er TV2 nærmeste nabo.

Diagonale består av 308 leiligheter helt opp til tiende etasje, med kaffebarer og flere restauranter nede på gateplan. De lyse og luftige leilighetene er fra 20 til 40 kvadratmeter store.

– Vi er veldig glade for de store vinduene som slipper lyset inn her, og så merker vi at bygget er godt isolert. Det er lunt og behagelige inne, men vi bruker nesten ikke noe strøm til oppvarming. Det er jo en bonus når du er student!

Diagonale består av et kontorbygg og et studentbygg og ligger sentralt i Bjørvika. Det er HAV Eiendom AS og Olav Thon Gruppen som i fellesskap har bygget, eier og forvalter både kontorbygget og studentboligene.

– Vi har det enkelt her, ikke minst fordi trikken opp til OsloMet



går bare noen minutters gange unna. Det er litt morsomt å være nærmeste nabo til Vipps også, vi ser jo rett inn i lokalene deres når vi kommer ut av heisen – og er faktisk invitert ned til dem for å se hva de jobber med og si hva vi mener om det. Sånt setter vi jo pris på, sier Martin om de innovative naboene i kontordelen av bygget.

Vi blir med Sølvi og Martin ut til heisen, og ender på taket – med utsikt i alle retninger. Vis ser Munch-museet og sjøbadet på Sørenga i den ene retningen, Jernbanetorget og kvadraturen i den andre – og har naturligvis orkesterplass til Operaen på den andre siden av gata.

– Utsikten er jo vilt bra. Men vi flyttet inn først nå i desember, så vi gleder oss til våren kommer her oppe – og vi kan sette oss her og nyte varmen og sola!



Martin Skår og Sølvi Truc Nguyen bor supersentralt i de nye studentboligene i Bjørvika. Diagonale Studentboliger er eid, bygget og forvaltet av HAV Eiendom og Olav Thon Gruppen.

