

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 24.09.2025
Tid: Kl. 13:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

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

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	
FS		Avgradering av saker	
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	
FS		Habilitet	
ST	41/25	Økonomirapportering 2. tertial 2025	§ 14 1. ledd
ST	42/25	Skur 32 – Stiftelsen Christian Radich – Oppgradering / Leieavtale	§ 14 1. ledd
ST	43/25	Statusrapportering investeringsprosjekter i Plan- og utbyggingsavdelingen per 2. tertial 2025	§ 23 1. ledd
ST	44/25	Handlingsplan for nullutslippshavna - status og veien videre	-
ST	45/25	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd

FS	Eventuelt
FS	Havnestyrets egentid med havnedirektør
FS	Havnestyrets egentid

Oslo, 18. september 2025

Arkivsak: 21/10471 - 19
Saksbehandler: Heidi Leander Neilson / seksjonssjef plan og miljø

The map illustrates the Oslo fjord region with 16 numbered locations and their corresponding activities:

- 1** Hjørtnes International ferries
- 2** Filipstad Cruise
- 3** Heavy vehicle transport
- 4** Tingvollskala Local ferries
- 5** Rådhusbrygge 2-4 Island ferries
- 6** Fjord Cruise
- 7** Revierkåla Heavy vehicle transport
- 8** Revierkåla Cruise
- 9** Utstikker 2 Go Nordic Cruiseline
- 10** Grenia Heavy vehicle transport
- 11** Nordre Sjørsøykal Cement carrier
- 12** Depot charging Heavy vehicle transport
- 13** Container Terminal Terminal handling equipment
- 14** Søndre Sjørsøykal Container
- 15** Tankskiputstikker Tank ships
- 16** Kneppeskjærskala CCS Ship

Geographical labels include BJØRVIKA, SØRENGA, and SJURSØYA.

Kartet viser landstrøm- og ladeprosjekter i Oslo havn. De fleste av prosjektene er gjennomført. Det som gjenstår er landstrøm til tankskip, karbonfangstskip og cruiseskip på Filipstad. Lading til terminalutstyr på containerterminalen vil stå klart i 2025, og charterbåter får lading på Rådhusbrygge 2 i 2026.

Handlingsplanen for nullutslippshavna

Handlingsplanen for nullutslippshavna ble vedtatt av bystyret i 2018. Den inneholder 17 tiltak og forplikter HAV å legge til rette for 85 % lavere klimagassutslipp i 2030 fra all aktivitet i Oslo havn. Handlingsplanen er ambisiøs, fordi den inkluderer reduksjon av utslippene fra skipenes inn- og utseiling.

