

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 26.02.2025
Tid: Kl. 13:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

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

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	
		Styrets egentid	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	08/25	Oslo Havn KFs årsberetning med årsregnskap 2024	§ 14 1. ledd
ST	09/25	Vedr. det økonomiske handlingsrommet fremover og grunnlaget for å kunne ta utbytte fra havnekassa	§ 14 1. ledd
ST	10/25	Ledelsens gjennomgåelse i HAV for 2024	§ 14 1. ledd
ST	11/25	Status for nullutslippsplanen 2017-2024	-
ST	12/25	Oslo Havns visjon	-

ST	13/25	Havnedirektørens orientering	-
FS		Eventuelt	-
		Styrets egentid	

Oslo, 20. februar 2025

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
11/25	Havnestyret	26.02.2025

Arkivsak: 21/10471 - 16
Saksbehandler: Heidi Leander Neilson / seksjonssjef plan og miljø

Status for nullutslippsplanen 2017-2024

Oslo Havn KF (Oslo Havn) og Klimaetaten jobbet sammen med byrådene for Næring- og eierskap og Miljø- og samferdsel om Handlingsplan for nullutslippshavn. Handlingsplanen ble vedtatt i bystyret i 2018 og inneholder 17 tiltak med mål om å kutte 85 % av utslippene i 2030.

Handlingsplanen inkluderer reduksjoner fra all landaktivitet og inn- og utseiling til havnen. 13 av de 17 tiltakene i handlingsplanen er gjennomført. Tre tiltak er fortsatt under arbeid. Vedlagte rapport gir en status på utslippene, tiltak som er gjennomført, tiltak under arbeid, og veien videre med både utfordringer og muligheter.

Havnedirektørens vurderinger:

85% reduksjon av utslipp fra skip og landaktivitet i havnen er svært ambisiøst. Det er ingen andre havner i verden som har tilsvarende klimamål. Oslo Havn har investert 225 millioner i gjennomførte og pågående prosjekter for nullutslippsløsninger. Det gir lavere utslipp fra tungtransport inn og ut av byen, utstyr på terminalene og skipene som anløper havnen.

Foretakets investeringer i nullutslippsløsninger og kundenes innfasing av ny teknologi må fortsette med forsterket innsats for å nå målet i 2030. For å lykkes må rederier, internasjonale havner og alle næringsaktører i havna delta i arbeidet for at Oslo Havn skal bli verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Rapport «Status for nullutslippsplanen 2017-2024» tas til orientering.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
plan- og utbyggingsdirektør

Vedlegg:

18.02.2025 19-2-25 Havnestyreseminar - status nullutslippshavna 2017-2024

Oslo Havn

Status for nullutslippsplanen 2017-2024

Dato: 17.2.2025



Innhold

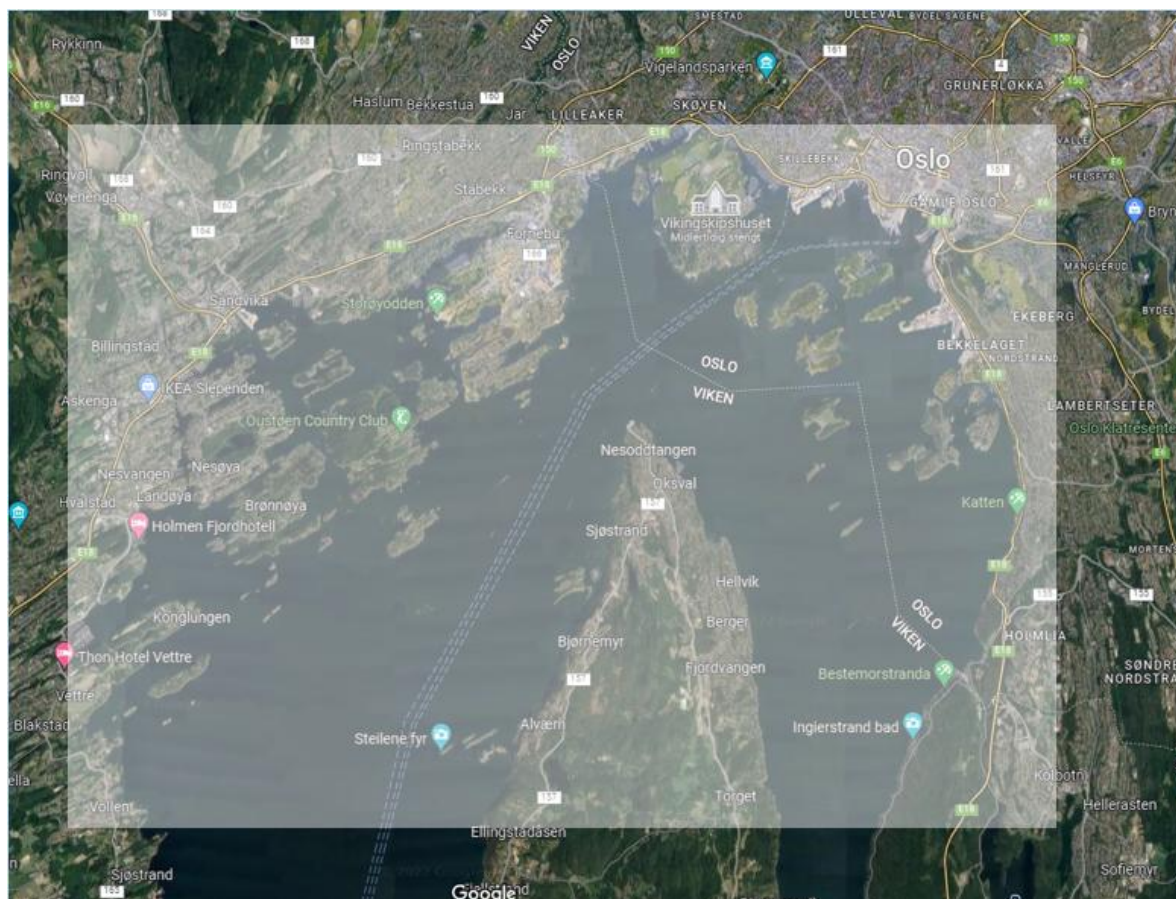
Status nullutslippsplanen og veien videre til 2030 – 85% reduksjon	3
Sjøtransport og havnedrift i Oslo står for 4 % av klimautslippene	5
Utslippene fra havn og sjøtransport 2024	6
Tiltak gjennomført 2018 -2024	7
Tiltak planlagt 2025-2030.....	7
Miljøbidraget bidrar til investeringer av nullutslippsløsninger	11
Utfordringer med å nå målet 85 % reduksjon i 2030	12
Grønne korridorer reduserer store transportutslipp	12
Nye drivstoff til skip	14
Utenriksferger	14
Cruiseskip	14
Containerskip	15
Lasteskip elektrifiseres.....	16
Økt energieffektivisering i framtidens nullutslippshavn	17
Fem prinsipper for energiomstilling i Oslo Havn	17
Tiltak gjennomført for energiomstilling 2022 – 2024	17
Framtidig tiltak for å nå målene om energiomstilling	18
Investeringer og finansering av nullutslippshavna	19
Relevante lenker	20

Status nullutslippsplanen og veien videre til 2030 – 85% reduksjon

Oslo Havn KF (Oslo Havn) og Klimaetaten jobbet sammen med byråd for Næring- og eierskap og Miljø- og samferdsel om Handlingsplan for nullutslippshavn. Handlingsplanen ble vedtatt i bystyret i 2018 og inneholder 17 tiltak med mål om å kutte 85 % av utslippene i 2030.

Dette er en veldig ambisiøs handlingsplan som inkluderer reduksjoner fra inn- og utseiling til havnen. 13 av de 17 tiltakene i handlingsplanen er gjennomført eller under arbeid. Hvilket har gitt store utslippsreduksjoner. Det er vil fortsatt være utfordrende å nå målet om 85% kutt og for å lykkes må rederier, internasjonale havner og alle næringer i havna delta i arbeidet.

I Oslo havn viste baseline i 2017 totalt 55.000 tonn CO₂ inkludert landaktivitet og sjøtransport. Med dagens nye metode er ny baseline 47.700 tonn CO₂. En reduksjon på 85 % i 2030 tilsier at havnen kan sitte igjen med ca. 7.000 tonn CO₂ i totale klimagassutslipp per år.



Handlingsplanen omfatter utslipp i hele dette området inkludert inn- og utseiling til Oslo.

Tiltakstabellen fra nullutslippsplanen med status oppdatert med gjennomførte tiltak i 2024.

✓ viser gjennomføre tiltak, → viser tiltak som er under arbeid og videreføres, ✕ viser tiltak som er utredet og som utgår.