HAVNEPROMENADEN FØR OG NÅ



Foto: Anne Kyus • Oslo Museum

1953

1



2

Foto: Knud Knudsen • Universitetsbiblioteket i Bergen

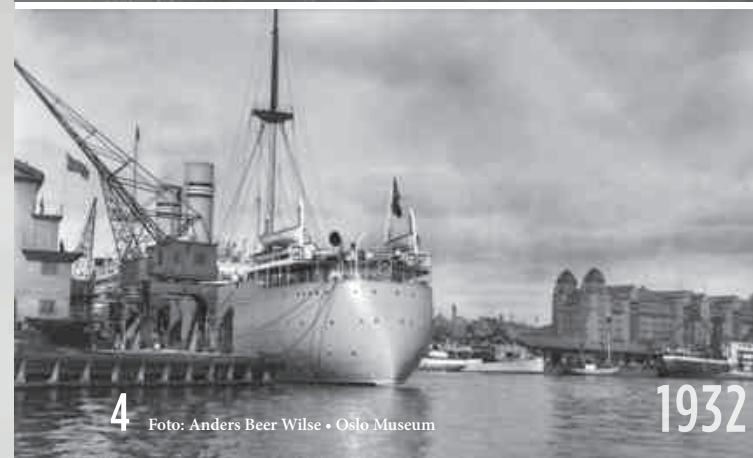
1885-1890



3

Foto: Anders Beer Wilse • Oslo Museum

1919



4

Foto: Anders Beer Wilse • Oslo Museum

1932



5

Foto: Fotograf ukjent • Oslo byarkiv

1970-1980

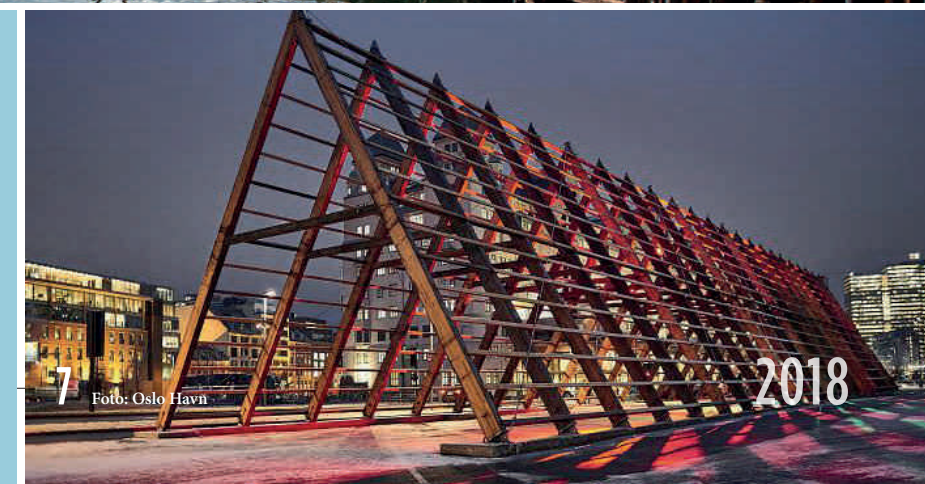


6

Foto: Tine Poppe

2017

- 1 En pause på Honnørbrygga.
- 2 Pipervika. Stenkaia (Rådhusbrygge 2) med pappabåter.
- 3 Oslo Havneseilo bygget i 1913 på Utstikker 2. Overtatt av Havnevesenet i 1933. Den ble revet på 1970-tallet etter en støveksplasjon.
- 4 DS Bergensfjord (1913) ved Amerikaskuret på Utstikker 1.
- 5 Nye MS Bergensfjord (1956) i flytedokken på Akers Mek. Verksted. Foran ses Rådhusbrygge 1 (Stenkaia) med badebåter til Langøyene. På Rådbygge 2 anløper Nesoddbåtene.
- 6 Den opprustede Rådhusbrygge 1.
- 7 Salt.



7

Foto: Oslo Havn

2018



Foto: Bo Mathisen



Foto: Bo Mathisen

Spennende aktiviteter for store og små
Havnepromenaden myldret av tusenvis av mennesker under Havnelangs. De gledet seg over mer enn 50 aktiviteter for barn og voksne i alle aldre.

Aktørene langs sjøkanten i Oslo viste frem det mangfoldige livet i havna. Det var hele 33 varmegrader. Badestedene på Sørenga bad, Tjuvholmen og øyene ble også populære.

Folk besøkte åpne båter, sjømatfestivalen, piratshow, redningsskøyta Elias, vannsportfestivalen, kunst, konserter, guidet båttur, bryggedans, åpen skatehall og mye mer. Byens største rebus med fine premier fristet mange deltakere. Neste gang kan du delta på Havnelangs 16. juni 2019 kl. 12 – 16. Vi har mye morsomt på programmet.



Foto: Morten Lauveng Jørgensen



Foto: Bo Mathisen



Foto: Bård Gudim



Foto: Bo Mathisen



Foto: Bård Gudim



Foto: Bo Mathisen

Takk til de ansatte i Oslo Havn KF og alle aktørene under Havnelangs. Dere bidro til en strålende og underholdende dag 3. juni 2018.

ÅRSBERETNING 2018

GODSOMSETNINGEN (1000 TONN)

	2018	2017	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Våtbulk	2 034	1 906	128	6,7
Tørrbulk	1 771	1 822	-53	-2,8
Stykkgoods	2 337	2 261	77	3,4
I alt	6 141	5 988	152	2,6

GODSOMSETNINGEN FORDELT PÅ IMPORT, EKSPORT OG INNENRIKS (1000 TONN)

	2018	2017	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Import	2 963	2 691	272	10,1
Eksport	539	552	-12	-2,2
Innenriks inngående	2 449	2 445	4	0,2
Innenriks utgående	190	302	-112	-37,0
Godsomsetning i alt	6 141	5 990	152	2,5

CONTAINERTRAFIKKEN (TEU)