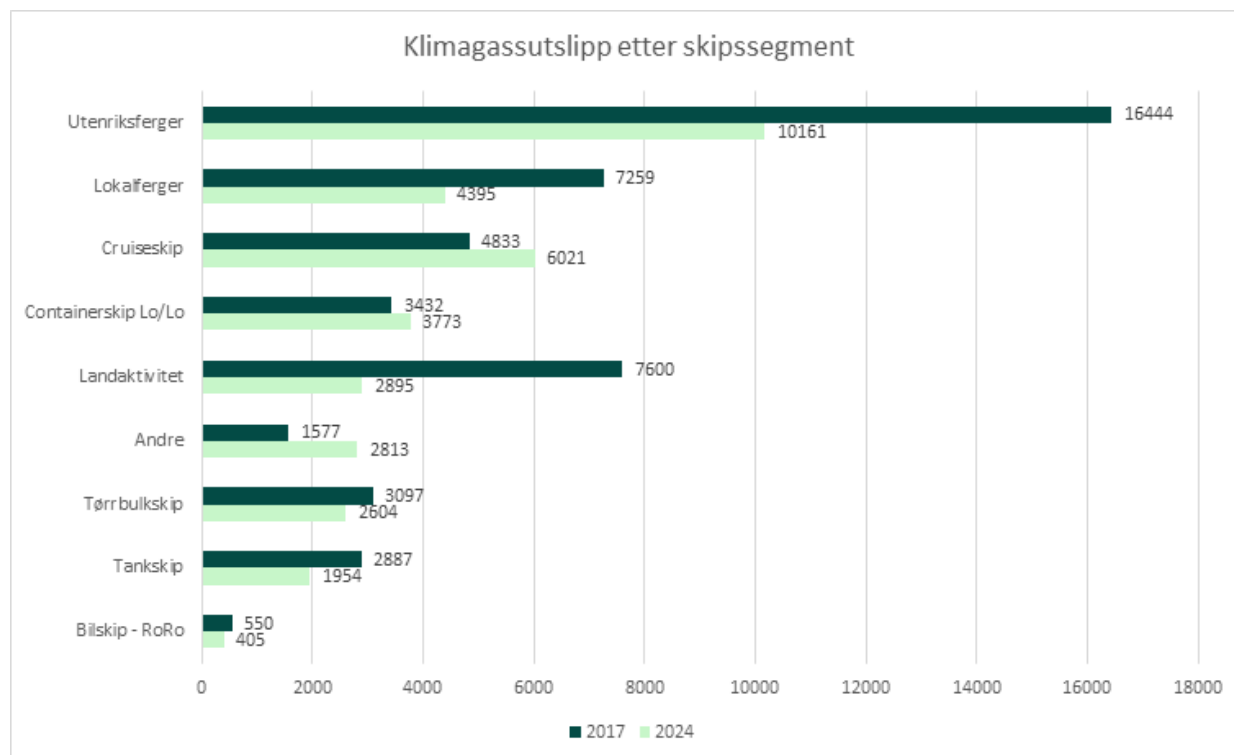
Per 2024 er 10 av de 17 tiltakene gjennomført. Tre er fortsatt under arbeid. I perioden 2017-2024 har havna redusert utslippene fra 47.700 tonn CO₂ til 35.000 tonn CO₂. Det tilsvarer en reduksjon på 26 %. Sjøtransport og havnedrift i Oslo står for omtrent 4 prosent av kommunens totale klimagassutslipp. De største utslippene fra havn og sjøtransport er knyttet til utenriksferger, lokalfenger, cruiseskip, containerskip og enkelte landbaserte aktiviteter. Landstrøm og elektrifisering av lokalfengene har redusert en stor del av utslippene, men for å nå de ambisiøse målene må flere skip bli mer energieffektive og ta i bruk alternative drivstoff.

I 2018 var det viktig å komme raskt i gang, få oversikt over mulig teknologi og løsninger, lage en plan (konseptutredningen) og fortløpende søke Enova-støtte for aktuelle investeringsprosjekter. HAV rekrutterte riktig kompetanse og var tidlig ute med å bygge landstrøm og lading. Det er få andre havner i verden som har så mange elektriske løsninger som Oslo havn. Per i dag er det identifisert et investeringsbehov på 335 millioner. HAV har mottatt og fått tilsagn fra Enova på ca. 112 mill. HAV har jobbet målretta og fått mye Enova-støtte, fordi vi har vært i forkant av utviklingen. Når løsningene blir i mer allmenn bruk avvikler Enova sin støtte.