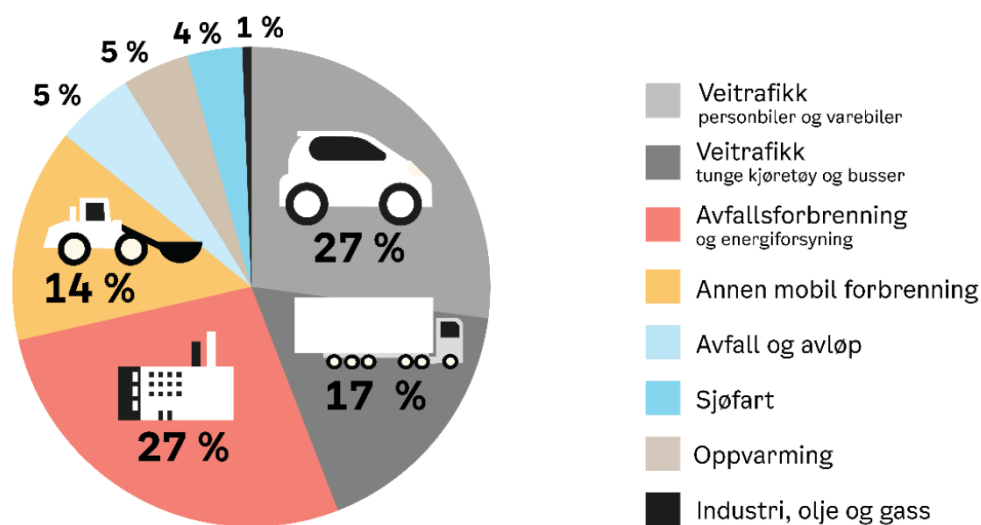
	ID	Tiltaksbeskrivelse	Tidspunkt for innfasing	Estimert reduksjon	Status
Tiltak som bør videreføres	9.1.1	Miljødifferensiering av havneavgifter for å premiere skip med lave utslipp gjennom Environmental Ship Index (ESI)	2018-2020	800 / 1%	✓
	9.1.2	Oslo kommune som medlem i Grønt Kystfartsprogram	2018	-	✓
	9.1.3	Oppdatere og revidere handlingsplan for Oslo Havn som nullutslippshavn og innlemme tiltakene i klimabudsjettet	2019-2021	-	✓
Tiltak som bør styrkes	9.2.1	Landstrøm til utenriksfergene	2018-2020	2300 / 4%	✓
	9.2.2	Samarbeid med andre cruisehavner med sikte på å stille felles krav om landstrøm og andre miljøtiltak med Oslo i en pådriverrolle	2018-2025	2700 / 5%	✓
	9.3.1	Oslo er en pådriver for å flytte mer gods fra vei til sjø og jobber for like miljøkrav til sjøtransporten i hele Oslofjorden	2019-2030	-	✓
Anbefalinger for nye tiltak	9.3.2	Utslippsfri drift på Nesoddbåtene (linje B10)	2018-2019	4200 / 8%	✓
	9.3.3	Utslippsfri drift på Ruters hurtigbåtlinj (linje B11 og B20-B22)	2019-2024	2300 / 4%	→
	9.3.4	Utslippsfri drift på øybåttjenesten	2018-2021	-	✓
	9.3.5	Krav om nullutslippsløsninger for utenriksfergene med virkning fra 2025 dersom nye linjer etableres, dersom eksisterende linjer konkurranseutsettes, ved kontraktsfornyelser eller dersom situasjonen tillater det	2018-2025	16600 / 30%	→
	9.3.6	Miljødifferensiering av havneavgifter for å premiere skip med lave utslipp gjennom Environmental Ship Index (ESI)	2018-2020	900 / 2%	✓
	9.3.7	Etablere dialog med nasjonale myndigheter for endring av havne- og farvannsloven slik at det kan stilles krav om nullutslippsløsninger ved kai	2018-2024	4800 / 9%	✕
	9.3.8	Infrastruktur for pilotering av autonome skip	2019-2024	-	✕
	9.3.9	Utslippsfri aktivitet ved håndtering av varer og last på Oslo havn, og andre aktiviteter på havneområdet	2018-2025	7500 / 14%	→
	9.3.10	Utslippsfrie veitransportlinjer på vei, til og fra Oslo havn	2018 - 2030	-	✓
	9.3.11	Bonus for skip som opererer med redusert fart og utredning av effekten av fartsgrense for kommersielle fartøy med fossile fremdriftsløsninger	2019 - 2025	1300 / 2%	✕
	9.3.12	Tilrettelegging for dekning av aktuelle skipstypers dampbehov i havn ved bruk av fornybare alternativer	2018 - 2025	3500 / 6%	✕
	Total		-	46 700 / 85%	

Sjøtransport og havnedrift i Oslo står for 4 % av klimautslippene

Av Oslo kommunes totale direkte klimagassutslipp, står sjøtransport og havn for ca. 4 %.

Siden Oslo Havn etablerer infrastruktur, som kai og arealer til karbonskip, lading til tunge kjøretøy og betongbiler, kan utslipp fra avfallsforbrenning, veitrafikk og annen mobil forbrenning reduseres.

Energistasjonen på Grønlia er til offentlig bruk og har i dag lading, biodiesel og biogass tilpasset tunge kjøretøy.



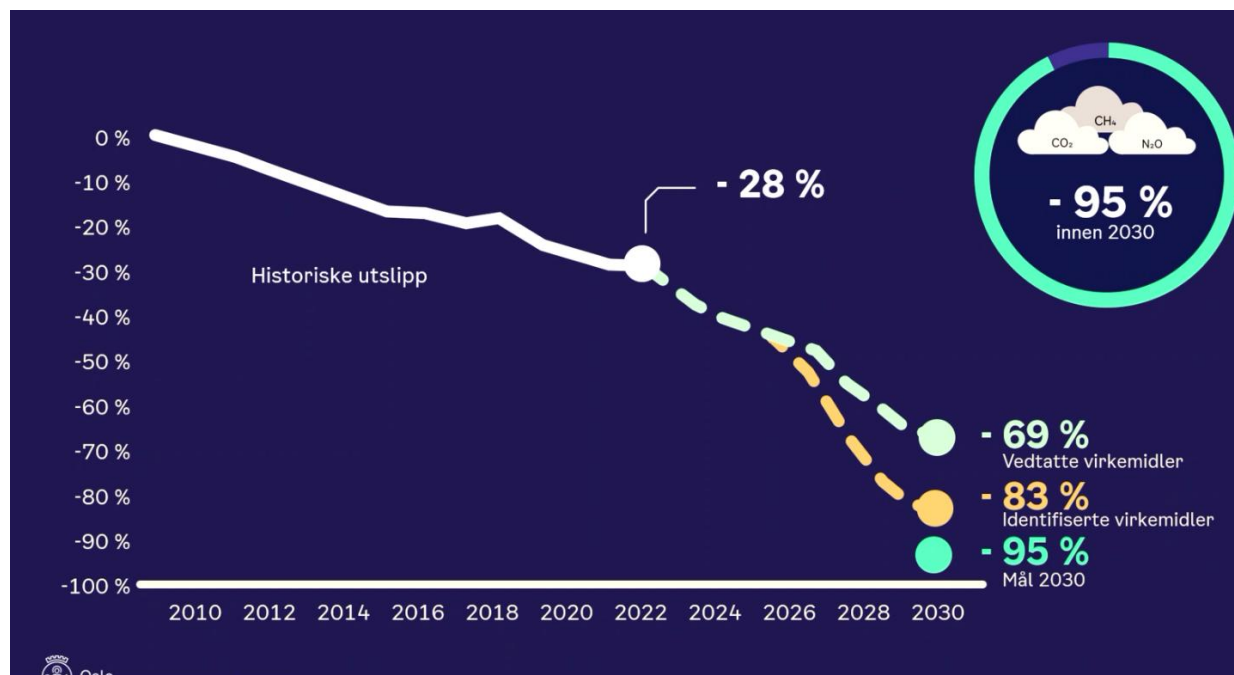
Utslipp i Oslo kommune basert fra ulike sektorer. Sjøfart sto for 4 % i 2022.

Oslo Havn samarbeider med Klimaetaten og byråd for Kultur- og næring for å realisere Oslo kommunes mål om 95 % reduksjon i 2030. Oslo Havn opplever at kunder i havnen ønsker ytterligere tilgang på ladere og strøm i tråd med strenge krav til offentlig anskaffelser og nullutslippsbyggeplasser i Oslo kommune.

By og havn jobber sammen om å nå nullutslippssamfunnet. Kakediagrammet, bilde 2, viser at transportutslipp fortsatt står for den største andelen (58 %) av kommunens direkte klimagassutslipp. Siden skip er den mest energieffektive transportformen, er det viktig for byen og regionens næringsliv at havnens infrastruktur legger til rette for økt sjøtransport.