	2018	2017	ENDRING (1000 TONN)	ENDRING I %
Antall TEU m/last	167 911	135 744	32 167	23,7
Antall TEU u/last	70 062	72 634	-2 573	-3,5
I alt	237 973	208 378	29 594	14,2
Gods (1000T):	1 347	1 281	67	5,2

IMPORT AV BILER OVER OSLO HAVN INKL. NYTTEKJØRETØYER

	2018	2017	ENDRING ANTALL TONN	ENDRING I %
Anttall biler (l.t. 54)	54 985	60 708	-5 723	-9,4
Antall tonn (1000 tonn)	87	98	-12	-11,8

PASSASJERER, BILER OG GODS MED UTENRIKSFERGER

	2018	2017	ENDRING	ENDRING I %
Passasjerer utenriksferger (l.t. 71, 72)	2 361 884	2 369 325	-7 441	-0,2
Passasjerer cruiseskip (l.t. 73, 74)	187 698	197 886	-10 188	-5,1
Ferge- og cruisepassasjerer i alt	2 549 582	2 567 211	-17 629	-0,7
Passasjerbiler utenriksferger (l.t. 52)	171 664	182 075	-10 411	-5,7
Gods utenriksferger (1000 tonn) (f.t. 26)	590	608	-17	-2,9

PASSASJERER MED INNENRIKSFERGER (1000 PASSASJERER)

	2018	2017	ENDRING	ENDRING I %
Lokale og interkommunale ferger	4 358	3 930	428	10,9
Tur- og charterbåter	128	102	26	24,9
Innenrikspassasjerer totalt	4 485	4 032	453	11,2

ANLØP AV UTVALGTE SKIPSTYPER

	2018		2017		ENDRING I %	
Skipstype (f.t. kode)	Antall	BT (1000)	Antall	BT (1000)	Antall	BT
Tankskip (15, 17, 51)	225	1 928	203	1 719	10,8 %	12,1 %
Tørrbulkskip (14)	61	303	97	495	-37,1 %	-38,8 %
Containerskip Lo/Lo (16)	502	4 736	469	4 499	7,0 %	5,3 %
Bilskip (55)	71	841	85	1 022	-16,5 %	-17,7 %
Andre lasteskip (11, 12, 13, 54)	1 005	1 956	1 019	1 786	-1,4 %	9,5 %
Utenriksferger (26)	1 020	50 743	1 025	50 579	-0,5 %	0,3 %
Cruiseskip (21)	98	7 260	101	7 527	-3,0 %	-3,5 %
I alt	2 982	68	2 999	68	-0,6 %	0,2 %



2 982 SKIP ANLØP OSLO HAVN I 2018

STYRELEDERES BERETNING

2018 var året for tidenes containerrekord i Oslo havn. Det er gledelig at godstrafikken økte med 14 prosent fra året før. Det betyr havna er nærmere målet om 50 prosent mer gods sjøveien innen 2030.

Sjøfrakt gir lavere klimautslipp enn alle andre transportformer. Oslo Havn KFs kjernevirksomhet er med andre ord et effektivt miljøbidrag og et viktig samfunnsoppdrag.

Det er størst økning innen europaen. Varer fra Europa sjøveien til Oslo havn betyr at færre utenlandske trailere kjører på veiene. Disse trailerne utgjør en stor trafikkrisiko, og forurensner langt mer enn skipstrafikken.

Kortreiste varer

Oslo er en av Europas raskest voksende byer. Dermed øker etterspørselen etter forbruksvarer og bygningsmaterialer. Det er viktig at varene er mest mulig kortreiste og fraktes direkte dit de skal benyttes. Halve Norges befolkning ligger innenfor tre timers kjøring fra Oslo Havn. Derfor kommer varer til Oslo havn nærmest dit befolkningen bor.

Som Norges største offentlige havn er Oslo Havn KF en vesentlig aktør for å nå regjeringens mål om økt sjøtransport. For Oslo som by er det avgjørende at Oslo Havn KF bidrar til renere luft og færre klimagasser.