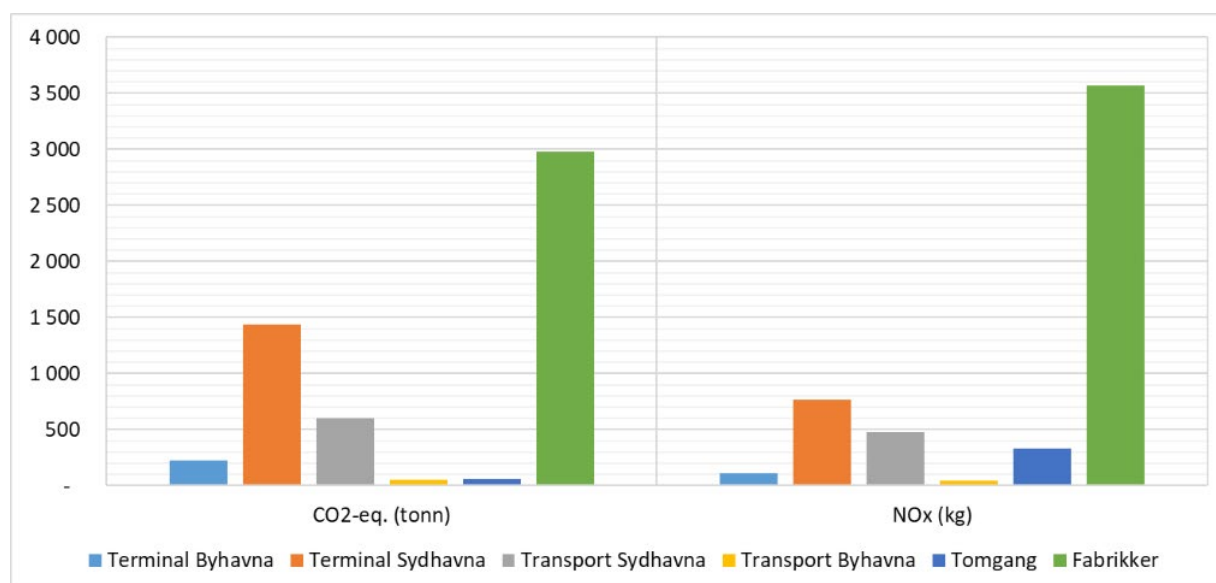
Dagens status er:

- **Landstrøm:** Utenriksfengene koblet seg på landstrøm i 2011 (Color Line) og 2019 (DFDS). Cruiseskip fikk landstrøm på Revierkaia i 2024. Bulkskip fikk landstrøm på Nordre Sjørsøykai i 2022 og containerskipene får landstrøm høsten 2025. Nå gjenstår landstrøm til cruiseskip på Filipstad (2026), tankskip (2027), karbonfangstskip (2028) og charterbåtene på Rådhusbrygge 2 (2026).
- **Elektrifisering av fenger:** Andre aktører har sørget for at Nesoddfergene fikk batteridrift i 2019 og øybåtene ble elektrifisert i 2022/2023. Det er etablert et anlegg for batteribytte til hurtigbåtene som er forventet å være i drift i 2025.
- **Nullutslipp til tungtransport:** I 2024 leverte Grønlia energistasjon lading, biogass og biodiesel. Ladestasjonene er et samarbeid med Bymiljøetaten (BYM). HAV og BYM åpnet hurtiglادestasjonen for tungtransport, turbusser og taxi på Revier i februar 2025. I Sydhavna har HAV nå etablert over 40 hurtiglادere til tungtransport og terminalutstyr.
- **Elektrisk containerterminal:** Sjøkraner og stablekraner er elektriske, og nå har Yilport bestilt elektriske terminaltraktorer som fases inn fra og med 2025.
- **Alternativt drivstoff:** Det er gjennomført en pilotstudie for flytende hydrogen, og HAV samarbeider med Grenland Havn om infrastruktur til metanol. I tillegg er det dialog med flere havner for å opprette flere grønne korridorer for sjøtransporten.

Klimagassutslippene i Oslo havn er redusert med 26 % siden 2017



HAV har i 2025 kartlagt landaktiviteten i havna og sammenlignet med utslippene i 2012. Dette viser at i perioden 2012-2023 har det vært en reduksjon fra 7.500 tonn CO₂ til 2.400 tonn CO₂. Det tilsvarer en reduksjon på 68 %. Dette inkluderer utslipp fra terminalutstyr, hjullastere og transport inn og ut av havna.