Status for handlingsplanen viser at selv med økt sjøtransport kan utslippene reduseres. En effektiv og veldrevet havn med miljøvennlig skip, tilrettelegger for mer sjøtransport til byens bærekraftige vekst.

Oslo kommune har fra 2009 til 2022 redusert totale utslipp med 28 %. I egen drift (kun kommunens etater og foretak) har kommunen redusert med 91 %. Målet for kommunen er å redusere 95 % i totale utslipp i 2030.



Oslo kommunes prognose for reduserte klimagassutslipp fram til 2030.

Oslo havn står for 4% av Oslo kommunes samlede utslipp, men har i tillegg stor betydning for hele Osloregionens samlede direkte og indirekte utslipp på sikt.

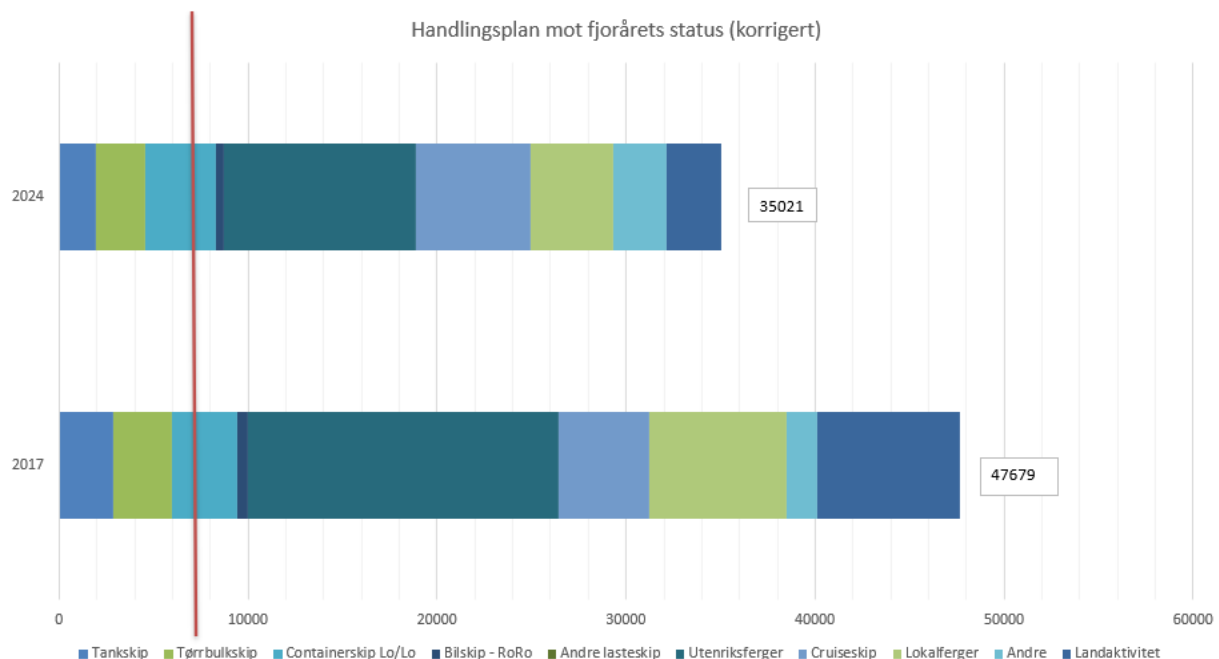
Oslo havn som logistikk-knutepunkt mellom land- og sjøtransport, spiller en nøkkelrolle for å få til mer bygge- og anleggsvirksomhet, transport og varehandel med lavere utslipp. Når Oslo havn tilrettelegger for fornybar energi og sirkulær næringsutvikling betyr det at byens totale utslipp reduseres.

Oslo havn sin nøkkelrolle i det grønne skiftet er ikke med i beregningene i denne rapporten, men prosjektene som presenteres har i tillegg potensialet for redusert utslipp og mer bærekraftig utvikling i hele byen og regionen.

Utslippene fra havn og sjøtransport 2024

I Oslo havn viste baseline i 2017 totalt 55.000 tonn CO₂ inkludert landaktivitet og sjøtransport . Med dagens nye metode er ny baseline 47.700 tonn CO₂. En reduksjon på 85 % i 2030 tilsier at havnen kan sitte igjen med ca. 7.000 tonn CO₂ i totale klimagassutslipp per år.

Totale klimagassutslipp fra Oslo havn er redusert fra 2017 (47.700 tonn) til 35.000 tonn CO₂ i 2024. Det inkluderer utslipp fra landaktiviteter. Dette viser en total reduksjon fra 2017 til 2024 på 26 %. Dette betyr at ytterligere 59 % av utslippene må reduseres til fram til 2030.



Status på klimagassutslipp med ny baseline 2017 og totale klimagassutslipp i 2024 med ny metode. Rød linje viser 7.000 tonn som er utslippet havnen kan ha igjen etter 85 % reduksjon.

Tiltak gjennomført 2018 -2024

- Landstrøm til danskefergene på Vippetangen i 2019
- Nesoddfergene lader på Rådhusbryggene i 2020
- Øybåtene seiler på batteri mellom øyene i 2023
- Landstrøm til sement og tørrbulkskip på Nordre Sjursøykai 2022
- Landstrøm til cruiseskip på Revier 2024
- Ladeinfrastruktur, biodieselstasjon og biogasstasjon til tunge kjøretøy på Grønlia 2024

Disse tiltakene har gitt reduksjon av utslippene fra 47.700 til 35.000 tonn CO₂. Det er 26 % reduksjon i perioden 2017 til 2024. Flere tiltak og nye investeringer må til for å nå 85 % reduksjon i 2030.

Tiltak planlagt 2025-2030

- Lading til terminalutstyr og tunge kjøretøy på Sjursøya, 16 hurtigladere i 2025
- Landstrøm til containerskip på Søndre Sjursøykai 2025
- Mobilt landstrømanlegg til f.eks. Hurtigruta og bulkskip i Sydhavna 2025
- Lading til turbusser, terminalutstyr 10 hurtigladere på Revier 2025
- Landstrøm til cruiseskip på Filipstad i 2026

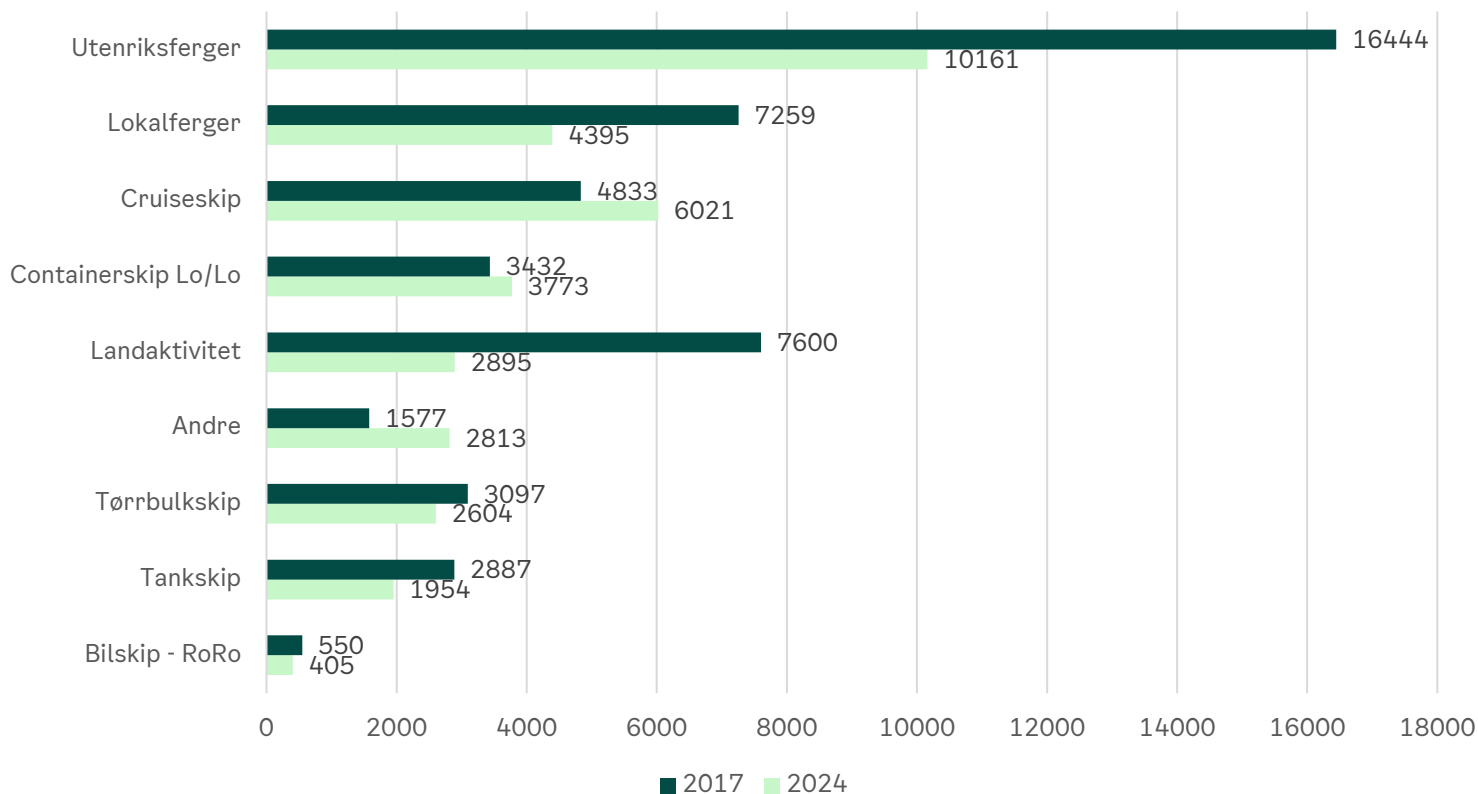
- Ladeinfrastruktur på Rådhusbrygge 2, 3 hurtigladere til charterbåter i 2025
- Landstrøm til tankskip i 2027
- Landstrøm til Kneppeskjærkaia og karbonfangstskip 2026
- Landstrøm til bulkskip/salt i 2026/27
- Differensiering av vederlag som fremmer økt bruk av landstrøm og nullutslippsfartøy