Offensive miljøtiltak

Oslo kommune har skjerpet sine miljømål, og havna er en viktig del av kommunens miljøsatsing. Her er noen av Oslo Havn KFs viktige miljøtiltak i 2018:

- Oslo Havn KF ble sertifisert etter miljøstandarden ISO 4001 (2015), som eneste havn i Norge. Standarden forankres i hele virksomheten fra innkjøp, plan og utbygging, til drift, vedlikehold og kommunikasjon. Standarden legger til rette for bærekraftig vekst og økt lønnsomhet. Samtidig bidrar den til at Oslo Havn KF reduserer miljøbelastningen.

- Handlingsplanen Oslo havn som nullutslippshavn ble vedtatt av bystyret 14.11.2018. Målet i planen er at alle skip som anløper Oslo havn på sikt skal benytte nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling. Oslo Havn KF har i samarbeid med Oslo kommune jobben iherdig for å lage en god plan.
- ISO-sertifiseringen og handlingsplanen legger føringer for at Oslo Havn KF jobber aktivt i egen virksomhet og med kunder for å redusere miljøbelastningen. Oslo Havn KF bygde nytt landstrøm anlegg til utenlandsfergene. Flere forprosjekter for nye landstrømanlegg er i gang. I samråd ble Oslo Havn KF blir Ruters lokalferger elektriske.
- Oslo Havn KF reduserer egne klimautslipp på land ved å fase ut fossil energi, kjøpe inn elektriske kjøretøy, bygge mer ladeinfrastruktur, og utvide havnepromenaden for gående og syklist.
- Havnestyret har initiert et miljøtilskudd som skal fremskynde det grønne skiftet hos aktørene i havna. I 2018 fikk Yilport tilskudd til å kjøpe el-trucker. Ønsket er at operatører i havna kan gå raskere over til nullutslippsteknologi ved hjelp av investeringsstøtte.

Prispolitikk

Et viktig mål er å flytte gods fra vei til sjø. For at sjøveien skal være attraktiv holder Oslo Havn KF lave priser. I 2018 var prisene like underkant av den generelle prisutviklingen.

Internkontroll

Oslo kommune som eier stiller krav til gode rutiner for internkontroll, og at foretakene har et bevisst forhold til risikostyring. Det er styrets ansvar å sørge for at foretaket er forsvarlig organisert. Oslo Havn KF jobber kontinuerlig med å forebygge korrupsjon og misligheter. Risikostyring og internkontroll forbedres jevnlig. I 2018 ble hele virksomheten risikovurdert. Etiske utfordringer er ett av flere faste temaer i medarbeider-samtaler. Gjennom ledelsessystemet skrevne regler får ansatte et daglig verktøy for internkontroll, et godt system for varslingsrutiner og dokumentasjon på gjeldende lover og regler.

Strategiplaner

i 2018 besluttet styret at Oslo Havn KF skal jobbe videre med: strategiplan, masterplan for Sydhavna, ny eierstrategi for Oslo Havn KFs eiendomsselskap HAV Eiendom AS og klimastrategi. Oslo havns beliggenhet forplikter havna til å være svært miljøbevisst og arealeffektiv. Styret mener det er svært viktig

å ha gode strategier for å oppnå dette målet.

HAV Eiendom

Vår eierstrategi for datterselskapet HAV Eiendom ble besluttet i 2018. Selskapet skal nå legge større vekt på å beholde eiendommene og utvikle dem selv, og i mindre grad videregjøre. Havnestyret legger også opp til at HAV Eiendom får ansvaret for eiendomsforvaltningen på Filipstad.

Økte investeringene

Oslo Havn KF økte investeringene i 2018 med 28,6 prosent. Investeringene er også et uttrykk for samfunnsoppdraget med å flytte gods fra vei til sjø og bidra til Oslo som miljøhovedstad i 2019. I tallet ligger blant annet bygging av landstrømanlegget til utenlandsfergene, bygging av Bekkelagsbadet til glede for byens befolkning, restaurering av Bygdøynes brygge og rehabilitering av kaier og skur.