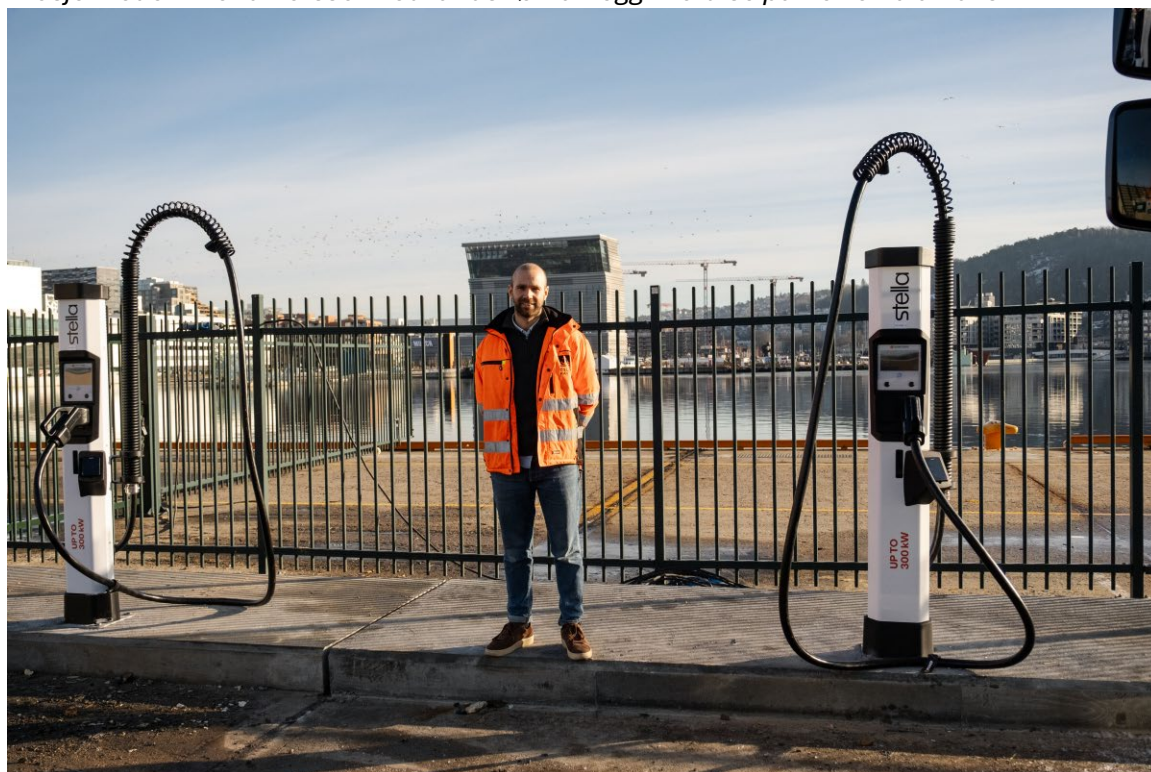


Utslipp fra landaktiviteten i Oslo havn. Utslipp fra fabrikkene var ikke med i beregningene i 2012. Dette er et punktutslipp det kan gjøres noe med. Figuren viser CO₂-ekvivalenter (tonn) og NO_x (kg) for hovedaktivitetene.

HAV har fullført prosjekter for 135 mill og prosjekter for 92 mill er under gjennomføring. Per i dag er det identifisert ytterligere prosjekter for nesten 110 mill. Totalt blir det 337 millioner. HAV har mottatt og fått tilsagn fra Enova på 105,6 mill og 14,3 mill fra Oslo kommune.



Prosjektleder Erlend Persson ved landstrømanlegg til cruise på Revierkaia 2025.



Fagsjef energiomstilling Jens Eirik Hagen på åpningen av ladestasjonen på Revierkaia i 2025.