Disse tiltakene vil redusere CO₂ utslippene ytterligere. Oslo Havn vil ha landstrøm til hvert skipsegment. Men det vil fremdeles gjenstå et gap for å nå 85 % reduksjon. Nøyaktig hvor mye som vil gjenstå er avhengig av hvor mange av skipene som kan koble seg på landstrøm når de ligger til kai.

Det største enkelttiltaket vil være at utenriksfergene seiler på nye drivstoff med lavere CO₂ utslipp enn i dag. Det kan være hybrid drift, flytende biogass, hydrogen eller karbonfangst.

Klimaetaten har foreslått for Oslo kommune at Oslo Havn skal øke reduksjonen fra 85 til 90 % i 2030. Siden den største andelen av utslippene fra havnen er skip der rederiene må bidra med store investeringer, anser Oslo Havn det som svært krevende. Det er allerede svært ambisiøst å nå 85 %.

Klimagassutslipp etter skipsegment



Klimagassreduksjon på hvert skipsegment inkludert innseiling og utseiling til Oslo havn.

Utenriksfergene

Utenriksfergene er det segmentet som har redusert mest utslipp med landstrøm. Det kommer to skip hver dag hele året. Color Lines Oslo-Kiel og Gotlandsbolagets Oslo-København. Alle fire skipene bruker landstrøm. Stena Line hadde en linje mellom Oslo og Fredrikshavn, som ble lagt ned grunn av pandemien i 2020. De brukte også landstrøm på Vippetangen.

Landstrømstiltakene er supplert med elektrifisering av en boiler på ett av Color Lines skip som reduserer ytterligere. Totalt sett har utenriksfergene redusert utslippene sine fra 16.500 tonn CO₂ i året til rett over 10.000 tonn per år. Noe av reduksjonen skyldes også at Stena Line la ned sin rute. Color Line sitt landstrømsanlegg ble tatt i bruk i 2012 og ga effekt før baseline i 2017.

Cruiseskip

Utslipet fra cruiseskip har gått opp med økt antall anløp. I 2017 kom 101 cruiseskip til Oslo og utslippet var 4.800 CO₂e. I 2024 mottok havna ca. 140 anløp og utslippet var 6.000 CO₂e. Det er forventet vekst i 2025 opp til nærmere 160 cruiseanløp. Økt antall cruiseskip er knyttet til ruteendringer. Siden krigen i Ukraina har cruise valgt å seile til nordiske havner istedenfor til St. Petersburg.

Landstrømanlegget til cruise ble bygget i 2023-24. Siden åpningen i 2024 har omtrent 40 % av skipene som anløp Revier brukt landstrøm. De skipene som var kompatible med landstrøm valgte å koble seg på i den første testsesongen. I 2025 forventes det høyere tilkoblingsgrad.

Oslo Havn bruker EPI (environmental port index) for cruiseskip. De som velger å ikke koble seg på landstrøm betaler dobbelt så mye for å ligge i Oslo. Oslo Havn er i gang for å bygge landstrøm til cruise på Filipstad. Det er forventet å stå klart i 2026.

Containerskip

Utslipp fra containerskip har økt i takt med flere anløp. En økning fra 5.300 timer i 2017 til 6.700 timer i 2024. Under pandemien var det en kraftig vekst på antall containere til Oslo. Det var et toppår i 2022 med ca. 300.000 containere (TEU).

Landstrøm til containerskip står klart til bruk i første kvartal 2025. Det vil kreve oppfølging å få skipene til å bygge om fartøylene og koble seg på. Det kommer kun mindre containerskip til Oslo med ca. 500-1.000 tyvefots containere ombord. Det er de store oversjøiske containerskipene som er prioritert for ombygging til bruk av landstrøm. Store containerskip bruker landstrøm i USA og Kina i dag.

Andre skip

Denne kategorien skip er f.eks slepebåter, forskningsfartøy, marinefartøy, skoleskip, redningsfartøy og mer. Her har utslippet gått opp fra 1.600 tonn CO₂e til 2.800 tonn CO₂e.

En mulig grunn til økte utslipp i denne kategorien kan henge sammen med blant annet den amerikanske marinen, samt flere NATO skip som kom til Oslo i 2024. Det er også flere skip som har "AIS-sender" ombord, slik at satelittsystemet fanger opp flere utslipp fra flere typer skip nå enn før.

Tørrbulkskip

Tørrbulksegmentet har redusert utslippene fra 3.100 tonn CO₂e til 2.600 tonn CO₂e. Landstrøm til bulkskipene ble etablert i 2022. To sementskip bruker landstrøm fast i Sydhavna. Sementskipene bruker mye energi for å blåse sement opp i siloene. Landstrøm her er derfor et effektivt tiltak.

To aktører i Oslo havn leverer ferdigbetong til byen og regionens mange bygg- og anleggsprosjekter. Betong består av sement, sand/grus og vann. Kanskje vil de være de første som får levert sand fra Svelvik med batterielektriske skip i Oslo. Oslo kommunes strenge klima- og miljøkrav til byggebransjen virker.

Mange av skipene som kommer inn til tørrbulkaia er gamle, men aktørene er motiverte til å se på nye løsninger for nullutslipp for å bidra til klimagassreduksjon.

Lokalferger

Lokalfergene har redusert kraftig fra 7.300 tonn CO₂e til 4.400 tonn CO₂e. Mye på grunn av elektrifisering av Nesoddbåtene og Øyfergene. Nesoddbåtene var i 2017 på LNG, men ble elektrifisert i 2020.

Her gjenstår hurtigbåtene til Vollen og Slemmestad. Disse var forventet elektriske med batteribytte sent i 2024 men leveransen ble utsatt.

I denne kategorien er noen av charterbåtene også inkludert. Oslo Havn skal nå bygge hurtigladere for disse fartøyene på Rådhusbrygge 2. Enova-søknaden leveres i mars 2025.

Tankskip

Utslippene fra tankskip har redusert fra 2.900 tonn CO₂e til 2.000 tonn CO₂e siden 2017. Dette kan skyldes at skipene tilbringer mindre tid i havn nå enn tidligere. Timene i havn er redusert fra 5.600 til 3.900 i 2024. Et av selskapene bruker også LNG som gir reduserte utslipp fra dette skipssegmentet.

Her er det planlagt landstrøm av flere grunner. Tankskipene pumper drivstoffet i land og bruker mye energi slik som sementskipene. De ligger også lenge til kai for å losse. Landstrøm vil være et effektivt tiltak, men løsningen er noe mer komplisert å bygge. En tilleggsgevinst vil være at skipene kan skru av maskinene som gir en lavfrekvent lyd som skaper vibrasjoner. Av og til er dette plagsomt for nære naboer. Landstrøm vil kunne redusere både utslipp og støy.

Bilskip

Det har ikke vært store endringer i denne kategorien, utslippene er redusert fra 550 til 405 tonn CO₂e. Roro lasteskipene (roll on- roll off) kommer inn 1-2 ganger i uken, med leveranser til Møller som ligger på Bekkelagskaia.

Etter pandemien økte utslippene fra bilskip. Det kom noen store skip med Teslaer inn til Filipstad, fordi andre havner ikke kapasitet til å ta de imot.