Drift- og investering

Oslo Havn KF hadde god drift i 2018, men må til en hver tid ha et drifts- og investeringsnivå som er tilpasset tilgjengelige midler. Finansieringen skjer gjennom vederlag for tjenester, som bruk av kai, landarealer, maritim infrastruktur og samt eiendomsutleie. Oslo Havn KF har lave priser for tjenester, for å gjøre sjøtransport til Oslo konkurransedyktig.

Havnekapitalen

Havnekapitalen er opparbeidet over lang tid gjennom brukerfinansiering. Den skal benyttes til betydelige reinvesteringer og oppgraderinger i fremtidens havn. Slik kan Oslo Havn KF oppnå målene om økt sjøtransport, være en effektiv og veldrevet havn, redusere klimagassutslippene og bidra til Oslo som en attraktiv by. Investeringene genererer ikke nødvendigvis inntekter for Oslo Havn KF, men bidrar til at hovedstaden har en velfungerende havn.

Oslo Havnestyre besto i 2018 av:

- Roger Schjerva, styreleder, Erling Lae, nestleder, Merete Agerbak-Jensen, Geir Rognlien Elgvin, Kenneth Gromsrud, Tom Haugvad, Silje Kjosbakken, Ola Laskemoen, Signe Horn og Lars Birger Salvesen (vara: Bjørn Jarle Røberg-Larsen).

Roger Schjerva
Styreleder
Oslo Havn KF

REGNSKAP 2018

OSLO HAVN KF - DRIFTSREGNSKAP 2018

DRIFT	2018 (NOK 1000)	2017 (NOK 1000)
Andre salgs- og leieinntekter	312 296	302 271
Overføringer med krav til motytelse	10 211	12 492
Overføringer uten krav til motytelse	917	291
Sum driftsinntekter	323 425	315 055
Lønnsutgifter	-68 558	-66 766
Sosiale utgifter	-33 284	-35 292
Kjøp av varer og tjenester som inngår i komm. egen	-76 379	-64 425
Kjøp av tjenester som erstatter komm. tj. pr.	-7 772	-7 259
Overføringer	-13 669	-8 673
Avskrivninger	-57 133	-80 359
Fordelte utgifter	784	1 754
Sum driftsutgifter	-256 011	-261 019
Brutto driftsresultat	67 414	54 035
Renteinntekter og utbytte	4 191	3 781
Renteutgifter og låneomkostninger	-323	-364
Avdrag på lån	-1 000	-1 000
Resultat eksterne finanstransaksjoner	2 868	2 417
Årsresultat	70 282	56 452
Motpost avskrivninger	57 133	80 359
Netto driftsresultat	127 415	136 811

Havnekapitalen brukes til investeringer i moderne havn for Oslo

Oslo Havn KF finansierer sin virksomhet gjennom vederlag for ulike tjenester som bruk av kai, krantjenester, landarealer, maritim infrastruktur og avfallsmottak, samt utleie av bygninger. HAV har gjennom en årrekke evnet å holde prisene på havnas tjenester på et lavt nivå for å bidra til å gjøre havnevirksomheten og sjøtransport til Oslo konkurransedyktig.

Som Norges viktigste importhavn må HAV investere betydelige beløp i årene som kommer for å øke kapasiteten og tilrettelegge for at vekst i vareimporten til Norge komme sjøveien. For å være en foretrukket havn må HAV fortsette å drive mer effektivt og ha tilstrekkelig kapasitet på sine anlegg. I tillegg til målene om å øke transport på sjø og å være en effektiv og veldrevet havn, har også HAV mål om å være en miljøvennlig havn samt å bidra til at Oslo er en attraktiv by. Disse målene vil kunne medføre kostnader og investeringer som ikke direkte genererer inntekter for HAV.

I havne- og farvannsloven er det fastsatt hva som inngår i havnekapitalen og hvordan midlene kan brukes. I praksis er havnekapitalen eiendeler (anlegg, arealer, utstyr etc.) som havnene har, samt løpende inntekter fra virksomheten og fra eiendeler for øvrig. Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler.