Veien videre i nullutslippshavna

Å oppnå 85 % reduksjon av klimagassutslippene vil bli krevende. Det er fortsatt en del investeringer som må gjøres. Det arbeides med landstrøm til tankskip og karbonfangstskip, samt mulig lading til både helelektriske containerskip og tørrbulkskip i Sydhavna. Passasjertrafikken er nesten ferdig. Lading på Rådhusbrygge 2 er under planlegging for charterbåter og batteribytte for hurtigbåtene testes. Per i dag er det identifisert prosjekter der HAV trenger ytterligere 110 mill til nullutslippsløsninger før 2030. Det må påregnes ytterligere prosjekter for å nå målet.

I tillegg vil det bli investert tid til dialog med kunder og rederier for å få flere til å ta i bruk løsningene. HAV planlegger møter med havnens kunder høsten 2025 for å oppdatere status på elektrisk utstyr og kartlegge om det er ytterligere ladebehov. Det er viktig at HAV bygger felles ladeinfrastruktur for å sikre mest mulig effektiv bruk av nettkapasiteten i Sydhavna. Dette prinsippet er viktig for å unngå at ladeløsninger med lav bruk tar opp kapasiteten. HAV vil vurdere hvordan en kan bruke prisstruktur til å motivere kundene til omstilling.

Elektrifisering er og vil fortsatt være viktig å utvikle i tiden framover. HAV lærer mye når landstrøm- og ladeprosjektene gjennomføres. Det gjøres justeringer underveis, og det letes etter synergieffekter. Landstrømanleggene brukes ikke hele tiden. Det gir havna en energikapasitet som kan brukes til flere formål. Ett eksempel er på Revierkaia. I 2025 åpnet HAV og Bymiljøetaten 10 hurtigladere til turbusser, taxi og tungtransport for å utnytte nettkapasiteten bedre for flere i og rundt Oslo havn. Nå kan turbusser til cruiseturistene lade ved cruisekaia.

Utviklingen innenfor batterier, både maritimt bruk og på land, gjør at større skip kan opereres helelektrisk i nær framtid. HAV har fått tilsagn om Enova-støtte til å etablere ladeinfrastruktur til Zen Oceans helelektriske containerskip. Rederiet har enda ikke tatt en investeringsbeslutning.



Zen Ocean helelektrisk containerskip. Illustrasjon: Naval Dynamics

Sydhavna vil få et behov for økt nettkapasitet for å kunne tilby landstrøm og lading til alle typer skip. Derfor er det viktig at HAV fortsetter å vise havnas framtidige energibehov til Oslos nettselskap Elvia. Elvia har tilpasset seg byens mange elektrifiseringsprosjekter ved å ansette flere energikoordinatorer. De har en svært viktig funksjon ved å kartlegge flere kunders behov i et område, og se det i sammenheng over et lengre tidsperspektiv. HAV har god dialog med Elvia som vil fortsette for å sikre Sydhavna nok nettkapasitet i tråd med de ambisiøse målene.

Når det er etablert landstrømanlegg til alle skipssegmenter, all landaktivitet er elektrifisert og de fleste skip bruker landstrøm, vil det fortsatt gjenstå mellom 15-20 % for å nå utslippsmålet. For å nå målet om 85 % reduksjon må framtidige skip bruke annet enn fossilt drivstoff. Det er uklart hvilke drivstoff sjøtransporten vil velge, og det er uklart hvilken rolle HAV skal ha. Per i dag ansees det som lite aktuelt for at alternative drivstoff blir produsert i havna, men det kan bli aktuelt med lagring og nye bunkringsløsninger av ulike typer drivstoff.

Alternative drivstoff vil kunne påvirke annen havnedrift og har ulike sikkerhetsaspekter det er viktig å kartlegge. Kunnskapsinnhenting om konsekvenser for hydrogenbunkring er pågående, og HAVs vurderinger knyttet til dette kan deles på nyåret. For å kunne fortsette å hente ekstern støtte til framtidens nullutslippsløsninger er det viktig å ligge i forkant av utviklingen.