Roroskipet Color Carrier var det største årsaken til økte utslipp i 2019-2022. Denne linjen ble lagt ned siden Color Lines to utenriksferger hadde tilstrekkelig kapasitet på skipenes daglige rute til Oslo.

Landaktivitet

Oslo Havn har elektrifisert mye på land, her har utslippene redusert fra 7.600 tonn CO₂e i 2017 til 2.900 tonn CO₂e i 2024. Alle kranene på kontainerterminalen er elektriske både STS (ship to shore) og RTG (Rubber tires gantry cranes).

Containerterminal i Oslo planlegger for elektrisk terminalutstyr. Sammen med Oslo Havn testes ny teknologi (Elon-road) med containeroperatøren (Yilport). Det skal testes en ladeskinne inne på terminalen, som gjør at batteriene kan lade samtidig som de brukes. Det vil gjøre at terminalen kan opprettholde

effektiv drift og batteriene på utstyret blir mindre. Det får ned kostnadene med nullutslipp. Oslo containerterminal får tre elektriske terminaltraktorer sommeren 2025 og ytterligere tre til sommeren 2026.

På Grønlia i har Oslo Havn bygget offentlig ladeinfrastruktur for tungtransport. Der får lastebilene strøm, biogass og biodiesel. Dette er et viktig tilbud for at aktører i næringslivet skal kunne velge nullutslippsløsninger i Oslo by.

Oslo Havn KF elektrifiserer vår egen kjøretøypark og var allerede i 2018 fossilfri. I 2026 vil det gjenstå to biodieseldrevne kjøretøy, en lift og en gravemaskin som også brukes til snørydding. Pelikan, den elektriske miljøbåten, rydder i Oslo kommunes sjøområde på daglige miljørunder. Det reduserer mengden søppel som synker til bunnen i Oslofjorden. Oslo Havn har også en hybrid oppsynsbåt «Teist», og arbeidsfartøyet «Hauk» som også har oppgaver knyttet til isbryting.

Oslo Havn KF har siden 2017 redusert egne klimagassutslipp fra biler, båter og maskiner fra 140 tonn per år til 80 tonn CO₂ i 2024. Overgangen til biodiesel i 2018 og innføring av elektriske kjøretøy har redusert foretakets direkte utslipp med 42 %.

Oslo Havns bygg- og anleggsprosjekter bruker i størst mulig grad nullutslippsløsninger. Fra og med 2025 skal Oslo kommunes bygg- og anleggsprosjekter være utslippsfrie, og transport til og fra byggeplass må bruke strøm, biogass eller hydrogen.

Miljøbidraget bidrar til investeringer av nullutslippsløsninger

Oslo Havn har et miljøbidrag for å finansiere nullutslippsløsninger. Skipene betaler per bruttotonn. Det betyr at de største skipene betaler mest.

Miljøbidraget for godsskip blir vurdert for å finne ulike insentiver til å få flere skip til å bruke landstrøm. Målet er at flere tar i bruk landstrøm raskere, og kobler seg raskt på ved ankomst. Det vil gi reduserte utslipp fra skip.

Et av tiltakene i handlingsplanen var knyttet til om Norge kan stille nasjonale krav til bruk av landstrøm. Oslo Havn er positive til et nasjonalt krav til landstrøm, og ser gjerne at det trer i kraft før EU kravene blir gjeldende fra og med 2030.

I dag ligger det et sterkt insentiv i ordningen Environmental Port Index (EPI), som gir økning i kaivederlaget dersom cruiseskip velger å ikke bruke landstrøm på Revier. Tilsvarende grep undersøkes for andre skipssegmenter der landstrøm er tilgjengelig.

Utfordringer med å nå målet 85 % reduksjon i 2030

Basert på tiltakene i handlingsplanen kan vi redusere utslippene med 65 % dersom skipene bruker landstrøm og all håndtering av gods og varer på land blir utslippsfritt.

For å nå 85 % reduksjon må en større andel av skipene benytte alternative drivstoff eller batteri ved inn- og utseiling. De største årlige utslippene er knyttet til utenriksfergenes daglige ruter. For å nå målet om 85 % reduksjon må alle fire utenriksfergene bruke annet enn dagens fossile drivstoff.

Oslo Havn har en strategiplan for å øke godsmengden med 40 % fra 2019 til 2040 og antall passasjerer med 25 %. Det betyr at det må iverksettes nye tiltak og sterke insentiver for å nå målet.

Oslo Havn planlegger i 2025 å gjennomgå miljødifferensieringen av prisene i havna. Målet er å sikre stabile inntekter og samtidig bidra til økt bruk av landstrøm. Det kan bety at noen må betale mer enn i dag, dersom andre skal få reduserte kostander ved bruk av nullutslippsløsninger.

I dag ligger det et sterkt insentiv i Environmental Port Index (EPI). Den gir i 100 % økning i havneavgifter om cruiseskipet velger å ikke bruke landstrøm på Revier. Tilsvarende grep undersøkes for andre skipssegmenter der landstrøm er tilgjengelig.

Veien videre er å jobbe med alternative drivstoff, strengere regler for skipsfart globalt og i EU, effektivisering i havnene og økt fokus på energibruk.

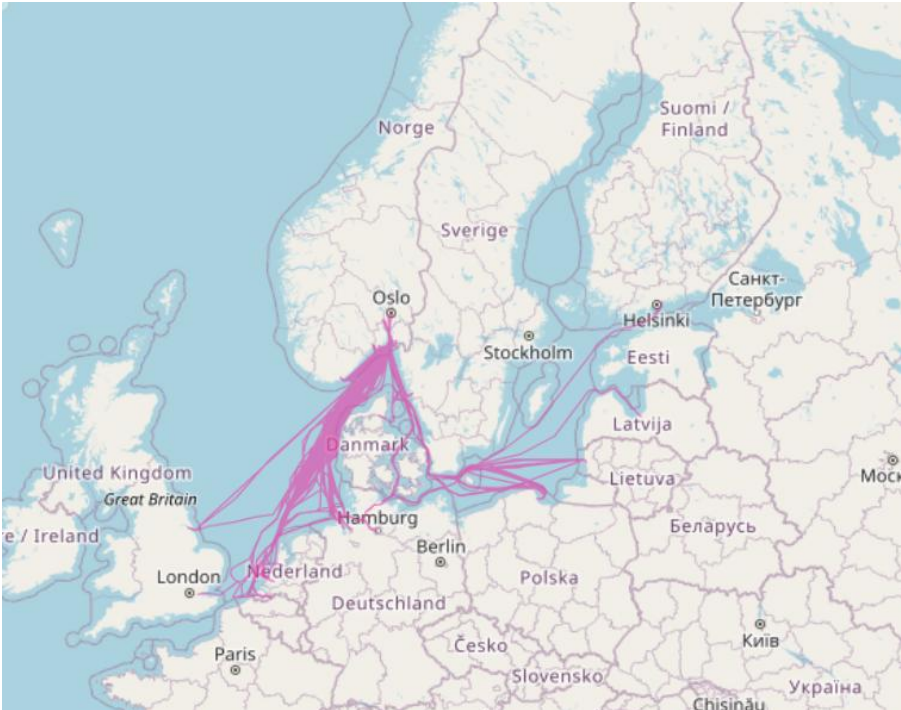
Grønne korridorer reduserer store transportutslipp

85 % reduksjon i 2030 vil kreve nullutslippsfartøy og skip på alternative drivstoff. Grønne korridorer er en måte å få flere i transportsektoren til å gjennomføre tiltak i samarbeid med havna.