Kommentarer til driftsinntekter
Driftsregnskapet 2018 for Oslo Havn KF viser en økning i omsetning fra 2017 på 2, 7% til kr. 323,4 mill.

Årsresultatet 2018 viser en økning på 24, 5 % fra 2017 til kr. 70,3 mill.

Omsetningsøkningen kommer som følge av at containertrafikken har økt mer enn nedgangen innenfor stykkgoods. Samtidig har leieinntekter økt da en rekke utleieavtaler av fast eiendom er blitt reforhandlet gjennom året. I tillegg gir avtalen med containeroperatøren Yilport Oslo AS økte arealinntekter når antallet containere øker utover 200.000 TEU, noe som var tilfelle i 2018.

Utbyggingen av Follobanen ved Bane NOR har også medført et betydelig aktivitetsnivå i havneområdet, med leie av arealer i forbindelse med rigg og utskipning av masse fra Myggbukta.

Kommentarer til driftsutgifter
Driftskostnadene i 2018 gikk ned 1, 9 % i forhold til 2017. Lønnsutgifter inkludert sosiale kostnader er stabile på

ca. kr. 102 mill. og utgjør ca. 40 % av totale driftskostnader. Kjøp av varer og tjenester eksternt har økt med 12 mill. siden 2017 og utgjør ca. 30 % av totale driftskostnader, noe som gjenspeiler et høyere aktivitetsnivå gjennom 2018. Planlagte satsinger som programmet for strategisk virksomhetsstyring, oppdatering av strategiske dokumenter som ny havneplan og overføring av IT-driften til UKE/Oslofelles, har blitt gjennomført som planlagt innenfor budsjettrammen.

Avskrivningen for 2018 er betydelige lavere enn i 2017 og utgjør ca. 22 % av totale driftskostnader. Dette skyldes at avskrivningssatser er endret i samsvar med gjeldende regelverk og medfører at også årlige avskrivninger fremover forventes å være på et lavere nivå enn i tidligere år.

Kommentarer til finansinntekter og -utgifter
Renteinntekter er noe høyere enn i 2017 som følge av økning av bankinnskudd gjennom året.

Årsavslutningsdisposisjoner
Driftsresultatet før avskrivninger, kr. 127,4 mill., foreslås etter dekning av andel av årets investeringer overført til disposisjonsfond og inngår i finansieringen av fremtidige investeringsprosjekter. I årets regnskap føres også tidligere års regnskapsmessige overskudd til disposisjonsfond med kr. 313,3 mill. i tråd med bystyrevedtak.

Nøkkeltall
• Oslo Havn KF viser fortsatt god lønnsomhet med resultatmargin for 2018 på 39 % mot 43 % i 2017.
• Foretaket er solid med stabil egenkapitalandel på 90 %.
• Avkastningen på sysselsatt* kapital (ROACE) er imidlertid bare 1,9 %. Dette kan tilskrives at omsetningen i kun utgjør 9 % av sysselsatt* kapital fordi Oslo Havn KF ikke er en ren kommersiell aktør. Virksomheten oppfyller et samfunnsansvar. Prisene på tjenestene er lave for å gjøre sjøtransport konkurransedyktig.

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

INVESTERINGSREGNSKAP OSLO HAVN KF 2018

INVESTERING	2018 (NOK 1000)	2017 (NOK 1000)
Investeringer i anleggsmidler	101 353	77 471
Avsetninger	52	1 300
Årets Investeringer	101 405	78 771
Årets finansieringsbehov	101 405	78 771
Inntekter fra salg av anleggsmidler	-1 155	-300
Tilskudd til investeringer	-3 248	0
Andre inntekter	-17 300	-40 000
Sum ekstern finansiering	-21 703	-40 300
Overført fra driftsdelen	-44 646	-21 145
Bruk av avsetninger	-35 056	-17 325
Sum intern finansiering	-79 702	-38 471
Sum finansiering	-101 405	-78 771

Investeringsregnskapet viser investeringer i anleggsmidler på kr. 101,4 mill., som er 28,6 % høyere enn i 2017. Blant investeringene var landstrømanlegget, Bekkelagsbadet, Bygdøynes brygge og øvrig rehabilitering av kaier.