Rederier opererer globalt og følger internasjonale regler. Utviklingen i maritim sektor går tregt også pga mangelfullt regelverk om bruk av alternative drivstoff. Lokale restriksjoner innføres gradvis i EU og Norge, men per i dag opplever ikke rederiene behovet for svært rask omstilling. HAV fortsetter å ha tett dialog med skipseiere og rederier om deres planer for framtidig skip, for å være best mulig forberedt på behovene som kommer.

HAV er aktive i Grønt Skipsfartsprogram og holder oss oppdaterte og i dialog med de mest ambisiøse rederiene. Enova arrangementer, nasjonale og internasjonale konferanser er også viktige møteplasser for å holde oss oppdatert og kunne påvirke beslutningstakere.

For å tilrettelegge for framtidens drivstoff er det viktig å samarbeide med andre havner. Et eksempel er Kiel og København for utenriksfergene, Rotterdam og Hamburg for containerskip og bl.a Grenland havn for sement- og bulkskip.

Investering i løsninger og rett kompetanse

HAV har fullført prosjekter for 135 mill og prosjekter for 92 mill er under gjennomføring. Per i dag er det identifisert ytterligere prosjekter for nesten 110 mill. Totalt blir det 337 millioner. HAV har mottatt og fått tilsagn fra Enova på 105,6 mill og 14,3 mill fra Oslo kommune.

Gevinstrealisering av landstrøm og ladeinfrastruktur er viktig. Det er et særlig potensial for framtidige inntekter i HAV knyttet til ladeinfrastruktur både for landaktivitet og skip. I 2030 vil HAV ha bygd ferdig det meste av lade- og landstrømanlegg. Det som gjenstår er investeringer hos kundene i nytt utstyr, ombygging av og nye skip. Status om framtidige investeringer er derfor viktig for at HAV kan gjøre gode vurderinger knyttet til framtidig inntektsstrømmer.

HAV vil fortsette å ha fokus på behovet for ytterligere nettkapasitet i Sydhavna, og jobbe videre med elektrifisering. Det er viktig å holde god oversikt på strømforbruk, kjøp og salg for å velge rett strategi framover. Innenfor dette feltet har HAV høy kompetanse, og behovet for støttende systemer vurderes fortløpende.

Det vil i tiden framover være nødvendig å rette sterkere fokus på alternative drivstoff. For å nå utslippsmålene, og tilrettelegge for vekst uten økte utslipp, er det helt nødvendig at inn- og utseiling skjer utslippsfritt.

HAV må også på dette området ligge i forkant av utviklingen og sørge for å ha tilstrekkelig kompetanse og kapasitet. Dette vil være avgjørende for om vi lykkes med å nå de ambisiøse målene i nullutslippsplanen.

Gjennomført	Investeringer	Total kostnad	HAV kostnad	Støtte i mill kroner	Støtte andel	fra
	Landstrøm utenriksferger Vippetangen	20	12,4	7,6	38 %	Enova
	Landstrøm bulkskip Sydhavna	23,7	14,7	9	38 %	Enova
	Ladeanlegg for tunge kjøretøy på Grønlia	6	3	3	50 %	BYM
	Solceller skur 84	1,3	1,3		0 %	
	Landstrøm cruise Revierkaia	67	39,5	27,5	41 %	Enova
	Ladeanlegg for tunge kjøretøy på Revierkaia	6	3	3	50 %	BYM
	Depotladeanlegg på Sydhavna	11,2	9	2,2	20 %	Enova
	Total	135,2	82,9	52,3	39 %	
Under gjennomføring	Investeringer	Total kostnad	HAV kostnad	Støtte i mill kroner	Støtte andel	fra
	Landstrøm containerskip	14,9	10	4,9	33 %	Enova
	Solceller - kunde i Sydhavna	9	2,7	6,3	70 %	KLI
	Landstrøm til cruise Filipstad	61,2	41,2	20	33 %	Enova
	Ladestasjon containerterminal	7	2	5	71 %	KLI + Yil
	Total	92,1	55,9	36,2	39 %	
Planlegges	Investeringer	Total kostnad	HAV kostnad	Støtte i mill kroner	Støtte andel	fra
	Ladestasjon for tunge kjøretøy/buss Filipstad	6	6	0	0 %	
	Landstrøm tankskip og CCS	31,2	21	10,2	33 %	Enova
	Landstrøm RB 2	6	2,4	3,6	60 %	Enova
	Landstrøm høyspennt hel elketrisk containersk	51,5	30,9	20,6	40 %	Enova
	Landstrøm saltaktører/bulkskip	10	10	0	0 %	
	Mobil landstrøm Sydhavna	5	5	0	0 %	
	Total	109,7	75,3	34,4	31 %	
Total		337	214,1	122,9	36 %	