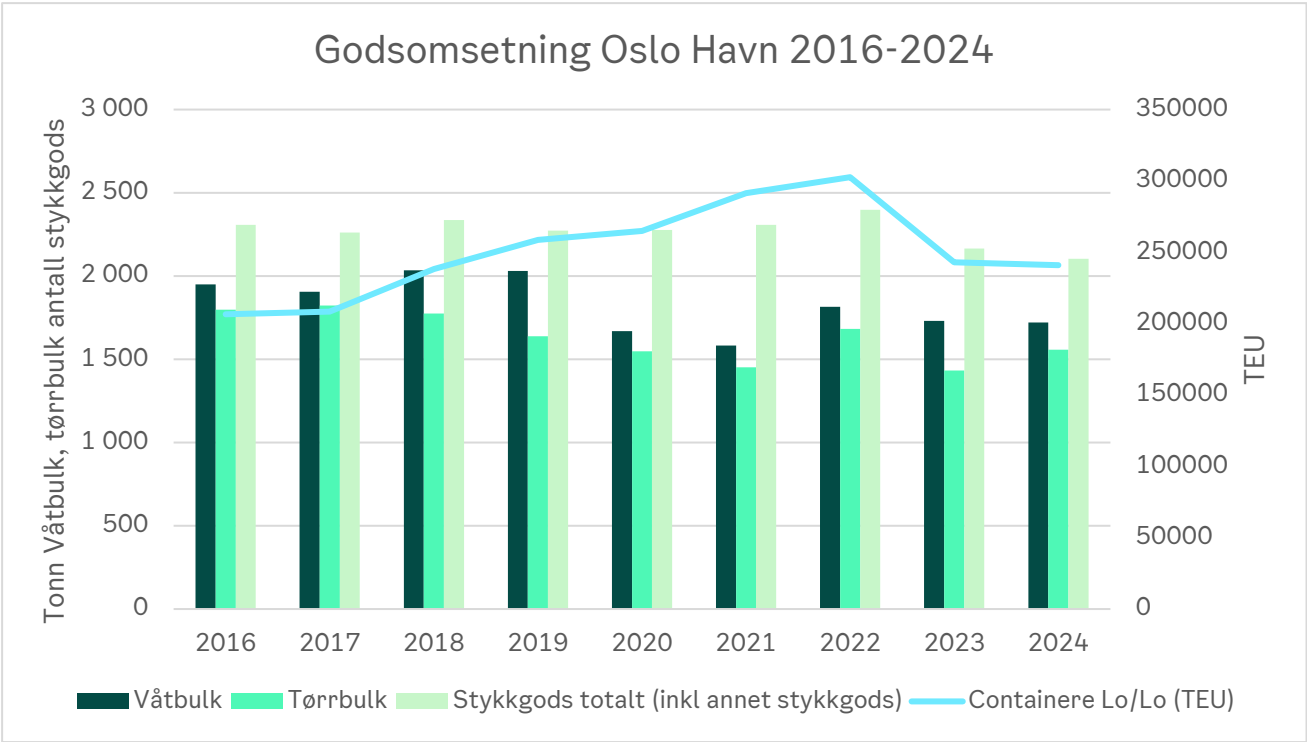
Når skip seiler med alternative drivstoff, bruker landstrøm ved kai, godset fraktes med strøm eller biogass videre fra havna - så har vi etablert en grønn korridor. Gjennom etablering av grønne korridorer kan Oslo Havn bidra til reduksjon av utslipp i hele transportsektoren.

De mest relevante grønne korridorene for Oslo vil være utenriksfergene til Kiel og København. Samarbeid med Color Line, Gotlandsbolaget og fergterminalene i Tyskland og Danmark blir viktig i tiden framover. Det Nederlandske containerrederiet Samskip bygger nå to containerskip som kan bruke brenselceller og flytende hydrogen som drivstoff. En slik rute vil bidra til nullutslipp hele sjøveien mellom Oslo og Rotterdam og kan potensielt redusere 25.000 tonn CO₂ per år ved å gå fra dagens fossile drivstoff til hydrogen.

Kartet under viser containertrafikk fra Oslo til Rotterdam, Hamburg og Baltikum. Det er potensielle havner å samarbeide med for å få flere grønne korridorer etablert i Europa.



Oversikt over containertransporten til og fra Oslo havn. Søylene under viser godstall 2016-2024.



Nye drivstoff til skip

Det er flere forhold som påvirker rederiene til å til i bruk alternative drivstoff. Blant annet karbonprising i Europa, energieffektiviseringsindeks på skipene, infrastruktur og effektiv godshåndtering i havnene, og ikke minst tilgjengelighet og pris på nye drivstoff.

Rederiene vil fortsette å trenge ytterligere insentiver for å nå utslippsmålene. Oslo Havn er en pådriver for utviklingsarbeidet og tilpasser seg omstillingen, gjennom dialog og pilotprosjekter med verdikjedens aktører. I tillegg kan miljødifferensiering av vederlagene i havna bidra.

Utenriksferger

Color Line gjorde en studie i 2021 om bruk av ammoniakk som drivstoff. Dette er lagt på is. Det er noen utfordringer knyttet til bunkringen av et giftig drivstoff på passasjerferger. Et konsept med bunkring fra sjøsiden ble gjennomført og vurdert som mulig, men sikkerheten for passasjerer må være tilstrekkelig vurdert. Bunkring fra sjøsiden har større økonomisk investeringskostnad og stiller større krav til et større volum, og slik flere kunder. Begge skipene til Color Line har potensialet til å redusere opp mot 150.000 tonn CO₂ per år på seilingsruten Oslo-Kiel. For inn- og utseiling inkludert landligge i Oslo, kan det reduseres opp til 6.000 tonn per år.

Gotlandsbolaget AS har overtatt «danskebåtene» høsten 2024. Det er et rederi med høyt fokus på nullutslipp på sine svenske ruter. Det er uvisst om og når ev. Gotlandsbolaget vil vurdere å investere i nye fartøy. Dersom rederiet velger f.eks hydrogen kan de potensielt redusere opptil 100.000 tonn CO₂ på seilingsruten Oslo-København. For inn- og utseiling inkludert landligge i Oslo, kan det reduseres opp til 4.000 tonn per år.



Gotlandsbolagets skip, med Color line i bakgrunnen, foto Oslo Havn.

Cruiseskip

Cruiserederiene som anløper Oslo Havn er forskjellige og har ulike forretningsmodeller. Segment er preget av ressurssterke kunder, som kan ha stort fokus på bærekraft og nullutslippsløsninger.

Enkelte rederier har på forsøksbasis installert brenselceller for kraft generering for hotelldriften om bord. Mens andre skip, som enda ikke anløper Oslo, har større brenselceller til framdriften på skipet.

Oslo Havn er opptatt av å etablere landstrøm til cruiseskipene, et tiltak som er viktig for å redusere totalutslippet til havna. Det er viktig at skipene kobler seg raskt på og blir liggende på landstrøm helt til avgang. I tillegg er det ytterligere behov for utslippskutt, ved å støtte overgangen fra fossile drivstoff til alternative drivstoff for å nå utslippsmålene.

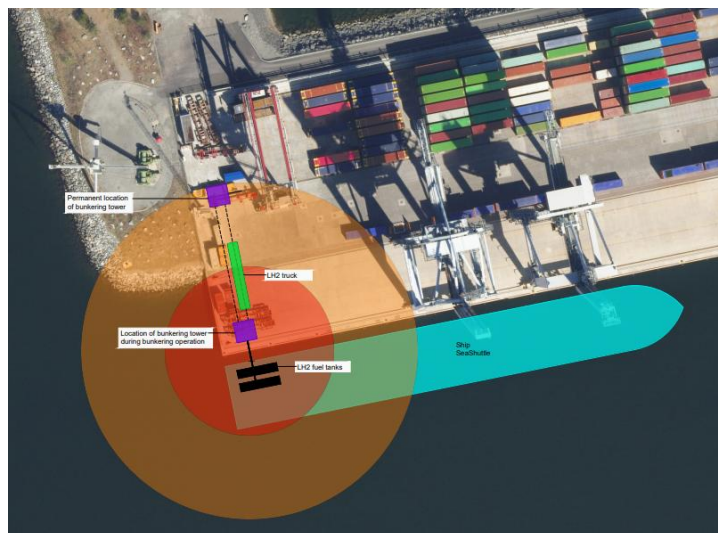
Containerskip

Samskip har et mål om å anløpe to ukentlige containerskip på hydrogen i Oslo i 2026. Samskip er en aktiv partner i samarbeid med leverandører for hydrogen, Yilport og Oslo Havn.

Sikkerhetsmessige utfordringer blir undersøkt og andre implikasjoner knyttet til bunkring av flytende hydrogen på Oslo containerterminal blir vurdert i 2025. Målet er å få etablert noen prinsipper for bruk av nye drivstoff i Oslo havn.

Generelt vil overgangen til alternative drivstoff kreve hyppigere bunkring av skipene. Derfor ønsker Samskip å kunne bunkre samtidig som skipet laster og lossrer i havnen. Dette medfører en sikkerhetssone, på enten 25 m, samme som LNG i dag, eller opptil 50 meter som er et estimat for hydrogen.

På nåværende tidspunkt ser det ut til å bli vanskelig å bunkre samtidig med full operasjonell drift. Det skal utføres spesifikke sikkerhetsanalyser i det videre arbeidet med prosjektet i 2025. Målet er å beregne en sikkerhetssone for å ha simultane operasjoner på containerterminalen.



Sikkerhetssone rundt hydrogenbunkring. Enten 25 m rød (som LNG) eller 50 m orange (estimert for hydrogen).



Samskip's SeaShuttle. Flytende hydrogen lagres i tanker akter på dekk, foto: Samskip

Andre aktører i containersegment jobber med ulike drivstoffløsninger som flytende eller komprimert hydrogen, ammoniakk, og metanol.