Investeringer i 2018 er finansiert av driftsresultatet med kr. 44,6 mill., bruk av investeringsfond kr. 35 mill., gjennom uttak av utbytte på 17,3 mill. fra HAV Eiendom AS, samt 3,2 millioner i støtte fra Enova i forbindelse med landstrøm-anlegget på Vippetangen og salgsinntekter kr. 1,2 mill.

Det er ikke foretatt låneopptak i 2018. I henhold til kommunale regnskapsforskrifter er alle bevilgninger til investeringsprosjekter ettårige, og det foretas ingen automatisk overføring av ubenyttede investeringsmidler til neste regnskapsår.

Oslo Havn KF ivaretar samfunnsansvaret med å legge til rette for en effektiv og miljøvennlig sjøtransport til og fra Oslo, med lavest mulig samfunnskostnader gjennom investeringer for modernisering og bygging av tidsmessige havneanlegg. Erfaringsmessig avdekkes det ofte at prosjekter blir mer kompliserte og at det blir nødvendig med flere avklaringer mot eksterne parter enn først antatt, noe som er tidkrevende og har medført forsinkelser i gjennomføringen for noen av investeringsprosjektene i 2018. Oslo Havn KF vil fremover fokusere på forbedringer i prosjektstyring og løpende rapportering på prosjektnivå.

BALANSE OSLO HAVN KF 2018

	2017 (NOK 1000)	2017 (NOK 1000)
Faste eiendommer og anlegg	1 715 424	1 605 279
Utstyr, maskiner og transportmidler	886 230	897 519
Aksjer og andeler	1 835 987	1 853 277
Pensjonsmidler	520 596	475 070
Anleggsmidler	4 958 238	4 831 145
Premieavvik	95 623	89 786
Kortsiktige fordringer	40 878	36 247
Kasse, postgiro bankinnskudd	313 356	264 484
Omløpsmidler	449 857	390 517
Eiendeler	5 408 095	5 221 662
Kapitalkonto	4 480 501	4 338 565
Udisponert i investeringsregnskapet	52	52
Regnskapsmessig mindreforbruk	82 717	313 269
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (drift	-3 907	-3 907
Disposisjonsfond	322 240	10 271
Bundne investeringsfond	6 130	6 130
Ubundne investeringsfond	288	33 940
Bundne driftsfond	25	25
Egenkapital	4 888 045	4 698 345
Konsernintern langsiktig gjeld	21 429	26 457
Pensjonsforpliktelse	456 308	466 123
Annen konsernintern kortsiktig gjeld	-18 369	-19 091
Annen kortsiktig gjeld	60 681	49 828
Gjeld	520 050	523 317
Egenkapital og gjeld	5 408 095	5 221 662

- Endring i anleggsmidler skyldes tilførte aktiva gjennom investeringsprosjektene med fradrag for avskrivninger og nedskrevet verdi av HAV Eiendom grunnet uttak av utbytte.
- Økning i omløpsmidler skyldes i hovedsak økning av bankinnskudd.
- Langsiktig gjeld består av konsernintern gjeld, pensjonsgjeld og mellomværende med bykassen.
- Kortsiktig gjeld består av leverandører inklusiv forhåndsposteringer.

GAMMEL HAVNEKRAN BLE KUNST

Kranen "Stubbebryteren", som tidligere løftet tunge jernbanevogner og lokomotiv, er blitt til et "kunstverk" ytterst på Sjurøya, opplyst med mørkeblå farger som tidsstyres automatisk.

Foto: Øyvind Martinsen



OSLO HAVN
PORT OF OSLO

Følg oss på



www.oslohavn.no