Investeringer og finansering av nullutslippshavna

Siden handlingsplanen ble vedtatt i 2018 har Oslo Havn investert opp mot 330 millioner i nullutslippsinfrastruktur. Det er søkt og mottatt Enova-støtte på ca. 118 millioner.

Nullutslippsinfrastruktur - investeringer	TOTAL- KOSTNAD (mill. NOK)	HAV kostnad (mill. NOK)	Støtte - <u>Enova</u> m.fl. (mill. NOK)	Støtte andel prosent	Kommentar
<u>Landstrøm</u> utenriksferger Vippetangen	20,0	12,4	7,6	38 %	Gjennomført i 2019
<u>Landstrøm</u> bulkskip <u>Sydhavna</u>	23,7	14,7	9,0	38 %	Gjennomført i 2022
Ladeanlegg for tunge kjøretøy på Grønlia	6,0	3,0	3,0	50 %	Gjennomført i 2023 Kostnaden er delt med BYM.
Solceller - Skur 84	1,3	1,3	Ingen støtteordning		Gjennomført i 2023
<u>Landstrøm</u> cruise Revierkaia	67,0	39,5	27,5	41 %	Gjennomført i 2024
Ladeanlegg for tunge kjøretøy på Revierkaia	6,0	3,0	3,0	50 %	Gjennomført i 2025
Depotladeanlegg på <u>Sydhavna</u>	11,2	9,0	2,2	19 %	Gjennomført i 2025
Totalt - Gjennomførte prosjekter <u>Byhavna</u>	93,0	54,9	38,1		
Totalt - Gjennomførte prosjekter <u>Sydhavna</u>	42,2	28,0	14,2		
<u>Landstrøm</u> for containerskip	14,9	10,0	4,9	33 %	Underveis. Åpner kv.4 2025
Solceller – kunde i <u>Sydhavna</u>	9,0	2,7	6,3	70 %	Underveis. Åpner kv.4. 2025
<u>Landstrøm</u> til cruise Filipstad	61,2	41,2	20,0	33 %	Underveis. Åpner kv.4 2026
Totalt - Underveis <u>Byhavna</u>	61,2	41,2	20		
Totalt - Underveis <u>Sydhavna</u>	28,9	17,7	11,2		
Ladeanlegg for tunge kjøretøy/buss på Filipstad	6,0	0,0	Forhandling om støtte underveis		Framtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
<u>Landstrøm</u> tankskip og karbonfangstskip	31,2	21,0	10,2	33 %	Framtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
<u>Lading</u> Rådhusbrygge 2 til charterbåter	6,0	2,4	3,6	60 %	Framtidig 2025. Ikke tatt inv. beslutning.
<u>Lading</u> for containerskip	51,5	30,9	20,6	40%	Fremtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
<u>Landstrøm</u> til saltaktører/bulkskip	10,0	10,0	Ingen støtteordning		Fremtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
Mobilt landstrømanlegg	5,0	5,0	Ingen støtteordning		Opsjon som vurderes
Totalt - Framtidige <u>Byhavna</u>	12	2,4	3,6		
Totalt - Frmtidige <u>Sydhavna</u>	92,7	31,0	30,8		
Totalt	330,0	175,2	117,9		

Forslag til vedtak:

Havnestyret tar saken til orientering.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
plan- og utbyggingsdirektør