North Sea Container Line (NCL) har annonsert at man sammen med Yara International bygger nyt ammoniakk drevet container feeder, som er tiltenkt at operere ruten Oslo – Brevik – Hamburg - Bremerhaven, med start fra midten av 2026.

Viasea er tildelt støtte fra Enova om bygging av 2 hydrogendrevne skip. Konstruksjonen er enda ikke påbegynt og Viasea har ikke offentligjort investeringsbeslutning eller tidsplan for skipene. Vi vet ikke om skipene erstatter nåværende skip eller om de kommer i tillegg til dagens skip.

Lasteskip elektrifiseres

Flere prosjekter undersøker elektrifisering av skip til lengere seilaser og ikke bare lokalfergene i Oslofjorden. Både som full elektriske skip eller som hybrid varianter. Med tilstrekkelig lading og landstrøm langs kysten kan utslippsfrie seilaser la seg realisere.

Rederiet Salten Shipping er tildelt Enova-støtte for å bygge om eksisterende bulkskip til batteri-elektrisk drift. Investeringsbeslutningen er enda ikke tatt. Dersom dagens skip «Canolina» bygges om og seiler i Oslo i 2026, vil det bidra til en betydelig reduksjon av maritimt utslipp i hele Oslofjorden. Skipet skal frakte tilslagsmaterialer som sand, stein og grus fra Svelvik til betongprodusentene på Sjursøya. Salten Shipping har estimert et utslippskutt på rundt 1000 tonn CO₂ årlig på hele ruten.

Økt energieffektivisering i framtidens nullutslippshavn

Tiltakene i handlingsplanen for nullutslippshavn krever en storstilt elektrifisering i havna. I tillegg vil økt arealeffektivisering og økt aktivitet hos kundene føre til høyere energibruk.

Elektrifiseringen i Oslo havn har skutt fart. Med dette tempoet kan nettkapasiteten til havnen bli brukt opp før vi når klimamålene. Oslo kommune ser denne barrieren og har konkrete tiltak.

Oslo Havn ser i dialog med nettselskapet (Elvia) at vi nærmer oss grensen på kapasiteten på Bekkelaget Trafostasjon i Sydhavna. Den forsyner både Sydhavna og boligene i nærområdet. Kapasiteten er spesielt krevende på de kaldeste dagene i vinterhalvåret. Elvia har varslet at det kan ta mange år før de får økt kapasiteten. Det vil kreve store tiltak bakover i nettet.

Fem prinsipper for energiomstilling i Oslo Havn

Oslo Havn jobber etter fem prinsipper for å tilpasse oss endringene. Fram mot 2030 gjelder det å bruke nettkapasiteten på Sydhavna mest mulig effektivt. På lengre sikt må nettkapasiteten utbedres. Det er forventet et økende effektbehov også etter 2030 ettersom elektrifiseringen fortsetter i skipsfarten.

1. Nettkapasitet: Oslo Havn skal sørge for å ha tett dialog med nettselskapet for å prioritere nettforsterkninger i områdene som er viktige for å nå havnen og kommunens klimamål.
2. ENØK: Oslo Havn skal ha fokus på energieffektivisering. Når bygg og areal skal etableres/vedlikeholdes skal ENØK-tiltak vurderes.
3. Energiproduksjon: Når bygg skal etableres/vedlikeholdes skal solceller vurderes for å øke havnas energiproduksjon.
4. Felles infrastruktur: Det skal etableres felles ladeinfrastruktur som flere aktører kan bruke. Dette vil redusere den samlede belastningen på nettet i havna. Slik unngår vi at hver enkelt aktør holder av nettkapasitet til egen lading.
5. Samarbeid: Oslo Havn skal delta i aktuelle fagfora, forskning/havnesamarbeid om energieffektivisering og energiomstilling aktuelt for havner og næringsområder. Dette kan være testing av ny teknologi og delta i markeder for energifleksibilitet.

Tiltak gjennomført for energiomstilling 2022 - 2024

Nettkapasitet:

Elvia har opprettet en kontaktperson som følger de større prosjektene til Oslo Havn. I tillegg har Elvia en prøveordning som heter «energikoordinatorene» der vi deltar. Energikoordinatorene har et bredere mandat enn de vanlige saksbehandlere. De ser havna i et større områdeperspektiv for å gjøre tiltak med bedre utnyttelse av nettet. Det holdes jevnlig møter med energikoordinatorene og de deltar i energifleksibilitetspiloten for å se hvordan vi sammen kan frigjøre mer nettkapasitet.

ENØK:

- Oslo Havn har etablert et energiledelsesteam og et energioppfølgingssystem som følger energibruken i alle byggene og områdene i havna. Slik kan vi avdekke områder der det bør gjøres tiltak.
- Oslo Havn har igangsatt et prosjekt der vår energibruk er høyest, skur 84 og 88. Dette er bygg og arealer vi selv bruker og kontrollerer. Byggene deltar nå i energi-fleksibilitetsmarkedet Euroflex. Ved å skyve på eget forbruk får vi betalt for å bidra inn i dette markedet samtidig som vi sparer strøm.
- I Sydhavna er det meste av belysningen skiftet til energieffektive LED-løsninger.
- I Skur 38 har rehabiliteringen av Oslo Havns administrasjonsbygg redusert energibruken med 57 %.

Energiproduksjon

Det er etablert solceller på Skur 84 og administrasjonsbygget til Yilport. De virkelig store takflatene eller fasader på havnekundenes bygg og noen har usikker levetid. Det jobbes med et stort prosjekt med solceller på skur 90 og 91. Gjennomføres prosjektet eller lignende vil Oslo Havn kunne produsere rundt 1,1 millioner kWh per år.

Felles infrastruktur

- Oslo Havn har etablert 16 ladere til tunge kjøretøy i samarbeid med Bymiljøetaten på Grønlia og Revier. På Revier er det sambruk på lading og landstrøm til cruise.
- Det bygges 16 ladere på Sydhavna for tunge kjøretøy der havneaktørene kan lade på nettene.
- Felles ladeinfrastruktur til flere brukere gir høyere brukstid og bedre bruk av nettet.

I løpet av 1. kvartal 2025 har Oslo Havn etablert totalt 32 hurtigladere for tunge kjøretøy. Dette er viktig infrastruktur for at byen skal lykkes med å redusere utslippene fra transportsektoren.

Framtidig tiltak for å nå målene om energiomstilling

1. Oslo Havn skal oppdatere energimerkingen på byggene i havna. Noen bygg velges for å gjøre grundigere ENØK vurderinger med konkrete tiltak. Bygg med høyt potensiale for utleie og høy energisparing vil bli prioritert.
2. Oslo Havn vurderer å oppdatere konseptvalgutredningen for Sydhavna fra 2018. Det er flere mulige forretningsområder og ulike energiløsninger som bør vurderes.
3. I samarbeid med containerterminalen skal det testes konduktiv ladeteknologi fra Elon-road. Målet er å tilrettelegge for hyppigere lading. Det gir mindre batteripakker og rimeligere nullutslippsløsninger for havnens kunder, sammen med effektiv bruk av ventetid.

Investeringer og finansering av nullutslippshavna

Siden handlingsplanen ble vedtatt i 2018 har Oslo Havn investert opp mot 225 millioner i nullutslippsinfrastruktur. Det er søkt og mottatt Enova-støtte på ca. 94 millioner.

Nullutslippsinfrastruktur - investeringer	TOTAL- KOSTNAD (mill. NOK)	HAV kostnad (mill. NOK)	Støtte - Enova m.fl. (mill. NOK)	Støt te and el %	Kommentar
Landstrøm utenriksferger Vippetangen	20,0	12,4	7,6	38 %	Gjennomført i 2019
Landstrøm bulkskip Sydhavna	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	0,0	0 %	Gjennomført i 2023
Landstrøm cruise Revierkaia	67,0	39,5	27,5	41 %	Gjennomført i 2024
Totalt - Gjennomførte prosjekter Byhavna	87,0	51,9	35,1		
Totalt - Gjennomførte prosjekter Sydhavna	31,0	19,0	12,0		
Ladeanlegg for tunge kjøretøy på Revierkaia	6,0	3,0	3,0	50 %	Underveis. Åpner kv.1 2025
Landstrøm for containerskip	14,9	10,0	4,9	33 %	Underveis. Åpner kv.1 2025
Mobilt landstrømanleg	5,0	5,0	0,0	0 %	Underveis. Åpner kv.1 2025
Depotladeanlegg på Sydhavna	11,2	9,0	2,2	19 %	Underveis. Åpner kv.1 2025
Solceller - Møllerbyggene	9,0	2,7	6,3	70 %	Underveis. Åpner kv.4. 2025
Landstrøm til cruise Filipstad	61,2	41,2	20,0	33 %	Underveis. Åpner kv.4 2026
Totalt - Underveis Byhavna	67,2	44,2	23,0		
Totalt - Underveis Sydhavna	40,1	26,7	13,4		
Ladeanlegg for tunge kjøretøy/buss på Filipstad	6,0	0,0	0,0	0 %	Fremtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
Landstrøm tankskip og karbonfanstskip	31,2	21,0	10,2	33 %	Fremtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
Lading Rådhusbrygge 2 til charterbåter	5,0	5,0	0,0	0 %	Fremtidig 2025. Søke Enova- støtte.
Landstrøm til saltaktører/bulkskip	10,0	10,0	0,0	0 %	Fremtidig 2026. Ikke tatt inv. beslutning.
Totalt - Fremtidige Byhavna	11,0	5,0	0,0		
Totalt - Fremtidige Sydhavna	41,2	31,0	10,2		
Totalt	277,5	177,8	93,7		

Inkludert pågående prosjekter har Oslo Havn investert ca. 154 millioner i Byhavna og ca. 71 millioner i Sydhavna. Landstrømsprosjektene til cruise har vært de største enkelt investeringene. Cruiseskip er det segmentet med flest skip som er tilrettelagt for landstrøm, og har slik potensiale for høyest lønnsomhet. Lønnsomhetsbetraktninger gjøres av prosjektene før det tas investeringsbeslutning.

Det er kartlagt et behov for minst 52 millioner til for videre prosjekter som er under planlegging, og denne listen er ikke uttømmende. Oslo Havn må følge med på ny teknologi, som igjen vil kan kreve oppgraderinger av den allerede etablerte infrastrukturen i havna. Det må gjøres prioriteringer i tråd med de tiltak som gir størst utslippsreduksjon.

Oslo Havn gjennomførte en konseptutredning i 2020 for å kartlegge de tekniske tiltakene som var nødvendig for å nå målet om en framtidig nullutslippshavn. Utredningen viste at tiltakene i Sydhavna alene ville beløpe seg til 210 millioner. For å få bedre oversikt på framtidig prosjekters investeringsbehov kan det vurderes å revidere konseptkonseptutredningen spesielt for Sydhavna for å kunne tilrettelegge for byens vekst uten økte utslipp i transportsektoren.

Relevante lenker

[Oslo Havn som nullutslippshavn 2018](#)

[Tiltaksutredning for nullutslippsløsninger i Sydhavna 2020](#)

[Landstrøm i Oslo Havn](#)

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
12/25	Havnestyret	26.02.2025

Arkivsak: 21/10599 – 8

Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Oslo Havns visjon

Sammendrag:

Saken gjelder presisering av Oslo Havns visjon.

Saksfremstilling:

Oslo Havns visjon er: «Oslo Havn – verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn».

Det har gått noe tid siden strategiplanen ble vedtatt av havnestyret 16.06.22. Vi ser at begrepet «bynære havn» ikke er et helt korrekt uttrykk i forhold til vår beliggenhet og det som er hensikten med visjonen. I og med at vår visjon er å være verdens beste, ligger det i dette at vi sammenligner oss med andre. Det er da viktig at vi sammenligner oss med de som er i samme segment som oss.

«Bynære havn» indikerer at havnen er i nærheten av byen, og i verdenssammenheng ser vi at havner som ligger inntil 20-30 km fra sentrum mener de er omfattet av begrepet. Dette er ofte en helt annen type havner enn vår virksomhet hvor samspillet mellom indre by og havnen har en helt annen karakter. Vi må spille på byens premisser på en annen måte enn havner som er i god avstand fra bykjernen.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

-

Havnedirektørens vurderinger:

Vi er en havn som er i Oslo by. En del av havnen befinner seg i sentrum, bl.a. et solid steinkast fra Rådhuset, mens den resterende delen er i ytterkant av sentrum. Hele havnen er i gang/sykkelavstand fra sentrum. Flere av våre ansatte går daglig mellom Oslo S og vårt anlegg på Sjursøya.

Ut fra dette treffer ikke nåværende visjon helt i forhold til vår beliggenhet. En mer korrekt betegnelse er av vi er en «byhavn» og på engelsk «City Port». Det foreslås derfor at vår visjon endres fra:

«Oslo Havn – verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn» /
«Port of Oslo – the World's Most Effective and Environmentally City-Near Port»

til

«Oslo Havn – verdens mest effektive og miljøvennlige byhavn»
“Port of Oslo – the World's Most Effective and Environmentally City Port”

Dette er ingen endring av innholdet i visjonen, men en presisering i forhold til det som er hensikten med den. Med den nye presiseringen måler vi oss opp mot havner som har samme geografiske beliggenhet som oss i forhold til indre by. Den nye betegnelsen lyder og flyter bedre, samt enklere å huske. En god visjon skal være lett gjenkjennelig og den bør ikke skape tolkningstvil.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Oslo Havns visjon er følgende:

«Oslo Havn – verdens mest effektive og miljøvennlige byhavn».
“Port of Oslo – the World's Most Effective and Environmentally City Port”

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Ole Thomas Berge
juridisk sjef

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
13/25	Havnestyret	26.02.2025

Arkivsak: 25/34 - 2
Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Havnedirektørens orientering

Saksfremstilling:

Under denne saken blir det gitt informasjon om ulike enkelttemaer hvor det er viktig at havnestyret har kunnskap, men hvor sakskomplekset ikke er så omfattende at det blir riktig å utforme egen styresak. Sakene er heller ikke beslutningssaker og det foreslås at det treffes følgende vedtak: «Havnestyret tar redegjørelsen til orientering».

Utkast til innkalling til foretaksmøte

Det skal være foretaksmøte 3. april 2025 kl. 11:30 – 13:00. Møtet finner sted hos Byrådsavdeling for kultur og næring i Olav Vs gate 4. Et foretaksmøte kan sammenlignes med generalforsamling i aksjeselskaper. Styreleder og havnedirektøren er forpliktet til å delta på møtet. Øvrige styremedlemmer har rett til å være til stede. Vi har mottatt utkast til innkalling til møtet som følger vedlagt. Dersom styret har innspill til innkallingen, bes det om at dette blir gitt på havnestyremøtet.

Saksbehandler: Juridisk sjef Ole Thomas Berge

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar redegjørelsen til orientering

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Ole Thomas Berge
juridisk sjef

Vedlegg:

19.02.2025 Utkast innkalling foretaksmøte Oslo havn KF

Oslo havn KF
Postboks 230 Sentrum
0103 OSLO

Innkalling til foretaksmøte 2025 – Oslo havn KF

I medhold av byrådssak 1127/19, vedtakspunkt 1, er myndighet etter bestemmelsene i kapittel 9 i lov 22. Juni 2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner, delegert til byråder som innenfor sitt område har ansvar for kommunale foretak.

Jeg innkaller i henhold til instruks for foretaksmøte i kommunale foretak, § 6, til foretaksmøte for Oslo havn KF **torsdag 03. april 2025 kl 11:30- 13:00** i Olav Vs gate 4, 9. etasje.

Ifølge § 3 i instruksen har byråden, foretakets styre og daglig leder rett til å være til stede i foretaksmøtet og til å uttale seg. Daglig leder og styreleder har plikt til å være til stede med mindre dette er åpenbart unødvendig, eller det foreligger gyldig forfall. Det oppfordres i tillegg til at alle styremedlemmer deltar i foretaksmøtet. Det er videre lagt til grunn at byråden har anledning til å medbringe rådgivere til møtet.

Foretaket skal være forberedt på å redegjøre for alle sakene på dagsorden, med mindre annet er særskilt angitt.

Dagsorden for foretaksmøte 2025

1. Valg av møteleder og referent.
2. Godkjenning av innkalling og dagsorden.
3. Valg av person som skal underskrive protokollen sammen med møteleder.

Resultater og måloppnåelse for 2024

4. Gjennomgang av årsregnskap og årsberetning for 2023 med vekt på resultater, måloppnåelse og eventuelle prosjekter med særlig høy risiko.

Status og mål for utvalgte saker for 2025

5. Internkontroll og risikostyring

- a. Foretakets arbeid med internkontroll.
- b. Utvikling i risikobilde og høyest rangerte risikofaktorer.
- 6. Oppdrag i tildelingsbrev 2025 og andre aktuelle saker av større viktighet
- 7. Foretakets oppfølging av fellesføring for 2025 om “Effektiv bruk av ressurser på alle områder”, jf. Tildelingsbrevet for 2025.
- 8. Oppfølging av revisjonsrapporter.

Øvrige saker

- 9. Valg til styret.
- 10. Fastsettelse av honorar til styret.

Vedlegg:	[List opp vedlegg]
Kopi til:	[List mottakere på kopi]